THE UNIVERSITY
OF ILLINOIS
LIBRARY
385.06
VE
1916

385,06
VE
1916

Zeitung des Vereins
Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nummer 1. **1. Januar 1916.** **LVI. Jahrgang.**

Inhalt:

Rückblick auf das Jahr 1915.

Die sächsischen Staatseisenbahnen im außerordentlichen Staatshaushaltsetat für die Finanzperiode 1916/17.

Nachrichten.

Deutschland: Abfertigung von Wagenladungen. — Eröffnung der Nebenbahn Velmeden-Eichenberg. — Der Umbau des Bahnhofs Friedrichstraße in Berlin. — Eisenbahnunglück auf Bahnhof Bentschen. — Balkanzüge. — Kosten der Krankenüberwachung bei den Betriebskrankenkassen der bayerischen Verkehrsverwaltung. — Oberfinanzrat a. D. Strick †. — Personalnachrichten.

Österreich: Kürzung der Frist für das Inkrafttreten von Tariferhöhungen. — Sparsamer Verbrauch an Schwellen. — Besorgung der Abfuhr von Wagenladungsgütern durch die bahnamtlichen Rollfuhrunternehmungen in Wien. — Neue Verbindung zwischen den beiden Linien der ehemaligen Staatseisenbahn-Gesellschaft in Wien.

Ungarn: Überbrückung des unteren Donauabschnitts. — Verkehrsalmanach für das Jahr 1914.

Niederlande: Die niederländische Ambulanz für Deutschland und Österreich-Ungarn.

Übrige europäische Länder: Die neuen Fahrkartenpreise zum skandinavischen Norden. — Die Mißstände im Verkehrswesen Frankreichs. — Eisenbahnangelegenheiten in der Schweizerischen Bundesversammlung. — Eisenbahnunglück bei Bologna. — Eisenbahnunfälle in England. — Die Lösung der Orientbahn-Frage. — Rumänische Eisenbahnfahrzeuge in Serbien und Griechenland. — Griechisch-mazedonische Eisenbahnverbindung.

Fremde Erdteile: Amerikanische Petroleumausfuhr während des Weltkrieges.

Kilometrische Länge der dem Internationalen Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr unterstellten Eisenbahnstrecken.

Allgemeines.

Rechtspflege.

Amtliche Bekanntmachungen.

Rückblick auf das Jahr 1915.

Ein volles Kriegsjahr liegt hinter den Hauptländern des Vereins, Deutschland und Österreich-Ungarn, die Zahl ihrer Feinde ist zwar durch den unerhörten Treubruch Italiens gewachsen, aber auch die Zahl der Verbündeten ist durch den Zutritt des jugendlich starken und kriegerisch tüchtigen Bulgariens vermehrt, mit dessen tatkräftiger Beihilfe eben die Niederringung Serbiens gelungen ist, desjenigen Staates, dessen hinterlistige, vor dem Königsmord nicht zurückschreckende Politik den ersten Anlaß zu dem furchtbaren Völkerringen gab. Auf kriegerischem Gebiete hat Deutschland mit seinen Verbündeten eine fortgesetzte Reihe von steten Erfolgen zu verzeichnen; im Westen ist die Front gegen den Feind zwar nur wenig verändert, aber innerhalb der deutschen Grenzen sind nur kleine Bezirke im Gebirge in Feindesland, und innerhalb der tief in Frankreich eindringenden Front ist die Stellung festungsartig ausgebaut, so daß auch die gewaltigsten Durchbruchsversuche der Feinde zerschellen. Hinter der Front entwickelt sich doch neben dem Kriegsleben auch wieder in weitem Umfang friedlicher Verkehr, von dem der Aufsatz des Verfassers in den letzten Nummern des vorigen Jahrgangs d. Ztg. ein Bild zu geben versucht hat. Im Osten ist der Feind nicht nur über die Grenzen des Deutschen Reiches und Österreich-Ungarns bis auf einen kleinen von ihm noch besetzten Teil im östlichen Galizien zurückgetrieben, große und mächtige Provinzen des Feindes sind erobert: das ganze Königreich Polen und von Rußland die Länder bis zur Dünalinie mit ganz Kurland und seiner in den besitzenden Klassen fast ganz deutschen Bevölkerung, die südlicher liegenden Bezirke bis zu dem Land der sogenannten Pripetsümpfe, weiter südlich Teile Wolhyniens bis zur Grenze von Bessarabien. Serbien ist gänzlich vom Feinde gesäubert, nur in den Gebirgen Montenegros halten sich Reste der serbischen und montenegrinischen Armee. Der Weg aus Deutschland zum Orient ist frei, die Bahnlinie Berlin-Wien-Budapest-Belgrad-Konstantinopel und in nicht ferner Zeit Bagdad ist gewissermaßen das sinnbildliche Rückgrat eines neuen Staatenbundes, dessen gewaltige wirtschaftliche Kräfte nach einem siegreichen Frieden zu ungeahnter Blüte sich entfalten werden.

Aber wann wird dieser Frieden beschieden sein? Nach den großen politischen Aussprachen der letzten Wochen heißt es für die Mittelmächte: Weiterkämpfen! Es ist hier nicht die Stelle, im einzelnen auf die schweren Aufgaben näher einzugehen, die zur Erringung des Sieges noch zu lösen sind, aber auch hier mag Zeugnis dafür abgelegt werden, daß es für die verbündeten Mittelmächte nur das eine mögliche Ende und Ziel der Kämpfe gibt: den Sieg über unsere Feinde, und mit berechtigtem Stolze können wir am Beginn des neuen Jahres überschauen, wie sehr uns das verflossene Kriegsjahr dem Ziele, dem Siege näher gebracht hat. Kann es einen kläglicheren Anblick geben, als den Zusammenbruch des Versuchs der stolzen Großmächte, Konstantinopel für Rußland zu gewinnen und Serbien zu helfen? Und wo sind die Erfolge des verräterischen Italiens? Fast nur Heiterkeit erregen die aufgeblasenen Siegesberichte Cadornas, dessen einziger Erfolg die Zerstörung von einigen Städten und Dörfern ist, deren friedlicher Bevölkerung die Segnungen des „erlösten" Italiens aufgezwungen werden sollten.

Doch wenden wir uns von diesem allgemeinen Ausblick zu dem engeren Gebiet des Eisenbahnwesens, so müssen wir hier an erster Stelle der gewaltigen kriegerischen Leistungen gedenken, die von den zum Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen gehörigen Bahnen der Mittelmächte vollbracht sind. Sie haben sich in ihrer Eigenschaft als gewaltiges Werkzeug des Krieges im höchsten Maße bewährt, und es ist augenfällig, daß gerade den Vereinsbahnen, von wenigen neutralen Gebieten — Holland und Rumänien — abgesehen, infolge der Lage inmitten der feindlichen Länder, eine besonders schwierige Aufgabe darin zufiel, daß sie die ungeheuren Hinundherbewegungen der Truppen zwischen den verschiedenen Aufmarschfronten zu bewältigen hatten. Während bei unseren Feinden im Westen, Osten und Süden die Truppen- und Kriegsmaterialbewegungen, soweit sie durch Eisenbahnzüge zu bewirken waren, im ganzen in der Richtung auf die Front stattfinden, neben denen nur noch Seitenverschiebungen und die Rücktransporte der Verwundeten sowie der leeren Wagenzüge in Betracht kamen, hatten die Bahnen der Mittelmächte, insbesondere Deutschlands, es von Anfang an mit

509771

den Bewegungen gegen zwei Fronten und zugleich mit den oft blitzartig auftretenden Anforderungen zu tun, größere Truppenmassen von der einen Front auf die andere zu werfen und dadurch die Gunst der geographischen Lage auszunutzen.

Es ist in der Welt nur eine Stimme, und selbst die haßerfüllten Gegner müssen es widerwillig anerkennen, daß alle diese Aufgaben, die auf den deutschen Bahnen mit besonderer Schwere lasteten, geradezu glänzend, mit musterhafter Ordnung und Pünktlichkeit gelöst sind, und daß dabei eine alle Erwartungen übertreffende Leistungsfähigkeit erreicht ist, wie sie nur das Ergebnis jahrelanger mühe- und opfervoller Vorbereitung sein konnte. Denn das „Si vis pacem, para bellum" war im Frieden die unverrückbare Richtlinie der Heeresleitung, und auch im Eisenbahnwesen waren die militärischen Rücksichten in der Ausrüstung der Bahnen unbedingt maßgebend. Es ist natürlich noch nicht die Zeit gekommen, auch nur in allgemeinen Zügen zu schildern, was von den deutschen, was von den Vereinsbahnen überhaupt in der Kriegszeit geleistet ist, dies wird einst Sache der Darstellung nach glücklich erkämpftem Frieden sein; dann auch wird man zusammenfassend berichten können, was die militärischen Eisenbahnformationen, die Eisenbahnbrigaden, die Eisenbahnregimenter, ihre Betriebs- und Baukompagnien alles vollbracht, was sie im Heeresinteresse gebaut, z. T. auch was sie zerstört haben. Dann wird der tiefeingreifenden Tätigkeit zu gedenken sein, die die militärischen Eisenbahnbehörden ausgeübt haben, im deutschen Heere insbesondere auch der Chef des Feldeisenbahnwesens.

Wenn unserm Rückblick diesmal durch die Rücksicht auf den Kriegszustand gewisse Schranken gezogen sind, so ist er auch in bezug auf die Geschehnisse des friedlichen Verkehrs weniger ergiebig als in früheren Jahren, denn naturgemäß sind in den vom Kriege unmittelbar betroffenen Ländern alle Kräfte auf die Aufgaben des Krieges gerichtet, die eigentliche Friedensarbeit steht erst in zweiter Linie. Und dennoch kommt diese gewaltige Anspannung aller Kräfte zur Erreichung des großen Kriegsziels auch der jetzigen und künftigen Friedensarbeit zugute, man denke nur an die Ernährungsfragen, die Förderung der Landwirtschaft, überhaupt der Gütererzeugung, an die Schaffung von Ersatzmitteln für die Stoffe, die uns durch die Feinde vorenthalten werden. Welch neue Wege sind da erschlossen, was hat die Erfindungsgabe des Chemikers, des Technikers, des Verwaltungsmannes alles geschaffen, zunächst um die Kriegsnot im weitesten Sinne zu bekämpfen. Daneben sei unvergessen, was zur Vermehrung und Schärfung unserer Kriegswaffen selbst geschehen ist. Man denke an die großartige Entwicklung des Kraftfahrwesens und der Luftschiffahrt. Auch daraus werden sich nach dem Frieden für unser Wirtschaftsleben reiche Früchte ergeben, beschäftigt man sich doch schon jetzt ernsthaft mit der Frage, wie man nach dem Frieden die große Menge der dann frei werdenden Kraftfahrzeuge zweckmäßig im Dienste des Verkehrs, insbesondere als Zubringer und Verteiler für den Eisenbahngüterdienst wird verwenden können. Gedenken wir weiter der Erfolge der Kranken- und Gesundheitspflege, der ärztlichen Kunst, der neuen Erfahrungen auf diesen weiten Gebieten, der Wohlfahrtspflege in allen Richtungen, so erkennen wir, wie sehr die Anstrengungen dieses Krieges letzten Endes auch der späteren Friedensarbeit zugute kommen werden. Ist erst einmal der Sieg erkämpft, so wird, das können wir sicher hoffen, den Ländern der Mittelmächte, auch den neutralen, eine glückliche Zeit wirtschaftlicher Blüte erstehen, ein beispielloses Aufatmen, Wachsen und Gedeihen. Der Verkehr wird gewaltig emporschnellen, ihm werden große Aufgaben erwachsen, und die im Kriege aufs äußerste angespannten Kräfte und Verkehrsmittel werden Mühe haben, den neuen Anforderungen zu Lande und zu Wasser zu genügen.

Wenn wir nun zunächst die Eisenbahnen Deutschlands betrachten, so ist von den Dingen, die sonst die Spalten dieses Rückblicks füllten, diesmal weniger als sonst, zu sagen. Es hat nur geringen Wert, die Betriebsergebnisse der einzelnen Bahnen aufzuführen, die Bewegungen der Betriebszahl zu erörtern, die vielleicht durch den Krieg bedingten einmaligen und vorübergehenden Maßnahmen zu erwähnen. Einnahmen und Ausgaben werden in weit geringerem Umfange als früher veröffentlicht, die Finanzlage der Bahnen wird durchaus durch die Leistungen für den Krieg bedingt, die sich einer zahlenmäßigen Erfassung, namentlich auf der Ausgabenseite, noch vielfach entziehen*). Änderungen von allgemeiner Bedeutung sind weder im Betrieb, noch im Bau, noch im Verkehr, am allerwenigsten aber in der allgemeinen Verwaltung vorgekommen. Die Kräfte in den leitenden Kreisen wie in den Bureaus der Eisenbahnen sind durch die Einziehungen zu den Fahnen aufs äußerste eingeschränkt, die Aufgaben des Tages sind, soweit sie mit dem Kriege zusammenhängen, dringender als je, zu Maßregeln von allgemeiner Bedeutung fehlt die Ruhe und die Zeit. So ist es vor allem in Deutschland und gewiß nicht anders in Österreich-Ungarn.

Das Wichtigste, was sich zunächst in Deutschland von den Eisenbahnen sagen läßt, ist das, daß sie in ihrer jetzigen Verfassung und Ausstattung den Anforderungen des Krieges in jeder Beziehung sich gewachsen gezeigt haben und daß dabei doch der allgemeine Verkehr trotz seiner mannnigfach veränderten Richtungen und Bedürfnisse durchaus glatt hat bewältigt werden können. Aus berufener Feder ist im Leitaufsatz der Nr. 63 d. Ztg. vom 14. August v. J. auf die Tätigkeit der deutschen Eisenbahnverwaltungen im Kriegsjahr 1914/15 ein trefflicher Rückblick geworfen worden, auf den wir hier verweisen möchten. Die Arbeit ist seitdem keineswegs vermindert, eher wegen der immer größeren Ausdehnung des Kriegstheaters noch verwickelter geworden.

Zu den einzelnen Gebieten übergehend, beginnen wir mit dem Personenverkehr. Es sind hier zwar noch immer naturgemäß gewisse Einschränkungen geboten, man kann annehmen, daß etwa 70 % der Personenzugkilometer im Vergleich zum letzten Friedensfahrplan gefahren werden. Die Ausnützung der Züge, wie sie sich in der Platzbesetzung zeigt, ist erheblich stärker, als in der Friedenszeit. Dies wird nicht nur durch die verringerte Zugzahl bewirkt, sondern namentlich durch die umfassende militärische Benutzung der Züge, die überall von den Feldgrauen bevölkert sind, mögen sie als Urlauber, als leicht Verwundete, als Genesende, als Kommandierte reisen, mögen sie einzeln oder in geschlossenen Kommandos fahren. Im allgemeinen Verkehr ist gewiß die Zahl der eigentlichen Vergnügungsreisenden im verflossenen Sommer gegen die der friedlichen Zeiten zurückgeblieben, namentlich die Reisen in das Ausland sind notwendigerweise fast völlig ausgefallen, und selbst das verbündete Österreich-Ungarn bot den Deutschen in diesem Sommer keine Stätte der Erholung; hallten doch schon die Gebirge nördlich des Inn von dem Geschützdonner in den südlichen Grenzgebieten Tirols wider. So erreichte der sonst so riesige Feriensonderzugverkehr von Nord- und Süddeutschland nicht seine frühere Höhe. Auch am Rhein war der Vergnügungsverkehr durch den Kriegslärm vermindert. Nur in den mitteldeutschen Gebirgen und auf den Wegen zu und von ihnen ging es lebhaft zu, weil die Entfernungen von den deutschen Großstädten, namentlich Berlin, so kurz sind, daß die Verbindung mit den Angehörigen im Felde, vor allem der Nachrichtendienst, nicht unterbrochen zu werden brauchte. Der Seebäderverkehr war vielfach durch die Maßregeln des Küstenschutzes behindert.

Der Geschäftsverkehr, die Arbeiterbewegung, die Zahl der Vorortreisenden war im Berichtsjahr nur insoweit eingeschränkt, als die Zahl der Beschäftigten durch den Kriegsdienst verringert war. Lagen auch einige Erwerbzweige und Industrien infolge

*) Nach den bis jetzt bekannt gewordenen Betriebsergebnissen für 1914 (mit 5 Kriegsmonaten) zeigt sich bei den deutschen Staatsbahnen überall ein Steigen der Betriebszahlen um mehrere Prozent gegen das Vorjahr, hervorgerufen durch das Sinken der Betriebsüberschüsse und namentlich der Einnahmen. Die Betriebsergebnisse für Preußen-Hessen und Bayern sind u. W. noch nicht veröffentlicht.

der Absperrung der Zufuhrwege und Rohstoffe darnieder, so sind doch andere wieder besonders lebhaft beschäftigt. Alle Zweige des Erwerbslebens, die mit dem Kriege in Verbindung stehen, ebenso alle die, welche der Volkernährung dienen, zeigen andauernd eine fast fieberhafte Tätigkeit, so daß hier Arbeitermangel herrscht und daß die Löhne eine oft ungewöhnliche Höhe erreicht haben. Die Bewegung auf dem Arbeitsmarkt war daher sehr stark. Aus all diesen Punkten ergab sich auch für den Personenverkehr vielfache Belebung.

Unter den Tarifmaßnahmen auf diesem Gebiet sind wohl an erster Stelle die zahlreichen und umfassenden Freifahrtbewilligungen oder doch Fahrpreisermäßigungen zu erwähnen, die für alle mit dem Krieg und seinen Folgen zusammenhängenden Fahrten gewährt sind, so zunächst für alle militärischen Urlaubsfahrten, allerdings unter Übernahme der Kosten auf die Fonds der Heeresverwaltung, für die Fahrten im Interesse der Verwundeten- und Krankenfürsorge, für die Rückkehr von Flüchtlingen, für die militärische Vorbereitung der Jugend und eine weitere Anzahl von Fällen, deren Aufzählung ermüden würde.

Bei der allmählich fortschreitenden Ausgestaltung des Personenzugfahrplans und der Vermehrung der D-Züge ist bis jetzt überall in diesen letzteren die 3. Klasse eingeführt, so daß der Ausschluß dieser Klasse von den D-Zügen mehr und mehr beschränkt zu werden scheint. Als ein bedeutsamer Erfolg nicht nur der Waffen, sondern auch des wirtschaftlichen Kraftgefühls in Deutschland und bei den östlichen Verbündeten muß die unmittelbar bevorstehende Einführung von Luxuszügen nach dem Orient bezeichnet werden, für die der treffende Name „Balkanzüge“ sich hoffentlich bald einbürgern wird. Sie werden die deutschen Strecken Berlin-Oderberg und Berlin-Dresden-Tetschen befahren und nach und von Konstantinopel verkehren.

Die Züge der Innternationalen Schlafwagen-Gesellschaft in Brüssel, die sich in deutscher Zwangsverwaltung befindet, sind einstweilen eingestellt. Über eine geplante Neuordnung der Gesellschaft sind noch keine vollständigen und zuverlässigen Nachrichten bekannt. Die Wagen der Gesellschaft werden nach Bedarf in einzelnen D-Zügen verwendet.

Der Durchlauf deutscher D-Züge mit Speise- und Schlafwagen in die besetzten Gebiete des Westens und Ostens hinein — bis Brüssel-Lille unnd Warschau — ist im Lauf des Jahres geregelt.

Im Güterverkehr der deutschen Eisenbahnen sind vor allem die zahlreichen Ausnahmetarife und Frachtermäßigungen zu nennen, die im Interesse der Volkswohlfahrt und insbesondere der Volksernährung in stets steigender Zahl für Kohlen, landwirtschaftliche Erzeugnisse aller Art, namentlich für Kartoffeln, Saatgetreide und Futtermittel und zur Förderung des Garten- und Feldbaues bewilligt worden sind. Um ihre Kenntnis dem Personal zu erleichtern, ist vom Deutschen Eisenbahn-Verkehrsverbande ein sog. Kriegsmerkbuch herausgegeben und die Königlich bayerische Staatsbahnverwaltung hat besondere Kriegsbestimmungen für den Güterwagendienst herausgegeben. Der Güterverkehr hatte das ganze Jahr hindurch steigende Richtung und zeigte, in wie hohem Maße die innerwirtschaftliche Tätigkeit sich fortgesetzt hat. Wenn auch bestimmte Zahlen noch nicht vorliegen, so läßt sich doch sagen, daß die Einnahmen der deutschen Eisenbahnen aus dem nichtmilitärischen Verkehr sich bis zu rd. 90 % der betr. Einnahme der letzten Friedensmonate gehoben haben, während sie im ersten Kriegsmonate bis auf 50 % gesunken waren. Bei diesen 90 % muß man bedenken, daß daneben die fortgesetzten Leistungen für den militärischen Güterdienst zu bewältigen sind, deren Veranschlagung nach anderen Grundsätzen erfolgt. Gewaltig sind auch die Anforderungen an die Wagengestellung, die sich aus solchem Verkehr ergeben und die doch nur vereinzelt zu eigentlichem Wagenmangel geführt haben, trotz des oft sich stark zusammendrängenden Verkehrs beispielsweise bei der Verteilung der Kartoffelernte und trotz der steten Steigerung des Kohlenversands. Eine nicht unwichtige Hilfe bot bei diesen Ansprüchen an den Güterwagenpark die große Zahl der namentlich in Belgien und Nordfrankreich erbeuteten Wagen, die innerhalb Deutschlands wie eigene Wagen verwendet werden. Dem freilich steht gegenüber, daß der Betriebsmittelpark der deutschen Bahnen es war, der fast allein die Leistungen auf den Eisenbahnen der besetzten Gebiete zu bewältigen hatte, denn naturgemäß zog der Feind überall, soweit irgend möglich, seine Lokomotiven und Wagen vor den eindringenden Truppen zurück; sind auch im Westen erhebliche Mengen von Betriebsmitteln in deutsche Hände gefallen, so war doch im Osten die Verwendung der etwa erbeuteten Lokomotiven und Wagen schon deshalb ausgeschlossen, weil die in Rußland, mit Ausnahme der Warschau-Wiener Bahn, herrschende Spur nach der Besetzung stets alsbald in deutsche Spur verwandelt wurde. So hat der deutsche Betriebsmittelpark auf einer ganzen Anzahl von Tausenden von Kilometern aushelfen müssen.

Der Eisenbahnbetrieb war in Berücksichtigung der durch die kriegerischen Ereignisse und den militärischen Dienst beherrschten Verhältnisse durchaus geordnet. Es ist dies um so lebhafter anzuerkennen, als nicht nur der Betriebsmittelpark sondern auch das Eisenbahnpersonal fortdauernd den höchsten Anforderungen zu genügen hatte. Und dabei war dieses der Zahl nach auf das äußerste verringert. Wurde doch die Zahl der allein von den preußischen Staatseisenbahnen an die Heeresverwaltung abgegebenen Eisenbahner im Juli auf 125 000 Köpfe angegeben, von denen 58 000 in der Kampffront standen. Man kann danach annehmen, daß die Gesamtzahl der im Kriege verwendeten deutschen Eisenbahner jetzt rd. 150 000 Köpfe beträgt, gegen die im vorigen Rückblick angegebene Zahl von 100 000 also um rd. 50 % gestiegen ist. Auch hier ist zu berücksichtigen, daß auf den Bahnen der besetzten Gebiete des Westens und Ostens fast nur deutsches Personal verwendet werden konnte. Es wäre nicht möglich gewesen, mit dem so verringerten Personal den Dienst zu bewältigen, wenn nicht, wie in vielen anderen Betrieben auch, weibliche Hilfskräfte in immer größerem Umfange zum Eisenbahndienst herangezogen wären. Dies geschah nicht nur überall im Schreib- und Bureaudienst, in der Fahrkartenausgabe, im Telegraphen- und Fernsprechdienst, in der Speisewagenbedienung, sondern auch im äußern Dienst als Bahnsteigschaffnerinnen, als Türschließerinnen, als Schrankenwärterinnen und im Bahnunterhaltungsdienst fanden Frauen ausgedehnte Verwendung; unter bestimmten Voraussetzungen können sie jetzt auch zum Nachtdienst herangezogen werden. Überall hat sich diese Heranziehung bewährt, wie denn sicher ein dauernder Gewinn dieser harten Kriegszeit das allmähliche Vordringen der Frauen in eine Reihe von Berufen und Tätigkeiten ist, die man bisher als ausschließlich den Männern vorbehalten betrachtete.

Ein einziger größerer tief bedauerlicher Unfall hat in den letzten Tagen des Jahres die deutschen Bahnen betroffen, die noch unaufgeklärte Entgleisung eines Urlauberzuges auf Bahnhof Bentschen, die 18 braven Soldaten das Leben kostete.

Zu den Neuerungen im Eisenbahnbetriebe, die wir dem verflossenen Kriegsjahr verdanken, gehört u. a. die Einführung des Steinkohlengases an Stelle des Fettgases zur Beleuchtung der Eisenbahnwagen; auch in manchen anderen Punkten hat sich der Betriebs- und namentlich der Werkstättendienst den Kriegsnotwendigkeiten anbequemen müssen, da, wo die Zufuhr bestimmter Stoffe vom Feinde abgeschnitten oder ihre Gewinnung doch erheblich beschränkt ist. So wird man u. a. einstweilen vermutlich für die Lokomotivfeuerbuchsen an Stelle des Kupfers Flußeisen verwenden. Man hat gelernt, die Fahrdrahtleitungen aus Eisen statt aus Kupfer herzustellen. Überall, wo Stoffe knapp zu werden drohten, ist es dem Erfindungsgeist der Technik gelungen, Ersatz zu finden, ohne daß je dadurch der regelmäßige Betrieb gestört wurde, oder daß auch nur Verlegenheiten entstanden.

Der Fortgang der Elektrisierungsarbeiten, die auf einer Anzahl deutscher Eisenbahnen im Zuge waren, hat wohl durch den Krieg eine vorübergehende Unterbrechung erfahren, doch

ist erst kürzlich bekannt geworden, daß auf der Schlesischen Gebirgsbahn neuerdings der elektrische Betrieb weitere Fortschritte gemacht hat, auf der Strecke Freiburg-Nieder-Salzbrunn finden Probefahrten statt, die landespolizeiliche Abnahme auf der Strecke Nieder-Salzbrunn-Waldenburg-Gottesberg hat stattgefunden.

Die Vergrößerung des Lokomotiv- und Wagenparks ist im verflossenen Jahr trotz der Kriegsläufe überall voranschlagsmäßig erfolgt. Für das künftige Jahr ist wahrscheinlich eine stärkere Ergänzung und Vergrößerung zu erwarten, da dem gewaltigen Verschleiß in der Kriegszeit Rechnung getragen werden muß. Es verlautet zuverlässig, daß Preußen eine Beschaffung von Lokomotiven und Wagen im Gesamtwerte von rd. 300 Millionen Mark beabsichtigt, während in Sachsen eine solche im Betrage von rd. 43 Millionen für die zweijährige Finanzperiode in Aussicht genommen ist.

Ganz eigenartige Neuerungen im Eisenbahnwagenbau hat der Krieg gezeitigt. Schon im vorigen Rückblick haben wir der zahlreichen Lazarettzüge erwähnt, die meist als Darbietungen der großen Kriegswohlfahrtsvereine, z. B. des Roten Kreuzes, von Körperschaften, wie dem Deutschen Museum in München, dann auch von einzelnen hochherzigen Wohltätern in großer Anzahl hergestellt worden sind. Neue Erscheinungen des Kriegsjahres 1915 sind die Entseuchungs- und die Badezüge, die den aus den Kriegsfronten zurückkehrenden Feldgrauen die Wohltat gründlicher Entseuchung und Reinigung während der Fahrt gestatten und den mit beidem sonst verbundenen erheblichen Zeitverlust vermeiden. In dem Verfahren zum Entseuchen der Personenwagen sind namhafte Fortschritte erzielt.

Eine umfassende Tätigkeit entfalteten die deutschen Eisenbahnverwaltungen im Gebiet der Personalpflege. Es ist schon der zahlreichen Abgaben an das Heer, an die Eisenbahnformationen gedacht. Neben der Sorge für den Ersatz wurden sehr bald zahlreiche Fürsorgemaßregeln für das Wohl der Angehörigen der im Felde befindlichen Bediensteten getroffen. Dies geschah noch weit über das gesetzlich bestimmte Maß hinaus durch Gewährung von Wochenhilfe, Kriegsbeihilfen und andere Formen von Unterstützungen. Auch die Fürsorge für die Hinterbliebenen der Gefallenen nahm unter den Wohltätigkeitseinrichtungen der Eisenbahnen einen großen Raum ein.

Eine durch den Krieg hervorgerufene eigenartige, höchst wohltätige Fürsorgemaßregel ist auch die Hergabe von Ödland an die Eisenbahnbediensteten zur Anpflanzung von allerlei Feldfrüchten, insbesondere von Kartoffeln, Komfrey, Sonnenblumen, zur Vermehrung der Mittel für die Volksernährung; auch die Förderung der Kleintierzucht, insbesondere der Kaninchenzucht, ist hier zu erwähnen — alles Dinge, die noch weit über den Krieg hinaus gute Früchte tragen werden, weil sie eine wirkliche Vermehrung der deutschen Gütererzeugung zur Folge haben.

Neuerdings ist infolge der wachsenden Teuerung eine erhöhte Zuwendung an das zu Hause im Eisenbahndienst stehende Personal durch Kriegs- und Teuerungszulagen notwendig geworden, wobei namentlich der Grundsatz befolgt wurde, die Zulagen nach der Kinderzahl zu bemessen.

Wahrhaft Großartiges ist von den deutschen Eisenbahnern auf dem weiten Gebiete der Kriegswohlfahrtspflege geleistet worden. In erster Linie sind hier die gewaltigen Geldaufwendungen zu nennen, die innerhalb des Verbandes der preußisch-hessischen Staatsbahnen und der Reichsbahnen durch die „Kriegssammlung der Eisenbahn“ aufgebracht worden sind. Das Ergebnis war Anfang Dezember auf rd. 2½ Millionen Mark angewachsen und allein zur Weihnachtsbescherung an die in der Front stehenden Truppen wurden 230,000 ℳ beigesteuert, ein eigener Zug mit Liebesgaben an die Ostfront wurde im Juli aus den Mitteln der Kriegssammlung ausgestattet.

Ein besonderes Augenmerk hat die Verwaltung der Kriegssammlung auch auf die Kriegsbeschädigten-Fürsorge gerichtet, ein gewiß höchst wichtiges Ziel, damit der großen Zahl der durch die Kriegsverletzungen in ihrer Erwerbstätigkeit Beschränkten die Möglichkeit geschaffen wird, diese angemessen zu verwerten und wo möglich zu heben. Auf die Wichtigkeit dieser Art der Verletztenfürsorge macht ein beherzigenswerter Aufsatz in Nr. 21 d. Ztg. aufmerksam, der auf die günstigen Erfolge des bei den württembergischen Staatsbahnen üblichen Verfahrens der Wiederbeschäftigung Verletzter hinweist.

In ähnlicher Weise wie in Preußen-Hessen sind auch im Kreise der übrigen deutschen Staats- und Privatbahnen große Summen für die Zwecke der Kriegswohlfahrt gesammelt und verwendet. U. a. beziffert sich das Ergebnis der Kriegssammlung bei den sächsischen Staatseisenbahnbeamten für das erste Kriegsjahr auf rd. ½ Million ℳ. Von einzelnen Beamtenvereinigungen hat sich namentlich der Verein deutscher Lokomotivführer durch große Spenden für Kriegswohlfahrtszwecke hervorgetan.

In den Fortschritten des Eisenbahnbaus war das Kriegsjahr naturgemäß nicht besonders fruchtbar. Von den neueröffneten Bahnen ist wohl die wichtigste die Bahn Nauen-Oranienburg, das letzte Stück der nördlichen Berliner Umgehungsbahn, durch die es ermöglicht wird, den großen Verkehr zwischen dem Norden Berlins, Teilen der Provinz Pommern, Mecklenburgs und Skandinaviens mit dem Süden, Südwesten und Westen Berlins von der Anhalter Bahn bis zur Lehrter in weitem Bogen um die Hauptstadt herumzuleiten und auch die stark belastete Berliner Ringbahn zu vermeiden.

Die in der letzten Jahresnummer d. Ztg. beschriebene Abkürzungslinie Siegen-Ost und Weidenau-Haiger mit dem Rudersdorfer Tunnel kürzt den Weg aus dem Westfälischen Industriebezirk nebst Münster nach Frankfurt (Main) um 27 km ab.

Von bedeutenden Bahnhöfen, deren Bau vollendet wurde, ist an erster Stelle der Hauptbahnhof Leipzig zu nennen, dessen Vollendung am 4. Dezember durch die feierliche Schlußsteinlegung für das Hauptgebäude gekennzeichnet wurde. Dieses, das nach sechsjähriger Bauzeit fertiggestellt wurde, ist jetzt zweifellos das mächtigste Europas, und man kann es wohl auch das schönste nennen, denn die wundervolle Gliederung der gewaltigen Massen in der großen, 300 m langen Stirnseite des Gebäudes, die wohltuende warme Farbe des verwendeten Elbsandsteins, dann aber der Eindruck der riesenhaften Gleisüberdachungen mit der prächtigen Querhalle und den leichtgeschwungenen Seitenhallen scheinen uns in ihrer köstlichen Gesamtwirkung bis jetzt unerreicht. Ein anderes, sehr viel kleineres, aber durch ganz eigenartige architektonische Formen hervorragendes Bahnhofsgebäude wurde in Oldenburg dem Verkehr übergeben. Ein sehr schwieriger und umfassender Umbau ist der im Gange befindliche des Berliner Hauptbahnhofs Friedrichstraße. Die ungemeine Beschränktheit des Geländes, das durch den Wasserlauf der Spree und die engsten und verkehrsreichsten Straßen Berlins begrenzt und teilweise durchschnitten wird, zwingt zu höchst verwickelten baulichen und betrieblichen Anordnungen, deren Durchführung gewiß eine der schwierigsten Aufgaben ist, die der Eisenbahntechnik gestellt werden kann. Erst zum Jahr 1919 ist die Vollendung dieses Baues zu erwarten, durch den dann die Reichshauptstadt einen würdigen Hauptbahnhof erhalten wird.

Vollendet ist im verflossenen Jahr der für die Bewältigung des stetig steigenden Verkehrs so dringend notwendig gewordene Umbau des Hauptbahnhofs in Cöln. Damit ist die seit einem Vierteljahrhundert im Gange befindliche Umgestaltung der Bahnanlagen in und um Cöln endlich zu einem Abschluß gelangt, deren Umfang man am besten aus der Riesenziffer ihrer Kosten bemessen mag. Mit 140 Millionen Mark übertreffen diese noch diejenigen des Neubaus der Leipziger Bahnhofsanlagen.

Neue würdige Eisenbahndirektionsgebäude wurden vollendet in Breslau, Danzig und in Stuttgart; letzteres ist gewissermaßen ein Vorläufer der in vollem Bau befindlichen Neuanlagen des Stuttgarter Bahnhofs.

Sehr lebhaft war die Bautätigkeit trotz des Krieges bei den neuen Berliner Stadtschnellbahnen. Sowohl die Hoch- wie die Untergrundbahn förderte den Bau ihrer Untergrundlinien durch eine Anzahl Berliner Straßen; unter dem Bahnhof Nollendorf wird ein tiefliegender Untergrundbahnhof mit der Bezeichnung Motzstraße errichtet, die städtische Nordsüdbahn wühlt ganze Teile der Friedrichstraße auf und unterfährt die Linden und die Spree mit Tunneln; die Weidendammer Brücke mußte diesem Tunnel zeitweilig weichen und ist zunächst durch einen Hilfsbau ersetzt. Im Osten der Stadt dringen die Bauten der sogen. A. E. G.-Schnellbahn, die von Neukölln zum Gesundbrunnen führt, immer weiter vor, auch sie untertunnelt die Spree.

(Fortsetzung folgt.)

Die sächsischen Staatseisenbahnen im außerordentlichen Staatshaushaltsetat für die Finanzperiode 1916/17.

Der vorliegende Staatshaushaltsetat für die Finanzperiode 1916/17 wird in dem die Staatseisenbahnen betreffenden Kapitel 16 des ordentlichen Etats ebenso wie in den entsprechenden Titeln des außerordentlichen Etats durch die kriegerischen Zeitverhältnisse unverkennbar beeinflußt. Immerhin ist dies in geringerem Maße der Fall als es wahrscheinlich von Außenstehenden zunächst erwartet worden sein dürfte. Die Einnahmen des ordentlichen Etats bleiben im Kapitel 16 nur um 2½ Millionen Mark hinter denen des Staatshaushaltsetats für die Finanzperiode 1914/15 zurück. Ihre Einstellung ist allerdings, wie der sächsische Finanzminister in der Sitzung der zweiten Kammer der Ständeversammlung am 30. November 1915 ausgeführt hat, von einem besonders weitgehenden Optimismus getragen, insofern man in Abweichung von der sonstigen Gepflogenheit für diesen Etat nicht von den Ergebnissen des letzten abgeschlossenen Rechnungsjahres verbunden mit den Ergebnissen der ersten Monate des laufenden Jahres ausgegangen ist, sondern die Einstellungen des Voretats zugrunde gelegt und diese nur um weniges gekürzt hat. Die Etatforderungen für den Ausbau des Eisenbahnnetzes und des Betriebsmittelparks lassen ferner erkennen, daß die sächsische Staatseisenbahnverwaltung nicht gewillt ist, für notwendig erachtete Ausgaben lediglich mit Rücksicht auf die Ungunst der Zeitverhältnisse aufzuschieben, wenn auch der vorliegende Etat in dieser Hinsicht zweifellos ein gewisses Maß der Zurückhaltung zeigt. Ein Vergleich mit den entsprechenden Ziffern des Staatshaushaltsetats für die Finanzperiode 1914/15*) lehrt ohne weiteres, daß die diesmaligen Einstellungen zwar teilweise hinter denen des letzten Etats zurückbleiben, daß aber gleichwohl durchaus nicht unerhebliche Beträge für die bezeichneten Zwecke angefordert werden. Der sächsische Finanzminister hat allerdings in der erwähnten Landtagssitzung vom 30. November 1915 bezüglich der noch nicht begonnenen Bauten, insbesondere der Neubaulinien, den allgemeinen Vorbehalt gemacht, daß sie nur dann zur Ausführung kommen sollen, wenn es die Finanzlage gestattet oder ein Bedürfnis wegen Arbeitslosigkeit infolge der Kriegsereignisse eintritt.

Der vorliegende Eisenbahnetat weicht zunächst von den früheren Etats insofern erheblich ab, als in ihm das sogenannte Extraordinarium fehlt. In den letzten Finanzperioden war es in Sachsen Gepflogenheit geworden, den Überschuß des Staatseisenbahnbetriebes zu einem angemessenen Teile zur Deckung einmaliger außerordentlicher Ausgaben für bestehende Eisenbahnen zu verwenden und dadurch den außerordentlichen Etat zu entlasten. Bestimmte Etatgrundsätze über die Einstellung in das sogenannte Extraordinarium, wie solche in Preußen gelten, gibt es in Sachsen jedoch nicht. Der für diese Zwecke zu verwendende Teil des Überschusses der Staatseisenbahnen betrug im Etat für die Finanzperiode 1914/15 7 569 000 ℳ oder gemeinjährig 3 784 500 ℳ. Mit Rücksicht auf die durch die gegenwärtigen besonderen Verhältnisse bedingte allgemeine Lage des Staatshaushaltsetats hat die Regierung sich entschlossen, für den Etat 1916/17 auf ein Extraordinarium bei Kapitel 16 ganz zu verzichten.

Der gesamte außerordentliche Etat für 1916/17 weist 65 243 500 ℳ (im Staatshaushaltsetat für die Finanzperiode 1914/15: 75 322 000 ℳ) auf, wovon 50 503 500 ℳ (1914/15: 64 441 000 ℳ) auf die Staatseisenbahnen entfallen.

Für die Vermehrung von Fahrzeugen (Lokomotiven, Tendern, Personen-, Gepäck- und Güterwagen) sind im vorliegenden außerordentlichen Etat 19 055 000 ℳ eingestellt. Da der ordentliche Etat überdies für den Ersatz des Betriebsmittelparks 23 772 200 ℳ vorsieht, stellt sich der Gesamtaufwand für neue Betriebsmittel auf nicht weniger als 42 827 200 ℳ. Im Etat für die Finanzperiode 1914/15 waren zum gleichen Zwecke eingestellt: für Vermehrung im außerordentlichen Etat 26 999 000 ℳ, für Ersatz im ordentlichen Etat 22 502 000 ℳ, insgesamt 49 501 000 ℳ.

Zur Einrichtung von Kraftwagenbetrieben — das staatliche Kraftwagenunternehmen ist in Sachsen bekanntlich der Staatseisenbahnverwaltung angegliedert — sind in dem vorliegenden außerordentlichen Etat für 1916/17 1 150 000 ℳ einschließlich einer Forderung von 150 000 ℳ als erste Rate zum Bau von Werkstätten für die Fahrzeuge der Kraftwagenbetriebe vorgesehen. Zur Gewährung von Baudarlehen aus Staatsmitteln an gemeinnützige Bauvereine und Baugenossenschaften zur Verbesserung der Wohnungsverhältnisse von Eisenbahnbediensteten finden sich im vorliegenden Etat 1 000 000 ℳ. Endlich sind für neu herzustellende Linien 3 555 000 ℳ eingestellt, so daß für Verbesserungen und Erweiterungen bestehender Anlagen 25 743 500 ℳ verbleiben.

Hierunter sind zunächst für die Beseitigung von Straßenübergängen 1 000 000 ℳ (1914/15: 1 500 000 ℳ) und für Grundstückserwerbungen 1 900 000 ℳ (1914/15 ebenfalls 1 900 000 ℳ) als Pauschbeträge vorgesehen. Ferner werden angefordert für den Ausbau des Eisenbahn-Fernsprechnetzes als zweite und letzte Rate 375 000 ℳ, für die Erbauung und Erweiterung von Heizhausständen für Lokomotiven 368 000 ℳ und endlich für die Erweiterung der Werkstättenanlagen in Engelsdorf bei Leipzig 780 000 ℳ.

Einen beträchtlichen Teil der Etatforderungen nehmen wiederum die zweiten und ferneren Raten für Bahnhofsumbauten und -erweiterungen in Anspruch, die bereits im Gange sind und fortgesetzt werden sollen. Es sind eingestellt für Bahnhof Glauchau (3. Rate) 1 300 000 ℳ, für Bahnhof Flöha (2. Rate) 1 000 000 ℳ, für Bahnhof Waldheim (2. und letzte Rate) 328 000 ℳ, für Bahnhof Zschopau (2. und letzte Rate) 230 000 ℳ, für Bahnhof Schandau (3. und letzte Rate) 800 000 ℳ, für die Güterverkehrsanlagen in Dresden-Altstadt (2. Rate) 1 000 000 ℳ, für Bahnhof Ebersbach (4. Rate) 600 000 ℳ, für Bahnhof Bautzen (2. Rate) 600 000 ℳ, für Bahnhof Altenburg (2. Rate) 1 000 000 ℳ, für die Leipziger Bahnhöfe (8. und letzte Rate) 1 300 000 ℳ, für Bahnhof Meißen und den zweigleisigen Ausbau der Strecke Meißen—Meißen Triebischtal (3. Rate) 700 000 ℳ, für Bahnhof Riesa (2. und letzte Rate) 325 000 ℳ, für Bahnhof Rochlitz (Sa.) (2. Rate) 600 000 ℳ, für Bahnhof Plauen-Chrieschwitz (5. und letzte Rate) 572 000 ℳ, für Bahnhof Aue (3. Rate) 300 000 ℳ, für den oberen Bahnhof Plauen (Vogtl.) (2. Rate) 1 000 000 ℳ, für Bahnhof Zwickau (2. Rate) 800 000 ℳ. Das sind zusammen nicht weniger als 12 455 000 ℳ.

Aber auch die Inangriffnahme einer Anzahl neuer Umbauten von Bahnhöfen läßt sich infolge der allgemeinen Verkehrssteigerung in den letzten Jahren und bei der Dringlichkeit der betreffenden Planungen trotz der Ungunst der Zeitverhältnisse nicht länger aufschieben. Im vorliegenden Etat finden sich daher für diese Zwecke zunächst eine Reihe kleinerer Forderungen: für Erweiterung des Bahnhofes Lugau 250 000 ℳ, Erbauung eines Empfangsgebäudes auf Bahnhof Thalheim (Erzgeb.) 180 000 ℳ, Erweiterung der Gleisanlagen auf dem Bahnhof Dresden-Friedrichstadt 178 000 ℳ, Erweiterung der Güteranlagen auf Bahnhof Dresden Elbufer Altstadt 140 000 ℳ, Erweiterung der Ortsgüteranlagen auf Bahnhof Löbau (Sa.) 300 000 ℳ, Erweiterung des Bahnhofs Lobstädt 120 000 ℳ (1. Rate), Zusammenlegung der beiden Bahnhöfe in Großenhain 300 000 ℳ (1. Rate), Umbau des Bahnhofs Priestewitz 300 000 ℳ (1. Rate). Daneben sind für die Beseitigung der schienengleichen Kreuzung der Linie Görlitz-Dresden durch die Linien Klotzsche-Schwepnitz im Bahnhof Klotzsche, womit eine Verlegung der zuletzt genannten Nebenbahn zwischen Klotzsche und Weixdorf verbunden ist, 860 000 ℳ und ferner für die Erweiterung der Verschiebe- und Umschlaganlagen sowie des Empfangsgebäudes auf Bahnhof Riesa als 1. Rate 1 500 000 ℳ eingestellt worden. Mit den in den Finanzperioden 1912/13 und 1914/15 bewilligten Mitteln werden die Verschiebeanlagen an der Südseite des Bahnhofes Riesa erweitert und umgestaltet (vgl. hierzu die oben erwähnte Einstellung für Bahnhof Riesa). Nunmehr macht sich eine umfassende Umgestaltung auch der

*) Vgl. hierzu den Aufsatz auf S. 1385 Nr. 89 Jahrg. 1913 dieser Zeitschrift.

nördlichen Verschiebeanlagen nötig, deren gesamte Kosten auf 2 360 000 ℳ veranschlagt worden sind. Ferner müssen die Elbumschlaganlagen insbesondere durch Herstellung einer neuen Ufermauer erweitert werden, wodurch ein Aufwand von 1 000 000 ℳ entstehen wird. Die Kosten für die Erweiterung des Empfangsgebäudes sind auf 100 000 ℳ veranschlagt worden. Die gesamten Einstellungen unter dieser Gruppe von Neuanlagen belaufen sich im vorliegenden Etat auf 4 128 000 ℳ. Hierbei ist noch zu erwähnen, daß einige der geplanten Neu- bezw. Umbauten bereits im Jahre 1915 als sogenannte Notstandsarbeiten zur Linderung von Arbeitslosigkeit in Angriff genommen worden sind.

Mit Rücksicht auf die stetige Verkehrssteigerung der letzten Jahre und aus Gründen der Betriebssicherheit machen sich ferner in nicht unerheblichem Umfange Gleisvermehrungen notwendig. An einigen Stellen ist der Bau zweiter und weiterer Gleise bereits begonnen worden und soll in der nächsten Finanzperiode fortgesetzt werden: so der viergleisige Ausbau der Linie Dresden-Werdau zwischen Niederwiesa und Chemnitz-Hilbersdorf 2. und letzte Rate 428 000 ℳ, desgleichen mit fünftem Gleise zwischen Dresden und Potschappel 4. Rate 1 000 000 ℳ; ferner der viergleisige Ausbau der Linie Bodenbach-Dresden zwischen Pirna und Mügeln, einschließlich der Herstellung eines Industriegleises zwischen Pirna und Mügeln und eines Abstellbahnhofes für Vorortzüge in Pirna, 3. und letzte Rate 1 200 000 ℳ; endlich der zweigleisige Ausbau der Strecke Stein-Hartenstein-Wiesenburg (Sa.) 2. und letzte Rate 1 509 500 ℳ. Überdies sollen neu in Angriff genommen werden der zweigleisige Ausbau der Strecke Ebersbach-Neusalza-Spremberg 1. Rate 500 000 ℳ und ferner die Einführung der Linie Meuselwitz-Ronneburg in den Bahnhof Ronneburg mit besonderem Gleise unter Beseitigung eines Schienenüberganges 1. Rate 100 000 ℳ. Insgesamt sind in dieser Gruppe von Etatforderungen 4 737 500 ℳ eingestellt worden.

Wie bereits erwähnt, sind auch die Anforderungen für neue Linien in dem außerordentlichen Staatshaushaltsetat für die Finanzperiode 1916/17 nicht unbeträchtlich (zusammen 3 555 000 ℳ). Der sächsische Finanzminister hat hierzu in der bezeichneten Landtagssitzung vom 30. November 1915 ausgeführt, die Frage habe nahegelegen, ob es nicht geraten gewesen wäre, von dem Bau neuer Eisenbahnlinien zunächst ganz abzusehen. Indessen habe manches dagegen gesprochen, auf dem Gebiete des Eisenbahnneubaues auch nur vorübergehend einen völligen Stillstand herbeizuführen. Namentlich sei hier auch der Gesichtspunkt in die Wagschale gefallen, für die aus dem Felde heimkehrenden im Bedürfnisfalle Arbeitsgelegenheit zu schaffen, da sich hierzu die bei Neubaulinien meist vorzunehmenden erheblichen Erdbewegungen besonders eigneten. Zur Begründung der in Frage stehenden Forderungen ist der sächsischen Ständeversammlung am 13. Dezember 1915 ein Eisenbahndekret zugegangen.

Auch hier handelt es sich zunächst um die Weiterführung von Arbeiten, die in früheren Finanzperioden eingeleitet worden sind. Für die Herstellung einer vollspurigen Nebenbahn von Theuma nach Plauen (Vogtl.) werden als vierte und letzte Rate 546 000 ℳ angefordert. Auf die mit 2 246 000 ℳ veranschlagten Gesamtkosten sind bisher zusammen 1 700 000 ℳ bewilligt worden. Die Fertigstellung des Linienbaues soll nunmehr in der Finanzperiode 1916/17 erfolgen. Weiter ist für die Herstellung einer vollspurigen Nebenbahn von Schleiz nach Moßbach*) eine zweite Rate mit 500 000 ℳ vorgesehen. Die erste Rate in dem vorigen Etat betrug 1 000 000 ℳ. Die Gesamtkosten der Neubaustrecke sind ausschließlich des Grunderwerbes mit 3 131 000 ℳ angegeben worden. Der Grund und Boden wird von der Regierung des Fürstentums Reuß j. L. unentgeltlich gestellt; diese leistet überdies einen baren Baukostenbeitrag in vorläufig berechneter Höhe von 286 200 ℳ. Die Vorarbeiten für die Neubaulinie werden voraussichtlich im Sommer 1916 beendet sein. Alsdann werden die Bauarbeiten in Angriff genommen werden können. Die jetzt angeforderte Summe soll den Baufortschritt sichern.

Für zwei Bahnbauten sind Ergänzungsforderungen in den Etat eingestellt worden: für die Herstellung einer vollspurigen Nebenbahn von Kupferhammer-Grünthal nach Deutschneudorf 179 000 ℳ und zur Fortsetzung der schmalspurigen Nebenbahn Mügeln-Geising-Altenberg nach Altenberg 80 000 ℳ. Zur Erbauung der an erster Stelle genannten Bahn sind bisher 1 836 000 ℳ bewilligt worden. Die Baukosten haben sich aber infolge der Steigerung der Löhne und Baustoffpreise, sowie infolge der an einigen Stellen erforderlich gewordenen Änderung der Linienführung erhöht, so daß mit den bewilligten Mitteln nicht auszukommen war. Es muß auch schon jetzt damit gerechnet werden, daß infolge weiteren Steigens der Baukosten die nach Bewilligung der genannten Ergänzungsforderung zur Verfügung stehende Summe von 2 015 000 ℳ nicht ausreichen wird. Für den Fall, daß sich eine Überschreitung dieser Summe um 10 % oder mehr ergibt, wird die Ständeversammlung um ihre Zustimmung ersucht, daß der bereits im Gange befindliche Bahnbau unerwartet der späteren Einbringung einer weiteren Ergänzungsforderung fortgesetzt werden kann. Die Betriebseröffnung der Linie soll im Laufe der Finanzperiode 1916/17 erfolgen.

Für die Fortsetzung der schmalspurigen Nebenbahn Mügeln-Geising-Altenberg nach Altenberg sind im außerordentlichen Etat 1914/15 531 000 ℳ bewilligt worden. Die Bauarbeiten haben noch nicht begonnen. Dagegen sind die speziellen Vorarbeiten nahezu fertiggestellt worden. Die Ergänzungsforderung von 80 000 ℳ macht sich notwendig, weil auf Grund der weiteren Bearbeitung der Planungen im Interesse der Sicherheit des Straßenverkehrs und der Verschiebearbeiten auf Bahnhof Geising anstelle einer schienengleichen Straßenkreuzung in der Stadt Geising der Bau einer über die Bahn hinwegführenden Brücke für zweckmäßig erachtet wird. Hiermit ist auch eine Änderung in der bisher geplanten Linienführung verbunden.

Schließlich enthält der vorliegende Etat drei Forderungen für den Bau neuer Eisenbahnlinien: für Herstellung einer vollspurigen Nebenbahn von Priestewitz nach Radeburg als 1. Rate 1 000 000 ℳ, sodann für Herstellung einer vollspurigen Nebenbahn von Obercunewalde nach Löbau (Sa.) als 1. Rate 500 000 ℳ und endlich zur Fortsetzung des vollspurigen Industriegleises im Pöhlbachtale bis Königswalde 750 000 ℳ.

Was das zuletzt genannte Industriegleis anlangt, so sucht der Bauvorschlag der Regierung die Interessen der beteiligten Gemeinden im Pöhlbachtale, Königswalde, Mildenau und Geyersdorf, nach einer weiteren Aufschließung dieses Tales durch Fortsetzung des seit dem Jahre 1914 in Betrieb befindlichen Industriegleises Wiesenbad-Plattental mit den Wünschen der Stadt Annaberg nach einer Fortführung der im Jahre 1906 dem Betrieb übergebenen vollspurigen Güterbahn Königswalde-Annaberg (Erzgeb.) Ladestelle unter Herstellung einer näheren Verbindung der Ladestelle Annaberg mit der Linie Annaberg-Flöha zu vereinigen. Die allgemeinen Vorarbeiten für die in Rede stehende Bahnverbindung sind im Gelände fertiggestellt worden. Ein vollständiges generelles Projekt mit den üblichen Planunterlagen konnte jedoch zunächst nur für die Strecke Plattental-Königswalde aufgestellt werden. Danach soll die geplante Güterbahn unmittelbar an das genannte Industriegleis Wiesenbad-Plattental anschließen und dem Laufe des Pöhlbachtales in südlicher Richtung bis in den unteren Ortsteil von Königswalde folgen. Die gesamte Neubaulänge beträgt 5,98 km; die stärkste Steigung soll das Verhältnis 1 : 40 nicht überschreiten. Ladestellen sind in Plattental, Geyersdorf — zugleich für Mildenau — und Königswalde vorgesehen. Die gesamten Baukosten der Neubaustrecke werden einschließlich der nötigen Veränderungen auf der Ladestelle Plattental auf 750 000 ℳ veranschlagt. Die weitere Fortsetzung der Bahn ist so geplant, daß diese hinter der Ladestelle Königswalde das Pöhlbachtal verläßt und nach Norden umbiegend in den oberen Teil von Geyersdorf führt, von da sich nach Westen wendet und bei der Stadt Annaberg in die genannte Güterbahn einmündet. Die Baustrecke dieses Bahnteiles ist 8,9 km lang. Die Baukosten werden auf nicht weniger als 1 900 000 ℳ geschätzt. Die Entfernung von Wolkenstein über Plattental nach der jetzigen Ladestelle Annaberg wird sich auf ungefähr 19,88 km stellen, während die Entfernung zwischen den genannten Punkten über Cranzahl jetzt rund 33 km beträgt. Es wird also durch die Neubaulinie eine beträchtliche Abkürzung eintreten. Der zunächst vorgesehene Bau der Linie bis Königswalde wird davon abhängig gemacht, daß der erforderliche Grund und Boden dem Staate unentgeltlich und frei von allen Lasten und Nebenentschädigungen übereignet wird. In dieser Hinsicht dürften sich aber nach den vorliegenden Erklärungen der beteiligten Gemeinden der Bauausführung keine Schwierigkeiten in den Weg stellen.

Die vollspurige Nebenbahn von Obercunewalde nach Löbau (Sa.) wird schon seit Jahren als Fortsetzung der 1890 dem Betriebe übergebenen vollspurigen Nebenbahn Großpostwitz-Obercunewalde erbeten. Die sächsische Regierung verhielt sich demgegenüber zunächst ablehnend, nahm die Bahn jedoch später unter die Zahl der dem sächsischen Landtage im Eisenbahndekret Nr. 29 vom 13. Januar 1912 als bauwürdig bezeichneten Linien auf. Die Bahn soll bei einer Gesamtlänge von 10,91 km und mit einer Höchststeigung 1 : 40 vom jetzigen Endbahnhof Obercunewalde über Halbau, Klein- und Großdehsa, Ölsa und Altlöbau nach dem bestehenden Bahnhof Löbau geführt werden. An Verkehrsstellen sind vorgesehen Haltepunkte in Obercunewalde-Neuenhäuser und Halbau, sowie Bahnhöfe in Kleindehsa und Großdehsa. Die Kosten des Bahnbaues sind einschließlich der auf den Bahnhöfen Löbau und Cunewalde vorzunehmenden Änderungen und Erweiterungen ohne Lander-

*) Über diese Linie ist auf S. 576 in Nr. 36, Jahrg. 1914 dieser Zeitschrift ausführlich berichtet worden.

werb früher mit 1 566 000 ℳ veranschlagt worden. Mit diesem Betrage wird aber nicht auszukommen sein. Den zum Bahnbau erforderlichen Grund und Boden haben die Interessenten nach den in Sachsen für den Bau von Nebenbahnen geltenden Grundsätzen unentgeltlich zu beschaffen. Durch den Bahnbau wird kein bedeutendes Verkehrsgebiet erschlossen. Die zwischen Obercunewalde und Löbau gelegenen, überwiegend Landwirtschaft treibenden Ortschaften werden der Bahn einen regen Güterverkehr nicht zuführen. Dagegen steht ein gewisser Steinversand zu erwarten. Das Anlagekapital der bestehenden Linie Großpostwitz-Obercunewalde hat bisher noch nie eine Verzinsung erfahren; vielmehr hat der Betrieb dauernd Zuschüsse erfordert. Um eine einigermaßen zufriedenstellende Rentabilität herbeizuführen, würde eine erhebliche Zunahme des Verkehrs nötig sein. Ob eine solche Zunahme durch die Verlängerung der Bahn bis Löbau trotz der hierdurch bedingten bedeutenden Erhöhung des Anlagekapitales erreicht werden wird, bleibt abzuwarten. Sind hiernach die finanziellen Aussichten der in Rede stehenden Bahn wenig günstig, so wird diese doch für den Güterverkehr der beteiligten Ortschaften Erleichterungen bringen. Auch ist der neuen Linie im Personenverkehr, namentlich mit der Bezirksstadt Löbau, eine gewisse Bedeutung nicht abzusprechen.

Die Begründung der zur Erbauung einer vollspurigen Nebenbahn von Priestewitz nach Radeburg angeforderten ersten Rate in Höhe von 1 Million Mark hat sich die sächsische Regierung für ein späteres Dekret vorbehalten.

v. S.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Abfertigung von Wagenladungen.** Die Handelskammer zu Berlin weist die beteiligten Verkehrskreise darauf hin, daß mit Gültigkeit vom 27. Dezember 1915 die besondere Ausführungsbestimmung zu § 56 der Eisenbahn-Verkehrsordnung dahin ergänzt worden ist, daß während der Dauer des Krieges der Eisenbahn das Recht zusteht, abweichend von den jetzt geltenden Bestimmungen die Beigabe eines besonderen Frachtbriefes zu jedem aufgelieferten Eisenbahnwagen zu verlangen.

— **Eröffnung der Nebenbahn Velmeden-Eichenberg.** Am 15. Dezember 1915 wurde im Bezirk der Königlichen Eisenbahndirektion Cassel die neue 25 km lange vollspurige Nebenbahn Velmeden-Eichenberg mit den Stationen Velmeden, Laudenbach, Großalmerode Ost, Uengsterode, Trubenhausen, Hundelshausen, Witzenhausen Süd und Unterrieden dem Verkehr übergeben. Die neue Nebenbahn schließt bei dem an der Zweigbahn Walburg-Großalmerode gelegenen Haltepunkt Velmeden, der zum Bahnhof umgebaut ist, sowie im Bahnhof Eichenberg an das bestehende preußische Staatsbahnnetz an. Da die Züge bis Walburg durchgeführt werden, ist eine neue Verbindung zwischen der Nebenbahn Cassel-Waldkappel und den sich im Bahnhof Eichenberg kreuzenden Hauptbahnen Cassel-Halle und Göttingen-Bebra geschaffen.

Die Bahn führt von Velmeden aus am Meißner entlang durch das Laudenbacher Gelstertal, durchschneidet mit einem 340 m langen Tunnel den oberen Muschelkalk des Albsliede-Bergrückens und senkt sich dann in das Großalmeroder Gelstertal zum nuen Bahnhof Großalmerode Ost hinab, der wegen der bestehenden Geländeschwierigkeiten als Kopfstation ausgebildet werden mußte. Er liegt 80 m tiefer als der Endbahnhof Großalmerode der vorerwähnten Zweigbahn und steht mit diesem in keiner unmittelbaren Verbindung. Von Großalmerode Ost aus fällt die Bahn über Trubenhausen, wo sich die Laudenbacher Gelster mit der Großalmeroder Gelster vereinigt, und Hundelshausen zum Bahnhof Witzenhausen Süd hinab, welcher der Stadt Witzenhausen bedeutend näher liegt als der auf der Landstraße 1,7 km von ihr entfernte und 52 m über der Stadt liegende Bahnhof Witzenhausen der Halle-Casseler Bahnlinie. Hinter dem Bahnhof Witzenhausen Süd überschreitet die Bahn das Werratal, um dann über Unterrieden in starker Steigung 1 : 40 nach Bahnhof Eichenberg emporzusteigen. An bemerkenswerten Bauwerken enthält die Bahn eine gewölbte Werrabrücke mit einer Mittelöffnung von 45 m, die als Dreigelenkbogen ausgebildet ist, und zwei Seitenöffnungen, ferner eine Werraflutbrücke und zwei größere Talbrücken, außerdem den vorerwähnten Tunel. Die Erd- und Felsarbeiten waren sehr bedeutend; rund 1½ Millionen Kubikmeter waren zu lösen und einzubauen und 40 000 cbm Mauerwerk für die Brücken und Durchlässe herzustellen.

Durch den Bahnbau, dessen Vorgeschichte weit in das vorige Jahrhundert zurückreicht, ist ein alter Wunsch der in Großalmerode ansässigen Industrie und der Landwirtschaft des Gelstertales in Erfüllung gegangen. Während die bisher nach dem Norden und Osten Deutschlands verfrachteten Güter, von denen ein großer Teil, hauptsächlich roher und gebrannter Ton über die deutschen Seehäfen in das überseeische Ausland geht, ihren Weg über Niederhone und Eichenberg nehmen mußten, werden sie künftig über die neue Nebenbahn einen erheblich kürzeren Weg nach Eichenberg haben. Die Abkürzung beträgt bei Verladung in Großalmerode Ost rd. 38 km, in Großalmerode (alter Bahnhof) rd. 25 km. Die hierdurch erzielten Frachtersparnisse werden viel zu einem Aufschwung der dortigen Industrie beitragen. Gleichen Vorteil wird die Landwirtschaft des Gelstergebietes durch den billigeren Bezug von Kohlen, Kalk und Düngemitteln und die bequemere Verfrachtung ihrer Erzeugnisse vom Bahnbau haben. Auch die Holzabfuhr aus den umfangreichen Staatsforsten des Bahngebietes wird sich künftig erheblich billiger gestalten.

Die Förderng der auf dem Meißner anstehenden Braunkohlen-, Ton- und Basaltlager, welche schon im 16. Jahrhundert begonnen worden war, dann aber im letzten Jahrhundert nach und nach eingestellt werden mußte, weil sie wegen der schlechten Beförderungsverhältnisse den Wettbewerb mit der anderen gleichartigen Industrie nicht aushalten konnte, wird neu aufleben und wird der Arbeiterschaft der Meißnerdörfer in ihrer unmittelbaren Heimat neue lohnende Arbeitsgelegenheit und der Eisenbahn reichliche Frachten bringen.

Auch die wirtschaftliche Ausnutzung der bei Hundelshausen anstehenden Gips- und Schwerspatlager wird durch den Bahnbau ermöglicht werden.

Die Kosten des Bahnbaues betrugen 8,3 Millionen oder 332 000 Mark für das Kilometer. Daß er trotz der hohen technischen Schwierigkeiten in der verhältnismäßig kurzen Zeit von 2¾ Jahren während des Krieges, wo die Arbeiter- und Materialbeschaffung besonders erschwert war, durchgeführt werden konnte, hat bei allen Beteiligten berechtigte Freude hervorgerufen.

— **Der Umbau des Bahnhofs Friedrichstraße in Berlin** geht rüstig vorwärts. Spätestens 1919 soll die Arbeit vollendet sein, der dadurch außerordentliche Schwierigkeiten entstehen, daß der riesige Verkehr so wenig wie möglich behindert werden darf. Von dem alten Gebäude bleibt so gut wie nichts übrig. Der neue Bahnhof erhält sechs Gleise und drei Bahnsteige. Der Bahnsteig A soll dem Stadtbahnverkehr, der mittlere, B, dem Fern- und Vorortverkehr nach Charlottenburg, und der südliche, C, an der Georgenstraße, dem Fern- und Vorortverkehr nach Osten dienen. Dadurch wird die Abwicklung des gesamten Verkehrs wesentlich vereinfacht und beschleunigt. Die Schnellzüge können die Personen- und Vorortzüge ohne Wartezeit überholen. Die Bahnsteige werden bedeutend verlängert, die Stadtbahnsteige auf 190 m und die anderen auf 250 m Länge. Die Gleise müssen um 75 cm gehoben werden, um Raum zu gewinnen für die unteren Räume des Bahnhofes, der mit großen Empfangs- und Wartehallen, breiten Aus- und Eingängen, Fürstenzimmern usw. ausgestattet werden wird. Der Haupteingang wird am Georgenplatz verbleiben. Ein neuer Zugang kommt dorthin, wo früher das Wirtshaus zum „Franziskaner“ war. Außerdem wird eine direkte Verbindung zwischen der Untergrundbahn-Haltestelle der städtischen Nordsüdbahn und dem Bahnhof hergestellt, und ein Eingang für den Stadtbahnverkehr auf dem früheren Gelände der „Kaiser-Wilhelm-Akademie“.

— **Eisenbahnunglück auf Bahnhof Bentschen.** Aus Posen, 28. d. M. wird gemeldet: Heute morgen 3 Uhr 40 Minuten entgleiste ein von Berlin kommender Militärurlauberzug bei der Durchfahrt auf Bahnhof Bentschen. Von den Urlaubern und dem Begleitpersonal wurden 18 getötet und 47 verwundet. Der Sachschaden ist bedeutend.

— **Balkanzüge.** Für diese Züge, die von einem noch festzustellenden Tage ab, vermutlich demnächst wöchentlich zweimal zwischen Berlin und Konstantinopel verkehren werden (über die Abfahrt der ersten Züge ergeht noch besondere Bekanntmachung), ist jetzt der Tarif im Entwurf erschienen. Aus dem Vorworte erhellt, daß nicht weniger als 13 Eisenbahnen beteiligt sind; die serbische Strecke untersteht der Militär-Eisenbahndirektion VII in Semendria, geschäftsführende Verwaltung ist die Direktion der Kgl. ungarischen Staatsbahnen in Budapest. Aus den Tarifbestimmungen ist folgendes hervorzuheben: Zur Benutzung des Balkanzuges im Verkehr mit Balkanstationen werden für die in der Preistafel enthaltenen Verbindungen besondere Fahrkarten 1. und 2. Klasse mit 15tägiger Geltungsdauer ausgegeben, und zwar im Anschlußnachbarverkehr Karton-, im direkten Verkehr Buchfahrkarten. Diese Fahrkarten tragen die Aufschrift „Balkanzug“, sonstige Fahrkarten sind im Ver-

kehr mit Balkanstationen ungültig. Im Verkehr von Stationen der deutschen, österreichischen und ungarischen Verwaltungen untereinander werden, soweit nach Befriedigung des direkten Balkanverkehrs Plätze vorhanden sind, Reisende mit Fahrkarten (für alle Züge) 1./2. Klasse zugelassen. Fahrkarten nach Balkanstationen werden nur gegen Vorzeigung der vorgeschriebenen Reisegenehmigungen der militärischen und politischen Behörden verabfolgt. Jeder Zivilreisende muß im Besitze eines Passes und eines Passierscheines sein. Wer in das besetzte serbische Gebiet reisen will, hat außerdem die Genehmigung des Oberkommandos Mackensen beizubringen. In Deutschland wird mit jeder Fahrkarte, die schon acht Tage vor Zugabgang verkauft wird, ein Merkblatt ausgegeben. Bettkarten können ebenfalls acht Tage vor Zugabgang gelöst werden, und zwar in Berlin auf Bahnhof Friedrichstraße und im amtlichen Reisebureau (Potsdamer Bahnhof). Durchgehende Gepäckabfertigung ist nur von den im den Balkanzugtarif einbezogenen Stationen zulässig. Als Handgepäck sind nur kleine Gepäckstücke für den persönlichen Bedarf zugelassen, welcher auf das unbedingt notwendige zu beschränken ist. Das Gepäck wird an der Zollgrenze sowie auf den Ankunftsstationen militärisch und zollamtlich untersucht. (In Berlin erfolgt die Untersuchung des Gepäcks nur auf Bahnhof Friedrichstraße und am Anhalter Bahnhof). Auch die Mitnahme von Schriftstücken ist beschränkt; nur die von der zuständigen Behörde versiegelten Schriftstücke dürfen mitgenommen werden. Auf den Strecken der im Militärbetrieb befindlichen Eisenbahnen haben die Reisenden keinen Anspruch auf Beförderung, Fahrtunterbrechung ist nicht gestattet. Es wird keinerlei Haftung übernommen, insbesondere nicht für die persönliche Sicherheit der Reisenden, für Verlust, Beschädigung usw. des aufgelieferten Reisegepäcks. Wie aus den Preistafeln hervorgeht, ist die Strecke Berlin, Anhalter Bahnhof-Konstantinopel 2453 km, die Strecke Stadtbahn-Konstantinopel 2431 km lang.

— **Kosten der Krankenüberwachung bei den Betriebskrankenkassen der bayerischen Verkehrsverwaltung.** Im Hinblick auf die grundsätzliche Entscheidung des Reichsversicherungsamts vom 28. November 1914 (RVA. Nachr. 1915 S. 376) ist für den Bereich der bayerischen Verkehrsverwaltung durch Entschließung des Verkehrsministeriums vom 22. Dezember 1915 angeordnet worden, daß vom 1. Januar 1916 ab die Kosten für die Krankenaufsicht bei den beiden Betriebskrankenkassen der Staatseisenbahnverwaltung sowie bei der Betriebskrankenkasse der Post- und Telegraphenverwaltung auf die Staatskasse zu übernehmen sind. Die Auswahl der Krankenbesucher (Krankenkontrolleure) sowie die Festsetzung ihrer Bezüge und die Bestimmung ihrer Zahl soll aber nicht mehr, wie bisher, den Organen der Krankenkassen, sondern der Verkehrsverwaltung zustehen. Diese Befugnis ist dem Wohlfahrtsamt der Verkehrsanstalten in Rosenheim übertragen. Dieses hat im Benehmen mit den Eisenbahndirektionen und Oberpostdirektionen, aus deren Personal die Krankenbesucher entnommen werden, eine Neuordnung der Verhältnisse der Krankenbesucher unter tunlichster Anlehnung an die bisherige Regelung in die Wege zu leiten. Die endgültige Genehmigung der Anordnungen des Wohlfahrtsamts hat sich das Verkehrsministerium vorbehalten. Weiter hat sich das Verkehrsministerium noch nähere Bestimmung darüber vorbehalten, ob und welche sächliche Ausgaben der drei Krankenkassen, die bisher, und zwar seit Einführung der Reichsversicherungsordnung ohne gesetzliche Verpflichtung (s. § 362 RVO.), von der Verwaltung getragen wurden, künftig den Krankenkassen selbst zu überbürden sind.

— **Oberfinanzrat a. D. Strick †.** Am 24. Dezember v. J. ist in Dresden das frühere Mitglied der Generaldirektion der Staatseisenbahnen, Oberfinanzrat a. D. Christian Strick, im 85. Lebensjahre verschieden. Im Jahre 1831 zu Osnabrück geboren, trat er im Jahre 1866, nachdem er bereits als Maschinenmeister bei der Verwaltung der Königl. Hannoverschen Staatseisenbahn tätig gewesen war, in gleicher Stellung bei den westlichen Staatseisenbahnen ein und wurde zunächst mit der Leitung des äußeren Maschinenbetriebsdienstes in Leipzig betraut. Im Jahre 1872 übernahm er die Leitung der damaligen Maschinen-Oberinspektion in Dresden. Unter Beförderung zum Finanzrat wurde er 1876 Mitglied der Generaldirektion der Staatseisenbahnen und übernahm das Referat für den Maschinenbetriebsdienst. Bis zu seinem Ausscheiden aus dem Staatsdienste im Jahre 1896 hat er dieses Referat beibehalten, nachdem er im Jahre 1890 zum Oberfinanzrat ernannt worden war. Der Verstorbene zeichnete sich durch große persönliche Liebenswürdigkeit, durch hervorragende Fähigkeiten und durch reiche Erfahrung aus; er hat der sächsischen Staatseisenbahnverwaltung während seiner langjährigen Tätigkeit wertvolle Dienste geleistet.

— **Personalnachrichten.** Bei der preußisch-hessischen Staatsbahnverwaltung sind der Eisenbahndirektor Poelmann in Kattowitz und die Regierungsassessoren Rudolf Meyer in Düren, Dr. Zietzschmann in Eisenach, Dr. Adolph in Meiningen, Dr. Ditmar in Elberfeld, Dr. Compter in Königsberg (Pr.), Dr. Calmberg in Hannover, Dr. Gau in Bromberg und Dr. Scherler in Elberfeld zu Regierungsräten ernannt.

Österreich.

— **Kürzung der Frist für das Inkrafttreten von Tariferhöhungen.** Das Eisenbahnministerium hat mit Erlaß vom 3. Dezember 1915 die Frist für das Inkrafttreten von Tariferhöhungen oder anderen Erschwerungen der Beförderungsbedingungen von 2 Monaten vorübergehend auf 14 Tage herabgesetzt. Die zweimonatige Frist ist eine Errungenschaft des vom 1. Januar 1910 gültigen Eisenbahn-Betriebsreglements. Bis zu diesem Tage betrug die Frist nur 6 Wochen. Das Bedürfnis der Verkehrsbeteiligten, sich auf Tariferhöhungen einrichten zu können, führte zu einer Verlängerung der Frist auf 2 Monate. Für die vorübergehende Kürzung der Frist auf 14 Tage waren zwingende Gründe maßgebend. Die Kundmachung ist am 7. Dezember 1915 in Kraft getreten.

— **Sparsamer Verbrauch an Schwellen.** Nach einem Erlaß des Eisenbahnministeriums an die Staatsbahndirektionen und an die Betriebsleitung Czernowitz, betreffend den sparsamen Verbrauch an Schwellen und sonstigen Oberbauhölzern ist mit Rücksicht auf die bedeutende Steigerung der Schwellenpreise und auf die außerordentlichen Schwierigkeiten der weiteren Beschaffung überhaupt, die größte Sparsamkeit sowohl mit dem in der Bahn erliegenden Bestande, als auch mit den vorhandenen Vorräten an Schwellen, weiter aber auch an Brücken- und sonstigen in Betracht kommenden Oberbauhölzern unbedingt geboten. Demgegenüber wurde bei der Kontrolle wiederholt festgestellt, daß beispielsweise bei Schienenanlagen zurückgewonnene, für Oberbauzwecke noch gut verwendbare Schwellen vielfach nicht als altbrauchbar, sondern als alt (unverwendbar) eingestellt und behandelt werden, ferner daß die seinerzeit ergangenen Weisungen wegen Wiederbrauchbarmachung zurückgewonnener Oberbauschwellen usw. nicht befolgt und insbesondere, daß die mit diesem Erlasse eingeführten Schwellenbindevorrichtungen (Bindhebel) durchaus nicht in einem ihrem Nutzen entsprechenden Umfange verwendet werden. Es sollen die Bahnerhaltungssektionen sofort auch mit einer entsprechenden Anzahl der genannten Vorrichtungen beteilt und diese auch tatsächlich in Verwendung genommen werden, wobei das Binden von zurückgewonnenen Schwellen zweckmäßig als eine Winterbeschäftigung der Arbeiter durchgeführt werden kann. Die Staatsbahndirektionen Krakau, Lemberg und Stanislau, ferner die Betriebsleitung Czernowitz wurden außerdem angewiesen, im Einvernehmen mit den zuständigen Feldtransportleitungen zu veranlassen, daß die für Brückenprovisorien, für Verladerampen, provisorische Gleisherstellungen und für sonstige Zwecke (zum Beispiel für Unterstände usw.) verwendeten neuen und altbrauchbaren Schwellen dort, wo dies bereits tunlich ist, zurückgewonnen oder durch leicht beschaffbares Holz ersetzt und nebst den längs der Strecken verstreut herumliegenden Vorräten an Schwellen und sonstigen Oberbauhölzern gesammelt werden.

— **Besorgung der Abfuhr von Wagenladungsgütern durch die bahnamtlichen Rollfuhrunternehmungen in Wien.** Die andauernden außerordentlichen Platzschwierigkeiten auf den Wiener Bahnhöfen erfordern dringend die sofortige Abfuhr der einlangenden Sendungen. Die Stückgüter werden bekanntlich durch die Rollfuhrunternehmung zugestellt. Die Abfuhr der Wagenladungsgüter obliegt dagegen den Empfängern. Diese werden bereits seit längerer Zeit von den Bahnämtern mit besonderen Karten bei der Ankunft ihrer Sendungen aufgefordert, die Abfuhr sofort zu veranlassen, da andernfalls von dem Rechte der Bahn, nicht vom Lager gebrachte Güter zu veräußern, Gebrauch gemacht werden muß. Die Empfänger werden hierbei auch aufmerksam gemacht, daß, falls ihnen die Besorgung des Fuhrwerkes Schwierigkeiten verursachen sollte, der bahnamtliche Rollfuhrdienst auf Wunsch der Empfänger nach Tunlichkeit auch die Zustreifung von Wagenladungsgütern zum Rollfahrtarif übernimmt, der nach der Zone I (die vier dem Ankunftsbahnhofe nächstliegenden Bezirke) für je 100 kg 75 H. und nach Zone II (alle übrigen Bezirke) für je 100 kg 90 H. beträgt. Da durch die im „Verordnungsblatte für Eisenbahnen und Schiffahrt" vom 18. Dezember v. J. verlautbarte Kundmachung die Frist für die Einlösung der Frachtbriefe auf den Wiener Bahnhöfen in Hinkunft bedeutend herabgesetzt wird, so daß Güter, deren Abfuhr nicht rasch bewerkstelligt wird, binnen kurzer Frist zum Verkaufe kommen werden, liegt die schleunigste Abfuhr auch im Interesse der Empfänger, die, wie anzunehmen ist, von der sich bietenden Abfuhrgelegenheit ausreichenden Gebrauch machen werden.

— **Neue Verbindung zwischen den beiden Linien der ehemaligen Staatseisenbahn-Gesellschaft in Wien.** Die Staatsbahnverwaltung beabsichtigt, eine unmittelbare Verbindung der Linie Wien-Bruck an der Leitha mit der Linie Wien-Stadlau herzustellen, damit die Züge von der einen auf die andere Linie geleitet werden können, ohne den Wiener Ostbahnhof zu berühren. Im Zusammenhang damit steht eine große Gleisanlage für den Durchgangsverkehr in Simmering. Es fanden längere Verhandlungen zwischen der Gemeinde Wien und der Staatsbahnverwaltung zur Lösung dieser Frage statt, worüber in der letzten Sitzung des Wiener Stadtrates berichtet wurde. Es ist ein Übereinkommen erzielt, welches als sehr günstig für die Gemeinde Wien zu bezeichnen ist. Insbesondere wurde einer Reihe von Forderungen nach entsprechenden Brücken über den Durchgangsbahnhof und nach Durchlässen unter der Verbindungslinie im Sinne der Wünsche der Gemeinde Folge gegeben. Durch die Vereinbarung wird auch die Erschließung des zur Verbauung bestimmten Gebietes der neuen Station Simmering-Transit gewährleistet.

Ungarn.

— **Überbrückung des unteren Donauabschnitts.** Die Handels- und Gewerbekammer in Temesvár hat in ihrer letzten Sitzung die bereits im Jahre 1913 aufgeworfenen Gedanken, daß mit Einschaltung der erstklassigen ungarischen Staatsbahnlinie Temesvár-Báziás mit der damals beinahe ausgebauten serbischen Moravabahn eine unmittelbare Verbindung hergestellt werde, neuerdings auf die Tagesordnung gesetzt. Zu diesem Zwecke wäre die Donau bei Báziás zu überbrücken. Bekanntlich wäre die Weiterentwicklung der südungarischen Industrien durch die Ausbeutung der am rechten Donaugelände liegenden reichen Kohlenreviere, ferner durch systematischen Abbau der reichen serbischen Kupferlager und Durchforstung der überreichen Timokwälder sichergestellt. Die Handels- und Gewerbekammer legt ein besonderes Gewicht darauf, daß diese Frage bei Eintritt regelmäßiger Verhältnisse möglichst der Verwirklichung nahegebracht werde, da hierdurch der Aufschwung des gesamten Wirtschaftslebens in Südungarn für viele Jahrzehnte gesichert sein würde. Wie verlautet, ist eine Überbrückung der Donau zwischen Belgrad und Orsova an zuständiger Stelle für die nächste Zukunft in Aussicht genommen. Von mehreren Möglichkeiten wird besonders eine Überbrückung bei Báziás in Erwägung gezogen.

— **Verkehrsalmanach für das Jahr 1914.** Der siebente Jahrgang dieses ausgezeichneten Nachschlagbuches ist unlängst erschienen. Als Schriftleiter zeichnet auch diesmal Maurus Szatmári. Das Buch enthält zwei Hauptteile. Der eine Teil enthält die auf die Eisenbahn sich beziehenden Gesetz- und Verwaltungsvorschriften, die Genehmigungsurkunden, Konzessionen für Vorarbeiten. Der zweite Teil enthält die statistischen Angaben sämtlicher ungarischer Eisenbahn- und Schiffahrtsverwaltungen.

Niederlande.

— **Die niederländische Ambulanz für Deutschland und Österreich-Ungarn.** Aus Amsterdam, 28. v. M., wird der „Köln. Ztg." geschrieben: Heute morgen um 8 Uhr gingen vier deutsche Salonwagen vom Zentralbahnhof ab, um die niederländische Lazarettgruppe für Deutschland und Österreich-Ungarn über die Grenze nach Deutschland zu bringen. Die Gruppe besteht aus 72 Personen. Der ärztliche Leiter ist Professor Dr. Lanz, dessen Hauptaufgabe darin bestehen wird, die beiden Lazarettabteilungen in Gleiwitz (Schlesien) und in Budapest einzurichten. Außerdem erhalten die Abteilungen drei Chirurgen, drei Ärzte als Assistenten, einen Augenarzt, einen Nervenarzt, einen Orthopäden, zwei Zahnärzte und zwei weibliche Apotheker. Die Verwaltungsgeschäfte hat Baron van Ameronen übernommen, während sechs Frauen und eine der Gehilfinnen für den Haushalt sorgen. Eine Lazarettabteilung wird in Gleiwitz das Reservelazarett im Konzertgebäude beziehen, das im Gebrauch einer amerikanischen Ambulanz war, welche indes auf Ersuchen der deutschen Regierung nach Petersburg gegangen ist, um für die deutschen Kriegsgefangenen in Rußland zu sorgen. Für die zweite Lazarettabteilung wird in Budapest das vierte Reservelazarett bestimmt, das ebenfalls bis vor kurzem als Hilfsstation einer amerikanischen Ambulanz gebraucht wurde. Wie schon gemeldet wurde, ist im November ein Aufruf an die niederländische Bevölkerung erlassen worden, um Beiträge für eine nach Deutschland abgehende Lazarettgruppe zu sammeln. Der Aufruf war von hervorragenden Persönlichkeiten, sowohl Herren wie Damen, unterzeichnet. Rasch hatten sich in 25 Orten des Landes Ausschüsse gebildet, welche die Sache in die Hand nahmen. Die Sammlungen haben ein außerordentlich erfreuliches Ergebnis gehabt. Bereits vor 14 Tagen waren über 200 000 Gulden eingegangen, und es mag hier besonders hervorgehoben werden, daß sich auch die niederen Volkskreise an der Sammlung lebhaft beteiligt haben. Die Summe, die bis jetzt eingelaufen ist, war nicht nur für eine Lazarettgruppe genügend, sondern es konnten zwei, die eine für Deutschland, die andere für Österreich-Ungarn, gebildet werden.

Übrige europäische Länder.

— **Die neuen Fahrkartenpreise zum skandinavischen Norden.** Bei der gegenwärtigen großen Bedeutung des neutralen Nordens für den Reiseverkehr und das geschäftliche Leben bieten die jüngst in Kraft getretenen Veränderungen der Eisenbahnfahrpreise zwischen Deutschland und dem Norden besonderes Interesse. Vielfach scheint die Meinung zu herrschen, daß das Reisen nach den skandinavischen Ländern bedeutend teurer geworden sei, aber in Wirklichkeit fallen die Veränderungen so gut wie gar nicht ins Gewicht. Die Erhöhungen sind unerheblich, und in einzelnen Fällen haben sogar Herabsetzungen stattgefunden. Die Reise Berlin-Stockholm kostet über Saßnitz 1. Klasse 71,80 ℳ (— 10 ₰), 2. Klasse 48,60 ℳ (wie bisher), 3. Klasse 31,10 ℳ (— 10 ₰) und über Warnemünde 1. Klasse 80,70 ℳ (+ 20 ₰), 2. Klasse 53,70 ℳ (+ 30 ₰), 3. Klasse 34,90 ℳ (+ 20 ₰). Für Berlin-Kopenhagen beträgt der Preis über Saßnitz 1. Klasse 37,90 ℳ (+ 50 ₰), 2. Klasse 29,20 ℳ (+ 40 ₰), 3. Klasse 18,30 ℳ (+ 20 ₰). Berlin-Christiania, über Saßnitz oder Warnemünde, kostet 1. Klasse 95,60 ℳ (+ 1,50 ℳ), 2. Klasse 62 ℳ (+ 90 ₰), 3. Klasse 39,60 ℳ (+ 60 ₰). Von Stettin aus beträgt der Fahrpreis nach Stockholm über Saßnitz 1. Klasse 66,70 ℳ (— 10 ₰), 2. Klasse 44,90 ℳ (wie bisher), 3. Klasse 28,80 ℳ (— 10 ₰), nach Kopenhagen über Saßnitz 1. Klasse 32,80 ℳ (+ 50 ₰), 2. Klasse 25,50 ℳ (+ 40 ₰), 3. Klasse 16 ℳ (+ 20 ₰) und nach Christiania über Saßnitz 1. Klasse 90,10 ℳ (+ 1,50 ℳ), 2. Klasse 57,90 ℳ (+ 90 ₰), 3. Klasse 36,90 ℳ (+ 60 ₰). Ähnlich gering sind die Unterschiede in allen übrigen Verkehrsbeziehungen.
M.

— **Die Mißstände im Verkehrswesen Frankreichs** schildert das „Journal" unter dem Titel „Vor dem drohenden Zusammenbruch" mit folgenden Worten: Die Notlage ist schärfer als jemals, wir stehen am Vorabend schrecklichen Unheils, nämlich der Schließung Tausender von Handelshäusern aus Mangel an Verkehrsmitteln, die Hunderttausenden Arbeit und Unterhalt gaben. Der Kriegsminister muß unverzüglich allen Bezirkskommandanten Befehl geben, die gesamten Arbeitsmannschaften sofort zur Verfügung der Bahnhofsvorsteher zu stellen, um die Bahnhöfe frei zu machen, wobei Gefangene und Ersatzmannschaften zum Hilfsdienst, kurz jeder Entbehrliche brauchbar ist. Das muß sofort geschehen, sonst verlieren wir die größte Schlacht des Krieges, die Schlacht gegen uns selbst.

— **Eisenbahnangelegenheiten in der Schweizerischen Bundesversammlung.** Nachdem sich der Ständerat, wie wir bereits gemeldet haben, eingehend mit der Elektrisierung der Bundesbahnen beschäftigt hatte, ist diese für die Verkehrsentwicklung der Schweiz so hochbedeutsame Frage nunmehr auch im Nationalrat zur Sprache gebracht worden. Man wies auch dort darauf hin, wie notwendig die Ersetzung der Kohle durch die Wasserkräfte für die Unabhängigkeit der Schweiz vom Auslande und zur Förderung der Volkswohlfahrt sei. Einige Redner wünschten eine größere Beschleunigung der Angelegenheit durch die Bundesregierung. Sie rechneten aus, daß die Elektrisierung 50 bis 60 Jahre in Anspruch nehmen würde, wenn man sich nicht mehr als bisher beeile. Allerdings seien die Kosten von einer halben Milliarde sehr hoch, sie würden aber durch die großen Vorteile wieder voll aufgewogen werden. Was das anzuwendende System anlangt, so sprachen sich die meisten für das Einphasensystem aus. Die mit ihm auf der Lötschbergbahn und in Amerika gemachten Erfahrungen seien durchaus zufriedenstellend. Von weiteren Versuchen wollte man im allgemeinen nichts wissen, sondern befürwortete eine schnelle Entscheidung. Diesen Anregungen gegenüber gab Bundesrat Forrer weitergehende Erklärungen ab als im Ständerat. Er betonte, daß die Wahl des Systems zum wichtigsten gehöre und deshalb eingehende Proben und Untersuchungen notwendig mache. Schon 1913 habe sich die Generaldirektion für das Einphasensystem ausgesprochen, aber noch nicht endgültig entschieden. Die endgültige Entscheidung werde spätestens bis Ende Februar 1916 erfolgen. Es fehle nämlich nicht an Stimmen anerkannter Fachleute, die den Wechselstrom für verfehlt hielten und aus volkswirtschaftlichen Gründen den Gleichstrom forderten. Mit dem Bau von Wasserwerken, die 40 Millionen kosten würden, werde im nächsten Jahre begonnen werden.

Die Versuchsstrecke, für welche 300 000 Fr. gefordert seien, solle dazu dienen, die Tragwerke auszuproben und den Übergang vom Dampf zur Elektrizität zu studieren. Für das Ausproben von Lokomotiven werde man sich an die Lötschbergbahn wenden, die ja sowieso schon den Lehrplatz abgegeben habe. Die Elektrisierung werde Jahrzehnte beanspruchen. Man wolle sich dabei zunächst auf den Gotthard beschränken, denn die Schweizer Industrie dürfte kaum imstande sein, gleichzeitig für mehr als einen Kreis die notwendigen Arbeiten auszuführen. Ob die bestehenden Kraftwerke zur Stromlieferung herangezogen werden könnten, müßte einer gründlichen Prüfung unterzogen werden. Die Zuständigkeitsfrage wegen der Entscheidung über das System sei noch nicht geklärt. Mit Spannung sehen nunmehr die Schweizer Fachkreise der Entscheidung der zuständigen Stelle entgegen. Weiter verhandelte der Nationalrat über eine in der Schweiz viel erörterte Vorlage: den Bau der Surbtalbahn. Sie hat, wie der Bundesrat Forrer mitteilte, eine lange Geschichte hinter sich, da das Konzessionsgesuch schon seit 24 Jahren anhängig ist. Nach vielen Verhandlungen erklärten sich die Kantone Zürich und Aargau bereit, 700 000 Fr. als verlorenen Zuschuß zu zeichnen. Besonders verspricht sich die Landwirtschaft viel von der Bahn, der auch ein militärischer Wert beigemessen wird. Der Nationalrat beschloß, die Bundesbahnverwaltung zu beauftragen, die Surbtalbahn von Niederweningen nach Döttingen mit einer Spurweite von 1,435 m zu bauen und als Nebenbahn zu betreiben. Von den weiteren Verhandlungen seien noch die Besprechungen über die so brennende Frage der Getreideversorgung der Schweiz hervorgehoben. Wie bekannt, lagern in Marseille, Cette und Genua bedeutende Getreidevorräte. Während die Schweiz Italien gegenüber immer auf ihre eigenen Wege angewiesen war, stellten die französischen Bahnen eine nicht unbeträchtliche Anzahl Wagen für die Abbeförderung von den französischen Häfen. Das hörte aber gänzlich auf, nachdem die Franzosen Anfang Dezember für die Truppenverschiebungen vom Westen nach dem Süden ihre Wagen selbst dringend gebrauchten. So sind denn innerhalb kurzer Zeit die Getreidevorräte der Schweiz von 15 000 Wagen auf 9000 Wagen zurückgegangen. Nicht die Hälfte des täglichen Bedarfs wird heute in die Schweiz eingeführt. Grund genug zu einer schweren Beunruhigung aller Volkskreise. Dazu kommt, daß durch das lange Liegenbleiben der Dampfer in den Häfen große Kosten entstehen. So liegt in Genua seit dem 19. November ein Dampfer, für den täglich 2500 Fr. Überliegezeitgebühr zu zahlen ist. Schon jetzt sollen sich die gesamten Überliegegebühren auf über 1 Million Franken belaufen. Weiter ist zu berücksichtigen, daß England die ganze Getreideernte Kanadas angekauft und verfügt hat, daß englische Getreidedampfer in keine anderen als englische Seehäfen einlaufen dürfen. Der Vertreter des Bundesrats führte aus, daß die ganze Frage lediglich eine Beförderungsfrage sei. Man habe jetzt eine bessere Art der Verteilung der Güterwagen beschlossen und verspreche sich davon eine Sicherstellung der Getreideversorgung. Zu einer Beunruhigung liege kein Anlaß vor. Durch diese Auskunft erklärten sich die Anfragenden für befriedigt und erhoffen den baldigen Eintritt regelmäßiger Zufuhren.

— **Eisenbahnunglück bei Bologna.** Nach einer Meldung der „Agenzia Stefani" ist auf dem Bahnhof San Lazaro bei Bologna in der Nacht vom 28. zum 29. Dezember v. J. ein von Ancona kommender Zug mit einem Güterzuge zusammengestoßen. Zwölf Personen wurden dabei getötet, zwanzig schwer und fünfzig leicht verletzt.

— **Eisenbahnunfälle in England.** Die „Köln. Ztg." schreibt: An das Eisenbahnunglück im östlichen Grenzgebiete Nord-Englands, bei Carlisle (das seinerzeit 158 Menschen das Leben kostete! Die Schriftl.) reiht sich, wie schon erwähnt, ein ähnliches, wenn auch mit geringerer Zahl von Opfern im westlichen Teile, zwischen South Shields und Jarrow, also nicht weit von Newcastle. Eine völlige Wiederholung: Im Gleise steht eine unbeachtete Lokomotive und zwei Züge prallen bei ihr aufeinander. Ein Personenzug, der um 7 Uhr 5 Minuten aus South Shields abging und von Geschäftsleuten und Arbeitern dieses betriebsamen Kohlengruben- und Hüttengebiets viel benutzt wird, hatte am Tyne-Werft noch eine große Anzahl Hafen- und Schiffsarbeiter aufgenommen und sich dabei, wie es scheint, verspätet. Bei dem Kreuzungspunkt St. Bede vor East Jarrow rannte er auf die einzelne Lokomotive, während zugleich ein von Jarrow kommender leerer Zug in das Trümmergewirr hineinbrauste. Die drei Lokomotiven stürzten eine rechts, die andere links den Bahndamm hinab; die ersten Wagen des Personenzuges waren zerschmettert, gerieten in Brand und wurden durch das der Beleuchtung dienende Gas alsbald in Flammen gehüllt. Die Führer und Heizer der drei Lokomotiven waren hinabgeschleudert worden und kamen mit Verletzungen davon; von den Fahrgästen wurden 14 als Leichen unerkennbar verbrannt herausgezogen; die Zahl der meist mit unsäglicher Mühe geborgenen Verwundeten ist einstweilen auf 50 festgestellt. Ein amtlicher Bericht erklärt, daß die einzelne Lokomotive einem schweren Güterzuge vom Tyne-Werft als Hilfsmaschine gedient hatte und bei St. Bede wie üblich abgetrennt worden war; weshalb sie noch nicht aus dem Gleise entfernt worden war, als der Personenzug von der nächsten Station angenommen wurde, ist noch nicht aufgehellt. Zeitungsberichte bringen dichten Nebel als Entschuldigung vor; im amtlichen Bericht geschieht dessen keine Erwähnung. Es scheint eine ähnliche verhängnisvolle Fahrlässigkeit vorzuliegen, wie bei jenem Unglück von Quintinshill bei Carlisle. (Vergl. Nr. 41, 43 u. 44, Jahrgang 1915 d. Ztg.)

— **Die Lösung der Orientbahn-Frage.** Unter dieser Überschrift schreibt die „Deutsche Tageszig.": Die Ordnung der Verhältnisse bei der Betriebsgesellschaft für Orientalische Eisenbahnen in Konstantinopel vollzieht sich nunmehr in schnellem Tempo. Über die Ablösung der Bahnstrecke Swilengrad-Adrianopel-Dedeagatsch ist bereits im wesentlichen eine Einigung mit der bulgarischen Regierung erzielt worden; es handelt sich nur noch darum, ob die Abfindungssumme in bar oder Rente gezahlt wird. Nunmehr geht man auch daran, die Verhältnisse bei den in Mazedonien gelegenen Linien zu ordnen. Zu diesem Zwecke wird die Verwaltung in den nächsten Tagen in Sofia Verhandlungen pflegen. Inzwischen hat auch die österreichisch-ungarische Bankengruppe die Entschädigungsansprüche erledigt, die bei dem seinerzeitigen Übergang von 46 000 Aktien aus dem Besitz der Bank für Orientalische Eisenbahnen in Zürich und 5000 Aktien aus dem Besitz der Deutschen Bank stammten. Es handelt sich nämlich darum, daß diese beiden Banken neben dem festgesetzten Kaufpreis eine Teilnahme an etwaigen Gewinnen bei einer Verstaatlichung der Linien ausbedungen hatten. Die hierüber wiederholt geführten Verhandlungen kamen dadurch zum Abschluß, daß die österreichisch-ungarische Gruppe den Gewinnentgang durch Zahlung eines Barbetrages, der sich zwischen 2½—3½ Millionen Franken bewegen mußte, ausglich.

— **Rumänische Eisenbahnfahrzeuge in Serbien und Griechenland.** Zwecks Beförderung der Güter über Serbien und Bulgarien nach Rustschuk, die im Verlaufe des Weltkrieges aus England, Frankreich und Italien in Saloniki für Rumänien anlangten, hat die Verwaltung der rumänischen Staatsbahnen, im Einverständnis mit den beteiligten Eisenbahnverwaltungen bereits im April d. J. 3 Lokomotiven und 200 Güterwagen über Bulgarien und Serbien nach Saloniki gesendet. Als infolge des bulgarisch-serbischen Krieges im Oktober d. J. der Verkehr zwischen Bulgarien und Serbien unterbrochen wurde, verblieben 125 Wagen und 3 Lokomotiven auf den Linien der ehemaligen serbischen Staatsbahnen und 48 Güterwagen auf den griechischen Eisenbahnlinien.

— **Griechisch-mazedonische Eisenbahnverbindung.** Nach einer Meldung aus Saloniki werden an der Linie, die das griechische Eisenbahnnetz mit den mazedonischen Eisenbahnen verbinden soll, die Arbeiten aufs eifrigste betrieben. Die große Brücke über den Mavroneri ist schon dem Verkehr übergeben worden. Die Eisenbahn wird in der nächsten Woche Ekaterini (etwa 60 km südlich Saloniki) erreichen.

Fremde Erdteile.

— **Amerikanische Petroleumausfuhr während des Weltkrieges.** Da über die Hälfte der Erzeugnisse der Petroleumraffinerien in den Vereinigten Staaten von Nordamerika im Ausland Absatz findet, so verursachte der europäische Krieg der amerikanischen Petroleumindustrie erhebliche Schwierigkeiten. Besonders war es, wie in der Zeitschrift „Glückauf" mitgeteilt wird, in den ersten Monaten des Krieges unmöglich, die Beziehungen mit den hauptsächlichsten Petroleummärkten im Ausland aufrecht zu erhalten. Bekanntlich wurden auch alsbald sämtliche Arten von raffiniertem Petroleum von England für Bannware erklärt. Die Absperrmaßnahmen Englands und seiner Verbündeten haben bei der Leuchtölausfuhr eine einschneidende Wirkung ausgeübt, weil hierdurch die deutschen Märkte, die besten Kunden für amerikanisches Leuchtöl, verloren gegangen sind. Die Wirkung war, wie wir hervorheben möchten, auch für die deutsche Volkswirtschaft nicht minder einschneidend, da der Petroleumbedarf Deutschlands vor dem Kriege in der Hauptsache aus Amerika (im Jahre 1913 zu 77,1 %) gedeckt wurde. Die amerikanischen Petroleumraffinerien sind, wie unsere Quelle berichtet, für diesen Verlust dadurch entschädigt worden, daß sich dafür die Nachfrage, besonders bei den übrigen kriegführenden Ländern (es kann sich hierbei doch nur um die Ententemächte handeln) nach den verschiedenen Arten von raffiniertem Petroleum derart gesteigert hat, daß die Mehrausfuhr hierin den Ausfall in der Leuchtölausfuhr nahezu ausgleicht.

Hoffentlich gelingt es den deutschen Petroleummärkten, sich bei dieser Gelegenheit von der früheren Abhängigkeit vom amerikanischen Petroleummarkt mehr oder weniger freizumachen und

sich dafür andere Bezugsquellen zu sichern. Wir denken hierbei an eine recht ausgiebige Beteiligung deutschen Kapitals an der zukunftsreichen, noch vielversprechenden galizischen und auch der kleinasiatischen Erdölgewinnung. In der Petroleumeinfuhr Deutschlands nahm Galizien seit 1913 bereits die zweite Stelle ein.

Insgesamt hat die Mineralölausfuhr der Vereinigten Staaten in dem mit Juni beendeten Rechnungsjahr 1914/15 in ihrem Umfange im Vergleich mit dem Vorjahre nur eine Einbuße von 4,09 % erlitten; dem Werte nach beträgt der Ausfall allerdings 12,48 %. Die Leuchtölausfuhr weist für das letzte Rechnungsjahr einen Rückgang der Menge nach um 23,51 % und dem Wert nach sogar um 28,19 % auf. Im letzten Rechnungsjahr, das elf Kriegsmonate umfaßte, sind nach der amtlichen Statistik 9,15 Millionen Gallonen Leuchtöl nach Deutschland ausgeführt worden gegen 79 und 103 Millionen in den beiden vorhergehenden Jahren. Belgien hat nur 5,80 Millionen Gallonen von Amerika geliefert erhalten, gegen 56 und 58 Millionen in den früheren Jahren, Holland nur 85 gegen 176 und 134 Millionen Gallonen.

Kilometrische Länge der dem Internationalen Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr unterstellten Eisenbahnstrecken.

Die Länge der Eisenbahnstrecken, auf welche das Internationale Übereinkommen Anwendung findet, hat im Jahre 1914/15 um 3703 km zugenommen. Sie betrug Ende März 1915: 267 396 km gegenüber 263 693 km an demselben Zeitpunkt des Vorjahres. An der Vermehrung nahmen folgende Staaten teil: Deutschland mit 578, Österreich mit 114, Ungarn mit 355, Dänemark mit 32, Frankreich mit 93, Italien mit 85, die Niederlande mit 36, Rumänien mit 153, Rußland mit 267, Schweden mit 1978 und die Schweiz mit 21 km. In Belgien, Bosnien-Hercegovina, Luxemburg und Serbien ist eine Vermehrung nicht eingetreten. Bulgarien hat eine Verminderung von 9 km zu verzeichnen.

Die Länge der dem Internationalen Übereinkommen unterstellten Eisenbahnen betrug in den Jahren:

In	1893	1899	1905	1911	1914	1915
	Kilometer Eisenbahnstrecken					
Deutschland	43 200	49 456	55 891	61 052	63 373	63 951
Österreich	14 887	17 404	20 025	22 052	22 410	22 524
Ungarn	11 722	16 234	17 594	20 373	21 429	21 784
Bosnien-Hercegovina	374	105	879	1 045	1 046	1 046
Belgien	4 516	4 587	4 598	4 665	4 677	4 677
Bulgarien	—	—	—	—	2 118	2 109
Dänemark	—	1 958	2 037	2 098	2 147	2 179
Frankreich	33 872	36 919	39 444	40 436	41 105	41 198
Italien	11 762	13 189	13 358	14 627	15 326	15 411
Luxemburg	356	356	376	376	384	384
Niederlande	2 475	2 539	2 744	3 201	3 437	3 473
Rumänien	—	—	3 178	3 473	3 549	3 702
Rußland	26 351	40 767	53 837	65 359	67 760	68 027
Serbien	—	—	—	739	961	961
Schweden	—	—	—	9 166	9 474	11 452
Schweiz	2 995	3 369	3 659	4 015	4 497	4 518
Insgesamt	152 510	186 900	217 620	252 677	263 693	267 396
Vermehrung %	—	22,55	16,44	16,11	4,36	1,40

Allgemeines.

— **Erdgas in Siebenbürgen.** Hierüber schrieb kürzlich die „B. B.-Ztg." folgendes: Bei einer Schürfung nach Kalisalzen wurde ein sehr ausgedehntes Erdgasvorkommen festgestellt, das auch auf das Vorhandensein von Mineralöl, Steinkohle und Asphalt schließen läßt, da erfahrungsgemäß Erdgas nur dort auftritt, wo diese Erzeugnisse zu finden sind. Für das Land bildete schon die Auffindung von Erdgas allein einen außerordentlichen Glücksfall, da Gas überall, wo es gewonnen wird, für Beleuchtungs- und Heizzwecke verwendet wird und die Kohle ersetzt. In Galizien, wo Erdgas bei der Rohölgewinnung auftritt, werden weite Gebiete des Petroleumbezirks ausschließlich mit Erdgas beleuchtet. Die ungarische Regierung hat die Bedeutung dieser Entdeckung sofort erkannt und das Gelände durch heimische und auswärtige Sachverständige untersuchen lassen, wobei das Vorkommen auf 72 Milliarden Kubikmeter geschätzt wurde. . . Um den wertvollen Besitz dem Staate zu sichern, hat die Regierung ferner verfügt, daß die Aufschließung und Verwertung der Gase ausschließlich dem Staate vorbehalten bleiben soll und nur dieser die Genehmigung zur Ausbeutung der Fundstellen erteilen dürfe. Sie hat eine Reihe von Gasbrunnen anlegen lassen, wobei man die Wahrnehmung machte, daß einzelne Brunnen Ergiebigkeiten hatten, wie sie bisher nur in Amerika vorgekommen sind. Englische Finanzkreise waren bereit, bedeutende Kapitalsopfer für den Bau von Behältern und Röhrenleitungen zu bringen. Der Krieg hat die englische Konkurrenz aus dem Felde geschlagen, so daß nunmehr nur noch das deutsche Kapital in Betracht kam. Der Finanzminister Dr. von Teleszky schloß einen Vertrag mit der Deutschen Bank ab, dahingehend, daß zur Ausbeutung der Erdgaslager eine eigene Aktiengesellschaft zu gründen sei, an welcher auch der Staat und die heimischen Banken beteiligt sein sollen. Der Vertrag ist dem ungarischen Abgeordnetenhause vorgelegt worden und die Regierung hat der Finanzgruppe den Ausbau von Erdgasleitungen in Klausenburg, Maros Vasarhely, Großwardein und späterhin in Elisabethstadt und Arad überlassen. Es ist dies nicht das ganze, sondern nur ein Teil des Erdgasvorkommens, da die Regierung nicht das ganze Gebiet auf einmal zu erschließen beabsichtigt. Die nun gebildete Gesellschaft mit einem Aktienkapital von 20 Millionen Kronen wird vor allem Fernrohrleitungen legen, um die größeren Städte Siebenbürgens und Ungarns mit Erdgas zu versorgen. Zur Wahrung der Interessen der Verbraucher sind Höchstpreise festgesetzt, und zwar betragen diese für das Leuchtgas 15 Heller, für Haushaltungsgas 10 Heller, für im Kleinbetrieb verwendetes Gas (bis zu 25 PS) 6 Heller und für Industriegas 4 Heller. An die Gründung der Gesellschaft werden große Erwartungen geknüpft. Sie tritt in einer Zeit ins Leben, in der in Ungarn der Kohlenverbrauch unausgesetzt steigt und die Entlastung der Kohlenwerke durch das Erdgas überall willkommen sein wird. Man denkt auch an Anlagen für die chemische Industrie, für die sich in Siebenbürgen weite Aussichten eröffnen.

Rechtspflege.

— **Auch fahrlässiges Handeln gegen die Bestimmungen der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung ist strafbar; Begriff der Fahrlässigkeit.** (Urteil des bayerischen Obersten Landesgerichts vom 22. Juli 1915, Revisionsregister Nr. 166/1915.) Die Rüge, daß durch den Art. 88 des Polizeistrafgesetzbuches und den § 79 der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung nur ein vorsätzliches Zuwiderhandeln gegen die in letzterem enthaltenen Gebote getroffen werde, ist rechtsirrig.

Der Wortlaut des § 79 in Verbindung mit § 82 der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung gibt keinen Anhaltspunkt dafür, daß nur vorsätzliches Handeln gegen die Vorschriften der §§ 77—81 unter Strafe gestellt sein soll; der Zweck der Vorschrift des § 79 ist, Gefährdungen des Eisenbahnbetriebs hintanzuhalten; sie ist eine Verhütungsvorschrift; derartige Gefährdungen werden in der Mehrzahl der Fälle durch Fahrlässigkeit verursacht; wollte man für die Strafbarkeit des Täters Vorsatz erfordern, so würde der Zweck dieser Bestimmung geradezu vereitelt; regelmäßig, wie bei Polizeiübertretungen, muß auch hier die Fahrlässigkeit zur Begründung des Verschuldens des Täters genügen.

Daß dem Angeklagten Fahrlässigkeit zur Last fällt, ist von der Strafkammer einwandfrei festgestellt. Der § 79 Ziff. 1 der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung gestattet dem Publikum das Überschreiten der Bahn an den Übergängen nur solange, als diese nicht durch Schranken geschlossen sind oder ein Zug sich nicht nähert. Nach Ziffer 4 müssen, wenn ein Zug sich nähert, Fuhrwerke vor den Warnungstafeln und, wo solche fehlen, in angemessener Entfernung von der Bahn angehalten werden. Hiernach macht sich strafbar, wer bei Annäherung eines Zuges die Bahn überschreitet oder sein Fuhrwerk nicht anhält, obwohl er bei Aufwendung der von ihm billiger- oder vernünftigerweise zu erfordernden Aufmerksamkeit vor dem Passieren der Bahn die Annäherung des Zuges zu erkennen in der Lage ist.

Letzteres war nach den einwandfreien Feststellungen der Strafkammer bei dem Angeklagten der Fall. Hiernach konnte der Angeklagte von der von ihm befahrenen Straße aus das Geräusch des Zuges, während dieser sich noch in beträchlicher Entfernung von der Überfahrt auf der im Walde befindlichen Strecke befand, hören; er konnte nach Austritt des Zuges auf das freie Feld auf eine Strecke von reichlich 100 Metern das Bahngleis übersehen; er war in der Lage, von seinem Sitz aus bei einer geringen Wendung seines Körpers auch noch kurze Zeit, bevor sein Fuhrwerk das Bahngleis erreichte, dieses gegen den Wald zu auf eine Entfernung von wenigstens 120 m zu überblicken.

Der Angeklagte hat aber weder das durch den Zug verursachte Geräusch, noch das von dem Lokomotivführer beim Austritt des Zuges aus dem Walde auf die freie Strecke gegebene Glockenzeichen gehört, noch hat er die Annäherung des

Zuges auf der freien Strecke gesehen. Die Nacht war still, klar und mondhell. Aus diesen Tatsachen konnte die Strafkammer den Schluß ziehen, daß der Angeklagte, wenn er nicht auf seinem Wagen völlig eingeschlafen war, jedenfalls in Gedankenlosigkeit auf nichts am Wege Obacht gegeben hat. Jeder Fuhrwerkslenker muß vor dem Überqueren eines (mit Schranken nicht versehenen) Bahngleises sorgfältig nach beiden Seiten sehen, ob das Gleis frei ist und kein Zug naht, er muß damit rechnen, daß außer den fahrplanmäßigen Zügen Bedarfszüge, Leermaschinen verkehren oder daß erstere Verspätung haben.

Unterläßt er, sich die Gewißheit zu verschaffen, daß ein Zug sich nicht nähert und daß sein Fuhrwerk dem Zusammentreffen mit einem herannahenden Zuge nicht ausgesetzt ist, so wendet er nicht dasjenige Maß von Aufmerksamkeit auf, dessen Beobachtung von ihm vernünftiger Weise gefordert werden kann; er handelt somit fahrlässig.

Dr. Reindl.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Einschränkung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Ab 1. Januar 1916 wird die besondere Abfertigungsstelle Cöln-Nippes Eilgut für die Abfertigung von Eilgut geschlossen; sie dient von diesem Tage ab nur noch der Abfertigung von beschleunigtem Eilgut (Expreßgut). Der gesamte Eilgutverkehr wird vom gleichen Zeitpunkte nach dem Güterbahnhof Cöln-Nippes verlegt. Hierdurch werden sich aus nördlicher Richtung geringfügige Tarifermäßigungen, in südlicher Richtung geringfügige Erhöhungen ergeben. Soweit Erhöhungen eintreten, bleiben die bisherigen Tarifsätze noch bis 1. März 1916 in Kraft.

Cöln, den 26. Dezember 1915. (2)
Königliche Eisenbahndirektion.

2. Güterverkehr.

Badisch-Pfälzischer Tiertarif.

Mit sofortiger Gültigkeit wird zwischen dem Übergangspunkt Ludwigshafen (Rhein) / Mannheim einerseits und den Stationen Bad Dürkheim und Wachenheim (Pfalz) anderseits der Wahlweg über Neustadt (Haardt) unter Bezahlung der Fracht für diesen Beförderungsweg zugelassen. Näheres in unserm nächsten Tarifanzeiger.

Karlsruhe, den 24. Dezember 1915. (1)
Gr. Generaldirektion der Staatseisenbahnen.

Westdeutsch-südwestdeutscher Tierverkehr.

Am 1. Januar 1916 scheidet die Station Wertheim aus dem Preußisch-Hessisch-Bayerischen Tiertarife aus und wird als Station der Badischen Staatsbahnen in den Westdeutsch-Südwestdeutschen Tiertarif übernommen. Der Frachtberechnung sind bis auf weiteres noch die im Preußisch-Hessisch-Bayerischen Tiertarife für Wertheim vorgesehenen Entfernungen und Frachtsätze zugrunde zu legen. Nähere Auskunft erteilen die beteiligten Dienststellen.

Frankfurt (Main), 27. Dezember 1915.
Königliche Eisenbahndirektion. (3)

Ausnahmetarif für Eisen und Stahl, Eisen und Stahlwaren des Spezialtarifs II. — Tfv. 2 IV c.

Mit Gültigkeit vom 3. Januar 1916 tritt von den niederschlesischen Eisenversandstationen Kotzenau, Mallmitz, Modlau, Muskau, Neusalz (Oder), Ober Leschen, Primkenau Dorotheenhütte und Sprottau nach Empfangsstationen in den Provinzen Ost- und Westpreußen sowie Pommern, Posen und Brandenburg bis auf weiteres, längstens für die Dauer des Krieges, ein neuer Ausnahmetarif 2 IV c für Eisen und Stahl, Eisen- und Stahlwaren des Spezialtarifs II bei Aufgabe von Wagenladungen von mindestens 10 t in Kraft.

Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbureau hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 27. Dezember 1915. (4)
Königliche Eisenbahndirektion.

Staats- und Privatbahn-Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 3. Januar 1916 wird im Ausnahmetarif 9 für Eisen und Stahl, Klasse II, für die Verkehrsverbindung Völklingen-Brandenburg Staatsb. ein Frachtsatz von 236 ℳ eingeführt.

Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbureau hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 27. Dezember 1915. (5)
Königliche Eisenbahndirektion.

Ausnahmetarif für Steinkohlen usw. vom Ruhr- usw. Gebiet nach Staats- und Privatbahnstationen.

Am 2. Januar 1916 wird die Station Duisburg Hafen des Direktionsbezirks Essen als Versandstation in den vorbezeichneten Tarif aufgenommen. Die Frachtsätze gelten nicht für Steinkohlen usw., die in Duisburg Hafen auf dem Wasserwege angekommen sind.

Nähere Auskunft über die Höhe der Frachtsätze geben die beteiligten Güterabfertigungen.

Essen, den 24. Dezember 1915. (6)
Königliche Eisenbahndirektion.

Ausnahmetarif für Düngemittel usw. (Tfv. 2).

Am 1. Januar 1916 tritt eine Neuausgabe des Ausnahmetarifs in Kraft, wodurch die Ausgabe vom 1. Mai 1912 nebst Nachträgen 1—3 aufgehoben wird.

Berlin, 28. Dezember 1915. (7)
Königliche Eisenbahndirektion.

Gemeinsames Heft für den Wechselverkehr deutscher Eisenbahnen.

Am 1. Januar 1916 tritt ein Nachtrag 7 in Kraft. Er enthält Änderungen der Abschnitte A, B, D 7, F und H.

Berlin, den 27. Dezember 1915. (8)
Königliche Eisenbahndirektion.

Böhmisch-Sächsischer Kohlenverkehr.

Am 1. Januar 1916 tritt für Kohlensendungen von Station Auperschin der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn nach Reichenberg Sächs. Stb., Reichenberg k. k. Stb. und Reichenberg A. T. E. ein Frachtsatz von 590 Heller für 1000 Kilogramm in Kraft.

Dresden, am 30. Dezember 1915. (13)
Kgl. Gen.-Dir. d. Sächs. Staatseisenb.,
als geschäftsführende Verwaltung.

Badisch-Bayerischer Gütertarif vom 1. Dezember 1909.

Am 1. Januar 1916 wird der Nachtrag IV eingeführt. Preis 50 ₰.

München, 23. Dezember 1915. (10)
Tarifamt der k. b. Staatseisenbahnen r. d. Rh.

Südwestdeutsch-Schweiz. Güterverkehr.

In den Tarifheften 1, 2, 9, 11, 12, 13, 14 u. 15 wird der Stationsname Grenchen in „Grenchen-Süd“ und der Stationsname Roggwil (Bern) in „Roggwil-Wynau“ geändert.

Karlsruhe, 28. Dezember 1915. (11)
Gr. Generaldirektion der Staatseisenb.

Ausnahmetarif für frisches Fleisch usw. — Tfv. 2 h —, Ausnahmetarif für zubereitetes Fleisch usw. — Tfv. 2 i —, Ausnahmetarif für zur Schlachtung im Inlande bestimmte Tiere — Tfv. 1501 —.

Die Gültigkeit der für die Zeit bis zum 31. Dezember 1915 eingeführten Erhöhung der in den Ausnahmetarifen 2 h (frisches Fleisch), 2 i (zubereitetes Fleisch) und 1501 (zur Schlachtung im Inlande bestimmte Tiere) für Sendungen an Gemeindebehörden usw. vorgesehenen Frachtermäßigung von 20 bezw. 30 % auf 50 % für Sendungen aus dem Auslande ist bis zum 31. Dezember 1916 verlängert.

Welche Bahnen der Verlängerung beitreten, wird im Gemeinsamen Tarif- und Verkehrsanzeiger bekannt gemacht.

Berlin, den 30. Dezember 1915. (12)
Königliche Eisenbahndirektion.

Ostdeutsch-Österreichischer Verkehr, Teil II, Heft 1, vom 1. August 1911.

Verlängerung der Gültigkeit von Frachtsätzen. Die Gültigkeit des im Nachtrag V, Seite 27, unter 36 enthaltenen Ausnahmetarifs 93 Eisen und Stahl zur Durchfuhr durch das deutsche Zollgebiet wird bis 14. Februar 1917 verlängert.

Breslau, den 28. Dezember 1915. (9)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Ausnahmetarif für Düngemittel und Rohmaterialien für Kunstdüngerfabrikation.

Am 1. Januar 1916 tritt an Stelle des Tarifs vom 1. Mai 1912 ein neuer Tarif in Kraft. Er enthält die durch Nachträge und Bekanntmachungen eingeführten Änderungen und Ergänzungen des bisherigen Tarifs. Der Nachtrag kann durch unsere Wirtschaftshauptverwaltung und durch die Stationen bezogen werden.

Dresden, am 30. Dezember 1915. (14)
Kgl. Gen.-Dir. d. Sächs. Staatseisenb.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Eisenbahndirektions-Präsident a. D. v. Mühlenfels in Berlin.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins
Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nummer 2. 5. Januar 1916. LVI. Jahrgang.

Inhalt:

Rückblick auf das Jahr 1915. (Forts.)
Erhebung von Nebengebühren bei Ladungen an Militärbehörden.
Einiges von der Weltausstellung in San Francisco.
Der deutsche Eisenmarkt in der Zeit vom 1. Juli 1914 bis 30. Juni 1915.
Nachrichten.
Deutschland: Die Fahrzeugbeschaffungen der preußisch-hessischen Eisenbahngemeinschaft. — Der Vertrieb von Wohlfahrtspostkarten. — Tarif für die Beförderung von Personen und Reisegepäck zwischen deutschen Stationen und Stationen der Eisenbahnen des deutschen Militärbetriebes auf dem östlichen Kriegsschauplatz. — Eisenbahnunglück bei Bentschen. — Der Weihnachtsverkehr der Berliner Fernbahnen. — Einführung von Gebühren für die Ausführung von Anweisungen des Absenders oder Empfängers. — Galizisches Petroleum für Deutschland. — Kriegsauszeichnungen höherer Eisenbahnbeamter. — Personalnachrichten.
Österreich: Zeitkarten im Bereiche der österreichischen Staatsbahnverwaltung. — Die neue Transportscheinverordnung für Schweinefett und Schweinefleisch. — Die Einfuhr oberschlesischer Kohle nach Österreich.
Ungarn: Die Generalversammlung der Kaschau-Oderberger Eisenbahn. — Bahneröffnung. — Die Ausfuhr Ungarns nach den besetzten Gebieten Russisch-Polens. — Personalnachrichten.
Rumänien: Die Betriebsergebnisse der rumänischen Staatsbahnen im Jahre 1913/14. — Verbesserung des Loses der unteren Eisenbahnbeamten. — Warenausfuhr gegen Tausch.
Übrige europäische Länder: Weitere Elektrisierung schwedischer Staatsbahnen. — Einschränkung des englischen Bahnverkehrs. — Der Güterverkehr der bulgarischen Staatsbahnen mit dem Auslande. — Betriebseröffnung der Bahn Shlobin-Schepetowka. — Heillose Zustände im russischen Eisenbahnwesen. — Womit russische Eisenbahnen geschmiert werden.
Fremde Erdteile: Amerika baut neue Bahnen in China. — Jahresabschluß der Canadian Pacific.
Allgemeines.
Bücherschau.
Amtliche Bekanntmachungen.

Rückblick auf das Jahr 1915.

(Fortsetzung aus Nr. 1.)

In Österreich-Ungarn bot sich in diesem Kriegsjahr überall im ganzen dasselbe Bild, wie in Deutschland. Der Krieg beherrschte alle Verhältnisse, die treue Waffenbrüderschaft schloß die Länder und Völker enger aneinander, die Anspannung aller Kräfte war die gleiche. Die großen Aufgaben, die der Krieg an die Leistungsfähigkeit der Eisenbahnen stellte, wurden auch hier glänzend erfüllt. Eine besondere Erschwerung lag hier darin, daß die österreichische Provinz Galizien mit der Bukowina und anliegende Teile Ungarns einen Teil des Jahres hindurch vom Feinde besetzt waren, sodaß die Staatsbahndirektionen Krakau, Lemberg, Stanislau und die Betriebsleitung in Czernowitz ihre Sitze zeitweise verlegen mußten. Bahnen und Bahnhöfe wurden vom fliehenden Feinde vielfach zerstört, u. a. wurde Anfang Juli das prächtige Bahnhofsgebäude in Lemberg ein Raub der Flammen, nur die Bahnsteighalle blieb erhalten, die meisten Nebengebäude, auch die Beamtenhäuser wurden verbrannt.

Unter den Einzelvorgängen des Eisenbahnwesens, zunächst in Österreich, treten, wie in Deutschland, die durch den Krieg veranlaßten Maßnahmen aller Art vor allem hervor; auch hier gab es Tarifherabsetzungen, Notstandstarife, Fahrpreisermäßigungen, Flüchtlingsbeförderungen, Maßnahmen für die Volksernährung und die Kriegsfürsorge, dazu Einrichtung von Personalküchen, Ausrüstung von Kranken- und Lazarettzügen, auch von sogenannten Labezügen; Maßnahmen gegen Seuchengefahren auf der Eisenbahn, Verwendung von weiblichen Arbeitskräften und vieles andere. Besondere Maßregeln erheischte der schleunige Wiederaufbau der vom Feinde zerstörten Eisenbahnbauten und die Wiederaufnahme des Verkehrs in den vom Feinde besetzten und wieder geräumten Gebieten, insbesondere auch die Wiederbelebung von Petroleum-Gewinnung und -Versand.

Die Betriebsergebnisse der österreichischen Eisenbahnen haben selbstverständlich unter dem Kriege ebenso gelitten, wie in Deutschland. Die für 1914 veröffentlichten Abschlußziffern ergaben überall erhebliche Ausfälle gegen das Vorjahr. Außig-Teplitz verteilte nur 4,2 % Dividende gegen 10,5 %; die Buschtehrader Bahn hatte einen Ausfall von mehr als der Hälfte des vorjährigen Betriebsüberschusses. Im ersten Halbjahr 1915 hatte die erstere Eisenbahn einen Einnahmeausfall von 19,6 %, die letztere einen solchen von 14 % gegen den gleichen Zeitraum 1914. Die Südbahn hatte für 1914 eine Betriebsmindereinnahme von 13⅓ Millionen Kronen und eine Betriebsminderausgabe von 5,8 Millionen; ihr Abschluß ergab einen Fehlbetrag von rd. 12 Millionen, während im Vorjahr ein Gebarungsüberschuß von 706 000 K. zu verzeichnen war. Bei den k. k. Staatsbahnen sind die Abschlußziffern für 1914, soweit bekannt, noch nicht veröffentlicht. Seit Beginn des Jahres hat sich bei den österreichischen Eisenbahnen eine allmähliche erhebliche Besserung der Güterverkehrseinnahmen vollzogen, so daß sie, ähnlich wie in Deutschland, wieder an die Friedenseinnahmen des ersten Halbjahres 1914 heranreichen. Überhaupt hob sich in den letzten Monaten des Jahres der allgemeine Verkehr so, daß mehrfach Wagenmangel eintrat.

Besonders eigenartig waren die Geschicke des duldungsreichen Südbahnunternehmens; wir wollen aber gleich bemerken, daß es in diesem Fall zu heißen scheint: Ende gut, alles gut. Auch die Südbahn wurde in ihrer Verkehrsentwicklung durch den Krieg stark betroffen, am härtesten aber wirkte der verräterische Übergang Italiens zu unseren Feinden, die Kriegserklärung an Österreich und damit die Sperrung des Südausgangs der Brennerbahn und des ganzen italienischen Verkehrs. Natürlich litt hierunter auch das gesamte Eisenbahngebiet der Südbahn; blieb auch der Verkehr nach Triest und Fiume selbst frei, so war doch der Seeverkehr der Adria gesperrt, einige Südstrecken, wie die von Nabresina nach Cervignano und über Görz nach Cormons, liegen unmittelbar im kriegerischen Operationsgebiet.

Mit der italienischen Kriegserklärung hörte auch die Zahlung

der sog. italienischen Annuität auf, während allerdings die Südbahn nun die Zahlung der in feindlichen Ländern, vor allem in Frankreich, fälligen Zinsen ihrer Anleihen einstellte. Jetzt trat ein weiterer Zwischenfall ein, der das trotz aller kriegerischen Wirren endlich glücklich zustande gebrachte sog. Sanierungsübereinkommen, das die Krönung des Gebäudes der Südbahnwiederaufrichtung bilden sollte, völlig über den Haufen zu werfen drohte: das Wiener Oberlandesgericht hob die das Übereinkommen genehmigende Verfügung des Wiener Handelsgerichts auf und knüpfte die Genehmigung an Bedingungen, deren Erfüllung kaum erreichbar schien. Kürzlich hat aber glücklicherweise der Oberste Gerichtshof in Wien die Entscheidung des Handelsgerichts wiederhergestellt und die kuratelbehördliche Genehmigung des Übereinkommens ist endgültig erteilt, dieses selbst gewissermaßen rechtskräftig geworden, wenngleich der formelle Abschluß erst noch erfolgen muß. Damit ist die Südbahn, wie man mit der „Köln. Ztg." hoffen kann, am Endpunkt ihres langen Leidensweges angelangt. Auf die übrigens in dieser Zeitung oft erörterten Einzelheiten einzugehen, ist hier um so weniger der Platz, als die endgültige Regelung doch erst nach beendetem Kriege erfolgen wird. Jedenfalls darf man hoffen, daß die gewaltigen Entlastungen, die das Übereinkommen durch Herabsetzung des Aktienkapitals und der Anleiheschuld (um zusammen 887 Millionen Franken!) bringt, genügen werden, um dem an sich gesunden und höchst entwicklungsfähigen Unternehmen eine Zeit dauernder Blüte zu bringen. Wenn die siegreiche Beendigung des Krieges Österreich-Ungarn neben vielem anderen auch eine Befestigung seiner Stellung an der Adria und eine Vermehrung der wirtschaftlichen Beziehungen zum Orient schaffen wird, so ist es unvermeidlich, daß auch die Südbahn als einer der wichtigsten Durchgangswege für den Orientverkehr einen gewaltigen Anteil an diesem Aufblühen erlebt. Nicht minder freilich wird dieser Aufschwung auch den südlichen Linien der k. k. Staatsbahnen zugute kommen, insbesondere den unter dem Gesamtnamen der Tauernbahn bezeichneten Linien, die die kürzeste Verbindung mit Süddeutschland darstellen. Hat die Tauernbahn schon im Kriege ausgezeichnete Dienste geleistet — man denke an die Kämpfe im Isonzotale —, so geht sie gewiß nach dem Frieden einer glänzenden Zukunft entgegen.

Unter den Neubauten im Eisenbahnnetz Österreichs ist wohl die Fertigstellung des zweiten Gleises auf der Gebirgsstrecke Schwarzach-St. Veit-Wörgl besonders erwähnenswert; der Bau war überall schwierig, auf der Anfangsstrecke in den Salzachengen mußte für das zweite Gleis eine ganz neue Trasse erbaut werden. Wichtig war auch die Fertigstellung des zweiten Gleises auf der Strecke Orlau-Oderberg der Kaschau-Oderberger Bahn. Damit ist die Zweigleisigkeit der ganzen österreichischen Strecke durchgeführt; da die ungarische bis Sillein (Szolna) schon früher fertig war, ist für die neuen Balkanzüge diese rd. 102 km lange Strecke ihres Weges zweigleisig. In der Bukowina wurde trotz der kriegerischen Ereignisse eine neue Verbindungsstrecke von Dorna-Watra aus nach der ungarischen Station Felsöborgo hergestellt.

Unter den Maßnahmen allgemeiner Art in Österreich möchten wir hier schließlich den in Deutschland überall mit besonders lebhafter Freude begrüßten Erlaß des österreichischen Eisenbahnministers erwähnen, durch den er Mitte vor. J. die Dienststellen seines Geschäftskreises auf die Notwendigkeit der Kenntnis der deutschen Sprache als der Dienstsprache der k. k. Staatsbahnen aufmerksam machte.

In Ungarn drängten wie in Deutschland und Österreich die Anstrengungen und Leistungen der Eisenbahnen für den Krieg alles andere in den Hintergrund. Zunächst die Vertreibung der Russen aus den Karpathentälern im Winter und Frühjahr, dann der Aufmarsch gegen Italien, und schließlich besonders das Eindringen in Serbien, bei dem die Belgrad fast gegenüberliegende ungarische Stadt Semlin stark in Mitleidenschaft gezogen wurde, muteten dem Ungarlande und seinen Eisenbahnen besondere Anstrengungen zu.

Die Betriebsergebnisse der Eisenbahnen wiesen schon für 1914 starke Rückgänge auf; soweit erkennbar, standen die Einnahmen der ersten Hälfte des Jahres 1915 noch stärker unter der Einwirkung des Krieges. Doch scheint im August eine erhebliche Belebung des Verkehrs eingetreten zu sein, was wohl mit der guten Getreideernte Ungarns zusammenhängt. Bis Ende Oktober wiesen die Verherseinnahmen der ungarischen Staatsbahnen gegen die Einnahmen des Vorjahres seit Anfang des Etatsjahres (1. Juli) eine Steigerung von 38,5 % auf. Anzunehmen ist, daß die gegen Schluß des Jahres eingetretene Eröffnung des Orientverkehrs durch Fertigstellung der Savebrücke zwischen Semlin und Belgrad einen sehr günstigen Einfluß auf die Verkehrsentwicklung der ungarischen Staatsbahnen haben wird. Auch die endlich gelungene Herstellung regelmäßiger Beziehungen im Güter- und namentlich Getreideverkehr mit Rumänien wird den ungarischen Verkehr beleben.

Im Betrieb und Bau der ungarischen Staatsbahnen verdient die regelmäßige Fortsetzung der Betriebsmittelbeschaffungen und der Eisenbahnbauten hervorgehoben zu werden. Gegen Ende des Jahres hat die ungarische Staatsbahn neue große Bestellungen gemacht, bis Ende Februar 1917 wird durch Ablieferung von rd. 6000 Güterwagen der Güterwagenbestand um volle 20 % größer sein als bei Kriegsausbruch. Diese großzügige Vermehrung wird gewiß einen gewaltig gestiegenen Verkehr vorfinden.

Die Eisenbahnbauten nehmen ziemlich ungestörten Fortgang; man verwendet bei ihnen auch Kriegsgefangene. Für die Zukunft werden große Pläne für die Erweiterung des Eisenbahnnetzes gehegt, u. a. ist der Plan einer Donauüberbrückung bei Báziás auf das serbische Ufer wieder aufgetaucht.

Sehr lebhaft war die Fürsorge sowohl für das im Felde stehende, wie für das daheim gebliebene Eisenbahnerpersonal. Für letzteres wurden aus Anlaß der Teuerung Gehalts- und sog. Familienzulagen, auch Vorschüsse gewährt. An dem Wiederaufbau der von den Russen zerstörten Karpathendörfer beteiligte sich das Eisenbahnpersonal in der Weise, daß für ein dort zu erbauendes „Eisenbahnerdorf" der erforderliche Betrag durch eine Sammlung innerhalb des Verbandes der Eisenbahnen der ungarischen Krone aufgebracht wurde.

Von den im Kriege stehenden Vereinsländern gelangen wir nun zu den neutralen. Die Niederlande haben unter dem Kriege auf der einen Seite infolge der starken Behinderung des Seeverkehrs und des Nachbarverkehrs mit Belgien zweifellos stark zu leiden, auf der anderen fallen ihnen infolge der Vermittlung des Verkehrs der im Kriege stehenden Länder und der Außenwelt starke Gewinne zu. Soweit aus den Betriebsergebnissen der niederländischen Hauptbahnen zu ersehen, hat das Jahr 1914 mit seinen 5 Kriegsmonaten ihnen starke Einbußen gebracht. Bei der Staatsbahnbetriebsgesellschaft gingen die Einnahmen in diesen Monaten so zurück, daß die Betriebszahl des ganzen Jahres von 65,44 % auf 68,45 % gestiegen ist. Bei der Holländischen Eisenbahngesellschaft war der Einfluß des Krieges auf die Einnahmen noch stärker. Die Einnahmen des Personenverkehrs blieben 1914 gegen das Vorjahr um rd. 13 %, die des Güterverkehrs um 8,15 % zurück. Ähnlich ging es der Niederländischen Zentralbahn. Am schwersten litt die Nord-Brabant-Deutsche Eisenbahngesellschaft, die fast ganz von dem Verkehr über Vlissingen nach England abhängig ist, dessen größter Teil auf Deutschland entfällt. Die Einnahmen fielen für 1914 gegen das Vorjahr um fast 30 %. Inzwischen haben sich bei den erstgenannten großen Gesellschaften die Einnahmen wieder stark gehoben.

In Luxemburg stehen die Hauptlinien bekanntlich im Pachtbetriebe der deutschen Reichseisenbahnen von Elsaß-Lothringen. Dieser Betrieb ist, wie der aller deutschen Eisenbahnen, den Kriegsbedingungen unterworfen, es ist in Luxemburg daher auch eine deutsche Linienkommandantur eingerichtet. Die Luxemburgische Prinz-Heinrichbahn hat in ihren Einnahmen infolge Wegfalls des Verkehrs mit Belgien und Frankreich und der starken Betriebseinschränkungen der Luxemburgischen Industrie naturgemäß erhebliche Einbußen erlitten. Für 1914

konnte eine Dividende nicht verteilt werden, im Laufe des Jahres 1915 sind die Einnahmen aber stark gestiegen.

Über Rumäniens Eisenbahnwesen ist nur wenig zu sagen. Die einzig bedeutende Frage auf diesem Gebiet, die die Öffentlichkeit fast das ganze Jahr beschäftigte und die auch in diesen Blättern vielfach behandelt ist, war die der Getreideausfuhr. Rumänien hatte seit Kriegsbeginn seine Grenzen gegen Westen fast gesperrt, es war dabei wiederholt auf den Wagenmangel und die mangelnde Leistungsfähigkeit der Abfuhrlinien hingewiesen worden. Die Ausfuhr zu Wasser war sowohl donauaufwärts durch Serbien, wie donauabwärts durch die Dardanellen gehindert, so haben sich in Rumänien die riesigen Überschüsse seiner beiden Ernten angehäuft; nun endlich ist, wie in Nr. 101 vor. Jahrg. gemeldet, die Ausfuhr von 500 000 t Getreide verschiedener Art gegen Osten auf dem Land- und Wasserwege freigegeben und wird jedenfalls dazu beitragen, die Vorräte der Mittelmächte in willkommener Weise zu ergänzen.

Die Geschichte dieser Getreideausfuhrkämpfe kann noch nicht geschrieben werden. Politische Rücksichten und Schwankungen spielten dabei ihre Rolle; es ist erfreulich, daß nun vor Jahresschluß die endliche Lösung erfolgt ist.

Auch die Ausfuhr von Petroleum aus Rumänien ist seit Mitte vorigen Jahres wieder im Gange, es sind dort neue sehr ergiebige Quellen entdeckt.

Die rumänischen Staatsbahnen haben infolge des Krieges namhafte Ausfälle gehabt; Bau und Betrieb war übrigens regelmäßig.

Wir gelangen auf unserm Rundgang nun in das Vereinsausland. Es liegt dem deutschen Berichterstatter hier jetzt unbedingt am nächsten, von dem deutschen Eisenbahnwesen in den besetzten Landesteilen zu sprechen. Dazu gehören zunächst Belgien und die angrenzenden Teile Frankreichs. Über die Leistungen der deutschen Militäreisenbahnverwaltung in Belgien und die Lage des Eisenbahnwesens dort hat Verfasser dieses Rückblicks erst kürzlich in dieser Zeitung (Aufsatz in den Nr. 97 bis 99 d. Ztg.) ausführlich berichtet, so daß wohl hier darauf verwiesen werden kann. In den besetzten Teilen Frankreichs ist die Lage des Eisenbahnwesens dieselbe, nur treten hier die Friedensaufgaben noch mehr zurück. In Lille, Sedan und Charleroi leiten Militär-Eisenbahndirektionen den Betrieb, die der Brüsseler Militär-Generaldirektion unterstellt sind.

Im Osten umfaßt der deutsch-militärische Eisenbahnbetrieb jetzt ganz Polen, er dringt weiter bis dicht hinter die Front gegen den Feind vor, so daß sich bereits Militär-Eisenbahndirektionen in Warschau, in Wilna, in Brest-Litowsk und in Schaulen befinden. Die Linien der ehemaligen Warschau-Wiener Bahn, die zu den Vereinsbahnen gehörte, sind vollständig in deutscher Militärverwaltung. Die russische Spur ist in diesen Bezirken bereits überall in die schmalere deutsche Vollspur umgewandelt. Es ist bekannt, daß deutsche Schnellzüge bereits über Lodz, über Alexandrowo und über Tschenstochau bis Warschau verkehren. Erst kürzlich ist der Privatgüterverkehr auf die Bahnen bis Warschau ausgedehnt, auch auf dem rechten Weichselufer sind einige kürzere Strecken (bis Tluschtsch, Nowo Minsk und Otwozk) diesem eröffnet. Da als Ausgangspunkt der Warschau-Wiener Bahnhof in Warschau angegeben ist, so ist danach der Bahnverkehr über die Weichsel wieder frei. Militärzüge verkehren natürlich bereits viel tiefer nach Rußland hinein, wie schon aus der Lage der Militäreisenbahndirektions-Sitze in Schaulen, Wilna und Brest-Litowsk ersichtlich.

Auch auf einen Teil der serbischen Bahnen erstreckt sich der deutsche Militäreisenbahnbetrieb, da in Semendria eine Militäreisenbahndirektion ins Leben getreten ist.

Von den neutralen Ländern des Vereinsauslandes bestehen die lebhaftesten Verbindungen zwischen den Mittelmächten und der Schweiz. Sie wurde daher auch durch den Krieg am schwersten betroffen. Von allen Seiten von kriegführenden Mächten umgeben, seit auch Italien in den Krieg eintrat, ist die Schweiz in ihrem Wirtschaftsleben um so härter bedroht, als ihre große Industrie auf die Kohle, auf die Rohstoffe und die Kaufkraft des Auslandes angewiesen ist, als ihre Bevölkerung der Getreideeinfuhr bedarf und als endlich der reiche Strom des Fremdenverkehres eine Hauptnahrungsquelle des Landes bildet, der nun zum größten Teil versiegt ist. Der Abschluß der Schweizer Bundesbahnen bot für 1914 schon ein unerfreuliches Bild, die Einnahmen fielen in den Kriegsmonaten sehr stark, so daß gegen das Vorjahr die Personenverkehrseinnahmen um 14,72 %, die des Güterverkehrs um 13,56 % zurückblieben. Doch waren gleichzeitig Ersparnisse möglich. Die Hoffnungen, daß das Jahr 1915 eine Erholung bringen werde, haben sich nicht erfüllt. Zwar zeigten die ersten Monate infolge Belebung des italienischen Durchgangsverkehrs Besserung, aber Italiens Eintritt in den Krieg brachte neue Störung und die Einnahmen sanken von neuem, sind aber jetzt wieder in der Steigerung begriffen. Der Betriebsvoranschlag für das Jahr 1916 schließt mit einem Fehlbetrag von rd. 25 Millionen Franken nach Verzinsung der Anleihen. Der Bauvoranschlag beschränkt sich auf das Notwendigste, sieht aber doch für den Beginn der Arbeiten zur Elektrisierung der Gotthardbahn 3 Millionen Franken vor, während die Gesamtkosten 38½ Millionen betragen sollen. Äußerst kläglich ist der Abschluß der Lötschbergbahn, deren Finanzlage von Anfang an schwierig gewesen ist. Sie sieht sich genötigt, die Zahlung der Zinsen auf ihre Prioritätsaktien einzustellen. Dennoch glauben wir an eine spätere günstige Entwicklung des Unternehmens, sobald der Friede wiederhergestellt ist. Daß eine Anzahl von Bergbahnen in der Schweiz schon für 1914 und noch mehr für 1915 schlecht abgeschnitten hat, ist eine unvermeidliche Folge des Krieges. Vielfach können von ihnen die Zinsen der Prioritäten nicht gezahlt werden. So geht es der Wengernalp- und auch der Jungfraubahn.

Unter den Neueröffnungen steht die am 1. Oktober erfolgte der Abkürzungsstrecke Münster-Grenchen-Lengnau mit dem großen Juratunnel obenan; diese hat ihre Hauptbedeutung in dem internationalen Verkehr von Ost-Frankreich über die Lötschbergbahn und den Simplontunnel nach Italien. — Die Eisenbahnbauten nehmen ihren Fortgang, der Hauensteintieftunnel mit der zugehörigen Abkürzungslinie soll im nächsten Jahr eröffnet werden, der Furkatunnel ist durchschlagen.

Die schlechten Einnahmen führen bei den Schweizer Bahnen vielfach zu strengen Sparsamkeitsmaßregeln und Betriebseinschränkungen. U. a. wird die Berninabahn in diesem Winter den Betrieb nicht aufrechterhalten.

Mit großer Lebhaftigkeit wurde in letzter Zeit in der Schweiz die Frage der Elektrisierung der Gotthardbahn und des anzuwendenden Systems behandelt; die günstigen Erfahrungen, die die Lötschberg-Bahn mit dem tadellos arbeitenden Einphasenwechselstrom gemacht hat, scheinen dafür zu sprechen, daß man es auch auf der Gotthardbahn anwendet. Aber gewichtige Stimmen, wie die des bekannten Boveri, erheben sich für den Gleichstrom. Die Frage ist noch nicht entschieden.

(Schluß folgt.)

Erhebung von Nebengebühren bei Ladungen an Militärbehörden.

Nach § 50 [6] zweiter Absatz der Militär-Eisenbahn-Ordnung finden die Bestimmungen dieser Ordnung auch auf die Beförderung von Privatgut für die Militärverwaltung sinngemäße Anwendung. Die Beförderung selbst erfolgt nach den Bestimmungen der Eisenbahn-Verkehrsordnung. Mit der Ankunft der Ladung auf der Bestimmungsstation bzw. Bereitstellung zur Entladung hört die Beförderung auf. Durch Einlösen des Frachtbriefes geht das Privatgut in den Besitz der Militärverwaltung über und ist nun Militärgut. Alle bis zur Einlösung des Frachtbriefes entstandenen Gebühren, wie Wiege-, Zähl- oder

Umstellgebühr, Wagenstandgeld usw. müssen, da es sich um Privatgut handelt, nach den Bestimmungen der Eisenbahn-Verkehrsordnung berechnet und von der Militärverwaltung bezahlt werden.

Anders verhält es ich bei Militärgut und bei Privatgut für die Militärverwaltung, das nach Einlösung des Frachtbriefes, weil nunmehr der Militärverwaltung gehörig, Militärgut geworden ist. Nach § 57 [2] der Militär-Eisenbahn-Ordnung dürfen Nebenkosten irgendwelcher Art, für die in ihr oder dem Militärtarif eine besondere Vergütung nicht vorgesehen, eisenbahnseitig nicht in Rechnung gestellt werden. Nur bare Auslagen, z. B. Futterkosten, dürfen von der Eisenbahnverwaltung berechnet werden. Von Nebengebühren ist im Militärtarif nur Deckenmiete, die im Kriege nicht zu erheben ist, und Wagenmiete genannt. Es handelt sich also nur um die Frage, wann bei ankommenden Ladungen, die für die Militärverwaltung bestimmt sind, Wagenmiete zu erheben ist, da alle anderen Nebengebühren nicht in Ansatz gebracht werden dürfen.

Nach § 57 [5] ist Wagenmiete vom Tage der Übergabe des Materials am militärischen Bedarfsorte an zu erheben. Bei ankommenden Ladungen ist aber die empfangende Stelle nicht Bedarfsort des Materials. Wäre dies der Fall, so müßte auch für die im Frieden wagenstandgeldfreie Zeit Miete erhoben werden. Hiergegen spricht aber die Bestimmung unter h im § 50 [6] der Militär-Eisenbahn-Ordnung, daß die Eisenbahnverwaltung nicht rechtzeitig abgenommenes Militärgut lagern soll. Unter „nicht rechtzeitig abgenommen" kann aber nur verstanden werden: nicht innerhalb der Entladefrist. Ist also das Gut innerhalb der Entladefrist entladen, so ist Wagenmiete ohne weiteres nicht zu erheben. Aber auch bei nicht rechtzeitiger Entladung darf solche von der Eisenbahnverwaltung nicht in Rechnung gestellt werden. Es ist nämlich bei Berechnung von Wagenmiete durch die Eisenbahnverwaltung nach § 58 [3] b der Militär-Eisenbahn-Ordnung eine Bescheinigung der Militär-Eisenbahn-Behörde vorzulegen über die verlangte und stattgehabte Hergabe. Bei nicht rechtzeitiger Entladung liegt aber eine solche Bescheinigung nicht vor. Die Eisenbahnverwaltung soll vielmehr nicht rechtzeitig entladenes Gut auf Gefahr und Kosten der Militärverwaltung einlagern. Da dies in den meisten Fällen infolge Raum- und Personalmangels nicht möglich, muß das nicht rechtzeitig abgenommene Gut auf dem Eisenbahnwagen verbleiben, ohne daß hierfür Kosten in Rechnung gestellt werden dürfen. Daß für nicht rechtzeitige Beladung Wagenmiete in Rechnung gestellt werden muß, ist selbstverständlich; nur ist es fraglich, ob diese nach VIII Tarifnummern 53—55 oder nach IX Tarifnummer 57 des Militärtarifs zu berechnen ist.

Auffallend ist, daß, obgleich Deckenmiete im Kriege nicht zu erheben ist, nach VIII des Militärtarifs die Miete für einen mit Decke versehenen offenen Güterwagen höher ist als für einen solchen ohne Decke. Wilhelm Voigt.

Einiges von der Weltausstellung in San Francisco.

Zum Besuche der Ausstellung in San Francisco haben die Eisenbahnen der Vereinigten Staaten besonders billige Rückfahrkarten aufgelegt. Sie kosten 50 D. vom Missouriſluß, 62,50 D. von Chicago und 94,30 bis 98,80 D. von Neuyork, je nach dem gewählten Reisewege. Die Gültigkeitsdauer beträgt 3 Monate. Für einen Zuschlag von 17,50 D. kann ein Umweg über Portland, Tacoma oder Seattle gemacht und einer der an der Küste des Stillen Ozeans entlang fahrenden Dampfer benutzt werden. Mit Rücksicht darauf, daß verschiedene Umwege und Abstecher gestattet sind, ergibt sich ein Einheitspreis von 1,12 bis 1,25 Cents für die Meile, das sind 2,97 bis 3.30 ₰ für das Kilometer.

Die Vorbereitungen der Eisenbahnen für die Ausstellung begannen schon vor 2 oder 3 Jahren und bestanden in dem Druck und der Verteilung von Ankündigungen, die das Interesse an einer Eisenbahnfahrt nach San Francisco erwecken sollten. Die Atchison-, Topeka- und Santa Fé-Eisenbahn erbaute in San Diego, wo sich ebenfalls eine Ausstellung befindet, ein neues Empfangsgebäude. Die südliche Pacificbahn erbaute ein solches in Los Angeles (Kalifornien) und legte zwei neue Stationen in der Nähe der Ausstellung in San Francisco an. Verschiedene Bahnen legten neue Schnellzüge besonders für den Besuch der Ausstellung ein. Während der Schulferien mußten die wichtigeren Schnellzüge auf allen Bahnen doppelt gefahren werden. Zeitweise war jedoch der Verkehr auf den nach San Francisco führenden Eisenbahnen so gering, daß die fahrplanmäßigen Züge schlecht besetzt waren.

In der ersten Woche betrug die Gesamtzahl der Besucher 519 000. Bis zum 20. August hatten 10 813 000 Personen die Ausstellung betreten. Dies ergibt einen Tagesdurchschnitt von rund 60 000 Besuchern. Am 4. September wurde der 12 000 000 ste Besucher gezählt. In diesen Ziffern sind jedoch die nicht zahlenden Besucher (insbesondere die Angestellten) mitgezählt, die etwa ein Viertel ausmachen.

Das Verkehrsgebäude enthält nicht nur die neuesten Fortschritte auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens, sondern auch auf dem der Kraftwagen, Schiffe und Luftfahrzeuge. Außer den Vereinigten Staaten haben nur Großbritannien, Holland, China und Japan ausgestellt. Von den Sonderausstellungen auf dem Gebiete des amerikanischen Eisenbahnwesens nehmen den breitesten Raum die der General Elektric Co. und der Westinghouse-Gesellschaften ein. Sie zeigen die Anwendung der Elektrizität im Eisenbahnwesen, insbesondere bei der Zugförderung Die Ausstellungen der Südlichen Pacificbahn und der Pennsylvaniabahn sind schon an dieser Stelle erwähnt worden. Die Ausstellung der westlichen Bahnen, die früher die Gouldgruppe bildeten, soll besonders die landschaftlich und landwirtschaftlich hervorragenden Gebiete der Vereinigten Staaten schildern. Sehr umfangreich sind auch die Ausstellungen der Lieferwerke für Eisenbahnbedarf. Sie zeigen besonders die Fortschritte auf den Gebieten des Sicherungswesens und der Bequemlichkeit des Reisens.

Die Südliche Pacificbahn stellt außer den früher genannten Gegenständen noch ihren ersten, ganz aus Eisen hergestellten Personenwagen aus, der eine Länge von 18 m hat und im Jahre 1905 in der eigenen Werkstätte der Gesellschaft erbaut worden ist. Nach dieser Zeit hat die Gesellschaft keine hölzernen Personenwagen mehr erbaut oder beschafft. Weitere Ausstellungsgegenstände dieser Eisenbahngesellschaft sind: Ein von der Pullman-Gesellschaft erbauter, 17,5 m langer elektrischer Vollbahntriebwagen und ein ebenfalls von der Pullman-Gesellschaft hergestellter 13,5 m langer Straßenbahnwagen, die beide vollständig aus Eisen bestehen. Sodann ist noch eine Lokomotive der Bauart Atlantic vorhanden, die im Freien steht und deren Kessel Dampf für die elektrische Beleuchtung von Signallichtern liefert. Die Südliche Pacificbahn erhielt einen großen Preis. Die Pennsylvaniabahn erhielt einen großen Preis für die Darstellung ihres Unterrichtswesens. Dieselbe Gesellschaft führt auch Wandelbilder vor, welche Reisen auf ihren Linien wiedergeben. Diese Vorführungen wurden von über 2 Millionen Menschen besucht, an einem einzigen Tage von 75 000 Personen. Ein großes Modell stellt den geplanten Umbau des Bahnhofs Chicago dar. Die chinesischen Staatsbahnen haben eine Reihe Modelle ausgestellt. Sie bringen eine gewöhnliche Eisenbahnstation, Blocksignale, hölzerne Brücken, einen Personenzug, einen Saalwagen, einen Güterwagen, einen Kohlenwagen, einen Teil der Hoangobrücke und die Verwendung des Zugstabes zur Darstellung. Ferner sind Photographien, Pläne, statistische Zahlentafeln und Dienstkleider ausgestellt. Die japanischen Staatsbahnen stellen gleichfalls Photographien, Pläne und Statistiken aus. Die Wells Fargo Expreß-Gesellschaft gibt eine geschichtliche Ausstellung, beginnend mit einer, der Gesellschaft gehörenden alten Postkutsche. Ferner sind Modelle von neueren Verladeanlagen und Betriebsmitteln vorhanden sowie ein Vortragsraum, in dem Wandelbilder vorgeführt werden, welche die Verladung von Expreßgütern zur Anschauung bringen.

Außerhalb des Verkehrsgebäudes hat die Südliche Pacificbahn ein besonderes Gebäude errichtet. Es enthält keine Ausstellungsgegenstände, sondern eine Fahrkartenausgabe, eine Auskunftsstelle und einen Hörsaal mit 500 Plätzen, indem achtmal täglich Vorträge über die Bahn gehalten werden. Das Gebäude der Kanadischen Pacificbahn enthält gleichfalls einen Hörsaal, ferner eine Ausstellung kanadischer Landeserzeugnisse, das Modell einer Musterfarm und einer Bewässerungsanlage. In ähnlicher Weise ist das Gebäude der Nördlichen Pacificbahn ausgestattet. Es enthält ein Modell des Gletscherparks und einen von 8 echten Indianern bewohnten Wigwam. Ferner ist noch das Gebäude der Grand Trunk-Bahn zu nennen, das außer der gleichen Ausstattung eine Reihe größerer Wandbilder, Ansichten der von der Bahn durchzogenen Gegenden, enthält.

Die Darstellung des Yellowstone-Parks der Union Pacificbahn wurde bereits früher erwähnt. Sie ist in einem Teil des Vergnügungsparkes untergebracht und enthält eine naturgetreue, wenn auch etwas verkleinerte Wiedergabe eines Teiles des Yellowstone-Parkes mit seinen dampfsprühenden Geysern, Wasserfällen und einem großen Gasthaus. Wären auch noch die zahmen Bären vorhanden, so wäre die Täuschung vollkommen.

Der deutsche Eisenmarkt in der Zeit vom 1. Juli 1914 bis 30. Juni 1915.

Wir entnehmen dem soeben erschienenen Geschäftsberichte des deutschen Stahlwerksverbandes für die Zeit vom 1. Juli 1914 bis zum 30. Juni 1915 folgende Mitteilungen, die eine lehrreiche Beleuchtung des Wirtschaftslebens im ersten Kriegsjahr ergeben: Das vergangene Berichtsjahr stand mit Ausnahme des ersten Monats unter der Einwirkung des Weltkrieges. Bei seinem Ausbruch gerieten zunächst Handel und Wandel vollkommen ins Stocken. Die durch die Mobilmachung verursachten Verkehrshemmungen waren aber nach kurzer Zeit überwunden, so daß, abgesehen von den Grenzgebieten, ein geregelter Geschäftsverkehr schon sehr bald wieder aufgenommen werden konnte. Von dem in unseren Verkaufsbedingungen vorgesehenen Rechte des Rücktritts von der Lieferungspflicht im Falle eines Krieges wurde kein Gebrauch gemacht, sondern die übernommenen Aufträge zu den vereinbarten Preisen und Bedingungen ausgeführt, ungeachtet der erheblichen Steigerung, welche die Selbstkosten durch die eingetretenen Ereignisse naturgemäß erfahren mußten.

Der Gesamtversand an Verbandserzeugnissen vom 1. Juli 1914 bis 30. Juni 1915 betrug 3 393 537 t (Rohstahlgewicht) gegen 6 124 310 t im Vorjahre, das sind 55,41 % des Absatzes im Geschäftsjahr 1913/14. Auf das Inland entfielen hiervon rd. 81 %.

Über die Geschäftslage in den einzelnen Erzeugnissen wird folgendes mitgeteilt: Das Inlandsgeschäft in Halbzeug lag in den ersten Wochen nach Kriegsausbruch infolge der Verkehrshindernisse still. Der Absatz beschränkte sich auf geringe Mengen für Kriegszwecke. Mit der fortschreitenden Besserung des Eisenbahnverkehrs konnten auch die inländischen Verbraucher wieder regelmäßig beziehen und sich für neue Bestellungen versorgen. Die vorübergehend verlangte Preiserhöhung von 12,50 ℳ die Tonne wurde für Abschlüsse im letzten Viertel des Jahres 1914 endgültig auf 7,50 ℳ die Tonne festgesetzt. Für das erste Vierteljahr 1915 blieben die Preise unverändert. Von Februar an zeigte sich eine weitere Besserung in der Beschäftigung der Verbraucher und damit auch eine Zunahme ihres Bedarfs. Für das zweite Vierteljahr 1915 wurden die Inlandspreise um 7,50 ℳ in Rücksicht auf die gestiegenen Selbstkosten unter Aufhebung der bis dahin gewährten Ausfuhrvergütung erhöht. Der Absatz von Halbzeug nach dem feindlichen Auslande kam mit dem Kriege naturgemäß zum Stillstand. Es wurde von dort aus zwar versucht, deutsches Halbzeug zu erhalten; alle derartigen Ansinnen wurden aber im vaterländischen Interesse abgelehnt. Das Geschäft mit dem neutralen Auslande entwickelte sich zu befriedigenden Umsätzen, die allerdings vom Mai ab infolge der politischen Verwicklungen mit Italien wieder eine Einschränkung erfuhren. An Halbzeug kamen 739 451 t (Rohstahlgewicht) zum Versand, gegen 1 639 829 t im Vorjahre, das sind 900 378 t weniger. Auf das Inland entfallen 76,20 %, auf das Ausland 23,80 %, gegenüber 54,13 % bezw. 45,87 % in 1913/14. Der Formeisenmarkt für das Inland war das ganze Jahr hindurch außerordentlich still infolge des Darniederliegens des Baugeschäftes. Besseren Bedarf zeigten nach Behebung der Verkehrsstockungen die Konstruktionswerkstätten, Wagenbauanstalten usw., die auch weiterhin gut beschäftigt blieben. Für das zweite Viertel 1915 wurde im Hinblick auf die erheblich gestiegenen Selbstkosten eine Erhöhung der Preise um 10 ℳ die Tonne vorgenommen unter gleichzeitiger Aufhebung der Ausfuhrvergütung. Formeisen-Ausland: Das Geschäft mit dem neutralen festländischen Auslande begann nach der in den ersten Kriegswochen eingetretenen Pause sich wieder lebhafter zu entwickeln. Wurde auch hier der Absatz durch den Krieg beeinflußt, so kann er doch im ganzen genommen im Vergleich zu dem Vorjahre als befriedigend gelten. An Formeisen kamen insgesamt 894 971 t (Rohstahlgwicht) zum Versand oder 840 782 t weniger als gleichzeitig 1913/14 (1 735 753). Der Anteil des Inlandes betrug 78,89 %, der des Auslandes 21,11 % gegen 75,07 % bezw. 24,93 %.

Eisenbahn-Oberbaubedarf. Inland: In schwerem Oberbaumaterial war es besonders die preußisch-hessische Staatsbahnverwaltung in Gemeinschaft mit den Reichseisenbahnen, welche ihre Bestellungen für das Rechnungsjahr 1915 in unveränderten Mengen abgenommen und dadurch in dankeswerter Weise dazu beigetragen hat, unser Wirtschaftsleben in Gang zu erhalten. Die Bezüge der übrigen deutschen Bahnen blieben gegen das Vorjahr leider wesentlich zurück.

Das Geschäft in Rillenschienen brachte im Juli noch mehrere größere Aufträge, wurde jedoch mit Kriegsausbruch stiller und verlief bis Ende der Berichtszeit in sehr ruhiger Bahn. In Gruben- und Feldbahnschienen hielten sich die für das dritte Vierteljahr 1914 getätigten Abschlüsse in der Höhe des zweiten Jahresviertels. Nach Kriegsausbruch trat in den Abrufen eine Stockung ein, die, soweit es sich um den Baumarkt handelte, bis Jahresschluß anhielt; dafür aber brachten umfangreiche Lieferungen für die Heeresverwaltung Ersatz.

Eisenbahn-Oberbaubedarf-Ausland: Der Auslandsmarkt in schweren Schienen und Schwellen lag bis gegen Ende des Jahres 1914 still, besserte sich dann aber infolge der von neutralen Ländern herausgekommenen Aufträge. Nach Rillenschienen war auch im neutralen Auslande nicht viel Nachfrage; immerhin konnten einige Aufträge zu angemessenen Preisen hereingenommen werden. Ebenso war der Auslandsmarkt in Grubenschienen ruhig. Der Gesamtversand an Eisenbahn-Oberbaubedarf stellte sich auf 1 759 115 t (Rohstahlgewicht), das sind 989 613 t weniger als gleichzeitig 1913/14 (2 748 728 t). Hiervon wurden nach dem Inlande 84,36 %, nach dem Auslande 15,64 % abgesetzt, gegenüber 68,36 % bezw. 31,64 %.

Der Gesamtversand an Verbandserzeugnissen betrug im Geschäftsjahr 1914/15 4 Millionen Tonnen = etwa 53½ % der Beteiligungsziffer.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Die Fahrzeugbeschaffungen der preußisch-hessischen Eisenbahngemeinschaft.** Der Bedarf dieser Gemeinschaft und der Reichseisenbahnen an Fahrzeugen (Lokomotiven und Wagen) für die Lieferung in der Zeit vom April bis zum September 1916 ist vom Eisenbahn-Zentralamt auf Grund der in den Verdingungsverhandlungen vom 10. November (Lokomotiven) und 10. Dezember (Wagen) gemachten Angebote vergeben worden. Die Wagenbauanstalten und Lokomotivfabriken sind danach für den größten Teil des Jahres 1916 derart mit Aufträgen versehen, daß ihre Betriebe gut beschäftigt sein werden. Die Preise haben eine durch die veränderten Verhältnisse gerechtfertigte geringfügige Erhöhung erfahren. Neben den schon bisher Staatsaufträge ausführenden Werken sind diesmal durch ministerielle Entscheidung einige andere Unternehmungen probeweise zu den Lieferungen herangezogen worden. Die Ansprüche an den Wagen- und Lokomotivpark der Staatseisenbahnverwaltung nehmen ständig zu.

— **Der Vertrieb von Wohlfahrtspostkarten** auf den Bahnsteigen und innerhalb der Bahnhofsgebäude hat wiederholt dadurch zu Unzuträglichkeiten geführt, daß für denselben Bahnhof gleichzeitig Sammlerinnen verschiedener Wohlfahrtsanstalten zugelassen worden sind. Der preußische Eisenbahnminister hat daher dem Wunsche des Vorstands des Deutschen Vereins für Kinderasyle (E. V.) in Berlin-Wilmersdorf, ihm gleichfalls den Vertrieb von Wohlfahrtspostkarten in den Wartesälen und auf den Bahnsteigen zu gestatten, nur widerruflich und mit der Einschränkung entsprochen, daß es den Königlichen Eisenbahndirektionen überlassen bleiben muß, je nach den örtlichen Verhältnissen zu bestimmen, ob und wieviel Verkäufern im ganzen der Postkartenverkauf auf den einzelnen Bahnhöfen gestattet werden kann.

Tarif für die Beförderung von Personen und Reisegepäck zwischen deutschen Stationen und Stationen der Eisenbahnen des deutschen Militärbetriebes auf dem östlichen Kriegsschauplatz. Dieser mit Gültigkeit vom 1. Januar d. J. unter Vorbehalt jederzeitigen Widerrufs von der preußischen Eisenbahndirektion Bromberg als geschäftsführenden Verwaltung herausgegebene Tarif enthält die Bestimmungen und Tarifsätze, auf Grund deren im Wechselverkehr zwischen den bezeichneten Verkehrsgebieten die Beförderung von Personen und Reisegepäck erfolgt. Daneben gelten für die deutschen Strecken die Bestimmungen der Eisenbahn-Verkehrsordnung und für die Strecken im deutschen Militärbetriebe, d. s. die Strecken östlich der Grenzübergangsstationen, die besonders erlassenen Verkehrs- und Tarifvorschriften. Beteiligt sind am Tarif die Verwaltungen der preußisch-hessischen, der bayerischen, badischen, württembergischen und sächsischen Staatsbahnen sowie der Reichsbahnen einerseits und der deutsche Eisenbahn-Verwaltungsrat der russischen Eisenbahnen in Warschau anderseits. — Nach den Bestimmungen dieses Tarifs werden Fahrkarten für die 1. bis 3. Wagenklasse ausgegeben, deren Geltungsdauer 4 Tage beträgt. Die Reise muß spätestens um Mitternacht des letzten Geltungstages beendigt sein. Die Fahrkarten werden nur gegen Vorlage eines Passes oder einer Erkennungsurkunde, eines Grenzausweises und, bei Reisen nach Deutschland, eines Entlausungsscheines verabfolgt. Im übrigen muß der Reisende die für einzelne Orte erlassenen Vorschriften der Militärbehörden beachten.

Auf den deutschen Strecken ist eine einmalige Unterbrechung der Fahrt gestattet. auf den Strecken im deutschen Militärbetriebe ist keine Fahrtunterbrechung zugelassen. Überhaupt haben die Reisenden auf letzteren Strecken keinen Anspruch auf Beförderung, auch wird keine Haftung übernommen, insbesondere besteht keine Gewähr für die persönliche Sicherheit der Reisenden. Hundekarten werden nicht ausgegeben, weil die Beförderung von Hunden über die Grenze nicht zugelassen ist. Reisegepäck wird nur bis zum Gesamtgewicht von 50 kg für jede Person und nur gegen Vorlage von für die gewünschte Abfertigungsstrecke gültigen Fahrkarten angenommen. Gepäckstücke von über 50 kg Einzelgewicht sind auch bei Vorlage mehrerer Fahrkarten von der Beförderung ausgeschlossen. Für die Strecken im deutschen Militärbetriebe wird ohne Rücksicht auf Entfernung und Gewicht für jedes Gepäckstück eine Frachtgebühr von 2 ℳ erhoben, für die deutschen Strecken erfolgt die Berechnung der Gepäckfracht nach der Zone und dem als Anlage zum Tarif ausgegebenen Gepäcktarif. Freigepäck wird nicht gewährt. Der zollamtlichen Behandlung seines Gepäcks muß der Reisende persönlich beiwohnen. Eine Haftung für Verlust, Minderung, Beschädigung oder Überschreitung der Lieferfrist hinsichtlich der Gepäckbeförderung wird auf den im deutschen Militärbetriebe stehenden Strecken nicht übernommen. Eine durchgehende Abfertigung von Leichen findet nicht statt. — Die im Tarif veröffentlichte Preistafel besteht aus den westlichen und östlichen Schnittafeln, durch Zusammenrechnen der in den beiden Schnittafeln enthaltenen Schnittsätze derselben Wagenklasse und Zuggattung ergibt sich der Gesamtpreis zwischen zwei Stationen für den in Frage kommenden Grenzübergang. Die westlichen Tafeln enthalten die Schnittsätze nebst Wegevorschriften von den in den Tarif einbezogenen deutschen Stationen bis zu den Grenzübergängen Alexandrowo, Illowo, Preußisch Herby, Skalmierzyce und Sosnowice, die östlichen Tafeln die Schnittsätze ab dort bis zu den für den öffentlichen Verkehr freigegebenen in deutschem Militärbetrieb stehenden Stationen der russischen Eisenbahnen.

Gleichzeitig ist eine nur für den Dienstgebrauch gültige Dienstanweisung zu dem vorgenannten Tarif ausgegeben worden, in der nähere Ausführungsbestimmungen für die Abfertigung von Personen, Reisegepäck und Leichen gefallener Krieger, für die Rechnungslegung, Muster für gedruckte und Blankokarten und besondere örtliche Abfertigungsvorschriften für Reisegepäck enthalten sind. Im Verkehr mit den Stationen der Eisenbahnen auf dem östlichen Kriegsschauplatz werden Fahrkarten gewöhnlicher Form ausgegeben, die auf Grund der Preistafel nach bestimmten Mustern hergestellt sind und auf der Rückseite den Vermerk tragen: „Auf den Strecken im deutschen Militärbetriebe keine Haftung und Fahrtunterbrechung." Neben den zusätzlichen allgemeinen Vorschriften für die Abfertigung von Reisegepäck von Zivilpersonen enthält die Dienstanweisung noch besondere Vorschriften für die Abfertigung von Militärgepäck und Reisegepäck auf Freifahrausweise sowie für die Abfertigung und Beförderung von Leichen gefallener Krieger in die Heimat unter Umbehandlung an der Grenze.

— **Eisenbahnunglück bei Bentschen.** Zu diesem beklagenswerten Unglück wird noch folgendes mitgeteilt: Hilfe war sofort bei der Hand. Die Landsturmkompagnien eilten im Laufschritt nach der Unfallstelle. Die Ärzte der Umgebung wurden sofort herbeigerufen. Die Bevölkerung strömte herbei und legte hilfreiche Hand an. Der Korpsarzt traf mit dem ersten Lazarettzug aus Posen ein. Den Verwundeten wurden alle möglichen Erleichterungen zuteil. Sie wurden in dem Bentschener Krankenhaus und einer schnell hergestellten Unterkunft untergebracht. Die Zahl der Toten hat sich leider auf 23 erhöht.

— **Der Weihnachtsverkehr der Berliner Fernbahnen** hat den des ersten Kriegsjahres um nahezu 3 % übertroffen. Es sind in der Zeit vom 21. bis 24. Dezember auf den Berliner Fernbahnhöfen 199 425 Fahrkarten verkauft worden (gegen 194 315 an denselben Tagen des Vorjahres). Der stärkste Reisetag war, wie immer, der heilige Abend (Freitag), an welchem 82 572 Fahrkarten gelöst wurden, am Donnerstag wurden 51 836 verkauft. Am lebhaftesten war der Verkehr auf dem Anhalter Bahnhofe, wo 41 237 Fahrkarten gelöst wurden; ihm kam fast gleich der Stettiner Bahnhof mit 40 667 Fahrkarten, beider Weihnachtsverkehr hat beträchtlich zugenommen. Es folgen der Schlesische Bahnhof (mit 23 079), der Lehrter Bahnhof (mit 16 340) und Bahnhof Friedrichstraße (mit 14 599). Auf den beiden letzteren hat der Weihnachtsverkehr gegen das Vorjahr auffallend abgenommen (um 6201 bzw. 1293 Fahrkarten). Die größte Zunahme (4621) weist Bahnhof Alexanderplatz auf; der Anhalter Bahnhof verzeichnet ein Mehr von 2540. Bahnhof Zoologischer Garten und Schlesischer Bahnhof ein solches von mehr als 2000 Fahrkarten.

— **Einführung von Gebühren für die Ausführung von Anweisungen des Absenders oder Empfängers.** Dieser bei der ständigen Tarifkommission gestellte Antrag hat auch der Begutachtung durch die Ältesten der Kaufmannschaft von Berlin unterlegen. Das Ergebnis der dieserhalb gepflogenen Erhebungen und Beratungen ist dahin zusammenzufassen, daß die beteiligten Verfrachterkreise im allgemeinen gegen die Einführung derartiger Gebühren ebenso wie auch gegen deren Höhe keine Bedenken haben. Einwendungen hingegen haben hauptsächlich nur die Spediteure mit der Begründung erhoben, daß die fraglichen Handlungen nicht mehr zum Frachtführergeschäft der Eisenbahn, sondern zur Tätigkeit der Spediteure gehören. Letztere würde infolge der beabsichtigten Neuordnung in dieser Hinsicht noch weiter eingeschränkt werden, zumal die in Aussicht genommenen Gebühren gegenüber den von den Spediteuren für gleiche Ausführungen zu berechnenden Kosten viel zu niedrig seien. Obwohl den Einwänden der Spediteure die Berechtigung nicht abgesprochen werden kann, glaubten sich die Ältesten im Interesse der Allgemeinheit für den Antrag aussprechen zu sollen.

— **Galizisches Petroleum für Deutschland.** Die „Voss. Ztg." meldet: Nachdem der Betrieb der galizischen Erdquellen wieder in Gang gesetzt worden war, schloß die deutsche Regierung mit der österreichischen eine Vereinbarung über die Lieferung von 60 000 t Petroleum ab, die vom August 1915 bis Januar 1916 geliefert werden sollten. Allmonatlich kamen 12 000 t herein, die der Zentralstelle für Petroleumverteilung überwiesen worden sind. Von dieser Stelle erhalten sämtliche Petroleumgesellschaften die Mengen Öl, die für den Verbrauch zur Verfügung stehen. In den ersten Monaten hielt man das Petroleum zurück, um zunächst eine größere Menge anzusammeln. Bis Ende September war diese Menge zuzüglich des viel reichlicher zugeführten rumänischen Erdöls auf etwa 70 000 t gestiegen, so daß für die Wintermonate nach Abzug von 25 000 t für den Bedarf der Behörden ungefähr 40 000 t für die kleinen und großen sonstigen Verbraucher zur Verfügung standen. Bis September waren nur etwa 5000 t abgesetzt worden. Der Mangel an Petroleum ist also jetzt wenigstens etwas behoben.

Der Preis, zu dem die Zentralstelle das Petroleum von Österreich erhält, setzt sich aus mehreren Faktoren zusammen. So mußte die deutsche Regierung, um die Beförderung des galizischen Petroleums möglich zu machen, von Drohobycz bis Posava Chyrowska, wo die zweigleisige Bahn zur deutschen Grenze beginnt, eine Rohrleitung legen, deren Kosten sich auf 30 Millionen belaufen. Die 30 Millionen müssen selbstverständlich nach und nach eingebracht und berücksichtigt werden, wenn man den deutschen Gestehungspreis für das galizische Petroleum berechnen will. Außerdem übernahm die deutsche Regierung in dem Abkommen noch 30 000 t sogenannter Leuchtölrückstände, die erheblich teurer sind und nicht ohne weiteres zu einem entsprechenden Verkaufspreis in Deutschland abgesetzt werden können. Ein Teil der hier entstehenden Verluste muß also auch vom Petroleum getragen werden. Die österreichische Regierung hegte selbstverständlich den Wunsch, die galizischen Gruben für den Kriegsverlust etwas zu entschädigen. Schließlich ist zu erwähnen, daß die zuständige Stelle im Reichsamt des Innern die Absicht hegt, jetzt, da die früher vereinbarten 60 000 t Ende Januar ausgeliefert sein werden, einen Vertrag für neue Lieferung abzuschließen.

— **Kriegsauszeichnung höherer Eisenbahnbeamter.** 1. Mit dem Eisernen Kreuz I. Klasse wurde der der Königlichen Eisenbahndirektion Berlin zur Beschäftigung als Hilfsarbeiter überwiesene, zum Kriegsdienst einberufene Regierungsbaumeister Walter Krug ausgezeichnet. — 2. Das Eiserne Kreuz II. Klasse erhielten: die Regierungsbaumeister bei der preußischen Staatsbahnverwaltung Hangarter in Opladen und Schanze in Danzig, ferner der Regierungsbaumeister Dölker bei der Eisenbahnbausektion Spaichingen (württembergische Staatsbahnen). — 3. Mit dem württemberg. Wilhelmskreuz wurde der Oberfinanzrat Keppler bei der Generaldirektion der württembergischen Staatsbahnen, Betriebschef der Linienkommandantur W, ausgezeichnet.

— **Personalnachrichten.** Bei der preußisch-hessischen Staatsbahnverwaltung sind folgende Änderungen eingetreten: Dem Regierungs- und Baurat Philipp Weiß, Vorstand des Eisenbahn-Betriebsamts 2 in Königsberg (Pr.) und dem Geheimen Baurat Hattemer, Mitglied der Eisenbahndirektion in Stettin ist die nachgesuchte Entlassung aus dem Staatsdienste mit Pension erteilt, ersterem unter Verleihung des Charakters als Geheimer Baurat. — Versetzt sind: die Regierungsbaumeister des Eisenbahnbaufaches Arnold Kuhnke, bisher in Marienwerder (Westpr.), als Vorstand des Eisenbahn-Betriebsamts nach Dramburg, Emil Meier, bisher in Waldenburg (Schlesien), als Vorstand des Eisenbahn-Betriebsamtes nach Hameln, Lüttmann, bisher in Hameln, als Vorstand des Eisenbahn-Betriebsamts nach Marienwerder (Westpr.), Witt, bisher in Dirschau, als Vorstand des Eisenbahn-Betriebsamts nach Hersfeld und Dr. phil. Schrader, bisher in Neustadt (S.-Cob.), als Vorstand

(auftrw.) des Eisenbahn-Betriebsamts nach Waldenburg (Schlesien), die Regierungsbaumeister des Maschinenbaufaches Laubenheimer, bisher in Essen, als Vorstand (auftrw.) des Eisenbahn-Werkstättenamts nach Arnsberg (Westf.), Dulitz, bisher in Wittenberge, als Abnahmebeamter nach Essen und Bräuning, bisher in Hannover, als Abnahmebeamter nach Breslau sowie der Regierungsbaumeister des Hochbaufaches Beringer, bisher in Frankfurt (Main), zur Eisenbahndirektion nach Altona. — Der Regierungsbaumeister des Maschinenbaufaches Wehner, bisher beim Eisenbahn-Maschinenamt 4 in Berlin, ist dem Eisenbahn-Zentralamt in Berlin überwiesen. — Der Regierungs- und Baurat v. Sturmfeder, Vorstand des Eisenbahn-Werkstättenamts a in Cassel, ist in den Ruhestand getreten.

Österreich.

— **Zeitkarten im Bereiche der österreichischen Staatsbahnverwaltung.** Infolge der durch den Krieg hervorgerufenen vielfachen Beschränkungen des Zugverkehrs hat sich die Staatsbahnverwaltung veranlaßt gesehen, die Ausgabe von Zeitkarten für die durch die Verkehrsbeschränkungen besonders betroffenen Bezirke und Strecken vorübergehend einzustellen. Es werden sohin bis auf weiteres Jahres-, Halbjahres- und Abonnementskarten für die Direktionsbezirke Krakau, Lemberg, Stanislau, Villach (mit Ausnahme der Strecke Amstetten-Selztal) und Triest nicht ausgegeben. Die Ausgabe von Streckenkarten für die Strecken der genannten Bezirke sowie für die südlich des Brenner gelegenen Strecken der Staatsbahndirektion Innsbruck wird dem Ermessen der Direktionen überlassen. Auskünfte erteilen die Direktionen und das Stadtbureau der österreichischen Staatsbahnen, Wien, I., Kärntnerring Nr. 7.

— **Die neue Transportscheinverordnung für Schweinefett und Schweinefleisch.** Die „Wiener Zeitung“ vom 15. Dezember v. J. veröffentlicht erläuternde Bemerkungen zu der Regierungsverordnung vom 13. Dezember betreffend das neue Transportscheinregime für Schweineprodukte, aus denen folgende wesentliche Stellen hervorzuheben sind: Für jede Warenmenge, die mit einem Frachtbrief zur Aufgabe gelangen soll, muß eine gesonderte Anmeldung erfolgen. Die Transportscheine sind während eines Monats, vom Ausstellungstage an gerechnet, gültig und berechtigen zum Bezug der in ihnen angegebenen Warenart und Warenmenge. Selbstverständlich kann aber auch eine geringere Menge bezogen werden. Die eingehenden Verhandlungen, die behufs Erlangung der Fett- und Fleischkontingente geführt worden sind und deren Ergebnis die Festsetzung des Regimes mit den Transportscheinen war, beweisen den lebhaften Wunsch der österreichischen Regierungsstellen, dem Verbrauch in Österreich den Bezug von Schweinefett und Schweinefleisch zu sichern. Die volle Ausnützung der verfügbaren Kontingente kann aber nur dann erwartet werden, wenn jederzeit eine genaue und verläßliche Übersicht über die innerhalb eines Monats bereits bezogenen Warenmengen vorhanden ist. Diese Übersicht durch die Befolgung einiger leicht erfüllbarer Förmlichkeiten zu sichern, ist der einzige Zweck der angeführten Strafmaßnahmen. Die Verordnung vom 13. Dezember bezieht sich — wie bereits erwähnt — ausschließlich auf die Beförderung der Ware mit der Eisenbahn. Gegenwärtig sind auch noch Verhandlungen mit der ungarischen Regierung im Zuge, durch die der Transport von Schweinefett und Schweinefleisch auf dem Donauweg geregelt werden soll.

— **Die Einfuhr oberschlesischer Kohle nach Österreich.** Wie wir in Nr. 97 S. 1154 Jahrg. 1915 d. Ztg. gemeldet haben, wurden in Berlin Besprechungen wegen der Besserung der Einfuhr der oberschlesischen Kohle eingeleitet. Es wurde bereits mitgeteilt, daß diese Einfuhr sich im Laufe der letzten Zeit verringert hatte. Sie dürfte nur 30 bis 40 % der früheren Menge umfassen, was auf mehrere Gründe zurückzuführen ist. Deutschland selbst hat außerordentlich starken Ansprüchen zu genügen, da es aus der eigenen Förderung die Lücken decken muß, die durch den Wegfall der Friedenseinfuhr entstanden sind; ferner hat es für die neutralen Länder vorzusorgen und es sind durch die Eroberung neue Gebiete zugewachsen. Österreich hat ähnliche Aufgaben und sendet Kohle aus dem Ostrauer Revier über Lublin hinaus. Von nun ab muß auch für den Kohlenbedarf Serbiens vorgesorgt werden. Zu diesen starken Anforderungen an die deutsche Kohlenförderung kamen in den letzten Wochen auch die Schwierigkeiten bei der Beförderung, die sich daraus ergeben, daß die Wagenbeistellung in Oberschlesien nur etwa 40 bis 50 % der gewöhnlichen Verhältniszahlen betragen haben dürfte.

Ungarn.

— **Die Generalversammlung der Kaschau-Oderberger Eisenbahn** fand am 10. Dezember in Budapest statt. Die satzungsmäßig aus der Direktion ausscheidenden Mitglieder Geheimrat Julius v. Ludvigh und Geheimrat Dr. Rudolf Sieghart wurden auf die Dauer von fünf Jahren wiedergewählt. Dem Jahresbericht entnehmen wir folgendes: Die Einnahmen im Geschäftsjahre 1914/15 betrugen 31 013 393 K., die Betriebsausgaben 29 282 831 K, die Betriebsüberschüsse beliefen sich daher auf 1 730 562 K. Gegenüber den Ergebnissen des mit dem Kalenderjahre 1913 übereinstimmenden Geschäftsjahres sind die Einnahmen um 4 136 266 K. gesunken und die Betriebsausgaben um 1 553 210 K. gstiegen, so daß die Betriebsüberschüsse um 5 689 476 K. hinter jenen des Jahres 1913 zurückbleiben.

Die beträchtliche Verminderung der Einnahmen ist eine Folge des Krieges. Die Steigerung der Ausgaben wurde ebenfalls durch den Krieg herbeigeführt. Die Sicherung einer ungestörten Abwicklung des infolge der Militärbeförderungen gesteigerten Verkehrs sowie die während des Krieges eingetretene außerordentliche Preiserhöhung der Betriebsmaterialien hat bedeutende Mehrkosten verursacht. Trotzdem war es der Kaschau-Oderberger Eisenbahn durch entsprechende Maßnahmen möglich, die Betriebsausgaben immerhin noch unter der Höhe der Betriebseinnahmen zu halten und auf der österreichischen Strecke noch die Verzinsung und Tilgung des aufgenommenen Anlehens aus den Überschüssen zu erzielen. Es muß erwähnt werden, daß ein Teil der Strecke Eperjes-Bártfa zur Zeit der Karpathenkämpfe während einiger Zeit in die Hände des Feindes fiel, wobei die Kaschau-Oderberger Eisenbahn auch mehrfache Schäden zu beklagen hatte. Die Arbeiten des zweiten Gleises auf der österreichischen Strecke ist beendet worden, so daß nunmehr die Hauptstrecke zwischen Zsolna-Oderberg (mit Ausnahme des Mostytunnels) zweigleisig ist.

Zum Schlusse wurde der Direktion und dem Aufsichtsrat und ganz besonders dem Generaldirektor Garibaldi v. Pulszky für die umsichtige und erfolgreiche Führung der Angelegenheiten der Gesellschaft Dank ausgesprochen. Im Anschluß an die Generalversammlung trat die gesellschaftliche Direktion zu einer Sitzung zusammen, in welcher Präsident Ludvigh neuerlich einstimmig zum Präsidenten und Dr. Rudolf Sieghart einstimmig zum Vizepräsidenten der Gesellschaft gewählt wurde.

— **Bahneröffnung.** Die Teilstrecken Mezöband-Kolozo-Nagyida und Deményháza-Parajd der Marostordaer Lokalbahnen wurden am 23. Oktober v. J. dem Verkehr übergeben.

— **Die Ausfuhr Ungarns nach den besetzten Gebieten Russisch-Polens.** Mit Rücksicht auf die wirtschaftlichen Interessen der von den verbündeten Truppen der Mittelmächte besetzten Teile Russisch-Polens hat das ungarische Handelsministerium die auf kaufmännischem Gebiete erfahrenen Beamten des ungarischen Handelsmuseums damit betraut, die Verhältnisse der besetzten Gebiete zu studieren. Zu diesem Zweck ist in Radom für ungarische Handelsfirmen eine ständige Vertretung errichtet. Das Handelsmuseum hat nun unlängst als Ergebnis der gesammelten Angaben ein Heft unter dem Titel „Wirtschaftlicher Leitfaden für die durch die österreichisch-ungarischen Truppen besetzten russisch-polnischen Gebiete“ veröffentlicht. Das Buch enthält entsprechende Weisungen für die Erlangung der nötigen Reisepapiere, beschreibt ausführlich die dortigen klimatischen, Verkehrs- und Erzeugungsverhältnisse, teilt das Stationsverzeichnis der dortigen Eisenbahnen mit, enthält ferner Bestimmungen für den Personen- und Güterverkehr, die betreffenden Ein-, Aus- und Durchfuhrverbote, und die derzeit gültigen Zolltarife. Auch befinden sich in dem Buche ausführliche Orts- und ethnographische Beschreibungen sowie auch die Eisenbahnfahrordnungen der dortigen k. und k. Heeresbahn. Das nützliche Büchlein wird auf Wunsch unentgeltlich zugestellt.

— **Personalnachrichten.** Der Betriebsleiterstellvertreter in Temesvár Ernst Návay wurde zur Dienstleistung in die Bauabteilung der Direktion der ungarischen Staatsbahnen versetzt. Betriebsleiterstellvertreter Gabriel Csorba wurde aus Pécs nach Temesvár versetzt. Zum Betriebsleiterstellvertreter in Arad wurde der Staatsbahninspektor Adolf Boros und zum Betriebsleiterstellvertreter in Pécs der Oberingenieur Karl Legányi ernannt.

Rumänien.

— **Die Betriebsergebnisse der rumänischen Staatsbahnen im Jahre 1913/14.** Die durchschnittliche Länge der rumänischen Staatsbahnen betrug im Rechnungsjahr 1913/14 3548.9 km und zwar 2990 km vollspurige Haupt- sowie 505 km vollspurige Nebenlinien, ferner 32,5 km schmal- und 21,4 km beitspurige

Linien, insgesamt umfaßte das rumänische Eisenbahnnetz 3548,9 km. Davon waren 123,5 km zweigleisig. Stationen und Haltestellen waren 425 vorhanden. Das Anlagekapital (ohne Fahrzeuge) bezifferte sich am 31. März 1914 auf 1 060 058 513,68 Franken.

Beschäftigt wurden: im innern Dienst dauernd 1019 Angestellte, im äußern Dienst dauernd 5478 Angestellte, im innern Dienst zeitweilig 169 Angestellte, im äußern Dienst zeitweilig 27 756 Angestellte, zusammen 34 422.

An Fahrzeugen waren Ende des Rechnungsjahres vorhanden: 888 Lokomotiven, 808 Tender, 36 Hof- und Salonwagen, 1464 Personenwagen, 153 Postwagen, 140 Gepäckwagen, 8844 bedeckte Güterwagen, 3935 Kesselwagen, 9124 offene Güterwagen, 355 Wagen für besondere dienstliche Zwecke und 43 Schneepflüge. Züge haben verkehrt: Schnellzüge 16 881, Personenzüge 54 890, gemischte und Militärzüge 49 532, Güterzüge 81 650 und Arbeitszüge 6022, insgesamt 208 975 Züge.

Befördert wurden:

a) Reisende		die Personenkm zurücklegten	die Einnahme betrug
I. Klasse	480 550	59 595 729	5 301 634 Fr.
II. „	1 761 580	180 963 920	11 336 544 „
III. „	8 841 084	588 756 505	23 969 753 „
zusammen	11 083 214	829 316 154	40 607 931 Fr.

Auf den Verkehr mit fremden Verwaltungen kamen Reisende I. Klasse 23 588, II. Klasse 82 017 und III. Klasse 146 017. Die Gesamteinnahme aus diesem Verkehr ergab 1 336 135 Frcs. An Militär wurde befördert: I. Klasse 16 393, II. Klasse 45 080 und III. Klasse 143 439 Mann. Die Einnahme hierfür betrug 870 877 Frcs.

b) Gepäck und Hunde 24 294 t, die 4 607 410 tkm zurücklegten. Die Einnahme ergab 1 388 532 Frcs.

c) Eilgüter 111 774 t, die 21 780 702 tkm zurücklegten. Die Einnahme hierfür bezifferte sich auf 4 771 714 Frcs.

d) Frachtgüter (Handelsgüter) 8 931 562 t, die 1 468 849 419 tkm zurücklegten. Die Einnahme betrug 64 887 701 Frcs. Frachtgüter (Militärgüter) 56 741 t, die 10 757 643 tkm zurücklegten. Die Einnahme betrug 699 172 Frcs.

Hauptsächlich wurden befördert: Getreide und Mahlerzeugnisse 2 690 855 t, Bauholz, Bretter u. dergl. 893 115 t, Bau- und Pflastersteine, Ziegel, Zement u. dergl. 1 104 474 t, Petroleum und Erzeugnisse davon 1 638 287 t und Brennholz 846 063 t.

Nach den Grenzstationen und Hafenplätzen wurden Getreide und Mahlerzeugnisse insgesamt 196 721 Wagenladungen zu je 10 t abgesendet, und zwar nach Constanza 32 165, Braila 49 664, Burdujeni 20 908, Galatz 20 173, Corabia 13 556, Turnu Margurele 11 205, Giurgiu 9058, Calafat 8093, Caineni 6673, Calarasi 5629, Zimnicea 5267, Predeal 5063, Veciorova 4211, Turnu Severin 1745, Oltenitza 1638, Palanka 1542 und Cernavoda 131 Wagenladungen.

Für Miete, Pacht, Verkauf von Altmaterialien usw. wurde eine Einnahme von 2 691 143 Frcs. erzielt. Es betrug somit die Gesamteinnahme 115 046 193 Frcs.

Die Betriebsausgaben betrugen 82 616 507,27 Frcs., und zwar an Personalkosten 35 134 790,54 Frcs., für Bahnausstattung und Materialbeschaffung 22 416 805,97 Frcs., für Bahnerhaltungsarbeiten 10 475 903,18 Frcs., Werkstättenkosten 8 753 502.43 Frcs., verschiedene Auslagen 5 768 432,30 Frcs. und für die Eisenbahn-Fachschule 67 072,85 Frcs. Es ergab sich somit ein Betriebsüberschuß von 32 429 685,73 Frcs.

Unfälle ereigneten sich: Entgleisungen 62, Zusammenstöße 80, anderweitige Betriebsunfälle 340. Getötet wurden 100, verletzt 111 Personen, darunter Eisenbahnbedienstete getötet 17 und verletzt 83. (Da das Rechnungsjahr der Rumänischen Staatsbahnen die Zeit vom 1. April bis 31. März umfaßt, ist der Krieg hier noch ohne Einfluß.)

— **Verbesserung des Loses der unteren Eisenbahnbeamten.** Der rumänische Minister der öffentlichen Arbeiten hat auf Grund einer Beratung mit dem Generaldirektor der rumänischen Staatsbahnen und mit anderen höheren Beamten in leitender Stellung der Eisenbahnverwaltung beschlossen, eine Gesetzvorlage für die Verbesserung des Loses der unteren Eisenbahnbeamten auszuarbeiten. Diese Gesetzvorlage wird noch im Laufe der gegenwärtigen Tagung im Parlament eingebracht werden.

— **Warenausfuhr gegen Tausch.** Geschäftsleute, die gegen Austausch einheimischer Erzeugnisse aus Österreich-Ungarn oder aus Deutschland verschiedene Waren erhalten, sind zufolge einer neuen Verfügung der Eisenbahnverwaltung verpflichtet, den Betriebsämtern die Originalfrachtbriefe vorzulegen, mit denen sie die Tauschware zur Beförderung aufgeben. Ebenso müssen sie nach derselben Verfügung von der Zentralkommission die Ermächtigung für jene landwirtschaftlichen Erzeugnisse erhalten, die im Tauschwege ausgeführt werden sollen. Es sollen demnächst gegen Austausch für Getreide täglich je 50 Wagenladungen Steinkohle an jedem der rumänischen Eisenbahn-Grenzpunkte aus Deutschland eintreffen.

Übrige europäische Länder.

— **Weitere Elektrisierung schwedischer Staatsbahnen.** Die Direktion der schwedischen Staatsbahnen hat in einem an die Regierung gerichteten Schreiben die Elektrisierung auch des südlichen Teiles der Reichsgrenzbahn, von Kiruna bis zum Erzverschiffungsplatz Svartön (Luleå) in Vorschlag gebracht. In dem Schreiben wird darauf hingewiesen, daß die ausgeführte Elektrisierung der Staatsbahnstrecke Kiruna-Reichsgrenze (norwegische Grenze) den Erwartungen, die man bei Anlegung der Bahn hegte, völlig entsprochen und in verschiedener Hinsicht sogar übertroffen hat. Die mancherlei Schwierigkeiten, die zutage traten, haben mit einer Ausnahme glücklich überwunden werden können, und diese Ausnahme besteht in Störungen in den an der Bahn entlang gehenden Fernsprech- und Telegraphenleitungen. Die sich daraus ergebenden Ungelegenheiten, die anfangs sehr erheblich waren, sind durch geeignete Maßnahmen verringert worden, haben aber immer noch nicht ganz beseitigt werden können. Um dies zu erzielen, finden auch gegenwärtig in Gemeinschaft mit der Telegraphenverwaltung Erhebungen und Untersuchungen statt. Auf der Bahn Kiruna-Reichsgrenze hat die Erzbeförderung über Narwik infolge der politischen Verhältnisse eine bedeutende Einschränkung erfahren, so daß der elektrische Betrieb der Reichsgrenzbahn nicht in solchem Grade, wie es in gewöhnlichen Zeiten der Fall gewesen wäre, ausgenutzt werden konnte. Trotzdem liegen jetzt nach Ansicht der Eisenbahndirektion über den Betrieb so genügende Erfahrungen vor, daß es sehr wünschenswert erscheint, die Elektrisierung auch auf die Strecke Kiruna-Svartön auszudehnen. Dadurch würde die ganze Bahnlinie, auf der ein Erzverkehr vorstatten geht, mit einer einheitlichen Betriebsanordnung versehen sein. (Wie bekannt, wird das bei Gellivara gebrochene Erz nach Svartön bei Luleå befördert, während das bei Kiruna gewonnene Erz meist den Weg nach Narwik nimmt.) Wie wünschenswert die Einführung des elektrischen Betriebes auch im südlichen Teil der Reichsgrenzbahn ist, zeigt sich deutlicher denn je in den jetzt eingetretenen Verhältnissen, indem der Erzverkehr zwischen Kiruna und der Station Riksgränsen (Reichsgrenze) nennenswert zurückgegangen ist, während die Erzbeförderung auf der Strecke Kiruna-Svartön in hohem Grade zunahm. Was die für den elektrischen Betrieb dieser letzteren Strecke erforderliche Kraft betrifft, so kann diese ebenfalls von der Kraftstation von den Porjuswasserfällen geliefert werden.

Weiter wird über die Elektrisierung der Staatsbahnen noch berichtet: Die in Schweden auf der Tagesordnung stehende Frage der Elektrisierung der Staatsbahnen auf Grund der in Lappland gewonnenen Ergebnisse kommt nunmehr in Fluß, indem die schwedische Regierung die Staatsbahndirektion angewiesen hat, umfassende Ermittelungen auszuführen. Zuerst sollen Kostenberechnungen für Elektrisierung der Linie von Kiruna bis Svartön (Luleå) gemacht werden, und gleichzeitig soll die Wasserfalldirektion einen Entwurf zum weiteren Ausbau der Kraftstation an den Porjus-Wasserfällen einreichen. In der Begründung des Ministers des Innern von Sydow heißt es, die bei der Elektrisierung der Reichsgrenzbahn gewonnenen Erfahrungen dürften dafür bürgen, daß auch eine Elektrisierung der Linie Kiruna-Svartön gut ausfallen werde. Die Störungen, die in Schwachstromleitungen aufgetreten sind, würden auf Grund weiterer Erfahrungen sicher allmählich beseitigt werden. Der Umstand, daß sich die Elektrisierung der Reichsgrenzbahn teurer stellte, als berechnet worden war, wäre an und für sich bedauerlich, dürfe jedoch nicht abschreckend wirken, wenn sich das wirtschaftliche Ergebnis des elektrischen Betriebes befriedigend gestalte, worauf alles hinzudeuten scheine. Mit der Elektrisierung der Linie Kiruna-Svartön würde auch eine vollständigere Ausnutzung der Porjus-Kraftstation erzielt werden. Der Minister des Innern hält es indessen für angebracht, die Frage der Elektrisierung der Staatsbahnen nunmehr auf einer breiteren Grundlage aufzunehmen, namentlich da der Krieg bittere Erfahrungen über die Bedeutung der Abhängigkeit Schwedens von ausländischen Steinkohlen geliefert hätte. So betrug der Verbrauch von ausländischen Lokomotivkohlen bei den schwedischen Staatsbahnen im Jahre 1914 rund 564 000 t im Werte von 8 835 000 Kr., aber im gegenwärtigen Jahr werde die Ausgabe mehr als den doppelten Betrag erreichen. Es sei klar, daß es in wirtschaftlicher Beziehung von größtem Gewicht wäre, die Staatsbahnen so bald wie möglich und in größter Ausdehnung von der ausländischen Steinkohle unabhängig zu machen. Sodann weist der Minister auf die Wasserfälle hin, die der Staat bereits im Hinblick auf eine künftige ausgedehntere Einführung des elektrischen Betriebes auf den Staatsbahnen erworben hat und deren baldige Ausnutzung mit Rücksicht auf das darin niedergelegte Einkaufskapital wünschenswert erscheint. Für die Elektrisierung sind nach einem schon früher von der Staatsbahndirektion aufgestellten Plan in erster Reihe außer der Strecke Kiruna-Luleå folgende Linien bestimmt worden: Stockholm-Upsala-Krylbo, Stockholm-Gotenburg, Katrine-

holm-Norrköping, Järna-Nyköping, Malmö-Trälleborg sowie Gotenburg-Malmö. Hierfür stellten sich die Gesamtkosten auf Grund der angestellten Berechnungen auf 47 500 000 Kr., eine Summe die jedoch nur die Kosten für die erforderlichen Leitungen und Umformerstationen, aber nicht für Anlegung von Kraftwerken oder Anschaffung von elektrischen Lokomotiven umfaßt.

Von den Kraftwerken, die für diese umfassende Elektrisierung benötigt werden, sind, wie im Anschluß hieran erwähnt sein mag, drei vorhanden, nämlich Porjus, Älfkarleby und Trollhättan. Es sind zwar zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit dieser Kraftwerke noch Erweiterungsarbeiten nötig, aber da gewöhnlich schon gleich bei der Errichtung der Kraftwerke Rücksicht auf den weiteren Ausbau genommen wird, verursacht dieser keine allzu großen Kosten, und bei den erwähnten drei Kraftwerken wird der Ausbau auf alle Fälle nicht mehr lange auf sich warten lassen. Für die Eisenbahnlinien Kiruna-Luleå und Stockholm-Upsala-Krylbo kann also die nötige Kraft aus schon fertigen Kraftwerken geliefert werden, während für die Elektrisierung der Linien Stockholm-Gotenburg, Katrineholm-Norrköping und Järna-Nyköping außer der Kraft, die von Älfkarleby und Trollhättan zu haben ist, ein neues Kraftwerk am Motalastrom gebaut werden muß, der westlich von Norrköping entlang geht. An diesem Strome besitzt der Staat einige Wasserfälle, die bereits vor einer Reihe von Jahren, ebenso wie verschiedene andere, zum Zwecke des elektrischen Eisenbahnbetriebes angekauft wurden und eine gute Lage haben. Über deren Ausnutzung finden gegenwärtig Ermittelungen statt, und es liegt ein Vorschlag vor, demzufolge ein Zusammengehen mit gewissen privaten Besitzern von Wasserkraft am Motalastrom stattfinden soll, wodurch der Staat ein großes und günstig gelegenes Kraftwerk für das mittlere Südschweden erhalten würde. Dieses Kraftwerk würde eine gute Ergänzung der übrigen staatlichen Kraftstationen bilden. M.

— **Einschränkung des englischen Bahnverkehrs.** Infolge des wachsenden Arbeitermangels, der steigenden Anforderungen der Militärbehörden und zur sparsameren Einrichtung des Betriebes werden demnächst, wie „Daily Telegraph" mitteilt, neue Verkehrseinschränkungen stattfinden. So wird die Midland-Bahn mit dem 1. Januar 1916 zwei Londoner Stationen, wohl für die ganze Kriegsdauer, schließen, und anderen kleineren Haltestellen in London wird wohl dasselbe blühen. Da das Bahnpersonal überall, so weit nur irgend zulässig, verringert ist, wird mit einer starken Stauung des Verkehrs gerechnet. Die Londoner Stadt- und Vorstadt-Stationen haben vom 17.—24. Dezember v. J. von 9 Uhr abends ab keine Paketbeförderung angenommen, die Great Eastern verweigerte die Beförderung von Frachtstücken über 2 Zentner mit Personenzügen, ausgenommen die für Militärbehörden bestimmten. Andere Bahnen kündigen ähnliche Beschränkungen an.

— **Der Güterverkehr der bulgarischen Staatsbahnen mit dem Auslande.** Seit Oktober v. J., also seit Beginn des bulgarisch-serbischen Krieges, ist der Güterdurchgangsverkehr von Saloniki über Serbien und Bulgarien nach Rumänien naturgemäß eingestellt. Ebenso auch der Güterverkehr über Dedeagatsch am Ägäischen Meere. Inzwischen entwickelte sich der Güterverkehr zwischen südbulgarischen Eisenbahnstationen und Saloniki, indem die Verbindungsbahn Saloniki-Dedeagatsch als Vermittlerin dieses bulgarisch-griechischen Verkehrs dient. Allerdings müssen die Züge wegen Gefährdung durch die englisch-französische Flotte, die wiederholt den Hafen und die Station Dedeagatsch beschoß, von der Station Ferre (Feredjik) über die Zweiglinie Ferre-Badoma geführt werden. Der Verkehr zwischen Bulgarien und Griechenland erstreckt sich hauptsächlich auf Getreide, da die griechische Regierung in Südbulgarien 10 000 t Getreide aufgekauft hat. Behufs Regelung der Beförderung wurde zwischen der griechischen Regierung und der Verwaltung der bulgarischen Staatsbahnen die Vereinbarung getroffen, daß letztere für diese Transporte 40 bedeckte Güterwagen von je 15 t Ladegewicht zur Verfügung stellt. Täglich werden jedoch höchstens 20 Wagen mit Getreide auf den bulgarischen Bahnlinien nach der bulgarisch-griechischen Grenzstation Okdschilar befördert. Außer den vorerwähnten 40 bulgarischen Wagen sind nach Erfordernis griechische Wagen für die in Rede stehenden Getreidetransporte beizustellen. Die Frachtberechnung erfolgt im Bereiche der bulgarischen Staatsbahnen nach dem für deren Binnenverkehr gültigen Gütertarif, und für die Strecke Okdschilar-Saloniki nach dem Gütertarif der Verbindungsbahn. Längstens bis 3. April 1916 sollen die Getreidetransporte beendet sein.

Wie bereits erwähnt, wurde infolge des Krieges zwischen Bulgarien und Serbien der Güterverkehr von Saloniki über Nisch und Sofia nach Rustschuck für Rumänien unterbrochen. Dadurch ereignete es sich, daß in Saloniki mehr als tausend Wagenladungen Güter für Rumänien liegen bleiben mußten. Wegen deren Überführung nach dem Lande ihrer Bestimmung wurden zwischen der rumänischen und der bulgarischen Regierung Verhandlungen gepflogen im Hinblick darauf, daß die Güter über Dedeagatsch bzw. Badoma-Ferre-Adrianopel befördert werden könnten, da jetzt die in Betracht kommenden Linien ab Okdschilar ausschließlich nur bulgarisches Gebiet durchschneiden. Da aber mit Rücksicht auf die militärische Inanspruchnahme der bulgarischen Staatsbahnen diese Transporte nicht bewerkstelligt werden können, hat das rumänische Finanzministerium die Verfügung getroffen, daß keinerlei bulgarische Waren mehr im Durchgangsverkehr durch Rumänien durchgelassen werden.

— **Betriebseröffnung der Bahn Shlobin-Schepetowka.** Der „Regierungs-Anzeiger" vom 18./1. Dezember d. J. bringt zur Kenntnis, daß am 1./14. November die Teilstrecke Shlobin-Shepetowka, der großen Eisenbahnlinie Petersburg-Witebsk-Shlobin-Schepetowka-Wolotschisk, eröffnet worden ist. Die eben für den Betrieb eröffnete Strecke ist 375 Werst (400 km) lang und beansprucht unter den gegenwärtigen Verhältnissen ein ganz besonderes Interesse, denn sie stellt eine Verbindung zwischen Petersburg und dem Gebiete, in dem die Festungen Rowno und Dubno liegen, her. Wertvoll muß diese Verbindung für die Russen namentlich deswegen sein, weil sie zurzeit noch auf ihrer ganzen Ausdehnung außerhalb des Bereiches der deutschen Geschütze liegt, so daß also auf ihr die Versorgung der Front mit allem erforderlichen Kriegsbedarf ungestört stattfinden kann. Die große Linie Petersburg-Wolotschisk gehört zu denjenigen Bahnbauten, deren Bestimmung in erster Reihe, vielleicht geht man auch nicht zu weit, wenn man annimmt, ausschließlich auf militärischem Gebiete liegt. Schon verhältnismäßig früh ist man in Rußland an den Bau dieser wichtigen Bahn herangetreten, so daß die Teilstrecke Witebsk-Shlobin 1902 263 W. (= 281 km), Petersburg-Witebsk in der Zeit von 1901/04 537 W. (= 572 km) bereits für den Betrieb eröffnet war. Es fehlte somit nur noch die Endstrecke Shlobin-Wolotschisk, von der der weitaus größere Teil Shlobin-Schepetowka eben jetzt eröffnet werden konnte. Die Gesamtstrecke Petersburg-Wolotschisk beträgt rd. 1260 W. (= 1344 km). Sie ist das Eigentum dreier Unternehmungen, und zwar: Petersburg-Witebsk der Moskau-Windau-Rybinsker G.; Witebsk-Shlobin der Staatseisenbahn Riga-Orel und Shlobin-Schepetowka der Podolischen E.-G. Vielleicht findet in dieser Zerstückelung der langsame Fortgang des Baues seine Erklärung. Auffallend ist aber diese zögernde Durchführung sehr, wenn man sich vergegenwärtigt, wie außerordentlich wichtige Verbindungen durch sie geschaffen werden. Sie schneidet nämlich bei Duo die Rybinsk-Bologoje-Pleskau-Rigaer B., bei Nowo-Ssokolniki die Moskau-Rjeschiza-Kreuzburg-Windauer B., bei Witebsk die Orel-Dünaburg-Rigaer B., bei Orscha die Moskau-Smolensk-Brester B., bei Shlobin die Libau-Wilna-Molodetschno-Minsk-Romnyer B., bei Mosyr die Moskau-Homel-Luninez-Brester B., bei Korosten die Kiew-Ssarny-Kowel B. und trifft bei Schepetowka die Kasatin-Sdolbunowo-Rowno B. Hieraus ersieht man deutlich, welche Bedeutung dieser Bahn gerade im gegenwärtigen Augenblicke zukommt und wie wertvoll sie für die Heeresleitung während des Krieges hätte sein können, wenn sie 18 Monate früher fertig geworden wäre, was freilich daran nichts ändert, daß sie diese Bedeutung auch gegenwärtig noch nicht eingebüßt hat, weil, wie schon angedeutet, der Betrieb unbehindert stattfinden kann und sie sich überall dem Kriegsschauplatz nähert. m.

— **Heillose Zustände im russischen Eisenbahnwesen.** Über solche haben wir schon wiederholt berichtet. Jetzt werden der „Frankf. Ztg." aus Stockholm noch Einzelheiten mitgeteilt, die das echt russische Bild treffend ergänzen. Dort heißt es: „Die unerhörten Zustände im Eisenbahnwesen haben eine ganz besondere Form des Handels im Gefolge gehabt, nämlich den Handel mit verfügbarem Wagenraum. Es gibt merkwürdigerweise in Petersburg wie in Moskau gewisse unternehmende Handelsleute, die dank ihren vorzüglichen Beziehungen zu den Eisenbahnangestellten anscheinend über unbeschränkten Wagenraum verfügen und nun der wirtschaftlich gewiß nicht unwichtigen Aufgabe obliegen, diese verfügbaren und für gewisse Sendungen unentbehrlichen Wagen an den Mann zu bringen, natürlich an den Meistbietenden. Wo in Friedenszeiten ein paar Rubel genügten, da bietet man heute hunderte. Im allgemeinen ist der übliche „Preis" für die Stellung eines Güterwagens im voraus nicht weniger als 200 R., die an den Agenten, der über Wagen verfügt, zu entrichten sind."

— **Womit russische Eisenbahnen geschmiert werden.** Dem Achtuhr-Abendblatt wird von der russischen Grenze, 6. Dezember, geschrieben: Nach dem Abgang des bisherigen russischen Verkehrsministers Ruchlow, der sich zurzeit auf einer „Erholungsreise" nach dem Kaukasus befindet, wird immer mehr bekannt, welche unerhörte Korruption im russischen Eisenbahnwesen geherrscht hat. Während die russischen Hauptstädte Brot-, Fleisch- und Brennmaterialienmangel litten, da durchaus keine Eisenbahnwagen für die Beförderung der Lebensmittel vorhanden waren, wirtschafteten Spekulanten, die an alle mög-

lichen und unmöglichen Beamten der russsichen Bahnen Schmiergelder bezahlten, mit den Eisenbahnwagen nach ihrem Belieben. Die Korruption im Verkehrswesen hat selbst für russische Verhältnisse derartigen Umfang angenommen, daß der Verkehrsminister, der zu den Freunden Goremykins und der äußersten Reaktion gehört, eiligst seinen Posten aufgeben mußte. Im übrigen dürfte in nächster Zeit eine eingehende Untersuchung eingeleitet werden. Infolge der trostlosen Zustände auf den russischen Eisenbahnen herrscht auch in Tiflis und Baku Lebensmittelnot. Die Tifliser Stadtverordnetenversammlung reichte dem Vizekönig des Kaukasus, Großfürsten Nikolaus Nikolajewitsch, eine Beschwerdeschrift hierüber ein, dieser versprach schleunigst Abhilfe. Wie in gut unterrichteten Kreisen verlautet, hat Ruchlow es verstanden, während seiner Verkehrsministerzeit sein Vermögen um mehrere Millionen Rubel zu erhöhen und ebenso haben es die anderen Beamten des Verkehrsministeriums gehandhabt.

Fremde Erdteile.

— **Amerika baut neue Bahnen in China.** Der „Daily Telegraph" meldet aus Peking: Die chinesische Regierung beabsichtigt, ein Eisenbahnnetz von über 4000 Meilen zu bauen. Chinesische Bahnbauten wurden früher hauptsächlich unter der Führung europäischer Ingenieure und unter Verwendung europäischen Materials angelegt. Da Europa aber zurzeit kein Eisenbahnmaterial abgeben kann, ist bereits ein Vertreter der chinesischen Regierung in Pittsburg erschienen. Die ganzen Bahnbauten werden jetzt nach Amerika vergeben.

— **Jahresabschluß der Canadian Pacific.** Es bestand die Sorge, daß es der Verwaltung der Canadian Pacific in dem letzten, am 30. Juni 1915 abgeschlossenen Rechnungsjahre nicht möglich sein würde, wie in den Vorjahren, 10 % Dividende auf ihre Vorzugsaktien zu verteilen. Trotz des durch den Krieg verursachten Einnahmeausfalls ist dies aber doch ermöglicht worden. Die Roheinnahmen sind von 129,815 auf 98,865 Millionen Dollar gesunken; das entspricht einer Mindereinnahme von 24 %. Bemerkenswert ist es, daß es der Verwaltung gelang, auch die Ausgaben in demselben Maße einzuschränken, so daß die Betriebszahl von 67,32 % auf 66,04 % zurückging. Die Verkehrsverminderung setzte sich folgendermaßen zusammen: Die Gütertonnenkilometer sanken um 27,04 %, die Zahl der beförderten Personen um 15,30 % und die Zahl der Personenkilometer um 26,44 %. Der Rückgang in der durchschnittlichen Reiselänge läßt darauf schließen, daß vor allem der Durchgangsverkehr stark beeinträchtigt wurde. Das Durchschnittsgewicht der Güterzüge konnte um 1 % gesteigert werden; die Zahl der Personenzugkilometer wurde um 16,48 % eingeschränkt.

Allgemeines.

— **Ersatzschmiermittel für Lokomotiven.** Als Ersatzschmiermittel für Lokomotiven wird jetzt vielfach eine Mischung von Teerfettöl und Mineralöl verwendet. Teerfettöl ist billiger als Mineralöl, aber auch zähflüssiger und mit festen Kohlenstoffen durchsetzt, die in Form von Asphalten die Dochte und Lager verschmieren. Dieser Übelstand kann durch folgendes Verfahren vermindert werden: 50 Gewichtsteile Mineralöl werden in einem Rührwerk mit 50 Gewichtsteilen Teerfettschmieröl innig vermischt unter gleichzeitiger Erhitzung der Mischung mittels Dampfheizschlange auf 80° Celsius. Die Mischung hat nach Abkühlung auf 20° Celsius das spezifische Gewicht = 0,976, Entflammungspunkt = 150° Celsius, Brennpunkt = 180° Celsius, Viskosität (Klebrigkeit) = 50,94°. Während und nach der Erhitzung scheiden sich fein verteilte Kohlenstoffe ab, da das flüssiger werdende Gemisch die im Teeröl vorhandenen festen Kohlenstoffe teilweise zur Ausscheidung bringt. Die klebrigen Asphalte werden zum Teil niedergeschlagen, so daß das warm gemischte Öl durch die Dochte besser aufgesaugt wird als das kalt gemischte Öl. Das Verfahren hat sich im Betriebe bewährt.

E s s e r, Kaiserl. Regierungsbaumeister der Reichseisenbahnen in Luxemburg.

— **Die elektrische Kraftüberführung von Schweden nach Dänemark.** Nachdem die unlängst ausgeführten Versuche mit Überführung elektrischer Kraft von Schweden nach Dänemark ein tadelloses Wirken der ausgeführten Anlagen ergeben hatten, ist der Betrieb am 7. D e z e m b e r, nach Einweihungsfeiern in Helsingborg und Kopenhagen, e r ö f f n e t worden. Diese Ausfuhr elektrischer Kraft von einem Lande zum andern bildet das erste und größte derartige Unternehmen und ist vor allem dadurch bemerkenswert, daß die Überführung außer der Landstrecke auch einen breiten Wasserlauf, den Sund zwischen Helsingborg und Helsingör, berührt. Der nach Dänemark geleitete elektrische Strom stammt aus den Kraftstationen am Laganfluß, der, aus der Provinz Småland kommend, durch den südlichen Teil der Provinz Halland fließt, und bei der kleinen Stadt Laholm, oberhalb des Sundes, ins Kattegat mündet. Da der Lagan in seinem Lauf eine ganze Reihe von Stromschnellen und Wasserfällen bildet, welch letztere jedoch keine große Fallhöhe haben, sind an dem Fluß, als man vor einigen Jahren an die Ausnutzung dieser Wasserkraft ging, zu gleicher Zeit vier selbständige Kraftwerke gebaut worden, und durch mächtige Damm- und Kanalanlagen brachte man die Fallhöhe des Wassers an den verschiedenen Stationen auf gegen 10 Meter. Gebaut wurden die Kraftwerke von der Südschwedischen Kraftaktiengesellschaft, aber das ganze Unternehmen hat noch dadurch besonderes Interesse, daß daran mehrere südschwedische Städte, Malmö, Lund, Helsingborg, Landskrona und Halmstad, beteiligt sind, die sich durch ihr Zusammengehen, die nötige elektrische Energie für Kraft- und Beleuchtungszwecke gesichert haben. Sogar ins Ausland kann noch elektrische Kraft geführt werden, wie dies jetzt nach der Insel Seeland geschieht. Daß die Dänen jetzt zum Bezug elektrischer Kraft von Schweden schreiten, beruht auf der Erwägung, daß Dänemark, wenn erst der Verbrauch von Elektrizität allgemeiner wird, nicht genügende Mengen davon erzeugen kann. Als vor mehreren Jahren die Verhandlungen zwischen den schwedischen und dänischen Beteiligten begannen, verhielt sich die dänische Regierung ablehnend, indem sie es aus militärischen Gesichtspunkten für ungeeignet erachtete. Elektrizität aus fremdem Lande einführen zu lassen. Bei einem möglichen Krieg, so machte man geltend, würde Schweden imstande sein, Dänemark durch plötzliche Entziehung der Elektrizität in Dunkelheit zu versetzen und den Verkehr zum Stillstand zu bringen. Infolgedessen blieb die Sache ruhen, bis es anderthalb Jahre später der Nordseeländischen Elektrizitäts- und Straßenbahngesellschaft gelang, mit der Südschwedischen Kraftaktiengesellschaft einen Vertrag abzuschließen, und Anfang 1914 erteilten auch der schwedische und der dänische Staat die Genehmigung zur Ausführung der Anlagen. Diese umfassen als wesentlichste Bestandteile eine etwa 5 km lange unterirdische Leitung und das Seekabel, die beide bei Helsingborg zusammengekoppelt wurden. In Helsingborg wird die Kraft zu 25 000 Volt umgeformt, und die Elektrizität geht dann durch das Kabel im Sund bis Helsingör, wo die Spannung des weiteren eine Umformung bis auf 10 000 Volt herab erfährt. Mit dieser Spannung wird die Kraft dem Leitungsnetz des nordseeländischen Elektrizitätswerkes zugeführt. Dieses Netz erstreckt sich von Helsingör südwärts in einem Bogen bis in die Nähe von Kopenhagen und reicht westwärts bis Roskilde. Obgleich es sich bei dieser Kraftüberführung von Schweden nach Dänemark bloß erst um einen Versuch handelt, sind die Kosten sehr erheblich. Das Seekabel und seine Auslegung im Sund kostete ungefähr 1 Million Kronen, und bei dem unterirdischen Kabel, 5000 Meter, stellt sich der Einkaufspreis auf 14 Kronen das Meter. Dazu kommen die übrigen Einrichtungen. Vorläufig ist die Elektrizitätsmenge, die nach Dänemark übergeleitet wird, noch gering, wird aber mit der Zeit erhöht werden können.

Später soll noch ein weiteres Kabel im Sund gelegt und eine besondere Hauptleitung für 50 000 Volt von Helsingör bis Lyngby (in der Nähe Kopenhagens) hergestellt werden. Erwähnt sei noch, daß alle Kabel aus Deutschland stammen. M.

— **Das Touristenwesen in Schweden.** Wie der Reiseverkehr eines Landes gefördert werden kann, ergibt sich aus der Wirksamkeit des schwedischen Touristenvereins, der jetzt auf ein dreijähriges Bestehen blicken kann. Er nimmt insofern eine Sonderstellung ein, als er eine das ganze Land umfassende Vereinigung darstellt und infolgedessen einer der größten derartigen Vereine der Welt ist. Gegenwärtig zählt er 60 000 Mitglieder, die sich auf 1100 Plätze in Schweden verteilen, wo der Verein Vertreter hat. Seine reichlichen Hilfsmittel setzen ihn in den Stand, durch Maßregeln der verschiedensten Art im Interesse des Reiseverkehrs zu wirken, z. B. für Unterkunft der Reisenden in menschenleeren Gegenden durch Errichtung von Stationen zu sorgen oder neue Gebiete zu erschließen. Für derartige Zwecke wandte er nicht weniger als 400 000 K. auf, wovon über die Hälfte, 227 000 K., auf die Errichtung von Touristenstationen entfallen. Eine der bekanntesten und größten dieser Stationen ist Abisko in Lappland, eine Station, die allein 187 000 K. gekostet hat, aber auch als Mittelpunkt des Reiseverkehrs im nördlichen Lappland von größter Bedeutung ist, indem die Reisenden in dem vom schwedischen Touristenverein geschaffenen Gasthaus bequeme Unterkunft finden und dadurch in der Lage sind, von dort aus das nahe Grenzgebirge gegen Norwegen mit dem 2135 m hohen Kebnekaise, dem höchsten Berg Schwedens, zu bereisen und die eigenartige Natur näher kennen zu hernen. Eine weitere bemerkenswerte Wirksamkeit des Touristenvereins besteht in der Veranstaltung von Schülerwanderungen, wodurch ganze Gruppen von Schülern Gelegenheit erhalten, Teile des Landes kennen zu lernen. Hier-

für gibt der Verein jährlich etwa 6000 K. aus. In großartiger Weise wirkt er durch Herausgabe von Reisehandbüchern über alle Landschaften Schwedens, durch bildliche Darstellungen für Schulzwecke sowie durch Druckschriften aller Art. Besonders erwähnenswert ist auch das alljährlich erscheinende Jahrbuch des Touristenvereins, das einen gediegen und reich mit Bildern ausgestatteten Band darstellt, der u. a. Beschreibungen über sehenswerte Gegenden in Schweden sowie Aufsätze wissenschaftlichen Anstrichs von namhaften Gelehrten enthält. Dieses Jahrbuch hat auch als Belehrungsmittel des schwedischen Volkes Bedeutung erlangt. M.

Bücherschau.

— **„Deutschlands Wintersportplätze und Erholungsstätten im Winter 1915/16“** so lautet der Titel einer soeben vom Bund Deutscher Verkehrs-Vereine unter Mitwirkung der deutschen Staatseisenbahnen herausgegebenen Schrift. Das mit künstlerischen Bildern reich ausgestattete Werk will den vielen erholungsbedürftigen Deutschen zeigen, welche überaus große Zahl von Erholungsstätten unser Vaterland auch im Winter aufzuweisen hat. Es soll ein zuverlässiger Führer sein für diejenigen Orte, deren Besuch gerade in diesem Winter für die verwundeten und erholungsbedürftigen Krieger und für viele der Daheimgebliebenen, die in der Kriegszeit keinen oder nur zu kurzen Urlaub haben konnten, wünschenswert ist. Außer den Wintersportplätzen sind auch Wintererholungsorte genannt worden, die dem, der den Härten der Witterung und körperlichen Anstrengung aus dem Wege gehen will, erwünschte Gelegenheit zur Erholung und namentlich zu Winterspaziergängen bieten. Mit Rücksicht auf die Kriegszeit ist ein Verzeichnis derjenigen Badeorte beigefügt worden, deren Betrieb auch im Winter geöffnet ist. Eine Reihe von Eisenbahnkarten geben Aufschluß über die Zufahrtswege zu den einzelnen Orten. Die Schrift wird von den größeren Reise- und Verkehrsbureaus, von den Verkehrsverbänden und -vereinen, von den amtlichen Auskunftsstellen der Staatsbahnen sowie vom Bund Deutscher Verkehrs-Vereine in Leipzig, Thomasiusstraße 28, und von dessen Berliner Auskunftsstelle, dem Internationalen Öffentlichen Verkehrsbureau, Unter den Linden 14, kostenlos abgegeben.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Güterverkehr.

Transportreglement der schweiz. Eisenbahnen.

Mit Gültigkeit vom 15. Januar 1916 wird in der Anlage V (Nachtrag I) die Nummer XXXV c durch Aufnahme von Telsit B ergänzt und die Nummer XXXV d bei Artikel Cheddite 60 geändert. Näheres enthält unser Tarifanzeiger.

Karlsruhe, 29. Dezember 1915. (17)
Gr. Generaldirektion der Staatseisenbahnen.

Transportreglement der schweiz. Eisenbahnen.

Mit sofortiger Gültigkeit werden die Bestimmungen in § 56 (Bestellung und Verladung von Wagen), Absatz 2, erster Satz, sowie Absatz 5 bis auf weiteres außer Kraft erklärt.

Karlsruhe, 30. Dezember 1915. (16)
Gr. Generaldirektion der Staatseisenbahnen.

Ausnahmetarif für Eisenerz und Manganerz aus dem besetzten französischen Minettegebiet (Becken von Briey und Longwy) nach deutschen Hochofenstationen vom 23. November 1914 (Nr. 241 des Tarifverzeichnisses).

Am 1. Januar 1916 tritt der Nachtrag 1 in Kraft. Er enthält außer den seit Herausgabe des Haupttarifes im Verfügungswege durchgeführten Änderungen die Streichung verschiedener Verbandstationen und ist zum Preise von 5 ₰ für das Stück von unserm Rechnungsbureau (Drucksachenabteilung) zu beziehen.

Straßburg, den 29. Dezember 1915. (15)
Kaiserliche Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

Böhmisch-Norddeutscher Kohlenverkehr.

Am 24. Januar 1916 treten neue Frachtsätze für den Verkehr mit Stationen der Königlichen Eisenbahndirektion Altona, der Großherzoglichen General-Eisenbahndirektion in Schwerin sowie der Lübeck-Büchener Eisenbahngesellschaft in Kraft. Näheres ist aus dem Österreichischen Verordnungsblatt für Eisenbahnen und Schiffahrt sowie aus unserm Verkehrsanzeiger zu ersehen, auch geben die beteiligten Stationen Auskunft.

Dresden, am 1. Januar 1916. (31)
Kgl. Gen.-Dir. d. Sächs. Staatseisenb. als geschäftsführende Verwaltung.

Rheinisch-Bayerischer Güterverkehr. Tarif vom 1. April 1908. Pfälzisch-Bayerischer Gütertarif vom 1. Juni 1904. Elsaß-Lothringisch-Luxemburgisch-Bayerischer Gütertarif vom 1. Juli 1905.

Die bisherigen Entfernungen und Frachtsätze für Wertheim bleiben trotz der Betriebsänderung der Strecke Wertheim-Wertheim (Mitte Main) vorläufig noch in Geltung.

München, den 29. Dezember 1915. (30)
Tarifamt der k. b. Staatseisenbahnen rechts d. Rh.

Tfv. 1253. Oberschlesisch-österreichischer Kohlenverkehr. Eisenbahngütertarif Teil II, Heft 1, vom 1. September 1913.

Die bisherigen Frachtsätze für Wien Erdbergerlände Elektrizitätswerk und Wien Erdbergerlände Gaswerk bleiben noch bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1916, in Geltung.

Kattowitz, den 28. Dezember 1915. (29)
Königl. Eisenbahndirektion Kattowitz, namens der beteiligten Verwaltungen.

Deutscher Seehafenverkehr mit Süddeutschland.

Mit Gültigkeit vom 6. Januar 1916 ist infolge Übergangs des Betriebes auf der Strecke Wertheim-Wertheim Grenze Mitte Main von der bayerischen an die badische Staatsbahn die Station Wertheim im Verkehr mit Bayern, rechtsrheinisches Netz zu streichen und dafür unter Baden nachzutragen. Soweit hierdurch Frachterhöhungen eintreten, gelten die bisherigen Entfernungen und Frachtsätze noch bis zum 6. März 1916.

Näheres im Gemeinsamen Tarif- und Verkehrsanzeiger.

Hannover, 30. Dezember 1915. (27)
Königliche Eisenbahndirektion.

Süddeutsch-Österreichischer Kohlenverkehr. Tarif Teil II, Heft 4 vom 1. Juli 1915.

Mit Gültigkeit vom 20. Januar 1916 ab werden die Stationen Backnang, Essingen b. Aalen, Murrhardt, Ochsenhausen und Schorndorf der K. Württ. Staatseisenbahnen in den Tarif einbezogen. Näheres ist aus dem Tarifanzeiger der K. Württ. Staatseisenbahnen zu entnehmen.

München, 28. Dezember 1915. (20)
Tarifamt der K. Bay. St.-E.-B. r. d. Rh., namens der Verbandsverwaltungen.

Staats- und Privatbahn-Güterverkehr, Teil II, Heft C 2.

Mit Gültigkeit vom 10. Januar 1916 werden die Stationen Magdeburg und Nienburg (Saale) als Versandstationen in den Ausnahmetarif 7 d für Schwefelkiesabbrände zur Entzinkung aufgenommen. Über die Höhe der neuen Ausnahmefrachtsätze geben die beteiligten Güterabfertigungen Auskunft.

Magdeburg, den 1. Januar 1916. (19)
Königliche Eisenbahndirektion.

Tfv. 1273. Oberschlesisch-ungarischer Kohlenverkehr, Heft III vom 4. März 1912.

Änderung von Frachtsätzen.

1. Mit sofortiger Gültigkeit werden die Frachtsätze von einzelnen oberschlesischen Kohlenversandstationen nach den Stationen Bánhida, Bicske, Csatarimájor, Eternitmüvek-Nyergesújfalusi cementgyár, Györszentiván, Lajtaújfalu, Lábatlan, Lövö, Mosonszentjános, Nagymárton, Niczk, Savanyúkút, Siófok, Sopron, Szárazvám, Vulkapordány und Zalabér ermäßigt.

2. Mit Gültigkeit vom 15. März 1916 werden die Frachtsätze von einzelnen oberschlesischen Kohlenversandstationen nach den Stationen Csallóközaranyos, Csapod, Durvay teglagyár, Eszterháza, Ján, Kenyeri, Mosonszentjános, Nagyczenk, Niczk, Pomogy, Répczeszemere, Szány-Rabaszentandrás und Zalaszentmihály-Pacsa erhöht.

Über die Höhe der neuen Frachtsätze geben die beteiligten Dienststellen Auskunft. (18)

Kattowitz, den 29. Dezember 1915.
Königliche Eisenbahndirektion Kattowitz, namens der beteiligten Verwaltungen.

Eisenbahngütertarif für den Verkehr zwischen den österreichischen, ungarischen und deutschen Eisenbahnen einerseits, den rumänischen Eisenbahnen anderseits, Teil I, Abteilung B.

Der Wortlaut der Bestimmung des

drittletzten Absatzes im § 34 unter d (Seite 37) ist, wie folgt, abzuändern:

„Das mit den vorbezeichneten Dokumenten belegte Frachterstattungs-Gesuch ist bei Sendungen in der Richtung von Rumänien binnen zwei Monaten nach Beendigung des Bahntransportes, bei Sendungen in der Richtung nach Rumänien binnen zwei Monaten, vom Tage der Weiterbeförderung von den rumänischen Hafenstationen auf dem Wasser an gerechnet, bei der Verwaltung der Empfangsbahn einzureichen, die nach Richtigbefund die Auszahlung des tarifmäßigen Unterschiedsbetrages verfügt."

Breslau, den 28. Dezember 1915. (28)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Staats- und Privatbahn-Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 6. Januar 1916 treten im Kilometerzeiger des Staats- und Privatbahn-Gütertarifs einige Entfernungsänderungen ein, die durch den nächsten Tarif- und Verkehrsanzeiger bekannt gegeben werden. Erhöhungen gelten erst vom 6. März 1916.

Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbureau, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 31. Dezember 1915. (24)
Königliche Eisenbahndirektion.

Ostdeutsch-Südwestdeutscher Güterverkehr.

Am 1. Januar 1916 scheidet die Station Wertheim aus dem Ostdeutsch-Bayerischen Güterverkehr aus. Sie wird vom gleichen Zeitpunkte ab als Station der Badischen Staatsbahn in den Ostdeutsch-Südwestdeutschen Güterverkehr, Tarifheft 1, aufgenommen.

Der Frachtberechnung sind bis auf weiteres die im Ostdeutsch-Bayerischen Verkehr für Wertheim vorgesehen Entfernungen und Frachtsätze zugrunde zu legen.

Breslau, den 29. Dezember 1915. (22)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Transittarif für den Süddeutschen Güterverkehr nach den unteren Donauländern, Teil II, vom 1. Februar 1907.

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1916 wird die Station Biberach-Zell der Badischen Staatseisenbahnen in den Tarif einbezogen. Näheres in unserem Verkehrsanzeiger.

München, den 27. Dezember 1915. (21)
Tarifamt der K. Bay. St.-E.-B. r. d. Rh.

Gütertarif deutsche Bahnen — Prinz Heinrich-Bahn, Heft 1 (Reichsbahn).

Mit sofortiger Gültigkeit wird im Ausnahmetarif 11 (Hochofenerz usw.) folgender Ausnahmefrachtsatz eingeführt:

von Ulflingen belg. Grenze nach Differdingen über L. = 2,86 ℳ für 1000 kg.

Straßburg, 31. Dezember 1915. (35)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

Tfv. 1267. Oberschlesisch-österreichischer Kohlenverkehr, Eisenbahngütertarif Teil II Heft 3, gültig vom 1. September 1913.

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1916 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1916 werden die Frachtsätze

a) der Abteilung A (für Steinkohlen, Steinkohlenlösche [Steinkohlenasche] und Steinkohlenziegel [Briketts]) sowie der Abteilung B (für Steinkohlenkoks [mit Ausnahme von Gaskoks] und Steinkohlenkoksasche) **nach Triest** um 120 Heller für 1000 kg,

b) der Abteilung A (für Steinkohlen, Steinkohlenlösche [Steinkohlenasche] und Steinkohlenziegel [Briketts]) **nach Pola** um 250 Heller für 1000 kg

im Kartierungswege ermäßigt.

Kattowitz, 31. Dezember 1915. (33)
Königl. Eisenbahndirektion Kattowitz,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Elsaß-lothr. lux.-pfälzischer Güterverkehr.

Mit sofortiger Gültigkeit wird die Station Suftgen in den direkten Tarif aufgenommen.

Straßburg, 29. Dezember 1915. (34)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

2. Verdingungen.

Die **Erd- und Maurerarbeiten** sowie die **Zimmerarbeiten** zur Verbreiterung des Lokomotivschuppens auf Bahnhof Celle sollen je für sich öffentlich vergeben werden. (400 cbm Bodenaushub, 400 cbm Mauerwerk usw., 45 cbm Holz, 1200 m Verbandhölzer usw.)

Die Verdingungshefte sind gegen vorherige kostenfreie Einsendung von 0,90 ℳ für die Maurerarbeiten und 0,60 ℳ für die Zimmerarbeiten von der Königlichen Eisenbahnbauabteilung in Celle, Meteorstraße 1, zu beziehen und mit den übrigen Unterlagen bei ihr einzusehen.

Öffnung der Angebote am 15. Januar 1916 und zwar für die Maurerarbeiten um 10 Uhr, für die Zimmerarbeiten um 11 Uhr vormittags bei unterzeichneter Bauabteilung.

Zuschlagsfrist 4 Wochen. (36)
Königliche Eisenbahnbauabteilung Celle.

Verdingung

der Lieferung von Werkstattsmaterialien für die Königlichen Eisenbahndirektionen in Altona, Cassel, Erfurt, Hannover und Münster i. W. bis 1. Oktober 1916, und zwar:

165 000 m nahtlose Siederöhren, 4240 m nahtlose Rauchrohre, 30 800 m nahtlose Siederohranschweißenden, 56 130 m nahtlose Leitungsröhren.

Eröffnung der Angebote am Mittwoch, den 19. Januar 1916, vormittags 11 Uhr.

Verdingungsunterlagen gibt unser Zentralbureau gegen 1 ℳ bar im Zimmer 292 ab. Zuschlagsfrist bis 4. Februar 1916.

Hannover, 31. Dezember 1915. (26)
Königliche Eisenbahndirektion.

Verdingung von 12 310 qm klarem Glas in 11 Losen, 475 qm mattgeschliffenem Glas in 3 Losen und 20 200 Stück Glasglocken in 1 Lose zu den im Angebotbogen angegebenen Lieferfristen. **Angebote** sind portofrei, versiegelt und mit entsprechender Aufschrift bis zum 28. Januar 1916, vormittags 10½ Uhr, an das **Zentralbureau, Zimmer 257, in Berlin W. 35, Schöneberger-Ufer 1—4,** Proben bis spätestens zum 22. Januar 1916 an das Werkstättenamt 2 Berlin, Revalerstraße, einzureichen. Die Eröffnung der Angebote findet am 28. Januar 1916, vormittags 11 Uhr, Tempelhofer-Ufer 28 III, Zimmer Nr. 4, statt. Angebotbogen und Bedingungen können in unserem **Zentralbureau**, Zimmer 257, eingesehen, auch von dort **gegen portofreie Einsendung** von 0,60 ℳ und 5 ₰ Bestellgeld **bar** (nicht in Briefmarken) bezogen werden. Zuschlagsfrist bis 22. Februar 1916.

Berlin, den 28. Dezember 1915. (25)
Königliche Eisenbahndirektion.

Verdingung von 12 750 kg Leinöl, 24 600 kg Leinölfirnis, 14 870 kg Terpentinöl, auch Sangajol oder gleichwertiger Ersatz, 3550 kg Sikkativ, 5700 kg Terebine und 3630 kg Deckenfirnis für die Eisenbahndirektionsbezirke Cöln, Elberfeld, Frankfurt (Main), Mainz und Saarbrücken. Die Verdingungsunterlagen können bei unserer Hausverwaltung, Kaiser Friedrich-Ufer 3, hierselbst eingesehen oder von derselben gegen portofreie Einsendung von 1,00 ℳ in bar **(nicht in Briefmarken)** bezogen werden. Die Angebote sind versiegelt und mit der Aufschrift: Angebot auf Lieferung von Leinöl usw. versehen bis zum 26. Januar 1916, vormittags 10½ Uhr, dem Zeitpunkt der Eröffnung, porto- und bestellgeldfrei an uns einzureichen. Die vorgeschriebenen Proben sind schon vor dem Eröffnungstermine und zwar bis zum 14. Januar 1916 abends, an die Königliche Eisenbahndirektion Cöln, Kaiser Friedrich-Ufer 3 (Zimmer 254), einzusenden. Ende der Zuschlagsfrist bis 5. Februar 1916, nachmittags 6 Uhr.

Cöln, im Dezember 1915. (23)
Königliche Eisenbahndirektion.

Verdingung

der Lieferung von Betriebsmaterialien für das Etatsjahr 1916.

Gruppe A.

11 100 kg Bindfaden bezw. Ersatzbindfaden, 41 800 m Lampendochte, 80 kg Fadendochte, 200 Stck. Hohldochte, 10 000 Kilogramm Bleiplomben, 1000 kg Putzpulver, 22 000 Büchsen Putzkreme, 50 000 Schachteln Streichhölzer, 7000 Stck. Piassavabesen (Straßenbesen), 7000 Stck. Piassavabesen (Weichenbesen), 30 000 Stck. Reiserbesen, 2000 Stck. Zylinderwischer, 5000 Stck. Harzfackeln.

Gruppe B.

2500 kg Schreibkreide in Stangen, 50 Stck. Schnürleinen (Zollverschlußleinen), 8000 m Zugleinen, 344 500 Stck. Lampenzylinder, 300 Stck. Lampenglocken, 6000 Stck. Schaugläser für Sichtschmierer, 1000 m Uhrgewichtsleinen, 115 000 kg gewöhnliche Holzkohlen, 2000 Tonnen Braunkohlenbriketts (Salonbriketts).

Öffnung der Angebote zu Gruppe A am 29. Januar 1916, vorm. 10 Uhr, zu Gruppe B am 5. Februar 1916, vorm. 10 Uhr. Angebote sind zu den angegebenen Terminen postfrei an uns einzusenden. Die Lieferungsunterlagen können in unserem Zentralbureau, hier, Luisenstraße 10, Zimmer 54, eingesehen oder gegen Einsendung von 50 ₰ in bar (keine Briefmarken) für jede Gruppe von dort bezogen werden. Bestellgeld ist nicht einzusenden. Es ist genau anzugeben, für welche Materialien die Lieferungsunterlagen verlangt werden.

Posen, den 30. Dezember 1915. (32)
Königliche Eisenbahndirektion.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Eisenbahndirektions-Präsident a. D. v. Mühlenfels in Berlin.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nummer 3. | 8. Januar 1916. | LVI. Jahrgang.

Inhalt:

Rückblick auf das Jahr 1915. (Schluß.)
Balkanzüge Berlin und München-Konstantinopel.
Geschichte und Entwicklung der Kleintierzucht der Eisenbahnbediensteten im Direktionsbezirk Essen.
Die Erziehung der Eisenbahnbeamten in den Vereinigten Staaten von Amerika.
Nachrichten
Deutschland: Kaiserliche Anerkennung für die Eisenbahntruppen. — Die Personenfahrkartensteuer. — Aufbewahrung, Reinigung und Unterhaltung der staatseigenen Dienstkleidung. — Bayerische Lohnlistenordnung. — Deutsch-österreichisch-ungarischer Güterverkehr mit Bulgarien und der Türkei. — Unterbietung der direkten deutsch-österreichisch-ungarischen Eisenbahntarife durch Umbehandlung an der Grenze. — Der Kanal vom Rhein nach Hannover. — Dank der Königin der Bulgaren an die Kriegssammlung der Eisenbahn. — Personalnachrichten.
Österreich: Mitteleuropäischer Wirtschaftsverein in Österreich.
Ungarn: Erstreckung der Aufwendungsdauer einiger im Staatsvoranschlage für das Jahr 1914/15 den ungarischen Staatseisenbahnen gewährten Kredite. — Gesetzentwurf betreffend die Unterstützung einer Lokalbahn. — Staatsbahndirektor a. D. Kajetan Banovits †.
Rumänien: Eingelagerte Getreidemengen für die Ausfuhr in den rumänischen Donauhäfen.
Übrige europäische Länder: Verhandlungen der Eidgenössischen Räte über den Voranschlag der Bundesbahnen für das Jahr 1916. — Eisenbahnpläne der italienischen Regierung in den „unerlösten" Provinzen. — Fracht- und Verkehrsnöte in England. — Eröffnung der Semlin-Belgrader Eisenbahnbrücke. — Serbische Eisenbahnwagen in Bulgarien. — Bulgarisch-rumänischer Durchgangsverkehr. — Die Einstellung des Verkehrs über Adrianopel-Kuleli Burgas-Feridjik-Badoma-Oktschilar nach Saloniki. — Zugzusammenstoß bei Salamis. — Zum Voranschlag der russischen Eisenbahnen für 1916. — Der Lokomotiv- und Güterwagenbau in Rußland. — Lebensmittelsendungen für die Flüchtlinge in Moskau.
Fremde Erdteile: Altaibahn.
Rechtspflege.
Amtliche Mitteilungen.
Amtliche Bekanntmachungen.

Rückblick auf das Jahr 1915.

(Schluß aus Nr. 2.)

Über die Eisenbahnen des seit Mai plötzlich aus einem Verbündeten zum Feind der Mittelmächte gewordenen Italiens dringt nur geringe Kunde über die Alpen. Es ist sehr wahrscheinlich, daß mit den Finanzen dieses Landes auch sein Eisenbahnwesen, das unter Leitung des tatkräftigen, inzwischen ausgeschiedenen Generaldirektors Bianchi sich in den letzten Jahren gut entwickelt hatte, schwere Rückschläge erleiden wird. Den Anforderungen der Mobilmachung sollen sich die Bahnen keineswegs gewachsen gezeigt haben, der Verkehr auf den wichtigen Linien an der adriatischen Küste entlang ist fortgesetzten Störungen durch die österreichische Flotte ausgesetzt. Der große Fremdenverkehr Italiens hat natürlich stark gelitten, aus Deutschland und Österreich-Ungarn hat er aufgehört, und wird aus diesen Ländern nie wieder die frühere Höhe erreichen. Das Land leidet sehr an Kohlenmangel, da die regelmäßigen großen Zufuhren aus Deutschland aufgehört haben, und England für den neuen Verbündeten keineswegs ausreichend sorgt. Die Güterabfuhr aus den Häfen, namentlich Genua, leidet unausgesetzt unter Wagenmangel.

Auch von Frankreichs Eisenbahnen hört man seit dem Kriege wenig, und in letzter Zeit jedenfalls kaum etwas Gutes. Die Linien der Nordbahn und der Ostbahn sind teilweise in deutscher Hand, ein großer Teil ihrer Eisenbahnwagen ist deutsche Beute geworden. Die Klagen über Verstopfungen der Bahnhöfe, Wagenmangel und Unregelmäßigkeit des Dienstes wurden in der letzten Zeit immer lauter, die Kohlennot ist auch in Frankreich groß, da die belgischen und deutschen Zufuhren fehlen und England nicht genügend aushelfen kann. Die Unordnung auf den Bahnen scheint so groß geworden zu sein, daß in einzelnen Gegenden Lebensmittelnot infolge mangelnder Zufuhren eingetreten ist, obgleich der Verkehr Frankreichs mit England und über den Ozean und das Mittelmeer frei und nur durch deutsche und österreichische Unterseeboote gestört ist.

Die Abschlüsse der großen Eisenbahngesellschaften für 1914 zeigen sämtlich schwere Einbußen in den Verkehrseinnahmen und Überschüssen. Überall muß der ohnedies überlastete Staat mit seiner Gewährleistung einspringen, selbst die Paris-Lyon-Mittelmeerbahn, die durch den Krieg wohl am wenigsten beeinflußt ist und im letzten Abschlußjahr 1913 eine Dividende verteilte, muß jetzt die Staatsgewähr in Anspruch nehmen. Die Nordbahn mit ihren bisher glänzenden Überschüssen hat ein Moratorium beantragen müssen. Kurz, auch die Finanzlage der Eisenbahnen bestätigt die Überzeugung, daß Frankreich bei langer Fortsetzung des Krieges dem wirtschaftlichen Zusammenbruche entgegengeht.

Von französischen Eisenbahnbauten ist es still. Eine wichtige Verbindung mit der Schweiz, die Abkürzungslinie Frasne-Vallorbe mit dem großen Mont d'Or-Tunnel ist im Laufe des Sommers eröffnet. Der große Pyrenäentunnel von Canfranc ist vollendet und der spanischen Regierung übergeben. In Paris ist der neue Bahnhof St. Lazare der Staats-Westbahn in der ersten Jahreshälfte dem Betriebe übergeben; es ist dadurch unhaltbaren Zuständen ein Ende gemacht.

Von den Eisenbahnen Englands, die sich bekanntlich seit Kriegsausbruch unter einheitlicher, vom Staat eingesetzter Verwaltung befinden, und in militärischen Dingen den militärischen Anordnungen unterworfen sind, dafür auch ihre Leistungen gut bezahlt erhalten, ist nur wenig zu melden. Und das Wenige ist unerfreulich. Das grausige Eisenbahnunglück bei Quintinshill (Carlisle) am 25. Mai kostete 158 Personen das Leben, 200 wurden verletzt, es ist eines der folgenschwersten seit Bestehen der Bahnen überhaupt. Es betraf einen Militärsonderzug, der einem nicht rechtzeitig beseitigten Güterzug in die Flanke fuhr und zusammengeschoben wurde. In diese Masse fuhr dann noch ein Schnellzug hinein und es entstand Feuer. Die Untersuchung

ergab schwere Gedankenlosigkeit und Dienstversäumnis unterer Bediensteter.

Wir gelangen zu den skandinavischen Ländern, die alle drei strenge Neutralität beobachtet haben, und deren Eisenbahnen gerade infolgedessen vielfach wichtige und neue Aufgaben zufielen. Dänemark hat für Vieh und landwirtschaftliche Erzeugnisse aller Art sowohl in England als in Deutschland einen vielbegehrten und einträglichen Markt gefunden, so daß anscheinend die Eisenbahnen ein gutes Jahr haben werden; die Dampffähre Gjedser-Warnemünde, die während des Kriegs nur durch dänische Schiffe bedient wird, hat wiederholt durch Frachtschiffe verstärkt werden müssen. Von dänischen Eisenbahnbauten ist nur die Eröffnung der sog. Boulevardbahn in Kopenhagen von Bedeutung, die den neuen Hauptbahnhof mit dem sog. Österbrobahnhof verbindet und die direkte Führung der Züge zur dänischen Küstenbahn gestattet. Sie durchquert die Stadt mit Einschnitten und Tunneln, ist aber für den Ortsverkehr ohne erheblichen Wert. Die Elektrisierung dieser und anderer Bahnen in Kopenhagens Umgebung wird geplant; auch in Dänemark hat sich die Abhängigkeit des Eisenbahnbetriebs von fremder (meist deutscher) Kohle eine Zeit lang unangenehm bemerkbar gemacht. Auch an die Einführung von Triebwagen zur Ergänzung der Zugfolge wird gedacht.

In Norwegen, mehr aber noch in Schweden, standen im Vorjahr die Fragen des Durchfuhrverkehrs zwischen Amerika, England und Rußland im Vordergrund des Interesses. Dieser Verkehr scheint fortgesetzt sehr lebhaft gewesen zu sein, vor allem in den fünf Wintermonaten, in denen der Weg nach Archangel durch Eis gesperrt ist, und Rußlands Verkehr mit England bei Sperrung der Ostsee auf den Weg durch Norwegen und Schweden angewiesen ist. Während Norwegen hauptsächlich mit der Bergensbahn und der Strecke Kristiania-Schwedische Grenze beteiligt ist, kommen für Schweden sehr große Bahnlängen in Betracht, von der Grenze bei Charlottenberg oder von Gotenburg bis Karungi am Torneфluß und neuerdings bis Haparanda, seit diese letztere Strecke eröffnet ist. Auf diesem Wege hat sich übrigens auch der deutsch-russische Gefangenen- und Invaliden-Austausch vollzogen.

Der Krieg hat in Schweden namentlich die Frage des Ersatzes der Steinkohle durch Torferzeugnisse oder durch elektrische Kraft wieder sehr in den Vordergrund gerückt, da der Bezug von englischer Kohle im Verlauf des Krieges immer kostspieliger und schwieriger wurde. Man glaubt in Schweden, in einem nach neuem Verfahren hergestellten Torfpulver guten Ersatz gefunden zu haben, wird aber sicher allmählich zum elektrischen Betrieb übergehen, für den ja dort Wasserkräfte und Torfmoore genug zur Verfügung stehen. Ein Anfang mit dem elektrischen Betrieb ist jetzt auf der bekannten Reichsgrenzbahn von Kiruna bis zur norwegischen Grenze gemacht; doch sind die Kiruna-Erze, deren natürlicher Ausgang zum Meer über diese Bahn zum eisfreien norwegischen Hafen Narvik am Ofotenfjord führt, im Vorjahr hauptsächlich nach Luleå am bottnischen Meerbusen verfrachtet worden, da dieser Hafen ebenso wie die anschließende Ostsee vor der Sperrung durch die englische Flotte sicher ist.

Die schwedischen Staatsbahnen haben auch schon im Jahre 1914 gute Betriebsergebnisse erzielt, der Überschuß vermehrte sich um fast 8 % gegen das Jahr 1913, die Verzinsung des Anlagekapitals betrug 3,72 %. Es ist wohl anzunehmen, daß im laufenden Jahr ein sehr günstiger Abschluß erzielt wird, da die Ausfuhr Schwedens nach den es umgebenden kriegführenden Ländern überall groß war und für die Gegenstände dieser Ausfuhr sehr gute Preise erzielt wurden. Dafür spricht auch der hohe Stand der schwedischen Währung. Überdies haben die schwedischen Staatsbahnen im Lauf des Sommers eine durchgreifende, wenngleich nicht sehr erhebliche Tariferhöhung in beiden Verkehrszweigen durchgeführt, die in Gestalt fester Tarifzuschläge erhoben wird. In Schweden war auch der Eisenbahnbau sehr rege; außer der erwähnten Bahn im hohen Norden ist die neue Linie von Norrköping über Nyköping nach Stockholm sehr wichtig, da der Schienenweg aus dem Süden, also auch von Malmö und Trelleborg, dadurch um rd. 40 km verkürzt wird.

Begeben wir uns in den hohen Norden Schwedens, und gelangen nach Karungi und Haparanda, beide am Torneфluß, so liegt uns Rußland gegenüber an einem Punkte, der in diesem Kriege viel von sich hat reden machen, weil hier die einzige Berührung Rußlands mit dem neutralen Europa auf dem Schienenwege möglich ist. Die Bahn, die von Ungheni in Bessarabien nach Jassy führt, hat bei der Kleinheit und Umschlossenheit Rumäniens von 2 im Kriege mit Rußland stehenden Mächten kaum Bedeutung. Der Verkehr dort oben war denn auch so stark, daß Rußland es nicht scheute, von dem Endpunkt der finnischen Bahnen, Torneå, bis zum finnischen Karungi eine nur im Winter fahrbare Bahn zu führen, deren Zweck jetzt erledigt ist, da Schweden inzwischen, wie gesagt, nach dem Torneå gegenüber liegenden Haparanda gebaut hat. Jetzt fehlt nur noch die kurze Strecke Haparanda-Torneå mit der schwierigen Brücke über den breiten und reißenden Strom; Wagendurchlauf wird wegen der breiten russischen Spur auch dann nicht möglich sein, aber die Schienenverbindung ist doch vollständig.

Ein anderer kriegerischer Bahnbau Rußlands hat im ganzen vorigen Jahr die Zeitungen beschäftigt, das ist der nach einem eisfreien Hafen auf der Halbinsel Kola. Ganz zuverlässige Nachrichten liegen noch nicht vor, jedenfalls ist die Bahn aus dem Innern dahin noch nicht fertig, es fehlt unbedingt noch die rd. 600 km lange Strecke von Kandalaks am Ende der nordwestlichen Bucht des Weißen Meeres bis Petrosawodsk am Onega-See. Für diese sind erst Schienen und Schwellen in Bestellung gegeben. Für diesen Krieg wird Rußland die Bahn schwerlich benutzen können, sondern nach wie vor auf den jetzt längst zugefrorenen Hafen von Archangel als Zugang zum atlantischen Ozean angewiesen sein, das nur mit einer ein- und schmalspurigen Bahn mit dem Innern Rußlands verbunden ist.

Über die Lage der russischen Bahnen im allgemeinen läßt sich nur sagen: Unordnung überall. Bei dem ungeheuren Überfluß des Landes an Lebensmitteln und an Rohstoffen aller Art hätte dort bei genügender Ordnung des Eisenbahnwesens nirgend Verlegenheit entstehen können, und doch hört man nichts als Klagen über den Mangel an Wagen, die Verstopfung der Bahnen und die Lebensmittelnot an allen Ecken und Enden. Selbst über Heizstoffmangel wird in dem an Wäldern überreichen Lande geklagt. Die Verlegenheiten werden noch sehr durch die Massen der Flüchtlinge vermehrt, die teils gezwungen, teils freiwillig vor dem anrückenden Feinde in das Innere des Landes geflohen sind und dort in ihrer Hilf- und Mittellosigkeit die allgemeine Verwirrung und Not vermehren.

Daß man den einst als Retter und tatkräftigen Neuordner gepriesenen Minister Ruchlow plötzlich durch einen des Eisenbahnwesens völlig unkundigen Mann, den General Trepow ersetzt hat, ist kein Zeichen eines guten Zutrauens zu den Eisenbahnzuständen des Landes. Unglaubliches hört man auch von der Bestechlichkeit des Personals.

Ein merkwürdiges Zeichen der Zeit ist, daß in Rußland seit Beginn des Krieges die Gütertarife mehrfach erhöht wurden. Es handelt sich hier nicht um eine wirtschaftliche Maßnahme, sondern um die eigenartige Form einer Kriegssteuer.

Über die militärischen Leistungen der Eisenbahnen in Rußland ist ein sicheres Urteil nicht möglich. Der jetzt verbannte Oberbefehlshaber Großfürst Nikolaus hat dem verflossenen Verkehrsminister höchsten Dank und Anerkennung ausgesprochen, die Bahnen hätten sich ausgezeichnet bewährt und die höchsten Anforderungen erfüllt. Es läßt sich nicht prüfen, inwieweit dieses Lob wirklich verdient ist. Jedenfalls aber ist auch nichts bekannt geworden, was auf ein erhebliches Versagen der militärischen Leistungen der russischen Eisenbahnen schließen läßt. Ein Zeichen der Kraft im Bahnneubau ist jedenfalls die eben bekannt gewordene Eröffnung der 400 km langen Bahn Schlobin-Schepetowka, die in das Gebiet unmittelbar an der feindlichen Front bei Dubno-Rowno führt.

Wir wenden uns nun zum Schluß zu den Balkanländern:

Die Eisenbahnen Serbiens sind jetzt völlig in den Händen der Mittelmächte, in Semendria ist eine Militär-Eisenbahndirektion eingesetzt, deren Aufgabe offenbar zunächst die Herstellung der vielfach zerstörten Eisenbahnen in Serbien und demnächst deren Betrieb ist. Gespannt wartet man auf die Nachricht, daß die letzte Lücke in der Eisenbahnstrecke Belgrad-Nisch geschlossen ist, damit dann die Balkanzüge aus Deutschland durch Österreich und Ungarn über Sofia nach Konstantinopel verkehren können und damit eine Eisenbahnstrecke für den friedlichen Verkehr frei ist, an die sich mit Recht die weitgehendsten Hoffnungen für ganz neue Entwicklungen des Weltverkehrs knüpfen.

Im Eisenbahnwesen Bulgariens, des neuesten tapferen Verbündeten der Mittelmächte, ist jedenfalls das bedeutsamste Ereignis der Zuwachs eines Teiles der Orientbahnen zu dem bulgarischen Netz, wie er mit dem bekannten Gebietsabtretungsvertrage zwischen Bulgarien und der Türkei vom Herbst v. J. unmittelbar verbunden war. Die ganze Bahnstrecke von Mustafa-Pascha, dem bisherigen Grenzpunkt zwischen Bulgarien und der Türkei, über den nun ebenfalls bulgarisch gewordenen Bahnhof für das türkisch gebliebene Adrianopel und über Demotika bis zum Hafenort Dedeagatsch ist mit dem 6. Oktober von Bulgarien in Betrieb und Verwaltung übernommen und dadurch der sehnliche Wunsch dieses Staates erfüllt, eine eigene Bahnverbindung auf eigenem Gebiet bis zu seinem einzigen Hafenplatz am Ägäischen Meer zu besitzen. Lebhaft wird hierdurch die Betriebsgesellschaft der Orientalischen Eisenbahnen berührt, die bisher Betriebsführerin auf der ganzen Strecke war und nun von neuem in ihrem Besitzstand gestört wird, allerdings gegen eine anscheinend reichliche Entschädigung. Jedenfalls hat die Gesellschaft bereits dem Übergang dieser Bahnen an die bulgarische Staatsbahnverwaltung zugestimmt.

Der bulgarische Staat hat auch innerhalb seiner bisherigen Grenzen Verstaatlichungen vorgenommen, indem er die einer französischen Gesellschaft gehörigen Linien Feredjik-Okdschilar und Feredschik-Dedeagatsch in Staatsbetrieb übernahm, so daß dieser nun alle vollspurigen Eisenbahnlinien des Landes mit zusammen 2460 km Länge umfaßt.

Wie sich Bulgarien im Vorjahr bereits als ein kriegerisch tüchtiger Staat bewährt hat, an dessen Spitze eine kraftvolle zielbewußte Regierung steht, wie die schnellen Schritte zur Vervollständigung und Verstaatlichung seines Eisenbahnwesens von dieser fast jugendlich zu nennenden Kraft Zeugnis ablegen, so ist sicher zu hoffen, daß die neue Zeit, die für Bulgarien mit der Niederringung Serbiens und der Eroberung Mazedoniens heraufzieht, eine Zeit reicher wirtschaftlicher Entwicklung des Landes sein wird. Schon jetzt scheint sich mit der Neueinrichtung der Balkanzüge, die nun von Berlin bis Konstantinopel nur befreundete Länder durchziehen werden, ein neuer, nicht nur politischer sondern auch wirtschaftlicher Bund anzubahnen, in dem Bulgarien ein höchst wichtiges Mittelglied bilden wird; das Eisenbahnwesen des Landes wird sich in der sicheren Hand der dortigen Regierung bald in den Dienst dieses Bundes stellen.

Der Weg des Balkanzuges führt uns nach der Türkei herüber, an deren Bund mit den Mittelmächten sich die kühnsten Hoffnungen auf den Aufschwung dieses in seinen reichen Bodenschätzen noch lange nicht genügend aufgeschlossenen Landes knüpfen. Nachdem es den vereinten Kräften des Vierbunds gelungen ist, Konstantinopel vor den Heeren und Flotten der feindlichen Mächte zu schützen, die Dardanellenstraße und den Bosporus vor dem Geschick zu bewahren, eine feindliche Verkehrsstraße zu werden, ist die Hoffnung gerechtfertigt, daß der angedeutete wirtschaftliche Bund sich über diese Straße hinweg auf die asiatischen Teile der Türkei erstrecken wird, die ja jetzt ihren wertvollsten Teil bilden, wenn auch die Regierungs- und Hauptverkehrsstadt in Europa liegt.

Zu ihr führt bekanntlich von Europa aus nur eine Eisenbahnstrecke, die Reststrecke der Orientalischen Bahnen, die von der bulgarischen Grenzstation Kouleli Burgas nach Konstantinopel führt. Die Geschicke des Netzes dieser Bahnen, die sich im Betriebe der bekannten Gesellschaft befanden, sind mit den Balkanwirren der Vorjahre und mit den neuesten kriegerischen Vorgängen aufs innigste verknüpft. Die Gesellschaft hat trotz und zum Teil infolge dieser Wirren und Kriege bisher günstige finanzielle Ergebnisse erzielt. Ungeachtet der Kürze der Strecke — nur noch rd. 282 km — ist die Gesellschaft doch beherrschend, da sie mit dieser Linie die Einmündung in Konstantinopel und den Bahnhof besitzt. Zu ihrem Betriebsgebiet gehörte auch die Bahn von Saloniki bis zur alten serbischen Grenze bei Zibeftsche und die in Alt-Serbien gelegene Linie Üsküb-Mitrovitza, sowie die im Eigentum einer türkischen Betriebsgesellschaft stehende Linie Saloniki-Monastir. Ihre Linien fallen also in türkisches, bulgarisches, altserbisches, neuserbisches und auch griechisches Gebiet. Bulgarien (s. oben) und Griechenland haben die betreffenden Linien bereits mit der Absicht, sie von Staats wegen zu erwerben und zu betreiben, besetzt; die endgültige Regelung kann aber natürlich erst nach dem Frieden erfolgen, dieser wird hoffentlich auch dieser Gesellschaft, deren Verwaltungsrat in Wien sitzt, endlich Ruhe bringen.

Von der eben besprochenen Linie abgesehen, liegen die bedeutendsten Bahnen der Türkei bekanntlich in Kleinasien und Syrien. Von der Bagdadbahn ist ja viel die Rede gewesen, sie führt jetzt mit einigen Unterbrechungen in den Gebirgen bis jenseits des Euphrat, über den die Brücke bei Djerablus bereits im Frühjahr fertig geworden ist. Die Bahn endet jetzt, soweit bekannt, bei Ras el Ain, etwa 200 km vom Euphrat. Die Reststrecke bis Bagdad bietet keine großen Schwierigkeiten, hoffentlich gelingt es in diesem Krieg, diesem wesentlich deutschen Unternehmen den Endpunkt am Persischen Golf zu sichern! Unter den Bahnbauten der Türkei ist noch erwähnenswert die kürzlich eröffnete Zweigstrecke der Hedschasbahn, die jetzt bis nach Bar es Saba zwischen dem Toten Meer und dem Mittelländischen Meer auf die Sinai-Halbinsel zu führt.

Wir kehren nach Europa zurück, wo im Anschluß an die Türkei noch Griechenlands Bahnbauten zu erwähnen sind. Im Vordergrund des Interesses steht hier die Fertigstellung der Verbindung des griechischen mit dem übrigen europäischen Bahnnetz bei Saloniki. An dieser Bahn, die ja offensichtlich von höchster strategischer Bedeutung für Griechenland in seiner jetzigen bedauerlichen Lage ist, soll fieberhaft gearbeitet werden.

Zum Schluß sei noch mit wenigen Worten der Eisenbahnen Spaniens gedacht. Dies Land ist gewiß dasjenige, das in Europa vom Kriege am wenigsten berührt ist. Dennoch haben auch dort infolge des durch den Krieg herbeigeführten Stockens von Handel und Industrie die Eisenbahnen große Ausfälle erlitten. Davon abgesehen aber sind Fortschritte im Eisenbahnwesen unverkennbar, einzelne Elektrisierungen sind durchgeführt und große Bahnbauten, namentlich Abkürzungslinien, werden geplant.

Unser Rundgang durch Europa (mit dem kurzen Abstecher nach den asiatischen Bahnen der Türkei) ist beendet. Möchte dieser Rückblick im nächsten Jahr wieder überall friedliche Zustände vorfinden, möchte den Mittelmächten und ihren Freunden bis dahin ein voller Sieg beschieden sein! Erst Sieg, dann Frieden!

Berlin, 1. Januar 1916. v. Mühlenfels.

Balkanzüge Berlin und München-Konstantinopel.

Wie bereits mitgeteilt wurde, verkehren diese für den Personenverkehr nach und von Konstantinopel vorgesehenen Züge wöchentlich zweimal, und zwar ab Berlin und München Mittwoch und Sonnabend, ab Konstantinopel Dienstag und Sonnabend in folgendem Fahrplan:

Hinfahrt: Berlin Friedrichstraße, ab 8.15, über Breslau-Oderberg oder Berlin Anh. Bf., ab 7.20, über Dresden-Wien Nordbf. oder München, ab 9.40, über Salzburg-Wien Nordbf. (Vereinigung der drei Züge in Galantha), Budapest Westbf., ab 11.55, Belgrad, ab 6.45 M. E. Z., Nisch, ab 2.50 O. E. Z., Sofia, ab 10.15, Konstantinopel, Ankunft 7.00 O. E. Z.

Rückfahrt: Konstantinopel, ab 1.14 O. E. Z., Sofia, ab

8.35, Nisch, ab 3.49 M. E. Z., Belgrad, ab 10.39, Budapest Westbf., ab 6.50, ab Galantha über Wien Nordbf., ab 11.35, — Salzburg, ab 6.15, nach München, an 9.15, oder über Wien Nordbf., ab 11.43, — Dresden, ab 8.24, nach Berlin Anh. Bf., an 10.48, oder über Oderberg, ab 2.53, — Breslau, ab 5.21, nach Berlin Friedrichstraße, an 9.53.

An dem für die erstmalige Ablassung der Balkanzüge in Aussicht genommenen Zeitpunkte, dem 1. Januar d. J., konnte nicht festgehalten werden, da bis dahin die noch erforderlichen Ergänzungsbauten, in der Hauptsache die Inbetriebsetzung der Eisenbahnbrücke über die Sawe bei Semlin, nicht beendet werden konnten. Nach einer Meldung aus Wien ist zwar der Wiederaufbau der Eisenbahnbrücke über die Sawe inzwischen fertig gestellt worden, doch ist zuverlässig bekannt, daß die Eröffnung des direkten Zugverkehrs keinesfalls vor Mitte dieses Monats erfolgen wird. Für die Benutzer der Balkanzüge ist ein Merkblatt gedruckt worden, in dem alles für die Reisenden Wissenswerte über Fahrplanzeiten, Fahrpreise, militärische und zollamtliche Bestimmungen, Benützung der Schlafwagen usw. vermerkt ist. Wie im Anschluß an die Angaben in Nr. 1, S. 7 der Zeitung noch mitgeteilt sei, werden Fahrkarten I. und II. Klasse mit 15tägiger Geltungsdauer für bestimmte Verkehrsbeziehungen ausgegeben, in Berlin z. B. nach Belgrad, Nisch, Sofia, Philippopel, Adrianopel und Konstantinopel; sie tragen die Aufschrift: „Balkanzug". Sonstige Fahrkarten (auch Vereinsfahrscheinhefte) sind im Verkehr mit Balkanstationen ungültig. Im Verkehr der Stationen der deutschen, österreichischen und ungarischen Verwaltungen untereinander werden, soweit nach Befriedigung des direkten Balkanverkehrs Plätze vorhanden sind, Reisende mit Fahrkarten für alle Züge I. und II. Klasse unter Anwendung des für die betreffende Stationsverbindung gültigen Personen- und Gepäcktarifes zugelassen. Für Kinder gelten die allgemein üblichen Ermäßigungen.

Um zu verhindern, daß zu den einzelnen Balkanzügen mehr Fahrkarten ausgegeben werden, als Plätze verfügbar sind, ist die Einrichtung getroffen, daß die Vorverkaufsstellen zugleich auch Platzkarten ausgeben, soweit die Reisenden nicht Bettkarten lösen.

Jeder Zivilreisende, der von Deutschland über Österreich-Ungarn nach Balkanstationen (über Semlin hinaus) fährt, muß im Besitz eines mit je einer Photographie versehenen Passes und Passierscheines sein. Die Fahrkarten werden nur gegen Vorzeigung dieser Ausweise an den berechtigten Inhaber verabfolgt. Für Reisende aus Bulgarien und der Türkei, die von Deutschland dorthin zurückkehren, sind die Reiseausweise der obersten Militärbehörden dieser Staaten in Verbindung mit einem visierten Paß als gültig anzusehen. Reisende in das besetzte (serbische) Gebiet müssen vor Ausstellung der Passierscheine die Genehmigung des Oberkommandos Mackensen haben. Als Handgepäck sind nur kleine Gepäckstücke für den persönlichen Bedarf des Reisenden zugelassen. Auch dieser Bedarf ist auf das unbedingt nötige Maß zu beschränken. Die Paßprüfung, Personen- und Handgepäckdurchsuchung an der Grenze erfolgt im Zuge während der Fahrt oder auf der Übergangsstation. Das abzufertigende Gepäck ist innerhalb der durch Aushang bekannt gemachten Frist auf einer der in der Fahrpreistafel genannten Stationen aufzuliefern. Es wird auf diesen militärisch und zollamtlich untersucht und unter amtlichem Verschluß gelegt. Der Verschluß wird erst auf der Ankunftsstation von der Zollverwaltung und bei den Bahnen im Militärbetriebe von den dort zuständigen Stellen geöffnet. Auf der Ankunftsstation wird es verzollt und nochmals militärisch untersucht. Die Benützung der Schlafwagen ist nur gegen Lösung von Fahrkarten I. Klasse und Bettkarten gestattet. Reisende II. Klasse, die den Schlafwagen benutzen wollen, haben Übergangs- und Zuschlagskarten zuzulösen. Der Bettkartenpreis beträgt für jede angefangene Nacht 16 M. Dieser Betrag ist auch zu bezahlen, wenn ein Schlafwagenplaz nur am Tage (also ohne Herrichtung des Schlaflagers) benutzt wird. Die Bettkarten werden vom 8. Tage vor Zugabgang ab gegen Entrichtung des tarifmäßigen Preises und einer Vormerkgebühr von 1 ℳ für jede Bettkarte bei den bekanntgegebenen Stellen verkauft. Auf den Strecken der im Militärbetriebe (Serbien) befindlichen Eisenbahnen haben die Reisenden keinen Anspruch auf Beförderung. Auch wird keine Haftung übernommen. Insbesondere besteht keine Gewähr für die persönliche Sicherheit der Reisenden. Ebenso wird für Beförderung, Verlust, Minderung, Beschädigung und verspätete Auslieferung des Reisegepäcks nicht gehaftet. Fahrtunterbrechung ist nicht gestattet.

Geschichte und Entwicklung der Kleintierzucht der Eisenbahnbediensteten im Direktionsbezirk Essen.

I. Erste Anfänge. Mit Erlaß vom 7. Juni 1911 hat der Herr Minister der öffentlichen Arbeiten die Aufmerksamkeit der Königlichen Eisenbahndirektionen auf die Bedeutung der Kleintierzucht gelenkt und ihre Förderung empfohlen. Im Sinne der gegebenen Anregungen war es erforderlich, zunächst den Anschluß an die Vereine und Körperschaften der Landwirtschaft zu gewinnen, um deren fachmännische Unterstützung und Förderung auch für die Eisenbahnbediensteten und ihre Vereine sicher zu stellen. Dies war umso mehr geboten, als den Eisenbahnbediensteten und den von ihnen gegründeten Sondervereinigungen für Kleintierzucht bei der Beschickung von Ausstellungen Schwierigkeiten und nicht unbedeutende Kosten entstanden waren. Die Lösung der Aufgabe bot besondere Schwierigkeiten dadurch, daß die landwirtschaftlichen Bestrebungen nach ihrer Bestimmung auf einzelne Tiergattungen (Zuchtrichtungen) gegründet sind und die Förderung besonderer Rassezucht bezwecken. Für die Eisenbahnbediensteten und ihre Vereine kam dagegen in erster Linie Nutzzucht in Betracht und damit das Halten mehrerer Kleintiere infrage; auch bedingten die örtlichen und dienstlichen Verhältnisse (Art der Dienstleistung, Wohnung und mögliche Stallung), wie endlich die Rücksicht auf das jeweilige Alter der Kinder häufig einen Wechsel in der Tierhaltung.

II. Dortmunder Verband. Anscheinend aus gleichen Gründen hatte sich in Dortmund ein Verband der Kleintierzüchter gebildet, der ursprünglich den Stadt- und Landkreis Dortmund und Hörde lediglich der Ziegenzüchter umfaßte, demnächst im Jahre 1908 jedoch auch die Geflügel-, Kaninchen- und Bienenzuchtvereine dieses Bezirkes hinzuzog und im Jahre 1910 sich (mit der Ausdehnung des Wanderlehrbetriebs für die landwirtschaftliche Winterschule in Dortmund) auch auf den Stadt- und Landkreis Bochum ausdehnte. Der so geschaffene Verband der Kleintierzüchter gewann im Jahre 1912 für den gesamten Industriebezirk Bedeutung und dehnte seine Tätigkeit auch über die Provinzgrenzen aus. Ursprünglich als regelmäßige Versammlung der Zuchtwarte der einzelnen Zweigverbände gedacht, um gemeinsame Erfahrungen der Geschäftsführer dieser Verbände allvierteljährlich auszutauschen, diente er demnächst zur Ausführung und Vorbereitung von Beschlüssen des Verbandes als geschäftsführender Ausschuß. Seine Tätigkeit durch Einzelvorträge, Lehrgänge, Stallschauen und Anleitung hatte bereits bemerkenswerte Erfolge zu verzeichnen und durch die Errichtung seiner Verbandszeitschrift mit einer Auflage von 8000 Druckstücken im Jahre 1911, die sich auf 12 000 Druckstücke im Jahre 1913 erweiterte, war zugleich ein Mittel zur weitgehenden Aufklärung und Unterrichtung der Kleintierzüchter geschaffen.

Seinen Zielen entsprach seine rasche Entwicklung, die im Jahre 1908: 8 Verbände mit 84 Vereinen und 5167 Mitgliedern, im Jahre 1911: 28 Verbände mit 334 Vereinen und 15 845 Mitgliedern umfaßte und durch Beiträge der Stadt Dortmund, der Harpener Bergbaugesellschaft, der Gelsenkirchener Bergbau-Aktiengesellschaft und des Vereins für die bergbaulichen Interessen unterstützt wurde. Um die Erfolge seiner Entwicklung und seiner Leistungen vor der Öffentlichkeit zu zeigen, hatte der Verband letzthin noch eine Kleintierwanderausstellung in Dortmund mit einem Kostenaufwand von 25- bis 30 000 ℳ geplant, die durch den Kriegsausbruch leider vereitelt wurde.

III. Anschluß der Eisenbahnbediensteten a) an den Dortmunder Verband. Die Ziele dieses Verbandes erschienen im wesentlichen gemeinsam mit denen der Eisenbahnbediensteten, so daß ein Zusammenhang mit ihm zweckmäßig erschien, um auch seine Erfahrungen den Eisenbahnbediensteten nutzbar zu machen. Mit ihrem Anschluß wuchs der Kleintierzuchtverband zugleich so, daß darin 21 500 Stück Ziegen, 390 000 Stück Geflügel, 7500 Stück Kaninchen, 14 000 Stück Bienenstöcke zu verzeichnen waren mit einem Jahreswert von 4¾ Millionen ℳ; b) an die landwirtschaftlichen Zuchtvereine. Während der Anschluß der Eisenbahnbediensteten und ihrer Tierzuchtvereine an diesen Verband ohne Schwierigkeiten zu ermöglichen war und seine Förderung in weitgehendem Maße ermöglichte, war die Eingliederung in die landwirtschaftlichen Körperschaften nur im Wege besonderen, dankenswerten Entgegenkommens der Landwirtschaftskammern für Rheinland und Westfalen zu erreichen. Die Eingliederung erfolgte in der Weise, daß einzelne Eisenbahnbedienstete mit ihrer Zuchtrichtung in die betreffenden Ortsvereine Aufnahme fanden (ohne Rücksicht auf die Zugehörigkeit zu dem Eisenbahntierzuchtverein) oder daß der letztere besondere Abteilungen für die einzelnen Zuchtrichtungen (Ziegen-, Kaninchen-, Geflügelzucht) bildete und

diese Abteilungen an den Kreisverband und damit an die Provinzialverbände der Landwirtschaftskammer für die betreffende Zuchtrichtung angeschlossen wurden. Mit dieser Eingliederung ist den Eisenbahnbediensteten die Beteiligung an den Einrichtungen, Beratungen, Lehrgängen, sowie die Teilnahme an Unterstützungen von Stadt und Landwirtschaftskammer, wie endlich die Teilnahme an den Kreisverbandsausstellungen ermöglicht.

IV. Sonderfragen der Eisenbahnbediensteten. Soweit hiernach noch ein Bedürfnis für Sonderfragen der Eisenbahnbediensteten besteht, die durch die Zugehörigkeit zu der Staatseisenbahnverwaltung und die besonderen dienstlichen und außerdienstlichen Rücksichten bedingt sind, ist diesen die Möglichkeit der Beratungen durch Versammlungen der Geschäftsführer, d. i. der Vorstände der einzelnen Eisenbahntierzuchtvereine, gegeben. Die zweifache Förderung, welche die Kleintierzucht der Eisenbahnbediensteten im Direktionsbezirk durch diese Organisation erfahren hat, hat sich in erfreulicher Weise dadurch gezeigt, daß sie in der Lage waren, ihre für die Dortmunder Kleintierwanderschau im Oktober 1914 beabsichtigte Teilnahme in einer besonderen, lediglich den Eisenbahnbediensteten offenen Wanderausstellung des Direktionsbezirks am 3. und 4. Oktober 1915 in Steele vor der Öffentlichkeit zu erweisen. Der Erfolg dieser Ausstellung, welche den Züchtern zahlreiche Preise und ehrenvolle Anerkennungen eingebracht hat, ist an anderer Stelle besonders gewürdigt worden. Daß neben der ehrenvollen Belobung des Herrn Ministers auch die fachmännische Anerkennung der Landwirtschaftskammern durch Verleihung von Ehrenpreisen erfolgt ist, mag hier besonders hervorgehoben werden. Sie hat auch zugleich gezeigt, daß die Nutzzucht durch gute Rassezucht nur gewinnen kann und diese in der Tat bereits erreicht ist. Angesichts dieser erfreulichen Erfolge hat sich die Zahl der Eisenbahnkleintierzuchtvereine inzwischen auf 37 Vereine mit rund 2500 Mitgliedern erhöht.

Essen, den 20. November 1915. Dr. W.

Die Erziehung der Eisenbahnbeamten in den Vereinigten Staaten von Amerika.*)

Vor etwa 30 Jahren wurde der Grundsatz aufgestellt, daß es am zweckmäßigsten sei, junge Leute, die eine höhere Schule (college) besucht haben, unmittelbar als Anwärter für leitende Stellungen bei den Eisenbahnen anzunehmen und entsprechend auszubilden. Dieses Verfahren hat sich nicht bewährt und wird heute von der Mehrzahl der leitenden Männer des Eisenbahnwesens verworfen. Viel richtiger scheint es, allen befähigten Eisenbahnbeamten Gelegenheit zum Aufrücken in höhere Stellungen zu geben. Schon die Lehrlinge (boys) in den Bureaus, in den Werkstätten und auf den Bahnhöfen sollten aus der Reihe der Bewerber sorgsam ausgewählt werden. Die angenommenen Lehrlinge sind auf ihre Fähigkeit zu prüfen und die fähigsten weiter auszubilden. Diese Ausbildung soll in einer sorgfältigen Erziehung der Hand, des Kopfes und des Gewissens bestehen. Je größer die Eisenbahngesellschaft ist, desto wichtiger ist die Auswahl und Erziehung der geeignetsten Kräfte. Hierin beruht allein der Fortschritt im Eisenbahnwesen. Beispielsweise ist es unmöglich, verbesserte Verfahren in der Unterhaltung der Lokomotiven ohne eine sorgsam geschulte Mannschaft in der Lokomotivwerkstatt zu erzielen. Dies gilt für die meisten Stellungen und Beschäftigungen im Eisenbahndienst. Jeder Angestellte muß erzogen und angespornt werden, ein so weit gestecktes Ziel zu erreichen, wie es im Eisenbahndienst überhaupt möglich ist.

Am weitesten durchgeführt ist Unterricht und Erziehung in den Eisenbahnwerkstätten. Die Santa Fé-Bahn hat z. B. 877 Lehrlinge in 9 Kursen in 41 Werkstätten. Sie unterstehen besonderen Lehrmeistern, die selbst im Eisenbahndienst tätig sind und sich oft besser zum Unterrichten eignen wie berufsmäßige Lehrer. Diese Lehrer müssen sehr sorgfältig ausgewählt und unterwiesen werden. Sehr wichtig ist der moralische Einfluß, den sie auf ihre Zöglinge ausüben. Die Einrichtung besteht bei der Santa Fé-Bahn seit 8 Jahren, und in diesem Jahre werden 175 Lehrlinge die Schule als gelernte Werkstattsarbeiter verlassen. Im ganzen haben bisher 651 Mann die Lehrlingsschule erledigt, und 71 % davon sind heute noch im Dienste der Gesellschaft tätig.

Diese Erziehung muß auf alle Eisenbahnangestellten ausgedehnt werden. Die übrigen Eisenbahnangestellten lassen sich aber nicht so leicht in Gruppen ausbilden wie die Werkstattslehrlinge, und da muß zum Grundsatz erhoben werden, daß jeder Angestellte die Pflicht hat, seine Untergebenen so weit auszubilden als es seine eigene Stellung und seine eigenen Kenntnisse gestatten. Jedem Angestellten muß eröffnet werden, daß er selbst nicht eher in eine höhere Stellung aufrücken kann, ehe er sich nicht seinen eigenen Nachfolger herangezogen und ausgebildet hat.

Besondere Schwierigkeiten bestehen bei den Bureauangestellten. In den unteren Stellen der Bureaus sammelt sich ein großes Menschenmaterial von sehr verschiedener Güte an. Niemand kümmert sich im allgemeinen um ihre weitere Ausbildung und um ihr Fortkommen. Viele von diesen Bureauangestellten würden sich ausgezeichnet für den äußeren Betriebsdienst eignen, aber sie können in diesen nicht hineinkommen, weil sich niemand um sie kümmert und niemand sie vorschlägt. Diese Gelegenheit zum Aufrücken in andere Stellungen müßte den Bureauangestellten genau in derselben Weise geboten werden wie die Werkstattsarbeiter Gelegenheit haben, in den Lokomotivfahrdienst hineinzukommen. Viele leitende Beamten der Eisenbahnen sind aus dem Bureaupersonal hervorgegangen. Sie sind etwas geworden, nicht weil sie Bureauangestellte, sondern obwohl sie Bureauangestellte waren.

Es ist durchaus notwendig, daß sich ein höherer Beamter der Ausbildung der Bureauangestellten annimmt. Dieser Beamte müßte als Gehilfe des Präsidenten bezeichnet werden; er sollte genaue Listen über die Fähigkeiten und den Ausbildungsgang der ihm Überwiesenen führen.

Als Belohnung für besonders tüchtige Leistungen der Lehrlinge sollte jährlich eine Freistelle in einer technischen Schule gewährt werden mit der Verpflichtung, daß die Schüler nach ihrer vierjährigen Ausbildung in den Dienst der Eisenbahn zurückkehren und dort mindestens zwei Jahre verbleiben. Während der Schulferien werden sie im Eisenbahndienst weiterbeschäftigt. Die Ausgaben für das Jahr und den Kopf würden nicht mehr als 1300 ℳ betragen, so daß, wenn jedes Jahr eine derartige Stelle verliehen wird, die Eisenbahn aus dieser Einrichtung Jahresausgaben in Höhe von 5200 ℳ haben würde.

*) Nach einem Vortrage des Oberingenieurs Basford in Neuyork.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Kaiserliche Anerkennung für die Eisenbahntruppen.** Der Chef des deutschen Feldeisenbahnwesens, Generalmajor Groener, veröffentlicht im Verordnungsblatt der Militärgeneraldirektion der Eisenbahnen in Brüssel folgende Bekanntmachung:

„Seine Majestät der Kaiser und König haben aus Anlaß der Überreichung einer Sammlung von Bildern aus der Tätigkeit der Eisenbahntruppen im Kriegsjahre 1915 Allerhöchst seine Anerkennung sowie seine aufrichtigen und dankbaren Glückwünsche zu den bewunderungswürdigen Leistungen in einem Telegramm an mich auszusprechen geruht. Seine Majestät haben darauf hingewiesen, daß es in einem Gebiete zwischen der Aisne und der Düna, von Libau bis zum Balkan den Eisenbahnern gelungen sei, den großen Anforderungen der Obersten Heeresleitung glänzend zu entsprechen, wie der Gang unserer erfolgreichen Operationen gezeigt habe. Vorstehende, uns hoch beglückende und zu neuer unermüdlichen Arbeit anspornende huldvolle Anerkennung unseres Obersten Kriegsherrn ist durch das Verordnungsblatt bekanntzugeben."

— **Die Personenfahrkartensteuer,** die im inneren deutschen Verkehr vom 1. August 1906 ab, im Verkehr mit dem Auslande vom 1. Oktober 1906 ab erhoben wird, ist genügend lange Zeit in Geltung, um ein abschließendes Urteil über die Ergebnisse dieser Steuer und ihre Bedeutung für die Einnahmen des Reiches zulässig erscheinen zu lassen. Der Ertrag der Personenfahrkartensteuer war ursprünglich, als betreffs der Aufnahme und Wirkung, die die Steuer im Verkehrsleben finden würde, noch keine Erfahrungen vorlagen, auf 40 Millionen Mark geschätzt worden. Bald zeigte sich, daß diese Schätzung über den in Wirklichkeit, hauptsächlich infolge der Abwanderung in niedere Wagenklassen, zu erwartenden Ertrag weit hinausging. Wiederholt mußten die Etatsansätze für die Personenfahrkartensteuer herabgesetzt werden. Neuerdings war aber die rückläufige Bewegung des Verkehrs in den verschiedenen Wagenklassen zum Stillstand gekommen, und die wirklichen Erträge der Fahrkartensteuer haben mehr und mehr den Etatansätzen

entsprochen. Im Etatjahre 1912 war als Einnahme ein Betrag von 21,1 Millionen Mark in den Etat eingestellt worden, der durch den Ergänzungsetat um 1 Million erhöht wurde. Die tatsächliche Einnahme hat 22,6 Millionen (für die preußisch-hessischen Staatseisenbahnen 16 Millionen) betragen. In dem Etat für das Rechnungsjahr 1913, einschließlich der im Ergänzungsetat für 1913 vorgenommenen Erhöhung, war der Ertrag der Fahrkartensteuer mit 22,8 Millionen angenommen. Die tatsächliche Einnahme hat 23.3 Millionen (im Bereiche der preußisch-hessischen Staatseisenbahnen 16,6 Millionen) betragen. In die Etats für 1914 und 1915 ist die Personenfahrkartensteuer mit einem Ertrage von je 23,5 Millionen eingestellt. In den letzten beiden Etatsjahren, deren Rechnung abgeschlossen und veröffentlicht ist, hat also die Fahrkartensteuer durch Überschreitung der Etatsansätze die auf sie gesetzten Erwartungen voll gerechtfertigt, sie ist in steigendem Grade ein immerhin nicht unwesentlicher Bestandteil der eigenen Einnahmen des Reichs geworden. In den letzten Friedensjahren, schreiben die „B. P. N.", war auch von einer Wiederbeseitigung der Personenfahrkartensteuer immer seltener die Rede, und jetzt, wo sich das Reich ganz außerordentlich gesteigerten Geldbedürfnissen gegenübersieht, herrscht darüber nur eine Meinung, daß die Einnahmen aus der Personenfahrkartensteuer nicht entbehrt werden können. Dabei ist zu beachten, daß die Personenfahrkartensteuer in gewissem Sinne als eine Art Besitzsteuer bezeichnet werden kann, weil sie lediglich den Verkehr in der ersten, zweiten und dritten Wagenklasse belastet, die vierte Wagenklasse aber völlig freiläßt. Innerhalb der von der Steuer erfaßten Wagenklassen ist die Belastung eine sehr verschiedene. Im Bereiche der preußisch-hessischen Staatseisenbahnen belief sich der Anteil der Fahrkartensteuer-Einnahme an der gesamten Personengeld-Einnahme der ersten Klasse auf 9,96 %, der zweiten auf 5,14 %, der dritten auf 2,76 %, von zusammengestellten Fahrscheinheften auf 8,16 %, von Sonderfahrkarten auf 4.88 %. Der Verkehr in der ersten Klasse hat also die weitaus stärkste Last der Personenfahrkartensteuer zu tragen, so daß auch dadurch die Personenfahrkartensteuer als eine Abgabe, die besonders die wohlhabenden Kreise der Bevölkerung berifft, gekennzeichnet erscheint.

— **Aufbewahrung, Reinigung und Unterhaltung der staatseigenen Dienstkleidung.** Auf Grund der Ergebnisse einer durch das Eisenbahn-Zentralamt zu Berlin bei den preußischen Eisenbahndirektionen veranstalteten Umfrage, wie hinsichtlich der Reinigung und Unterhaltung der staatseigenen Dienstkleider in den einzelnen Bezirken verfahren wird, hat sich der preußische Eisenbahnminister damit einverstanden erklärt, daß die Bestimmung über das Verfahren der Aufbewahrung, Reinigung und Unterhaltung der staatseigenen Dienstkleidung den einzelnen Eisenbahndirektionen auch künftig selbständig überlassen bleibt.

— **Bayerische Lohnlistenordnung.** Die bayerische Verkehrsverwaltung hat mit sofortiger Gültigkeit eine neue Anweisung über die Abrechnung und Zahlung der Bezüge des tageweise entlohnten Personals, dann über die Anfertigung der Lohnlisten erlassen. Diese enthält die Bestimmungen über Abrechnung der Bezüge des Tagelohnpersonals, über die Ausfolgung von Abschlagzahlungen, die Anfertigung und Führung der Lohnbücher, Lohnlisten, Aushilfslisten und Kostenberechnungen über Stücklohnarbeiten, dann die Bestimmungen über die Verantwortung bei Erteilung der Richtigkeitsbescheinigung und der Zahlbarkeitsanweisung, schließlich über die Bezahlung der Bezüge und die Herstellung statistischer Arbeiten. Als wesentliche Neuerungen sind hervorzuheben: Die Führung von Lohnbüchern für die Betriebs-, Bahnunterhaltungs- und Neubauarbeiter, wodurch die Anfertigung von Lohnlistenentwürfen und die Führung sonstiger Aufschreibungen entfällt, ebenso die Auszahlung der Bahnunterhaltungs- und Neubauarbeiter unter Verwendung von Papiertüten durch die Bahnmeister, bauführenden Beamten oder deren Stellvertreter. In gleicher Weise werden auch die Bahn-, Strecken- und Blockwärter bezahlt, wenn diese ihre Bezüge bei der Zahlstelle nicht persönlich erheben können.

— **Deutsch-österreichisch-ungarischer Güterverkehr mit Bulgarien und der Türkei.** Wie erinnerlich, hatten die Ältesten der Kaufmannschaft von Berlin angesichts der bevorstehenden Wiederaufnahme des direkten Zugverkehrs zwischen Österreich-Ungarn und Bulgarien über Semlin die Wiedereinführung des vor Ausbruch des Krieges in Geltung gewesenen direkten Gütertarifs zwischen Deutschland und Österreich-Ungarn einerseits, Serbien, Bulgarien und der Türkei anderseits bei den zuständigen Stellen beantragt. Einen gleichen Antrag hat die Wiener Handels- und Gewerbekammer an das österreichische Eisenbahnministerium gerichtet, von der Erwägung geleitet, daß das Verkehrsbedürfnis eine vorläufige Regelung der Frachtlage unbedingt erfordere. Auch in ungarischen Handelskreisen beschäftigt man sich lebhaft mit dieser wichtigen Frage, zumal, wie im ungarischen „Tarif- und Verkehrsanzeiger" mitgeteilt wird, die beschränkte Wiederaufnahme des privaten Güterverkehrs über Semlin mit den Balkanländern unmittelbar bevorstehe und vorläufig durch einen wöchentlich zweimaligen Güterzugverkehr eingeleitet werden solle. Auch hier wird die Wiedereinführung des genannten Gütertarifs dringend gewünscht, der „mit seinen vertragsmäßig gesicherten billigen Einheitssätzen und seiner genauen Anpassung an die im Verkehr mit dem Orient zu berücksichtigenden Umstände und Verhältnisse dem Zwecke, für den er geschaffen wurde, in geradezu vollkommener Weise entsprochen habe, weshalb sich auch Interessen von einschneidender Wichtigkeit daran knüpfen, daß gerade dieser Tarif, der seinerzeit unter dem Zwange der Verhältnisse aufgehoben werden mußte, jetzt nach Fortfall der Ursache seiner Aufhebung, auch tatsächlich wieder zur Anwendung gelange".

Wie die genannte Quelle mitteilt, werden indes zwischen den österreichischen und ungarischen Regierungen Verhandlungen in dem Sinne geführt, daß die Frachtberechnung nicht auf Grund dieses direkten Tarifs, sondern nur bis Semlin und von dort auf den serbischen Bahnen nach einem neu einzuführenden Tarife zu erfolgen hätte. Die Folge dieser Tarifmaßnahmen wäre, daß auch auf den bulgarischen bezw. türkischen Eisenbahnen die im genannten direkten Tarife eingerechneten billigen Einheitssätze durch die weit höheren Frachtsätze der Binnentarife ersetzt würden. Demgegenüber werde von den maßgebenden Körperschaften Österreich-Ungarns und Deutschlands für die unveränderte Aufrechterhaltung des bisherigen Tarifes in entschiedenster Weise Stellung genommen.

Wegen der fraglichen Angelegenheit habe nun am 13. Dezember v. J. in Breslau eine Besprechung zwischen den beteiligten Eisenbahnverwaltungen stattgefunden, an der ungarischerseits der Präsident und der Direktor der kommerziellen Hauptsektion der ungarischen Staatsbahnen teilgenommen hätten.

— **Unterbietung der direkten deutsch-österreichisch-ungarischen Eisenbahntarife durch Umbehandlung an der Grenze.** Infolge des niedrigen Kurses der Kronenwährung bieten die direkten Eisenbahntarife zwischen Deutschland und Österreich-Ungarn in den meisten Fällen nicht mehr die billigste Abfertigung, vielmehr werden die direkten Frachtsätze durch Umbehandlung der Sendungen an der Grenze fast durchweg unterboten. Die Ältesten der Kaufmannschaft von Berlin haben bereits im Mai 1915 die Verfrachter durch die Presse auf diesen Umstand aufmerksam gemacht und ihnen empfohlen, in den Frachtbriefen die Umbehandlung an der Grenze vorzuschreiben. Von dieser Art der Abfertigung wird nach den gemachten Wahrnehmungen verhältnismäßig wenig Gebrauch gemacht. Andererseits häufen sich die Klagen wegen eisenbahnseitiger Ablehnung von Anträgen auf nachträgliche Rückzahlung der sich auf Grund der direkten Tarife gegenüber der Umbehandlung an der Grenze ergebenden Mehrfrachten. Die Ältesten der Kaufmannschaft von Berlin haben daher Veranlassung genommen, die preußische Staatsbahnverwaltung zu ersuchen, ihre ablehnende Haltung unter Berufung auf Art. 6 des Internationalen Übereinkommens gegenüber derartigen Erstattungsanträgen aufgeben und nach wie vor Billigkeitsgründe gelten zu lassen. Gleichzeitig ist aber, um den direkten Tarifen zu ihrer bestimmungsmäßigen Wirkung zu verhelfen, die Einführung entsprechender Kursabschläge, die der jeweiligen Kursschwankung Rechnung zu tragen hätten, in Vorschlag gebracht worden.

— **Der Kanal vom Rhein nach Hannover.** Nachdem Mitte Juli 1914 der westliche Teil dieser Wasserstraße, der Rhein-Herne-Kanal und der Lippeseitenkanal Datteln-Hamm und weiterhin dann am 16. Februar d. J. die Wasserverbindung von der Ems zur Weser (von Bevergern nach Minden) dem Betrieb übergeben worden sind, ist nun auch, wie der „Reichsanzeiger" mitteilt, die Strecke von Minden bis zur Leine in Hannover am 11. Dezember v. J. fertiggestellt worden. Der eigentliche Kanalbetrieb wird nach Wegräumung eines Querdammes im Bauamt Linden alsbald aufgenommen werden. Die Restarbeiten bis zum Endpunkt des Kanals bei Misburg werden voraussichtlich im Frühjahr vollendet sein.

— **Dank der Königin der Bulgaren an die Kriegssammlung der Eisenbahn.** Auf die Mitteilung des Staatsministers v. Breitenbach an Ihre Majestät die Königin der Bulgaren, daß für Kriegswohlfahrtszwecke, insbesondere für Versorgung der in der Front kämpfenden bulgarischen Mannschaften mit Liebesgaben aller Art, aus der Kriegssammlung der Eisenbahn der Betrag von 10 000 ℳ zur Verfügung gestellt werde, ist folgendes Telegramm eingegangen:

> Tiefgerührt durch die reiche und so willkommene Gabe, welche Euer Exzellenz mir von seiten der Kriegssammlung der Eisenbahn für unsere Kriegswohlfahrtszwecke über-

mittelten, bitte ich Sie und alle anderen großmütigen Spender, meinen aufrichtigsten und wärmsten Dank entgegenzunehmen. Eleonore.

— **Personalnachrichten.** Bei der preußisch-hessischen Staatsbahnverwaltung sind etatsmäßige Stellen verliehen: für Mitglieder der Eisenbahndirektionen dem Regierungs- und Baurat Papmeyer in Stettin und dem Regierungsbaumeister des Eisenbahnbaufachs Winkelmann in Flensburg, für Vorstände der Eisenbahn-Betriebsämter den Regierungsbaumeistern des Eisenbahnbaufachs Johannes Loycke in Erfurt, Wist in Fulda und Marais in Goslar, für Vorstände der Eisenbahn-Werkstätten- usw. ämter dem Regierungsbaumeister des Maschinenbaufachs Laubenheimer in Arnsberg (Westf.) und für Regierungsbaumeister den Regierungsbaumeistern des Eisenbahnbaufachs Otto Lorenz in Berlin und Rothmann in Cassel sowie dem Großherzoglich Hessischen Regierungsbaumeister des Maschinenbaufachs Weskott in Cassel. — Einberufen zur Beschäftigung im Staatseisenbahndienst sind die Regierungsbaumeister des Eisenbahn- und Straßenbaufachs Dr. Ing. Paul Haase bei der Eisenbahndirektion in Cöln. Albrecht Wagner bei der Eisenbahndirektion in Cassel und Erich Timpe bei der Eisenbahndirektion in Danzig.

Österreich.

— **Mitteleuropäischer Wirtschaftsverein in Österreich.** In der kürzlich in Wien abgehaltenen Generalversammlung erstattete der Vereinspräsident Ernst Freiherr von Plener den Tätigkeitsbericht. Er wies auf die Beschlüsse der Vertreter der drei mitteleuropäischen Wirtschaftsvereine von Deutschland, Österreich und Ungarn auf der im November in Wien abgehaltenen Zusammenkunft hin und führte sodann aus, ein handelspolitisches System, wie es in den beschlossenen Leitsätzen gedacht sei, erfordere einen ganz besonderen Aufbau, weil es in dieser Form noch nirgends bestehe, es erfordere aber auch eine sorgfältige Abwägung der gegenseitigen Interessen. Unsere Konzession, führte Redner aus, liegt in der Vorzugsbehandlung deutscher Waren, unsere ermäßigten Tarifsätze werden Deutschland in größerem Umfange zugute kommen, als die deutschen Vorzugszölle unserer Ausfuhr nützen werden. Hier müssen unsere berechtigten Schutzbedürfnisse berücksichtigt werden. Auf der anderen Seite wäre von beiden Mächten schon bei den Friedensverhandlungen zu erklären, daß Begünstigungen, wie sie sich gegenseitig und gegebenenfalls auch andere Nachbarstaaten gewähren werden, von der allgemeinen Regel der Meistbegünstigungen ausgenommen bleiben sollen. Hierin liegt eine Konzession Deutschlands, das einen viel größeren internationalen Handel hat als Österreich-Ungarn. Eine weitere Folge dieses handelspolitischen Auftretens gegenüber den fremden Staaten ist die Anerkennung des Grundsatzes, daß die verbündeten Staaten Handelsvertragsverhandlungen mit Dritten nur in gemeinsamem Einvernehmen führen, wobei es ganz gut denkbar ist, daß in einzelnen Fällen im gemeinsamen Einverständnis auch Bestimmungen verschiedenen Inhalts gegenüber einem Dritten getroffen werden. Unsere wirtschaftliche Annäherung an Deutschland ist um so mehr geboten, als wir nicht der Isolierung ausgesetzt sein wollen und als sich in Frankreich, England und Italien schon jetzt Bestrebungen regen, um uns von jedem größeren Handelsverkehr auszuschließen. Aber nicht bloß zollpolitischen Inhalt soll unser Verhältnis zum Deutschen Reiche haben. Mit Recht legt man dort großes Gewicht auf den Durchgangsverkehr nach dem nahen Osten und die Wege dahin führen durch Österreich-Ungarn. Wenn wir hier Erleichterungen und Begünstigungen gewähren, werden wir hierfür einen Anteil an dem dortigen Handel erlangen, wobei zur Vermeidung unliebsamer Konkurrenz die Begrenzung von Gebieten und die Kontingentierung von Waren ganz gut möglich wäre. Die in unseren Beschlüssen niedergelegten Grundsätze weisen einen praktisch gangbaren Mittelweg. Die Beschlüsse wurden zur Kenntnis der beteiligten Regierungen gebracht, deren Aufgabe es nun sein wird, alles von den verschiedenen Seiten Vorgebrachte zu erwägen. Der Vereinsvorstand hofft, durch seine Tätigkeit einen nicht unwichtigen Beitrag zur Bildung einer übereinstimmenden öffentlichen Meinung geliefert zu haben. Die Ausführungen des Freiherrn von Plener wurden mit großem Beifall aufgenommen.

Ungarn.

— **Erstreckung der Aufwendungsdauer einiger im Staatsvoranschlage für das Jahr 1914/15 den ungarischen Staatseisenbahnen gewährten Kredite.** Das ungarische Amtsblatt hat hinsichtlich jener im Staatsvoranschlage für das Jahr 1914/15 bewilligten Kredite der ordentlichen und außerordentlichen Gebarung, deren Aufwendungsdauer auf Grund der mit Gesetzartikel XII vom Jahre 1915 erteilten Ermächtigung mit Zustimmung des Obersten Staatsrechnungshofes über das Etatsjahr 1914/1915 hinaus noch auf ein Jahr, d. i. bis Ende des Etatsjahres 1915/16 (Ende Juni 1916), ausgedehnt wird, einen umfangreichen Ausweis veröffentlicht, der die ungarischen Staatseisenbahnen betreffend folgende Kredite aufführt:

A. Ordentliche Gebarung:

a) Sachliche Ausgaben. Miete und Erhaltungskosten von Amtsräumen 1 967 950 K., Verwaltungs- und Unterhaltungskosten der zum Bestande der Eisenbahnen gehörenden Gebäude 90 000 K.

b) Ordentliche Unterhaltungs- und Betriebsausgaben. 1. Bahnerhaltung und Bahnaufsicht: Unterbau 5 110 000, Oberbau 26 969 000, Hochbau 4 793 000, Schwellentränkung 5 187 000 K. 2. Bahnhof- und Zugbegleitungsdienst: Telegraphen und sonstige elektrische Einrichtungen samt deren Leitungen 870 000 K. 3. Zugförderungs- und Werkstättendienst: Erhaltung, Kassierung und Neuanschaffung von Fahrbetriebsmitteln 43 270 000 K.

c) Umgestaltungsarbeiten: 1. Bahnerhaltung und Bahnaufsicht: Umgestaltung der Sicherungs- (Signal-) Vorrichtungen und -Mittel sowie der Bahnerhaltungswerkzeuge 245 000, Umgestaltung des Unterbaues 3 128 000, Umgestaltung des Oberbaues 7 716 000, Umgestaltung des Hochbaues 1 155 500 K. 2. Bahnhof- und Zugbegleitungsdienst: Umgestaltung der Telegraphen und sonstigen elektrischen Einrichtungen 500 000, Umgestaltung der Bahnhofausrüstungsgegenstände und Vorrichtungen 3000 K. 3. Zugbeförderungs- und Werkstättendienst: Umgestaltung der Wasserleitungswerke und Wasserstationseinrichtungen 33 000. Umgestaltung der Werkstätteneinrichtungen und -mittel 60 000, Umgesaltung der Fahrbetriebsmittel 580 000 Kronen.

B. Übergangsausgaben. (Außerordentliche Gebarung.)

Vermehrung von Inventargegenständen 800 000 K.

Die für Investitionen bewilligten Kredite kommen im Ausweise nicht vor, weil deren Aufwendungsdauer über das Etatsjahr hinaus durch das Staatsrechnungsgesetz im allgemeinen geregelt ist. Mr.

— **Gesetzentwurf betreffend die Unterstützung einer Lokalbahn.** Die Alföldер Wirtschaftsbahn kämpft seit geraumer Zeit infolge Wettbewerbes mit materiellen Schwierigkeiten. Um ihr eine Erleichterung zu schaffen, hat der Handelsminister dem gegenwärtig tagenden Parlament einen Gesetzentwurf unterbreitet, laut welchem diese Lokalbahn als Straßenbahn zu verwalten ist. Die hieraus entspringenden materiellen Vorteile werden rückwirkend vom 1. Januar 1912 in Kraft treten. Die Straßenbahn wird von den Wettbewerbern (d. s. die Vereinigten Arader und Csanader Eisenbahnen) in Pacht genommen. Der Pachtschilling beträgt 80 % vom Gesamteinkommen. Der Wegfall der Transportsteuer vermindert die jährlichen Ausgaben um 61 000 K. Ferner wird die genannte Bahn auch von der Bezahlung der für die Staatsaufsicht zu entrichtenden Gebühren enthoben. Die für die Lokalbahnen genehmigten Postbeförderungsgebühren werden vom ungarischen Postärar auch in Hinkunft bezahlt, da deren Wegfall erworbene Rechte schädigen würde. Mit Rücksicht auf all die hier angeführten Begünstigungen ist das noch aufzuwendende Kapitalerfordernis dieser 97.5 km langen Straßenbahn rd. 972 000 K. Zur Deckung dieses Betrages werden Vorzugsobligationen mit einem Kurs zu 80 % ausgegeben, wodurch das frühere Aktienkapital sich auf 3 Millionen Kronen erhöhen wird. Zum Schluß sei noch bemerkt, daß der Gesetzentwurf das Heimfallsrecht der Bahn in keiner Weise berührt.

— **Staatsbahndirektor a. D. Kajetan Banovits †.** Ministerialrat Staatsbahndirektor a. D. Kajetan Banovits ist am 7. Dezember v. J. im 75. Lebensjahre gestorben. In ihm verschwindet einer der hervorragendsten Eisenbahningenieure Ungarns und einer der erfolgreichst tätigen Eisenbahntechniker, dessen Leistungen auch im Auslande bekannt und anerkannt wurden. Kajetan Banovits ist im Jahre 1841 geboren. Ursprünglich hat er bei Eisenbahnbauten mitgewirkt und wurde im Jahre 1872 der Leiter der neu gegründeten Generalinspektion für Eisenbahnbauten. Später trat er zu den Staatsbahnen über, wo er sich insbesondere mit dem Werkstätten- und dem Zugförderungsdienst befaßte. Er machte sich durch erfolgreiche Neuerungen einen Namen und wurde zum Direktor der Maschinenabteilung der Direktion der Staatsbahnen ernannt. Unter seinen zahlreichen sinnreichen Erfindungen fanden besonders das elektrische Stationssignal, das elektrische Notsignal, die elektrische Wagenbeleuchtung, die Stationssicherungseinrichtungen System Banovits und viele andere besondere Beachtung und Anwendung. Banovits war Begründer des ungarischen Königlichen Verkehrsmuseums, das eine der vollkommensten Sammlungen dieser Art ist. Als Direktor dieses Museums arbeitete er bis zu seinem Tode

an seiner Lieblingsschöpfung. Als Staatsbahndirektor hat er den Werkstätten- und Zugförderungsdienst neu geordnet. An den Eisenbahnkongressen und den Sitzungen des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen nahm er stets rege teil, seine wertvolle Mitarbeit wurde überall hochgeschätzt.

Rumänien.

— **Eingelagerte Getreidemengen für die Ausfuhr in den rumänischen Donauhäfen.** Laut amtlichen Angaben befinden sich gegenwärtig zur Ausfuhr bereit in den rumänischen Donauhäfen folgende Getreidemengen eingelagert: in Galatz 6590 t Mais, 6124 t Gerste, 70 t Hafer, 870 t Weizen und 240 t Roggen; in Braila 37 600 t Mais, 9060 t Gerste, 2770 t Hafer, 25 460 t Weizen, 1640 t Roggen, 11 940 t Weizenmehl und 9850 t Bohnen; in Corabia 180 t, in Cernavoda 180 t, in Giurgiu 2210 t, insgesamt 210 700 t. Außerdem lagern in den beiden Seehäfen: Constanza 1350 t Mais, 31 310 t Gerste, 810 t Hafer und 2850 t Weizen; in Baltschik 13 000 t Getreide. Insgesamt in allen Häfen 260 080 t.

Übrige europäische Länder.

— **Verhandlungen der Eidgenössischen Räte über den Voranschlag der Bundesbahnen für das Jahr 1916.** Die wichtigsten Zahlen des Voranschlags haben wir bereits in Nr. 94/1915 d. Ztg. gebracht. Aus den Verhandlungen sei noch folgendes wiedergegeben: Der Berichterstatter wies darauf hin, daß die durch den Krieg hervorgerufenen ungünstigen wirtschaftlichen Verhältnisse den Voranschlag stark beeinflußt hätten. Der Personen- und Güterverkehr mit dem Auslande sei sehr zurückgegangen. Fühlbar betroffen würden die Bundesbahnen auch durch den Ausfall des Durchgangsverkehrs nach dem Süden. Die Einnahmen seien bis Oktober 1915 nahezu 8 Millionen geringer als bis zu demselben Zeitpunkt des Vorjahres. Die Ausgaben seien stark gestiegen. Das Rechnungsjahr 1915 werde auch wieder mit einen namhaften Ausfall abschließen. Für 1916 seien die Vorzeichen sehr ungewiß, so daß größte Sparsamkeit geboten sei. Was das Bauwesen anlange, so sollten nur die notwendigsten Bauten ausgeführt werden. Die Zugverbindungen seien stark eingeschränkt, was begreiflicherweise vielfach Unzufriedenheit hervorrufe. Die Personalverminderungen seien nicht allein eine Folge größerer Sparsamkeit, sondern auch des Betriebsrückganges. Die Verminderung fand so statt, daß vorübergehend Angestellte allerdings entlassen wurden, fest Angestellte dagegen nicht. Der Voranschlag der Betriebsrechnung schließt mit 179 571 000 Fr. Einnahmen und mit 137 322 000 Fr. Ausgaben ab. Zur Tilgungsfrage sei zu bemerken, daß der Ausschuß die Entscheidung darüber, ob getilgt werden solle oder nicht, auf den Zeitpunkt verschoben wissen möchte, wo das ganze Ergebnis des Jahres 1915 vorliege. Es sei kein Zweifel, daß die gegenwärtige Lage der Bundesbahnen höchste Sparsamkeit erheische. Man dürfe aber nicht übersehen, daß die Bundesbahnen auf durch und durch gesunden Verhältnissen aufgebaut seien. Den leitenden Männern der Staatsbahnen müsse man für ihre umsichtige Tätigkeit Dank wissen. In den Verhandlungen wurde hervorgehoben, daß die Voraussetzungen, unter denen seinerzeit die Tilgungsfrist von sechzig Jahren aufgestellt wurde, sich durch den Krieg völlig verändert hätten. Es wäre vielleicht zu erwägen, ob der durch den Krieg erwachsende Ausfall nicht durch abzuschreibende Verwendungen gebucht und erledigt werden könnte. Bundesrat Forrer will einer Verlängerung der Tilgungsfrist nicht unbedingt widersprechen. Die Ausdehnung dürfte aber unter keinen Umständen bis zu 99 und 100 Jahren erfolgen. Man dürfe die späteren Geschlechter nicht zu sehr belasten. Der Redner benutzte die Gelegenheit, um die Erklärung abzugeben, daß die Durchsicht des Rückkaufsgesetzes in Fluß sei. Die ganze Angelegenheit hänge mit der Reorganisation des Eisenbahndepartements zusammen. Wenn da und dort die Beschleunigung der Vorlage gewünscht werde, geschehe es in der Hoffnung, es werde finanziell bei der Änderung etwas Erkleckliches herausschauen. Vor dieser trügerischen Hoffnung möchte er warnen. Es werde sich um eine Reorganisation handeln, bei der allerlei Verwaltungspunkte berührt werden müßten, so die Frage der Ersetzung der Kreisdirektionen durch Inspektionen, die Frage der Aufhebung der Kreiseisenbahnräte und Ersetzung durch eine andere Einrichtung. Der Redner bat schließlich, den Bundesrat in dieser Angelegenheit nicht zu drängen, da er infolge der außerordentlichen Verhältnisse auch mit außerordentlichen und schweren Aufgaben belastet sei. Von verschiedenen Seiten wurde über den großen Wagenmangel geklagt, der das Wirtschaftsleben der Schweiz stark beeinflußt. Man führt ihn darauf zurück, daß die Schweiz den Bahnverwaltungen der kriegführenden Länder mit Wagen aushelfen müsse, während diese Länder dagegen nicht imstande wären, die Anzahl von Wagen zu stellen, die sie verpflichtet wären, zu senden. So befänden sich zurzeit rd. 2500 Wagen im Auslande. Zur Vermehrung der Betriebsmittel fordert der Voranschlag die Anschaffung von 21 Lokomotiven, 67 Personen-, 20 Gepäck- und 490 Güterwagen.

Mit besonderer Spannung wurde den Verhandlungen über die Elektrisierung der Bundesbahnen entgegengesehen. Der Berichterstatter gab zunächst einen Überblick über den Stand der Angelegenheit und führte dann aus, daß das Einphasensystem sicherlich die größte technische Anpassungsfähigkeit besitze. Es sei auf der Lötschbergbahn praktisch durchgeführt worden und habe sich dort sehr bewährt. Dieser Versuch müsse den Bundesbahnen im allgemeinen genügen. Die Generaldirektion beabsichtige nicht, wie von einigen Seiten angenommen wurde, auf der Strecke Erstfeld-Bellinzona neue Versuche nach dieser Richtung hin anzustellen. Man wolle lediglich die zu verwendenden Lokomotivbauarten ausproben. Im Gotthardgebiet sollen Wasserkräfte für den elektrischen Betrieb erworben werden. Diese seien am Ritomsee und in Amsteg vorgesehen. Bundesrat Forrer betonte die hohe Bedeutung des elektrischen Betriebes, der die Schweiz von der Kohle des Auslandes unabhängig machen werde. Die für die Elektrisierung erforderlichen Beträge seien vom Verwaltungsrat beschlossen worden und würden nun nach und nach durch die eidgenössischen Räte bewilligt werden. Selbstverständlich müsse bald ein klarer bestimmter Beschluß über das anzuwendede System gefaßt werden. Wem stehe die Entscheidung hierüber zu? Nach den bestehenden Vorschriften der Bundesverwaltung und dem Eisenbahndepartement. Letzteres werde sich bald schlüssig werden, sobald eine Entscheidung der Generaldirektion vorliege. Den eidgenössischen Räten stehe es allerdings zu, an ihre Bewilligungen Bedingungen zu knüpfen, also auch hinsichtlich der Systemfrage. Indessen dürfte eine politische Behörde in diese technische Frage kaum eingreifen wollen. Diese Erklärung zeigt, daß die zuständigen Behörden noch keine endgültige Entscheidung zugunsten des einen oder anderen Systems getroffen haben, auch nicht geneigt sind, sich durch andere Einwirkungen zu einer Entscheidung drängen zu lassen. Die auch in deutschen Blättern wiedergegebene Nachricht, Bundesrat Forrer habe sich für die Einführung des Einphasensystems ausgesprochen, ist daher in dieser Form unzutreffend.

— **Eisenbahnpläne der italienischen Regierung in den „unerlösten" Provinzen.** Von der italienischen Grenze wird der „Pol. Korr." geschrieben: Die weit vorausgreifende Fürsorge der italienischen Regierung für die österreichischen Gebiete, die sie dem Königreich einzuverleiben wünscht, betätigt sich auch in Bezug auf das Eisenbahnwesen. Sie hat jüngst die Vornahme von Studien für die Herstellung einer direkten Eisenbahnverbindung zwischen Venedig und Grado veranlaßt, und sie fördert den Plan einer Bahn, die rund um den Gardasee gebaut werden soll. Durch diese Begünstigung des künftigen Verkehrswesens in den „unerlösten" Provinzen soll wohl der Bevölkerung die Überzeugung beigebracht werden, daß sie an der vom Kabinett Salandra verheißenen Mehrung des Reiches, so wenig auch General Cadorna zur Durchführung dieses Planes zu leisten vermag, doch nicht im geringsten zu zweifeln brauche. Kenner der Verhältnisse meinen allerdings, daß es sich nur um eine Schaumschlägerei handelt, die keinen anderen Zweck hat, als bei der Bevölkerung und dem neutralen Ausland den Anschein zu wecken, als ob sich Italien seiner Sache bereits sicher genug fühle, um an die Durchführung von derlei Projekten zu denken. (s. Nr. 98, S. 1167, Jahrg. 1915 d. Ztg.)

— **Fracht- und Verkehrsnöte in England.** Die „Köln. Ztg." schreibt: Die englischen Bahnen haben für das neue Jahr weitere Einschränkungen der Personenzüge angekündigt; ungeachtetdessen werden die Klagen über die Schwierigkeiten, denen die Verfrachter von Gütern begegnen, immer lauter. Häufig soll es vorkommen, daß Schiffe mit halber Ladung segeln müssen, weil die Bahnen durch den Verkehr für Kriegszwecke über die Maßen in Anspruch genommen sind. Zudem fehlt es an Arbeitern und Wagen, auch werfen die Verfrachter den Bahnen vor, daß ihre Beschwerden bei den Verwaltungen nicht die gebührende Beachtung finden, weil die Regierung die Bahndividenden gewährleistet hat und somit die Bahnen die Sache auf die leichte Schulter nähmen. Ihr Unwille äußert sich darin, daß die Regierung im Unterhaus ersucht werden soll, einen Ausschuß zur Untersuchung der unerhörten Verkehrsstockung zu berufen, namentlich auch wegen der nachteiligen Einwirkung auf den Ausfuhrhandel. Was den Schiffsverkehr anbetrifft, so klagt man über die fortschreitende Steigerung der Frachtsätze, die ihrerseits ebenfalls durch die gewaltige Inanspruchnahme von Schiffsraum für Kriegszwecke verursacht ist. In den letzten paar Tagen des alten Jahres stieg die Fracht für Weizen von Argentinien nach England von 124 s. auf 130 s. die Tonne; vor dem Krieg betrug dieser Frachtsatz nur 12 s. Da die Verschiffung des argentinischen Weizens nur eben erst begonnen hat, sehen die Beteiligten einer weiteren Steigerung der Frachtsätze im neuen Jahre mit Bestimmtheit entgegen.

— **Eröffnung der Semlin-Belgrader Eisenbahnbrücke.** Über diese und die dazu erforderlich gewesenen Bauten erfährt die „T. R." aus Wien vom 1. d. M. folgendes: In Gegenwart des Feldmarschalls Erzherzog Friedrich wurde am 30. Dezember durch die feierliche Einweihung der Savebrücke bei Belgrad der direkte Eisenbahnverkehr der Zentralmächte mit Bulgarien und der Türkei nach nahezu eineinhalbjähriger Unterbrechung wieder eröffnet. Dank rechtzeitiger Bereitstellung des Materials seitens unserer Kriegsverwaltung konnte schon wenige Tage nach Beginn des siegreichen Vorstoßes gegen Serbien mit dem Brückenbau begonnen werden. Da die 460 m lange Brücke im Zuge der früher bestandenen Brücke und unter Ausnützung von deren Pfeilern über die Save führt, war die Wegräumung der gesprengten Brückendecke die erste Arbeit, und, soweit sie sich auf die im Wasser liegenden Teile der früheren Decke bezog, auch eine der schwierigsten. Den Arbeitern, welche diese gefahrvolle und mühsame Arbeit in so kurzer Zeit verrichteten, gebührt demnach besonderes Lob. Beim Brückenbau waren drei österreichisch-ungarische und drei deutsche Eisenbahnkompagnien beschäftigt, welche unter Leitung des k. und k. Hauptmanns Pihera in der Arbeit wetteiferten und in kaum zwei Monaten eine der glänzendsten technischen Leistungen dieses Krieges schufen. Den braven Offizieren und Mannschaften hierfür persönlich die Anerkennung auszusprechen, war für den Erzherzog ein Grund mehr, bei der Eröffnung der Brücke anwesend zu sein. In Gegenwart des Kriegsministers und des deutschen sowie des österreichisch-ungarischen Chefs des Feldeisenbahnwesens dankte der Erzherzog nach Einweihung und Besichtigung der Brücke angesichts der von Belgrad ausgerückten Truppen den Offizieren und Mannschaften für ihre Leistungen. Der Erzherzog überreichte Auszeichnungen sowohl an österreichisch-ungarische wie an deutsche Armeeangehörige, welche sich beim Brückenbau besonders hervorgetan hatten. Auch der Chef des deutschen Feldeisenbahnwesens heftete im Auftrage seines Obersten Kriegsherrn das Eiserne Kreuz an die Brust unserer wie deutscher Offiziere und Mannschaften. Stolz darauf, ihre verdienstvollen Leistungen so gewürdigt zu sehen, marschierten die ausgerückten verbündeten Truppen gehobenen Mutes in strammster Weise in der Hauptstadt Belgrads an dem Marschall vorüber.

— **Serbische Eisenbahnwagen in Bulgarien.** Nach einer Drahtnachricht aus Sofia vom 5. d. M. wurden in den bulgarischen Eisenbahnverkehr mehr als 800 serbische Eisenbahnwagen eingestellt. Zehn Wagen mit Schriftstücken aus serbischen Ämtern trafen in Sofia ein.

— **Bulgarisch-rumänischer Durchgangsverkehr.** In der zweiten Hälfte des Dezember wurde von der Generaldirektion der bulgarischen Staatsbahnen ein Oberbeamter nach Bukarest entsendet, um mit der Verwaltung der rumänischen Staatsbahnen über die Überführung der in Saloniki lagernden für Rumänien bestimmten Waren zu verhandeln. In Saloniki befinden sich etwa 1000 Wagenladungen solcher Waren, ebenso viele Wagenladungen mit Waren befinden sich aus Österreich-Ungarn in Rumänien mit der Bestimmung für Bulgarien, und gleichfalls über 1000 Wagenladungen bulgarischer Landeserzeugnisse sollen aus Bulgarien über Rumänien nach Österreich-Ungarn befördert werden. Die gegenseitige Überführung wird in dem Maße erfolgen, als Bulgarien den Durchgang der rumänischen Waren aus Saloniki über sein Gebiet bewilligen wird.

— **Die Einstellung des Verkehrs über Adrianopel-Kuleli Burgas-Feridjik-Badoma-Oktschilar nach Saloniki.** Nach der Beschießung der Stadt und des Bahnhofes Dedeagatsch durch die vereinigte englisch-französische Flotte wurde der Verkehrssicherheit wegen der Verkehr zwischen dem östlichen und dem westlichen Netz der Balkanbahnen (also auch nach und von Saloniki) über die Zweigbahn Feridjik-Badoma geleitet. Seit Beginn des jetzigen bulgarisch-serbischen Krieges war dies der einzige Schienenweg, der den Verkehr zwischen Saloniki und Bulgarien, Rumänien und der Türkei vermittelte. Aus militärischen Gründen wurde neuerdings vorübergehend der Verkehr über den bulgarischen Teil (Feridjik-Badoma-Oktschilar) dieser Verbindungsbahn eingestellt.

— **Zugzusammenstoß bei Salamis.** Die ungarische Zeitung „Az Est" meldet aus Athen unterm 3. d. M.: Bei der Station Salamis auf der Linie Saloniki-Dedeagatsch erfolgte ein Zusammenstoß zweier englischer Militärzüge, wobei eine große Anzahl Soldaten das Leben verlor. Neun Wagen wurden gänzlich zertrümmert. In Saloniki glaubt man an einen Anschlag.

— **Zum Voranschlag der russischen Eisenbahnen für 1916.** Wie der Finanzminister über die wirtschaftliche Lage des Landes und den zu erwartenden Verkehr auf den Eisenbahnen urteilt, darüber kann man sich ein annähernd zutreffendes Bild machen, wenn man erfährt, wie er den Teil der Einnahmen aus dem Eisenbahnverkehr voranschlagt, die in Sonderheit bei dem Etat des Departements für Eisenbahnangelegenheiten vereinnahmt werden. An dieser Stelle des Reichsbudgets werden nämlich alle Einnahmen verbucht, die aus der Besteuerung des Personen- und Güterverkehrs, aus der Beteiligung des Reiches an dem Gewinnanteil aus den Reineinnahmen der Privatbahnen und aus den vertragsmäßigen Pachtzahlungen einzelner Privatbahnen für Teilstrecken der Staatsbahnen, die von ihnen betrieben werden, stammen. Andererseits fallen diesem Teil des Reichsbudgets zur Last die Zahlungen für Rechnung der übernommenen Zinsgarantie der Privatbahnen und etwaige Fehlbeträge zur Deckung der Betriebsausgaben. Wie man hieraus ersieht, wird dem vorbezeichneten Departement des Finanzministeriums der Teil der Einnahmen zugeführt, der nicht unmittelbar als Betriebseinnahme aufgefaßt werden kann, sondern der vielmehr dem Publikum, das die Dienste der Eisenbahnen in Anspruch nimmt, als Sonderleistung aufgebürdet wird, weil das Reich Geld braucht: die Steuern. Da nun aber diese Steuern zum Teil von den wirklichen, tarifmäßigen Zahlungen zur Erhebung kommen, so ergibt sich aus der Höhe der Veranschlagung dieser Steuerbeträge von selbst das Urteil, das der Finanzminister sich über den Umfang des zu erwartenden Verkehrs gebildet hat. Dieses Urteil ist nun für das Jahr 1916 wenig günstig ausgefallen. Die Veranschlagungen sehen eine Einnahme von 263 Millionen Rubel vor, d. h. 73 Millionen Rubel weniger, als sie für 1915 erwartet werden. Ob die Erwartungen aber in Erfüllung gehen werden, ist eine Frage, die der Finanzminister unberührt läßt. Der Minister weist nur, soweit der Regierungsanzeiger hierüber Mitteilung macht, darauf hin, daß der Krieg mit seiner ungünstigen Rückwirkung auf Handel und Verkehr der Anlaß für den Ausfall ist. Es ist das ja wohl ohne weiteres einleuchtend, denn in einem Lande mit so wenig entwickelter Industrie, wie es Rußland ist, das von der Außenwelt zum allergrößten Teile abgesperrt ist, muß der Rückschlag besonders empfindlich sein. Es bestätigt der Finanzminister das auch, indem er darauf hinweist, daß die 15 % Steuer, die während einer Reihe von Jahren ein starkes Anwachsen beobachten ließ, seit Beginn des Krieges stark und regelmäßig zurückgegangen ist. Ebenso sind die Steuern, die auf Grund der Allerh. Verfügung vom 27. September 1914 als zeitweilige Kriegssteuer von Personen, Gepäck und Gütern zur Erhebung gelangen, nicht gewachsen, vielmehr wird für das Jahr 1916 ein Rückgang gegen 1915 erwartet. Ein besonderer Steuerbetrag, der hier veranschlagt worden ist, ist der für Baumwolle festgesetzte von 2,50 Rubel für jedes Pud (d. i. rd. 5,40 ℳ für 16,38 kg), das zur Beförderung aufgegeben wird. Es tritt hier, wie bei allen Kriegssteuern, wiederum das Harte deutlich hervor, daß die Steuer ganz unabhängig davon, ob das Pud Baumwolle von Taschkent nach Moskau oder nur nach Namangan befördert wird, gleich hoch zur Erhebung gelangt. Aber auch diese, wegen ihrer Ungleichmäßigkeit harte Steuer gibt dem Minister wenig Hoffnung auf höhere Eingänge, obgleich der Anbau um 10 % angewachsen ist. Dazu kommt dann noch der Ausfall aus dem geringeren Gewinnanteil des Staates an den Einnahmen der Privatbahnen, der auf über 13 Millionen Rubel veranschlagt worden ist.

Kurz, es will scheinen, daß der Ausblick auf die wirtschaftliche Lage ein recht trüber ist. Es darf hierbei auch nicht übersehen werden, daß neben die vielen Ausfälle noch direkte Leistungen treten, die noch erheblich angewachsen sind. Der geringere Verkehr mit seinen geringeren Einnahmen wird einer Anzahl Eisenbahnunternehmungen nicht mehr die Möglichkeit gewähren, ihren Verpflichtungen den Inhabern der Aktien und Obligationen gegenüber nachzukommen und die fällig gewordenen Zinsen und die vorschriftsmäßige Tilgung des Kapitals zu zahlen, so daß die Staatsregierung auf Grund ihrer Garantieverpflichtung die Fehlbeträge wird zuzahlen müssen. Also — auf der einen Seite erheblich geringere Einnahmen und auf der anderen Seite eine Leistung von mindestens 12 Millionen Rubel, die zum allergrößten Teile in den vorhergehenden Jahren nicht mehr geleistet zu werden brauchte. Es sieht hiernach trübe in Rußland aus. Und das, obgleich die Zahlen gewiß dem Bedürfnis angepaßt worden sind, den Fehlbetrag, mit dem der Budgetvoranschlag abschließt, nicht gar zu groß werden zu lassen. m.

— **Der Lokomotiv- und Güterwagenbau in Rußland.** Seit Beginn des Krieges findet sich zum ersten Male in der „Torg. Prom. Gaseta" eine Mitteilung aus dem Rechenschaftsbericht der Aktien-Gesellschaft für russischen Lokomotivbau und der mechanischen Gesellschaft für 1914/15. Aus diesem Berichte ist zu entnehmen, was an dieser Stelle von Interesse ist, daß die Gesellschaft in dem abgelaufenen Geschäftsjahre für 7,7 Millionen Rubel Lokomotiven hergestellt hat. Das wäre tatsächlich eine große Leistung! Selbst wenn man in Betracht zieht, daß, nach Angabe des Berichtes, die erforderlichen Materialien eine Preissteigerung von 40 % und die Arbeitslöhne eine solche

im Durchschnitt von 10—15 % erfahren haben, wodurch sich natürlich die Herstellungskosten einer Lokomotive sehr erheblich steigern. Wie groß aber der Bedarf ist, kann daraus geschlossen werden, daß am 1. Juli 1915 der Fabrik Aufträge von zusammen 26,5 Millionen Rubel vorlagen, und daß in diesem großen Betrage noch nicht einmal die Aufträge auf Lokomotiven für das Jahr 1916 mitenthalten sind. Der Rechenschaftsbericht bemerkt dazu, daß für das Geschäftsjahr 1915/16 die Fertigstellung von Lokomotiven und anderen Fabrikaten im Werte von 16 Milionen Rubel in Aussicht genommen wird. Endlich ist wichtig, zu hören, daß die Fabrik, als neuen Zweig ihrer Tätigkeit, den Bau von Güterwagen aufgenommen, zu dem Zwecke ihre Fabrikanlagen aus- und umgebaut hat und hofft, schon 1916 Güterwagen liefern zu können. (Siehe auch unsere Mitteilung Nr. 51 Jahrg. 1915.). Wenn nun auch die Zahl der erbauten Lokomotiven sehr groß ist, wie aus den Angaben des Berichtes entnommen werden muß, so geht doch aus den Gegenüberstellungen des Geleisteten (für 7,7 Millionen Rubel) und dem Bedarf (26,5 Milionen Rubel zuzüglich der Bestellung auf Lokomotiven 1916) deutlich hervor, daß die Anlage nicht annähernd den Bedarf zu decken vermag. Wie es sich mit dem Bau von Güterwagen verhält, läßt sich aus unserer Quelle nicht entnehmen, z. Z. sind 12 000 Wagen bestellt worden. Es wird sich hier aber aller Wahrscheinlichkeit nach um die Beschaffung von Achsen und Rädern, namentlich auch von Radreifen handeln, die zu einem sehr großen Teile vom Auslande, im besonderen von Deutschland, geliefert wurden. Ob diese und außerdem die Tragfedern in Rußland ausreichend hergestellt werden können, ist eine Frage, die im Bericht nicht berührt wird. Selbstverständlich wird zu allem der Vorbehalt gemacht, daß zur Abwicklung der Arbeiten vollständige Ruhe und Vermeidung jeder Störung des Betriebes von außen her, die Voraussetzung bilde.

— **Lebensmittelsendungen für die Flüchtlinge in Moskau.** Wie die dänische Zeitung „Berlingske Tidende“ aus Moskau unterm 4. d. M. meldet, sind in den letzten anderthalb Monaten an den Polizeipräfekten von Moskau zur Versorgung der Flüchtlinge 2500 Eisenbahnwagen mit Lebensmitteln abgesandt worden, von denen bisher aber n u r 36 angekommen sind.

Fremde Erdteile.

— **Altaibahn.** Das erste Privat-Eisenbahnunternehmen, das im Gebiet der großen sibirischen Eisenbahn für den Betrieb eröffnet wurde, ist die Altaibahn. (S. d. Mitteilung in Nr. 101 Jahrg. 1915 d. Ztg.) Sie geht von Novo-Nikolajewsk, Station der Sibirischen Bahn, aus und erreicht über Barnaul Ssemipalatinsk am Irtysch 613 W. (= 654 km). Außer dieser Hauptbahn gehört der Gesellschaft noch eine Zweigbahn von Altaisk, Station der Altaibahn, nach Biisk 139 W. (= 146 km). Für den regelmäßigen Verkehr ist die Bahn am 21. November/3. Dezember v. J. eröffnet worden. Die Bahn überschreitet den Ob-Strom auf einer Brücke von 370 Faden Länge (= 789 m) in der Nähe von Novo-Nikolajewsk. Die Brücke ist gleichzeitig für den Fuhrwerk- und Fußgängerverkehr erbaut. Es ist zweifellos glücklich gewählt, daß die Privat-Unternehmung gerade mit diesem Bau in Sibirien begonnen hat, denn es wird ein fruchtbares, auch mit Viehbeständen reich gesegnetes Gebiet dem Verkehr erschlossen, so daß aller Voraussicht nach die Bahn das Anlagekapital reichlich verzinsen wird. Es kommt hinzu, daß Nowo-Nikolajewsk, dank seiner glücklichen Lage an der Sibirischen Bahn und am Ob-Strom, zu den sibirischen Städten gehört, die in wahrhaft amerikanischem Stil wachsen. Nachdem nun die Altaibahn erbaut worden ist, die bei Ssemipalatinsk den gewaltigen Irtysch erreicht und somit eine Verbindung zwischen diesen beiden großen, auf mehrere tausend Kilometer schiffbaren Strömen herstellt, wird das Wachstum gewiß noch immer weiter fortschreiten. Gerade auch der Anziehungskraft von Nowo-Nikolajewsk wird die Entwicklung des Verkehrs auf der neuen Bahn viel zu danken haben. Es ist hier zweifellos eine sehr wichtige Verkehrsstraße mitten im schweren Kriege vollendet, allerdings handelt es sich um eine Privatbahn, was natürlich ihrer Bedeutung und der Bedeutung des Ereignisses keinerlei Abbruch tut. m.

Rechtspflege.

— **Zuständigkeit der örtlichen Baupolizeibehörde in bezug auf Eisenbahnanlagen.** Der Genehmigung der Ortspolizeibehörde zur Ausführung von Eisenbahnbauwerken bedarf es in allen Fällen nicht, in welchen es sich um Interessen der Eisenbahnanlage als eigengearteter öffentlicher Transportanstalt handelt, insbesondere also, wo der Bahnkörper und dessen Anlagen in Frage kommen. In allen solchen Fällen ist eine Einwirkung der Ortspolizeibehörde vielmehr ausgeschlossen. Urteil des Oberverwaltungsgerichts vom 8. Dezember 1914. (Entscheidungen Bd. 68 S. 446.)

Durch Verfügung vom 8. Oktober 1913 gab die Polizeiverwaltung H. der Kgl. Eisenbahndirektion daselbst als Vertreterin des preußischen Eisenbahnfiskus auf, zur Ermöglichung der baupolizeilichen Prüfung und Genehmigung von drei über städtische Straßen hinweggehenden Überführungsbauten der vom Staate neu hergestellten sogenannten Verbindungsbahn die nach der Baupolizeiverordnung für die Stadt H. vom 9. Juni 1910 vorgeschriebenen Zeichnungen und statischen Berechnungen bei Vermeidung einer Geldstrafe von 100 ℳ einzureichen. Auf die vom Fiskus erhobene Klage setzte der Bezirksausschuß die Verfügung außer Kraft. Der Berufung der Polizeiverwaltung versagte das Oberlandesgericht den Erfolg.

G r ü n d e. Die angefochtene Anordnung ist eine mit den Rechtsmitteln des 4. Titels des Landesverwaltungsgesetzes vom 30. Juli 1883 angreifbare polizeiliche Verfügung. Da die Einreichung der Bauunterlagen zur Ermöglichung der baupolizeilichen Genehmigung erfolgen soll, ist die Voraussetzung für die Gültigkeit der Verfügung, daß die in Frage kommenden baulichen Anlagen, also die Bahnüberführungen über die in der Verfügung genannten Straßen, der Genehmigung durch die Polizeiverwaltung in H. unterliegen. Hierum dreht sich der Streit.

§ 20 der Baupolizeiordnung für die Stadt H. vom 9. Juni 1910 schreibt im Satz 1 vor: „Für die Ausführung von Bauten, welche auf Rechnung des Reichs-, Staats-, Provinzial- oder eines öffentlichen Kommunalverbandes von Reichs-, Staats-, Provinzial- oder Kommunalbeamten ausgeführt werden, sind alle Bestimmungen dieser Baupolizeiordnung maßgebend.“ Danach sind die in Rede stehenden, vom Staat ausgeführten Eisenbahnbauten den Vorschriften dieser Baupolizeiordnung ebenso wie die Bauten von Privatpersonen unterstellt. In § 1 A. I. a. a. O. ist bestimmt, daß die baupolizeiliche Genehmigung zu allen neuen baulichen Anlagen erforderlich ist. Zu den neuen baulichen Anlagen im Sinne dieser Vorschrift müssen schon dem Wortlaut nach, auch wenn dies nicht die Aufzählung der noch besonders als genehmigungspflichtig hervorgehobenen Bauwerke unter Ziff. 1 bis 8 daselbst ergäbe, alle Arten von Bauten, insbesondere auch Mauern, Brücken und Erdwerke gerechnet werden. Es kann daher nicht zweifelhaft sein, daß darunter auch die drei in Rede stehenden Bahnüberführungen mit ihren Erdwerken, Widerlagern und Brücken fallen. Demnach fragt sich, ob das örtliche Baupolizeirecht insoweit gültig ist, als es Eisenbahnanlagen dieser Art der Genehmigung der Ortspolizeibehörde unterwirft. Wird dies bejaht, so ist die angefochtene Verfügung gültig, im andern Falle entbehrt sie der rechtlichen Unterlage.

Unstreitig sind für die drei Bahnüberführungen die Pläne vom Minister der öffentlichen Arbeiten geprüft und genehmigt worden; sie gehören demnach zu den Eisenbahnbauten, welche nach Maßgabe eines vom Minister auf Grund des § 4 des Gesetzes über die Eisenbahn-Unternehmungen vom 3. November 1838 (G. S. S. 505) genehmigten Projekts zur Ausführung kommen. § 4 Satz 1 a. a. O. lautet: „Die Genehmigung der Bahnlinie in ihrer vollständigen Durchführung durch alle Zwischenpunkte wird dem Handelsministerium vorbehalten, ebenso sind die Verhältnisse der Konstruktion, sowohl der Bahn als der anzuwendenden Fahrzeuge, an diese Genehmigung gebunden.“ Darüber, inwieweit auf Grund dieser Vorschrift ministeriell genehmigte Eisenbahnbauten noch der Baugenehmigung der Ortspolizeibehörden unterworfen seien, hat die Anschauung der Verwaltungsbehörden und Gerichte geschwankt (vgl. die Darstellung der Entwicklung bei Eger, Handbuch des preußischen Eisenbahnrechts, Bd. 1 S. 476—481 und bei Gleim, Das Eisenbahnbaurecht, S. 173—182). Seit dem Erlasse des Handelsministers vom 11. November 1878 (abgedruckt bei Eger S. 478 Anm. 20) ist an dem Erfordernisse des ortspolizeilichen Baukonsenses für Bauten in ministeriell geprüften und vorläufig festgestellten Eisenbahnprojekten in der Praxis der Verwaltungsbehörden festgehalten worden. Dieser Ministerialerlaß ist veranlaßt worden durch das Urteil des Oberverwaltungsgerichts vom 5. September 1878 (Entsch. d. OVG. Bd. 5 S. 324 ff.), das sich mit der Entstehungsgeschichte und Auslegung des § 4 des Eisenbahngesetzes befaßt und zu dem Ergebnisse gelangt, daß es zur Ausführung eines an sich konsenspflichtigen Bauwerkes auch dann der ortspolizeilichen Genehmigung, des Baukonsenses, bedarf, wenn das Unternehmen von einer Staatsbehörde ausgeht und den Gegenstand desselben ein bereits ministeriell genehmigter Bau auf einem Eisenbahnhofe bildet. Diese Entscheidung hatte ein Bahnhofsgebäude zum Gegenstand und wurde im wesentlichen damit begründet, daß, wenn auch alle als Teile der Bahnanlage sich darstellenden Anlagen, mithin auch die Bahnhofsanlagen, der Genehmigung des Handelsministers unterlägen, doch die Motive des § 4 des Eisen-

bahngesetzes so wenig wie die ganze Tendenz des Gesetzes und am wenigsten das Gesetz selbst irgendeinen Anhalt dafür ergäben, daß durch die dem Handelsminister vorbehaltene Genehmigung der Bahnlinie in ihren Einzelheiten diejenige Prüfung hätte ausgeschlossen werden sollen, welche die Ortspolizeibehörde hinsichtlich der in ihrem Polizeibezirke zur Ausführung kommenden Bauten nach Gesetz oder Verordnung vorzunehmen berufen seien. Demnach kann die Entscheidung für die Auslegung des § 4 des Eisenbahngesetzes nur dahin verstanden werden, daß, wenn auch in dieser Vorschrift die für die Durchführung des Eisenbahnunternehmens wesentlichen Entscheidungen über die Bahnlinie in ihren Einzelheiten und die Konstruktion der Bahn der Ministerialinstanz übertragen worden seien, doch die Handhabung der für die wirtschaftlichen und bahnpolizeilichen Sicherheitsinteressen des Unternehmens weniger wichtigen — insbesondere der auf Hochbauten (Gebäude) bezüglichen — ortsbaupolizeilichen Vorschriften den Ortspolizeibehörden überlassen bleiben sollte. Damit stellt sich die Entscheidung vom 5. September 1878 auf den Boden des in ihr erwähnten Ministerialerlasses vom 7. April 1870, in welchem bestimmt wird, daß durch die vom Minister bewirkte Revision von Eisenbahnbauplänen die nach besonderen Verordnungen den betreffenden Ortspolizeibehörden zustehende Prüfung der Entwürfe für Hochbauten keineswegs entbehrlich gemacht wird, vielmehr nach wie vor zu geschehen hat. Eine ausdrückliche Beschränkung der ortspolizeilichen Genehmigung auf Hochbauten ist allerdings, obwohl die Entscheidung einen Hochbau betrifft und die Überschrift zu derselben nur vom Baukonsense für einen ministeriell genehmigten Hochbau handelt, weder in der Entscheidung selbst noch in den auf Grund derselben ergangenen Ministerialerlassen vom 11. November 1878 und 25. Mai 1898 (vgl. E.V.Bl. vom Jahre 1898 S. 187) enthalten; indessen wird im allgemeinen in der Verwaltungspraxis an dieser Beschränkung festgehalten (vgl. Gleim S. 177/178 und Fritsch, Eisenbahngesetzgebung, 2. Aufl. S. 13 Anm. 11), Dies ist wohl daraus zu erklären, daß bei Eisenbahnentwürfen andere als Hochbauten regelmäßig über den engen Rahmen, in welchem eine ortspolizeiliche Genehmigung neben der ministeriellen Genehmigung nach der Absicht der Entscheidung zugelassen werden soll, hinausgehen werden. Wie dem aber auch sein mag, jedenfalls kann aus dieser Entscheidung nicht der Schluß gezogen werden, daß sie der Ortspolizeibehörde die Befugnis habe einräumen wollen, den Bau des Bahnkörpers und der dazugehörigen Anlagen ihrer Genehmigung zu unterwerfen; denn durch eine solche Befugnis würde unzweifelhaft der Ortspolizeibehörde ein Eingriff in das ausschließlich der ministeriellen Entscheidung nach § 4 des Eisenbahngesetzes vorbehaltene Gebiet der Konstruktion der Bahn gewährt werden, und die Begründung der Entscheidung rechtfertigt nicht die Annahme, daß sie dies habe für zulässig ansehen wollen. Eine solche Annahme würde auch mit der sonstigen Rechtsprechung des Oberverwaltungsgerichts über die Abgrenzung der orts- und bahnpolizeilichen Zuständigkeit nicht in Einklang zu bringen sein.

Wie im allgemeinen und besonderen dies dem Eingriffe der Ortspolizeibehörde verschlossene Gebiet nach dem für die Eisenbahnen geltenden Rechte zu umgrenzen sei, ist in mehreren Entscheidungen des Oberverwaltungsgerichts dargelegt worden. So wird in der Entscheidung vom 28. September 1892 (Bd. 23, S. 369/376 a. a. O.) ausgeführt, daß, soweit die durch die polizeiliche Anordnung zu schützenden Interessen nicht solche der allgemeinen Sicherheit, sondern solche der Erleichterung des durch die Benutzung der Bahn als öffentliche Transportanstalt entstehenden Verkehrs sind, die Fürsorge für sie nicht mehr Aufgabe der Orts-, sondern der Bahnpolizei bildet. Ferner wird in der Entscheidung vom 31. Januar 1893 (Bd. 24, S. 222/226 a. a. O.) als über die Zuständigkeit der Ortspolizeibehörde hinausgehend jede Auflage angesehen, welche bei ihrer Erfüllung notwendig solche Verhältnisse in Mitleidenschaft ziehen und einer Abänderung unterwerfen müßte, deren Regelung gemäß § 4 des Eisenbahngesetzes an die ministerielle Genehmigung gebunden ist. In der Entscheidung vom 18. Oktober 1897 (Bd. 32, S. 341/344 a. a. O.) wird dargelegt, daß die angefochtene einen Zugang auf einem Bahnhofe betreffende ortspolizeiliche Anordnung nicht aufrecht erhalten werden könne, weil dieser Zugang den Interessen der Eisenbahnunternehmung und des die Eisenbahn benutzenden Publikums diene und für die Wahrnehmung dieser Interessen lediglich die Bahnpolizeibehörde in Betracht komme. Die in Bd. 42, S. 215 und Bd. 43, S. 227 abgedruckten Entscheidungen handeln von dem Verlangen der Ortspolizeibehörde nach Verbreiterung von Wegen, die unter Bahnüberführungen hindurchgehen. Dort wird ausgeführt, daß nach § 4 des Eisenbahngesetzes eine Veränderung des zweifellos tatsächlich einen Bestandteil der Eisenbahnanlage bildenden Unterführung nicht ohne Zustimmung des Ministers der öffentlichen Arbeiten erfolgen könne, daß insbesondere der Bahnkörper einer Veränderung erst dann unterzogen werden dürfe, wenn sich der Minister über die zu erteilende Genehmigung schlüssig gemacht habe, und daß bei der vom Minister vorzunehmenden Prüfung neben den eisenbahnpolizeilichen Gesichtspunkten auch die übrigen öffentlichen Interessen zu berücksichtigen seien.

Aus dieser Rechtsprechung ist zu entnehmen, daß eine Einwirkung der Ortspolizeibehörde bei Eisenbahnanlagen überall dort als ausgeschlossen angesehen worden ist, wo es sich um Interessen der Eisenbahnanlage als besonderer, eigengearteter, öffentlicher Transportanstalt gehandelt hat und insbesondere wo der Bahnkörper und dessen Anlagen in Frage gekommen sind. Für den Bahnkörper einschließlich der gesamten Gleis- und sonstigen Anlagen (Brücken, Viadukte und sonst in denselben fallenden Bauwerke) kann der Natur der Sache nach eine Einwirkung der Ortspolizeibehörde in Handhabung des örtlichen Baurechts deshalb nicht zugelassen werden, weil hier die wirtschaftlichen und bahnpolizeilichen Sicherheitsinteressen von so vorwiegender Bedeutung sind, daß hierüber dem mit der Wahrung dieser Interessen betrauten Staatsorgane, das heißt dem Minister der öffentlichen Arbeiten, unbedingt die letzte Entscheidung zustehen muß (vgl. Gleim S. 174). Die Ortspolizeibehörden würden auch in der Regel gar nicht in der Lage sein, die für die baupolizeiliche Genehmigung dieser Eisenbahnanlagen in Betracht kommenden Fragen technischer Natur sachgemäß zu beurteilen. Demnach kann § 4 des Eisenbahngesetzes nicht dahin ausgelegt werden, daß der Gesetzgeber die Unterwerfung des Bahnkörpers mit den dazu gehörigen Anlagen unter die Bestimmungen des örtlichen Baupolizeirechts über die Genehmigung von Bauten durch die Ortspolizeibehörden zugelassen habe.

Der gegenteilige Standpunkt der beklagten Polizeiverwaltung findet weder in der von ihr hierfür angezogenen Entscheidung vom 5. September 1878 noch in der sonstigen Rechtsprechung des Oberverwaltungsgerichts eine Stütze. Daß die hier in Frage kommenden drei Bahnüberführungen mit ihren Widerlagern und Brücken wesentliche Bestandteile des Bahnkörpers sind, unterliegt keinem Zweifel und ist auch unbestritten. Daraus folgt, daß die Baupolizeiordnung für H. vom 9. Juni 1910, insoweit sie eine baupolizeiliche Genehmigung durch die Ortspolizeibehörde für Anlagen dieser Art vorschreibt, ungültig ist und die angefochtene Verfügung, die ihre einzige Stütze in diesen Bestimmungen der Baupolizeiordnung sucht, der rechtlichen Grundlage entbehrt. Htze.

Amtliche Mitteilungen der Geschäftsführenden Verwaltung.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.

Die am 23. Dezember 1915 dem öffentlichen Verkehr übergebene 4,616 km lange Strecke Somorja-Uszor — im Betriebe der Königlich ungarischen Staatseisenbahnen — ist den Vereinsbahnstrecken zugerechnet worden.

Ab- und Zurechnung einer Vereinsbahnstrecke.

Die bisher im Betriebe der Königlich bayerischen Staatseisenbahnen stehende 1,638 km lange Strecke Grenze bei Kreuzwertheim-Wertheim ist am 1. Januar d. J. in den Betrieb der Großherzoglich badischen Staatseisenbahnen übergegangen. Infolgedessen ist diese Strecke vom genannten Tage ab von den Vereinsbahnstrecken der Königlich bayerischen Staatseisenbahnen ab- und denen der Großherzoglich badischen Staatseisenbahnen zugerechnet worden.

Wiedereröffnung der Station Kevevára-Dunapart.

Königlich ungarische Staatseisenbahnen. Die an der Lokalbahnstrecke Versecz-Kubin gelegene und gesperrt gewesene Station mit beschränktem Verkehr Kevevára-Dunapart ist am 15. November 1915 für den Gesamt- Militärpersonen- und Güterverkehr, sowie für die an Militärbehörden aufgegebenen Zivilgüter eröffnet worden.

Rundschreiben der Geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. III 141/1915 vom 22. Dezember 1915 an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend die Vereinszeitung — Jahrgang 1916 — (abgesandt am 30. Dezember 1915).

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Güterverkehr.

Elsaß-Lothringisch-Luxemburgisch-Bayerischer Gütertarif.

I. Die bisherigen Entfernungen und Frachtsätze für Wertheim bleiben trotz der Betriebsänderung der Strecke Wertheim-Wertheim (Mitte Main) vorläufig noch in Geltung.

II. Ab 3. Januar 1916 wird die Reichsbahnstation Scharrachbergheim (OR) in den Tarif aufgenommen.

Die Tarifentfernungen werden gebildet durch Anstoß von 26 km an die Entfernungen für Straßburg Hbf.

München, den 3. Januar 1916. (39)
Tarifamt der K. B. Staatseisenbahnen r d. Rh.

Süddeutsch-Österreichischer Verkehr: hier Eilgutverkehr zwischen Asch und Wien bezw. Krakau.

Die Gültigkeit der in der Vereinszeitung Nr. 3 vom 10. Januar 1914 veröffentlichten Frachtsätze wird bis 31. Dezember 1916 verlängert.

München, den 4. Januar 1916. (38)
Tarifamt der K. Bayer. St.-E.-B. r. d. Rh.

Staats- und Privatbahn-Güterverkehr, Teil II, Heft C 2.

Mit Gültigkeit vom 15. Januar 1916 wird die Station Egeln (Dir.-Bez. Magdeburg) als Versandstation in die Ausnahmetarife 3 e, 3 f, 3 h für Steinsalz und 3 g und S 10 für Stein- und Siedesalz einbezogen. Wegen der Höhe der neuen Ausnahmefrachtsätze wird auf die den Ausnahmetarifen 3 e, 3 f, 3 g und 3 h beigegebene Frachtentabelle hingewiesen. Die Frachtsätze des Ausnahmetarifs S 10 sind von den beteiligten Güterabfertigungen zu erfahren.

Magdeburg, den 4. Januar 1916. (41)
Königliche Eisenbahndirektion.

Staats- und Privatbahn-Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 10. Januar 1916 bis auf weiteres, längstens für die Dauer des Krieges wird der Ausnahmetarif S 18 d für frische Seefische dahin ergänzt, daß den frischen Seefischen bei Aufgabe in Stückgutsendungen frische (grüne) Heringe bis 20 vom Hundert des Reingewichts eines Packstückes beigegeben werden können. Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbureau, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 5. Januar 1916. (50)
Königliche Eisenbahndirektion.

Ausnahmetarif für Strohstoff, Strohzellstoff, feucht, usw. — Tfv. 2 III y.

Vom 10. Januar 1916 ab gilt der Ausnahmetarif auch im Durchgangsverkehr über die bayerischen Strecken.

Berlin, den 5. Januar 1916. (49)
Königliche Eisenbahndirektion.

Badisch-Pfälzischer und Bayerisch-Pfälzischer Güterverkehr.

Die von uns auf 1. Januar 1916 angekündigte Tarifmaßnahme für die Station Wertheim wird nicht durchgeführt. Der bayerisch-pfälzische Tarif enthält also nach wie vor die Entfernungen für Wertheim mit gewissen pfälzischen Stationen.

Karlsruhe, 5. Januar 1916. (48)
Gr. Generaldirektion der Staatseisenbahnen.

Adriatisch-Deutscher Verkehr (Verkehr mit Sachsen).
Adriatisch-Norddeutscher Eisenbahnverband.
Südösterreichisch-Ungarisch-Deutscher Güterverkehr.

Tarife, Teil II.
Erstreckung von Tarifmaßnahmen.

Die Gültigkeit der Kundmachung 855 in Nr. 36 dieses Blattes vom 8. Mai 1915 wird bis auf Widerruf, längstens bis 1. Februar 1917 erstreckt.

Der Widerruf wird spätestens mit Ende des Krieges erfolgen.

Wien, am 3. Jänner 1916. (44)
K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft namens der beteiligten Verwaltungen.

Direkter Österreichischer und Ungarischer Levanteverkehr über Triest und Fiume seewärts (nach Hafenplätzen der Levante).

Tarife, Teil II,
Erstreckung von Tarifmaßnahmen.

Die Gültigkeit der Kundmachung 1148 in Nr. 50 dieses Blattes vom 30. VI. 1915 wird bis auf Widerruf, längstens bis 1. Februar 1917 erstreckt.

Der Widerruf wird spätestens mit Ende des Krieges erfolgen.

Wien, am 3. Jänner 1916. (43)
K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft, namens der beteiligten Verwaltungen.

Südösterreichisch-Ungarisch-Bayerischer Grenzverkehr.

Tarif, Teil II.
Erstreckung von Tarifmaßnahmen.

Die Gültigkeit der Kundmachung 2148 in Nr. 87 dieses Blattes vom 7. XI. 1914 (geändert mit der Kundmachung 106 in Nr. 5 dieses Blattes vom 16. I. 1915) wird bis auf Widerruf, längstens bis 1. Februar 1917, erstreckt.

Wien, am 3. Januar 1916. (42)
K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft, namens der beteiligten Verwaltungen.

Westböhmisch-Tirol-Vorarlberger Eisenbahnverband.

Tarif, Teil II, Heft 2 vom 1. März 1911. Erstreckung von Tarifmaßnahmen.

Die Gültigkeit der amtlichen Bekanntmachung (394) in Nr. 16 dieser Zeitung vom 24. Februar 1915 wird bis auf Widerruf, bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens bis 1. Februar 1917 erstreckt.

Wien, am 3. Jänner 1916. (46)
K. k. österr. Staatsbahnen, namens der beteiligten Verwaltungen.

Österreichisch-Lindauer Güterverkehr.

Tarif, Teil II vom 1. Jänner 1911. Erstreckung von Tarifmaßnahmen.

Die Gültigkeit der amtlichen Bekanntmachungen

(393) in Nr. 16 dieser Zeitung vom 24. Februar 1915 und
(1198) in Nr. 52 dieser Zeitung vom 7. Juli 1915

wird bis auf Widerruf, bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens bis 1. Februar 1917 erstreckt.

Wien, am 3. Jänner 1916. (47)
K. k. österr. Staatsbahnen, namens der beteiligten Verwaltungen.

---

2. Verdingungen.

Verdingung der Lieferung von 650 Abspannkonsolen, 1500 Ankerhaken, 1500 Strebenschrauben, 11 500 Isolatorenstützen, 4050 Isolatorenträger, 133 500 Porzellanisolatoren, 319 800 kg verzinktem Eisendraht, 70 000 kg verzinktem Stahldraht und 80 000 m Telegraphenkabel. Die Verdingungsunterlagen können bei unserer Hausverwaltung, Kaiser-Friedrich-Ufer 3 hierselbst, eingesehen oder von derselben gegen porto- und bestellgeldfreie Einsendung von 1 ℳ 50 ₰ in bar **(nicht in Briefmarken)** bezogen werden. Die Angebote sind versiegelt und mit der Aufschrift: **„Angebot auf Lieferung von Telegraphenbaumaterialien“** versehen **bis zum 29. Januar 1916, vormittags 10½ Uhr,** dem Zeitpunkt der Eröffnung, porto- und bestellgeldfrei an uns einzureichen. **Ende der Zuschlagsfrist 17. Februar 1916, nachmittags 6 Uhr.**

Cöln, den 3. Januar 1916. (45)
Königliche Eisenbahndirektion.

Verdingung von 18 200 qm klarem Glas und 7900 Glasglocken für den Eisenbahndirektionsbezirk Cöln. Die Verdingungsunterlagen können bei unserer Hausverwaltung, Kaiser Friedrich-Ufer 3, hier, eingesehen oder von derselben gegen portofreie Einsendung von 70 ₰ — mit Gasglockenzeichnung 1,20 ℳ — in bar (nicht in Briefmarken) bezogen werden. Angebote sind versiegelt und mit der Aufschrift: „Angebot auf die Lieferung von klarem Glas usw.“ versehen, bis zum 19. Januar 1916, vormittags 10½ Uhr, dem Zeitpunkt der Eröffnung, porto- und bestellgeldfrei an uns einzureichen. Ende der Zuschlagsfrist 18. Februar 1916, nachmittags 6 Uhr.

Cöln, im Dezember 1915. (37)
Königliche Eisenbahndirektion.

Verdingung von Kleineisen.

229 t Oberbauschrauben,
231 t Schwellenschrauben,
160 t Hakennägel,
297 t Klemmplatten.

Verdingungsunterlagen liegen bei unserer Materialienverwaltung hierselbst zur Einsicht aus und können von dieser Dienststelle gegen Einsendung von 50 ₰ bezogen werden.

Angebote sind verschlossen und mit entsprechender Aufschrift bis zum 19. d. Mts., vormittags 11 Uhr, dem Zeitpunkt der Öffnung, an uns einzureichen.

Schwerin (Meckl.), 2. Januar 1916. (40)
Großherzogliche General-Eisenbahndirektion.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Eisenbahndirektions-Präsident a. D. v. Mühlenfels in Berlin.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins

Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nummer 4. 12. Januar 1916. LVI. Jahrgang.

Inhalt:

Ladevorschriften für Eilgut.
Eisenbahnpläne in Holland.
Betriebsergebnisse der Großherzoglich Mecklenburgischen Friedrich-Franz-Eisenbahn im Betriebsjahr 1914/15.
Opfer der Eisenbahnunfälle in den Vereinigten Staaten von Amerika.
Nachrichten.
Deutschland: Der Balkanzugverkehr. — Der Neubau des Bahnhofes Friedrichstraße. — Ein neuer Schlafwagenlauf. — Betriebskoeffizient — Betriebszahl. — Ermäßigte Tarifsätze nach rumänischen Hafenplätzen. — Güterverkehr nach Russisch-Polen. — Nachträgliche Anweisungen für Sendungen nach den besetzten feindlichen Gebieten. — Der Verkehr auf dem Rhein-Herne-Kanal. — Verein Deutscher Maschinen-Ingenieure. — Tätigkeit der Berliner Handelskammer im Jahre 1915. — Exzellenz Graepel. — Personalnachrichten.
Österreich: Große Mehreinnahmen der österreichischen Staatsbahnen. — Vorschriften für das Verhalten bei Schneefällen. — Der Güterverkehr zwischen Österreich-Ungarn, Deutschland und den Balkanstaaten. — Maßnahmen gegen den Mißbrauch mit begünstigten Frachtbriefen. — Pappeplomben statt Bleiplomben im Staatsbahnverkehr. — Regierungsverhandlungen über die Einfuhr oberschlesischer Kohle. — Elbe-Umschlagverkehr in Aussig. — Weihnachtsfeier im Genesungsheim für kriegsverletzte Eisenbahner in Grinzing. — Illustrierter österreichischer Reisekalender. — Generalinspektor Rother †.
Ungarn: Auszeichnungen.
Übrige europäische Länder: Die Pariser Stadt- und Untergrundbahn. — Die deutsch-österreichisch-ungarische Wirtschaftsannäherung in der französischen Presse. — Die Eisenbahn Kuleli-Burgas-Adrianopel. — Verkehrs- und Tarifvorschriften (V. T. V.) für die Beförderung von Personen, Gepäck und Leichen auf den im Militärbetriebe befindlichen Eisenbahnen des östlichen Kriegsschauplatzes. — Ankauf von Heizmaterial durch den russischen Staat. — Der russische Reichshaushalts-Ausschuß. — Verbindung Rußlands mit der Murmanküste und Archangelsk. — Amtliche russische Bestechung.
Fremde Erdteile: Direkter Eisenbahn- und Wasserverkehr von Wladiwostok zum europäischen Eisenbahnnetz.
Rechtspflege.
Amtliche Bekanntmachungen.

Ladevorschriften für Eilgut.

Der Eilgutverkehr hat auf allen deutschen Eisenbahnen in den letzten Jahrzehnten außerordentlich zugenommen. An die Beförderungsleistungen der Eisenbahnen wurden und werden infolgedessen hinsichtlich des Eilgutverkehrs ganz besondere Anforderungen gestellt, denen sich die Eisenbahnen durch entsprechende Organisation des Beförderungsdienstes bis jetzt im allgemeinen gewachsen zeigten. Es ist jedoch nicht zu verkennen, daß das starke Anschwellen des Eilgutverkehrs manche Erscheinungen hervorrief, die den Eisenbahnen unerwünscht sein müssen. Der Eilgutverkehr beeinflußt überall dort, wo er durch Personenzüge bedient wird, den Fahrplan und die fahrplanmäßige Durchführung der Züge ungünstig. Die Aufenthaltszeiten auf den Stationen mußten zum Teil wegen des Eilgutes verlängert werden; sie reichen aber vielfach für die Bewältigung eines Eilgutspitzenverkehrs trotzdem nicht aus, so daß selbst bei weitgehender Berücksichtigung des Eilgutverkehrs im Fahrplan Verspätungen, die durch die Abwicklung des Eilgutdienstes entstehen, nicht zu den Seltenheiten gehören.

Insbesondere die preußische Staatsbahnverwaltung hat zur Bekämpfung dieser unerfreulichen Erscheinungen die Einrichtung von besonderen „Eilgüterzügen" in ziemlich weitgehendem Umfang als geeignetes Mittel angewendet. Zweifellos werden hierdurch die verkehrsdienstlichen Aufgaben der Personenzüge vermindert und ihre fahrplanmäßige Durchführung gefördert. Die Abfertigung von Eilgüterzügen rechtfertigt sich jedoch im allgemeinen wohl nur in sehr verkehrsreichen Gebieten, wo die genaue Einhaltung des Fahrplanes eine unbedingte Notwendigkeit darstellt und die starke Belegung der Strecke eine möglichst schnelle Beförderung der Personenzüge erheischt; denn Eilgüterzüge gehören bei der geringen Auslastungsmöglichkeit nicht zu den Zügen, die eine billige Beförderung gewährleisten. Tatsächlich wird der Eilgutverkehr auch in Preußen zu einem erheblichen Teil mit Personen- und Güterzügen bedient, was bei den süddeutschen Verwaltungen die Regel bildet.

Es wirft sich daher die Frage auf, ob nicht die Eilgutbeförderung auch auf andere Weise vom wirtschaftlichen und verkehrsdienstlichen Standpunkt der Eisenbahnen aus verbessert werden könnte. Während die Beförderung des Frachtstückgutes von den Eisenbahnen eine bis ins einzelne gehende Regelung erfahren hat, ist dies beim Eilstückgut nicht in demselben Umfange geschehen. Die deutschen Eisenbahnverwaltungen haben sich im allgemeinen damit begnügt, Verzeichnisse über die Kurswagen für Eilgut und über die Züge, die Eilgut befördern, aufzustellen. Sie haben es aber in der Regel den Stationen überlassen, wie sie im einzelnen die Beförderung durchführen wollen. Ganz naturgemäß haben nun die Stationen, dem Grundsatz der „möglichst schleunigen Beförderung" folgend (G.-B.-V. Heft 1, § 44, Abs. 1), das Gut mit der nächsten Beförderungsgelegenheit abgehen lassen, ohne Rücksicht darauf, ob das Gut dadurch wirklich die schnellste und wirtschaftlich beste Beförderung erhält oder nicht. So kommt es, daß bei der gegenwärtigen Regelung ein Gut, das nur auf eine geringe Entfernung hin zu befördern ist, nicht selten in einen Eilgutkurswagen verladen wird, der seiner Bestimmung nach den Fernverkehr zu bedienen hat, und daß Eilgüter, die auf große Entfernungen zu befördern sind, Kurswagen beigeladen werden, die eigentlich nur für die Bedienung des Nahverkehrs eingerichtet sind. Die Folge ist eine Vermehrung der Umladungen und eine Erschwerung des Ladegeschäfts auf den Unterwegsstationen. Die sich hieraus ergebenden betrieblichen Schwierigkeiten sind ohne weiteres klar.

Diesen Unzuträglichkeiten kann erfolgreich dadurch begegnet werden, daß in weitgehendem Umfang der Lade-zwang für Eilstückgut eingeführt wird. Für jede Station oder für eine Gruppe von Stationen sind Vorschriften darüber aufzustellen mit welchem Eilgutkurswagen (Ek) die Eilgüter im einzelnen Fall zu befördern sind. Dadurch wird bewirkt, daß die Eilgüter nicht mehr mit dem Ek von der Station abbefördert werden, der als erster nach der Aufgabe des Gutes die Station berührt, sondern mit dem Kurswagen, der nach

genauer örtlicher Prüfung das Gut auf dem wirtschaftlichsten Wege innerhalb der Lieferfristen der Bestimmungsstation zuführt

Die Ladevorschriften für Eilstückgut wären unter Leitung der Direktionen von den Verkehrsämtern (Inspektionen) im wesentlichen nach folgenden Grundsätzen aufzustellen:

1. Für jedes Gut besteht Ladezwang, d. h. das Gut darf nur in den Ek verladen werden, der nach den Ladevorschriften der Station zur Beförderung von Gut nach der fraglichen Bestimmungsstation zu dienen hat. Das „Verschieben" des Gutes nach Umladestationen ist damit verboten. 2. Bei Aufstellung der Ladevorschriften ist auf die Einhaltung der Lieferfristen Rücksicht zu nehmen. Die Lieferfristen sind aber anderseits auch auszunützen. 3. Der Nahverkehr ist vom Fernverkehr scharf zu trennen.

Bei Beachtung dieser Grundsätze würde wohl eine wirtschaftlichere und geordnetere Beförderung des Eilstückgutes zu erreichen sein. Umladungen würden erspart, das Ladegeschäft auf den Stationen wesentlich erleichtert. Klagen des Publikums über etwa eintretende Verschlechterungen in der Schnelligkeit der Beförderung könnte unschwer mit dem Hinweis auf die Lieferfristen und auf die Möglichkeit der Beförderung als Expreßgut und als beschleunigtes Eilgut begegnet werden.

Eine vollständige Trennung des Nahverkehrs vom Fernverkehr dürfte zunächst zu einer wesentlich wirtschaftlicheren Gestaltung der Beförderung des Eilgutnahverkehrs führen. Für das Nahgut würde auch bei stärkstem Verkehr eine 2 malige tägliche Bedienung genügen. Die eine Bedienung hätte ungefähr um den Mittag oder den frühen Nachmittag zu erfolgen (durch einen Personenzug oder Güterzug), die zweite Bedienung während der Nacht durch einen Güterzug. Die Nächte sind für die Eilgutbeförderung im Nahverkehr bisher zu wenig ausgenützt worden. Vielfach kommt das Gut bei unnötig schneller Beförderung mit Personenzügen zu einer Zeit auf der Bestimmungsstation an, in der es dem Empfänger gar nicht mehr ausgehändigt werden kann. Eine solche Beförderung ist unwirtschaftlich; sie belastet die Eisenbahn, ohne dem Versender oder Empfänger irgend welche Vorteile zu gewähren. Dort wo der Nahverkehr nur schwach ist, kann Verladung im Packwagen stattfinden. Die Packwagen der Personenzüge sind leider in vielen Fällen nicht ausgenutzt. Da die Reisenden der Personenzüge im allgemeinen nur Handgepäck mit sich führen, hat der Packwagen seine ursprüngliche Bestimmung verloren. Er dient jetzt in erster Linie dem Expreßgut- und dem Milchverkehr, wird aber auf diese Weise nur selten raumvoll. Diese Unwirtschaftlichkeit ließe sich vermeiden, wenn die Packwagen, soweit möglich, auch für den Eilgutverkehr herangezogen würden. Was nun unter Nahverkehr begrifflich zu verstehen ist, entscheiden im großen ganzen die Umstände des einzelnen Falles. Im allgemeinen wird sich sagen lassen daß unter Nahverkehr in diesem Sinne nur der Verkehr zu verstehen ist, der sich ohne Umladung des Gutes durch Beförderung in demselben Wagen und mit demselben Zuge abwickeln läßt. Die kilometrische Entfernung spielt sonach hierbei keine ausschlaggebende Rolle. Eine Abgrenzung gegen den Fernverkehr wird sich in der Praxis leichter finden lassen, als dies theoretisch möglich ist.

Der Eilgutfernverkehr wäre mit besonderen Kurswagen zu bedienen. Doch wäre in der Beförderung strenger als bisher zwischen dem Fernverkehr auf weite und dem Fernverkehr auf mittlere Entfernungen zu unterscheiden. Für den Fernverkehr auf weite Entfernungen wären, soweit ein Bedürfnis besteht und die Ausnützung der Wagen gesichert ist, eigene Kurswagen einzurichten. Die Kurswagen (Fernkurswagen) hätten die Aufgabe, den Eilgutverkehr zwischen den großen deutschen Verkehrszentren zu bedienen. Zuladungen und Entladungen würden nur auf den großen Unterwegsstationen zuzulassen sein. Aber auch dort nur, soweit nicht für besondere Verkehrsbeziehungen eigene Kurswagen vorgesehen sind.

Der Fernverkehr auf mittlere Entfernungen wäre wieder durch besondere Kurswagengruppen zu besorgen (Durchgangskurswagen). Ihre Aufgabe wäre, die Verbindung der Eilgutumladestationen (Knotenpunkte) unter einander herzustellen, ferner den Umladestationen die umzuladenden Güter zuzuführen und sie von dort abzufahren. Von der Beförderung mit Durchgangskurswagen wären auszuschließen alle Güter, die mit Fernkurswagen und die mit Nahkurswagen zu befördern sind.

Die äußere Gestaltung der Ladevorschriften würde keinen erheblichen Schwierigkeiten begegnen. Da sie in der Regel für jede Station besonders aufzustellen wären, ergibt sich allerdings eine große Vielheit örtlicher Ladevorschriften. Angesichts der Wichtigkeit des erreichbaren Zwecks wird jedoch die zu leistende Arbeit in Kauf genommen werden können und müssen. Wie schon erwähnt, wird es nicht Sache der Eisenbahndirektionen sein, die Eilgutladevorschriften selbst zu bearbeiten. Hierzu gehört eine genaue Prüfung und Kenntnis der örtlichen Verhältnisse, so daß am zweckmäßigsten wohl den Verkehrsämtern (Inspektionen) die Bearbeitung der Eilgutladevorschriften übertragen würde. Selbstverständlich müßte die Regelung des Kurswagenlaufs und die Überprüfung der von den Verkehrsämtern (Inspektionen) aufgestellten Ladevorschriften den Direktionen überlassen bleiben; denn der Beförderungsdienst verträgt eine Dezentralisation seiner Geschäfte nicht.

Die Ladevorschriften könnten handschriftlich nach folgendem Formblatt hergestellt werden:

Eilgutladevorschriften für die Station . . . .

Eilgüter für die Station (Strecke)	sind zu verladen in die Ek
A—N (Nahverkehr)	Ek 120, 203
O—R (Nahverkehr)	Ek 29, 432
S Ort und Übergang Richtung 1, 2, 3	Ek 143, 762, 842
S Übergang Richtung 4, 5	Ek 16, 52, 104
T Ort und Übergang	Ek 18
U, V, W (Fernverkehr)	Ek 201 Würt.

Es ist ja wohl ersichtlich, daß diese Skizze das schwierige Problem der Beförderung des Eilstückgutes nicht mit einem Hieb restlos zu lösen vermag. Aber darauf macht diese Aufzeichnung auch gar keinen Anspruch. Sie will vielmehr in erster Linie anregen, die Frage von neuem zu prüfen und, wenn möglich, zu praktischen Versuchen ermutigen. Sollte dies gelingen, so wäre der Sache schon allein dadurch genügend genützt.

Daß diese Anregungen auch ihre Schattenseiten haben ist nicht zu verkennen. Ihre Durchführung wird wahrscheinlich auf einzelnen Strecken eine etwas größere Zahl von Wagen erfordern, als bisher im Eilstückgutverkehr verwendet wurden. Dieser Nachteil wird aber mehr als ausgeglichen durch die Ersparungen im Betrieb, im Umladedienst und nicht zum letzten im Reklamations- und Ermittlungsdienst; denn schwerlich wird zu zweifeln sein, daß durch eine bessere Ordnung des Eilgutverkehrs auch die Zahl der Unregelmäßigkeiten (Verschleppungen, Beschädigungen, Verluste) abgemindert werden kann.

Eisenbahnpläne in Holland.

Den Schwerpunkt des holländischen Eisenbahnnetzes bildet Utrecht, dessen verhältnismäßig moderner und großzügig angelegter Hauptbahnhof einen ganz erheblichen Verkehr aufzuweisen hat. Abgesehen von der Linie Utrecht-Herzogenbusch und der für Utrecht Zentralbahnhof weniger wichtigen Linie der Holländischen Eisenbahn-Gesellschaft (HSM.-Linie): Utrecht-Hilversum-Amsterdam kommen hier folgende Linien in Betracht. Von Süden her kommt die Staatsbahnstrecke von Emmerich-Arnheim über Maarn-

Bunnik; die Linie gabelt sich in Utrecht in die beiden Strecken nach Breukelen-Amsterdam und nach Gouda-Rotterdam und -Haag. Die durchgehenden von Arnheim kommenden Züge werden in Utrecht entsprechend den beiden Richtungen geteilt, bei der Lage der Strecken gestaltet sich der Verkehr naturgemäß ganz einfach. Anders liegen die Verhältnisse dagegen bei der Zentralbahnlinie Amersfoort-Utrecht, die von Norden her in den Bahnhof Utrecht einläuft. Die durchgehenden Züge dieser Linie müssen nun wieder in nördlicher Richtung den Bahnhof verlassen, und zwar werden die von Leeuwarden und Groningen-Zwolle kommenden Zentralbahnzüge ebenfalls in Utrecht nach den beiden Richtungen Amsterdam und Gouda geteilt, während die nicht so zahlreichen von Rheine-Apeldoorn kommenden HSM.-Züge ungeteilt nach Rotterdam weiterlaufen. Die durchgehenden Amersfoorter Züge müssen somit sämtlich in Utrecht Kopf machen und dazu noch zum großen Teil in zwei Teile getrennt werden. Dazu kommt, daß die Strecke Amersfoort-Utrecht weiter noch sehr stark in Anspruch genommen wird durch die Züge der abzweigenden Nebenbahnen nach Zeist und Baarn. Der Verkehr auf diesen beiden Linien ist namentlich im Sommer sehr stark, es besteht hierfür auch ein an den Hauptbahnhof unmittelbar anschließender Vorortbahnhof. Eine weitere Schwierigkeit für den Betrieb ergibt sich daraus, daß die Linie Utrecht-Amersfoort mit ihrem außerordentlich starken Verkehr in der Nähe von Utrecht die oben genannte HSM.-Linie Utrecht-Hilversum-Amsterdam in der Ebene kreuzt. Da auch diese Strecke an der Stelle einen erheblichen Schnellzugsverkehr aufzuweisen hat, liegt die Schwierigkeit für die beiden Linien auf der Hand.

Alle diese Mängel sollen nun mit einem Schlage durch den Bau einer neuen Linie Utrecht-Amersfoort behoben werden, und zwar soll die neue Strecke im Gegensatz zur alten von Utrecht aus nach Süden gehn, zunächst bis Bunnik die Staatsbahnlinie nach Arnheim benutzen und dann von da aus selbständig bis kurz vor Amersfoort laufen und hier in die alte Zentralbahnlinie münden. Gleichzeitig soll auf der Strecke Utrecht-Bunnik ein neues Gleispaar gelegt werden, das lediglich den Schnellzugsverkehr von Utrecht nach Arnheim und Amersfoort aufnehmen soll. Hierdurch wird nicht nur das Kopfmachen der Amersfoorter Züge in Utrecht vermieden, sondern auch die alte Amersfoorter Linie von dem gesamten Schnellzugsverkehr befreit und gleichzeitig für die Züge der neuen Linien die Kreuzung mit der HSM.-Linie aufgehoben. Da auch die Länge der beiden Strecken Amersfoort-Utrecht im wesentlichen gleich ist, ergeben sich die betrieblichen Vorteile des Neubaus von selbst.

Eine weitere Entlastung des Bahnhofs Utrecht soll durch den Bau zweier Anschlußlinien zur besseren Bedienung des Güterbahnhofs Maarn (in der Nähe von Bunnik an der Strecke nach Arnheim) erfolgen. Die eine Linie soll die neue Strecke Amersfoort-Utrecht direkt mit Maarn verbinden, während eine zweite Linie von Houten (Strecke Utrecht-Herzogenbusch) nach Maarn führen soll. Damit wird erreicht, daß die sämtlichen Güterzüge der Strecken von Amersfoort und Herzogenbusch den Bahnhof Utrecht nicht mehr zu berühren brauchen. — Die Ausführung der Pläne hat die Zentralbahn in die Hand genommen.

Weiter bilden die Eisenbahnanlagen in Amsterdam den Gegenstand eines Gesetzentwurfs, der augenblicklich der holländischen Zweiten Kammer vorliegt. Der umfangreiche weitere Ausbau der westlichen Hafenanlagen durch die Stadt Amsterdam bedingt den Bau weiterer Zufahrtslinien zu dem gesamten Hafengebiet. Augenblicklich haben die sämtlichen in Amsterdam mündenden Linien nur eine Verbindung mit dem Hafen, die HSM.-Linien (von Haarlem, Alphen, Zaandam und Amersfoort) direkt, die Linie der Staatsbahn-Betriebsgesellschaft (SS.-Linie) von Utrecht nur durch die Kurve vom Bahnhof Weesper Poort aus. Es soll nunmehr eine Ringbahn um die Stadt gebaut werden, die nicht nur die einzelnen Linien unter sich verbindet, sondern ihnen auch eine neue, weit bessere Verbindung zu den Hafenanlagen verschafft. Die neue Linie soll ihren Ausgangspunkt südöstlich des an der HSM.-Ostbahn Amsterdam-Amersfoort liegenden Bahnhofs Watergraafsmeer nehmen und von dort aus in südwestlicher Richtung um die Stadt gehen, die Staatsbahnlinie Amsterdam-Utrecht nördlich von Duivendrecht kreuzen und sodann in einem Bogen nach Norden über die Strecke Amsterdam-Haarlem führen und dort in der Nähe von Sloterdijk in die bestehenden Anlagen münden. Die Staatsbahnlinie von Utrecht wird durch eine besondere, von Duivendrecht aus nach Nordwesten führende Linie an die Ringbahn angeschlossen werden, und zwar wird die Ringlinie von dem Treffpunkt dieser beiden Strecken bis zur Mündung bei Sloterdijk einen viergleisigen Ausbau erhalten. Im übrigen erfolgt der Ausbau zweigleisig. An der viergleisigen Strecke wird der Grund und Boden für einen später anzulegenden Personenbahnhof sofort erworben. Durch eine weitere Kurve soll die Ringbahn auch in der Richtung nach Hilversum an die Linie Amsterdam-Amersfoort angeschlossen werden. Die Kosten für diese Anlagen, die auf 8 Millionen Gulden geschätzt sind, trägt der Staat; hierzu kommen die Grunderwerbskosten von 1 Million Gulden, die die Stadt Amsterdam übernehmen soll. Ferner beabsichtigt die Holländische Eisenbahn-Gesellschaft ihre Linie Amsterdam-Haarlem direkt mit der Ringbahn zu verbinden, während die Staatseisenbahn-Betriebsgesellschaft bei Duivendrecht (Linie Utrecht-Amsterdam) einen großen Rangierbahnhof anlegen und diesen auch in der Richtung nach Watergraafsmeer-Amersfoort an die Ringbahn anschließen will.

Dr. O.

Betriebsergebnisse der Großherzoglich Mecklenburgischen Friedrich-Franz-Eisenbahn im Betriebsjahr 1914/15.

Am 1. März 1890 sind die zur Großherzoglich Mecklenburgischen Friedrich-Franz-Eisenbahn vereinigten, seit dem 1. Januar 1889 auf Staatsrechnung betriebenen Privatbahnen in staatliche Verwaltung übergegangen. Die mecklenburgische Staatsbahnverwaltung hat deshalb am 1. März 1915 auf ein 25jähriges Bestehen zurückblicken können. Die Betriebslänge der dem öffentlichen Verkehr dienenden vollspurigen Eisenbahnen ist im Berichtsjahre unverändert geblieben und betrug am Ende des Betriebsjahres 1914/15 = 1094,3 km; hiervon sind 95,3 km zweigleisige, 357,5 km eingleisige Hauptbahnen und 641,5 km Nebenbahnen. Die Betriebslänge der dem öffentlichen Verkehr dienenden Kleinbahnen betrug wie im Vorjahre 83,2 km, davon waren 67,8 km voll- und 15,4 km schmalspurig. Außerdem waren noch vorhanden 7,2 km öffentliche und 30,9 km nicht öffentliche Anschlußbahnen, 42 km Eisenbahnfährlinie und 5,6 km Kraftwagenlinie. Zur Unterhaltung und Erweiterung der baulichen Anlagen wurden im Berichtsjahre an neuen Oberbaumaterialien eingebaut: 7246 Stück = 102 452 laufende Meter breitfüßige Schienen, 173 Zungenvorrichtungen zu einfachen und Kreuzungsweichen, 154 einfache und 40 Doppelherzstücke, 158 118 kieferne Querschwellen und 5853 kieferne Weichenschwellen. Zur Bewältigung des Verkehrs waren am Ende des Berichtsjahres an eigenen Fahrzeugen vorhanden: 279 Lokomotiven, 528 Personenwagen, 153 Gepäckwagen und 4216 Güterwagen. Gegen das Vorjahr hat sich die Zahl der Lokomotiven um 11, die der Personenwagen um 20 und die der Lastwagen um 222 vermehrt. Das Ladegewicht der vorhandenen eigenen Lastwagen betrug 55 894 t, gegen das Vorjahr mehr 3325 t. An Fahrzeugen für schmalspurige Kleinbahnen waren außerdem noch 7 Lokomotiven, 22 Personenwagen, 5 Gepäck-, 15 Güterwagen und 32 Kippwagen vorhanden. Die eigenen Lokomotiven legten im Berichtsjahr auf eigener Bahn 6 567 738 und auf fremder Bahn 72 958 Nutzkilometer zurück; an Wagenkilometern wurden auf eigener Bahn von eigenen und fremden Wagen 182,5 Millionen geleistet gegen 188 Millionen im Vorjahre. Die Ergebnisse der Kleinbahnen sind hierbei nicht berücksichtigt.

Die aus dem Personen- und Gepäckverkehr erzielte Einnahme betrug im Berichtsjahre 8 737 746 ℳ gegen 9 802 089 ℳ des Vorjahres, mithin im Berichtsjahre 1 064 343 ℳ weniger. Die Verminderung der Einnahmen um fast 11 % ist darauf zurückzuführen, daß der Personenverkehr infolge des

Kriegszustandes vom August bis Oktober 1914 auf einzelne Militärlokalzüge beschränkt war und sich erst nach und nach wieder hob. Der Hauptausfall entfällt daher auf diese Monate. Auf ein Kilometer durchschnittlicher Betriebslänge berechnet, betrug die Einnahme aus dem Personen- und Gepäckverkehr 7 421 ℳ (1913: 8325 ℳ) und, auf 1000 Achskilometer der Personen- und Gepäckwagen zurückgeführt, 98 ℳ gegen 103 ℳ im Vorjahre. Die Einnahmen aus dem gesamten Güterverkehr haben im Berichtsjahre 12 954 596 ℳ (— d. i. 54,78 % der Gesamteinnahme —) gegen 11 998 980 ℳ im Vorjahre betragen, mithin im Berichtsjahre mehr 955 616 ℳ. Diese Mehreinnahme um rund 8 % ist in der Hauptsache durch die außerordentlich starken Militärtransporte während der Kriegsmonate veranlaßt. Der Einnahmeausfall aus dem Eil- und Frachtverkehr war infolge Einstellung und Beschränkung des Güterverkehrs in den ersten beiden Kriegsmonaten bedeutend, die Einnahme aus dem Güterverkehr hat aber in der übrigen Zeit eine erhebliche Steigerung erfahren, die um so höher zu veranschlagen ist als für alle landwirtschaftlichen Erzeugnisse, Dünge- und Futtermittel sowie für alle Ein- und Ausfuhrartikel erhebliche Frachtermäßigungen während der Kriegszeit gewährt worden sind. Von Einfluß war auch der Umstand, daß der Ein- und Ausfuhrverkehr von und nach neutralen Ländern über die Ostseehäfen infolge Sperrung der Nordseehäfen gestiegen war. Auf ein Kilometer der durchschnittlichen Betriebslänge zurückgeführt, beträgt die Einnahme aus dem Güterverkehr 11 002 ℳ (1913: 10 190 ℳ) und auf 1000 Achskilometer der Güterwagen berechnet 141 ℳ gegen 131 ℳ im Vorjahre. Die auf eine beförderte Tonne durchschnittlich entfallende Einnahme für Eilgut, Expreßgut, Stückgut und gewöhnliches Frachtgut einschließlich Leichen, Militärgut, Vieh und frachtpflichtiges Dienstgut berechnet sich auf 3,07 ℳ (1913: 2,74 ℳ), die Einnahme auf ein zurückgelegtes Tonnenkilometer durchschnittlich auf 4,55 ₰ gegen 4,26 ₰ im Vorjahre. Die Gesamteinnahme betrug, ausschließlich der Ergebnisse des Fährbetriebes, 23 648 908 ℳ, das sind 32 131 ℳ mehr als im Vorjahre. Auf ein Kilometer Betriebslänge zurückgeführt, haben die Einnahmen im Berichtsjahre 20 085 ℳ betragen, wovon aufkamen: aus dem Personenverkehr 7421 ℳ oder 36,95 %, aus dem Güterverkehr 11 002 ℳ oder 54,77 % und aus sonstigen Quellen 1662 ℳ oder 8,28 %. Die Gesamtausgaben haben im Berichtsjahre erheblich zugenommen; sie sind gegenüber dem Vorjahre um 1 432 177 ℳ gestiegen und beliefen sich auf 19 665 876 ℳ. Auf ein Kilometer durchschnittlicher Betriebslänge zurückgeführt, berechnen sie sich auf 16 702 ℳ (1913: 15 485 ℳ), wovon auf die persönlichen Ausgaben 6914 ℳ = 41,40 % und auf die sachlichen Ausgaben 9788 ℳ = 58,60 % entfallen. Der Überschuß der Betriebseinnahmen über die Betriebsausgaben ergab 3 983 032 ℳ gegen 5 383 078 ℳ im Vorjahre. Die Gesamtausgaben betrugen 83,16 %, im Vorjahre 77,21 % der Gesamteinnahmen. Setzt man von der Gesamtausgabe die besonderen Ausgaben für erhebliche Erweiterungen und Neubeschaffungen, soweit es sich nicht um Ersatz handelt, ab, so stellt sich das Verhältnis der Ausgaben zu den Einnahmen, die Betriebszahl, auf 77,86 % (72,70 % im Vorjahre).

Das Anlagekapital der im Eigentum des Landes befindlichen Eisenbahnen belief sich am Ende des Jahres 1913/14 auf 151 942 842 ℳ und am Ende des Berichtsjahres 1914/15 auf 155 918 880 ℳ. Darnach sind in 1914/15 für Erweiterung und Verbesserung der Bahnanlagen sowie für Vermehrung der Fahrzeuge 3 976 038 ℳ aufgewendet worden. Mit Rücksicht darauf, daß die Betriebszeit der im Laufe des Rechnungsjahres 1914/15 gemachten Aufwendungen nur auf 6 Monate zu rechnen ist, ergibt sich als durchschnittliches Anlagekapital Ende des Berichtsjahres die Summe von rund 153 931 000 ℳ und eine Verzinsung des Anlagekapitals durch den Betriebsüberschuß von 4 058 476 ℳ (einschließlich 75 444 ℳ aus dem Fährbetriebe) mit 2,64 % (im Vorjahre 3,61 %). Würden von den Betriebsausgaben die Beträge für erhebliche Erweiterungen und Neubeschaffungen, soweit es sich nicht um Ersatz handelt, abgesetzt, so verzinste sich das Anlagekapital mit 3,45 % gegenüber 4,32 % im Vorjahre.

Opfer der Eisenbahnunfälle in den Vereinigten Staaten von Amerika.

In der Gesamtzahl der tödlichen Unfälle nehmen, was die Häufigkeit anlangt, im Gebiete der Vereinigten Staaten die Eisenbahnunfälle die erste Stelle ein. Die dortigen furchtbaren Verluste an Menschenleben infolge von Eisenbahnunfällen lassen sich, wie Dr. Ernst Schulze in einer dieser bedeutsamen Frage gewidmeten Untersuchung (Archiv f. Eisenbahnwesen, Jahrgang 1915, Heft 6) ausführt, nur mit den Verlusten großer Kriege der neuesten Zeit vergleichen. Beträgt doch z. B. nach seinen Mitteilungen, die sich auf die Zahlen der amtlichen Statistik des Bundesverkehrsamtes stützen, die Gesamtzahl der in den 20 Jahren von 1888 bis 1907 von den Eisenbahnen Getöteten annähernd 153 000, die der Verletzten etwa 1 041 500.

Das merkwürdigste und für europäische Verhältnisse am meisten befremdende an dieser bedauerlichen Erscheinung ist, daß während sich die Eisenbahnunfälle in den Ländern Europas, ganz besonders in Deutschland, in der Regel als Zugzusammenstöße, Entgleisungen, beim Rangieren u. dgl. ereignen, in den Vereinigten Staaten jährlich Tausende von Menschen ihr Leben verlieren, weil sie die Eisenbahngleise unvorsichtig überschreiten oder gar die Gleisspur als Verkehrsweg für Fußgänger betrachten. Das letztere hängt zum Teil mit dem Mangel an brauchbaren Landstraßen zusammen, die erst seit jüngster Zeit, nicht zum wenigsten aus Interesse für das stark sich ausbreitende Kraftwagenwesen angelegt werden. Wenn man also schnell und einigermaßen trockenen Fußes vorwärts kommen will, benutzt man vorwiegend und, namentlich im Westen der Vereinigten Staaten, fast regelmäßig als Fußweg die Eisenbahn. Im Berichtsjahr 1911/12 wurden annähernd 5300 Personen beim Überschreiten von Eisenbahngleisen getötet. Im ganzen wurden in den vorhergegangenen 20 Jahren 181 380 Menschen getötet oder verletzt nicht infolge von Unfällen im Zuge oder im Eisenbahndienst, sondern weil sie sich auf dem Gleise befanden, wo sie nichts zu suchen hatten. Für das Berichtsjahr 1911/12 berechnet der Verfasser als tägliche Opfer dieser Unvorsichtigkeit 14 Tote und 14 Verletzte. In den 10 Jahren von 1901 bis 1910 sind nicht weniger als 13 000 Kinder unter 14 Jahren und 20 000 junge Leute zwischen 14 und 21 Jahren auf den Eisenbahngleisen getötet oder verletzt worden. Die Eisenbahnverwaltungen der Vereinigten Staaten haben, wie der Verfasser zu diesen gewaltigen Zahlen bemerkt, bisher noch keine ernsthaften und durchgreifenden Schritte zur Beseitigung dieser sinnlosen Menschenopfer auf den Schienen ergriffen.

Allerdings sind in den Vereinigten Staaten auch im eigentlichen Bahnbetriebe die Unfallziffern erschreckend hoch. Hier werden für das Jahr 1910 rund 2800 Tötungen und 82 400 Verletzungen, für 1907 sogar rund 11 840 Tötungen und 111 000 Verletzungen angegeben. Aus der amtlichen Unfallstatistik läßt sich u. a. die Tatsache herleiten, daß die Ziffer der Eisenbahnunfallverletzten schneller gewachsen ist als die der Gesamtbevölkerung. In den Jahren von 1890 bis 1910 ist die letztere nur um die Hälfte gewachsen, während sich die Zahl der von den Eisenbahnen Getöteten fast verdoppelt, die der Verletzten sogar mehr als verdreifacht hat. Nach den Einzelheiten der Eisenbahnunfallstatistik gehört der Beruf eines Eisenbahnbediensteten in den Vereinigten Staaten zu den gefahrvollsten Berufen der Welt. Ein Fachmann hat berechnet, daß dort im Berichtsjahre 1902/03 von je 1000 Eisenbahnbediensteten 43,5, dagegen beispielsweise in England 11,8, in Deutschland nur 2,4 verletzt worden sind. Getötet wurden von je 10 000 Eisenbahnbediensteten in den Vereinigten Staaten 26,1, in England 13,3, in der Schweiz 8,2 und in Deutschland 7,4. Hiernach ist die Ziffer der Verletzten in den Vereinigten Staaten ungefähr 18 mal so hoch, die der Getöteten beinahe 4 mal so hoch als in Deutschland. Ebenso weisen die Vereinigten Staaten unter den Ländern mit großem Eisenbahnbesitz die bei weitem höchste Ziffer getöteter und verletzter Reisender auf. Von welchem Gesichtspunkte man die vorliegende Frage auch betrachten möge, in jedem Falle ergibt sich für die Vereinigten Staaten eine bei weitem höhere Eisenbahnunfallziffer als für jedes andere Kulturland.

Die Hauptursache der hohen Unfallziffer für die Eisenbahnbediensteten und die Reisenden ist nach Ansicht des Verfassers darin zu suchen, daß unter der so großen Schnelligkeit der Entwicklung des Eisenbahnwesens in den Vereinigten Staaten die Gediegenheit der Bauausführung wie die Möglichkeit späterer Verbesserungen zu sehr leiden mußte. Nach Untersuchungen der Bundesregierung waren von 31 Entgleisungen im Jahre 1912 14 unmittelbar oder mittelbar durch schlechte Gleisbeschaffenheit verursacht worden. In einem besonderen Falle ergab sich, daß in der Nachbarschaft der Unfallstelle nicht weniger als 906 Schwellen verdorben waren. Außerdem hat noch heutigestags die überwiegende Mehrzahl der nordamerikanischen Eisenbahnen nur ein Gleis. Sobald eine Mehrbelastung des Verkehrs eintritt, sind zunächst Zugverspätungen, dann Eisenbahnunfälle die Folge.

Eine weitere Ursache der hohen Unfallziffern liegt in der Beibehaltung der Straßenkreuzungen in der Bahnebene. So soll es z. B. im Staate Neuyork noch beinahe 8000 Punkte geben, an denen Eisenbahnen von öffentlichen Straßen in Schienenhöhe gekreuzt werden. Tödliche Unfälle oder schwere Verletzungen an Eisenbahnübergängen sind demnach fast alltäglich und trotz der Bemühungen einzelner Staaten, die Eisenbahnen auf dem Wege der Gesetzgebung zur Abhilfe zu zwingen, liegen in dieser Beziehung die Verhältnisse in Nordamerika noch geradezu trostlos.

Gar keine Aufmerksamkeit aber hat man der anfangs erwähnten Frage der Benutzung der Eisenbahngleise außerhalb der

Straßenkreuzungen zugewendet. Nach den Gesetzen einiger Staaten kann zwar das unbefugte Überschreiten der Gleise mit Geld- oder Gefängnisstrafe geahndet werden. Doch ist hier weder von irgendwelcher Gleichmäßigkeit zwischen den Einzelstaaten die Rede, noch besteht eine Gewähr dafür, daß der Übertreter auch wirklich verurteilt wird. Die Richter sind allzusehr geneigt, ihn unbestraft zu lassen. Der Amerikaner könne eben, wie der Verfasser hinzufügt, gewöhnlich nicht von der Anschauung abkommen, daß auch dann, wenn man ihn im Interesse seines eigenen Lebens von einer Handlung abhält, ein unerträglicher Eingriff in seine persönliche Freiheit erfolgt.

Der Kampf der Bundesregierung gegen die furchtbaren Eisenbahnunfallziffern ist anscheinend fast vergeblich, zumal die Eisenbahngesetzgebung im wesentlichen noch immer in den Händen der Einzelstaaten liegt. Viele Eisenbahngesellschaften haben sich nach unserer Quelle jedem Versuch, sie zur Einführung von Schutzvorrichtungen zu zwingen, die sie bezeichnenderweise einen „unwirtschaftlichen Luxus" nennen, scharf widersetzt. Im allgemeinen pflegten die nordamerikanischen Eisenbahngesellschaften alle kostspieligen Ausgaben für die Erhöhung der Sicherheit ihrer Angestellten und der Reisenden abzulehnen, da sie vor allem auf hohe Gewinne bedacht seien. Es ist fast unbegreiflich, wie der Verfasser hierzu mit Recht bemerkt, daß man diese sinnlose Verschwendung von Menschenleben dem Privatinteresse der Eisenbahnaktionäre gestattet.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Der Balkanzugverkehr** beginnt von Berlin und München am Sonnabend, den 15. Januar, und von Konstantinopel am Dienstag, den 18. Januar.

— **Der Neubau des Bahnhofes Friedrichstraße** soll so gefördert werden, daß noch in diesem Jahre mit dem Bau der Bahnhofshalle, für die rund 10 Millionen Mark bewilligt worden sind, begonnen werden kann. Die Mitglieder der Königlichen Eisenbahndirektion Berlin Oberbaurat Suadicani und Geh. Baurat Schwartz haben die Pläne ausgearbeitet. Die Schwierigkeiten bei diesem gewaltigen Bau liegen hauptsächlich darin, daß der Betrieb des höchst verkehrsreichen Bahnhofes nicht eine Minute während des Baues unterbrochen werden darf, daß der Baugrund nicht zu den besten gehört, daß ein Kellergeschoß, welches bisher nicht vorhanden war, für wichtige Zweige des Verkehrs geschaffen werden und daß auf die künftige Verkehrsentwickelung mit Rücksicht auf die geplanten und die schon im Bau begriffenen Schnellbahnen Rücksicht genommen werden soll. Das ausgedehnte Kellergeschoß wird mehrere Küchen für den Wirtschaftsbetrieb der Wartesäle, große Vorratsräume sowie Wasch- und Ankleidezimmer, Haarpflegeräume usw. umfassen, die teils elektrisch, teils durch Sonnenlicht von außen beleuchtet werden. Der Keller wird umfangreiche Räume für den Gepäckverkehr enthalten. Zu diesem Zwecke sind mehrere Aufzüge an den Enden der 250 bezw. 190 m langen Bahnsteige vorgesehen. Ebenso wie bei dem alten Bahnhof Friedrichstraße plant man auch jetzt wieder, sämtliche Gleise möglichst mit einem Bogen zu überspannen und nicht nur die oberen Flächen sondern auch die Wände mit Glas zu bedecken, um recht viel Licht und Luft Einlaß zu gewähren. Die Empfangsräume und Wartesäle werden eine gediegene neuzeitige Einrichtung mit weitgehenden Verbesserungen aufweisen und dadurch schon dem Reisenden zeigen, daß der Bahnhof Friedrichstraße einen der Mittelpunkte des Berliner Verkehrs bildet.

— **Ein neuer Schlafwagenlauf** ist im Schnellzugverkehr zwischen Berlin und der Schweizer Grenze eingerichtet worden. Die D-Züge 204/2 bezw. 1/203 verkehren bekanntlich nicht bis Basel, sondern nur bis zur Grenzstation Weil-Leopoldshöhe. (Abfahrtszeiten von Berlin, Anhalter Bhf. 9.53 abends, von Weil-Leopoldshöhe 5.04 nachm.). Für die ganze Strecke kostet die Bettkarte in erster Klasse 13 ℳ, in zweiter 11 ℳ.; es werden aber auch Bettkarten für Teilstrecken ausgegeben, nämlich: Berlin-Frankfurt a. M. zu 10 bezw. 8 ℳ., Naumburg-Weil-Leopoldshöhe 11 ℳ bezw. 8,50 ℳ und Naumburg-Frankfurt a. M. 8 ℳ bezw. 5,50 ℳ. Die Zusatzkarte Frankfurt a. M.-Weil-Leopoldshöhe kostet für beide Klassen 3 ℳ. — Im Anhang II der Bestimmungen über den Schlafwagenverkehr auf den deutschen Bahnen ist übrigens jetzt das „Internationale Reisebureau" gestrichen worden; es heißt jetzt überall „Reisebureau der Schlafwagen-Gesellschaft".

— **Betriebskoeffizient — Betriebszahl.** Hierüber teilt die „Zeitschr. d. Allg. Deutschen Sprachvereins" in ihrer Januar-Nummer folgendes mit: Der „Betriebskoeffizient" spielt im Eisenbahnwesen eine große Rolle, und bei den Beratungen des Eisenbahnhaushalts in unsern Landtagen hallt es dauernd wider vom Betriebskoeffizienten. Bereits früher ist in unsrer Zeitschrift (1909 Sp. 125 und 187) dafür als deutsche Bezeichnung „Betriebskostenzahl" vorgeschlagen worden, ein freilich etwas langer, aber immerhin bezeichnender Ausdruck. Denn der Betriebskoeffizient bedeutet eine Zahl, die das Verhältnis der Betriebseinnahmen zu den Gesamtausgaben ausdrückt, eine Verhältniszahl also, die einen Wertmesser für die Wirtschaftlichkeit der Betriebsführung abgibt. „Der Betriebskoeffizient des letzten Jahres beträgt 68" soll heißen: „Die Betriebsausgaben haben im letzten Jahre 68 v. H. der Gesamteinnahmen betragen". Auf Ersuchen des preußischen Ministers der öffentlichen Arbeiten, der „Wert darauf legt, mit dem Deutschen Sprachverein Hand in Hand zu gehen", hat sich dann eine Anzahl sach- und sprachkundiger Mitglieder mit der Frage der Verdeutschung befaßt und dem Minister verschiedene Vorschläge unterbreitet. Das erfreuliche Ergebnis ist in dem nachstehenden, an den Vorsitzenden des Vereins gerichteten Schreiben vom 22. November 1915 enthalten: „Dem Allgemeinen Deutschen Sprachverein sage ich für seine Bemühungen um Verdeutschung des Wortes „Betriebskoeffizient" besten Dank. Nach den Ausführungen in dem gefälligen Schreiben vom 14. v. M. habe ich meine Bedenken gegen das schon mehrfach gebrauchte Ersatzwort Betriebszahl fallen lassen und die mir unterstellten Behörden angewiesen, dieses Ersatzwort fortan allgemein für Betriebskoeffizient zu gebrauchen. v. Breitenbach."

Wir hatten diese dankenswerte Entscheidung bereits in Nr. 93 S. 1105, Jahrg. 1915, mitgeteilt.

— **Ermäßigte Tarifsätze nach rumänischen Hafenplätzen.** Im rumänisch-deutschen Eisenbahnverbande bestehen besonders ermäßigte Transitfrachtsätze für die an der Donau gelegenen rumänischen Hafenstationen sowie für die Seehafenstation Constanza, die nur im Rückvergütungswege angewandt werden. Für die Vorlage der Frachterstattungsgesuche galt bisher die Bestimmung, daß sie binnen zwei Monaten vom Tage der Weiterbeförderung von den rumänischen Hafenstationen auf dem Wasser an gerechnet, bei der Verwaltung der Empfangsbahn einzureichen waren. Da hiernach nur für eine Verkehrsrichtung vorgesorgt war, während die Transitsätze in beiden Richtungen gelten, hat die geschäftsführende Verwaltung des oben genannten Verbandes auf Veranlassung der Ältesten der Kaufmannschaft von Berlin eine entsprechende Ergänzung der betreffenden Bestimmungen bewirkt.

— **Güterverkehr nach Russisch-Polen.** Die Ältesten der Kaufmannschaft von Berlin machen zur Vermeidung von Weiterungen, insbesondere Transportverzögerungen, darauf aufmerksam, daß Privatgutsendungen, die einem Ausfuhrverbot unterliegen, die schriftliche Ausfuhrbewilligung des Reichsamtes des Innern, ferner Privatgutsendungen die statistischen Anmeldescheine für die Ausfuhr mit den gesetzlichen Stempelmarken beizugeben sind. Für zollpflichtige Güter ist der Zoll auf der Versandstation zu hinterlegen, da der Absender tarifmäßig nicht nur die Fracht und Nebengebühren bis zur Grenze, sondern auch den Zoll zu bezahlen hat.

— **Nachträgliche Anweisungen für Sendungen nach den besetzten feindlichen Gebieten.** Um wiederholt vorgekommenen Umgehungen von Ausfuhrverboten, die für Militärgut und Privatgut für die Militärverwaltung nicht gelten, künftig vorzubeugen, ist, wie die Ältesten der Kaufmannschaft von Berlin erfahren, eisenbahnseitig die Durchführung nachträglicher Anweisungen zur Aushändigung derartiger ursprünglich an deutsche Truppenteile gerichteter Güter an Privatpersonen ohne Vorlage einer Ausfuhrbewilligung des Reichsamtes des Innern verboten.

— **Der Verkehr auf dem Rhein-Herne-Kanal.** Der „Köln. Ztg." entnehmen wir hierüber folgendes: Der Rhein-Herne-Kanal, der unmittelbar vor Ausbruch des Weltkrieges mit einigen Umschlagplätzen in Benutzung genommen werden konnte und bis Ende des Jahres 1914 einen Gesamtumschlag von rund 650 000 t erreichte, wovon auf Kohlen rund 371 000 t entfielen, hat sich im abgelaufenen Jahre überraschend gut entwickelt. Nachdem inzwischen die vorgesehenen Häfen und Verladestellen bis auf einige völlig ausgebaut sind, hat der Kanalumschlag im Laufe des Jahres eine mit jedem Monat mehr wachsende Bedeutung gewonnen und die Erwartungen übertroffen. Der Gesamtverkehr für das Jahr 1915 stellt sich auf etwa 3,3 Millionen Tonnen, wovon auf Kohlen, Koks und Briketts im Verkehr zur Rhein-

wasserstraße 2 140 000 t entfallen. Der Hauptzweck dieses wichtigen Kanalweges, zur Entlastung des Eisenbahnverkehrs im Ruhrgebiet beizutragen, dürfte erst dann recht in die Erscheinung treten, wenn die heute noch bestehenden Schwierigkeiten in der ausreichenden Beschaffung von für diese Kanalfahrt geeigneten Schiffsgefäßen im Laufe der Zeit verschwinden und auch der Schleppverkehr von und zum Rhein eine angemessen schnelle Beförderung der Fahrzeuge gewährleistet, woran es bisher häufig gefehlt hat. Wie sich der Kanal in der Zeit stärkern Frostes bewähren wird, bleibt abzuwarten. Bei der ersten, nicht lange dauernden Frostzeit, Ende November, mußte schon nach wenigen Tagen mit einer Fahrteinstellung gerechnet werden, weil die Kanalstrecke eine schnelle Eisbildung zeigte und auch die Schleusenöffnungen dadurch behindert wurden. Die drohenden Störungen wurden durch rechtzeitig einsetzenden Witterungsumschlag beseitigt. Dadurch, daß der Wasserstand der Schleuse I unmittelbar durch die Ruhr bewirkt wird, wirkt der Wasserstand der Ruhr bei einer Hochflut insoweit ungünstig auf die Kanalfahrt ein, als bei einem Wasserstand über 6,30 m am Ruhrorter Pegel, entsprechend einer Pegelhöhe von 10,10 m hinter Schleuse I, der Wasserzulauf aus der Ruhr die zwischen Schleuse I und II liegende Kanalstrecke soweit aufstaut, daß die den Kanal überquerende Eisenbahnbrücke in der Nähe der Teerverwertung (Loostraßenbrücke) nur noch eine Durchfahrt von 4,15 m hohen Fahrzeugen zuläßt. Das besagt, daß bei einem Steigen des Wassers über 10,10 m am Pegel hinter Schleuse I die Kanalfahrt als geschlossen zu betrachten ist, weil dann die 3,85 m hohen Schlepper der Kanalverwaltung die vorerwähnte Brücke ohne Gefahr nicht mehr durchfahren können. Das Verschleppen auf dem Kanal hat sich nach Wiederaufhebung des versuchten Pendelverkehrs wieder gebessert, dagegen ist immer noch über eine zu lange Fahrtdauer zu klagen, verursacht durch die überaus großen Aufenthalte vor den Schleusen. Die Schleuse I vermag an kurzen Wintertagen im höchsten Falle nur achtmal zu schleusen, entsprechend einer Höchstleistung von je 16 Fahrzeugen für die Ein- und Ausfahrt, so daß bei einem stärkern Andrang Aufenthalte unvermeidlich sind. Durch diese geringe Leistung der Hauptschleuse wird die weitere Entwicklung des Kanalverkehrs wesentlich beeinflußt, sogar völlig in Frage gestellt, solange nicht die dringend notwendige zweite Schleuse zur Ruhr gebaut wird.

— **Verein Deutscher Maschinen-Ingenieure.** In der am 30. November 1915 unter dem Vorsitz des Wirklichen Geheimen Rats Dr. Ing. Wichert abgehaltenen Versammlung machte der Vorsitzende die Mitteilung, daß die Norddeutsche Wagenbau-Vereinigung auch für das Jahr 1916 wiederum dem Verein den Betrag von 5000 ℳ überwiesen hat.

Regierungs- und Baurat Höfinghoff, Berlin sprach über: „Metallersparnis und Ersatzbaustoffe im Lokomotivbau". Um den großen Bedarf der preußischen Eisenbahnverwaltung an neuen Lokomotiven decken zu können, mußte versucht werden, die bisher noch an den Lokomotiven vorhandenen ausländischen Baustoffe, so weit es irgend möglich ist, durch einheimische Stoffe zu ersetzen, ohne hierdurch die Leistungsfähigkeit und Zuverlässigkeit der Lokomotiven zu beeinträchtigen. Das ist tatsächlich in weitestgehendem Maße gelungen. Die erfreuliche Folge ist, daß der deutsche Lokomotivbau trotz der Unterbindung ausländischer Baustoffe ohne Stockung weiterarbeiten kann. Die Ersparnis an ausländischen Stoffen erstreckt sich in erster Linie auf Kupfer und ähnliche Metalle, zu deren Ersatz hauptsächlich Eisen herangezogen wird. Für die Lagermetalle wird auch Zink und Blei verwendet. Des weiteren ist es ebenfalls gelungen, Asbest und ausländische Gespinnste durch einheimische Stoffe und Erzeugnisse zu ersetzen. Der bei dem Neubau von Lokomotiven befolgte Grundsatz, ausländische Stoffe durch inländische zu ersetzen, gelangt auch bei der Unterhaltung der vorhandenen Lokomotiven zur Anwendung. Müssen bei diesen Lokomotiven Metallteile ersetzt werden, so gelangen auch hier die entsprechenden inländischen Ersatzstoffe zur Anwendung. Auf diese Weise werden erhebliche Mengen von anderweit erforderlichen Metallen durch planmäßiges und zielbewußtes Vorgehen gewonnen.

Die Absicht unserer Feinde zielte darauf ab, unsere Industrie lahm zu legen, zu vernichten. Der Erfolg ist aber gerade das Gegenteil dessen, was sie anstrebten. Unter dem Zwange der Verhältnisse fand die deutsche Industrie Mittel und Wege, sich von dem Auslande unabhängig zu machen. Diese Unabhängigkeit wird auch in Zukunft bestehen bleiben und unserer heimischen Industrie reiche Frucht bringen.

Im Anschluß hieran hielt dann Herr Regierungs- und Baurat Halfmann, Berlin, einen Vortrag über Lagermetalle, wie sie im Eisenbahnbetriebe üblich sind. Insbesondere wurden diejenigen Lagermetalle besprochen, die in die Lagerkörper eingegossen werden. Der Vortragende legte zunächst die Bedingungen dar, die an ein gutes Schmieröl gestellt werden müssen, sowie die Aufgabe, die die Leitung des Öles zwischen Lagermetall und Achsschenkel zu erfüllen hat. Als das erstrebenswerte Ziel einer richtigen Lagerbauart wurde das „Schwimmlager" hingestellt. Bei Innehaltung der Bedingungen gegen Heißlaufen und übermäßige Abnutzung: geringer Flächendruck, geringe Zapfenumfangsgeschwindigkeit, dem gegebenen Fall angepaßtes Schmieröl von richtiger Zähflüssigkeit und richtige Ausbildung des Schwimmlagers, sei die Natur des Lagermetalls an und für sich gleichgültig. Früher habe man Lagermetalle von recht hoher Druckfestigkeit verwendet und man habe die Lager sehr sorgfältig aufpassen müssen, um Anstände im Betriebe zu vermeiden. Trotz dieser Vorsicht sei aber die Ölleitung durch Staub und infolge von Abnutzung bald verstopft, so daß Heißläufer entstanden. Man hat daher die harten Lagermetalle verlassen und an ihrer Stelle Lagermetalle mit Vorteil verwendet, bei denen harte Körper in einer weichen, nachgiebigen Grundmasse eingebettet sind. Der Vortragende erörterte an der Hand von Lichtbildern das Wesen dieser Lagermetalle, die Werks- und Betriebseigenschaften der mit Antimon hergestellten Weißmetalle, die als Hauptbestandteil entweder Zinn oder Blei enthalten. Schließlich wandte sich der Vortragende den antimonfreien Lagermetallen zu, deren Brauchbarkeit an der Hand von Versuchsergebnissen dargetan wurde.

— **Tätigkeit der Berliner Handelskammer im Jahre 1915.** Nach dem hierüber vorliegenden Bericht ist, trotz aller Erschwernisse, mit denen seit Kriegsausbruch zu rechnen war, am Schlusse des Berichtsjahres die Lage der deutschen Volkswirtschaft in den meisten Gewerben über alles Erwarten befriedigend. Die Stockung des geschäftlichen Lebens, die der unvorhergesehene Ausbruch des Krieges in den letzten Monaten des Jahres 1914 verursacht hatte, wurde überwunden und von Beginn des Jahres 1915 ab war eine Erholung in steigendem Maße wahrnehmbar. Zwar machten verschiedene Gewerbe eine Ausnahme; dies waren indes in der Hauptsache solche, die, wie z. B. das Baugewerbe, bereits in der Zeit vor dem Kriegsausbruch mit erheblichen Schwierigkeiten zu kämpfen hatten. Ebenso wurde naturgemäß durch die Unterbindung des Auslandsverkehrs eine Reihe von Unternehmungen zu Einschränkungen ihrer Tätigkeit genötigt. Diese geringen Ausnahmen haben jedoch auf das günstige Gesamtergebnis keinen Einfluß, es bleibt die tröstliche Gewißheit bestehen, daß die Grundlagen der deutschen Volkswirtschaft trotz der Erschütterungen des Krieges gesund geblieben sind. — Bei der Überleitung aus der Friedens- in die Kriegswirtschaft war die Berliner Handelskammer berufen, in erheblichem Maße mitwirken zu können. Die Sicherstellung des Heeresbedarfs führte im verflossenen Jahre zu tief in die Privatwirtschaft eingreifenden Maßnahmen der Heeresverwaltung. Hierbei war es der Kammer in weitestem Maße vergönnt, gegenüber dem auf Bedarfsdeckung gerichteten Ziele der Behörden die Rücksichtnahme auf die Bedürfnisse der Privatwirtschaft geltend zu machen. Der Bedarf der Heeresverwaltung an Waren der verschiedensten Art gab der Industrie eine umfangreiche Beschäftigung. Hier war die Kammer darauf bedacht, die Heranziehung des mittleren Gewerbestandes zu Heereslieferungen nach Maßgabe seiner Leistungsfähigkeit neben den Großbetrieben anzuregen. Auch auf dem Gebiete der sozialen Fürsorge für die durch den Krieg geschädigten selbständigen Kaufleute und Angestellten sowie für die Kriegsbeschädigten und bei Regelung der schwierigen Verhältnisse auf dem Arbeitsmarkte war die Kammer während des Berichtsjahres erfolgreich tätig. Auf dem Gebiete des auswärtigen Handels galt es, bei dem notgedrungenen Verzicht auf eine Reihe von Absatz- und Bezugsgebieten die Handelsbeziehungen zu den befreundeten und neutralen Ländern aufrechtzuerhalten und nach Möglichkeit zu fördern. Dabei hatte die Kammer in zahlreichen Einzelfällen Rat zu erteilen, wie aus der Unzahl ungewohnter und schwieriger Vorschriften des In- und Auslandes der richtige Weg zum Ziele zu finden sei.

Das Verkehrsbureau der Berliner Handelskammer war im Jahre 1915 außerordentlich stark in Anspruch genommen. Auf dem Eisenbahngebiete verursachten die Erschwerungen im Reiseverkehr (Genehmigung für den Besuch der Festungen, Grenzgebiete usw.) und die neuen Paßvorschriften vielfache Rückfragen. Die Kriegsausnahmetarife, deren Zahl einschließlich der vertraulichen Tarife bereits weit über 100 beträgt, zeitigten immer neue Anträge auf Frachterleichterung, zu denen die Handelskammer Stellung nehmen mußte. Wegen der Schwierigkeiten in der Wagengestellung wurde die Eisenbahn ersucht, gewisse Güter, wie Kartoffeln, Salz, Butter usw., möglichst in gedeckten Wagen zu befördern, ferner dem Sammelladungsverkehr die erforderlichen Wagen zur Verfügung zu stellen. Die vom Verkehrsbureau im September 1914 herausgegebene Zusammenstellung der deutschen Aus- und Durchfuhrverbote erschien im September 1915 in dritter Auflage. Trotz dieses Hilfsmittels bieten die fast täglich erscheinenden Änderungen und neuen Ein- und Ausfuhrverbote so viel Anlaß zu Zweifeln und Möglichkeiten der Auslegung daß die starke Inanspruchnahme des Verkehrsbureaus vornehmlich hierauf zurückzuführen ist.

— **Exzellenz Graepel.** Mit dem soeben in seinem Heimatsstaat zum Minister der Finanzen ernannten bisherigen Eisenbahndirektions-Präsidenten Graepel scheidet aus dem unmittelbaren Eisenbahndienst eine in weiten Kreisen bekannte und beliebte Persönlichkeit, die sich um das Eisenbahnwesen Oldenburgs und Deutschlands große Verdienste erworben hat. Exzellenz Graepel hatte sich der juristischen Laufbahn gewidmet und war mit 40 Jahren bereits Landgerichtsrat in Oldenburg, als er im Jahre 1897 als Mitglied in die Großherzogliche Eisenbahndirektion berufen wurde. Seine Tätigkeit erstreckte sich hier auf die juristischen, die allgemeinen Verwaltungs- und die Verkehrsangelegenheiten. Er bewährte sich hier so vortrefflich, daß seine Berufung zum Nachfolger des Unterzeichneten bei dessen Ausscheiden aus seiner damaligen Stellung im Jahre 1899 beinahe selbstverständlich war. In der seitdem verflossenen Zeit hat sich unter seiner Leitung das oldenburgische Eisenbahnwesen in jeder Richtung ausgezeichnet entwickelt. Wir erwähnen nur den erst kürzlich vollendeten schönen und zweckmäßigen Personenbahnhof in Oldenburg; eine Reihe anderer großer Bauten sind ausgeführt; ein Werk von dauernder Bedeutung ist der im Jahre 1913 zustande gekommene Ankauf der Oldenburg-Wilhelmshavener Bahn von Preußen, wodurch Oldenburg von einem finanziell höchst lästigen Vertragsverhältnis befreit wurde.

Im Kreise der deutschen Eisenbahnverwaltungen hat sich Exzellenz Graepel als langjähriger Vertreter Oldenburgs in der Ständigen Tarifkommission und als Teilnehmer an den Vereinsversammlungen hohes Ansehen verschafft und sich viele Freunde erworben. Man wird ihn überall sehr ungern scheiden sehen.

In dem neuen hohen Amt, in dem die Eisenbahnangelegenheiten, namentlich aber auch die Finanzen, zu seinem Geschäftskreise gehören, wird er seinem engeren und weiteren Vaterlande gute und große Dienste leisten können. Möge ihm seine unermüdliche Arbeitskraft und Arbeitsfrische zu den schweren Aufgaben der nächsten und ferneren Zukunft noch recht lange Jahre treu bleiben! v. M.

— **Personalnachrichten.** Der Eisenbahndirektionspräsident Graepel in Oldenburg ist zum Minister der Finanzen mit dem Prädikat „Exzellenz" ernannt worden.

Bei der sächsischen Staatsbahnverwaltung ist der Bauamtmann Seibt vom Bauamt Schwarzenberg zum Bauamt Dresden-Fr. versetzt worden.

Österreich.

— **Große Mehreinnahmen der österreichischen Staatsbahnen.** Im Monat November des abgelaufenen Jahres hat die Entwicklung der Einnahmen der österreichischen Staatsbahnen eine weitere Besserung erfahren, indem die Einnahmen dieses Monats sich um rund 15 Millionen Kronen höher gestellt haben als im gleichen Monat des Vorjahres. Dieses günstige Einnahmeergebnis dürfte sich durch die endgültige Richtigstellung der Einnahmeziffern voraussichtlich noch verbessern. Für die Monate Juli bis November 1915 wurden auf den österreichischen Staatsbahnen gegenüber der gleichen Zeit des Jahres 1914 um rund 74 Millionen Kronen mehr vereinnahmt. Wie erklärt wird, ist in der Wagenbeistellung für den Zivilgüterverkehr infolge der vom Eisenbahnministerium im Verein mit der Militärverwaltung getroffenen umfassenden Maßregeln ungeachtet des steigenden Verkehrs eine Besserung eingetreten. Die vor kurzem zutage getretenen Schwierigkeiten in der Abfuhr der Güter von den Wiener Bahnhöfen können derzeit als behoben angesehen werden.

— **Vorschriften für das Verhalten bei Schneefällen.** Ein Erlaß des Eisenbahnministers vom 21. Dezember v. J. verfügt unter anderem: Anläßlich der jüngsten starken Schneefälle blieben auf einigen Linien Züge in den Schneehindernissen stecken, versuchte Durchbrüche mißlangen und wurden in weiterer Folge Entgleisungen und Beschädigungen von Lokomotiven und Wagen verursacht. Auch ein auf eigenen Rädern laufender Schneepflug entgleiste, wurde sodann noch eine längere Strecke weitergeschoben und auf einer Weiche zum Umsturz gebracht, wodurch auch die Lokomotive entgleiste und die Strecke auf längere Zeit verlegt wurde. Im Hinblick darauf, daß die glatte Dienstabwicklung durch solche Vorfälle bei den gegenwärtigen, ohnehin schwierigen Betriebsverhältnissen und dem Mangel an Fahrbetriebsmitteln und Personal um so empfindlichere Störung erleidet, wird allen beteiligten Dienststellen die genaueste Beachtung der „Vorschriften für das Verhalten bei Schneefällen" in Erinnerung gebracht. Wenn auf weniger verkehrsreichen Strecken und insbesondere auf Lokalbahnen die Bahnaufsicht für gewöhnlich in beschränktem Umfang eingerichtet ist, so obliegt auf diesen Linien dem Streckenpersonal und allen sonst in Betracht kommenden Bediensteten umsomehr die Pflicht, zur Zeit außergewöhnlicher Ereignisse — also auch bei Schneefällen — die Bahnanlagen einer verschärften Beaufsichtigung und Prüfung hinsichtlich der Fahrbarkeit zu unterziehen sowie alle dem gesicherten Zugverkehr entgegenstehenden Hindernisse rechtzeitig zu melden, damit die Züge vor einem unerwarteten Festfahren in Schneehindernissen und die Fahrbetriebsmittel vor Beschädigungen bewahrt werden. Wenn trotz aller Vorsichtsmaßregeln der Zug in einem Schneehindernis festgefahren ist, so ist zur tunlichsten Vermeidung von Entgleisungen der Zug in Gruppen von zwei bis drei Wagen mit der Hilfslokomotive herauszuholen. Gleichzeitig hat das Eisenbahnministerium einige Ergänzungen und Abänderungen der in Rede stehenden Vorschriften angeordnet.

— **Der Güterverkehr zwischen Österreich-Ungarn, Deutschland und den Balkanstaaten.** Von einigen Handelskammern und kaufmännischen Korporationen sowohl in Österreich als auch in Deutschland ist in letzter Zeit wiederholt dem Wunsche Ausdruck gegeben worden, behufs Förderung des Güteraustausches mit den Balkanstaaten die mit Ausbruch des Krieges aufgehobenen Tarife für den Verkehr zwischen Österreich-Ungarn, Serbien, Bulgarien und der Türkei sowie auch jene für den direkten Verkehr zwischen Deutschland, Serbien, Bulgarien und der Türkei wieder einzuführen. Wie verlautet, hat sich das Eisenbahnministerium mit dieser Frage eingehend beschäftigt, ist aber zu dem Ergebnis gekommen, daß die Wiedereinführung der vorbenannten Tarife bei den gegenwärtigen Währungsverhältnissen zumeist keinen praktischen Wert besäße, da die in den Tarifen mit den Balkanstaaten eingerechneten sogenannten Orienttaxen in Goldzentimen durch die Lokalgüter- und Ausfuhrtarife in Kronenwährung in den überwiegendsten Fällen unterboten werden. Bei dieser Sachlage haben die österreichischen und ungarischen Staatsbahnen in Aussicht genommen, zur Erleichterung des Verkehrs mit den Balkanstaaten auf Grund der Lokalgüter- und Ausfuhrtarife einen direkten Tarif in Kronenwährung von den hauptsächlich in Betracht kommenden österreichischen und ungarischen Stationen und für die bedeutendsten Ein- und Ausfuhrgüter mit Semlin (Zimony) transit und Orsova (Donauumschlag) zur Einführung zu bringen, sobald noch einige offene Fragen ihrer Lösung zugeführt erscheinen. In dem geplanten Tarife werden auch die deutsch-österreichischen Grenzstationen enthalten sein, so daß er auch für den deutschen Verkehr mit den Balkanstaaten in Anspruch genommen werden kann. Mit der Einführung des vorbesprochenen Tarifes dürfte den Wünschen der geschäftsführenden Kreise in der zurzeit möglichen Weise Rechnung getragen sein. Allerdings kann dermalen, wo der Zivilgüterverkehr auf den Balkanbahnen noch nicht aufgenommen wurde, nicht gesagt werden, welche Taxen ab Semlin (Zimony) transit zur Anwendung kommen werden.

— **Maßnahmen gegen den Mißbrauch mit begünstigten Frachtbriefen.** Nach einer Meldung des „Pesti Hirlap" haben in der vergangenen Woche in Prag sehr wichtige Beratungen zwischen den Eisenbahndirektionen Österreichs und Ungarns stattgefunden, bei denen, wie verlautet, vereinbart wurde, die Begünstigungen für Militärtransporte auf den österreichischen und ungarischen Eisenbahnen einzustellen und den mit dem Militärärar abgeschlossenen Vertrag am 1. Januar mit Geltung ab 1. Januar 1917 zu kündigen. Die Auflösung des Vertrages bedeutet jedoch nicht, daß bei militärischen Warensendungen der Militärtarif von nun ab keine Anwendung findet, denn auf der Konferenz der Eisenbahnen wurde gleichzeitig beschlossen, die Militärsendungen auch weiterhin unter den Begünstigungstarifen zu befördern. Auf Grund der Militärtarife werden in Zukunft nur jene Waren abgefertigt, deren Einlagerer, Aufgeber und Empfänger eine Militärbehörde ist. Der jetzige Beschluß der Eisenbahnunternehmungen richtet sich jedenfalls gegen jene Heereslieferanten, die mit den ihnen von dem Militärärar zur Verfügung gestellten Militärfrachtbriefen Mißbräuche verübten.

— **Pappeplomben statt Bleiplomben im Staatsbahnverkehr.** Das Eisenbahnministerium hat für die Verschließung der Güterwagen im Bereiche der österreichischen Staatsbahnen an Stelle der Bleiplomben Pappeplomben mit Nietverschluß unter Verwendung von Draht an Stelle des Spagats eingeführt. Für die neuen Plomben ist an Stelle des Bindfadens geglühter Eisendraht, 0,7 Millimeter stark und beiläufig 3,5 Zentimeter lang, zu verwenden. Die neuen Plomben sind nach Maßgabe der Lieferung sofort in Verwendung zu nehmen, doch dürfen die vorhandenen Bleivorräte aufgebraucht werden. Dagegen dürfen nach Einführung der neuen Plomben andere Arten der Plombierung nicht mehr angewendet werden. Die neuen Plomben, die von einem Beamten der österreichischen Staatsbahnen entworfen wurden, sind aus dunkelbrauner, imprägnierter Pappe hergestellt, die gegen Nässe große Widerstandsfähigkeit zeigt.

— **Regierungsverhandlungen über die Einfuhr oberschlesischer Kohle.** In Berlin haben kürzlich im Auswärtigen Amte und im Ministerium für öffentliche Arbeiten die in Nr. 99, S. 1177 angekündigten Besprechungen der Vertreter der österreichischen und der ungarischen Regierung mit Vertretern der deutschen Reichsregierung stattgefunden, welche als Ziel die Hebung der Einfuhr oberschlesischer Kohle nach Österreich-Ungarn hatten. Diese Verhandlungen haben insofern einen günstigen Verlauf genommen, als von deutscher Seite die Versicherung gegeben wurde, alles zu tun, damit die oberschlesische Steinkohleneinfuhr nach Österreich-Ungarn gesteigert würde. Um dies zu bewerkstelligen, sollen dem Vernehmen nach in erster Reihe verkehrstechnische Maßnahmen eingeführt werden, welche es gestatten sollen, einerseits die Kohleneinfuhr zu erhöhen und anderseits durch größte Abkürzung der Laufzeit der Wagen die Transporte rasch zu vollziehen. Ein besonderes Augenmerk soll der Deckung des Bedarfes der Eisenbahnen mit Kohle zugewendet werden.

— **Elbe-Umschlagverkehr in Aussig.** Der Kohlenverkehr im Aussiger Hafen blieb im Monate Dezember 1915 infolge wiederholt eingetretenen Hochwassers gegen den gleichen Zeitraum des Vorjahres zurück. Hingegen hat der Güterverkehr die gleiche Höhe wie im Vorjahr erreicht. Es wurden 56 401 t Kohle (gegen 66 992 t im Vorjahre), also um 10 591 t weniger zur Elbe verfrachtet, so daß sich für die Zeit vom 1. Januar bis 31. Dezember 1915 eine Minderverfrachtung von 247 024 t ergibt (1915: 892 630 t gegen 1914: 1 139 654 t). Die größte Beistellung im Dezember 1915 betrug 226 Wagen (1914: 471 Wagen), die niedrigste 40 Wagen (1914: 57 Wagen). An Gütern wurden im Dezember v. J.: 1091 Wagen (1914: 993 Wagen), also 98 Wagen mehr umgeschlagen.

Vom 1. Januar bis 31. Dezember 1915 beträgt die Minderverfrachtung im Güterverkehre gegenüber dem Vorjahre 9 421 Wagen, da der gesamte Umschlag in der angeführten Zeit im vorigen Jahre 7 993 Wagen gegen 17 414 Wagen im Jahre 1914 betragen hat.

— **Weihnachtsfeier im Genesungsheim für kriegsverletzte Eisenbahner in Grinzing.** Am 21. Dezember fand in diesem bei Wien gelegenen Genesungsheim eine Weihnachtsfeier statt, zu der auch Eisenbahnminister Freiherr v. Forster erschienen war. In einer Ansprache an die Pfleglinge lobte der Minister den Kameradschaftssinn der Eisenbahner, der in einträchtigem Zusammenwirken mit der Verwaltung das Standesfürsorgewerk geschaffen habe und nun, wie das von Zufriedenheit getragene Zusammenleben der kriegsverletzten Eisenbahner beweist, auch im Hause rege sei und die Arbeit, die Arzt, Lehrer und Verwaltung in der Anstalt leisten, aufs beste fördere. Dem Genesungsheim waren für Weihnachtsgaben an die Pfleglinge aus Bedienstetenkreisen mannigfache Widmungen zugekommen. Mit einer nahmhaften Geldspende hatten sich die Mitglieder des Staatseisenbahnrates eingestellt. Infolge der dankenswerten Zuwendungen war es möglich, die Weihnachtsbescherung der kriegsverletzten Eisenbahner, die die Gemahlin des Eisenbahnministers mit den Damen des Verwaltungsdienstes vornahm, besonders reichlich zu gestalten.

— **Illustrierter österreichischer Reisekalender.** Der von der österreichischen Staatseisenbahnverwaltung zum ersten Male für das Jahr 1914 herausgegebene Illustrierte österreichische Reisekalender in Blockform ist vor kurzem auch für das Jahr 1916 erschienen. Er enthält auf 366 Abreißblättern wirkungsvolle Bilder, die Landschaften, Städteansichten, Trachten und Volksgestalten darstellen, und führt die hervorragende Schönheit und interessante Mannigfaltigkeit der österreichischen Reisegebiete in trefflicher und angenehmer Weise dem Publikum vor. Dieser Kalender wird allseitig, namentlich aber in den Kreisen der Touristen, freundliche Aufnahme finden.

— **Generalinspektor Rother †.** Am 30. Dezember v. J. ist der Generalinspektor der österreichischen Eisenbahnen Sektionschef Karl Rother nach längerer Krankheit verschieden. In dem Verstorbenen verliert das österreichische Eisenbahnwesen einen hochangesehenen Fachmann auf allen Gebieten des technischen Eisenbahndienstes. Geboren 1847 in Salzburg, trat Rother, nach Erledigung der Studien am Wiener Polytechnikum, 1873 in den Dienst der Kronprinz-Rudolf-Bahn, nach deren Verstaatlichung er in Innsbruck, wo er auch dem Gemeinderate angehörte, den Zugförderungs- und Werkstättendienst leitete und zum technischen Betriebsdirektorstellvertreter vorrückte. Ihm war auch die Aufgabe zugefallen, auf der neu eröffneten Arlbergbahn den Maschinendienst einzurichten. Im Jahre 1907 wurde Rother als Direktorstellvertreter zu der neu verstaatlichten Nordbahn berufen, bei der er an der Überführung dieses großen Unternehmens in den staatlichen Verwaltungsdienst lebhaft mitwirkte. Seit 1910 Sektionschef im Eisenbahnministerium und im Jahre 1911 zum Generalinspektor der österreichischen Eisenbahnen ernannt, vereinigte Rother letztere Tätigkeit mit der Leitung der Verkehrssektion des Eisenbahnministeriums in seiner Hand. In dieser Doppelstellung hat Rother es verstanden, ein inniges Zusammenwirken der Organe der Generalinspektion mit dem Eisenbahnministerium herzustellen und dadurch eine zielbewußte und wirtschaftliche Betriebsführung zu sichern. Seiner Tätigkeit als Chef der Verkehrssektion im Eisenbahnministerium ist eine Reihe wertvoller Neuerungen zu danken, wie — um nur eines hervorzuheben — die Reformen des Güterzugfahrplanes durch Einführung direkter Ferngüterzüge. Seine reiche und alle Gebiete des Eisenbahnbetriebsdienstes umfassende Erfahrung kam auch im Eisenbahn-Kriegsverkehr zu voller Geltung.

Ungarn.

— **Auszeichnungen.** Dem Handelsminister Johann Harkányi sowie dem Staatsbahnpräsidenten Kornel Tolnay ist das Ehrenzeichen I. Klasse des Roten Kreuzes mit der Kriegsdekoration verliehen. — Das Offiziersehrenzeichen vom Roten Kreuz mit der Kriegsdekoration erhielten: die Ministerialräte im Handelsministerium Dr. Karl Neumann, Leiter der Eisenbahnsektion, Alois Hoszpotzky, Leiter der See- und Flußschiffahrtssektion, und Karl Horváth, Leiter der Generalinspektion für Eisenbahnen und Schiffahrt, der Staatsbahndirektor a. D. Julius Geduly, die Staatsbahndirektoren Sigmund Kotányi und Johann Papp, die Generaldirektoren der Kaschau-Oderberger Bahn Garibaldi Pulszky, der ungarischen Linien der Südbahn Ritter v. Brám und der ungarischen Fluß- und Seeschiffahrtsgesellschaft Dr. Moritz Domony. — Das Ehrenzeichen II. Klasse des Roten Kreuzes mit der Kriegsdekoration wurde verliehen: den Betriebsleitern bezw. Betriebsleiterstellvertretern der Staatsbahnen: Adalbert Uhlarik, Vladimir Bacsinszky, Josef Ofner, Guido Hoitsy, Eugen Littke, Viktor Kun, Edmund Ráner, den Direktorstellvertretern Nikolaus Marsovszky und Julius Biber, den Direktorstellvertretern der Südbahn Josef Weber, Albert Wufka und Ludwig Bekker, dem Direktor der Arad-Csanáder Eisenbahn Fritz Koromzay, dem Oberinspektor der Generalinspektion Adalbert Jenik, dem Staatsbahnoberinspektor Kornel Petz, den Staatsbahnoberärzten Dr. Alexander Barakonyi, Dr. Alfred Jeney und Dr. Josef Selley, dem Südbahnoberinspektor Dr. Johann Czölder, den Straßenbahndirektoren Arpád Széll (Budapest), Ivan Hüvös (Budapest), Heinrich Baader (Temesvár), Arthur Reicher (Agram), Richard Rosenfeld (Szabadka), Ferdinand Rosenfeld (Szeged), Ernst Szmazsenka (Nagyvárad), Ferdinand Sauerpreis (Nagyvárad), Samuel Adorján (Kassa), Sigmund Dachler (Nagyszeben), Adalbert Pilch (Nyiregyháza), Rudolf Jerkowitz (Arad), Filipp Balazs (Miskolcz), dem Oberarzt Dr. Friedrich Irsai, dem Lokalbahndirektor Michael Majerszky (Debreczen), dem Direktorstellvertreter der Szamostalbahn Desider Sterba, dem Betriebsleiter der Ujvidéker Straßenbahn Rudolf Gantner.

Übrige europäische Länder.

— **Die Pariser Stadt- und Untergrundbahn.** Die günstige Entwicklung dieses Verkehrsunternehmens erfuhr durch den Ausbruch des Krieges eine jähe Unterbrechung. Am Tage nach der Mobilmachung wurden sämtliche Kraftomnibusse von der Heeresverwaltung eingezogen und die Angestellten der Bahn zu den Fahnen einberufen. Erst nachdem es gelungen war, durch Einstellung von Frauen und älteren und jüngeren Arbeitern die Lücken einigermaßen zu schließen, konnte der Betrieb in beschränktem Maße wieder aufgenommen werden. Trotzdem ist der Einnahmerückgang im Jahre 1914 gegenüber dem Jahre 1913 erheblich. Die Roheinnahmen der Gesellschaft stellten sich nach einer Aufstellung im „Berliner Aktionär" auf 46 376 477 Fr. gegen 54 476 411 Fr. im Jahre 1913. Die Betriebsausgaben auf 21 175 473 Fr. gegen 24 157 370 Fr. Die Stadt Paris erhielt vertragsmäßig 14 295 432 Fr. gegen 17 539 729 Fr. im Jahre 1913. Die Reineinnahmen beliefen sich auf 11 126 194 Fr. gegen 13 817 868 Fr. im Jahre vorher. Die Betriebsziffer stieg von 42,79 auf 43,36 %. Der durchschnittliche Kilometerreinertrag betrug 157 140 Fr. gegen 195 156 Fr. Der Gewinn wurde auf 14 Fr. für die Aktie von 250 Fr. festgesetzt, während er im Vorjahre noch 21.50 Fr. betragen hatte. Neue Strecken sind im Jahre 1914 nicht hinzugetreten. Interessant sind folgende Einzelheiten aus der Verkehrsbewegung des Unternehmens in der Kriegszeit: Den stärksten Ansturm hatte die Stadtbahn am 1. August 1914, nach Bekanntwerden der Mobilmachung auszuhalten. Die Einnahme betrug an diesem Tage rd. 194 900 Fr. und war um 57 % größer als die des gleichen Tages im Jahre vorher. Dann fielen die Einnahmen infolge Stillegung mehrerer Linien sowie der weitgehenden Betriebseinschränkungen auf den übrigen Linien schnell

und erreichten am 15. August 1914 mit rd. 38 650 Fr. ihren tiefsten Stand. Von da ab stiegen sie wieder langsam. Beim Vorrücken der deutschen Truppen verursachte die Flucht der Pariser Ende August und Anfang September 1914 noch einmal ein starkes Anschwellen der Einnahmen. Hierauf trat ein merklicher Rückgang ein. Nach dem 11. September 1914 flutete die geflüchtete Pariser Bevölkerung allmählich wieder nach der Hauptstadt zurück, die Einnahmen stiegen langsam bis zum Jahresschluß. Nach den Ergebnissen der ersten Monate des Jahres 1915 zu urteilen, scheint die „Krisis" des Unternehmens zum Teil überwunden.

— **Die deutsch-österreichisch-ungarische Wirtschaftsannäherung in der französischen Presse.** Die „Action Française" beschäftgt sich unterm 21. Dezember mit der Frage des österreichisch-deutschen Zollvereins. Die Ausführungen zeigen, daß diese Frage die französischen Gemüter aufs lebhafteste bewegt. Die „Action Française" schreibt: „Das Fortschreiten der österr.-deutschen Verschmelzung („fusion") beginnt nach und nach ernstlich die Aufmerksamkeit Frankreichs auf sich zu ziehen. Wir haben leider bis jetzt vergeblich in der Presse unserer Verbündeten danach gesucht, daß man sich mit diesem äußerst wichtigen Problem abgebe. Europa muß sich in acht nehmen, daß es nicht aus Nachlässigkeit einen schweren Fehler begeht und vor dem Wiederaufleben der Bismarckschen Politik die Augen verschließt. Das englische und russische Geschlecht von heute trägt immer noch schwer an den Irrtümern, die vor 45 Jahren begangen wurden. Was würde man dort sagen, wenn man sehen würde, wie ein vielleicht sogar besiegtes Deutschland doch seine Grenzen bis über die Donau hinaus erweitert und in Mitteleuropa ein ungeheures Kaiserreich bildet, zu dem ihm der jetzige Krieg die Grundlagen gegeben hat? Frankreich ist gewarnt, Italien versteht die Drohung, denn der Besitz von Triest (!) würde ihm nichts nützen, wenn es als Nachbarin nicht das ohnehin schon unbequeme Österreich, sondern Preußen hätte. Ziehen wir aus der früheren Lehre, die uns so teuer gekommen ist, nunmehr Schlüsse. Wir können es nicht billigen, daß das französische Volk sich dem Gedanken hingibt, daß ein Zollverein zwischen Deutschland und Österreich nicht von besonderer Bedeutung für die andern Staaten sei. Man erinnert sich, daß das Kaiserreich, das heute Europa heimsucht, auch aus einem unschuldigen Zollverein hervorgegangen ist."

— **Die Eisenbahn Kuleli-Burgas-Adrianopel.** Aus Sofia wird gemeldet: Von dem Abkommen über die Berichtigung der bulgarisch-türkischen Grenze vom 6. September 1915, welches von den türkischen Kammern und der Sobranje angenommen wurde, ist nunmehr der Wortlaut veröffentlicht worden. Bemerkenswert sind dabei die Bestimmungen über das Recht der türkischen Regierung, die abgetretene Eisenbahnstrecke Kuleli-Burgas-Adrianopel in freiester Weise während fünf Jahren zu benutzen. Nach den erläuternden Noten zu Artikel 4 kann die türkische Regierung auf dieser Strecke in Friedens- und Kriegszeiten Rekruten, Truppen, Waffen, Munition, Lebensmittel usw. während der nächsten fünf Jahre ohne Einschränkung oder Kontrolle von seiten der bulgarischen Regierung befördern.

— **Verkehrs- und Tarifvorschriften (V. T. V.) für die Beförderung von Personen, Gepäck und Leichen auf den im Militärbetriebe befindlichen Eisenbahnen des östlichen Kriegsschauplatzes.** Diese zugleich mit dem Wechseltarif für die Beförderung von Personen und Reisegepäck zwischen deutschen Stationen und den Stationen der für den öffentlichen Personenverkehr freigegebenen Eisenbahnen des deutschen Militärbetriebes auf dem östlichen Kriegsschauplatze (vgl. Nr. 2 S. 17/18 d. Ztg.) am 1. Januar d. J. in Kraft getretenen, vom Deutschen Eisenbahn-Verwaltungsrat der russischen Bahnen in Warschau herausgegebenen neuen Vorschriften treten an die Stelle der sämtlichen bisher ergangenen Einzelbestimmungen. Die in der Druckerei von A. Zoner in Warschau hergestellten, zum Preise von 30 ₰ erhältlichen V. T. V. gelten auf den unter Vorbehalt jederzeitigen Widerrufs für den öffentlichen Verkehr freigegebenen nachbezeichneten Eisenbahnstrecken: Warschau (Wiener Bahnhof) - Skierniewize - Lowitsch Nord-Alexandrowo mit Abzweigung nach Ciechozinek, Warschau (Kalischer Bahnhof)-Lowitsch Süd-Lodz (Kalischer Bahnhof)-Skalmierzyce, Lodz (Warschauer Bahnhof) und Lodz (Kalischer Bahnhof) - Widzew - Koljuschki - Tomaschow, Skierniewize - Koljuschki - Tschenstochau - Sosnowice W. W., Tschenstochau - Pr. Herby, Warschau-Mlawa-Illowo (ausgenommen Choschtschuwka, Cotomow, Januwek, Pompechuwek, Pjenki, Lubomin, Golotschina, Ruschki, Pawlowo und Wyschyny), Warschau-Tluschtsch-Malkin (ausgenommen Lochow und Sjelenjez), Warschau-Nowo-Minsk-Sjedlez-Lukow, Warschau-Otwozk und Sjedlez-Malkin (ausgenommen Kostki und Podjesno). Auf den für den öffentlichen Verkehr nicht freigegebenen Strecken können Zivilreisende nur nach vorher eingeholter Genehmigung der Militäreisenbahnbehörden (deutscher Eisenbahnverwaltungsrat in Warschau, Militär-Eisenbahn-Direktionen 5, 6 und 8) befördert werden. Auf solche Reisen sind die Verkehrs- und Tarifvorschriften entsprechend anzuwenden. Im Verkehr mit Deutschland werden Personen und Gepäck, soweit durchgehende Fahrausweise ausgegeben werden, bis zur Zielstation, sonst nur bis zu der betreffenden Grenzstation abgefertigt. Außer diesen Eingangsbestimmungen über den Geltungsbereich enthalten die V. T. V. allgemeine Bestimmungen über die Pflicht der Eisenbahn zur Beförderung und die Übernahme von Haftung, ferner besondere Verkehrs- und Tarifvorschriften für die Beförderung von Personen, Bestimmungen für die Beförderung und Aufbewahrung von Reisegepäck und für die Beförderung von Leichen sowie als Anlagen 18 Entfernungszeiger in Dreiecksform nebst einer Tafel mit den Fahrpreisen in 1. bis 3. Wagenklasse für Entfernungen von 1 bis zu 800 km (in deutscher Währung).

Auf den im Militärbetriebe befindlichen Eisenbahnen besteht weder ein Anspruch auf Beförderung, noch wird irgendwelche Haftung für die persönliche Sicherheit der Reisenden, für die Erreichung ihres Reiseziels und für die Beförderung des Gepäcks innerhalb bestimmter Fristen übernommen, auch wird für Beschädigung oder Verlust von Gepäck kein Ersatz geleistet. Es werden nur Fahrkarten für einfache Fahrt ausgegeben, ihre Geltungsdauer beträgt 4 Tage, sie werden nur verabfolgt, wenn sich der Reisende im Besitze der erforderlichen Ausweise befindet. Die Benutzung von Schnellzügen ist Zivilpersonen grundsätzlich nur gestattet, soweit sie deutsche Reichs- oder österreichisch-ungarische Staatsangehörige sind, und zwar sowohl in der Richtung nach Deutschland als auch innerhalb Polens nur auf Grund eines Entlausungsscheines. Fahrtunterbrechungen sind unzulässig. In den Personen- (Lokal-) Zügen wird nur die 3. Wagenklasse geführt. Die Fahrpreise betragen für jede Person und 1 km für die 1. Klasse 16 ₰ (mindestens 1 ℳ), für die 2. Klasse 12 ₰ (mindestens 0,70 ℳ), für die 3. Klasse 8 ₰ (mindestens 0,50 ℳ). Die Zuschläge für Benutzung der Schnellzüge betragen auf Entfernungen bis zu 150 km 1 ℳ, darüber hinaus 2 ℳ gleichmäßig für alle Wagenklassen. Fahrpreisermäßigungen werden gewährt für nach Deutschland und Österreich-Ungarn angeworbene Arbeiter (bei mindestens 30 Teilnehmern beträgt der Fahrpreis 2 ₰ für die Person und 1 km), ferner zum Schulbesuch für Schüler bis zum vollendeten 18. Lebensjahre (2 ₰ für die Person und 1 km Einheitspreis), und zum Besuche kranker oder verwundeter sowie zur Teilnahme an der Beerdigung verstorbener deutscher Krieger deren Angehörigen, wenn sie durch Vorlage eines Ausweises nachweisen daß sie auf den preußischen Staatsbahnen die gleiche Fahrpreisermäßigung erhalten haben (Fahrpreisermäßigung von 50 %). Wenn ein Reisender ohne gültige Fahrkarte im Zuge betroffen wird, hat er das Vierfache des Fahrpreises für die von ihm zurückgelegte Strecke, mindestens aber 20 ℳ zu entrichten. — Gegenstände, deren der Reisende zu seiner Reise bedarf, können bis zu 50 kg Gesamtgewicht für eine Person als Gepäck aufgegeben werden. Gepäck von mehr als 50 kg Einzelgewicht ist auch bei Vorlage mehrerer Fahrkarten von der Beförderung ausgeschlossen. Die Fracht beträgt — ohne Rücksicht auf Gewicht und Entfernung — für jedes einzelne Stück Gepäck 2 ℳ. — Die Beförderung von Leichen von Privatpersonen ist im allgemeinen ausgeschlossen. Ausnahmen sind nur mit Genehmigung des Deutschen Eisenbahn-Verwaltungsrates der russischen Bahnen in Warschau sowie der Militär-Eisenbahndirektionen 5, 6 und 8 zulässig.

— **Ankauf von Heizmaterial durch den russischen Staat.** Der Minister für Handel und Industrie hat soeben Bestimmungen erlassen, nach denen der Staat Bestände an Kohlen und Anthrazit denjenigen Industrien abzunehmen bereit ist, die durch die angesammelten Bestände überlastet sein sollten. Nach diesen Angaben gelten diejenigen Bergwerksindustrien als mit Überschüssen überlastet, die in den ersten 20 Tagen des Vormonats außer der Gewinnung noch einen Bestand von nicht weniger als 50 000 Pud (= 819 t) lagern haben. Der Ankauf dieser lästigen Bestände findet durch die Organe der Staatsregierung in Charkow statt. Von den Bergwerksverwaltungen sind die vorgeschriebenen Aufzeichnungen über die Beschaffenheit und Art des Heizmaterials nebst Preisangabe einzureichen. Innerhalb der nächsten 14 Tage ist dann Antwort auf das Angebot zu erteilen. Ist die Abnahme beschlossen, so erfolgt eine Anzahlung von 70 % des Wertes der Steinkohlen oder des Anthrazits. Die Schlußabrechnung erfolgt nicht später als nach einem Monat. Gegen eine Ablehnung des Angebots ist der Beschwerdeweg zulässig.

Damit kommen die Unternehmungen allerdings zu Geld, aber ob sie auch die Kohlen, die ihnen übermäßig zur Last fallen, loswerden, das wird davon abhängen, ob die Eisenbahnen sie abbefördern können. Das muß abgewartet werden. m.

— **Der russische Reichshaushalts-Ausschuß** beschäftigte sich in seinen Januar-Sitzungen eingehend mit den auf die Dauer unhaltbaren Zuständen auf den russischen Eisenbahnen. Der neue Minister Trepow wurde, wie der „Frankf. Ztg." gemeldet wird, allgemein getadelt. Die Verhältnisse seien durchaus nicht

besser als unter Ruchlow, das Bestechungswesen sei unverändert. So hätte z. B. ein Unterbeamter für die Beförderung eines Wagens Zucker aus dem Süden nach der Hauptstadt dreitausend Rubel Bestechungsgelder erhalten. Die Abgeordneten forderten die Einsetzung eines parlamentarischen Untersuchungsausschusses und verlangten, daß man die Hauptschuldigen hängen solle. Außerdem erörterte der Ausschuß den Plan einer Kanalverbindung vom Weißen Meer zum inneren russischen Flußnetz.

— **Verbindung Rußlands mit der Murmanküste und Archangelsk.** Es liegen folgende Nachrichten vor: „Sydvendska Dagblad Snaellposten" schreibt am 29. v. M.: Für die russischen Verbindungen mit der Außenwelt muß die strenge Kälte im hohen Norden höchst ungelegen kommen. Sie verursacht nicht nur, daß die Zufahrt nach Archangelsk früher als erwartet durch Eis verlegt wird, sondern auch, daß der dicht östlich von der norwegischen Grenze gebaute Hafen, zu dem, wie behauptet wird, eine direkte Bahn von Petersburg führen soll, nicht mit völliger Sicherheit die laut gepriesene Eigenschaft besitzt, beständig, auch während des strengsten Winters, eisfrei zu sein. Die großen Hoffnungen, die die russische Regierung auf die neue Verbindung gesetzt hat, werden somit schon bei Beginn des Unterenehmens bedenklich enttäuscht. Der ganze neue Verbindungsweg ist ja während des Krieges und für diesen zustande gekommen, er entbehrt unter gewöhnlichen Verhältnissen zumeist der Daseinsberechtigung. Um so schwerer muß daher die Regierung die Nachricht treffen, daß er jetzt seinen Zweck verfehlt hat.

Ferner wird aus Christiania, 30. v. M. berichtet: Der norwegische Dampfer „Kong Helge" ist mit voller Ladung aus Tromsö und Vardö nach Kola abgegangen, was in hiesigen Reederkreisen als eine mittelbare Bestätigung dafür angesehn wird, daß die russische Eismeerbahn der Vollendung nahe ist, und wie beabsichtigt, im Februar dem Verkehr übergeben werden soll.

Schließlich geht heute folgende Nachricht ein: Der Verkehrsminister Trepow erklärte, daß die große Kälte die Arbeiten an dem Bau der Eisenbahn nach der Küste des nördlichen Eismeeres unmöglich gemacht habe. Die Arbeiten ruhten vollständig. Eine Anzahl Maschinen sei infolge der Kälte gesprungen und unbrauchbar geworden.

— **Amtliche russische Bestechung.** Der „Russkoje Slowo" meldet, wie wir der „T. R." entnehmen: In der Moskauer Stadtverordnetenversammlung wurde, was schon früher außerhalb der Versammlung vorgeschlagen war, nun öffentlich von mehreren Seiten vorgeschlagen, dem Bürgermeister Geldmittel zur Bestechung der Eisenbahnbeamten zur Verfügung zu stellen. Nur auf diese Weise seien die Zufuhren nach Moskau zu sichern und der Lebensmittelnot ein Ende zu machen. Der Antrag wurde von den Antragstellern damit begründet, daß es der Stadtverwaltung bisher nicht möglich gewesen ist, die genügende Anzahl Eisenbahnwagen für die Zufuhr von Lebensmitteln zu erhalten, wogegen Privatleute, Kaufleute und Lieferanten mit Bestechungen der Eisenbahnbeamten Eisenbahnwagen in beliebiger Zahl erhalten könnten. Es bliebe nun der Moskauer Stadtverwaltung nichts anderes übrig, als gleichfalls den Weg der Bestechung zu betreten. Schingarew teilte mit, es sei jetzt dahin gekommen, daß nicht allein die niederen Beamten bis zu den Stationsvorstehern Bestechungen zugänglich seien, sondern daß auch die höheren Beamten diese anstandslos annehmen. Der Antrag wurde zurückgezogen, da der Bürgermeister es ablehnte, zu diesem Mittel Zuflucht zu nehmen.

Fremde Erdteile.

— **Direkter Eisenbahn- und Wasserverkehr von Wladiwostok zum europäischen Eisenbahnnetz.** Je mehr der Verkehr aus der Richtung Wladiwostok sich der Grenze des europäischen Rußlands nähert, desto gewaltiger wachsen die Gütermengen an, die fortzubewegen sind. Es ist das natürlich, weil die großen Mengen Rohstoffe und Halbfabrikate, die von Sibirien und dem angrenzenden chinesischen Reich regelmäßig und in größerem Umfange in den Handel gebracht werden, in der Richtung nach Westen sehr schnell zunehmen. Die Erschließung namentlich Sibiriens hat sich von Westen nach Osten vollzogen und daher sind auch die westlichen Teile Sibiriens die entwickelteren, die erträgnisreicheren, und als eine Folge hiervon ist die große Abgabe der Ernteüberschüsse und der Zustrom zur sibirischen Eisenbahn eingetreten. Wenn nun auch der große Schienenweg, der Sibirien durchzieht, zurzeit zweigleisig ausgebaut ist, so bleiben doch die Ansprüche, die die schnelle Entwicklung, die das Land in den letzten Jahrzehnten genommen hat, an die Leistungsfähigkeit der Eisenbahn stellt, so groß, daß abermals eine Überlastung droht. Es kann augenblicklich auch ganz davon abgesehen werden, daß der Krieg sehr große Ansprüche an die Bahn stellt, weil über Wladiwostok Rußlands Kriegsbedarf und anderes vom Auslande zugeführt wird, denn auch mit Fortfall dieser Gütermengen bliebe die Last immer groß, sehr bald voraussichtlich zu groß gegenüber der Leistungsfähigkeit der Bahn. Es ist daher durchaus zeitgemäß und richtig, daß das russische Ministerium der Verkehrsanstalten eine Entlastung herbeizuführen sucht, indem es den Verkehr von Wladiwostok auf seiner letzten, westlichen Strecke zu teilen, d. h. auf den Wasserweg abzuleiten bemüht ist. Um das zu erreichen, ist im Einvernehmen mit dem Finanzministerium ein durchgehender Verkehr eingerichtet, der die Güter von Wladiwostok bis Nowo-Nikolajewsk (Station der Sibirischen Bahn, am Ob) oder bis Omsk (Station der Sibirischen Bahn, am Irtysch) auf der Eisenbahn, von hier bis Tjumen auf dem Wasserwege, sodann abermals auf der Eisenbahn bis Lewschino (Station der Permbahn, an der Kama) bringt, um dann auf den großen Strömen der Kama, Wolga, Wjatka, Bjelaja usw. auf das weite Gebiet von Petersburg bis Astrachan verteilt zu werden. Die Hafenplätze an den großen Strömen geben dann wiederum eine Gelegenheit die Eisenbahnverbindung zu erreichen und zu benutzen, um mit ihrer Hilfe die Verbrauchsplätze im europäischen Rußland und in Mittelasien zu versorgen. In diesem Verkehr sollen alle Güter zur Beförderung gelangen dürfen, die nach den Bestimmungen des russisch-chinesischen Einfuhrverkehrs zugelassen sind. In tarifarischer Beziehung ist festgesetzt worden, daß die sämtlichen Eisenbahnstrecken, obgleich sie wiederholt durch Beförderungsstrecken auf Wasserläufen unterbrochen werden, als eine einheitliche, zusammenhängende Eisenbahnstrecke betrachtet werden sollen, und daß der Tarif des russisch-chinesischen Einfuhrtarifes zur Berechnung zu kommen hat. Diese Bestimmung ist von außerordentlicher Bedeutung, weil damit zum Ausdruck gekommen ist, daß die ermäßigten Tarifsätze für weite Entfernungen durch die Unterbrechungen nicht ihre Gültigkeit verlieren und daß nicht bei jeder Unterbrechung bzw. Neuaufgabe zur Weiterbeförderung mit der Eisenbahn die Nebengebühren — Ent- und Verladekosten usw. — von neuem erhoben werden dürfen.

Für die Beförderung auf den Wasserwegen ist mit den in Frage kommenden Dampfschiffahrts-Gesellschaften eine Vereinbarung getroffen worden, so daß der Tarif Gesamtsätze für die ganze Strecke von Wladiwostok bis zur Bestimmungsstation enthält. Die Wirkung dieses direkten Verkehrs wird sich aber erst im Sommer dieses Jahres zeigen können, denn zurzeit hindert Eis jede Bewegung. m.

Rechtspflege.

— **Maßgebend für die Frachtberechnung ist nur die Bezeichnung der Sendung im Frachtbrief.** (Urteil des Landgerichts Kempten vom 16. November 1915.) Für eine im Frachtbrief als „Buchenholz" bezeichnete Sendung wurde von der Versandstation die Fracht nach dem Ausnahmetarif 2 d für „Brennholz bis zu 2,5 m Länge" berechnet, da die Sendung tatsächlich aus Brennholz unter 2,5 m Länge bestand.

Die Eisenbahn forderte Nachzahlung der Mehrfracht nach Ausnahmetarif 1, da Buchenholz ohne nähere Bezeichnung im Frachtbrief nach diesem Ausnahmetarif zu tarifieren sei. Die Klage wurde in erster Instanz abgewiesen, in zweiter Instanz aber für begründet erklärt.

Das Landgericht als Berufungsgericht führte aus: Dem von der Klagspartei vertretenen und in einer Reihe von Entscheidungen verschiedener Gerichte als berechtigt anerkannten Standpunkt, daß die im Frachtbrief enthaltenen Angaben über den Inhalt der Sendung für die Berechnung der Fracht maßgebend seien, ist beizutreten. Es ist daran festzuhalten, daß es sich bei dem Frachtvertrag um einen Formalvertrag handelt und daß die Folgen, welche aus unrichtiger, ungenauer und ungenügender Eintragung im Frachtbrief entspringen, für den Absender und damit auch für den nach § 436 H. G. B. und § 76 Abs. 4 mit § 70 Abs. 2 E. V. O. zur Zahlung der Fracht und zur Nachzahlung des zu wenig geforderten verpflichteten Empfänger nur nachteilig, niemals aber von Vorteil sein können (§§ 56, 57, 60 Abs. 1 E. V. O.). Hieraus ergibt sich, daß die nach dem billigen Ausnahmetarif 2 d vorgenommene Frachtberechnung unrichtig war. Hatte der die Berechnung vornehmende Beamte wahrgenommen, daß es sich bei der hier fraglichen Sendung um Brennholz von nicht über 2,5 m Länge handelte und nahm er an, daß es dem Willen des Verfrachters entsprach, daß der billige Ausnahmetarif 2 d zur Anwendung kommen soll, so hatte er vorher für die Übereinstimmung des Frachtbriefes mit dem Inhalt der Sendung Sorge zu tragen, also dafür, daß als Inhalt der Sendung nicht „Buchenholz", sondern „Brennholz bis zu 2,5 m Länge" angegeben wurde. So lange dieses nicht der Fall

war, durfte der Beamte, mit Rücksicht auf die Formalvorschriften der Eisenbahn-Verkehrsordnung und der dazu gehörigen Ausführungsbestimmungen die Berechnung nicht nach dem Ausnahmetarif 2 d vornehmen. Es widersprach dieses der Bestimmung in § 6 Abs. 3 E. V. O. Die Eisenbahn war deshalb nicht nur berechtigt, sondern verpflichtet, den Frachtunterschied nachzuverlangen. Es kann daher auch von einer Unbilligkeit nicht gesprochen werden. Hat doch auch das sonstige bürgerliche Recht eine Reihe von Formalvorschriften, deren Nichtbeachtung die schwersten Rechtsnachteile mit sich bringt. Es ist daher Sache des Verfrachters, sich über die bezüglichen Vorschriften, die ihm jederzeit zugänglich sind, die erforderlichen Kenntnisse zu verschaffen, um sich vor Schaden zu bewahren. Dr. R d l.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Güterverkehr.

Elsaß-Lothringisch-Luxemburgisch-Bayerischer Güterverkehr.

Der angekündigte neue Gütertarif ist erschienen. Verkaufspreis 200 Pf.

München, den 8. Januar 1916. (70)
Tarifamt der K. B. Staatseisenbahnen rechts des Rheins.

Ausnahmetarif für Düngemittel usw. (Tfv. 2), Ausnahmetarif für Superphosphat mit geringem Phosphorgehalt (Tfv. 2, II i).

Am 12. Januar 1916 treten bis auf weiteres, längstens für die Dauer des Krieges, folgende Änderungen in Kraft:

I. Die 20prozentige Ermäßigung des Rohstofftarifs nach dem Ausnahmetarif für Düngemittel (Tfv. 2) wird auch für Schlacken, phosphorhaltige, gemahlen und ungemahlen, z. B. Thomasschlacke und Thomasschlackenmehl, mit einem Gehalt von weniger als 8 % zitronensäurelöslicher Phosphorsäure gewährt.

II. Die Tarife für Superphosphat „zur Verwendung als Düngemittel im Inlande" usw. (Tfv. 2) oder „zur Herstellung von Mischdünger für die Verwendung im Inlande" (Tfv. 2, II i) werden auch angewendet auf Sendungen von Superphosphat, die zu Mischdünger für die Herstellung von künstlicher Hefe verwendet werden.

Berlin, 10. Januar 1916. (68)
Königliche Eisenbahndirektion.

Niederschlesisch-sächsischer Kohlenverkehr.

Die ermäßigten Sätze des vom 1. Februar 1914 ab eingeführten Ausnahmetarifs für Dienstkohlensendungen der Königlich Sächsischen Staatsbahnen werden für die Rückvergütungsperiode Februar 1915 bis Ende Januar 1916 auch dann gewährt, wenn statt der vorgeschriebenen Jahresversandmenge von 100 000 t Dienstkohlen nur eine solche von 90 000 t nachgewiesen wird.

Breslau, den 4. Januar 1916. (51)
Königliche Eisenbahndirektion.

Ausnahmetarif für Harze usw. — Tfv. Nr. 2 I o.

Mit Gültigkeit vom 10. Januar 1916 bis auf Widerruf, längstens für die Dauer des Krieges, erscheint eine Neuausgabe des Tarifs, durch die der Ausnahmetarif auch auf Sendungen bei Aufgabe als Stückgut ausgedehnt wird. — Der Tarif ist zum Preise von 5 ₰ für das Stück durch die Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbureau, hier, Bahnhof Alexanderplatz, zu beziehen.

Berlin, den 5. Januar 1916. (52)
Königliche Eisenbahndirektion.

Elsaß-Lothringisch-Luxemburgisch-Württembergischer Güterverkehr.

Die Reichsbahnstation Scharrachbergheim ist für den vollen Güterverkehr eröffnet worden. Das Dienstbeschränkungszeichen lautet daher nur noch „O R".

Stuttgart, den 5. Januar 1916. (53)
Generaldirektion der K. Württ. Staatseisenbahnen.

Preußisch-Hessisch-Sächsischer Tierverkehr, Tarifheft 1.

Am 15. Januar 1916 treten Frachtsätze für den Verkehr zwischen Alt Röhrsdorf einerseits und Löbau (Sa.) und Reichenbach (Oberlaus.) andererseits, sowie zwischen Nakel einerseits und Großröhrsdorf und Neustadt (Sa.) andererseits in Kraft. Näheres ist aus dem Tarif- und Verkehrsanzeiger der Preußisch-Hessischen Staatseisenbahnen und aus unserem Verkehrsanzeiger zu ersehen, auch geben die Stationen Auskunft.

Dresden, am 5. Januar 1916. (62)
Kgl. Gen.-Dir. d. Sächs. Staatseisenb., als geschäftsführende Verwaltung.

Nordwestdeutsch - bayerischer Gütertarif.

Die bisherigen Entfernungen und Frachtsätze für Wertheim bleiben vorläufig noch in Geltung.

Näheres bei den beteiligten Abfertigungen.

Frankfurt (Main), 6 Januar 1916. (63)
Königliche Eisenbahndirektion.

Ost - mitteldeutsch - sächsischer Verkehr, Heft 2.

Die mit Gültigkeit vom 30. September 1915 für frisches Fleisch usw. eingeführten Frachtsätze von Rostock und Warnemünde nach Bodenbach und Tetschen bleiben bis auf Widerruf, längstens für die Dauer des Krieges in Geltung. Nähere Auskunft erteilen die beteiligten Güterabfertigungen.

Berlin, den 8. Januar 1916. (64)
Königliche Eisenbahndirektion.

Württ. Binnen-Gütertarif.

Mit Gültigkeit vom 10. Januar 1916 wird für Gerste und Sommerweizen (Saatgut), die von der K. Württ. Anstalt für Pflanzenschutz in Hohenheim nach dem Heißwasserbeizverfahren behandelt werden, eine Frachtermäßigung gewährt.

Näheres bei den Dienststellen und im Tarifanzeiger der Königlich Württembergischen Staatseisenbahnen.

Stuttgart, den 8. Januar 1916. (65)
Generaldirektion
der K. Württ. Staatseisenbahnen.

Ausnahmetarif für Roggen, Weizen, Kartoffeln, Kartoffelstärkemehl usw. — Tfv. 2 I.

Die Gültigkeit der durch Bekanntmachungen vom 18. und 22. November 1915 eingeführten Tarifmaßnahme für frische Kartoffeln (Übertragung des Frachtsatzes für 750 km auf die weiteren Entfernungen) wird bis zum 29. Januar 1916 (einschl.) verlängert. Auskunft geben die Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbureau, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 7. Januar 1916. (58)
Königliche Eisenbahndirektion.

Ausnahmetarif betr. Frachtnachlaß für Ausnutzung des Ladegewichts bei Aufgabe von Brotgetreide usw. — Tfv. 2 II r.

Mit Gültigkeit vom 13. Januar 1916 wird der Ausnahmetarif dahin erweitert, daß auch der Übergangstarif für den Verkehr mit Kleinbahnen Anwendung findet. Auskunft geben die Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbureau, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 7. Januar 1916. (59)
Königliche Eisenbahndirektion.

Österreichisch - Lindauer Güterverkehr. Tarif, Teil II, vom 1. Jänner 1911. Einführung eines ermäßigten Frachtsatzes für gewöhnliche Eilgüter.

Mit Gültigkeit vom 10. Jänner 1916 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1916, ist für Eilgüter, gewöhnliche, bei Aufgabe in Kolli, welche einzeln das Gewicht von 30 kg nicht übersteigen, von Wien Westbahnhof nach Lindau Stadt und Lindau-Reutin oder umgekehrt der ermäßigte Frachtsatz von 1350 Heller für 100 kg im Kartierungswege zu berechnen.

Bei Zusammenladung mit Kolli von mehr als 30 kg Einzelgewicht wird die Fracht für die ganze Sendung zum normalen Frachtsatz berechnet.

Im übrigen gelten die einschlägigen Tarifbestimmungen.

Wien, am 4. Jänner 1916. (56)
K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Österreichisch - Lindauer Güterverkehr. Tarif, Teil II vom 1. Jänner 1911. Ergänzung der Anwendungsbedingungen des Ausnahmetarifes 13 (Petroleum usw.).

Mit Gültigkeit vom 15. März 1916 sind im Ausnahmetarif 13 (Petroleum usw.) die Anwendungsbedingungen zu ergänzen durch: „1. Die Frachtsätze dieses Ausnahmetarifes finden nur Anwendung auf Erzeugnisse österreichischer, ungarischer, bosnisch-herzegowinischer Petroleumraffinerien oder solcher des Deutschen Reiches." — Die bisherigen Punkte 1. bis 4. der Anwendungsbedingungen erhalten die Bezeichnung 2. bis 5.

Wien, am 4. Jänner 1916. (55)
K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Österreichisch - ungarisch-schweizerischer Eisenbahnverband. Ausnahmetarif für Holz und Borke (Rinde), Teil IV, Heft A, Verkehr mit Österreich, vom 1. April 1912. Aufhebung von Frachtsätzen.

Mit Ablauf des 15. April 1916 werden die Frachtsätze für Holz der Serien III, III a und V ohne Ersatz aufgehoben und wird die Anwendbarkeit der Frachtsätze der Serie II auf die unter Ziffer 3 und 4 aufgeführten Artikel beschränkt.

Wien, am 4. Jänner 1916. (54)

K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Norddeutscher Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina. Eisenbahngütertarif, Teil II, Heft 1 vom 1. Jänner 1911. Ergänzung der Anwendungsbestimmungen des Ausnahmetarifs 91.

Mit Gültigkeit vom 15. März 1916 finden die Frachtsätze des Ausnahmetarifs 91 für die im Warenverzeichnis dieses Ausnahmetarifs unter A, B, D, E und F genannten Artikel nur Anwendung auf Rohpetroleum und Raffinerieerzeugnisse, die in Österreich, Ungarn, Bosnien, der Herzegowina und dem Deutschen Reiche gewonnen oder hergestellt worden sind.

Wien, am 5. Jänner 1916. (66)

K. k. österr. Staatsbahnen.
namens der beteiligten Verwaltungen.

Österreichisch-ungarisch-schweizerischer Eisenbahnverband. Ausnahmetarif für Holz und Borke (Rinde), Teil IV, Heft B, Verkehr mit Ungarn, vom 1. März 1913. Aufhebung von Frachtsätzen.

Mit Ablauf des 15. April 1916 werden die Frachtsätze der Serien III und III a und die der Serie II rücksichtlich des unter Ziffer 1 bezeichneten Artikels aufgehoben.

Wien, am 7. Jänner 1916. (67)

K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der beteiligten Verwaltungen.

2. Personen- und Gepäckverkehr.

Am 15. Januar 1916 erscheint ein Nachtrag VIII zum Personen- und Gepäcktarif der K. Sächsischen Staatseisenbahnen, Teil II, vom 1. Mai 1912, der Ergänzungen der besonderen Ausführungsbestimmungen enthält. Der Nachtrag liegt auf allen Stationen des Sächsischen Staatsbahnnetzes zur Einsicht aus und kann durch die Fahrkartenausgaben für 5 Pfennig bezogen werden.

Dresden, den 10. Januar 1916. (69)

Kgl. Gen.-Dir. d. Sächs. Staatseisenb.

3. Effektenverkehr.

Bei der diesjährigen öffentlich in Gegenwart eines Notars bewirkten Verlosung der 4½ prozentigen Prioritätsobligationen (I. Emission) der früheren Braunschweigischen Eisenbahngesellschaft sind folgende Nummern gezogen worden:

Nr. 212, 214, 216, 219, 221, 222, 224, 225, 228, 232, 367 bis 370, 373 bis 376, 378, 434, 435, 438, 440, 443, 444, 448, 449, 451 bis 453, 458 bis 463, 467, 469, 472, 541, 543, 544, 546, 549, 552, 553, 555, 556, 558, 767 bis 769, 773, 774, 776, 777, 779, 783, 784, 1097 = 60 Stück zu 3000 ℳ = 180 000 ℳ;

Nr. 1405, 1408, 1409, 1415, 1417, 1420, 1424, 1431, 1433, 1435 bis 1439, 1441, 1444, 1446, 1447, 1451, 1456 2344, 2346, 2347, 2349, 2352, 2354, 2355, 2359 bis 2361, 2364, 2369, 2370, 2375 2381, 2390, 2392, 2396, 2397, 2401, 2561, 2563, 2565, 2567, 2572, 2575, 2579, 2581 bis 2583, 2587, 2589, 2590, 2594, 2597, 2598, 2601 bis 2603, 2609, 3110 bis 3112, 3115, 3120, 3122, 3123, 3125, 3126, 3130, 3136, 3138 bis 3141, 3144, 3147, 3148, 3150, 3151, 3320, 3329, 3330, 3333, 3338, 3343, 3348, 3361 bis 3363, 3366 bis 3368, 3372, 3375 bis 3377, 3380, 3381, 3384 3387, 3389, 3390, 3392, 3394 bis 3397, 3401 bis 3404, 3408 3409, 3412, 3414, 3422, 3425, 3426, 3428, 3430, 3432, 3440, 3442, 3444, 3448, 3449, 3452, 3455 3457 bis 3460, 3465, 3468, 3473, 3474, 3477, 3479, 3481 = 140 Stück zu 1500 ℳ = 210 000 ℳ;

Nr. 4332 bis 4334, 4338 bis 4340, 4343, 4344 4347, 4348, 4350, 4354, 4360, 4361, 4363, 4365, 4366, 4368, 4370, 4372, 4374 bis 4377, 4380, 4381, 4389 bis 4391, 4396, 4616 4618, 4621 bis 4624, 4626 bis 4630, 4634, 4636, 4638 bis 4640, 4642, 4643, 4646, 4647, 4650, 4652, 4656, 4659 bis 4661, 4663 4666, 4667, 4680, 4716 bis 4718, 4723, 4726, 4729, 4731, 4732, 4734, 4741, 4742, 4750, 4751, 4753, 4758, 4764, 5238, 5241, 5242, 5244 bis 5246, 5255, 5256, 5258 bis 5260, 5264 bis 5267, 5269, 5272, 5273, 5275, 5277, 5287, 5288, 5290, 5292, 5295 bis 5299, 5302, 6037, 6039, 6040, 6042 bis 6044, 6047, 6048 6050, 6053, 6054, 6056, 6057, 6060, 6062, 6063, 6065, 6066, 6068 bis 6070, 6076, 6077, 6079 bis 6083, 6087, 6090, 6820, 6823, 6828, 6830 bis 6834, 6836, 6839, 6840, 6844, 6849, 6856, 6857, 6860, 6863 bis 6865, 6872 bis 6874, 6877, 6880, 6885 bis 6887, 6891 bis 6893, 8379, 8380, 8382, 8383, 9627, 9630, 9632, 9634, 9640, 9641, 9643, 9644 9646, 9650, 9653, 9657 9661, 9663 9666, 9668, 9673, 9676, 9678 bis 9680, 9682, 9685, 9686, 9688, 9689, 9697, 9701 9703, 9706 bis 9708, 9710, 9712, 9716, 9719, 9724, 9725, 9727, 9728, 9733 9739 bis 9741, 9745, 9747 bis 9749, 9752, 9753, 9759, 9762, 9768, 9769, 9771, 9772, 9774, 9778 9779, 9781, 10436, 10437, 10441, 10445, 10447, 10449, 10454, 10456 bis 10462, 10469, 10472 10474, 10475, 10480, 10482, 10486, 10491, 10495 bis 10498, 10500, 10503, 10504, 10507 = 260 Stück zu 300 ℳ = 78 000 ℳ; zusammen 460 Stück über 468 000 ℳ.

Diese Stücke werden den Besitzern zum 1. April 1916 mit der Aufforderung gekündigt die in den ausgelosten Nummern verschriebenen Kapitalbeträge nebst den Stückzinsen für die Zeit vom 1. Januar bis 31. März 1916 gegen Quittung und Rückgabe der Obligationen sowie der nach dem Kündigungstermine zahlbar werdenden Zinsscheine Serie V Nr. 4 bis 8 bei der Staatsschulden-Tilgungskasse in Berlin W. 8, Taubenstr. 29, zu erheben. Die Zahlung erfolgt werktäglich von 9 Uhr vormittags bis 1 Uhr nachmittags mit Ausschluß der letzten beiden Geschäftstage jedes Monats.

Die Einlösung geschieht auch bei den Regierungshauptkassen und in Frankfurt a./M. bei der Kreiskasse I und ferner bei den Bankhäusern Lehmann Oppenheimer & Sohn in Braunschweig, Mendelssohn & Co. in Berlin und der Berliner Handels-Gesellschaft in Berlin. Die Wertpapiere können schon vom 1. März 1916 ab diesen Stellen eingereicht werden, die sie der Staatsschulden-Tilgungskasse zur Prüfung vorzulegen und nach der Feststellung die Auszahlung vom 1. April 1916 ab zu bewirken haben.

Der Betrag der etwa fehlenden Zinsscheine wird vom Kapital zurückbehalten. Mit dem 31. März 1916 hört die Verzinsung der verlosten Obligationen auf.

Gleichzeitig werden die bereits früher ausgelosten, nachstehend aufgeführten, noch rückständigen Obligationen wiederholt und mit dem Bemerken aufgerufen, daß deren Verzinsung mit dem 31. März des Jahres ihrer Verlosung aufgehört hat und jeder Anspruch aus ihnen erlischt, wenn sie 10 Jahre lang alljährlich einmal öffentlich aufgerufen und dessenungeachtet nicht spätestens binnen Jahresfrist nach dem letzten öffentlichen Aufrufe zur Einlösung vorgelegt sein werden:

Aus der Kündigung
zum 1. April 1908 zu 300 ℳ Nr. 10446,
zum 1. April 1913 zu 1500 ℳ Nr. 2554,
zum 1. April 1914 zu 1500 ℳ Nr. 2887,
zum 1. April 1915 zu 3000 ℳ Nr. 477, 508, 672, 673, 676; zu 1500 ℳ Nr. 1203, 1206, 1229, 1232 1234, 1235, 1239, 1240, 1242, 1245, 1563, 1575, 1590, 2335 2341, 2668, 2672; zu 300 ℳ Nr. 3795, 4799, 6401, 6402, 6404, 8208, 8230, 8738, 8739.

Vordrucke zu den Quittungen werden von sämtlichen Einlösungsstellen unentgeltlich verabfolgt.

Berlin, den 3. Januar 1916.

Hauptverwaltung der Staatsschulden
von Bischoffshausen.

4. Verdingungen.

Die Lieferung von 18 000 Haken- und Schlaufenspangen aus Rundeisen von 10 mm Durchmesser, zus. ∼ 11 t und 21 000 m geglühten Eisendraht von 3 mm Durchmesser für den Erweiterungsbau des Bahnhofes Friedrichstraße in Berlin soll öffentlich verdungen werden.

Die Verdingungsunterlagen und Zeichnungen liegen im Geschäftszimmer der unterzeichneten Bauabteilung zur Einsicht aus und können von dort vom 15. Januar 1916 ab zum Preise von 0,50 ℳ für das Angebotheft und 0,80 ℳ für die Zeichnung gegen post- und bestellgeldfreie Bareinsendung des Betrages bezogen werden.

Die Angebote sind bis zum 29. Januar 1916 vormittags 11 Uhr versiegelt und mit entsprechender Aufschrift versehen einzusenden.

Zuschlagsfrist bis zum 26. Februar 1916. Frist für die Vertragserfüllung 4 Monate.

Königliche Eisenbahn-Bauabteilung (61)
Berlin, Prinz-Louis-Ferdinand-Str. 12.

Die Lieferung von 12 350 Stück Diagonallochsteinen aus Beton von rd. 46×53×12 cm Größe für den Erweiterungsbau des Bahnhofes Friedrichstraße in Berlin soll öffentlich verdungen werden.

Die Verdingungsunterlagen und Zeichnungen liegen im Geschäftszimmer der unterzeichneten Bauabteilung zur Einsicht aus und können von dort vom 15. Januar 1916 ab zum Preise von 0,50 M für das Angebotheft und 1,00 ℳ für die Zeichnung gegen post- und bestellgeldfreie Bareinsendung des Betrages bezogen werden.

Die Angebote sind bis zum 28. Januar 1916 vormittags 11 Uhr versiegelt und mit entsprechender Aufschrift versehen einzusenden.

Zuschlagsfrist bis zum 25. Februar 1916. Frist für die Vertragserfüllung 5 Monate.

Königliche Eisenbahn-Bauabteilung (60)
Berlin, Prinz-Louis-Ferdinand-Str. 12.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Eisenbahndirektions-Präsident a. D. v. Mühlenfels in Berlin.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins

Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nummer 5. 15. Januar 1916. LVI. Jahrgang.

Inhalt:

Kriegsmaßnahmen im deutschen Lokomotivbau.

Eisenbahnbetrieb in Feindesland in den ersten Kriegswochen.

Anhäufung von Frachten an der atlantischen Seeküste Nordamerikas.

Nachrichten.

Deutschland: Aus der preußischen Thronrede. — Entwurf des Eisenbahnanleihegesetzes für 1916. — Auszüge aus dem Fahrplanbuch. — Annahme jugendlicher Personen im Betriebsbeamtendienst bei den Privatbahnen. — Zugzusammenstoß in Hayingen. — Gepäckabfertigung für die Balkanzüge. — Ölrückgewinnung aus Abwässern von Lokomotivschuppen und Eisenbahnwerkstätten. — Teutoburger Wald-Eisenbahn. — Zugentgleisung. — Verwaltungsbericht der württemb. Verkehrsanstalten für 1914. — Berufsfortbildung im Verbande sächs. Mittlerer Eisenbahnbeamten. — 10 Jahre Eisenbahnfrauenverein Cöln. — Hannoversche Maschinenbau-Aktiengesellschaft. — Verkehrsangelegenheiten in der Leipziger Handelskammer. — Vereinigung deutscher Bahnspediteure. — Personalnachrichten.

Österreich: Zeitweilige Änderung der Ausladungsvorschriften. — Neue Bilanzaufstellung der Südbahn. — Eisenbahnunfälle. — Einlösung der Januarfälligkeiten der 3proz. und 5proz. Südbahnanlehen. — Güterverkehr auf der elektr. Lokalbahn Wien-Preßburg. — Dividendenaussichten der böhm. Bahnen. — Jausenkaffee im Speisewagen. — Entkeimungsanlage der Wiener städtischen Straßenbahnen. — Petroleumausfuhr nach Deutschland.

Übrige europäische Länder: Der Krieg und die schwedischen Eisenbahnen. — Eröffnung des neuen Hauensteintunnels. — Heimstätten der Eisenbahner-Baugenossenschaft in Biel i. d. Schweiz. — Beschlagnahme von Eisenbahnwagen in Italien. — Fischverkehr auf der Nordbritischen und der Caledonischen E. — Beförderung von Brotgetreide in Bulgarien. — Zwei russische Tarifvergünstigungen. — Maßnahmen zur Entladung der in Petersburg und Moskau eintreffenden Güter. — Vorschlag einer russ. Privateisenbahnanleihe. — Versagung der russ. Eisenbahnen.

Fremde Erdteile: Bundesverkehrsamt und Eisenbahngesellschaften. — Gefährdung eines Eisenbahndammes durch Biber.

Verkehrs- und Übungsstraße für Kraftwagen von Berlin nach Potsdam.

Allgemeines.

Amtliche Mitteilungen.

Amtliche Bekanntmachungen.

Kriegsmaßnahmen im deutschen Lokomotivbau.

Von **W. Willigens**, Düsseldorf.

Der unserm deutschen Vaterlande von einer Welt von Feinden aufgezwungene Kampf legte der deutschen Industrie sehr bald die Frage nahe, anstelle der beschlagnahmten Metalle, die für den alleinigen Bedarf der Heeresverwaltung zu verwenden sind, Ersatzbaustoffe einzuführen. Da die Frage der Einführung dieser Ersatzmaterialien nunmehr zu einem gewissen Abschluß gekommen ist, seien in kurzen Zügen diese Maßnahmen nebst einigen weiteren Vorschlägen aufgezeichnet.

An erster Stelle mußte Ersatz für Kupfer geschaffen werden, das im Lokomotivbau mit ungefähr 4,1 % vom Leergewicht der Maschine als reines Kupfer und mit ungefähr 1,3 % vom Leergewicht in Verbindung mit anderen Metallen auftritt.

Die bis jetzt in Deutschland allgemein angewandte kupferne Feuerbüchse ist durch eine solche aus Flußeisen ersetzt, deren Baustoff im basischen Flammofen erzeugt sein muß. Die Höchstfestigkeit der Bleche darf 41 kg/qmm nicht überschreiten, die Dehnung muß mindestens 25 % betragen, und die Güteziffer, d. h. Dehnung zuzüglich Zugfestigkeit, muß mindestens 62 sein. Der Mantel und die Türwand werden bei schweren Vollbahnlokomotiven allgemein mit 11 mm, die Rohrwand mit 15 mm ausgeführt. Bei Feldbahnlokomotiven betragen die entsprechenden Blechstärken 8, 10 und 12 mm. Diese Blechdicken sind nach Möglichkeit genau einzuhalten, um den Einbau zu starker Bleche zu vermeiden. Zwecks besserer Dichtung der Heiz- und Rauchrohre in der flußeisernen Rohrwand wird zwischen Rohr und Rohrwand ein nahtloser Kupferring von 1 mm Wandstärke gelegt, dessen hintere Stirnfläche ½ mm gegen die Rohrwand zurücksteht und dessen vorderes Ende bis über die Brust der Rohre reicht. Ob die Einschnürung der Rohre am Rohrwandende des Feuerkastens in der seitherigen Größe bestehen bleiben kann, muß eine Nachrechnung des Mindeststegquerschnitts sowie der auf ein Zentimeter Rohrumfang entfallenden Belastung ergeben.

Als Ersatz für die seither aus Kupfer hergestellten Stehbolzen treten solche aus weichem, geglühtem Flußeisen von 34—41 kg Festigkeit und mindestens 25 % Dehnung. Die Stehbolzen werden wie die seitherigen kupfernen in ganzer Länge, jedoch aus Fabrikationsrücksichten mit 7 mm durchbohrt und nachträglich an der Außenseite durch Verhämmern geschlossen, um die äußere Wärmeschutzmasse unversehrt zu lassen sowie einen Fortfall der Löcher in der Kesselverkleidung zu ermöglichen. Da sich erfahrungsgemäß Stehbolzenbrüche selbst in der Nähe des äußeren Mantelbleches sehr bald innerhalb der Feuerbüchse zeigen, ist man von einem beiderseitigen Anbohren der Stehbolzen abgekommen. Die Kopfform der Stehbolzen ist die bislang bei Kupfer übliche. Das Gewinde der Stehbolzen wird durchweg mit 23 mm bei 10 Gang auf 1" engl. ausgeführt. Von der Verwendung stärkerer Stehbolzen in den oberen seitlichen Reihen kann abgesehen werden, da die zulässige spezifische Beanspruchung der eisernen gegenüber den kupfernen 1½ fach so groß ist. Obwohl für gutes Dichthalten ein feineres Stehbolzengewinde zweckdienlicher gewesen wäre, hat man doch mit Rücksicht auf die vorhandenen Werkzeuge und die Nacharbeiten beim Auswechseln gebrochener Stehbolzen das seitherige Gewinde beibehalten, werden doch im Bereich der preußisch-hessischen Staatseisenbahnverwaltung nach Hammers Angaben in den „Annalen" 15. 5. 1915 jährlich über 500 000 Stehbolzen für Ersatzzwecke in den Werkstätten dieser Verwaltung verbraucht.

Ein weiterer Ersatz ist für die bis jetzt verwendeten kupfernen Speise-Dampfzuleitungs- und Schmierrohrleitungen geschaffen worden. Diese Leitungen werden nunmehr durchweg aus nahtlos gezogenen flußeisernen Rohren hergestellt, dagegen können Schmierrohrleitungen, die keine Druckleitungen sind, aus nahtlos gewalzten oder stumpfgeschweißten Gasrohren gefertigt werden. Als einziges Kupferröhrchen hat man das Manometerrohr beibehalten, um ein stets einwandfreies Arbeiten des Manometers zu ermöglichen. Die Befestigung der flußeisernen Röhren in den Flanschen sollte bei kleineren Rohren bis 25 mm lichten Durchmesser durch Aufdornen und autogene Schweißung, bei größeren Rohren durch Einwalzen mittels in den Flansch eingedrehter

Rillen erfolgen, wobei jedoch die Dichtungslinse sich auf alle Fälle gegen das umgebördelte Ende des Rohres legen muß.

Da gemäß § 2, Abs. 2 der „Vorschriften betr. Anlegung von Land- und Schiffsdampfkesseln“ für höhere Dampfspannungen als 10 atm Gußeisen in keinem Teile der Kesselwandung zulässig ist, kann anstelle der seither aus Rotguß gefertigten Ventilkörper nur Flußeisenguß in Frage kommen, wobei jedoch Bedacht darauf zu nehmen ist, daß bei Ventilen, die im Wasser arbeiten, der Sitz in Rotguß, der Kegel in Eisen hergestellt werden muß; während bei den übrigen Ventilen Sitz, Kegel und Spindel aus Eisen oder Stahl auszuführen sind, letztere vielleicht, um ein Festrosten zu vermeiden, mit einem kupfernen oder messingnen Überzug. Die bei Ventilen vorkommende Stopfbüchsendichtung kann gegebenenfalls aus Zinkguß gebildet werden, ebenso wird man bei Verschraubungen, die öfters zu lösen sind, den kleineren Teil aus Rotguß, den anderen Teil aus Flußeisen anfertigen. Für die Köpfe der Wasserstände kann nur Flußeisen im Gesenk geschmiedet oder Flußeisenguß in Frage kommen, die Hähne wird man in bekannter Weise aus Rotguß fertigen oder sie auch aus Flußeisen, dann aber als Stopfbüchsenpackungshähne, herstellen. Dieselbe Ausführungsart kommt auch für die Kesselprobierhähne in Frage. Zylinderablaßhähne und Ventile sind entweder aus Gußeisen oder aus blankgezogenem Flußeisen zu bilden, wobei auch die Küken bzw. Hähne aus Flußeisen herzustellen wären, da durch den austretenden Dampf eine stete Schmierung erfolgt. Die vorerwähnten Kesselvorschriften besagen, daß jeder Kessel mit wenigstens einem „zuverlässigen“ Sicherheitsventil ausgetattet sein muß, das, wie das Ministerialverordnungsblatt vom 18. 9. 15 richtig bemerkt, aus Gußeisen hergestellt werden kann, wobei allerdings auf allergenaueste Bearbeitung der Dichtungsflächen Bedacht genommen werden muß, um der Widerstandsfähigkeit gegen Abnutzung und den Einflüssen der Temperaturschwankungen zu begegnen.

An weiteren Einzelheiten des Kessels, die bislang aus Sparmetall gefertigt wurden, sind zu nennen Reinigungsschrauben und Reinigungsluken; auch diese sind ganz aus Flußeisen herzustellen, denn sollten die Teile wirklich festrosten, so wäre dieses für die Betriebssicherheit nicht von Bedeutung, ebenso kann man die Manometerhähne aus Eisen anfertigen, da die Möglichkeit besteht, dieselben des öfteren zu drehen. Daß sämtliche Linsen nicht mehr aus Sparmetall anzufertigen sind, ist selbstverständlich.

Als weiterer Ersatz für Rotguß käme in Frage, die Kreuzkopfgleitschuhe aus Gußeisen bei gehärteten Gleitbahnen auszuführen. Für die Lagerschalen der Stangen und Achsbüchsen kommt Flußeisenguß mit Lagermetallausguß in Frage, wobei jedoch die Weißmetallausfütterung den Zapfen vollständig umschließen muß. Die seitherigen Rotgußgleitplatten der Achsbüchsen sind ersetzbar durch solche aus Stahl oder Flußeisen, eingesetzt und gehärtet, oder aber die flußeiserne Achsbüchse selbst ist an den Gleitflächen zu härten (Italienische Staatsbahn, Nord-Brabant-Deutsche E.). Es könnte ferner in Frage kommen, die Lagerschale bei den Achsbüchsen ganz fortzulassen und die flußeisernen Körper selbst mit Weißmetall auszugießen, wobei jedoch, mit Rücksicht auf die durch das Ausgießen aufgetretene Erwärmung, die Gleitflächen nachträglich aufgeschabt werden müßten. Unbedenklich erscheint es ferner, die Kolben- und Schieberstangenstopfbüchsen aus Gußeisen anzufertigen, wenn sie mit 0,2—0,3 mm Spielraum eingepaßt werden, ebenso wird man die Ausführung der Regulatorschieber aus Gußeisen zulassen können. Die seither aus Rotguß außen blank polierten Schmiergefäße sind durch solche aus Gußeisen oder Temperguß ersetzt, die Schmiergefäßdeckel und Stifte der Stangen aus Flußeisen, ferner erscheinen sämtliche Lokomotivschilder nunmehr aus Gußeisen, außen blank geschliffen. Eine Ausnahme bildet hiervon das Fabrikschild, das entsprechend § 11, Abs. 2 der vorerwähnten Kesselvorschriften aus Rotguß bestehen geblieben ist.

Die bislang aus Rotguß mit Hartgummiüberzug hergestellten Handräder werden aus Gußeisen mit Bindfadenumwicklung oder auch aus Preßmasse gefertigt.

Wie die „Metall-Beratungs- und Verteilungsstelle für den Maschinenbau“ in Berlin, die amtliche Vertrauensstelle für die Freigabe beschlagnahmter Metalle für Friedenszwecke einschl. mittelbarer Kriegslieferungen, bekannt gibt, werden zurzeit zur weiteren Streckung der Edelmetalle Versuche angestellt, die darauf hinausgehen, Lagermetalle und Rotgußersatz herzustellen, die hauptsächlich aus Zink ohne Antimon bestehen. Eine Veröffentlichung dieser Metallegierungen wird erfolgen, sobald genügende Erfahrungen vorliegen.

Zur Schonung von Rohjute geschieht die Umhüllung der Heizleitungen mit einem grobmaschigen Baumwollgewebe, das einen Gipsanstrich erhält; als Ersatz für Leder zu Polstersitzen tritt Lederersatz.

Zur Streckung unserer Gummivorräte werden die Schläuche für Dampfheizung, Kohlennässung und Wasserspeisung (zwischen Lokomotive und Tender) aus Regeneratgummi gefertigt, zu dessen Herstellung Gummiabfälle dienen, die entsprechend zubereitet oder regeneriert sind. Da die vorhandenen Vorräte an Neusilber (Nickellegierung) nur für die Heeresverwaltung dienen, sind die Blenden der Petroleumsignallaternen als Emailblenden auszuführen.

Da die vorhandenen Vorräte an Blauasbest zur ausschließlichen Verwendung der Heeresverwaltung zurückgestellt werden müssen, werden in neuerer Zeit zur Kessel- und Zylinderumhüllung Weißasbestmatratzen zugelassen. Asbest findet sich vorwiegend in Kanada, Rußland (Uralgebiet), Kapland und auch in Italien; doch ist italienischer Asbest nicht spinnfähig, sondern spröde und brüchig, weshalb er für technische Zwecke fast garnicht in Betracht kommt. Die spinnfähigen Weißasbeste sind weicher und schmiegsamer in der Faser als Blauasbest. Sie eignen sich daher als Fertigfabrikate für Stopfbüchsenpackungen und Dichtungsmaterialien im allgemeinen besser als der Blauasbest, der nur in Kapland gefunden wird. Der Blauasbest ist, obwohl gleichfalls spinnfähig, rauher und spröder, er würde demnach abzudichtende, scheuernde oder rotierende Maschinenteile bedeutend mehr angreifen als Weißasbest. Daher wird letzterer für Dichtungszwecke und Stopfbüchsenpackungen bevorzugt. Die Sprödigkeit und Rauheit der Fasern des Blauasbestes bildet aber eine hervorragende Eigenschaft als Isoliermaterial gegen Wärmeausstrahlung, da die Störrigkeit der Fasern dafür sorgt, daß sie nicht so leicht zu einer harten Masse verfilzen, sondern, daß die zahllosen Luftzellen in den Asbestmatratzen erhalten bleiben. Je größer die Zahl der Luftzellen ist, desto besser ist die Isolierfähigkeit. Da aber auch Weißasbest nicht mehr in den guten langfaserigen Marken wie in Friedenszeiten zu erhalten ist, gibt man ihm einen Spinnzusatz von Seidenabfällen (Fasern).

Als Ersatzbaustoff für Asbestmatratzen werden nun in neuerer Zeit die unter dem Namen „Veraerisol“ Glasgespinst-Isoliermatratzen in den Handel gekommenen Wärmeschutzmittel verwendet. Diese Matratzen bestehen aus Glaswolle, die durch Drahtgeflecht aus verzinntem Eisendraht zusammengehalten wird. Die Herstellung von Formstücken bietet keine Schwierigkeit, da der nach innen umgebogene Eisendraht hinreichenden Schutz gegen Herausfallen gewährt. Nach Versuchen des Bayerischen Revisionsvereins, mitgeteilt in der Zeitschr. des Vereins deutscher Ingenieure 1910, Seite 635, haben diese Isolierungen in Ansehung des Wärmeverlustes die besten Ergebnisse geliefert. Die hier geschilderten Maßnahmen zum Zwecke der Landesverteidigung bringen nachstehende Folgeerscheinungen mit sich: 1. Es wird notwendig sein, für gewisse Einzelteile bauliche Änderungen vorzunehmen. 2. Verpflichten sie den Besteller mehr noch als bisher, das die Lokomotive bedienende Personal für gute Instandhaltung, Wartung und Ölung der einzelnen Teile Sorge tragen zu lassen. 3. Es wird für den Lieferanten unmöglich sein, die übliche Gewährleistung für die aus Ersatzmaterial hergestellten Teile und deren Folgeerscheinungen aufrecht zu erhalten, da für gewisse Teile von vornherein noch keine oder nur geringe Erfahrungen vorliegen.

Die Kriegsmaßnahmen, die im Frieden vielleicht wieder verschwinden werden, sollten uns aber bei Einkehr regelmäßiger Zeiten die Erwägung nahe legen, ob es nicht vorteilhaft wäre, noch mehr als bisher Sparmetalle zu verwenden, um sie stets als leicht greifbare Mittel zur Verfügung zu haben, wenn es je unseren Feinden gelüsten sollte, uns von neuem anzugreifen.

Eisenbahnbetrieb in Feindesland in den ersten Kriegswochen.

Bis H. war unsere kleine Kolonne von Zivileisenbahnern mit dem Ziel „Militäreisenbahndirektion 1 Brüssel" schnell und pünktlich gelangt. Hier lagen wir zunächst fest. Es sollten Unruhen in Löwen ausgebrochen sein. Nach sieben Stunden Aufenthalt ging es weiter. Zug folgte auf Zug. Manches Mal konnte man den Zugschluß des vorhergehenden Zuges sehen. Vor einem Tunnel hatte unser Zug eine Entgleisung und längeren Aufenthalt. Die Nacht brach heran. Wir mußten im Zuge übernachten. In Lüttich angekommen, erhielten wir die Nachricht, daß das Gerücht in Herbesthal wahr gewesen war. Die Antwerpener Besatzung hatte einen Vorstoß nach Löwen und Tirlemont unternommen. Zur Niederwerfung dieses Vorstoßes haben übrigens, was weniger bekannt sein dürfte, auch die Eisenbahner ihr Teil beigetragen, denn sie haben trotz des Schießens die Züge von der Strecke hereingeholt, die Weichen bedient und die Züge an die Ausladerampen gestellt.

Der gerade Weg nach Brüssel war also gesperrt. Es blieb uns daher nichts übrig, als über Namur zu fahren. Aber auch die Strecke von Namur nach Brüssel war nicht fahrbar. So ging es weiter nach Charleroy. Vergebens versuchten wir die Militäreisenbahndirektion I in Brüssel durch Fernspruch zu erreichen und vom Stadtkommandanten ein Auto nach Brüssel zu bekommen. Wir fuhren daher weiter nach Mons. Dort waren zufällig einige Herren von der Militäreisenbahndirektion I, unter ihnen der Oberst, dem die Baukompagnien und der Betriebschef, ein Regierungs- und Baurat, dem die zivilen Betriebsämter und Militärbetriebsämter (Betriebskompagnien) betrieblich unterstellt waren. Nachdem wir uns bei ihnen gemeldet, wurde von dem Betriebschef bestimmt, ein Teil der Kolonne ist zur Verstärkung einer Telegraphenabteilung abzugeben, der Rest erhielt Befehl, sofort die Strecke, die wir soeben befahren, zu besetzen und die Baukompagnie, die dort zurzeit den Betrieb führte, abzulösen. Noch einige kurze Verhaltungsmaßregeln über die Art der Ablösung wurden uns auf den Weg gegeben. Dann fuhren die Herren im Auto nach Brüssel ab.

Wieder schliefen wir wie die Tage vorher im Bahnwagen, denn andere Unterkunftsräume waren für uns nicht vorhanden. Früh am anderen Morgen ging es dann an die Besetzung der Strecke. Unser kleiner Trupp wurde in Gruppen von zwei, drei und vier Mann für die einzelnen Stationen eingeteilt. Dann setzte sich unser aus wenigen Wagen bestehender Sonderzug in Bewegung. Auf allen Stationen, die besetzt werden sollten, wurde gehalten. Um alle Stationen zu besetzen, hatten wir nicht genügend Personal. Es wurden nur soviel Bahnhöfe in Betrieb genommen, daß 20-Minuten-Zugfolge möglich war. Während des Haltens auf den einzelnen Stationen stiegen die Beamten, die den Betrieb auf dem Bahnhof übernehmen sollten, aus. Die Gleis- und Stellwerksanlagen wurden besichtigt. Die Signalanlagen fehlten fast durchweg oder waren zerstört. Nach kurzem Aufenthalt ging es von Station zu Station weiter bis nach L . . ., dem Sitz der Baukompagnie. Hier wurden wir liebenswürdig in den damals noch zulässigen Wohnwagen bewirtet. Nach Tisch wurden die Bahnanlagen besichtigt und die Benutzung der einzelnen Gleise und die Einmündung der verschiedenen Linien besprochen. Hier, wie überall, waren die Signalanlagen nicht in Ordnung. Ebenso gab es keine Telegraphen. Einzig eine Fernsprechleitung (zugleich Zugmeldeleitung) stellte die Verbindung mit der Außenwelt her. Die wenigen Beamten, die zur Besetzung der Stationen verfügbar waren, wurden auf diese und die Stellwerke verteilt. Dann fuhr der Zug weiter zur Besetzung der Reststrecke, abends war diese Arbeit beendet. Nur 24 Stunden waren uns zum Einarbeiten gelassen, dann rückte die Baukompagnie ab und überließ uns den Betrieb.

Jeder, der einmal eine Neubaustrecke oder neue Bahnanlagen dem Betrieb übergeben hat, weiß, welche Mühe es macht, sich an die neuen Verhältnisse zu gewöhnen und wie leicht in der ersten Zeit Unfälle und Betriebsstörungen eintreten. Wieviel ungünstiger war es hier, wo die Anlagen zum Teil zerstört und die Sicherungs- und Fernsprechanlagen unzulänglich waren. Glücklicherweise kamen wir nicht gleich in eine Hochflut des Verkehrs, wenn auch täglich etwa 20 Züge abgefertigt werden mußten. Doch wir hatten noch nicht einen Tag den Betrieb auf der Strecke übernommen, da gab es den ersten Unfall. Dies kam so: Unsere Zugmeldeleitung war gestört, ob durch Zufall oder böswillig, konnte nicht aufgeklärt werden. Die Züge mußten daher, um den Verkehr nicht ganz einzustellen, ohne Vormeldung im Zeitabstand abgelassen werden. Nun war die Strecke ganz unübersichtlich und hatte starke Gefällverhältnisse. Signale fehlten. So war in einer scharfen unübersichtlichen Kurve, wo der Einschnitt zum Damm überging, ein Munitionszug auf einen anderen aufgefahren. Die Meldung wurde uns nach C. durch einen Boten überbracht. Sofort wurde ein Hilfszug abfahrbereit gemacht und wir fuhren nach der Unfallstelle ab. Doch wie wir bald sahen, war dies leichter gesagt als getan, denn hinter dem verunglückten Zuge lagen mehrere andere auf der Strecke. So saßen wir mit unserem Zuge bald fest. Auch das falsche Gleis war besetzt. Wir nahmen daher kurzerhand die notwendigsten Geräte aus dem Wagen und gingen an den auf der Strecke liegenden langen Militärzügen entlang zur Unfallstelle. Drei Wagen waren ineinander gefahren und entgleist. Bei zwei weiteren waren die Puffer abgebrochen. Glücklicherweise hatte sich die Munition nicht entzündet, auch war niemand verletzt. An der Unfallstelle trafen wir den Hauptmann der einen Landsturmkompagnie, die auf unserer Strecke den Bahnschutz ausübte. Er war mit seinen Soldaten schon bei der Arbeit, die Munition auszuladen Schnell griffen auch wir zu, und in kurzer Zeit waren die entgleisten Wagen entladen und die Munition in die Leerwagen eines in entgegengesetzter Richtung kommenden Zuges eingeladen. Dann wurden die beschädigten Wagen kurzerhand den Damm, an dem der Unfall sich ereignet hatte, hinabgeworfen. Unter Krachen überschlugen sie sich und die Strecke war frei. Nun wurde das Gleis nachgesehen. Nach insgesamt zwei Stunden anstrengender Arbeit war die Strecke wieder fahrbar. Die Züge auf der Strecke setzten sich wieder in Bewegung. Aber nach einiger Zeit lag unser Zug wieder fest. Wir wir durch Fernspruch feststellten, war der Bahnhof M., in den unsere Linie einmündete, durch die Züge aus der Richtung von Brüssel überfüllt. Wir hatten hierauf keinen Einfluß und mußten uns gedulden.

Die Zeit wurde uns aber nicht lang. Im Zuge war ein Kriegsfreiwilliger, im Frieden Opernsänger in D. Er sang uns in der kleinen Wachtstube auf dem Bahnhofe die schönsten Arien vor. Plötzlich kam auf unserer Telephon- (Zugmelde-) Leitung die Anfrage von der Militäreisenbahndirektion I in Brüssel: ‚Wo liegt der erste Zug der . . . . Division und wieviel Züge liegen davor." Nun begann eine mühsame Fernsprecherei. Manchmal waren die Gespräche durch Nebengeräusche kaum zu verstehen. Dann setzte der Fernsprecher auf einer Strecke ganz aus und es mußte die Zugmaschine ausgeschickt werden, um dem Nachbarbahnhofe die Meldung zu überbringen. Endlich war die Lage der Division festgestellt. So schnell als möglich wurde dies über „M" der Militäreisenbahndirektion I. gemeldet. Nach einiger Zeit kam der Befehl zurück: „Es sind alle Züge auf der Strecke beiseite zu setzen und die Division ist so schnell als möglich durchzuführen." Nun begann für die wenigen Stationsbeamten mitten in der Nacht eine anstrengende Arbeit. Bei der großen Länge der Militärzüge reichte für einen ganzen Militärzug auch auf den größeren Stationen ein Gleis nicht aus. Die Züge, die beiseite gesetzt werden mußten, mußten daher in zwei oder drei Teile geteilt werden Die Weichenanlagen waren nicht überall in Ordnung und die Verständigung zwischen den einzelnen Bezirken war zum Teil sehr schlecht. Vor allen Dingen hatten wir die Bahnhöfe aber erst wenige Tage besetzt. Doch es ging alles gut. In kurzer Zeit war die Strecke für die Division frei und der erste Zug lief ein. Mit diesen Zügen setzte eine Transportbewegung ein. Tag für Tag rollten die Truppenzüge über die Strecke. Bei der Durchführung der Züge bereiteten uns die ungünstigen Steigungsverhältnisse der Strecke besondere Schwierigkeiten (1 : 70), denn die schweren Züge wurden aus Maschinenmangel vielfach nur mit einer Lokomotive gefahren. Sie lagen daher oft fest. Dann mußte die Lokomotive des folgenden Zuges den Zug die Steigung hinauf drücken; dabei waren die Lokomotiven und Zugführer nicht streckenkundig. Sie hatten die Stationsnamen zum Teil noch nie in ihrem Leben gehört. Um ihnen wenigstens einen kleinen Anhalt über die Streckenverhältnisse zu geben, wurden rohe Skizzen über die Steigungsverhältnisse, über die Stationen, die besetzt waren und ihre Entfernungen angefertigt und den Lokomotiv- und Zugführern ausgehändigt. Die Ausladestationen wurden bei dem schnellen Vorgehen der Truppen immer weiter vorgeschoben, die Züge mußten daher immer weiter vorfahren. Die Lokomotiv- und Zugpersonale wurden außerordentlich angestrengt. Tagelang kamen die Lokomotivführer nicht von der Maschine herunter. Für die Maschinen war kaum Zeit zum Ausschlacken. Sie lagen daher wiederholt wegen Wasser- und Dampfmangels auf der Strecke fest. Signale gab es nicht und die Sprechleitung war öfters gestört. Die Beamten hatten also wahrlich keine leichte Arbeit und doch rollte ohne Unfall Zug auf Zug über die Strecke. Schon nach zwei Tagen sahen wir die Wirkung der Transporte. Es kamen nicht mehr Leer-, sondern Gefangenenzüge zurück. Dazwischen liefen Verwundetenzüge. Damals gab es noch nicht alle die schönen Kranken- und Verwundetenzüge. So mußten die Personen- und Mannschaftswagen der Leerzüge für die Ver-

wundetentransporte genommen werden. Wir suchten den tapferen verwundeten Soldaten auf ihrem harten Lager dadurch unseren stillen Dank zu erweisen, daß wir die Verwundetentransporte mit größerer Beschleunigung durchführten. Die Leerzüge, zwischen denen sie ankamen, wurden beiseite gesetzt und die Verwundetenzüge möglichst ohne jeden Aufenthalt nach M., der nächsten Krankentransportabteilung durchgeführt. Es waren keine freundlichen Blicke, die den Verwundeten vom Bahnkörper zugeworfen wurden. Überall standen Hunderte von arbeitslosen belgischen Arbeitern mit verbissenen Gesichtern, die Hände in den Hosentaschen und sahen den Transporten zu. Sobald Gefangenenzüge einliefen, kam Leben in die Massen. Die Einwohner suchten an die Züge heranzukommen, um sich mit den Gefangenen zu unterhalten und ihnen Lebensmittel und Zigarren zuzustecken. Große Erregung bemächtigte sich der Leute, als einmal aus Wagenmangel gefangene Franzosen in offenen Güterwagen befördert wurden.

Einige Beispiele mögen noch zeigen, welche eigenen Betriebsverhältnisse vorlagen. Einmal kam ohne jede Vormeldung von einer unbesetzten Strecke ein Zug mitten in unsere Transporte hereingefahren. Es war ein reiner Zufall, daß kein Zusammenstoß erfolgte. In einer Nacht wurde auf einen Posten geschossen, obwohl die Bevölkerung alle Waffen hatte abliefern müssen. Leider wurden gleich in den ersten Tagen einem Landsturmmann auf seinem Streckengange, als er einem Zuge ausweichen wollte und ins andere Gleis trat, von einem aus der anderen Richtung kommenden Zuge beide Beine abgefahren. — Manch eigenartige Fragen traten auch an uns heran. In L. war weder ein Bahnhofs- noch ein Ortskommandant. Nun war jeder Fuhrwerksverkehr außerhalb der Stadt verboten. Die Leute brauchten aber Mehl und Salz. So kam der Bürgermeister zur Station und bat um die Erlaubnis, von einem in der Nähe gelegenen Städtchen Mehl für die Bevölkerung holen zu dürfen. Auch Fragen der Kohlenversorgung wurden angeschnitten. Die Grubenbesitzer baten, einzelne Züge zwischen den Zechen- und den Gas- und Elektrizitätswerken fahren zu dürfen. In der Gegend von L. war eine große Brieftaubenindustrie. Eines Tages mußten alle Tauben abgeliefert werden und nun bevölkerten viele Hunderte von Tauben unsere Güterschuppen und mußten täglich gefüttert werden. Dann mußten Decken requiriert werden, denn Betten gab es wenig und die Nächte wurden kalt. Die Unterkunftsräume auf den Bahnhöfen waren beschränkt. Mehrfach mußte man die erste Zeit in dem Raume schlafen, in dem die Fahrdienstleitung war. Nur ein Vorhang trennte die Schläfer vom Fernsprechdienst. Auch die Essensfrage machte an vielen Orten manche Schwierigkeiten. Bei der damaligen schwachen Besetzung der Stationen hatte man wenig Zeit für Einkäufe. Auch die Bevölkerung war uns feindlich gesinnt.

Dies alles war im September 1914. Seitdem hat sich vieles auf den in Feindesland von den Militäreisenbahndirektionen und Linienkommandanturen betriebenen Bahnen geändert. Besonders die Betriebsverhältnisse haben sich wesentlich gebessert. Die Strecken sind mit Signalen, Telegraphen und mehreren Fernsprechleitungen ausgebaut. Die Stellwerks- und Weichenanlagen sind zum großen Teil wieder hergestellt. Eine geregelte Diensteinteilung des Personals und der Lokomotiven ist durchgeführt. Fahrpläne für die Strecken sind ausgearbeitet, der Wagendienst wie in Deutschland organisiert. An Hand der Fahrberichte werden Unregelmäßigkeiten verfolgt. Feststehende Schnell-, Urlauber-, Personen- und Güterzüge und Badezüge nach Ostende zur Erholung der Truppen sind eingelegt usw. So ist es erreicht, daß heute ein Reisender von Deutschland in der Geschwindigkeit und Pünktlichkeit bei den im Militärbetrebe befindlichen Bahnen keinen Unterschied gegen die heimatlichen Bahnen findet. Der Urlauber braucht nur kurze Zeit im Zuge zu sitzen und kann den größten Teil seines Urlaubes seiner Familie widmen.

Vor allen Dingen ist aber die Militäreisenbahnverwaltung bemüht gewesen, ihrer vornehmsten Pflicht, der Landesverteidigung zu dienen, gerecht zu werden. Wie weit ihr dies gelungen, dürfte folgender Befehl des Chefs des Feldeisenbahnwesens vom 31. Juli 1915 zeigen: „Der Herr Chef des Generalstabes des Feldheeres hat sich heute mir gegenüber sehr anerkennend über die Leistungen der Eisenbahnen im Westen ausgesprochen und hervorgehoben, daß die Eisenbahnen in hervorragendem Maße zu der erfolgreichen Abwehr der großen französischen Angriffe beigetragen haben. Das Festhalten des gewonnenen Bodens im Westen in den letzten Monaten, während starke Kräfte den entscheidenden Schlag im Osten führten, wurde wesentlich dadurch ermöglicht, daß mit Hilfe der Eisenbahnen die Reserven stets schnell und rechtzeitig an die entscheidende Stelle herangeführt werden konnten. Ich freue mich, diese Anerkennung zur Kenntnis der Militäreisenbahnbehörden bringen zu können. gez. Groener."

Anhäufung von Frachten an der atlantischen Seeküste Nordamerikas.

Die „Railway Age Gazette" bringt in ihrer Nr. 23 vom 3. Dezember 1915 einen Bericht des Ausschusses für Erforschung der Rauchverminderung des Verkehrsvereins Chicago (Chicago Association of Commerce Smoke-Abatement). In diesem Bericht ist ein besonderer Abschnitt der „Anhäufung von Frachten an der atlantischen Seeküste" gewidmet. Es werden darin die großen durch Mangel an Schiffsraum hervorgerufenen und auf die Eisenbahnen zurückwirkenden Verkehrsschwierigkeiten an der Küste geschildert und die zur Abhilfe getroffenen Maßnahmen angegeben. Der Aufsatz dürfte ein treffendes Bild von den an der atlantischen Küste herrschenden, durch den Krieg verursachten eigenartigen Verkehrsverhältnissen geben und daher von allgemeinem Interesse sein. Er sei daher hier in der Übersetzung wiedergegeben:

Die Anhäufung von Frachten in Neuyork, die in erster Linie durch den in den letzten Wochen eingetretenen Mangel an Schiffen zur Beförderung von Waren nach Europa und Südamerika hervorgerufen wurde, ist fortgesetzt empfindlicher geworden, und ein ähnlicher Zustand herrscht jetzt in Philadelphia und Baltimore. Im Gegensatz zu ähnlichen Fällen in früheren Jahren scheint in keinem der überfüllten Häfen die Neigung dafür zu bestehen, die ernste und kostspielige Verzögerung auf den Mangel an Wagen, Lokomotiven oder Gleisen zurückzuführen. Zu dem Mangel an Ozeanfahrzeugen kommt noch hinzu, daß einige Schiffsladungen in Neuyork aufgehalten worden sind, weil die Leichterschiffe, welche die Frachtgüter von der Eisenbahn zu den Ozeanschiffen befördern, alle mit Handelsgut überfüllt sind, und gewisse Annahmesperren sich nicht allein auf Ausfuhrfrachten, sondern auch auf inländische Schiffsladungen erstrecken, welche auf Leichtern befördert werden müssen.

Am vergangenen Sonnabend legte die Delaware, Lackawanna & Western Annahmesperre auf zur Ausfuhr nach Osten bestimmte Frachtladungen, ausgenommen Schiffsladungen, für welche Fahrzeuge bereits gedungen waren. Die Gesellschaft hatte damals über 5000 beladene Frachtwagen auf ihren Linien, welche auf Entladung in Neuyork warteten. Am Montag dieser Woche legte die Pennsylvania-Eisenbahngesellschaft Annahmesperre auf alles Mehl und Holz, welches in Neuyork ausgeführt oder gelichtert werden sollte, und weiter auf Getreide, welches über Philadelphia und Baltimore ausgeführt werden sollte. Die Baltimore und Ohio-Gesellschaft legte Sperre auf alle Eisen- und Stahlprodukte, die für die Ausfuhr über den Hafen von Neuyork bestimmt waren.

Linien, die keine Annahmesperre ausgesprochen hatten, haben trotzdem alle möglichen Versuche angestellt, die Verfrachter im Westen zu veranlassen, Getreide und anderes für Europa bestimmtes Frachtgut zurückzuhalten. Die in den Elevatoren im Neuyorker Hafen gegenwärtig aufgestapelte Menge Weizen beträgt beinahe doppelt so viel wie im vorigen Jahre zu gleicher Zeit, und der auf der Reise von Kanada befindliche, nach Häfen der Vereinigten Staaten, hauptsächlich Neuyork, bestimmte Weizen wird auf 10 Millionen Bushels geschätzt.

Die Schiffahrt auf den großen Seen wird am 12. November geschlossen, und die Menge Getreide, die jetzt in Buffalo oder in der Nähe auf dem Wasser schwimmt, wird auf 5 Millionen Bushels geschätzt.

Die Hauptlinien sind mit dem Bundesverkehrsamt dahin übereingekommen, daß beginnend mit dem 1. Januar die lagergeldfreie Zeit in den Endseehäfen für Ausfuhrgut und Stückfrachten auf Ortsladeschein statt 30 nur 15 Tage betragen soll, gleichgültig ob die Güter in Lagerhäusern der Eisenbahn oder in den Wagen lagern. Für Getreide, das nach ausländischen Häfen verfrachtet wird, ist und bleibt die lagergeldfreie Zeit unbegrenzt, wenn die Güter in den Wagen bleiben, wird jedoch auf 10 Tage beschränkt, nachdem sie in Elevatoren aufgespeichert sind.

Zwei oder drei Firmen haben amerikanische Fahrzeuge aus dem Pacificverkehr gezogen und sie für den Getreidetransport von Neuyork nach Europa bestimmt; aber diese Erleichterung wird ebenso wie die Verkürzung der freien Lagerung nicht vor Januar wirksam sein. Außerdem herrscht ein Mangel an Ausladungsmöglichkeiten in europäischen Häfen, was noch größere Verzögerungen ahnen läßt als bisher bekannt. Europa leidet an einem ernsten Mangel an Arbeitskraft, was sich für die Rückfahrt der Schiffe nach hier sehr bemerkbar machen wird.

In Chicago wurde am vergangenen Sonnabend die Anhäufung von Gütern in den Endseehäfen als Grund für ein bedeutendes Sinken der Weizenpreise angegeben. In Pittsburgh haben zahlreiche Stahlwerke und Hochöfen die Leistung gekürzt, weil es heißt, daß die Verschiffungsmöglichkeit schlecht ist und Koks nicht pünktlich zu erhalten ist.

Am Dienstag dieser Woche trafen auf Einladung des Präsidenten Samuel Rea der Pennsylvania die Vorsitzenden der Hauptlinien in Neyork zusammen und bestimmten nach ausführlicher Erörterung der Betriebslage der Eisenbahnen und der Lage des Ozeandienstes einen Ausschuß von ausführenden Beamten, der täglich in Neuyork zusammentreten soll, um alle Fragen zu behandeln, die mit der Frachtanhäufung in Zusammenhang stehen, im gemeinsamen Interesse aller Eisenbahnen und des Publikums. Dieser Ausschuß will die Mitarbeit von Verfrachtern wie der Dampfschiffahrtsgesellschaften herbeiführen und alles mögliche tun, um zu verhindern, daß eine allgemeine Gütersperre erklärt wird. Bei der Besprechung waren außer den Präsidenten der Hauptlinien mehrere andere Herren (die Namen werden angeführt) zugegen. Die Eisenbahnlinien wollen in Boston, Baltimore und Philadelphia ähnlich gemeinsam vorgehen. Der Neuyorker Ausschuß wird bemüht sein, die verschiedenen Bedingungen der einzelnen Eisenbahnlinien auszugleichen, weil diejenigen Gesellschaften, die keine Annahmesperre erklärt haben, einen stärkeren Druck verspürt haben, seitdem Annahmesperren durch andere Linien ausgesprochen wurden. Der Ausschuß stellt fest, daß augenblicklich (am 1. Dezember) die Zahl der Frachtwagen auf den Linien der Haupteisenbahnen in Neuyork und bestimmt für dortige Endbahnhöfe sich auf 40 000 beläuft, und daß wahrscheinlich 90 % dieser Wagen Frachtladungen enthalten, die für die Ausfuhr bestimmt sind oder die gelichtert werden sollen für die örtliche Lieferung in den Hafen.

Die Pennsylvania-Eisenbahn gibt folgende näheren Angaben über die Anhäufung auf ihren Linien: „Es befanden sich am 30. November in den verschiedenen Gegenden östlich von Pittsburgh und Erie 6 151 Frachtwagen, die für die Ausfuhr bestimmt waren oder in Neuyork gelichtert werden sollten.“ Es folgen dann nähere Angaben, wie sich diese Wagen auf die einzelnen Strecken verteilen. Dann heißt es weiter: „Außer den für Lichterfahrzeuge bestimmten, noch in den Wagen befindlichen Frachten sind auf den Kais in Neuyork rund 2000 Wagenladungen ausgeladen worden, welche jetzt ihre Bestimmung erwarten. Ein besonderes Bureau unter Aufsicht von Handels- und Rechnungsbeamten ist zur Bearbeitung dieser außerordentlichen Sachlage in Neuyork errichtet worden. Dies Bureau führt sorgfältige Aufzeichnungen darüber, wo diese Wagen sich befinden, so daß sie, wenn von einem Verfrachter zur Lieferung bestellt, ausgesondert und mit möglichst kurzem Aufenthalt abbefördert werden können.

Ein zweites besonderes Bureau ist errichtet worden, um die Lokalfrachten in der Neuyorker Gegend zu bearbeiten. Es befinden sich nämlich an verschiedenen Stellen der Bahn gegenwärtig — die Frachtwagen für Lichterung nicht mitgerechnet — rund 7000 Wagen gewöhnlicher Fracht zur Lieferung oder Beförderung durch den Neuyorker Hafenbezirk. Eingeschlossen sind hierbei rund 2000 Wagen für Neuengland. Alle 12 Stunden richtig gestellte Berichte ergeben die genaue Stellung jedes einzelnen Wagens.

Diese Maßnahmen haben sich als wirksam erwiesen, die Eisenbahnlinien offen zu halten, und es ist keine Anhäufung in der Beförderung von nach dem Westen bestimmten Frachten mehr vorhanden. Augenblicklich befinden sich an verschiedenen Stellen der Bahn 450 Wagen Mehl und 125 Wagen Holz mit durchgehenden Frachtbriefen für die Ausfuhr durch Neuyork. Außer den 1 Million Bushels Getreide in dem Girard Point Elevator in Philadelphia sollen 1778 Wagen — 2 600 000 Bushels — von Ausfuhrgetreide durch diesen Elevator gehen, viele von ihnen werden an Stellen westlich von Philadelphia gestapelt, bis sie aufgenommen werden können. Außer den 2 Millionen Bushels Getreide in dem Baltimore-Elevator sollen 2829 Wagen Ausfuhrgetreide durch diesen Elevator gehen. Siebzehn Bote liegen zurzeit im Baltimorer Hafen, um Getreide zu laden; fünf hiervon haben bereits ihre Ladung erhalten. Es ist sehr unbestimmt, welche Bote in Baltimoore in der nächsten Woche erwartet werden. Jedenfalls ist in Baltimore Platz gedungen worden, welcher bis 15. Dezember 32 Bote aufnehmen kann. Das ungefähre Fassungsvermögen eines Botes beträgt 250 000 Bushels.“

Dr. H.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Aus der preußischen Thronrede.** Der auf die Eisenbahnen bezügliche Satz der Thronrede, mit welcher der preußische Landtag am 13. d. M. eröffnet wurde, lautet: Die besondere Fürsorge für unsere im Kriege so glänzend bewährte Staatseisenbahnverwaltung wird auch jetzt nicht ruhen dürfen. Zum weiteren Ausbau des Eisenbahnnetzes sowie zur Beschaffung von Fahrzeugen werden deshalb wiederum erhebliche Mittel angefordert.

— **Der Entwurf des Eisenbahnanleihegesetzes für 1916** wird dem preuß. Landtage bis Mitte Februar zur Beschlußfassung zugehen. Für die Verstärkung des Wagenparks der Staatseisenbahnverwaltung sind, wie die „B. B.-Ztg.“ von zuständiger Seite erfährt, im ganzen 300 Millionen Mark vorgesehen, davon über 200 Millionen Mark im Eisenbahnanleihegesetz. Es sind mit diesem Betrage die im Etatsjahre 1914/15 und im laufenden Etatsjahre für die außerordentliche Beschaffung von Fahrzeugen bewilligten Summen von 173,2 Millionen und 174,6 Millionen Mark sowie auch der bisher höchste, im Rechnungjahr 1913 aufgewendete Betrag von 197,8 Millionen Mark beträchtlich überschritten. Der stärkere Verschleiß während des Krieges, die Notwendigkeit, den Fuhrpark dauernd auf der Höhe der Anforderungen zu halten und das Erfordernis der Vorsorge für die Zukunft lassen die in Aussicht genommene Vermehrung der Mittel für die außerordentliche Fahrzeugbeschaffung als unabweisbares Bedürfnis erscheinen.

— **Auszüge aus dem Fahrplanbuch.** Die Königliche Eisenbahndirektion Erfurt gibt seit dem 1. Mai 1913 für die Lokomotiv- und Zugführer, die mit durchlaufenden Zügen auf Strecken des Bezirks Erfurt übergehen, als Ersatz für das Fahrplanbuch Auszüge aus dem Fahrplanbuch heraus, in denen nur die Fahrpläne enthalten sind, die für diese Beamten in Betracht kommen. Neben einer damit erreichten Entlastung der Zugpersonale von Fahrplandrucksachen und einer Ersparnis an Raum und Gewicht in den oft mit Drucksachen stark angefüllten Taschen der Personale, sollen den Lokomotiv- und Zugführern durch diese Auszüge die Fahrpläne in handlicherer und übersichtlicherer Form als jetzt durch die häufig umfangreichen Hefte des Fahrplanbuches der verschiedenen Direktionsbezirke gegeben werden. Nach den bisherigen Erfahrungen der Eisenbahndirektion Erfurt haben sich die Auszüge aus dem Fahrplanbuche gut bewährt; die mit ihnen ausgerüsteten Personale haben sie als vorteilhaft und zweckmäßig bezeichnet. Daher stellt ein Erlaß des preußischen Eisenbahnministers vom 29. Dezember v. J. den Königlichen Eisenbahndirektionen die Herstellung ähnlicher Auszüge aus dem Fahrplanbuche anheim. Nach Jahresfrist ist zu berichten, ob derartige Auszüge ausgegeben worden sind, welche Erfahrungen damit gemacht wurden sowie in welchem Maße sich eine Verminderung der Auflage des Fahrplanbuches und eine Kostenersparnis hat erzielen lassen. Die Eisenbahndirektion Erfurt ist angewiesen, den Eisenbahndirektionen das bei der Herstellung der Auszüge geübte Verfahren mitzuteilen und einen Abdruck eines Auszuges zu übersenden.

— **Annahme jugendlicher Personen im Betriebsbeamtendienst bei den Privatbahnen.** Durch Erlaß vom 5. dieses Monats hat der preußische Eisenbahnminister für die Dauer des Krieges genehmigt, daß bei den Privateisenbahnen Personen, die tatsächlich dafür geeeignet sind, schon nach Vollendung des 18. Lebensjahres zur selbständigen Wahrnehmung des Dienstes eines Eisenbahn-Betriebs- und Polizeibeamten zugelassen werden. Die Eignung solcher jugendlichen Personen für den Betriebsbeamtendienst ist mit besonderer Sorgfalt festzustellen. Ihre Verwendung ist auf einfache Verhältnisse zu beschränken.

— **Zugzusammenstoß in Hayingen.** Ein von Algringen fälliger Erzzug überfuhr am 11. d. M., nachmittags 5½ Uhr, das geschlossene Einfahrtsignal des Bahnhofs Hayingen, wo er auf einen Güterzug aufstieß. Bei dem Aufstoß verunglückten tödlich die im Packwagen des Erzzuges sich aufhaltenden Schlosser Thewes und Cunz aus Diedenhofen, während der Lokomotivführer Verletzungen schwerer Natur davontrug. Die Untersuchung ist eingeleitet.

— **Gepäckabfertigung für die Balkanzüge.** Die militärischen und zollamtlichen Bestimmungen für die Benutzung der Balkanzüge sind jetzt endgültig geregelt worden. Danach findet die Durchsicht des von Zivilreisenden aufzuliefernden Gepäcks in Berlin auf den Bahnhöfen Friedrichstraße und Anhalter Bahnhof am Nachmittag v o r dem Tage des Zugabgangs statt und zwar von 6 bis 10 Uhr. Das mit dem D-Zug 3 von Cöln abends 10.01 auf Bahnhof Friedrichstraße ankommende Gepäck Balkan-

reisender wird noch durchgesehen. Da die von Konstantinopel kommenden Balkanzüge in Berlin erst in später Abendstunde eintreffen (Friedrichstraße 9.53, Anhalter Bahnhof 10.48), ist die Gepäckdurchsicht auf den Tag nach der Ankunft gelegt worden, und zwar findet sie von 8 bis 11 Uhr vormittags auf den betreffenden Bahnhöfen statt. Amtlich wird nochmals empfohlen, Schriftstücke in möglichst geringem Umfange mitzunehmen; sie müssen schon bei Aushändigung des Passierscheines zur Prüfung vorgelegt werden. Außer diesen amtlich zu versiegelnden dürfen keinerlei Schriftstücke, auch keine Drucksachen, mitgeführt werden. Die Kontrolle wird, wie es der Kriegszustand erheischt, eine sehr scharfe sein.

Der erste Zug, der am 15. d. M. seine Fahrt nach Konstantinopel antritt ist zum größten Teil ausverkauft. Für das Privatpublikum stehen im ganzen 74 Plätze zur Fahrt zur Verfügungen, davon 36 Bettkarten für die Schlafwagen und 38 Plätze in den Personenwagen. Die 36 Bettkarten sind bereits vergriffen. Von den übrigen 38 Plätzen ist bereits mehr als die Hälfte verkauft, auch für den Rest liegen bereits Nachfragen vor. Alle Fahrkarten werden nur unter dem Vorbehalt verkauft, daß nicht nachträglich die Militärbehörde über die Plätze verfügt.

— **Ölrückgewinnung aus Abwässern von Lokomotivschuppen und Eisenbahnwerkstätten.** Vorrichtungen für die Ölrückgewinnung aus Abwässern gewerblicher Anlagen sind schon seit geraumer Zeit im Gebrauch. Auch die Eisenbahnverwaltung mußte schon in früheren Jahren um die Reinigung der Abwässer von Lokomotivschuppen und Werkstätten zwecks möglichster Vermeidung von Verunreinigungen öffentlicher Gräben usw. besorgt sein. Nun aber drängte die während des Krieges eingetretene Ölknappheit die preußische Staatsbahnverwaltung zu einer planmäßigen und wirtschaftlichen Rückgewinnung der Ölmengen aus den Abwässern und somit auf die Herstellung eines Musters für einen möglichst wirksamen Ölabscheider. Eine dem Eisenbahnbetriebe unmittelbar angepaßte und erprobte Anlage solcher Art, mit der im Direktionsbezirk Erfurt recht gute Erfahrungen gemacht worden sind, wird in Nr. 2 der „Eisenbahn“ beschrieben und die Anordnung des dort im Gebrauch befindlichen Ölabscheiders durch Abbildungen (Musterzeichnung nach Angabe des Regierungs- und Baurats Weide, Meiningen) erläutert. Ein Vorzug der Anlage liegt in der billigen und leichten Herstellung durch weniger geübte Handwerker; der Ölabscheider kann leicht in jede Entwässerungsleitung eingebaut werden. Das Bestreben nach einer planmäßigen und wirtschaftlichen Ölrückgewinnung wurde noch dadurch bestärkt, daß sich nach den gemachten Erfahrungen das Abspritzen der unteren Lokomotivteile mit heißem Wasser statt des Putzens im allgemeinen gut bewährt hatte. Dieses Abspritzen, zunächst nur beim Warmauswaschen der Lokomotiven angeordnet, erwies sich, abgesehen vom Gewinn an Arbeitszeit und Putzmaterial, recht wirtschaftlich, weil das von den Lokomotiven abgespritzte Öl durch die Entwässerungsrohre geleitet und in einem Ölabscheider aufgefangen werden konnte. Beispielsweise ergibt die Ölabscheideranlage einer Betriebswerkstatt des Bezirks Erfurt von einem Lokomotivschuppen mit 25 Ständen, in dem das Abspritzen sämtlicher Lokomotiven durchgeführt ist, in jeder Woche 30 bis 35 kg Ölrückgewinn.

— **Teutoburger Wald-Eisenbahn.** In der kürzlich abgehaltenen außerordentlichen Generalversammlung fand der Antrag der Verwaltung, außer der bereits genehmigten Anleihe von 200 000 Mark noch eine weitere von 100 000 ℳ, im ganzen also 300 000 Mark, zwecks Ausführung von Erweiterungsanlagen und Vermehrung der Betriebsmittel aufzunehmen, einstimmige Annahme. Ebenso wurde einstimmig und ohne Erörterung die abgeänderte Bilanz für das am 31. März 1915 beendete Geschäftsjahr genehmigt. Danach erhalten die Aktien A 4 % (i. V. 4 %) und die Aktien B 1 % (i. V. 0) Dividende. Vom Rest gehen 4262 ℳ als gesetzliche Eisenbahnabgabe ab, während 9842 ℳ auf neue Rechnung vorgetragen werden. Dem Antrage der Verwaltung entsprechend wurde der Vorstand ermächtigt, den mit der Firma Vering & Waechter in Berlin abgeschlossenen Betriebsvertrag aufzuheben und einen neuen Vertrag mit der „Allgemeinen Deutschen Eisenbahn-Gesellschaft m. b. H.“ in Berlin abzuschließen. Die Verwaltung erhofft von dem neuen Vertrage eine Besserung der Verhältnisse des Unternehmens sowohl bezüglich des Verkehrs wie bezüglich der Ergebnisse. In den Aufsichtsrat wurden an Stelle der Herren Baurat Seeliger (Berlin) und Maschinendirektor Bandt (Berlin-Schöneberg) die Herren Ministerialdirektor a. D. Just (Berlin) und Geheimer Baurat Kemmann (Berlin-Grunewald) neu gewählt.

— **Zugentgleisung.** Wie die „Donauzeitung“ aus Passau meldet, entgleiste am 8. d. M. abends zwischen Neustift und Pfennigbach der aus dem Rotttal kommende Lokalzug und fiel die hohe Waldböschung hinab. Der Damm war durch das anhaltende Regenwetter unterspült worden. Der Lokomotivführer wurde getötet. 6 Reisende sind schwer und 10 leichter verletzt.

— **Der Verwaltungsbericht der württembergischen Verkehrsanstalten für 1914** ist kürzlich erschienen, in seinem Umfang des Krieges halber gegen früher wesentlich verkürzt. Er bringt aber neben den Rechnungsergebnissen doch auch die Hauptzahlen des Betriebs und Verkehrs von Bahn und Post und gewährt so in aller Kürze einen Gesamtüberblick. Wir lassen nach dem „Schwäb. Merkur“ einige der wichtigsten Zahlen folgen und fügen die entsprechenden Zahlen des Vorjahres in Klammern bei.

Bei den Eisenbahnen haben im Rechnungsjahr 1914 betragen: die Zahl der beförderten Züge 403 892 (596 242) die auf eigenen Betriebsstrecken geleisteten Zugkilometer 18,6 (25) Millionen, die Zahl der beförderten Personen 58 (76) Millionen, die zurückgelegten Personenkilometer 1225 (1380) Millionen, die Einnahmen aus dem Personen- und Gepäckverkehr 27,6 (33,6) Millionen Mark, die beförderten Güter 11,9 (14,4) Millionen Tonnen, die geleisteten Tonnenkilometer im Güterverkehr 1030 (1174) Millionen, die Einnahme aus dem Güterverkehr 47 9 (53,7) Millionen Mark und die Gesamteinnahme 82.5 (94,3) Millionen Mark. An der Personeneinnahme war das Militär mit 9,74 (1,62) %, an der Gütereinnahme das Militärgut mit 7,51 (0,53) % beteiligt. Die Gesamtausgaben haben 65.1 (69 6) Millionen Mark betragen; erhebliche Ersparnisse an den Etatsätzen haben sich namentlich bei den Betriebsmaterialien sowie bei der Unterhaltung und Ergänzung der baulichen Anlagen und der Fahrzeuge erzielen lassen. Die reine Betriebsausgabe betrug 77.10 (71 48) % der reinen Betriebseinnahme. Als Betriebsüberschuß verblieben 17.4 (24 7) Millionen Mark, 9,9 Millionen weniger als der Etatsatz und 5,1 Millionen weniger als der Zinsbedarf für die Eisenbahnschuld, während im Vorjahr der Betriebsüberschuß diesen Zinsbedarf um 3 Millionen Mark überstiegen hatte. Der Betriebsüberschuß betrug 2.09 (3.02) % des Anlagekapitals ohne den Aufwand aus Betriebseinnahmen, bei Absetzung der Kosten erheblicher Ergänzungen von den Ausgaben aber 2.15 (3,16) %. Aus dem Baufonds waren 10.3 (24) Millionen Mark aufzuwenden, davon 0.5 (1.1) Millionen für Vermehrung der Fahrzeuge. Am Schluß des Rechnungsjahres betrugen die Betriebslänge 2103 km, das Anlagekapital 837 Millionen Mark, die Eisenbahnschuld 619 Millionen Mark und der Reservefonds der Staatsbahnen, der die Ablieferung der Eisenbahnverwaltung an die laufende Verwaltung für 1914 durch einen Zuschuß von 3 3 Millionen Mark auf die Höhe des zehnjährigen Durchschnitts der Eisenbahnbetriebsüberschüsse mit 20 275 000 ℳ zu ergänzen hatte, noch 6,7 Millionen Mark.

— **Die Berufsfortbildung im Verbande Sächsischer Mittlerer Eisenbahnbeamten.** Wie in Nr. 44/1915 d. Ztg. mitgeteilt wurde, hat der Verband Sächsischer Mittlerer Eisenbahnbeamten auch im Kriegsjahre 1915 seine seit dem Jahre 1909 betriebene berufliche Fortbildungstätigkeit weitergeführt. Mit Befriedigung kann der Verband auf diesen Teil seiner im Vorjahr geleisteten Standesarbeit zurückblicken. Die Beteiligung der Mitglieder an den fachlichen Veranstaltungen konnte trotz der durch den Krieg hervorgerufenen Personalknappheit und dienstlichen Mehrbelastung als eine durchaus befriedigende bezeichnet werden. An den 52 veranstalteten Vortragsabenden beteiligten sich gegen 1350 Mitglieder innerhalb der bestehenden 12 Vortragsbezirke. Auch die Beteiligung an den unternommenen Besichtigungen von Eisenbahnanlagen war lebhaft. Der in Dresden eingerichtete Prüfungsvorbereitungskursus wurde programmäßig durchgeführt. Die Teilnehmer haben inzwischen ihre Staatsprüfungen mit gutem Erfolg abgelegt.

Gestützt auf so günstige Ergebnisse, wird der Verband auch im Jahre 1916 seine Fachveranstaltungen fortsetzen. Nach der soeben veröffentlichten „Vortragsordnung“ sind 67 Fortbildungsabende — 60 Vorträge und 7 Besprechungsabende — sowie eine Besichtigung festgesetzt worden. Sie erreicht bezüglich ihres Umfanges die Höhe der vorangegangenen Friedensjahre. Die Vorträge verteilen sich auf 38 verschiedene Fachthemata. Hierbei sind 31 Redner aus den Kreisen der mittleren Eisenbahnbeamten beteiligt. Die Vorträge erstrecken sich auf folgende Wissensgebiete: Allgemeine Verkehrswissenschaften. Eisenbahn- und Volkswirtschaft Verfassungs- und Verwaltungslehre. Beamtenverhältnisse, Allgemeine Dienstverhältnisse, Güterdienst. Betriebsdienst und Abrechnungswesen.

Die Auswahl der einzelnen Themata erfolgt durch die Fortbildungsausschüsse der einzelnen Vortragsbezirke auf Grund einer sorgfältig zusammengestellten Rednerliste, die 24 ständige Wanderredner mit 53 verschiedenen Wandervorträgen — nur fachlicher Art — aufweist. Außerdem haben sich 13 weitere Redner aus dem Mitgliederkreise erstmalig in den Dienst der Fortbildungsarbeit des Verbandes gestellt. Für das Jahr 1916 bleiben 16 Redner mit 28 Vorträgen in Bereitschaft, ein Kräfteüberschuß, der den Verband zu der Zuversicht berechtigt, daß der Segen der von ihm freiwillig übernommenen Fortbildung der sächsischen mittleren Beamten auch für die Zukunft gesichert ist.

Erstmalig werden in größerem Umfange sogenannte „Fachliche Besprechungsabende“ abgehalten werden. Sie sollen vornehmlich das Berufsinteresse fördern und dienstliche Erfahrungen einzelner und die Bewährung bestimmter Diensteinrichtungen der Allgemeinheit der mittleren Eisenbahnbeamten nutzbar machen. Insbesondere sollen sie aber auch eine Quelle sein, aus der beruflichen Vielseitigkeit der Mitglieder Vorschläge für Vereinfachungen und Verbesserungen im Betriebs-, Verkehrs- und Abfertigungsdienste der Eisenbahn zu schöpfen. Fragen dieser Art im Kreise der Berufenen zu klären, und es soll danach das gewonnene Material nach Bearbeitung durch den „Hauptausschuß für Berufsfortbildung“ der Eisenbahnverwaltung zur Verfügng gestellt werden. Damit diese Veranstaltungen nicht verflachen, hat die Verbandsleitung eine Sammlung zeitgemäßer Fragen aus dem Eisenbahnwesen zusammengestellt, die die Fortbildungsausschüsse den Besprechungsabenden zu Grunde zu legen haben.

So hat der Krieg den Verband nicht nur zum „Durchhalten“, sondern zu fortschrittlicher Berufsarbeit angeregt, ein Zeichen unverdrossener Berufsliebe und eines Pflichtbewußtseins seiner Glieder, das in der schweren, auch über den Stand der Eisenbahnbeamten hereingebrochenen Zeit um so höhere Anerkennung verdient.

— **10 Jahre Eisenbahnfrauenverein Cöln.** Der Eisenbahnfrauenverein Cöln blickte im vorigen Jahre auf ein zehnjähriges Bestehen und damit auf eine ebensolange segensreiche Tätigkeit in der Familienwohlfahrtspflege zurück. Wir entnehmen einer Schilderung seiner Tätigkeit in der „Eisenbahn“ folgendes: Der Verein trat im Frühjahr 1905 mit etwa 600 Mitgliedern ins Leben. Zurzeit beträgt die Mitgliederzahl etwa 1700.

Dem Vereinszweck entsprechend, ist in den 10 Jahren in weitestem Umfange hilfsbedürftigen Eisenbahnerfamilien in Notfällen, insbesondere bei Wochenbetten und Erkrankungen der Ehefrau, Hilfe in der Führung des Haushalts und Überwachung der Kinder, ferner durch Verabreichung von Stärkungsmitteln, Erstlingswäsche, Kleidungsstücken usw. gewährt worden. . . . .

Daß der Verein sich bei Ausbruch des Krieges auch der Kriegswohlfahrtspflege widmete, insbesondere das Los der Frauen der ins Feld gezogenen Eisenbahner zu erleichtern suchte, entsprach seiner Zweckbestimmung. Als die Nationale Frauengemeinschaft in Cöln, an deren Leitung auch eine Anzahl Vorstandsdamen des Frauenvereins beteiligt ist, dazu überging, Kindern der im Felde stehenden Krieger Ersatz für die fehlende väterliche Aufsicht zu schaffen, und Kriegskinderhorte ins Leben rief übernahm der Verein selbständig die Einrichtung eines solchen Kinderhortes. Unterkunft fand der Kinderhort in dem zur Verfügung gestellten neu errichteten Kantinengebäude der Hauptwerkstätte Cöln-Nippes, das gerade fertig geworden war. Die Bediensteten bringen gern das kleine Opfer und begnügen sich für die Zeit des Krieges noch mit den alten Kantinenräumen. Daß der Kinderhort einem wirklichen Bedürfnis entsprach, beweist seine überaus rege Inanspruchnahme, da der Andrang zeitweise derart groß war, daß nicht alle Wünsche um Aufnahme befriedigt werden konnten. Der regelmäßige Besuch beträgt denn auch mehr als 85 Kinder beiderlei Geschlechts, obgleich nur für 80 Platz vorhanden ist. Die Leitung des Horts liegt in den Händen von Vorstands- und Vertrauensdamen des Vereins. Die Kinder erhalten Mittagessen und Vesperbrot. Die Kosten werden durch freiwillige Spenden gedeckt, doch gewährt die Stadt Cöln für den Kopf und Tag einen Beitrag von 10 ₰ außerdem zahlt jedes Kind ebenfalls 10 ₰ für den Tag. Es ist eine Lust, die fröhliche Schar bei ihren Spielen und Beschäftigungen zu sehen und zu beobachten, wie sie, die beim Eintritt oft schlecht genährt sind, im Hort gedeihen, ein Zeichen, daß ein gut bekömmliches und ausreichendes Essen verabfolgt wird. . . .

— **Hannoversche Maschinenbau-Aktiengesellschaft.** Nach dem letzten Jahresbericht dieser Gesellschaft über das Geschäftsjahr 1914/15 gingen in den beiden ersten Kriegsmonaten infolge des großen Abgangs an Arbeitskräften und infolge der natürlichen Zurückhaltung auf allen Gebieten des heimischen gewerblichen Lebens die Erzeugnismengen des Werkes erheblich zurück. In der Folge besserte sich die Lage so, daß das Werk, während es im Lokomotivbau nicht voll beschäftigt war, in dem anderen Teil der bisherigen Friedenserzeugnisse, hauptsächlich in Dampfkesseln und Motorpflügen, dem stetig zunehmenden Bedarf kaum gerecht zu werden vermochte. Hierdurch sowie durch umfangreiche Lieferungen für die Heeresverwaltung hob sich der Gesamtumsatz gegen das vorhergegangene Geschäftsjahr um etwa 2 Millionen Mark auf rund 35,5 Millionen. Der durch die Einziehungen zum Kriegsdienst hervorgerufene Mangel an Facharbeitern wurde durch Neueinstellung weiblicher Hilfskräfte — zurzeit etwa 1600 — soweit als möglich ausgeglichen. Die Anlagewerte der Gesellschaft erfuhren im Berichtsjahr einen Zuwachs von rd. 1 3 Millionen Mark. Die Zahl der beschäftigten Arbeiter und Beamten beträgt annähernd 5700. Der Reingewinn im abgelaufenen Geschäftsjahr beziffert sich einschließlich des Vortrags für 1915/16 nach Abzug der Abschreibungen auf rd. 5,31 Millionen Mark. Hieraus konnten den Aktieninhabern 30 % Gewinnanteil gewährt werden. Etwa 16 % des Gesamtkapitals bzw. 53 % des Gewinnanteils hat die Gesellschaft für Fürsorgeeinrichtungen (Kriegsfürsorge, Zuweisung an Wohlfahrtseinrichtungen, freiwillige Zuwendungen an Angestellte) verwendet. Für die deutschen Kriegsanleihen wurden insgesamt 3 Millionen Mark gezeichnet. In das neue Geschäftsjahr wurde ein Auftragsbestand in Höhe von rd. 40 Millionen Mark übernommen. Trotz der stets wachsenden Schwierigkeiten in der Beschaffung von Rohmaterialien und trotz des zunehmenden Arbeitermangels infolge weiterer Einziehungen glaubt die Gesellschaft deshalb, auch für das laufende Geschäftsjahr, wenn nicht unvorherzusehende Verhältnisse eintreten, ein befriedigendes Ergebnis in Aussicht stellen zu können.

— **Verkehrsangelegenheiten in der Leipziger Handelskammer.** Auf diesem Gebiet hat die Kammer im Jahre 1915 zu vielseitiger Betätigung Gelegenheit gehabt. Was zunächst den Personenverkehr anlangt, so hat sie es sich angelegen sein lassen, die Ausfüllung von Lücken, wie sich solche durch die Einwirkung des Krieges auf die Eisenbahnen ergeben, anzustreben. In dieser Beziehung überreichte die Kammer den beteiligten Eisenbahnverwaltungen wiederholt Eingaben um Verbesserung der Zugverbindungen mit Berlin und Magdeburg, bemühte sich mit Erfolg bezüglich der günstigeren Gestaltung des Harzreiseverkehrs und erstrebte eine für Leipzig zweckmäßige Verbindung mit Stuttgart. Nach Freiwerden des Eisenbahnweges nach dem Orient richtete sie ihr Bestreben darauf, den Anschluß Leipzigs an den Schnellverkehr Berlin-Konstantinopel mittels günstig gelegener Schnellzüge unter möglichster Verwendung direkter Wagen herbeizuführen, und bemühte sich angesichts der Inbetriebnahme der Gesamtanlage des Hauptbahnhofes, die maßgebenden Stellen von der Berechtigung des Wunsches zu überzeugen, der Stadt Leipzig durch günstige Zuganschlüsse die Geltung im Fahrplane einzuräumen, die ihr als Welthandelsplatz zukommt. Wenn auch in dieser Beziehung der Krieg notwendigerweise hemmend auf die Weiterentwicklung wirken mußte, so besteht doch die berechtigte Hoffnung, nach einem segensreichen Frieden die bezüglichen Verhandlungen mit Aussicht auf Erfolg wieder aufzunehmen. Im Güterverkehrswesen nahm die Kammer zu einigen bedeutenderen Verkehrsfragen Stellung. Als es im Frühjahr galt, die in Rumänien für deutsche Rechnung lagernden Zerealien nach Deutschland zu überführen, unterbreitete sie mit Erfolg den maßgebenden Stellen im Reiche zweckdienliche Vorschläge. Zur Bekämpfung der Petroleumnot versuchte sie, den privaten Kesselwagenpark in den Dienst der Allgemeinheit zu stellen. Der im Herbst schwerer denn je fühlbar gewesene Wagenmangel, durch den besonders die Zuführung von Industriekohle ins Stocken geriet, veranlaßte die Kammer wiederholt zu Eingaben an die Eisenbahnverwaltungen und an die maßgebenden militärischen Behörden. Durch besondere Vereinbarungen mit diesen Stellen ist es dann auch möglich gewesen, den unter dem Mangel an Kohle leidenden Betrieben, soweit sie ein militärisches oder öffentliches Interesse an der Aufrechterhaltung ihrer Werke nachweisen konnten, eine vorzugsweise Kohlenlieferung zu sichern und auf diese Weise eine in bedrohliche Nähe gerückte allgemeine Arbeiterentlassung zu unterbinden. Alsbald nach Freiwerden des Verkehrsweges nach der Türkei beantragte die Kammer zur Förderung des deutschen Handels mit den Balkanstaaten für die Dauer des Krieges eine Frachtermäßigung.

Im weiteren nahm die Kammer Stellung zu einer Reihe von Anträgen auf Frachtermäßigung zur Belebung des Handels und der Industrie, die ihrer Zahl nach fast die Höhe der in der Regel in Friedenszeiten zu bearbeitenden erreichten. Von 38 Frachtermäßigungsanträgen konnte sie 35 als im Interesse des Leipziger Kammerbezirks liegend unterstützen. Zur Bekämpfung der Nahrungsmittelnot stellte sie mit Erfolg den Antrag auf Frachtermäßigung für Milch und deren Nachprodukte im Verkehr mit sächsischen Stationen und bemühte sich um Erleichterungen im Verkehr mit Kunstfetten und Margarine. Ein von der Kammer eingebrachter Frachtermäßigungsantrag für frische Pilze hatte ebenfalls den gewünschten Erfolg.

Die durch den Krieg hervorgerufenen Veränderungen im Eisenbahnverkehrswesen bedingten für die Kammer als Beraterin der von ihr vertretenen Kreise eine dauernde Beobachtung aller bezüglichen Erscheinungen. Sie hat in dieser Beziehung versucht, unter Benutzung der Presse, ihre Bezirksangehörigen auf wichtige Tagesfragen hinzuweisen und hat ihnen auch sonst mit Rat zur Seite gestanden.

Die Leipzig berührenden Kanalfragen hat die Kammer mit Interesse verfolgt. Sie unterstützte die Eingabe der Leipziger Kanalgesellschaft, dem Ausbau des Elster-Saale-Kanals den Charakter einer Notstandsarbeit zuzuerkennen, und behielt sich vor, die Anregung der Kanalgesellschaft, diese Wasserstraße an den weiterzuführenden Mittellandkanal anzuschließen, zur gegebenen Zeit weiter zu verfolgen.

— **Vereinigung deutscher Bahnspediteure.** Wie die Zeitschrift „Der Bahnspediteur" in Hamburg berichtet, ist ein Zusammenschluß der reichsdeutschen bahnamtlichen Rollfuhrunternehmer zustande gekommen. Der neue Verband führt den Namen „Vereinigung deutscher Bahnspediteure" und hat seinen Sitz in Berlin.

— **Personalnachrichten.** Als Nachfolger des jetzigen Finanzministers Graepel ist das verkehrstechnische Mitglied der Eisenbahndirektion, Oberregierungsrat Mutzenbecher, zum Leiter der Großherzoglich Oldenburgischen Eisenbahnverwaltung mit dem Titel Eisenbahndirektionspräsident ernannt worden.

Österreich.

— **Zeitweilige Änderung der Ausladungsvorschriften.** Das Eisenbahnministerium hat unterm 21. Dezember v. J. an alle Staatsbahndirektionen und an die Betriebsleitung Czernowitz sowie an die Privatbahnverwaltungen folgenden Erlaß gerichtet: Auf Grund des § 2, Absatz (4), des Eisenbahn-Betriebsreglements vom 11. November 1909 wird vorübergehend verfügt, daß die Eisenbahn, abweichend von der Vorschrift des § 80, Absatz (6), E.-B.-R. berechtigt ist, vom Empfänger auszuladende Güter schon vor Ablauf der Entladefrist auszuladen. In diesem Falle dürfen aber die Kosten der Ausladung nicht erhoben werden. Diese Verfügung tritt am Tage ihrer Kundmachung in Kraft.

— **Die neue Bilanzaufstellung der Südbahn.** Die Südbahn wird demnächst, wie die „N. Fr. Pr." schreibt, mit den Bilanzarbeiten beginnen und sich dabei zum erstenmal auf die neuen Grundlagen stellen, welche durch die nunmehr endgültige Genehmigung des Sanierungsübereinkommens gegeben sind. Der wichtigste Faktor dieses Übereinkommens ist die Herabsetzung des Nennbetrages der dreiprozentigen Südbahnprioritäten von 500 auf 325 Franken. Dadurch vermindert sich, da gegenwärtig 3 783 975 solcher Obligationen im Umlauf sind, die Prioritätenschuld um 662,195 Millionen Franken oder, wenn man den gewöhnlichen Umrechnungskurs von 95,225 K. = 100 Franken anwendet, um 630,575 Millionen Kronen. Das Aktienkapital, welches abzüglich der verlosten Aktien in der letzten Bilanz mit 346 715 256 K. erscheint, ist entsprechend der Verfügung, daß der Nennwert von 500 auf 200 Franken herabzusetzen ist, zu kürzen, und zwar um rund 208 Millionen Kronen, so daß also das Aktienkapital nur mehr mit rund 138 Millionen Kronen gebucht erscheint. Anderseits werden die Anteile an dem Unterschiede zwischen dem Nennwert des Anlagekapitals und dem erzielten Erlös entsprechend zu kürzen sein. Diese Unterschiede sind bekanntlich sehr erheblich, betragen nach der letzten Bilanz bei dem österreichischen Netz 410,3 Millionen Kronen, bei dem ungarischen Netz 86 Millionen und bei dem in den italienischen Linien angelegten Kapital 430 Millionen Kronen. Gänzlich verschwinden werden aus der Bilanz die Verlustvorträge der Jahre 1901 und 1902 aus den Rücklässen infolge der Einschränkung der Tilgung der 3prozentigen Obligationen mit 2 853 303 K., ferner die Verlustvorträge der Jahre 1909, 1910 und 1911 mit 16 667 033 K. und der Gebarungsabgang für 1914 mit 11 912 699 K. Die Bilanz wird demnach in der Folge ein wesentlich klareres Bild von der Finanzlage des Bahnunternehmens geben. Die in dem Übereinkommen vorgesehene Tilgung der dreiprozentigen Obligationen in zwei Klassen wird allerdings erst nach Eintritt des Friedens durchgeführt werden können, doch ist, wie bekannt, festgesetzt, daß die Tilgungsbeträge für die Zwecke der Verlosung der Kategorie A und für den freihändigen Verkauf der Obligationen lit. B zurückzustellen sind. Vom Standpunkt der Gebarung der Gesellschaft ist diese Teilung ohne Belang. Für die Südbahn ist das Übereinkommen wertvoll durch die dauernde Regelung der Tariffrage. Die Tariffrage läßt sich infolge der außerordentlichen Verhältnisse, die mittlerweile beherrschend geworden sind, in ihrer Wirkung kaum umgrenzen. Die österreichischen Staatsbahnen werden wohl auch nach einem Ausgleich zwischen den Einnahmen und den gesteigerten Ausgaben suchen, und in diesem Falle würde eine Erhöhung der Tarife der Staatsbahnen auch der Südbahn zugute kommen, soweit damit der 7prozentige Zuschlag der Südbahntarife überschritten wird. Eine Möglichkeit, die vielleicht gerade im Hinblick auf das Tarifübereinkommen mit der Südbahn nähergerückt erscheint.

— **Eisenbahnunfälle.** Am 12. d. M. abends stieß bei orkanartigem Sturmwind auf der Station Fischau der Schneebergbahn ein Personenzug mit einer auf dem Gleise stehenden Lokomotive zusammen. 31 Personen, unter ihnen 5 vom Zugpersonal, wurden verletzt, eine von ihnen schwer. — Nach einer Blättermeldung aus Mährisch Ostrau entgleiste an demselben Tage auf der Strecke zwischen Oderberg und Freistadt der Wagen eines Lokalzuges und stürzte über die Böschung ab. 10 Personen wurden verletzt, von ihnen 8 schwer.

— **Einlösung der Januarfälligkeiten der 3prozentigen und 5prozentigen Südbahnanlehen.** Die Januarfälligkeiten der 3prozentigen und 5prozentigen Südbahnanlehen gelangen in Österreich-Ungarn ab 3. Januar 1916 bis auf weiteres mit 6,68 K. für den Zinsschein zu 6,50 Fr. der 3prozentigen Obligationen, 12,85 K. für den Zinsschein zu 12,50 Fr. der 5prozentigen Obligationen, 513,45 K. für die Obligation zu 500 Fr. der 5prozentigen Anleihe, Serie B, verlost am 1. Juli 1915, bei den bisherigen Zahlstellen mit der Maßgabe zur Einlösung, daß die aus ausländischem Besitz stammenden Werte nur bei der Liquidatur der Südbahngesellschaft, Wien X/2, Ghegaplatz Nr. 4, eingelöst werden. Die Einlösungen finden nur gegen den Nachweis statt, daß sie nicht dem gesetzlichen Zahlungsverbot wider das feindliche Ausland widersprechen. Für die zu diesem Zweck von den Einreichern schriftlich abzugebenden Erklärungen sind eigene Drucksorten aufgelegt worden, die bei den Zahlstellen erhältlich sind.

— **Güterverkehr auf der elektrischen Lokalbahn Wien-Preßburg.** Infolge Überladung der Hauptbahn häuften sich in letzterer Zeit immer mehr die Klagen der Kaufleute und Großindustriellen wegen des langsamen Güterverkehrs zwischen Wien-Preßburg. Diesen Schwierigkeiten vermochte auch die zwischen Wien und Preßburg verkehrende elektrische Lokalbahn nicht zu steuern, da diese bekanntlich nur bis Ligetfalu (2 km vor Preßburg) Frachtgüter befördert. Wie aus Preßburg berichtet wird, hat die Bahn auf Veranlassung der dortigen Handels- und Gewerbekammer einen Güterverkehr zwischen Wien-Großmarkthalle und Preßburg Krönungshügelplatz eröffnet.

— **Die Dividendenaussichten der böhmischen Bahnen.** Diesmal ist eine Schätzung der Dividenden der Buschtiehrader Bahn mehr erschwert als in sonstigen Jahren. Abgesehen von dem frühen Zeitpunkt ergeben, sich durch die Kriegsverhältnisse verwickelte Verrechnungen, welche auf das Maß der Dividende von Einfluß sein können. Soviel scheint jedoch festzustehen, daß die Dividende der A-Aktien eine namhafte Aufbesserung erfahren und die B-Linie in der Lage sein wird, eine gleichfalls erhöhte Dividende aus ihren Betriebsüberschüssen zu verteilen, während sie im Vorjahre die kleine Dividende von zwei Prozent aus dem Reservefonds zur Auszahlung gebracht hatte. Bei der Aussig-Teplitzer Bahn dürfte sich der Reingewinn der Gesellschaft im Jahre 1915 etwas erhöhen, und es wird wohl die Ausschüttung einer mindestens 5prozentigen Dividende (50 K.), vielleicht auch etwas mehr, möglich sein. Die Dividende des Vorjahres hatte 42 K. (4,2 %) betragen.

— **Der Jausenkaffee im Speisewagen.** Die Behörden befassen sich, wie die „Zeit" mitteilt, mit der Regelung der Frage, wie das Verbot des Jausenkaffees in den österreichischen Speisewagen praktisch durchgeführt werden soll. Bekanntlich sind die einzelnen österreichischen Kronländer hinsichtlich der Verpflegungsfragen nicht gleichmäßig daran. In Mähren beispielsweise besteht das Verbot des Jausenkaffees nicht. Es wäre nun fraglich, wie das Verbot zu handhaben ist, wenn jemand im Speisewagen knapp vor der mährischen Grenze vor Lundenburg einen Kaffee bestellt, zu einer Zeit, da er in Niederösterreich verboten ist. Es ist nun geplant, die Frage derart zu regeln, daß die bereits bestellten Kaffeeportionen ungeachtet des Verbotes den Gästen im Speisewagen auch auf dem Gebiete dieses Kronlandes verabreicht werden dürfen, in dem der Jausenkaffee sonst abgeschafft ist.

— **Entkeimungsanlage der Wiener städtischen Straßenbahnen.** Der Wiener Stadtrat hat auf Vorschlag der Straßenbahndirektion die Erbauung einer besonderen Entkeimungsanstalt für Straßenbahnwagen genehmigt, in welcher auch Automobile und Pferdewagen aller Art von innen und außen einer vollständigen Desinfektion mit Formalindämpfen unterzogen werden können. Eine ähnliche Anlage besteht bisher nur in Deutschland für Vollbahnwagen auf dem Bahnhof Potsdam der preußischen Staatsbahnen. Die nunmehr nahezu vollendete Anlage befindet sich auf dem Bahnhof Simmering der städtischen Straßenbahnen. Sie besteht aus einem großen eisernen Kessel mit einem abnehmbaren Verschlußdeckel, der mit einem kleinen Kran zur Seite geschoben werden kann. In diesen Kessel kann ein ganzer Straßenbahnwagen hineingeschoben werden, zu welchem Zweck das Straßenbahngleis in das Kesselinnere eingeführt wird. Am Boden des Kessels zwischen Außen- und Innenmantel sind elektrische Heizrohre zum Verdampfen von Formalinlösung einmontiert. Die Entkeimung der Wagen erfolgt in der Weise, daß nach dem Luftabschluß des Kessels mit dem Deckel die Formalinlösung mittels elektrischen Heizkörpers im untersten Teil des Kessels zum Kochen gebracht wird, und zwar unter gleichzeitiger Entlüftung des Kesselinhaltes durch Vermittlung einer elektrisch angetriebenen Luftpumpe. Unter geringem Luftdruck siedet nämlich die Lösung bei niedrigerer Temperatur, was wünschenswert und notwendig ist, um die zu reinigenden Wagen vor Schaden zu bewahren. Gleichzeitig bewirkt das Luftab-

saugen das Eindringen der Formalindämpfe in alle Ritzen und Spalten des Wagens. Die Formalindämpfe haben nun die bekannte Eigenschaft, alle Krankheitskeime zu vernichten, während sie die eigentlichen Wagenbestandteile in keiner Weise schädigen. Die Einwirkung der Dämpfe muß durch ungefähr drei bis vier Stunden geschehen, um einen vollen Erfolg zu erzielen. Nach Aufhören der Heizung und Wiedereinlassen von Luft schlagen sich die Formalindämpfe wieder nieder und werden in einem Behälter unterhalb des Wagens gesammelt. Es geht also von der teuren Lösung nur verhältnismäßig wenig verloren. Die Kosten einer einmaligen Entkeimung belaufen sich auf 50 K. Die Kosten der gesamten Anlage belaufen sich auf 120 000 K.

— **Die Petroleumausfuhr nach Deutschland.** Die österreichischen Petroleumraffinerien haben im abgelaufenen Jahre eine Eingabe an die Staatsverwaltung gerichtet, in welcher sie das Ansuchen stellen, an den Petroleumlieferungen nach Deutschland beteiligt zu werden. Die Lieferung von Petroleum und gewisser Fertigfabrikate erfolgte für einen Zeitraum, der nunmehr abläuft, durch die staatliche Fabrik in Drohobycz. In naher Zeit dürften nunmehr neuerliche Verhandlungen über die Regelung der weiteren Petroleumausfuhr nach Deutschland eingeleitet werden und in ihrem Verlaufe wird sich ergeben, ob die Lieferung von der staatlichen Fabrik gemeinsam mit den privaten Raffinerien vollzogen oder eine andere Form gewählt werden soll.

Übrige europäische Länder.

— **Der Krieg und die schwedischen Eisenbahnen.** Wir entnehmen der „T. R." folgendes: Der Krieg hat auf die Einnahmen der schwedischen Eisenbahnen einen äußerst günstigen Einfluß ausgeübt. Sofort nach Ausbruch des Krieges stiegen die Einnahmen aus dem Personenverkehr infolge der Flüchtlingsbewegung von Rußland nach Deutschland und umgekehrt, und zwar von August bis Dezember 1914 um 930 000 K. Der Warenverkehr mit dem Auslande (mit Ausnahme von Norwegen), der in den ersten Kriegsmonaten eine Einbuße erfahren hatte, hob sich bald derartig schnell, daß die Einnahme von Juli—Dezember 1914 die der gleichen Periode 1913 um 364 700 K. oder 32,2 % übertraf. Im ersten Halbjahr 1915 nahm der Verkehr auf den schwedischen Eisenbahnen so zu, daß in einzelnen Warengattungen die Transportzahlen nicht nur die für das gleiche Halbjahr 1914, sondern auch die für das ganze Jahr 1914 und 1913 übertrafen. Nachstehende Aufstellung zeigt in augenscheinlicher Weise die bedeutende Transportzunahme einiger Artikel (in t):

	1913	1914	6 Monate 1915
Butter	9 100	11 200	12 800
Webstoffe und Gespinste . .	44 400	50 300	98 300
Leder	24 700	30 900	32 100
Kupfer und Blei	22 800	31 600	32 000

Mit der Steigerung der Warenbewegung erhöhten sich natürlich auch die Einnahmen der Eisenbahnen. So hob sich in den ersten sechs Monaten 1915 die Durchschnittseinnahme von 1 Kilometer Eisenbahnlinien verglichen mit der gleichen Zeit 1914 um 16,8 % und gegen 1913 um 19,3 %. Die Gesamteinnahmen der staatlichen und privaten Eisenbahnen Schwedens bezifferten sich während des ersten Kriegsjahres auf 191,1 Mill. Kronen, das sind 16 Mill. Kronen mehr als in der entsprechenden Zeit des vorhergegangenen Jahres.

— **Eröffnung des neuen Hauensteintunnels.** In der Nacht vom 6. auf den 7. Januar wurde der Hauensteintieftunnel und mit ihm die verbesserte Linie Sissach-Olten auf der Strecke Basel-Olten-Gotthardbahn dem Verkehr übergeben. Hiermit ist ein Kulturwerk zum glücklichen Abschluß gelangt, dessen Entstehung ein Jahrzehnt zurückliegt. Es waren damals Bestrebungen im Gange, die darauf abzielten, neue Zufuhrlinien aus dem Norden der Schweiz zum Simplon zu schaffen. Man sprach von einer Wasserfallen- oder Kellenbergbahn, von einer Lüsseltal- und einer Schafmattbahn. Nach eingehender Prüfung aller dieser Pläne kamen die Bundesbahnen zu dem Ergebnis, daß die Verbesserung der Hauensteinlinie durch den Bau eines tieferliegenden Tunnels und von Zufahrtsrampen mit geringen Steigungen aus verkehrspolitischen und finanziellen Gründen die beste Lösung der Frage bedeute. Von diesen Verbesserungen erhoffte man nicht nur eine Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit der Gotthardlinie, sondern auch wesentliche Vorteile für den Verkehr von Basel nach Olten u. weiter. Ferner versprach man sich von der Tieferlegung so große Betriebsersparnisse, daß diese zur Verzinsung des aufzuwendenden Kapitals hinreichen würden. So entstand die Vorlage zum Bau des Hauensteintieftunnels, für den 25 Millionen Franken bewilligt wurden. Die Ausführung wurde der Tiefbau-Aktien-Gesellschaft Julius Berger in Berlin übertragen.

Am 31. Januar 1912 begannen die Arbeiten, die so sehr gefördert wurden, daß der Durchschlag des Tunnels bereits am 10. Juli 1914 mit guter Richtung und genauer Höhenlage erfolgen konnte. Dann kam der Kriegsausbruch im August 1914, der die Fortführung der Arbeiten naturgemäß außerordentlich erschwerte. Trotzdem gelang es, die Arbeiten mehr als zwei Jahre vor dem vertraglich vereinbarten Zeitpunkte fertigzustellen. Gewiß ein schönes Zeugnis deutschen Unternehmungsgeistes und deutscher Tatkraft!

Während die alte Hauensteinlinie durch das Homburgtal über Läufelfingen führt, durchzieht die neue mit den Stationen Gelterkinden und Tecknau das Ergolz- und Eibachtal, tritt hinter der Station Tecknau in den 8134 m langen Tunnel unter dem Hauensteinmassiv ein und überschreitet die Aaare bei Olten, um schließlich in den dortigen Bahnhof einzumünden. Durch den Bau dieser Linie mit einer Länge von 18,09 km wird eine Verkürzung der Entfernung Basel-Olten nicht erzielt. Der Vorteil liegt vielmehr in den wesentlich günstigeren Steigungs- und Richtungsverhältnissen. Während die alte Hauensteinlinie bei einer Länge des Tunnels von 2495 m und einem Scheitelpunkt von 561,80 m ü. M. eine Steigung von 26,26 ‰ zwischen Olten und Läufelfingen und von 21 ‰ zwischen Sissach und Läufelfingen aufweist, beträgt die höchste Steigung der neuen Linie bei einem Scheitelpunkt im Tunnel von 451,93 m ü. M. nur 10,5 ‰ auf der offenen Linie und 7,5 ‰ im Tunnel. Diese verbesserten Verhältnisse ermöglichen dann auch eine Kürzung der Fahrzeit zwischen Basel und Olten, verbunden mit wichtigen Verbesserungen des Fahrplans. Auf der alten Strecke über Läufelfingen, die nun zur Nebenbahn wird, und an der drei Haltestellen in Rümlingen, Buckten und Trimbach errichtet werden, wird der Betrieb mit beschränkter Zugzahl beibehalten.

— **Heimstätten der Eisenbahner-Baugenossenschaft in Biel i. d. Schweiz.** Am Zusammenfluß der Schüß mit der Zihl, gegenüber dem alten Städtchen Nidau, haben sich schweizerische Eisenbahner geschmackvolle Heimstätten erbaut. Wie bei der Winterthurer Ansiedelung ist man hier, so berichtet die „Schweizerische Bauztg.", zum zweckmäßigen Reihenbau übergegangen. Zu jedem Haus gehört ein Garten von 100—250 qm. Die Bauausführung geschah in guten Stoffen: Kellermauern in Beton, Umfassungsmauern in Backstein, Kellerdecke in Eisenbeton, die übrigen Decken und das Dach in Holzgebälk, Biberschwanz-Doppeldach z. T. auf Holzschalung. Als Bodenbelag kamen Linoleum, buchene Kurzriemen und Pitch-Pine-Langriemen, in Küchen, Bad und Aborten Terrazzo zur Verwendung. Äußerlich zeigen die Häuser abwechselnd weißen und gelblich getönten Verputz, grau und grün gestrichenes Holzwerk, grüne Fensterläden und Spalierlatten. In allen Häusern ist Gas und elektrisches Licht vorhanden. Jede Wohnung hat ihr eigenes Bad. Kochöfen wurden reichlich eingebaut, die sich namentlich für Beamte des Fahrdienstes, die häufig ihre Mahlzeiten zu außergewöhnlichen Zeiten einnehmen müssen, als zweckmäßig erwiesen haben.

Die Kosten und Mietpreise stellten sich wie folgt:

	Baukosten		Mietzins für die Wohnung
	Gesamt Fr.	für 1 cbm Fr.	Fr.
I. Mittlere Häuser: 3 Zimmer, Küche	8 727	25,70	570
Eckhäuser: 4 Zimmer, Küche, Kammer	10 009	26,80	670
II. Einfam.-Häuser: 4 Zimmer, Küche, Kammer	10 500	28,10	670
III. Mittlere Häuser: 4 Zimmer, Wohnküche	10 784	27,00	663
Eckhäuser: 2×3 Zimmer, Küche, Kammer	17 765	26,00	558
IV. Zweifam.-Häuser: 2×3 Zimmer, Küche, Kammer	16 300	26,40	550
Einfam.-Häuser: 5 Zimmer, Küche, Terrasse	11 650	26,00	850
V. Zweifam.-Häuser: 2×4 Zimmer, Küche, Veranda	19 553	26,05	683

Die Kosten und Mietpreise entsprechen ungefähr denen der Winterthurer Gruppe und werden als vergleichend für Kleinwohnungsbauten ähnlicher Art dienen können.

— **Beschlagnahme von Eisenbahnwagen in Italien.** Nach einer Mailänder Meldung der „Neuen Zürcher Zeitung" hat die Direktion der italienischen Staatsbahnen verfügt, daß alle in Italien befindlichen Wagen deutscher, österreichischer und ungarischer Herkunft mit italienischen Inschriften versehen werden und Italien nicht verlassen dürfen.

— **Fischverkehr auf der Nordbritischen und der Caledonischen Eisenbahn.** Der von Aberdeen ausgehende Fischverkehr bewegte sich bisher z. T. über die Nordbritische, z. T. über die

Caledonische Eisenbahn. Neuerdings haben sich beide Gesellschaften dahin geeinigt, daß der gesamte Fischverkehr regelmäßig, alle zwei Monate wechselnd, über die Strecken einer der beiden Gesellschaften geleitet wird. Die Caledonische Eisenbahn hat mit der Beförderung des ganzen Ergebnisses des Fischfangs von Aberdeen den Anfang gemacht, indem sie die Beförderung im Dezember 1915 und Januar 1916 übernommen hat, während der Nordbritischen Eisenbahn der gesamte Fischverkehr im Februar und März 1916 zufällt. Die Vereinbarung zwischen den beiden Eisenbahnverwaltungen ist bezeichnend für die Bestrebungen unter den englischen Eisenbahngesellschaften, sich in neuerer Zeit auf Wettbewerbsstrecken nicht zu bekämpfen, sondern gegenseitig zu unterstützen.

— **Beförderung von Brotgetreide in Bulgarien.** In der letzten Zeit waren für die Beförderung von Brotgetreide, das der deutsche Einkaufsausschuß angekauft hatte, Schwierigkeiten entstanden, weil die vorhandenen bulgarischen Verkehrsmittel nicht ausreichten. Diesem Übel ist nun durch die Einstellung mehrerer 100 serbischer Eisenbahnwagen abgeholfen. Der bulgarische Ausschuß, der mit der Regelung des Verkaufs und der Beförderung betraut ist, versichert, daß nunmehr die Abwicklung glatt geschehen werde, da die bulgarischen Vorräte vollkommen ausreichen für den Bedarf im Lande und die Ausfuhr. Gegenwärtig wird massenhaft Mais in Plewna verladen.

— **Zwei russische Tarifvergünstigungen.** Es ist ganz auffallend, mit welcher Regelmäßigkeit in Rußland jedes Unternehmen damit beginnt, sich vor allem eine staatliche Unterstützung zu sichern. Es ist dabei gleichgültig, ob ein solches Unternehmen unmittelbar oder nur mittelbar dem Staate einen Vorteil in Aussicht stellt, eine Unterstützung wird in der Regel erstrebt und sehr häufig, wenn nicht regelmäßig, auch erreicht. Der „Wjestnik (Bote) der Verkehrsanstalten" bringt in seiner Nr. 47 wiederum zwei solche Unterstützungen durch Tarifermäßigungen.

In einem Falle handelt es sich darum, daß Arbeiter und deren Familien in der Zeit vom 5./18. November 1915 bis zum 5./18. November 1918 zum halben tarifmäßigen Satze der vierten Wagenklasse befördert werden sollen, sofern sie zu Schürfarbeiten in goldführenden Gebieten verwandt werden sollen, die im Ural oder in Sibirien belegen sind. Reisegepäck wird für jede Person 1 Pud frei und sonst zum gewöhnlichen, tarifmäßigen Satze befördert.

In dem zweiten Falle handelt es sich um die Beförderung von Grubenhölzern. Schon in der Nr. 94 S. 1120 Jahrg. 1915 d. Ztg. ist darauf hingewiesen worden, daß namentlich den Kohlenbergwerken bei ihren Betrieben dadurch erhebliche Schwierigkeiten erwachsen, daß Gebiete, die ihnen bisher ausgiebig Grubenhölzer lieferten, zum Teil durch deutsche Truppen besetzt worden sind, und daher für die Versorgung der Kohlenbergwerke mit Grubenhölzern ausscheiden. Die Kohlenindustrie hat sich daher sofort an die Staatsregierung gewandt, um von der Domänenverwaltung „einige 10 000 Wagenladungen Grubenhölzer aus entfernter gelegenen Forsten" zu erhalten, und gleichzeitig um eine Frachtermäßigung gebeten. Beides ist den Gesuchstellern bewilligt. Es fällt dabei die Begründung ganz besonders auf, in der es heißt: Bisher haben die Kohlenbergwerke das erforderliche Holz zu $^1/_{10}$ aus den nächstgelegenen Forsten beziehen können, für den Rest, also für $^9/_{10}$, schon früher abgelegene Forsten aufsuchen müssen. Warum aus diesem Grunde der ganze Bedarf zu einem ermäßigten Satze jetzt befördert werden muß, ist nicht recht einzusehen. Außerdem stimmt die hier gegebene Begründung für die erbetene Tarifermäßigung nicht sehr gut mit dem, was früher hierüber amtlich verlautbart worden ist. Darauf kommt es hier aber auch gar nicht an, es sollte nur darauf hingewiesen werden, wie wenig die Industrie in Rußland sich auf die eigenen Kräfte stützt, vielmehr auch bei unscheinbaren Anlässen sogleich Hilfe durch staatliche Unterstützung sucht. m.

— **Maßnahmen zur Entladung der in Petersburg und Moskau eintreffenden Güter.** Eine der unzähligen Kommissionen, die sich zurzeit namentlich in Petersburg, aber auch sonst in Rußland, damit beschäftigen, den Güterverkehr derart zu regeln, daß er regelmäßig, ohne daß Stauungen an einzelnen Stellen stattfinden, abgewickelt werden könne, hat sich im besonderen mit dem Entladungsgeschäft in Petersburg und Moskau zu tun gemacht. Zunächst macht Petersburg den Herren Kommissionsmitgliedern schwere Sorgen. Es gehen bisher 2000 beladene Wagen ein, die fortzuschaffen, auf große Schwierigkeiten gestoßen ist, so daß die Zahl der nicht entladenen und nicht abgeführten Wagen vor gar nicht langer Zeit auf 3500 und mehr Wagen angewachsen war. Dadurch wurde die Lage auf den Petersburger Bahnhöfen sehr bedenklich. Zudem trat eine böse Rückwirkung auf den Verkehr im allgemeinen hervor, denn das Fehlen der Wagen im Innern des Reiches wurde immer drückender. Die nach Petersburg führenden Bahnen wurden dadurch gezwungen, die dorthin rollenden Wagen unterwegs auf ihren Stationen zurückzuhalten. So wurden die kleinen Stationen allmählich vollgefahren und die glatte Abwicklung des Verkehrs geriet in Gefahr. Die Lösung, die die Kommision gefunden hat, ist mindestens eigenartig. An Stelle der bisher täglich eigegangenen 2000 Wagen, die, wie schon angeführt, nicht entladen und abgeführt werden konnten, sollen demnächst Petersburg 3000 Wagen zugeführt werden. Es ist klar, daß diese Anordnung getroffen worden ist, um die nach Petersburg führenden Bahnen vor einer völligen Verstopfung zu schützen, womöglich sie allmählich noch von den angesammelten, dort abgestellten Wagen zu befreien. Das kann wohl mit der Zeit erreicht werden. Aber — die große Frage: was wird die Folge in Petersburg sein? 2000 Wagen konnten nicht ordnungsmäßig entladen und abgeführt werden, und nun sollen noch 1000 Wagenladungen täglich mehr zufließen! Die Kommission sagt: „Rechnet man, daß von den 1000 Wagenladungen 40 % unmittelbar den Privatlagerschuppen und den Fabriken zugestellt werden, so bleiben noch 60 % übrig, die nur abgerollt werden können, wenn die Entladearbeit und die Abfuhrmöglichkeit erhöht wird. Letzteres kann nur geschehen mit Hilfe von Lastautomobilen. Es wären nicht weniger als 550 solche Fahrzeuge mit einer Ladefähigkeit von nicht weniger als 3 t zu beschaffen. Neben dieser Anzahl von Lastautomobilen wäre aber auch die Abfuhr mit Gespannen einzurichten." Die Lösung kann auf den ersten Blick als nicht unglücklich gewählt erscheinen, vorausgesetzt, daß es wirklich gelingen sollte, nicht nur die auf den Petersburger Bahnhöfen schon bisher regelmäßig eingehenden und die noch mehr zuzuführenden beladenen Güterwagen entladen und abführen zu können. Leider schweigt sich der Bericht aber darüber aus, ob es überhaupt möglich sein wird, das zu erreichen. Ja, es ist nicht einmal angedeutet worden, wo die 550 Lastautomobile herkommen sollen, auch ist nur nebenher angedeutet, daß die Bahnhofsanlagen entsprechend vergrößert werden sollen. Eine Zeitangabe für die Fertigstellung dieser Vorkehrungen fehlt, obgleich es doch sonnenklar ist, daß die in diesem Falle von besonderer Bedeutung ist. Also es fehlt noch mancherlei und, wie es mir scheint, das Schlimmste ist die Beschaffung der vielen Kraftwagen. Der Bezug vom Auslande wird sich wohl kaum ermöglichen lassen. Es bleibt also nur der Bau im Lande übrig. Wie sieht es aber in Rußland mit der Kraftwagenindustrie aus? Die Frage ist vor kurzem in dem „Zentral-Kriegs-Industrie-Komitee" eingehend behandelt worden. „Die Frage über die Errichtung von Hilfsfabriken tritt im gegenwärtigen Augenblick scharf hervor. Der Bezug von Spezialstahl und vieler Zubehörstücke aus dem Auslande ist zurzeit außerordentlich erschwert. Dazu kommt, daß das Ansetzen einer Kraftwagenindustrie noch lange nicht erreicht wäre, wenn es ermöglicht werden würde, die Fabriken in Abhängigkeit von der ausländischen Herstellung von Hilfsstoffen, die für den Bau von Autos notwendig sind, zu bringen." Bei der weiteren Besprechung des Gegenstandes wurde dann festgestellt, daß sich doch schon einzeln Fabrikanten meldeten, die die Absicht zu erkennen gegeben haben, die Herstellung von Hilfsgegenständen und Hilfsmaterialien zu übernehmen. Als Ergebnis dieser Beratung, die im November stattgefunden hat, wird dann verzeichnet, daß sofort — es hat immer sehr große Eile, wenn es schon zu spät ist — 4 Kommissionen ernannt werden, die sich mit folgenden Aufgaben zu beschäftigen haben: die 1.: Aufzählung der Teile; die 2.: Herstellung von Spezial-Stahlgattungen, -Schmieden, -Gießereien; die 3.: elektrische Apparate. Zubehörteile usw. und die 4.: Wagenkasten. Wenn die 4 Kommissionen die gestellten Aufgaben gelöst haben werden, dann wird natürlich damit so gut wie nichts erreicht sein und das, was not tut — nämlich brauchbare Lastkraftwagen — wird nach wie vor fehlen. Wie man auf dem Wege die Not, die zurzeit herrscht, entgegentreten will, ist ein Geheimnis des Z. K. I. K. Es sollte übrigens an dieser Stelle nicht noch weiter untersucht werden, was alles versäumt worden ist, vielmehr sollten nur einige, immerhin recht auffällige und bezeichnende Tatsachen festgestellt werden, aus denen jedermann sich selbst seine Schlußfolgerungen ziehen kann.

In Moskau hat man sich die Sache leichter gemacht. Sie ist dort wohl auch leichter zu lösen, weil die Ringbahn mit ihren vielen Stationen die Ablieferungsstellen schneller und auf kürzeren Wegen erreichen läßt. Hier hat man sich auf die Beschaffung von 50 Kraftwagen beschränkt, dagegen das Schwergewicht auf die Abfuhr durch Gespanne gelegt. Der Bedarf an Pferden ist auf 1500 veranschlagt. Wenn die Wagen schnell genug entladen werden können, wozu auch die Arbeit von Kriegsgefangenen verwendet werden soll, hofft man der Sache Herr werden zu können. Das scheint mir auch sehr wohl denkbar und erreichbar. m.

— **Vorschlag einer russischen Privateisenbahnen-Anleihe.** Wie „Djen" vom 31. Dezember v. J. mitteilt, haben auf Veranlassung des Direktors der Petersburger Internationalen Handelsbank Wyschnegradski die bedeutendsten Petersburger Privatbanken bei der Kreditkanzlei eine Denkschrift eingereicht, in der die Notwendigkeit einer baldigen Privateisenbahn-Anleihe von 200 Millionen Rubel dargelegt wird. Die Privatbahnen befinden

sich in ungünstiger finanzieller Lage, da an die Stelle der Privatgüter vielfach Heeresverladungen getreten sind, die den Bahnen wenig einbringen. Außerdem erleiden sie bei Bezahlung ihrer Auslandsschulden infolge des starken Fallens des Rubelkurses erhebliche Verluste. Geld wird gebraucht für den Bau neuer Linien und die Anschaffung rollenden Materials. Die Anleihe wird mit 4½ % Verzinsung zu einem Kurse von 89—90 % vorgeschlagen. Die Privatbanken machen sich anheischig, das Papier bei ihrer Kundschaft unterzubringen, wünschen aber die Ausgabe sofort, keinesfalls später als in der ersten Januarhälfte (alten Stils).

— **Das Versagen der russischen Eisenbahnen.** Die „Rjetsch" berichtet, daß bei der Beratung des Budgets des Verkehrsministeriums in der Budgetkommission gegen den Verkehrsminister Trepow die heftigsten Angriffe gerichtet wurden wegen des vollständigen Versagens der Eisenbahnen im Kriege und der Bestechlichkeit der Beamten. Diesen Gründen werde die Hauptschuld an der überall herrschenden Lebensmittelnot zugeschrieben werden müssen. Trepow legte in längerer Rede die beabsichtigten energischen Maßnahmen gegen bestechliche Beamte dar sowie die zur Herstellung geordneter Zustände auf den Bahnen notwendigen Vorkehrungen. Er habe angeordnet daß auf der Petersburg-Moskauer Bahnlinie die angesammelten beladenen Güterzüge zur Freimachung der Bahnlinie nach verschiedenen von der Lebensmittelnot bedrohten Landesteilen abgeschickt würden. Nach Petersburg würden auf besondere Verordnung Trepows aus Nischni Nowgorod vierzig Wagen, aus zwei anderen Städten 35 und 24 Wagen, die sämtlich mit Weizenmehl beladen seien, unverzüglich abgeschickt werden.

Fremde Erdteile.

— **Bundesverkehrsamt und Eisenbahngesellschaften.** Die Neuyorker Handelszeitung schreibt: Dem Willen des Kongresses gemäß, der durch das Panamakanal-Gesetz seinen Ausdruck fand, hat das Bundesverkehrsamt den sieben großen östlichen Eisenbahnen endgültig aufgegeben, den Betrieb ihrer Dampfschiffgesellschaften auf den großen Binnen-Seen einzustellen. Während der bedrohlichsten Frachtschwierigkeiten, welche das Land je gekannnt hat, wird den Bahnen obendrein aufgegeben, ihrer Binnen-Schiffahrt ein Ende zu machen. Als Folge davon werden sich während des Winters in den Seen-Häfen gewaltige Mengen Fracht ansammeln und nach Wiedereröffnung der Schiffahrt im Frühjahr wird deren Beförderung erheblich mehr kosten, weil der Kongreß törichter Weise ein Gesetz erlassen hat, welches dazu bestimmt ist, in Eisenbahnkreisen jede Unternehmungslust zu vernichten. Nach dem Befehle des Amtes müssen die Eisenbahnen sich ihrer Seedampfer bis zum 15. Dezember entledigen. Vermutlich werden sich die Gesellschaften an die Gerichte wenden, um die Durchführung des Gesetzes unmöglich zu machen.

— **Gefährdung eines Eisenbahndammes durch Biber.** An einer Strecke der Chicago. Milwaukee und St. Paul-Eisenbahn haben Biber in einem Fluß ihre Dämme errichtet und dadurch das Wasser derart angestaut, daß der Verkehr auf der am Fluß hinlaufenden Eisenbahn gefährdet wird. Da die Tiere durch die Jagdgesetzgebung der Vereinigten Staaten geschützt sind, ist die Eisenbahnverwaltung nicht in der Lage, Maßnahmen zum Schutze ihrer Bahnanlagen gegen die Biber zu treffen, sondern hat sich mit einer Beschwerde und der Bitte um Abhilfe an die zuständige Verwaltungsbehörde wenden müssen.

Verkehrs- und Übungsstraße für Kraftwagen von Berlin nach Potsdam.

Wie Geh. Baurat Frey im „Zentralbl. d. Bauverw." mitteilt, ist diese bei der Beschreibung des Stadt- und Ringbahnhofs Witzleben in Nr. 55 Seite 674 v. J. kurz erwähnte neue Kraftwagenstraße trotz des fühlbaren Mangels an Arbeitskräften infolge des Krieges bis zu ihrem vorläufigen Endpunkt in der Nähe des Bahnhofs Nikolassee nahezu fertiggestellt. Die Hauptzufahrt zu dieser Straße führt durch die vom Kaiserdamm in Charlottenburg abzweigende Kaiserin-Elisabeth-Straße an der großen, neuen Kraftwagen-Ausstellungshalle vorüber über die Spandauer Vorortbahnstrecke. Die Straße selbst läuft nördlich und neben der Stadtbahnstrecke Charlottenburg-Grunewald-Potsdam an den Bahnhöfen Eichkamp und Grunewald vorbei bis kurz vor dem Bahnhof Nikolassee, wo als vorläufiger Endpunkt eine Schleife angelegt wird. Diese zurzeit nahezu fertiggestellte Strecke ist annähernd 10 km lang und fast geradlinig mit nur einer kaum merklichen Krümmung beim sogenannten Großen Stern. Sie eignet sich aus diesem Grunde vorzüglich zum Ausproben größerer Geschwindigkeiten und zu Straßenrennen. Die nur für den Kraftwagenverkehr bestimmte Straße ist in zwei gesonderte, reichlich breite Bahnen geteilt zur Vermeidung von Begegnungen in entgegengesetzter Richtung. Alle Wegekreuzungen in gleicher Ebene sind durch Überführungen der Kraftwagenstraße mit Bauwerken aus Eisenbeton beseitigt worden. Der vollkommeneren Übersichtlichkeit halber ist jede Fahrbahn für sich und zwar in einer Breite von 9 m übergeführt. Für die Befestigung der Fahrbahn konnte nur eine staubfreie, widerstandsfähige, dabei aber nicht zu glatte Decke in Frage kommen. Diese besteht aus einer 16 bis 18 cm starken ausgezwickten Packlage und einer im gewalzten Zustande 7—11 cm starken Decklage zwischen seitlich versenkten Betonschwellen. Über das Ganze ist eine geteerte Decke von Kies und Splitt gewalzt, die auf beiden Seiten über die Bordschwellen hinweg unmittelbar an die Schutzstreifen stößt, um im Falle einer Entgleisung den Wagen einen glatten Übergang auf diese zu geben. Im übrigen ist auf die Ausbildung und Herstellung der Fahrbahnen größte Sorgfalt verwandt worden.

Für die weitere Strecke von Nikolassee bis Potsdam liegt vorerst nur der Entwurf vor. Hier sind erhebliche Geländeschwierigkeiten zu überwinden, zumal die bereits dicht bebauten Ortschaften Nikolassee und Wannsee zu durchqueren sind. Nach dem Entwurf soll die Straße von ihrem bisherigen Endpunkt aus zunächst noch nördlich und neben der Eisenbahn bis kurz vor Bahnhof Wannsee weiterlaufen. Von hier muß sie durch zwei schräge Unterführungen die Wetzlarer und die Wannseebahn kreuzen, um dann südlich und neben der ersteren bis zum Teltowkanal zu verbleiben. An diesem, bei Km. 15, soll die eigentliche Verkehrs- und Übungsstraße für Kraftwagen in einer Schleife in dem von der Wetzlarer und der Potsdamer Fernbahn gebildeten Winkel endigen. Von dort ab soll fast rechtwinklig ein als gewöhnliche Chaussee, aber mit staubfreier Fahrbahn von 6 m Breite ausgebauter Verbindungsweg von 3 km Länge durch die Glienicker und Potsdamer Forst führen und bei Klein-Glienicke die alte Potsdamer Chaussee erreichen. Für die Fertigstellung der ganzen Straßenanlage ist ein Betrag von 6,8 Millionen Mark veranschlagt worden.

Allgemeines.

— **Bayerisches Lazarettschiff.** Wie in den „Mitteilungen des bayrischen Kanalvereins" berichtet wird, hat die Herzogin Karl Theodor von Bayern ein vollständig eingerichtetes Lazarettschiff gestiftet und der bayerischen Militärverwaltung zur Verfügung gestellt. Das Schiff führt den Namen „Solve et Salva" und hat seine erste Fahrt auf dem Rheine bereits angetreten. Es brachte eine Anzahl von Verwundeten auf dem Wasserwege Rhein und Main in die heimatlichen Reservelazarette. Für manche Verwundungen, bei denen Erschütterungen besonders unangenehm empfunden werden, bedeutet dieses Beförderungsmittel eine wertvolle Bereicherung der Vorkehrungen des Sanitätsdienstes. Das Schiff hat zur Vermeidung von Erschütterungen keine Maschine an Bord, sondern wird von einem Schlepper gezogen. Es ist vollständig neu aus Eisen hergestellt, enthält neben den eigentlichen Krankenräumen noch Wirtschaftsräume, ein Isolierzimmer, ein Arztzimmer und ein besonderes Verbandzimmer und ist mit allen für die Krankenbeförderung und -behandlung in Betracht kommenden Einrichtungen aufs beste ausgestattet.

Amtliche Mitteilungen der Geschäftsführenden Verwaltung.

Eröffnung von Stationen.

Königlich Ungarische Staatseisenbahnen. Die an der Strecke Budapest-Ruttka, zwischen den Stationen Kriványi-Gyetva und Végles-Nagyszalatna gelegene Haltestelle Gyetva ist am 1. Januar d. Js. als Station mit beschränktem Verkehr für den Wagenladungsfrachtenverkehr eröffnet worden. Güter, zu deren Ver- oder Entladung besondere Einrichtungen erforderlich sind, bleiben vom Verkehr ausgeschlossen.

Rundschreiben der Geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. I 1 vom 5. Januar d. Js. 1. an die am Vereinsreiseverkehr selbständig beteiligten Verwaltungen, 2. an die zur Prüfung der Entwürfe von Fahrscheinverzeichnissen berufenen Stellen und die K. K. Staatsbahndirektionen, betreffend die Fahrscheinverzeichnisse (abgesandt am 8. Januar d. Js.).

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Nachruf.

Am 10. Januar verschied in Berlin-Friedenau der

Königliche Eisenbahndirektions-Präsident a. D., Wirklicher Geheimer Oberbaurat

Herr **Alfred Goepel,**

Ritter hoher Orden.

Der Verstorbene hat fast 28 Jahre der Preußischen Staatseisenbahnverwaltung angehört und war vom 1. April 1907 bis zu seinem Übertritt in den Ruhestand am 1. Januar 1910 Präsident der Königlichen Eisenbahndirektion Altona.

Er hat in vorbildlicher Pflichttreue seines Amtes gewaltet und durch seine Herzensgüte und seinen strengen Gerechtigkeitssinn sich die Liebe und Verehrung seiner Untergebenen in reichstem Maße erworben.

Wir werden dem Entschlafenen allezeit ein ehrendes Andenken bewahren.

Altona, den 13. Januar 1916. (80)

Der Präsident,
die Mitglieder und Hilfsarbeiter der Königlichen Eisenbahndirektion.

2. Güterverkehr.

Ost-mitteldeutsch-sächsischer Verkehr. Heft 1 und 2.

Mit Gültigkeit vom 15. Januar 1916 bis auf weiteres, längstens für die Dauer des Krieges, wird der Ausnahmetarif S 18 d für frische Seefische dahin ergänzt, daß den frischen Seefischen bei Aufgabe in Stückgutsendungen frische (grüne) Heringe bis 20 vom Hundert des Reingewichts eines Packstückes beigegeben werden können. Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen.

Berlin, den 10. Januar 1916. (74)
Königliche Eisenbahndirektion.

Güterverkehr der badisch-schweiz. Übergangsstationen mit der Schweiz.

Mit sofortiger Gültigkeit beträgt die Wagenverspätungsgebühr an Stelle der im § 34 des schweiz. Nebengebührentarifs (auch gültig im Verkehr Basel Bad. Stb. — Schweiz) vorgesehenen Gebühren nach Ablauf der zurzeit geltenden gekürzten Auf- und Abladefristen bis auf weiteres vom ersten Tag an und für je 24 Stunden für den Wagen 10 Franken. Auf diese Gebühren wird keinerlei Rückerstattung gewährt.

Karlsruhe, 10. Januar 1916. (75)
Gr. Generaldirektion der Staatseisenbahnen.

Bayerischer Lokalbahn-Schnittarif.

Ab 1. März 1916 wird bei den Stationen Poppenricht und Unterleinsiedel die Dienstbeschränkung geändert in: [OR. St bed. W].

München, den 8. Januar 1916. (77)
Tarifamt der K. B. Staatseisenbahnen rechts des Rheins.

Staats- und Privatbahn-Güterverkehr. Ausnahmetarif 7h (Nr. 29 Tfv.).

Die mit dem 14. Februar d. J. ablaufende Geltungsdauer des Ausnahmetarifs 7h für Eisenerz, Manganerz, Schwefelkies-, Kupfererz- und Kupferkies-Abbrände (purple ore), Abbrände, eisenhaltige, von Arsenerzen, Eisenschlacken (Puddel- und Herdfrischschlacken, Luppen-Schweißofen-, Hammer- und Walzenschlacken, auch Hammerschlag; eisenhaltige Konverterschlacken) und Abfällen, eisenhaltige, der chemischen Industrie von bestimmten Seehafen- und Oderumschlagstationen nach den im Tarife genannten oberschlesischen Stationen — Nr. 29 Tfv. — wird um ein Jahr — bis einschließlich 14. Februar 1917 — verlängert. Nähere Auskunft erteilt das Verkehrsbureau der unterzeichneten Verwaltung.

Kattowitz, im Januar 1916. (78)
Königliche Eisenbahndirektion.

Badisch-Bayerischer Gütertarif vom 1. Dezember 1909.

Auf Seite 2 des Nachtrags IV zum Tarif ist bei Lamplmühle in Spalte 4 und 5 nachzutragen:

Spalte 4	Spalte 5
Neustadt (Waldnaab)	6

Der Vortrag in Spalte 4 und 5 bei Röslau ist dagegen zu streichen.

München, den 10. Januar 1916. (76)
Tarifamt der K. Bayer. St. E. B. r. d. Rh.

Niederschlesisch-österreichischer Kohlenverkehr.

Mit Gültigkeit vom 15. Januar 1916 wird die Station Ferlach (Direktion Villach) in den Tarif aufgenommen.

Näheres enthält der Tarif- und Verkehrsanzeiger der Preußischen Staatsbahnen.

Breslau, den 9. Januar 1916. (71)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der beteiligten Verwaltungen.

Deutscher Seehafenverkehr mit Süddeutschland.

Mit Gültigkeit vom 17. Januar 1916 ist der Verkehr mit der Station Wertheim, soweit über Aschaffenburg geleitet wird, d. h. von und nach den Seehafenstationen Emden, Emden-Außenhafen, Leer, Papenburg und Norden, wieder für die bayerische Staatsbahn rechts des Rheins nachzuweisen.

Die bisherigen im Verkehr mit Bayern bestehenden Entfernungen und Frachtsätze treten für die genannten Stationen wieder in Kraft.

Näheres im Gemeinsamen Tarif- und Verkehrsanzeiger.

Hannover, den 9. Januar 1916. (73)
Königliche Eisenbahndirektion.

Ostdeutsch-Österreichischer Verkehr.
Heft 1 vom 1. August 1911.
Heft 2 vom 1. April 1912.
Westdeutsch - Österreichischer Verkehr.
Heft 1 vom 1. August 1911.
Heft 2 vom 1. Januar 1912.

Mit Gültigkeit vom 15. März 1916 finden die Frachtsätze des Ausnahmetarifes 91 (Petroleum usw.), mit Ausnahme der Frachtsätze mit Petroleumnaphtha (Rohbenzin), nur Anwendung auf Erzeugnisse österreichischer, ungarischer, bosnisch-herzegowinischer Petroleumraffinerien oder solcher des Deutschen Reiches.

Breslau, den 13. Januar 1916. (79)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der beteiligten Verwaltungen.

3. Generalversammlung.

Ludwigs-Eisenbahn-Gesellschaft.

Die diesjährige ordentliche General-Versammlung findet am

Donnerstag, den 27. Januar d. J. vormittags 10 Uhr

im Saale des hiesigen Stationsgebäudes statt.

Die geehrten Herren Aktionäre werden hiezu gemäß Art. VIII der Statuten unter dem Präjudiz eingeladen, daß die Ausbleibenden sich dem unterwerfen, was die Mehrheit der Erschienenen verfassungsmäßig beschließt.

Die Bilanz, Gewinn- und Verlustrechnung nebst 4 Neben-Rechnungen, sowie der den Vermögensstand und die Verhältnisse der Gesellschaft entwickelnde Bericht mit den Bemerkungen des Gesellschaftsausschusses liegen vom 12. Januar d. J. ab in dem Geschäftsraume der Gesellschaft zur Einsichtnahme auf.

Zweck der Generalversammlung ist Beschlußfassung über die Genehmigung der Jahresbilanz, der Betriebs- und Neben-Rechnungen, der Verwendung des Rechnungsüberschusses, sowie über die Entlastung der Verwaltungskörper und über eine Pensionierung, endlich Vornahme der statutenmäßigen Ersatzwahl mit eventueller Beschlußfassung nach § 236 Absatz 1 des Handelsgesetzbuches.

Zur Abgabe der Legitimationskarten gegen Vorzeigung der Original-Aktien oder eines Hinterlegungsscheines derselben ist Termin auf

Dienstag, den 25. Januar d. J. angesetzt und zwar

vormittags von 10 Uhr bis 12 Uhr im Kassenzimmer in Fürth, nachmittags von 2½ bis 4 Uhr im Saale des hiesigen Stationsgebäudes.

Jede Aktie gewährt das Stimmrecht. (§ 252 Handelsgesetzbuch.)

Nürnberg, den 11. Januar 1916. (72)
Das Direktorium.
Ley.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Eisenbahndirektions-Präsident a. D. v. Mühlenfels in Berlin.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins
Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nummer 6. 19. Januar 1916. LVI. Jahrgang.

Inhalt:

Einrichtung von Überholungsstationen für Güterzüge unter besonderer Berücksichtigung der Sicherungsanlagen.

Das Etats-Extraordinarium der preußischen Staatseisenbahnverwaltung für das Etatsjahr 1916.

Nachrichten.

Deutschland: Die Eisenbahnen in der Etatsrede des Finanzministers Dr. Lentze. — Der Vorbericht zum preußischen Staatshaushaltsetat für 1916. — Der Etat der preußischen Staatsbahnverwaltung. — Die Abfahrt der ersten Balkanzüge. — Regelung von Entschädigungsansprüchen. — Die Maßnahmen der bayerischen Verkehrsverwaltung aus Anlaß des Krieges. — Einschränkung des Tragens der Dienstkleidung während des Krieges. — Anrechnung von Militärdienstzeiten und Erhaltung von Anwartschaften in der Invalidenversicherung. — Wiederbeschäftigung von Kriegsinvaliden und Unfallrentnern. — Die Ankunft des ersten Balkanzuges in Dresden. — Präsident Goepel †.

Österreich: Mitteleuropäische Fahrplankonferenz in Wien. — Die Verkehrsstörung bei Golling. — Die Einnahmen der böhmischen Bahnen. — Die Eisenbahnen im Kriege. — Ausschluß der Haftung der Eisenbahn für Verluste im Falle der Räumung wegen Kriegsgefahr.

Ungarn: Schlafwagenverkehr Budapest-Berlin. — Oberinspektor Dr. Ottokar Soulavy †. — Oberinspektor Franz Benedikt †.

Rumänien: Der rumänisch-bulgarische Durchzugsverkehr.

Übrige europäische Länder: Die Schwierigkeiten im französischen Eisenbahnverkehr. — Frachtenmangel und Kohlennot in Italien. — Fremdenverkehr in Italien. Beute des bulgarischen Heeres an Eisenbahnfahrzeugen in Serbien. — Wiederaufnahme des Reiseverkehrs zwischen Nisch-Kuleli Burgas-Dedeagatsch. — Verhandlungen zwischen der bulgarischen Regierung und den Orientalischen Eisenbahnen — Gesetzentwurf betreffend die Haushaltungserfordernisse der bulgarischen Staatsverwaltung bezüglich der neubesetzten Gebiete für das erste Halbjahr 1916. — Übereinkommen zwischen der Türkei und Bulgarien über die Abtretung ottomanischen Gebietes und der zugehörigen Eisenbahnlinien. — Das russische Eisenbahnwesen.

Allgemeines.

Amtliche Bekanntmachungen.

Einrichtung von Überholungsstationen für Güterzüge unter besonderer Berücksichtigung der Sicherungsanlagen.

Im Jahre 1913 wurde auf den Hauptstrecken des Direktionsbezirkes Cöln eine größere Anzahl von Überholungsstationen für Güterzüge zur besseren Bewältigung des gestiegenen Güterzugverkehrs eingerichtet. Es wurde hiermit bezweckt, zu Zeiten unregelmäßigen oder besonders starken Güterzugverkehrs, wie er durch die Einlegung einer größeren Zahl von Bedarfszügen sich ergibt, die dem Personenverkehr dienenden Züge glatt durchführen zu können. Zu Zeiten regelmäßigen und schwächeren Verkehrs werden die Überholungsgleise zu planmäßigen Überholungen nicht benutzt damit sie zu Zeiten unregelmäßigen und starken Verkehrs auch wirklich zur Verfügung stehen. Die Überholungsstationen haben neben den Hauptgleisen, die mit 3.50 m Gleisabstand durchgeführt werden, je ein Überholungsgleis von möglichst 620 m Länge mit einem Abstand von 4.50 m von dem zugehörigen Hauptgleis für jede Fahrrichtung erhalten. In einzelnen Fällen empfahl sich die Anlage eines Stumpfgleises am Ende des Überholungsgleises, wenn infolge der Lage in einer Neigung die Gefahr einer Zugtrennung beim Anziehen der überholten Güterzüge eintreten konnte oder wenn die Überholungsstation einen Wegübergang kreuzte, und ermöglicht werden mußte, die zu überholenden Züge auseinander zu ziehen.

Zur Kenntlichmachung der Einfahrwege sind vor den Eingangsweichen zweiflügelige Einfahrsignale angeordnet. Jedes Gleis hat ein Ausfahrsignal. Es erscheint zweifelhaft, ob das Ausfahrsignal aus dem Überholungsgleis eines Vorsignals bedarf. Dasselbe ist nur nötig, wenn auf den Überholungsgleisen Züge planmäßig durchfahren. Da dies bei den vorliegenden Fällen nicht zutraf, hat nur das Ausfahrsignal für das durchgehende Gleis ein Vorsignal erhalten. Auf allen 4 Gleisen ist die Streckenblockung durchgeführt worden. An jedem Bahnhofsende befindet sich ein Stellwerk. Wenn die Verhältnisse es gestatteten, sind niedrige Stellwerksgebäude an der Ausfahrseite angeordnet worden. Sollte hierbei der Wärter in einem Einzelfall den Schluß eines auf dem andern Gleis durchfahrenden Zuges wegen gleichzeitiger Durchfahrt eines Zuges auf dem ihm benachbarten Hauptgleis nicht erkennen können, so kann er sich bei dem andern Stellwerk erkundigen.

Stellwerktürme kamen in Frage bei Unübersichtlichkeit, bei gleichzeitiger Schrankenbedienung, wenn die Wege von einer Bude aus nicht genügend zu übersehen sind und stets da wo das Stellwerk aus örtlichen Gründen auf der Seite des Einfahrgleises angeordnet werden mußte. Den Einfahrten in die Überholungsstation stimmt das Stellwerk an der entgegengesetzten Seite zu. Hierdurch sind feindliche Fahrten in die vorwärts gelegene Strecke ausgeschlossen.

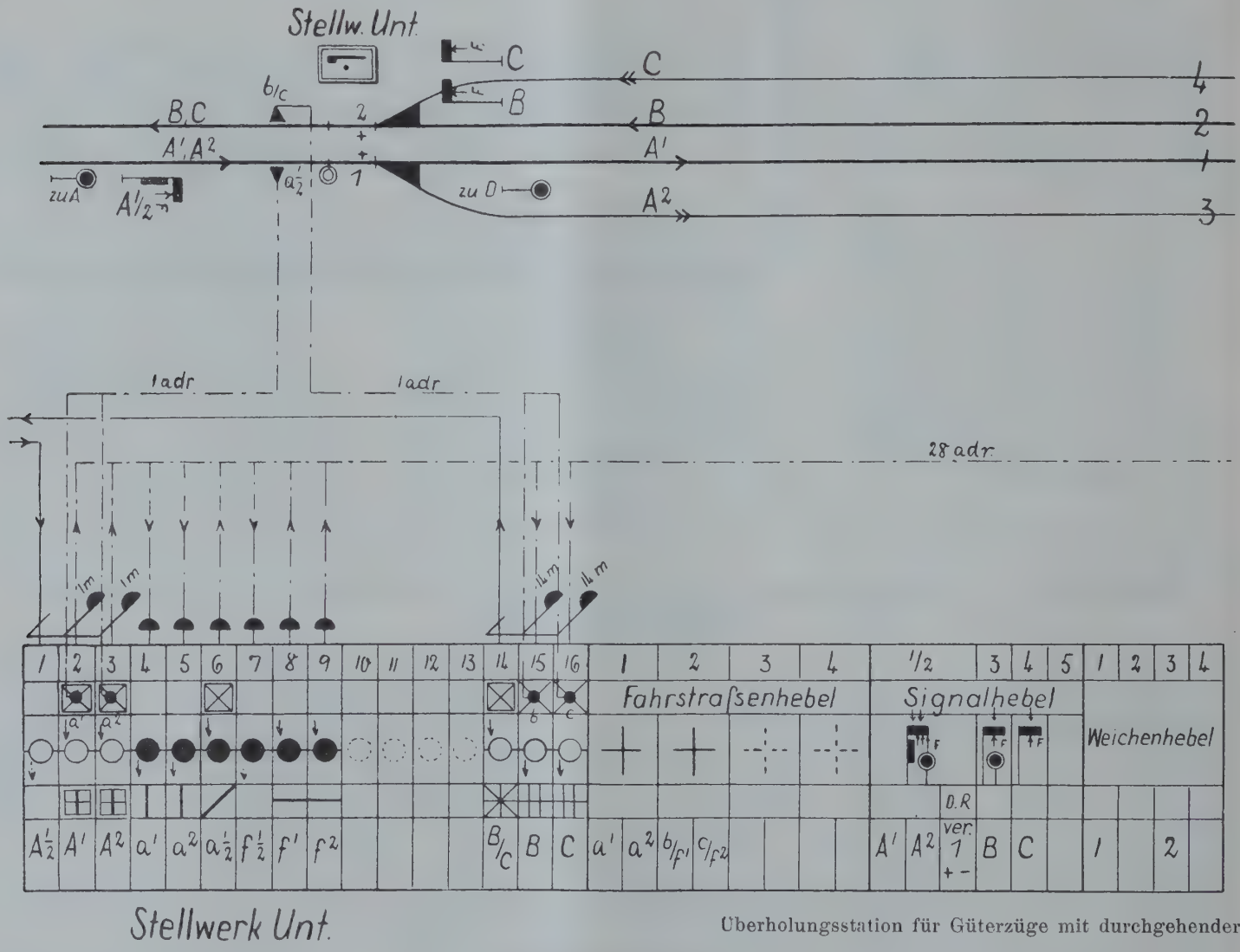
Die Ausfahrtfahrstraßenhebel sind auch als Fahrstraßenhebel für die Einfahrtzustimmungen benutzt. Für die Zustimmungsabgabe zur Einlassung der Züge in die beiden Gleise einer Fahrrichtung kann auch ein Gruppenblockfeld benutzt werden. Die Einfahrfahrstraßen werden durch Wechselstromfelder festgelegt, die vom anderen Stellwerk aufgelöst werden.

Die Handbedienung der Spitzweichen, die bei den niedrigen Buden zunächst eingerichtet war, hat sich bei Federweichen nicht bewährt. Es sind bei diesen Weichen Störungen mehrfach dadurch verursacht worden, daß die in den Federzungen liegende Spannung, wahrscheinlich infolge Erschütterungen durch Befahren der Gleise, den Gewichtshebel um ein Geringes angehoben hat. Der Spitzenverschluß greift in diesem Falle nicht mehr

voll um den Verschlußkloben und die abliegende Zunge näherte sich, wie festgestellt wurde, bis auf 120 mm der Backenschiene. Hierdurch ist der mit dieser Zunge verbundene Riegel aber bereits soweit verschoben, daß der Riegelkranz der Riegelrolle bei geringer Abweichung von den vorgeschriebenen Maßen (Einheitszeichnungen für Stellwerkteile, Blatt 34 (2), Größe der Einschnitte unter b) nicht mehr in den Schlitz der Riegelstange eingreifen kann, sondern gegen den Riegel stößt und dadurch das Ziehen des Einfahrsignals verhindert.

In einzelnen Fällen war es nötig, Schutzblockstrecken einzurichten. (Feld 10 und 11 der Verschlußtafel des Stellwerks Ust.) Die Einrichtung eines derartigen Schutzes kam dann zur Ausführung, wenn ein aus dem Überholungsgleis auf der Nachbarstation in der Richtung nach der Überholungsstelle ausfahrender Zug das Hauptgleis von der Überholungsstelle zur Nachbarstation kreuzte und die Entfernung des Ausfahrsignals der Station von demjenigen der Überholungsstation weniger als etwa 2 km betrug und die Strecke unübersichtlich war.

Die Blockleitungen zwischen den beiden Stellwerken und von den Stellwerken nach den diesen zunächst stehenden Telegraphenstangen sind in Kabel gelegt, damit unbeabsichtigte oder willkürliche Berührungen dieser Leitungen und die damit verbundenen Gefahren vermieden werden. Wenn eine Überholungsstation auf der freien Strecke in größerem Abstand von den Nachbarstationen lag, wurden die Stationsblockanlagen mit Signalfreigabe- und Festlegefeldern in der bei Stationen sonst üblichen Form ausgestaltet, derart, daß dem einen der beiden Stellwerke die Eigenschaft eines Befehlstellwerkes beigelegt wurde. Eine derartige Maßnahme wurde immer bei Überholungsstationen, deren Überholungsgleise auch zur Überholung von Personenzügen benutzt werden, getroffen. War der Abstand einer Überholungsstation von den Nachbarstationen aber nur kurz, etwa 1 bis 2 km, und sollten die Überholungsstationen nur zur Überholung von Güterzügen benutzt werden, so kam die in der Abbildung dargestellte Stationsblockart mit beiderseitiger Fahrtzustimmung zur Ausführung, weil hierbei die Bedienung sehr vereinfacht wird, da



Überholungsstation für Güterzüge mit durchgehender

Bemerkung: Zur Verringerung der Bedienungshandlungen für die Fahrten auf den b/f 1 in der umgelegten Lage und die Zu

bei durchfahrenden Zügen nur die Streckenblockfelder zu bedienen sind. Bei kurzen Stationsentfernungen und schneller Zugfolge ist dies für die rasche Durchfühung der Züge von erheblichem Einfluß.

Die Streckenblockeinrichtungen sind so gestaltet wie bei einer Blockstelle mit Abzweigung, bei der auch die abzweigende Strecke mit Streckenblockung ausgerüstet ist. Die Stationsblockeinrichtung besteht in jedem Stellwerk aus 2 Zustimmungsempfangsfeldern für die 2 Einfahrfahrstraßen, 2 Zustimmungsabgabefeldern für die 2 Ausfahr-Fahrstraßen eines Stellwerks und einem Fahrstraßen-, Festlege- und Auflösefeld.

Durch die Zustimmungsempfangsfelder liegen die Einfahrfahrstraßenhebel unter Blockverschluß des andern Stellwerks, während die Ausfahrfahrstraßenhebel beider Stellwerke, die unter

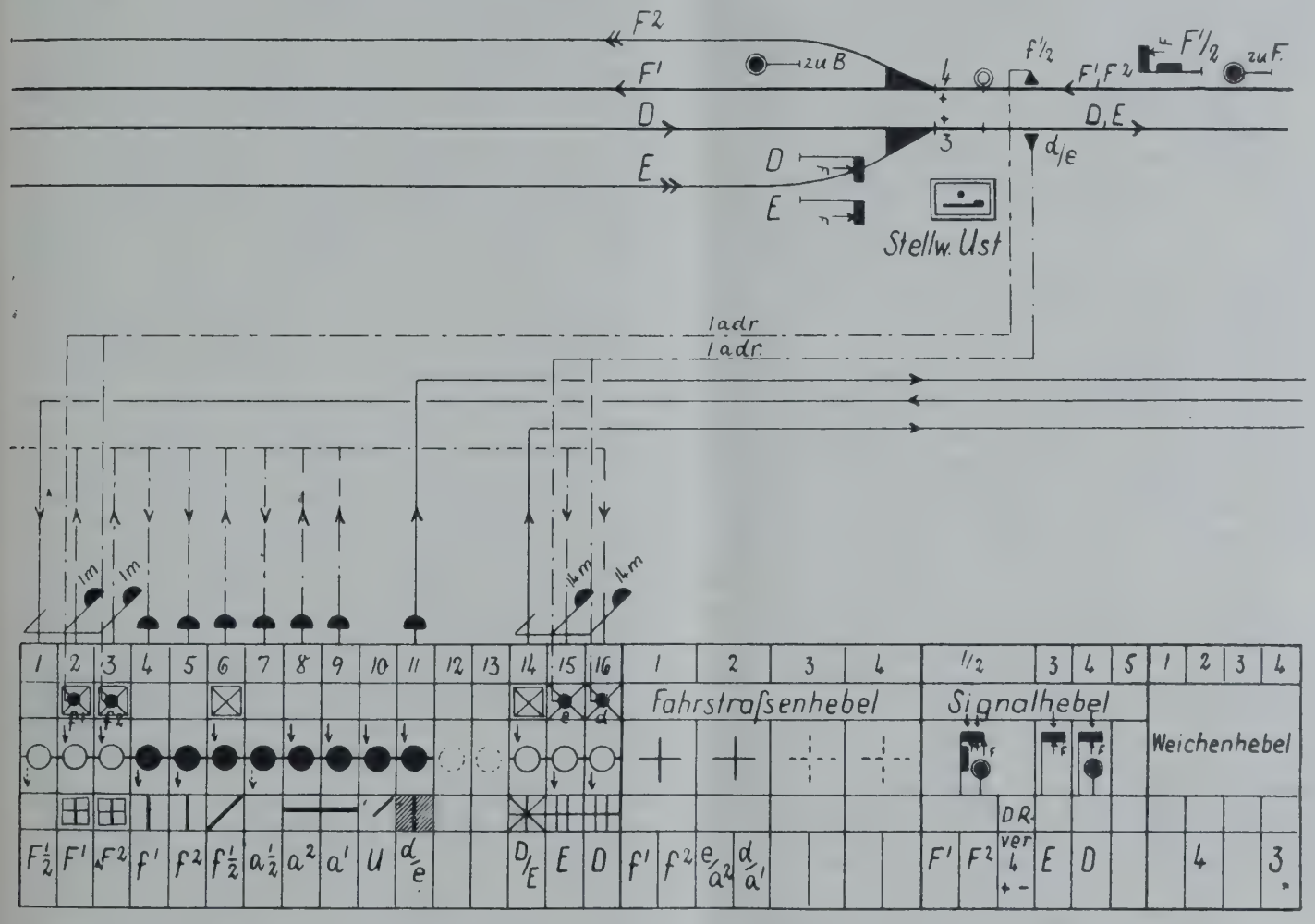
der Einwirkung eines Zustimmungsabgabefeldes stehen, in der Grundstellung frei sind.

Soll z. B. eine Durchfahrt durch Gleis 1 stattfinden, so blockt Stellwerk Ust nach Einstellung der Fahrstraße d und Umlegen des Fahrstraßenhebels d/a 1 das Zustimmungsabgabefeld a 1 (Blocktaste 9) und stellt das Ausfahrsignal D auf Fahrt. Durch die Blockung des Zustimmungsabgabefeldes a 1 wird der Fahrstraßenhebel d/a 1 in der umgelegten Lage festgelegt und das Zustimmungsempfangsfeld a 1 im Stellwerk Unt entblockt. Das Einfahrsignal A 1 wird nach Einstellung der Fahrstraße a 1, Umlegung des Fahrstraßenhebels a 1, und Blockung des Fahrstraßenfestlegefeldes a 1/2 (Blocktaste 6) in die Fahrstellung gebracht. Nach Durchfahrt des Zuges bleiben die Fahrstraßenhebel a 1 und d/a 1 in umgelegter Lage geblockt für die Durchfahrt durch Gleis 1 liegen. Es werden für jede Zugfahrt durch Gleis 1 nur die Signale A 1 und D bedient und die Streckenblockfelder A 1/2 und A 1 durch Handhabung der Blocktaste 2 im Stellwerk Unt und der Streckenblockfelder D und D/E durch die Blocktaste 16 im Stellwerk Ust geblockt. Im gewöhnlichen Verkehr wickelt sich also der Signal- und Blockdienst wie auf einer Streckenblock-Zwischenstelle einer zweigleisigen Bahn ab.

Erst wenn in Gleis 3 eine Überholung stattfinden soll, blockt Stellwerk Ust das Fahrstraßenauflösefeld a 1/2 (Blocktaste 7). Stellwerk Unt legt hiernach den Fahrstraßenhebel a 1 in die Grundstellung zurück und legt denselben durch Blockung des Zustimmungsempfangsfeldes a 1 (Blocktaste 4) wieder in der Grundstellung fest. Stellwerk Ust kann nunmehr den Fahrstraßenhebel d/a 1 in die Grundstellung zurückbringen, legt Weiche 3 zur Ausfahrt aus Gleis 3, legt den Fahrstraßenhebel e/a 2 um und blockt das Zustimmungsabgabefeld a 2 (Blocktaste 8). Dadurch wird der Fahrstraßenhebel e/a 2 verschlossen und das Blockfeld a 2 im Stellwerk Unt entblockt. Stellwerk Unt bedient die Weiche 1 für die Einfahrt in Gleis 3, legt den Fahrstraßenhebel a 2 um, blockt das Fahrstraßenfestlegefeld a 1/2, und stellt das Einfahrsignal A 2 auf Fahrt.

Während das Einfahrsignal für Gleis 3 auf Fahrt steht, kann eine Ausfahrt aus Gleis 1 nicht stattfinden; ebenso wie eine Ausfahrt aus Gleis 3 nicht möglich ist, wenn das Einfahrsignal für Gleis 1 auf Fahrt steht.

Nach Einfahrt des Zuges in Gleis 3 legt Stellwerk Unt das Signal A 2 auf Halt und blockt durch Bedienung der Blocktaste 3 die Blockfelder A 1/2 und A 2. Ist der Zug in Gleis 3 zum Halten gekommen und hat er mit dem Zugschluß die vorgeschriebene Stelle überfahren, so blockt Stellwerk Ust das Fahrstraßenauflösefeld a 1/2. Stellwerk Unt bringt nunmehr den Fahrstraßenhebel a 2 in die Grundstellung und legt denselben durch Blockung des Zustimmungsempfangsfeldes a 2 wieder fest. Die Weiche 1 wird auf das grade Gleis gelegt. Durch die Blockung des Zustimmungsempfangsfeldes a 2 wird in Stellwerk Ust das Zustimmungsabgabefeld a 2 entblockt, worauf der Fahrstraßenhebel e/a 2 wieder in die Grundstellung gebracht und die Weiche 3 auf das grade Gleis gelegt wird. Für den überholenden Zug wiederholt sich jetzt der Vorgang wie bei der Durchfahrt durch Gleis 1 geschildert. Soll diesem der in Gleis 3 überholte



Streckenblockung auch auf den Überholungsgleisen.

durchgehenden Gleisen 1 und 2 bleiben gewöhnlich die Fahrstraßenhebel d/a 1 und stimmungsabgabefelder a 1 und f 1 geblockt.

Zug folgen, so legt Stellwerk Ust die Weiche 3 auf das Ausfahrgleis und bringt nach Umlegen des Fahrstraßenhebels e/a 2 das Ausfahrsignal E in die Fahrstellung. Eine Gefährdung des ausfahrenden Zuges durch einen einfahrenden ist ausgeschlossen, weil das Einfahrsignal A 1/2 blockelektrisch festliegt. Es ist also eine Schutzblockstrecke vorhanden, die durchaus erwünscht ist, da die Ausfahrsignale nahe an den Gefahrpunkten stehen.

Nach Ausfahrt des Zuges und Haltstellung des Signals E blockt Stellwerk Ust durch Handhabung der Blocktaste 15 die Blockfelder E und D/E. Die vorliegende Blockstelle erhält Vorblockung, die rückliegende Blockstelle, Stellwerk Unt, Rückblockung auf Blockfeld A 2.

Die Benutzung der Gleise 2 und 4 regelt sich in derselben Weise wie für die Gleise 1 und 3. Stellwerk Ust kann erst die Einfahrtsignale F 1 oder F 2 auf Fahrt stellen, wenn Stellwerk Unt blockelektrisch zugestimmt und dadurch den Fahrweg des einfahrenden Zuges bis hinter Weiche 2 gesichert hat. Auch hier kann ein Zug nicht aus Gleis 4 ausfahren, wenn die Einfahrt in Gleis 2, und umgekehrt nicht aus Gleis 2 fahren, wenn die Einfahrt in Gleis 4 frei ist.

Die Regelung des Betriebs- und Zugmeldedienstes kann verschieden vorgenommen werden, je nach der Entfernung der Überholungsstation von den Nachbarstationen und der Zugart der zu überholenden Züge. Liegt die Überholungsstation in größerer Entfernung von den Nachbarstationen und finden auf ihr auch Überholungen von Personenzügen statt, so verfügt die Überholungsstation selbständig über Überholungen. In diesem Falle werden dem Weichensteller eines Stellwerks die Befugnisse eines Fahrdienstleiters für die Überholungsstation übertragen und wird der Zugmeldedienst wie üblich ausgeübt. Liegt dagegen die Überholungsstation nahe bei den Nachbarstationen und finden nur Überholungen von Güterzügen statt, so können die Überholungsgleise der Überholungsstation zur Verfügung der Nachbarstationen gestellt werden. Diese wird, wenn nicht gerade die Zugfolge mit äußerster Zeitausnutzung durchgeführt werden muß, die Züge, so lange dies möglich ist, im eigenen Bahnhof überholen lassen.

Um mit der Verfügung über die Zugfolge auf einer Strecke nicht mehr Beamte als unbedingt nötig zu betrauen, ist es von Wert, daß den Fahrdienstleitern der beiden benachbarten Zugmeldestationen auch das Verfügungsrecht über das in der Fahrrichtung vorliegende Überholungsgleis der Überholungsstation eingeräumt wird. Andernfalls müßten besonders befähigte Weichensteller mit der Fahrdienstleitung auf den Überholungsstationen betraut werden, obschon die größere Leistungsfähigkeit dieser Beamten nur in sehr beschränktem Maße ausgenutzt werden kann. Es empfiehlt sich deshalb in diesen Fällen die Regelung des Betriebs- und Zugmeldedienstes wie nachstehend angegeben und wie sie die Erfahrung auf stark belasteten Strecken und nahe bei einander liegenden Stationen als zweckmäßig gezeigt hat.

Die beiden Stellwerke sind gleichberechtigte Blockstellen für die durchfahrenden Züge. Beide Stellwerke sind mit einem in die Zugmeldeleitung eingeschalteten Morseschreiber ausgerüstet. Außerdem ist das eine Stellwerk in die Bezirks-Morseleitung eingeschaltet zur unmittelbaren Übertragung von Benachrichtigungen allgemeiner Art, die den Zugverkehr betreffen. Dieses Stellwerk hat ferner eine Läuteeinrichtung, mittels welcher sämtliche Züge abzuläuten sind. Die Nachbarstationen geben ihre Läutesignale nur bis zu diesem Stellwerk. Zur Übermittelung der Aufträge und Meldung besteht eine besondere Fernsprechverbindung zwischen den beiden Stellwerken. Beide sind ferner in die Streckenfernsprechleitung eingeschaltet, um sowohl mit den Nachbarstationen wie auch mit sämtlichen Wärterposten der Strecke in unmittelbare Verbindung treten zu können.

Die durchfahrenden Züge werden zwischen den Nachbarstationen, zwischen denen die Überholungsstation liegt, abgemeldet; die beiden Stellwerke lesen die Abmeldung mit. Zu überholende Züge werden von der Abfahrstation an das nächstliegende Stellwerk der Überholungsstation abgemeldet in der Form: Zug (Nummer) ab . . . . Uhr . . . . Min. zur Überholung in . . . . Das weiterliegende Stellwerk liest die Abmeldung mit. Soll ein überholter Zug einem ihn überholenden folgen, so hat die zurückliegende Zugmeldestelle der vorliegenden die Abmeldung zu geben in der Form: Zug (Nummer) ab . . . . Uhr . . . . Min. überholter Zug folgt von . . . . Beide Stellwerke der Überholungsstation lesen diese Meldung mit. Sie gilt für diese als Auftrag, den überholten Zug abzulassen, wenn von der vorliegenden Station die Rückblockung für den überholenden Zug eingetroffen und die vorliegende Strecke also frei ist. Hierauf meldet das Stellwerk auf der Ausfahrseite des überholten Zuges diesen an die Vorstation in der Form ab: „Überholter Zug (Nummer) ab . . . . Uhr . . . . Min." Sobald das Überholungsgleis frei ist, hat das Stellwerk an der Einfahrseite dieses wie folgt der rückliegenden Station zu melden: „Überholungsgleis frei!" Beide Stellen führen ein Zugmeldebuch.

Wie aus Vorstehendem hervorgeht, sind beide Stellwerke gleichberechtigt. Indes hat der Weichensteller des mit der Läuteeinrichtung und Bezirksmorseschreiber ausgerüsteten Stellwerks den Betriebsdienst auf der Überholungsstation insoweit zu regeln, als er neben dem Abläuten der Züge auch Meldungen allgemeiner Art abzugeben und anzunehmen sowie dem andern Stellwerk zu übermitteln hat. Die dargestellte Art und Weise des Zugmeldedienstes hat sich in jeder Beziehung bewährt und ist den Beamten sehr geläufig geworden.

Die Kosten der beschriebenen Stellwerks- und Sicherungsanlagen betragen für eine Überholungsstation etwa 36 000 ℳ.

Kullmann, Geheimer Baurat.

Das Etats-Extraordinarium der preußischen Staatseisenbahnverwaltung für das Etatsjahr 1916.

Die einmaligen und außerordentlichen Ausgaben (Etats-Extraordinarium) der preußischen Staatseisenbahnverwaltung sind für das Etatsjahr 1916 wie im Vorjahre unter der Voraussetzung veranschlagt, daß die Entwicklung der Verhältnisse es ermöglichen wird, die Bauausführungen so fortzusetzen, wie es zur rechtzeitigen Ausgestaltung der Bahnanlagen aus dringlichen Gründen notwendig ist. Forderungen für neue Bauten sind auch in diesen Etat nur in beschränkter Zahl aufgenommen, weil es nach wie vor richtig schien, alle nicht unaufschieblichen Bedürfnisse bis auf weiteres zurückzustellen.

Nach den für die Begrenzung des Etats-Extraordinariums bis zum Jahre 1914 geltenden Grundsätzen, die nach einem Beschlusse des Landtages noch zwei weitere Jahre in Geltung bleiben sollen und somit auch für den Etat für 1916 maßgebend gewesen sind, sind von den Ausgaben die Kosten für die Anlage zweiter und weiterer Gleise, für die Vermehrung des Fuhrparks der bestehenden Staatsbahnen über den Ersatz der Wertverminderung hinaus sowie für den Ausbau und die erstmalige Ausrüstung der Bahnanlagen beim Übergang zu anderer Betriebsweise auf die Anleihegesetze zu übernehmen, wenn und insoweit die einmaligen und außerordentlichen Ausgaben nicht unter 1,15 % des statistischen Anlagekapitals des zweitletzten Etatsjahres herabsinken. Das statistische Anlagekapital betrug Ende des Etatsjahres 1914: 12 685 781 742 ℳ, so daß sich die Höhe des Ausgabe-Extraordinariums für das Etatsjahr 1916 zu rd. 145 900 000 ℳ berechnet. Mit dieser Summe — gegenüber dem Etat für 1915 40 000 000 ℳ weniger — schließt das Etats-Extraordinarium in Einnahme und Ausgabe ab; die Inanspruchnahme anderweiter Fonds zur Bestreitung des Extraordinariums ist nicht erforderlich geworden. Außer diesen einmaligen und außerordentlichen Ausgaben ist in Aussicht genommen, für einzelne dringliche Bauten auf den bestehenden Staatsbahnen, hauptsächlich aber zur Beschaffung von Fahrzeugen zwecks Vergrößerung des Fuhrparks, die erforderlichen Mittel in den nächsten Eisenbahnanleihe-Gesetzentwurf einzustellen. Insgesamt sind die Aufwendungen, die für diese neuen Bedürfnisse auf den Gesetzentwurf zu verweisen sind, auf etwa 219 000 000 ℳ berechnet, vorbehaltlich der Änderungen, die sich bei den weiteren Vorbereitungen im einzelnen noch ergeben. Hinsichtlich der neuen Bauten entnehmen wir den dem Etat beigefügten Erläuterungen folgendes:

Eisenbahndirektionsbezirk Breslau. Um die

ordnungsmäßige Unterhaltung der Lokomotiven auf Bahnhof Breslau Hbf. zu gewährleisten, erscheint es notwendig, auf dem Bahnhof einen neuen Lokomotivschuppen von 30 Ständen mit Nebenanlagen zu erbauen. In Verbindung damit sollen die ebenfalls unzureichenden Kohlenlagerplätze vermehrt und die Bekohlungsanlage verlegt werden. Die Kosten sind auf 700 000 Mark veranschlagt. — Am Bahnhof Schweidnitz N. soll mit einem Kostenaufwande von 4 567 000 ℳ eine Wagenwerkstätte errichtet werden; die Werkstätte wird ausschließlich für die Ausbesserung von Güterwagen eingerichtet; sie wird zunächst 190 Wagen auf bedeckten und 300 Wagen auf nicht bedeckten Ständen aufnehmen können. Die Stadt Schweidnitz gibt das für den ersten Ausbau und die spätere Erweiterung erforderliche Gelände kosten- und lastenfrei her.

Eisenbahndirektionsbezirk Cassel. Zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit der Strecke Altenbeken-Paderborn sollen die Gleisanlagen auf dem Bahnhof Neuenbeken verbessert und durch Herstellung eines Überholungsgleises ergänzt werden. Die Kosten sind auf 212 000 ℳ veranschlagt. — Eisenbahndirektionsbezirk Cöln. Auf dem Hauptbahnhof Coblenz fehlt es an Lokomotivständen. Dazu kommt, daß ein Teil der Lokomotivstände zu kurz ist. Auch die zugehörigen Neben-, Werkstätten- und Magazinräume sowie namentlich die Bekohlungsanlagen sind unzureichend. Ferner sind nicht genügend Aufstellgleise vorhanden und einzelne Überholungsgleise zu kurz. Um Abhilfe zu schaffen, sind 1 700 000 ℳ vorgesehen. — In der Hauptwerkstätte Cöln Nippes soll eine Umformeranlage mit einem Kostenaufwande von 158 000 ℳ errichtet werden, um zu dem Bezug des gesamten Strombedarfs für die Hauptwerkstätte von der Stadt überzugehen. — Eisenbahndirektionsbezirk Danzig. Die bereits früher bewilligte Erweiterung des Rangierbahnhofs Saspe wird durch den Bau eines bisher nicht geplanten Lokomotivschuppens mit 30 Ständen ergänzt werden, wozu 816 000 ℳ erforderlich sind. — Eisenbahndirektionsbezirk Elberfeld. Zu Lasten des nächsten Eisenbahnanleihe-Gesetzentwurfs ist die Herstellung des zweiten Gleises auf der Strecke Volmarstein-Vorhalle in Aussicht genommen. — Eisenbahndirektionsbezirk Erfurt. Die auf Bahnhof Saalfeld zur Verfügung stehenden Güterzughauptgleise sind zu kurz um ausgelastete Züge aufnehmen zu können. Unzulänglich sind auch die Anlagen für den Stückgut-, Umlade- und Freiladeverkehr. Ebenso genügen die Lokomotivschuppenanlagen den Bedürfnissen nicht mehr. Für den Personenzugverkehr fehlt eine genügende Zahl von ausreichend langen Bahnsteigen. Zur Beseitigung der vorhandenen Mängel ist ein umfassender Umbau geplant. Um den hauptsächlichsten Übelständen abzuhelfen, ist beabsichtigt, im Rahmen eines solchen Entwurfs zunächst einen eingeschränkten Entwurf auszuführen, der durch die Verlegung des Güterschuppens und der Umladeanlagen hinreichende Erweiterungsmöglichkeit für die Vermehrung und Verlängerung der Güterzug- und Rangiergleise schafft. Die Kosten sind zu 1 800 000 ℳ veranschlagt. — Eisenbahndirektionsbezirk Essen. Da eine Vergrößerung des unzulänglichen Güterschuppens auf dem Bahnhof Essen Nord in dem Umfange, daß er auch noch für eine anzunehmende weitere Verkehrssteigerung ausreicht, nicht möglich ist, wird geplant, einen neuen Güterschuppen im Nordosten der Stadt Essen bei dem Freiladebahnhof herzustellen, wozu 577 000 ℳ in Ansatz gebracht sind. Der Platz des gegenwärtigen Schuppens ist zur Erweiterung der Gleisanlagen erforderlich. — Außerdem ist für den nächsten Anleihegesetzentwurf noch die Herstellung des dritten und vierten Gleises auf der Strecke Scharnhorst-Hamm in Westfalen in Aussicht genommen. — Eisenbahndirektionsbezirk Halle. Bei dem Haltepunkt Helfta sollen mit einem Kostenaufwande von 272 000 ℳ zwei Überholungsgleise hergestellt werden, um die sonst infolge der ungünstigen Neigungsverhältnisse notwendige Leitung von Güterzügen auf einen Umweg von 78 km zu vermeiden. — Eisenbahndirektionsbezirk Hannover. Die Erweiterung der Gleisanlagen auf dem Güterbahnhof Hameln, wozu bereits durch den Etat für 1911 ein Betrag von 794 000 ℳ bewilligt worden ist, muß in wesentlich umfangreicherem Maße erfolgen, als damals geplant war, insbesondere gilt dies von den Rangieranlagen, es ist dazu auch eine größere Verschiebung der Hannover-Hamelner Landstraße nach Norden zu notwendig. Die Bausumme muß nach dem Anschlage auf 2 919 000 ℳ verstärkt werden. — Außerdem ist für den nächsten Anleihegesetzentwurf die Herstellung des zweiten Gleises auf der Strecke Bremen Hbf.-Bremen Neustadt bis km 124,05 in Aussicht genommen. — Eisenbahndirektionsbezirk Kattowitz. Den auf Bahnhof Lazisk infolge der Verkehrssteigerung vorhandenen Mängeln soll durch Schaffung ausreichender Aufstellungs-, Freilade- und Ausziegleise sowie durch die Errichtung eines neuen Empfangsgebäudes und Güterschuppens abgeholfen werden. Gleichzeitig soll ein stark benutzter Schienenübergang durch eine Unterführung ersetzt werden. Die Kosten werden sich auf 604 000 ℳ belaufen. — Zu einer Erweiterung der Hauptwerkstätte Oppeln sind 2 379 000 ℳ veranschlagt. Durch eine Erweiterung der Wagenausbesserungshalle sollen 72 neue Ausbesserungsstände für Wagen und zahlreiche Stände für Drehgestelle geschaffen werden. Gleichzeitig soll die Erweiterung einiger Nebenanlagen, die Verbesserung der maschinellen Einrichtungen der Werkstätte sowie die Einrichtung einer Lehrlingswerkstätte durchgeführt werden. — Eisenbahndirektionsbezirk Mainz. In der Mitte der Strecke Caub-St. Goarshausen, zwischen dem Roßstein- und dem Loreleytunnel, wird für beide Fahrrichtungen je ein Überholungsgleis hergestellt werden. Die Kosten sind zu 336 000 ℳ veranschlagt. — Eisenbahndirektionsbezirk Münster. Zur Herstellung verstärkter Überbauten für die Brücke über die Leda in km 320,9 der Strecke Münster-Emden sind 219 000 ℳ angesetzt. Es ist in Aussicht genommen, die festen Überbauten sowohl wie die Drehbrücke durch neue, stärkere Eisenkonstruktionen zu ersetzen. — Eisenbahndirektionsbezirk Posen. Nach dem bestehenden Entwurfe zum Umbau des Bahnhofs Frankfurt (Oder) und zur Herstellung eines Rangierbahnhofes zwischen Booßen und Frankfurt (Oder) war geplant, die vorhandenen Kopfgleise für die Richtungen Cottbus und Cüstrin zu belassen und die Strecke von Freienwalde eingleisig durch den Personenbahnhof hindurchzuführen. Es wird nunmehr beabsichtigt, für die beiden Richtungen Cottbus-Cüstrin und Cottbus-Freienwalde durchgehende Gleisverbindungen zu schaffen. Die beschleunigte Durchführung der Güterzüge sämtlicher Richtungen durch den Personenbahnhof erfordert eine fernere Erweiterung der Gleisanlagen. Hierdurch wird die Beseitigung des gegenwärtigen Empfangsgebäudes und sein Ersatz durch ein neues Gebäude unter Verschiebung nach Osten und entsprechender Neuanordnung der Bahnsteig-, Eilgut- und Postanlagen sowie sonstiger Nebengebäude bedingt. Für das zurzeit im Empfangsgebäude untergebrachte Betriebsamt ist ein besonderes Gebäude zu errichten. Der besseren Verbindung der Stadt Frankfurt mit dem Stadtteil Beresinchen soll durch Herstellung einer Straßenunterführung unter den Gleisen des Personenbahnhofs Rechnung getragen werden. Die gesamten Kosten des Bahnhofsumbaues werden sich nach dem erweiterten Entwurfe nunmehr auf 16 100 000 ℳ stellen. — Zur Erweiterung der Gleis- und Lokomotivschuppenanlagen auf Bahnhof Posen sind 437 000 ℳ vorgesehen. Es ist beabsichtigt, unter Beseitigung von zwei alten Lokomotivschuppen eine besondere Stationsordnungsgruppe für die Züge der Südrichtung zu schaffen. Außerdem ist zur Durchführung eines geordneten Betriebes die getrennte Unterbringung der Personen- und Güterzuglokomotiven notwendig. Zu diesen Zwecken sollen die bestehenden Lokomotivschuppen III, V und VI zunächst um 15 Stände vergrößert und ein Teil der vorhandenen Stände zur Aufnahme der großen Personen-Schnellzuglokomotiven verlängert werden.

Bei den Zentralfonds werden als fernere Raten 100 000 Mark für Schnee- und Feuerschutzanlagen, 1 000 000 ℳ zur Herstellung von elektrischen Sicherungsanlagen, 100 000 ℳ für die Errichtung von Dienst- und Mietwohngebäuden für gering besoldete Eisenbahnbedienstete in den östlichen Grenzgebieten und 15 000 000 ℳ als Dispositionsfonds zu unvorhergesehenen Ausgaben gefordert. — Außerdem ist für den nächsten Anleihegesetzentwurf die außerordentliche Beschaffung von Fahrzeugen für die bestehenden Staatsbahnen zum Kostenbetrage von 207 700 000 ℳ in Aussicht genommen.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Die Eisenbahnen in der Etatsrede des Finanzministers Dr. Lentze.** In der Eröffnungssitzung des preußischen Abgeordnetenhauses vom 13. d. M. widmete der Finanzminister den Eisenbahnen folgende Worte: „Der Rückgang in den Einnahmen der Staatseisenbahnen ist auf verschiedene Ursachen zurückzuführen. Die Änderung des Wirtschaftslebens und der ganzen wirtschaftlichen Verhältnisse, wie auch die militärischen Anforderungen brachten es mit sich, daß der Eisenbahnverkehr sich nicht in dem Umfange und nicht so regelmäßig und nicht in so geordneten Bahnen abspielen konnte wie im Frieden. Außerdem mußte eine ganz beträchtliche Zahl von Fahrzeugen und Lokomotiven dauernd in den Dienst des Heeres gestellt werden. Sehr viele Strecken waren wiederholt durch Militärtransporte gesperrt, und dazu kam noch, daß der Personenverkehr ganz erheblich zurückging. Diese Umstände haben es verhindert,

daß die Reineinnahmen, obschon in den letzten Monaten der Güterverkehr stark zugenommen hatte, wieder in die Höhe gingen.

Die Mindererträgnisse der Eisenbahnen sind jedoch dem Staatshaushalt nicht zur Last gefallen. Da der Ausgleichsfonds der Eisenbahnen über hinreichende Mittel verfügte, so konnten die Mindererträgnisse aus ihm gedeckt werden. Der Ausgleichsfonds hat dadurch bewiesen, daß er den an ihn gestellten Erwartungen in jeder Hinsicht genügt hat, und daß es dringend notwendig ist, nach dem Kriege so bald wie möglich wieder an seine Auffüllung heranzugehen. (Beifall!)

Aber noch ein anderer Teil der staatlichen Finanzpolitik bei den Eisenbahnen hat in diesem Kriegsjahre seine Feuerprobe bestanden. Wie oft ist die Finanzverwaltung angegriffen und getadelt worden, daß sie nicht die gesamten Kapitalsaufwendungen für die bestehenden Bahnen auf die Anleihe übernehmen wollte, sondern immer darauf bestand, daß auch ein Teil aus den eigenen Einnahmen der Eisenbahnen bestritten werden müßte. Wie oft ist uns vorgehalten worden, wir betrieben zum Schaden des Verkehrs eine Thesaurierungspolitik, die mit kaufmännischen Grundsätzen unvereinbar sei und über jede Voraussicht hinausgehe. In welche Lage wären wir wohl gekommen, wenn wir diesen Ratschlägen gefolgt wären! (Sehr richtig!) Nach dem Etat für 1916 beträgt unsere Eisenbahnkapitalschuld 8,2 Milliarden Mark und das statistische Anlagekapital 13,9 Milliarden Mark. Die Eisenbahnkapitalschuld ist also 5,7 Milliarden Mark geringer als das statistische Anlagekapital. In dieser Differenz stecken 3,2 Milliarden Mark, also 3200 Millionen Mark, welche aus dem Extraordinarium herstammen. Wenn wir diese 3,2 Milliarden Mark auf Anleihe übernommen hätten, wie es von uns verlangt wurde, dann würden wir für Verzinsung und Tilgung heute 150 Millionen Mark mehr aufbringen müssen. Da nun weder der Staatshaushalt noch die Einnahmen der Eisenbahn hierfür eine Deckung bieten, würden diese 150 Millionen Mark der Defizitanleihe zuwachsen, und es würden Schuldenzinsen durch neue Schulden bezahlt werden. In den nächsten Jahren ist auf günstigere Abschlüsse nicht zu rechnen, die jährlichen 150 Millionen Mark würden daher sehr bald zu einem neuen staatlichen Schuldkapital anwachsen, welches wiederum erhebliche Schuldenzinsen erforderte. Das würde unsere preußischen Finanzen in einem ganz erheblichen Maße verschlechtern. Die gegenteilige Politik war wirtschaftlich nur durchführbar, wenn wir dauernd Frieden behalten hätten; sobald kriegerische Zeitläufte eintraten, konnte sie nicht bestehen, und davor hatte sich die Staatsregierung immer gefürchtet. Ich glaube daher nicht, daß die Staatsregierung nach diesen Lehren und Erfahrungen den gegenteiligen Wünschen jemals Rechnung tragen darf.

Der Haushaltsplan für das Jahr 1915 ist schon während des Krieges aufgestellt. Allerdings ist bei ihm davon ausgegangen, daß der Friede bis zum Inkrafttreten wieder einkehren würde, weil sonst gar keine Grundlagen vorhanden gewesen wären. Es mußte eine Anlehnung an normale Verhältnisse erfolgen. Dementsprechend sind für das Jahr 1915 im wesentlichen die Zahlen des Haushaltsplanes für 1914 zugrunde gelegt, jedoch überall da, wo bereits bekannt war, daß Einnahmeverminderungen und Ausgabevermehrungen eintraten, die entsprechenden hierfür notwendigen Änderungen berücksichtigt. Es waren dies namentlich die Mindererträgnisse infolge des Überganges von einigen indirekten Steuern an das Reich, die bestimmt zu erwartenden Mindererträgnisse bei den direkten Steuern und der Mehrbedarf bei der Verzinsung der Staatsschuld sowie bei den Gehältern und Pensionen. Zu gleicher Zeit wurde darauf Bedacht genommen, zu sparen, soweit es nur irgend möglich war. Abgesehen von den Eisenbahnen ist das Extraordinarium überall gekürzt. Gekürzt sind auch die Zuschuß- und Dispositionsfonds, und bei der Einrichtung neuer Beamtenstellen ist die äußerste Zurückhaltung geübt worden. Dadurch ist es erreicht, dem Ernste der Lage Rechnung zu tragen und den Etat ins Gleichgewicht zu bringen. Die Wirklichkeit ist allerdings ganz anders verlaufen. Es ist weder am 1. April noch bis heute der Friede eingekehrt, sondern der Krieg tobt weiter mit allen seinen Folgen. Wie im Jahre 1914, so sind auch im Jahre 1915 aus genau denselben Gründen die gesamten staatlichen Einnahmequellen in ihrem Ertrage bisher erheblich zurückgeblieben, und es besteht auch zurzeit noch gar keine Aussicht, daß es irgendwie besser werden kann. Die Ausgaben sind an verschiedenen Stellen erheblich in die Höhe gegangen. So erwies es sich wegen der hohen Preise für alle Lebensbedürfnisse als notwendig, für die Beamten und Lehrer, welche ein Einkommen bis zu 2100 ℳ haben, jedoch ausschließlich des Wohnungsgeldes und der Mietsentschädigung, besondere Beihilfen zu gewähren, die sich nach der Anzahl der vorhandenen Kinder richten. Die Staatsregierung ging dabei von der Erwägung aus, daß unverheiratete Personen und kinderlose Familien heute mit ihren Einnahmen zur Not noch auszukommen vermögen, daß aber bei allen Beamten in diesen Gehaltsklassen mit der Zahl der Kinder auch der wirtschaftliche Druck steigt. Infolgedessen werden Kinderzulagen gewährt, und zwar für Kinder unter fünfzehn Jahren bei ein und zwei Kindern monatlich je 6 ℳ und für jedes weitere Kind 3 ℳ. Im übrigen wird auf die Unterstützungsfonds zurückgegriffen, und diese reichen, da sehr viele Personen sich im Kriege befinden, für die Zurückgebliebenen durchaus aus.

Da auch bei den Eisenbahnen gegenüber 1914 keine Veränderungen eingetreten sind, so müssen wir für das Jahr 1915 ebenfalls mit dem Fehlbetrage des Staatshaushalts rechnen."

— **Der Vorbericht zum preußischen Staatshaushaltsetat für 1916** spricht sich zunächst dahin aus, daß die durch den Krieg hervorgerufenen allgemeinen Schwierigkeiten der Etatsaufstellung unvermindert fortbestehen. Bei der Unsicherheit, wie lange sich noch der Krieg in das Etatsjahr 1916 hinein erstrecken wird, und wie sich die wirtschaftlichen Verhältnisse nach dem Kriege gestalten werden, mußte bei allen Einnahmen und Ausgaben, die hierdurch beeinflußt werden — und dies ist mit wenigen Ausnahmen bei allen Einnahmen und Ausgaben der staatlichen Betriebsverwaltungen, den Steuern und den meisten Staatsverwaltungseinnahmen der Fall — jeder Versuch einer der Wirklichkeit nahekommenden Veranschlagung auch diesmal von vornherein aufgegeben werden.

In bezug auf diese Einnahmen und Ausgaben ist daher der vorliegende Etat, wie derjenige für 1915, ohne Rücksicht auf die kürzere oder längere Fortdauer des Krieges im allgemeinen lediglich unter Annahme gewöhnlicher Friedensverhältnisse aufgestellt; nur wo bereits im gegenwärtigen Zeitpunkte bestimmte Tatsachen bekannt sind, die eine andere Veranschlagung rechtfertigen, ist von der Regel abgewichen. So war im Eisenbahnetat bei der Feststellung der Grenze für das Extraordinarium und für den für allgemeine Staatszwecke verwendbaren Teil des Reinüberschusses die inzwischen tatsächlich eingetretene Erhöhung des statistischen Anlagekapitals zu berücksichtigen, ferner bei denjenigen Ausgaben, die sich nach dem Überschuß des Vorjahres richten, die tatsächliche Gestaltung der Betriebsergebnisse im laufenden Jahre und beim Schuldendienst der Eisenbahnverwaltung der Anteil, den diese an der allgemeinen Vermehrung des Schuldendienstes zu tragen hat; endlich war der Fonds zur Verstärkung des Ausgleichsfonds dem neu berechneten Reinüberschuß entsprechend anderweit zu regulieren. . . .

Im sonstigen Staatshaushaltsetat sind bei den Ausgaben, wie im Etat für 1915, unter Abstandnahme von jeder grundsätzlichen Neuerung Erhöhungen und Neueinstellungen nur da vorgenommen, wo sie durch feststehende rechtliche Verpflichtungen oder durch unabweisbare Bedürfnisse der Verwaltungen bedingt waren. So waren bei der öffentlichen Schuld die Mittel zur Verzinsung dem Bedürfnisse entsprechend höher einzustellen, die Mittel zur gesetzlichen Schuldentilgung auf 3/5 % der nach dem Staatshaushaltsetat sich ergebenden veränderten Staatskapitalschuld zu bemessen. Andererseits waren bei den Einnahmen der Staatsschuldenverwaltung die Anteile der Eisenbahnverwaltung und der Bergverwaltung an dem vermehrten Schuldendienst vorzusehen. . . . (Folgen Anführungen einzelner Punkte, in denen eine Änderung der Veranschlagung nötig war.) Dann heißt es:

Der aus diesen Neuveranschlagungen bei einzelnen Verwaltungen sich ergebende Mehr- und Minderbedarf hat sich gegenseitig nicht ausgeglichen, sondern es ist im ganzen bei diesen Verwaltungen ein Mehrbedarf verblieben, der, wenn anders der Staatshaushaltsetat nicht mit einem Fehlbetrag abschließen sollte, durch eine entsprechende Einschränkung auf anderen Ausgabegebieten oder bei anderen Verwaltungen gedeckt werden mußte. Für eine solche Einschränkung kamen wieder wie im Vorjahre die einmaligen und außerordentlichen Ausgaben aller Verwaltungen, mit Ausnahme der nach besonderen Grundsätzen zu behandelnden Eisenbahnverwaltung in Betracht, bei dieser letzteren Verwaltung ist nur die außerordentliche Verstärkung aus den Mitteln des Ausgleichsfonds in Fortfall gekommen. Abgesehen von der Eisenbahnverwaltung ist das Extraordinarium aller übrigen Verwaltungen um 14,7 Millionen Mark herabgesetzt worden; es beträgt jetzt nur noch 54,8 Millionen Mark gegen 124,2 Millionen Mark vor Ausbruch des Krieges. Ferner aber sind Kürzungen bei vielen Fonds des Ordinariums vorgenommen. Bei den eigentlichen Staatsverwaltungen ist auf diese Weise ein Minderzuschußbedarf von 9,5 Millionen Mark erzielt worden, nachdem bereits im Voretat ein Minderzuschuß von 30,7 Millionen Mark erreicht war.

Zahlenmäßig stellt sich das Bild des Etatsentwurfs wie folgt dar:

Der Etat schließt in Einnahme und Ausgabe mit 4 810 431 641 ℳ ab, die Schlußsumme ermäßigt sich gegen den Etat des laufenden Jahres um 5 932 288 ℳ. Einnahmen und Ausgaben halten ohne Anleihe das Gleichgewicht. Infolge der Begrenzung des für allgemeine Staatszwecke verwendbaren Reinüberschusses der Eisenbahnverwaltung auf 2,10 % des statistischen Anlagekapitals ist unter Kap. 33 a Tit. 2 des Etats der Eisenbahnverwaltung als Rücklage in den Ausgleichsfonds die Summe von 485 307 ℳ in Ansatz gebracht.

Abgesehen von der Rücklage in den Ausgleichsfonds stellen sich für das Etatsjahr 1916

die ordentlichen Einnahmen auf	4 800 665 166 ℳ
die dauernden Ausgaben auf	4 609 289 642 „
der Überschuß im Ordinarium auf . .	191 375 524 ℳ
die außerordentlichen Einnahmen auf .	9 766 475 ℳ
die einmaligen und außerordentlichen Ausgaben auf	200 656 692 „
der Zuschuß im Extraordinarium auf . .	190 890 217 „

Der Überschuß im Ordinarium übersteigt mithin den Zuschuß im Extraordinarium um 485 307 ℳ, und diese Summe entspricht der Rücklage in den Ausgleichsfonds.

Im § 3 des Etatsgesetzes ist dem hervorgetretenen Bedürfnisse entsprechend als Betrag, bis zu dem zur vorübergehenden Verstärkung des Betriebsfonds der Generalstaatskasse Schatzanweisungen ausgegeben werden dürfen, der Betrag von 3 Milliarden Mark (gegen 1915 mehr 1½ Milliarden) eingesetzt worden.

Was die einzelnen Einnahmezweige anbelangt, so ergibt sich gegen den Etat für 1915 . . . . bei der Eisenbahnverwaltung im Ordinarium eine Minderausgabe von 17 246 000 ℳ, im Extraordinarium eine Mindereinnahme von 47 946 000 ℳ und eine Minderausgabe von 40 000 000 ℳ, insgesamt ein Mehrüberschuß oder Minderbedarf von 2 930 378 ℳ. . . .

Die sämtlichen Verwaltungen zusammengenommen ergibt sich im Ordinarium eine Mehreinnahme von 41 918 537 ℳ, eine Mehrausgabe von 48 726 171 ℳ, also ein Minderüberschuß oder Mehrbedarf von 6 807 634 ℳ; im Extraordinarium eine Mindereinnahme von 47 850 825 ℳ, eine Minderausgabe von 54 658 459 ℳ, was einen Minderbedarf von wiederum 6 807 634 ℳ bedeutet.

— **Der Etat der preußischen Staatsbahnverwaltung** für das Etatsjahr 1916 ist soeben erschienen. Wir geben für heute zunächst die Abschlußzahlen wieder:

Ordinarium.

Die ordentlichen Einnahmen betragen . . .	2 640 971 000 ℳ
die dauernden Ausgaben ohne Zinsen und Tilgungsbeträge und ohne Ausgleichfonds	1 832 635 000 „
mithin Überschuß	808 336 000 ℳ
hiervon ab Zinsen und Tilgungsbeträge . .	398 743 693 „
mithin Überschuß zur Verwendung nach Maßgabe des Etatsvermerks	409 592 307 ℳ

Extraordinarium.

Die außerordentlichen Einnahmen betragen	3 293 000 ℳ
die einmaligen und außerordentlichen Ausgaben betragen	145 900 000 ℳ
mithin Zuschuß	142 607 000 ℳ
bleibt Reinüberschuß der Eisenbahnverwaltung	266 985 307 ℳ
davon für allgemeine Staatszwecke (2,10 % des statistischen Anlagekapitals der preußischen Staatsbahnen)	266 500 000 „
bleiben zur Verstärkung des Ausgleichfonds	485 307 ℳ

Die Gesamtbetriebslänge der für Rechnung der preußisch-hessischen Eisenbahnbetriebs- und Finanzgemeinschaft verwalteten vollspurigen Eisenbahnen betrug am Schlusse des Etatsjahres 1914 rund 39 633 (im Vorjahre rd. 39 185) km; außerdem waren rd. 239 km Schmalspurbahnen im Betrieb. Hinzu treten an neuen Strecken, die in der Zeit vom 1. April 1915 bis Ende März 1916 dem Betriebe übergeben worden sind oder voraussichtlich noch eröffnet werden, rd. 544 km, so daß sich am Anfange des Etatsjahres 1916 eine Betriebslänge von rd. 40 177 (i. V. 39 755) km für die vollspurigen und rd. 239 km für die schmalspurigen Eisenbahnen ergibt. Voraussichtlich werden im Laufe des Etatsjahres 1916 rd. 624 km vollspurige sowie rd. 20 km schmalspurige Strecken dem Betriebe übergeben werden, so daß am Ende des beginnenden Etatsjahres für den öffentlichen Verkehr an Vollspurbahnen rd. 40 801 (40 309) km und an Schmalspurbahnen rd. 259 (240) km im Betriebe sein werden.

— **Die Abfahrt der ersten Balkanzüge.** Am 15. d. M. früh haben, festlich erleuchtet und mit Kränzen und Fahnen geschmückt, die ersten Balkanzüge die Reichshauptstadt verlassen. Reges Leben herrschte auf den Bahnsteigen wo zahlreiche Zuschauer mit sichtlicher Freude das Treiben in und am Zuge verfolgten. Neben Offizieren und ihren Angehörigen konnte man auch eine größere Anzahl sonstiger Reisenden in den Zügen beobachten. Staatsminister v. Breitenbach bestieg den über die Stadtbahn fahrenden Balkanzug auf dem Bahnhof Zoologischer Garten, um ihn bis zum Bahnhof Friedrichstraße zu begleiten. In seiner Gesellschaft befanden sich neben einer Anzahl höherer Eisenbahnbeamten die Staatsminister Sydow, Dr. Lentze und v. Loebell, die durch ihr Erscheinen dem Interesse Ausdruck gaben, das die gesamte Staatsregierung an diesem bedeutsamen Ereignis nimmt. Auf dem Anhalter Bahnhof, an dem bekanntlich der über Dresden laufende Balkanzug abfährt, war in Vertretung der Staatsregierung der Direktor der Verkehrsabteilung des Ministeriums der öffentlichen Arbeiten Ministerialdirektor Franke in Begleitung des Präsidenten der Königlichen Eisenbahndirektion Berlin und verschiedener anderer höherer Eisenbahnbeamten erschienen. Die genannten Herren begaben sich von da nach dem Bahnhof Zoo und machten die Weiterfahrt des Zuges nach Bahnhof Friedrichstraße mit.

— **Regelung von Entschädigungsansprüchen.** Nach einer Mitteilung der Königlichen Eisenbahndirektion Berlin wird die selbständige Regelung von Entschädigungsansprüchen bis zu 30 ℳ im preußisch-hessischen Binnen-Güter- und Tierverkehr und bis zu 10 ℳ im deutschen Wechsel-Güter- und Tierverkehr, welche bereits für fast alle Berliner Innenbahnhöfe seit Oktober 1913 probeweise besteht, dauernd beibehalten und auf die meisten Berliner Ring- und Vorortbahnhöfe ausgedehnt.

— **Die Maßnahmen der bayerischen Verkehrsverwaltung aus Anlaß des Krieges** sind nach Ablauf des Jahres 1915 zusammenfassend dargestellt und in einer soeben erschienenen Denkschrift der Öffentlichkeit zugänglich gemacht. Wir werden auf den Inhalt dieser Denkschrift demnächst ausführlicher zurückkommen und teilen daraus für heute einige bemerkenswerte Ziffern mit. Bei Beginn der Mobilmachung waren der Station München Hbf. und den auf ihr einmündenden Eisenbahnlinien besonders schwierige Aufgaben gestellt. In der Zeit vom 26. Juli bis zum 9. August 1914 sind von dieser Station 727 100 Personen abgereist, die Höchstzahl wurde am 1. August mit 86 500 Personen erreicht. An diesem Tage wurden 13 Eil- und Schnellzüge ab München Hbf. doppelt, teilweise dreifach abgefertigt, während 16 Eil- und Schnellzüge doppelt ankamen. In der Zeit vom 25. Juli bis 5. August 1914 sind in München Hbf. rund 80 000 Gepäckstücke angekommen und rd. 50 000 zwecks Weiterbeförderung von Zug zu Zug umgeladen worden. Die mit der Durchführung der militärischen Transportbewegungen verbundenen Schwierigkeiten lassen sich zahlenmäßig an der Tatsache ermessen, daß innerhalb weniger Wochen auf den bayerischen Staatsbahnen rd. 3 Millionen Militärzugkilometer geleistet wurden. Die Schwierigkeiten wurden noch dadurch erhöht, daß während des Truppenaufmarsches rd. 70 000 italienische Staatsangehörige auf dem Wege über Salzburg und Kufstein in ihre Heimat abgeschoben werden mußten. — Den Umfang der sozialen Kriegsfürsorgetätigkeit der bayerischen Staatsbahnverwaltung kennzeichnen kurz folgende Zahlen: Der Aufwand für die Gewährung staatlicher Zuschüsse für die Angehörigen der zum Kriegsdienst eingerückten Arbeiter hat für die Zeit bis einschließlich Oktober 1915 rd. 1,98 Millionen Mark betragen und wird sich bis Ende 1915 auf annähernd 2,22 Millionen belaufen. Der Jahresaufwand für Kriegsteuerungsbeihilfen an Bedienstete mit geringerem Einkommen wird auf rd. 2,1 Millionen beziffert. Zur Unterstützung der durch den Kriegsausbruch vielfach in Bedrängnis geratenen Industrien und Gewerbe sowie zur Förderung des Wirtschaftslebens im allgemeinen wurden neben den in sehr erheblichem Maße gewährten Frachterleichterungen und Tarifermäßigungen zwecks Beschaffung von Arbeitsgelegenheit aus Betriebs- und Anleihemitteln in der Zeit von August 1914 bis einschließlich Oktober 1915 von der bayerischen Staatsbahnverwaltung rd. 48,88 Millionen Mark für Erhaltung der Bahnanlagen, erheblichere Ergänzungen und Erweiterungen, Lieferung von Lokomotiven und Wagen, Neubauten usw. verausgabt.

— **Einschränkung des Tragens der Dienstkleidung während des Krieges.** Das Bayerische Verkehrsministerium hat im Interesse der ausreichenden Versorgung der Heeresverwaltung mit Wollstoffen mit Erlaß vom 11. Januar d. J. angeordnet, daß das Tragen der Dienstkleidung seitens des Eisenbahnpersonals in weitestem Maße einzuschränken und nur für die Fälle aufrecht zu erhalten sei, in denen es mit Rücksicht auf die Berührung mit dem Publikum unbedingt notwendig ist. Demzufolge ist es in dem Erlasse als ausreichend bezeichnet worden, wenn lediglich die Fahrdienstleiter, die Pförtner, das Zugführer- und Schaffnerpersonal bei den Zügen mit Personenbeförderung, dann die Fahrkartenkontrolleure, in Ausübung des Dienstes die Dienstkleidung tragen. Die Anlegung von Dienstblusen soll dabei genügen. Das übrige Personal, namentlich das Schalterpersonal, wird vom Tragen der Dienstkleidung entbunden, es hat jedoch bei allen Dienstverrichtungen, bei denen eine Kennzeichnung seiner amtlichen Eigenschaft nach außen hin geboten, aber nicht schon durch die Ausübung des Dienstes in abgegrenzten Räumen, z. B. am Schalter, ohne weiteres gegeben ist, zur bürgerlichen Kleidung die Dienstmütze oder eine Armbinde zu tragen. Die Armbinden sind aus blau-weißem Stoffe angefertigt und mit dem Amtsstempel der Eisenbahndirektion versehen und werden dem Personal kostenlos ausgehändigt. Für verlorene oder nicht zurückgelieferte Armbinden sind 50 ₰ zu ersetzen. Die Bestimmungen über das Tragen der Winterschutzkleider, ferner über das Tragen der

Schirmmützen aus rotem Tuch durch die Fahrdienstleiter und über das Anlegen der Dienstkleidung bei Reisen Allerhöchster und Höchster Herrschaften bleiben unberührt.

— **Anrechnung von Militärdienstzeiten und Erhaltung von Anwartschaften in der Invalidenversicherung.** Durch Bekanntmachung des Reichskanzlers vom 23. Dezember 1915 (RGBl. Nr. 188 vom Jahre 1915) sind über die Anrechnung von Militärdienstzeiten und die Erhaltung von Anwartschaften in der Invaliden- und Hinterbliebenenversicherung nähere Bestimmungen getroffen. Da die Bekanntmachung zunächst nur für die Landesversicherungsanstalten gilt, hat das bayerische Verkehrsministerium in einem Erlaß vom 11. Januar 1916 ausgesprochen, daß die Vorschriften dieser Bekanntmachung ohne weiteres und ohne besondere Satzungsänderung auch für die Arbeiterpensionskasse Abteilung A der Königlich bayerischen Verkehrsanstalten als maßgebend anerkannt werden könnten, und hat demgemäß den Vorstand der Kasse veranlaßt, in dieser Richtung einen Beschluß zu fassen.

— **Wiederbeschäftigung von Kriegsinvaliden und Unfallrentnern.** Der bayerische Verkehrsminister hat in einem Erlaß an die Eisenbahndirektionen und Oberpostdirektionen vom 30. Dezember 1915 ausgesprochen, daß es nicht seinem Willen entsprechen würde, wenn Kriegsbeschädigte, die wieder in Beschäftigung genommen werden, oder Unfallrentner, die wieder verwendet werden, veranlaßt würden, Antrag auf Befreiung von der Versicherungspflicht nach § 173 RVO. zu stellen, oder wenn gar die Wiederbeschäftigung von der vorherigen Stellung eines solchen Antrages abhängig gemacht würde.

— **Die Ankunft des ersten Balkanzuges in Dresden.** Aus Dresden, 15. Januar wird gemeldet: Der mit Tannenreisig geschmückte Balkanzug traf heute vormittag um 9.46 Uhr auf dem hiesigen Hauptbahnhof ein. Auf dem Bahnsteig waren zur Begrüßung erschienen: Seine Majestät der König, Vertreter der Staats- und städtischen Behörden, darunter Staatsminister Dr. Beck, der Präsident der Königlich sächsischen Staatseisenbahnen Dr. Ulbricht, der Polizeipräsident Koettig, Oberbürgermeister Blüher u. a. sowie Vertreter von Handel und Industrie. Eine dicht gedrängte Menschenmenge empfing den einfahrenden Zug mit jubelnden Zurufen und dem Gesang „Deutschland, Deutschland über alles". Nachdem Seine Majestät den Zug zur Fahrt bis Tetschen bestiegen und auch die von hier aus an der Balkanreise teilnehmenden Personen Platz genommen hatten, setzte sich der Balkanzug unter den lebhaften Ovationen aller Anwesenden um 9.53 Uhr wieder in Bewegung.

— **Präsident Goepel †.** Im 10. d. M. ist in Berlin-Friedenau der Königliche Eisenbahndirektions-Präsident a. D., Wirkliche Geheime Oberbaurat Alfred Goepel, nach kurzer schwerer Krankheit im 72. Lebensjahr verstorben. Der Dahingeschiedene trat im Jahre 1889 in den Dienst der preußischen Staatseisenbahnverwaltung; er war seit September 1901 Oberbaurat bei der Königlichen Eisenbahndirektion Berlin, wo er die betriebstechnischen und die Mobilmachungs-Angelegenheiten in ausgezeichneter Weise bearbeitete. Im Jahre 1905 wurde er zum Präsidenten der Königlichen Eisenbahndirektion Königsberg (Preußen) ernannt und von da im Jahre 1907 in gleicher Eigenschaft nach Altona versetzt. Dort hat er, wie ein Nachruf des jetzigen Präsidenten, der Mitglieder und Hilfsarbeiter der Eisenbahndirektion Altona in Nr. 5 S. 60 d. Ztg. besagt, in vorbildlicher Pflichttreue gewaltet und durch seine Herzensgüte und seinen strengen Gerechtigkeitssinn sich die Liebe und Verehrung seiner Untergebenen in reichstem Maße erworben. Im Jahre 1910 trat er wegen seiner schon damals erschütterten Gesundheit in den Ruhestand und lebte seitdem in Friedenau, wo ihn nun der Tod ereilt hat. Die Einäscherung seiner irdischen Reste fand am 14. d. M. im Berliner Krematorium unter Beteiligung seiner Verwandten und vieler Freunde statt. Auch zahlreiche höhere Eisenbahnbeamte, unter ihnen der Präsident Pape von der Königlichen Eisenbahndirektion Altona, waren bei der Feier anwesend. Die Gedächtnisrede hielt Pfarrer Wagner. Der Verstorbene zeichnete sich im persönlichen Verkehr durch herzliche Liebenswürdigkeit und ein klares und mildes Urteil aus. Alle, die ihn kannten, werden ihm ein freundliches und ehrenvolles Andenken bewahren! v. M.

Österreich.

— **Mitteleuropäische Fahrplankonferenz in Wien.** Am 9. und 10. Februar wird in Wien die Mitteleuropäische Fahrplankonferenz für den Sommerdienst 1916 abgehalten. Diese Konferenz, in der für den diesjährigen Sommerfahrplan die durchlaufenden Zugverbindungen und die Anschlüsse in den Grenzstationen vereinbart werden, ist nach Kriegsausbruch an die Stelle der „Europäischen Fahrplankonferenz" getreten, die früher alljährlich unter Beteiligung fast sämtlicher europäischer Staaten abwechselnd in verschiedenen Orten Europas abgehalten wurde. Zu der Mitteleuropäischen Fahrplankonferenz in Wien sind außer den österreichisch-ungarischen, deutschen, bulgarischen und türkischen auch die Eisenbahnverwaltungen der Mehrzahl der neutralen Staaten eingeladen.

— **Die Verkehrsstörung bei Golling.** Infolge Felssturzes zwischen den Stationen Golling-Abtenau und Sulzau entgleisten am 8. d. M. um 9 Uhr 40 Minuten abends vom Gütereilzuge Nr. 62 die Maschine und 15 Wagen. Der Personenverkehr über die Unfallstelle wurde vom 9. d. M. 9 Uhr vormittags durch Umsteigen aufrechterhalten, von 10 Uhr abends konnte der eingleisige Verkehr wieder aufgenommen werden. Verletzt wurde niemand, doch wurden einige Güterwagen ziemlich stark beschädigt.

— **Die Einnahmen der böhmischen Bahnen.** Der Verkehr und die Einnahmen der Buschtiehrader Bahn haben im Dezember eine namhafte Steigerung erfahren. Für die A-Strecke wird eine Erhöhung um 186 700 K. und für die B-Linie eine solche von 103 400 K. ausgewiesen. Gleichzeitig wird mitgeteilt, daß sich bei der Richtigstellung der Augusteinnahmen eine Mehreinnahme von 182 005 K. für die A-Strecke und eine Steigerung um 142 600 K. für die B-Strecke ergab. Die seitherigen Mehreinnahmen haben somit einen Zuwachs von 614 705 K. erfahren, wovon 368 705 K. auf die A-Linie und 246 000 K. auf die B-Linie entfallen. Der Güterverkehr ist im Dezember um 82 000 t gestiegen, woran die verschiedenen Güter mit rund 71 000 t und die Kohle mit etwa 11 000 t beteiligt sind. Die Mehreinnahmen der Lit. A-Strecke rühren fast gänzlich aus der Steigerung des Verkehrs in verschiedenen Frachten her, worin der lebhafte Geschäftsgang der Werke in Kladno zum Ausdruck gelangt. Die Jahreseinnahmen zeigen eine Erhöhung um 1,2 Millionen Kronen, sie sind aber noch um etwa 4½ Millionen Kronen hinter jenen des Friedensjahres 1913 zurückgeblieben. An der erwähnten Sicherung ist die A-Linie mit 1 119 498 K. beteiligt. Bei der B-Linie ist der Rückgang der Einnahmen, der Ende Juli 1 070 000 K. erreicht hatte, gänzlich geschwunden und an seine Stelle eine Steigerung um 80 000 K. getreten. Die besonderen Einnahmen, so die aus Zahlungen in fremder Währung sich ergebenden Einnahmen und die Wagen- und Lokomotivmieten dürften eine bedeutende Erhöhung ausweisen. Der Mehrgewinn des gesellschaftlichen Kohlenwerkes wird auf über 300 000 K. geschätzt. — Die Aussig-Teplitzer Bahn hat im Dezember auf dem alten Netze 1 298 827 K. (— 55 909 K.) eingenommen. Gegenüber dem Dezember des Friedensjahres 1913 beträgt die Mindereinnahme 323 336 K. Die Gesamteinnahme des Jahres 1915 beziffert sich mit 13 344 413 K. und bleibt hinter dem vorigen Jahre um 1 591 356 K. zurück. Die Lokalbahn Teplitz-Reichenberg ergab eine Gesamteinnahme von 3 691 964 K. (— 159 423 K.).

— **Die Eisenbahnen im Kriege.** „Die Zeit" schreibt: Die Eisenbahnen dienen während des Krieges in erster Reihe militärischen Zwecken; die Verfügung über das gesamte rollende Material aller österreichischen Bahnen und der Wagenleihgesellschaften und über die gesamte Lokomotivmannschaft fällt in das Gebiet der Heeresverwaltung. Deshalb konnte sich selbstverständlich nur nach voller Befriedigung der Armeebedürfnisse der Zivilverkehr entwickeln, wobei überdies — was als eine bemerkenswerte, im Kriege entstandene Neuerung hervorgehoben zu werden verdient — eine Rangordnung der zu berücksichtigenden Betriebe eingeführt wurde, dergestalt, daß bei der Wagenbeistellung gewisse Unternehmungen je nach dem Grade ihrer Tätigkeit für militärische oder staatliche Zwecke bevorzugt werden. Die ausgiebige Verwendung der Privatbahnen für militärische Zwecke wird in Verbindung mit den kärglichen Sätzen des Militärtarifs die finanziellen Ergebnisse des Jahres 1915 jedenfalls ungünstig beeinflussen. In welchem Maße dies aber geschehen dürfte, läßt sich derzeit nicht bestimmen, weil Ausweise über die Einnahmen nur von den wenigsten Bahnen veröffentlicht werden und teilweise wegen der langwierigen Abrechnung mit den Militärbehörden auch erst in einem viel späteren Zeitpunkt veröffentlicht werden können. Bei der Aussig-Teplitzer-Bahn wurden bis Ende November für die Hauptbahn 12 (— 1,6) Millionen und für die Lokalbahn 3,2 (— 0,3) Millionen Kronen an Einnahmen ausgewiesen. Bei der Buschtiehrader Bahn ergibt sich im Vergleich zu den vorjährigen Kriegsmonaten eine Einnahmensteigerung. Bis Ende November 1915 beliefen sich die Gesamteinnahmen der A-Linie auf 8,8 (+ 0,28) Millionen, der B-Linie auf 12,5 (+ 0,11) Millionen Kronen. Die Buschtiehrader Bahn dürfte daher in der Lage sein, die Dividende für das Jahr 1915 gegenüber dem Vorjahre beträchtlich zu erhöhen.

Bei den österreichischen Staatsbahnen betrugen in den ersten fünf Monaten des Jahres 1915 die Einnahmen (die galizischen Linien unberücksichtigt) bereits durchschnittlich nahezu

100 % der entsprechenden Einnahmen des Jahres 1914, wobei der Monat März mit 106,5 % an erster Stelle steht. Bis einschließlich Mai 1915 liegen endgültige Einahmeziffern vor. Auch die nur vorläufig ermittelten Ziffern der Monate Juni, Juli und August 1915 sind sehr befriedigend. Besonders günstig gestalteten sich die Einnahmen des Monats August, die sich selbst bei beiderseitiger Einrechnung des galizischen Verkehrs den in gewöhnlichen Zeiten erzielten Durchschnittsergebnissen dieses Monats nähern. Die weiteren Monate des vergangenen Jahres zeigen einen kleinen Rückschlag in dieser günstigen Entwicklung. Doch darf man der finanziellen Gebarung der Staatsbahnen während des Krieges keine allzu große Bedeutung beimessen. Ob die Entschädigung, die ihnen für die geleisteten Dienste von der Heeresverwaltung zuteil wird, größer oder kleiner ist, kommt schließlich auf dasselbe hinaus. Es gibt nur ein Staatsvermögen, nur e i n e n Fiskus, und auf welche Unterabteilung hiervon ein Teil des Aufwandes für die Beförderung der Truppen und der Munition gebucht wird, stellt lediglich eine Frage der staatlichen Verrechnung dar.

— **Ausschluß der Haftung der Eisenbahn für Verluste im Falle der Räumung wegen Kriegsgefahr.** Am 2. September 1914 hat der Kaufmann M. A. der Eisenbahn in Lemberg ein Gepäckstück zur Beförderung nach Wien als Reisegepäck übergeben. Da dieses in Verlust geriet und die Eisenbahn die Haftung für den Verlust ablehnte, brachte er gegen das Eisenbahnärar beim Handelsgerichte in Wien die Klage auf Zahlung eines Betrages von 2193,58 K. ein. Die Finanzprokuratur machte den Haftausschließungsgrund der höheren Gewalt geltend, weil es der Eisenbahn infolge der unerwartet am Tage der Aufgabe des Gepäcks angeordneten Räumung der Station Lemberg unmöglich war, das Gepäck zu befördern. Das Handelsgericht Wien hat sich diesem Standpunkt angeschlossen und das Klagebegehren abgewiesen. Der gegen dieses Urteil beim Oberlandesgericht in Wien eingelegten Berufung des Klägers hat das Oberlandesgericht keine Folge gegeben und das erstrichterliche Urteil bestätigt.

Ungarn.

— **Schlafwagenverkehr Budapest-Berlin.** Mit Rücksicht auf den fortwährend steigenden überaus regen Verkehr wurde beschlossen, den von Budapest-Westbahnhof um 6 Uhr 50 Min. abends abgehenden über Zsolna (Sillein), Oderberg und Breslau nach Berlin verkehrenden Schnellzügen versuchsweise zwei große Schlafwagen mit je 18 Betten anzuhängen. Nun wurde, einer Verfügung der Direktionen der k. ungar. Staatsbahnen, der Kaschau-Oderberger Bahn und der preußischen Staatsbahnen gemäß angeordnet, daß die bisher versuchsweise verwendeten Schlafwagen bis auf weiteres den Berliner Schnellzügen in beiden Richtungen ständig beigegeben werden. Dadurch werden dem reisenden Publikum täglich 20 Schlafstellen I. Klasse und 16 Schlafstellen II. Klasse zur Verfügung stehen. Die Preise betragen in der Beziehung Budapest-Berlin oder umgekehrt: I. Klasse 16 K. 50 H., II. Klasse 13 K. 20 H. Bei diesen Schlafwagen ist es dem Publikum auch gestattet, gegen die Gebühr von anderthalb Schlafwagenkarten I. Klasse, d. h. für 24 K. 80 H. und Lösung e i n e r Fahrkarte I. Klasse ein Abteil zu zwei Betten allein zu benützen. Die Reisenden II. Klasse müssen jedoch bei der alleinigen Benützung zwei Schlafwagenscheine und z w e i Fahrkarten II. Klasse lösen.

— **Oberinspektor Dr. Ottokar Soulavy †.** Der Oberinspektor der ungarischen Linien der Südbahn Dr. Ottokar Soulavy, Leiter der Bausektion der ungarischen Betriebsdirektion, ist am 20. Dezember 1915 in seinem 52. Lebensjahre plötzlich gestorben. Dr. Ottokar Soulavy war ein Meister der Eisenbahnsicherungsanlagen; seiner unermüdlichen Tätigkeit ist zu verdanken, daß die Stationen der Südbahn längst mit Sicherungswerken versehen wurden. In vielen Vorträgen und Zeitungsaufsätzen hat er die neuesten Einrichtungen beschrieben, und in einem ausgezeichneten Handbuch das Sicherungswesen für die weitesten Kreise der Ingenieure und Eisenbahner zugänglich gemacht. Seine sinnreichen Erfindungen fanden in der Praxis großen Beifall. Dr. Soulavy war der erste ungarische Ingenieur, der den Doktortitel — wenn auch im Auslande — erworben hat.

— **Oberinspektor Franz Benedikt †.** Das Eisenbahn-Zentral-Abrechnungsbureau in Ungarn (zu Szegedin) gibt bekannt, daß sein einstgewesener Vorstand Franz Benedikt, Oberinspektor der Königlich ungarischen Staatsbahnen im Ruhestande, am 2. d. M. im Alter von 76 Jahren verschieden ist. Der Verewigte erwarb sich als erster Leiter des Bureaus um dessen Organisierung und Weitergestaltung unvergängliche Verdienste. Seine edle Gesinnung und Pflichttreue sichern ihm ein ehrenvolles Andenken.

Rumänien.

— **Der rumänisch-bulgarische Durchzugsverkehr.** Gleichzeitig mit dem Beginn des Krieges zwischen Bulgarien und Serbien mußte der Durchzug der Waren aus Saloniki für Rumänien unterbrochen werden, und die rumänische Eisenbahnkommission, die den Auftrag hatte, den Transport der für Rumänien bestimmten Waren auf den griechischen, serbischen und bulgarischen Eisenbahnlinien zu überwachen, war genötigt, nach Rumänien zurückzukehren. Die Frage des Durchzugsverkehrs der für Rumänien bestimmten, nahezu 1000 Wagenladungen Waren, die in Saloniki eingelagert werden mußten, wurde wiederholt in Sitzungen des rumänischen Ministerrates erörtert und der Beschluß gefaßt, daß, solange die Bulgaren den Durchzug der Waren nach Rumänien nicht erleichtern, auch der Durchzug von Waren aus und nach Bulgarien durch Rumänien nicht gestattet werde. Infolge dieses Beschlusses der rumänischen Regierung sah sich die bulgarische Regierung veranlaßt, Unterhandlungen zu beginnen, um eine beiden Ländern entsprechende Vereinbarung herbeizuführen. Es wurde demzufolge ein Vertreter der bulgarischen Staatsbahnen nach Bukarest entsendet, wo er mit dem Generaldirektor der rumänischen Staatsbahnen eine erste Unterredung hatte, die nur den Zweck gegenseitiger Aussprache hatte. Nach den Erklärungen des bulgarischen Vertreters ist die Regierung in Sofia geneigt, dem Durchzuge der rumänischen Waren alle möglichen Erleichterungen zu gewähren, da auch Bulgarien, trotz der Eröffnung des Donauweges es durchaus nötig hat, daß die Waren, die es den mitteleuropäischen Mächten übersendet, sowie die Waren, die aus Österreich-Ungarn und Deutschland in Bulgarien eintreffen sollen, den Durchzugsverkehr über Rumänien frei haben. Die Schwierigkeit ist, daß die größere Menge der in Betracht kommenden rumänischen Waren in Saloniki eingelagert ist, so daß wegen Beschleunigung des Transportes in erster Reihe eine Verständigung mit den Griechen, denen dieser Hafen gehört, und mit den Engländern notwendig ist, die heute in diesem griechischen Hafen die Herrschaft ausüben. Es mußten also die Unterhandlungen auch mit dem englischen und griechischen Gesandten in Bukarest geführt werden. Diese Unterhandlungen sind bereits im Zuge, und es ist alle Aussicht vorhanden, daß sie in kurzer Zeit zu einem günstigen Ende gelangen. Unterdessen hat sich der Vertreter der bulgarischen Staatsbahnen nach Wien begeben, um auch dort gewisse Vereinbarungen bezüglich des Durchzugsverkehrs für Österreich-Ungarn festzustellen. Aller Wahrscheinlichkeit nach werden die Transporte der für Rumänien bestimmten Waren zum größten Teile von Saloniki über Oktschilar-Badoma-Feredschik und Stara Sagora erfolgen und auf dem Wege über Oborischte-Bazargic in dem Lande ihrer Bestimmung eintreffen. — Der Wert dieser Abmachungen ist allerdings durch die neueren Brückensprengungen bei Kilindi und Demihissar in Frage gestellt.

Übrige europäische Länder.

— **Die Schwierigkeiten im französischen Eisenbahnverkehr.** Das „Journal" bespricht die Krisis im französischen Warenverkehr infolge des sehr großen Wagenmangels, der teils durch die Wegnahme von 50 000 Wagen durch die Deutschen, teils durch die Erhöhung des Verkehrs mit im Auslande gekauften Rohstoffen bedingt sei und eine allgemeine Lebensteuerung im Gefolge habe. Das Blatt verlangt zur Verbesserung des Eisenbahnverkehrs eine teilweise und allmählich zunehmende Wiedereinstellung gelernter Spezialarbeiter, da diese, besonders die jüngsten und leistungsfähigsten, eingezogen an der Front sind. Zum Schlusse weist der Aufsatz darauf hin, daß in Deutschland das Eisenbahnpersonal unberührt gelassen wurde, (?) weshalb die deutschen Eisenbahnen ihre Aufgabe glänzend erfüllen, während es in Frankreich auf allen Linien bis zum Jahrgang 1909 und auf den Staatsbahnen sogar bis zum Jahrgang 1905 einschließlich zu den Waffen gerufen worden ist.

— **Frachtenmangel und Kohlennot in Italien.** Die Kohlenteuerung in Italien nimmt, wie die „Kreuz-Ztg." schreibt, bedrohliche Formen an. Auch Italien muß einsehen, welche Bedeutung die Frachtenfrage in diesem Kriege hat, und daß es einer Volkswirtschaft im Kriege nichts nützt, irgendwo eine bestimmte Ware einkaufen zu können, wenn es an Frachtraum zum billigen und raschen Transporte fehlt. In Friedenszeiten (Mai 1914) kostete Cardiffkohle frei Wagen Genua 36 Lire die Tonne; gegen Ende Dezember betrug allein die Fracht für Cardiffkohle von England nach Genua, die im Frieden etwa 7 sh ausmacht, 62 sh 6 d und der Preis der Cardiffkohle frei Wagen Genua 180 Lire die Tonne. Amerikanische Maschinen- und Gaskohle ist in Genua von 34 sh im Mai 1914 auf 175 sh im Dezember 1915 gestiegen. Die Wirkung dieser Kohlenteuerung auf den Verbrauch sowohl der Privatpersonen wie vor allem

auch der Industrie- und Verkehrsbetriebe ist beträchtlich. Nach italienischen Angaben haben die beiden bedeutendsten bei Palermo gelegenen Schwefelgruben wegen Kohlenmangels ihren Betrieb eingestellt, ebenso hat eine große Baumwollspinnerei in Novara ihren Färbereibetrieb aufgeben müssen und die Arbeiter entlassen, und die „Stampa" vom 17. Dezember 1915 meldet, daß aus gleichen Gründen andere Industrien demnächst zur Stillegung ihrer Betriebe gezwungen sein würden. Die Turiner Gemeindeverwaltung, welche ihren Bedarf an Koks nicht rechtzeitig eindeckte, erleidet allein einen Verlust von 150 000 Lire durch die neuerliche Preissteigerung. Auf den Hauptlinien ist infolge des Kohlenmangels und der Kohlenteuerung der Personenverkehr erheblich eingeschränkt worden, während die privaten Lokalbahnen trotz der Tariferhöhung sich für ernstlich geschädigt erklären.

Vor allem aber ist bemerkenswert, daß die Kohlenteuerung in Italien einen ernsten Unwillen gegen England hervorgerufen hat. So schreibt der römische Korrespondent der „Times" am 3. Januar 1916, daß „die enormen Frachten, welche jetzt bezahlt werden müssen, Italien hart träfen". Jedes Land leide jetzt unter den hohen Frachtraten, aber Italien ganz besonders, weil es alle seine Kohle über See, und zwar besonders von England, einzuführen habe. „Es ist eine bedauerliche Erscheinung", so schreibt die „Times", „daß angesichts dieser Sachlage in gewissen Kreisen die Meinung verbreitet ist, daß die hohen Kohlenpreise einfach der Raubgier englischer Kohlengrubenbesitzer und britischer Reeder zuzuschreiben sind . . . Jedenfalls ist die Frachtenfrage dringend geworden und die Anregung, welche von Signor Marconi ausgegangen ist, daß die verbündeten Regierungen die Angelegenheit einer gemeinsamen Kontrolle unterwerfen sollten, scheint der Beachtung wert zu sein."

Obschon man nicht daran zweifeln darf, daß es gewissen englischen Kreisen durchaus nicht unangenehm ist, wenn bei dieser Gelegenheit italienische Konkurrenzindustrien zugrunde gehen, so würde wohl doch selbst der „gute Wille" der Engländer den Italienern in dieser Sache wenig nützen können. Denn der Frachtenmangel, der durch die Bedürfnisse des Krieges einerseits und durch die erfolgreiche Tätigkeit der deutschen und österreichisch-ungarischen Marine andererseits hervorgerufen worden ist und weiter gesteigert wird, ist auch für die englische Volkswirtschaft eine immer größere Sorge geworden . . .

— **Fremdenverkehr in Italien.** Mit jedem Tage machen sich in Italien die Folgen des völligen Ausfalles des Reiseverkehrs empfindlicher bemerkbar. Die Lombardei und Venetien sind natürlich praktisch vollkommen gesperrt, aber auch im übrigen Italien ist die Zahl der Reisegäste ganz gewaltig gesunken. Eine italienische Berechnung, die eher als zu niedrig zu beurteilen sein dürfte, setzt die Zahl der Reisenden, die Italien besuchen, auf etwa 900 000 im Jahre an. Sie halten sich durchschnittlich 30 Tage im Lande auf und brauchen am Tage 18 Lire. Für Eisenbahnfahrten zahlen sie 15 Millionen Lire, und im ganzen handelt es sich um einen Betrag von etwa 500 Millionen Lire oder 400 Millionen Mark ausländischen Geldes, der Italien nun verloren geht. In erster Linie sind es natürlich die Gasthöfe, die den Schaden haben, und man sucht ihnen durch Moratorien und allerlei Erleichterungen zu Hilfe zu kommen; allein solange der Krieg dauert, ist keine Aussicht auf Besserung der Krisis. Die Italiener rechnen darauf, daß nach Beendigung des Krieges der Fremdenverkehr alsbald mit alter Kraft wieder einsetzen und der Krise des Reiseverkehrs ein schnelles Ende bereiten werde. Ob diese Hoffnung berechtigt, bemerkt zutreffend die „Deutsche Tages-Ztg.", bleibt doch recht zweifelhaft. Denn abgesehen davon, daß weitere Auslandsreisen aus wirtschaftlichen Gründen zunächst wohl noch jahrelang in geringerer Zahl als vorher unternommen werden dürften, so wird es doch jeder vaterländisch fühlende Deutsche vorziehen, die „alte lateinische Kultur" sich selbst zu überlassen, wenn ihn nicht zwingende Gründe zu einer Reise dorthin nötigen. Und die Deutschen stellen den größeren Teil aller italienischen Reisegäste.

— **Beute des bulgarischen Heeres an Eisenbahnfahrzeugen in Serbien.** Auf ihrem Siegeszuge in Serbien haben die bulgarischen Heere rund 3000 Eisenbahnwagen und 100 Lokomotiven erbeutet. Von den erbeuteten Wagen sind etwa 1000 beschädigt. Von den Lokomotiven muß ein beträchtlicher Teil kleinen Reparaturen unterzogen werden. Die Wagen, zum Teil große Personenwagen neuester Bauart, werden bereits mit den Eigentumsmerkmalen der bulgarischen Staatsbahnen und mit neuen, dem Numerierungssystem dieser entsprechenden Nummern versehen.

— **Wiederaufnahme des Reiseverkehrs zwischen Nisch-Kuleli Burgas-Dedeagatsch.** Vom 3. Januar angefangen wurde der seit Beginn des bulgarisch-serbischen Krieges unterbrochene allgemeine Reiseverkehr der Linie Nisch-Zaribrod wieder aufgenommen. Es verkehrt nunmehr täglich in jeder Richtung zwischen Nisch-Sofia-Kuleli Burgas-Dedeagatsch ein direkter Personenzug mit Anschluß in Kuleli Burgas nach und von Konstantinopel. Vorläufig verkehren jedoch die bulgarischen Personenzüge nur bis und von Feredschik anstatt bis und von Dedeagatsch. In Feredschik haben diese Züge Anschluß an die nach und von Oktschilar verkehrenden Personenzüge. Auf der Linie Feredschik-Badoma-Oktschilar verkehren auch wieder Güterzüge.

— **Verhandlungen zwischen der bulgarischen Regierung und den Orientalischen Eisenbahnen.** Die Verhandlungen, die zwischen der bulgarischen Regierung und den Vertretern der Orientalischen Eisenbahnen über die Ablösung des Betriebsrechtes auf der durch die türkische Gebietsabtretung in bulgarischen Besitz übergegangenen Strecke Dedeagatsch-Mustafa-Pascha (bulgarisch Svilengrad) geführt werden, nehmen, wie der „Pol. Korr." aus Sofia berichtet wird, einen befriedigenden Verlauf. Als Vertreter der Orientalischen Bahnen nehmen an den Verhandlungen teil Direktor Müller und der Vertreter der Orientalischen Bahnen in Sofia, schwedischer Generalkonsul Fanta; als bulgarische Unterhändler der Generaldirektor der bulgarischen Eisenbahnen Morfow, der Direktor der bulgarischen Staatsschuldkommission Dr. Stojanow und der Abteilungschef im Bautenministerium Weltschew. Es unterliegt wohl keinem Zweifel, daß die günstig begonnenen Verhandlungen zu einem vollständigen Einvernehmen führen werden. Ueber die Ablösung andrer als der genannten Bahnstrecke wird voraussichtlich im jetzigen Zeitpunkt nicht verhandelt werden.

— **Gesetzentwurf betreffend die Haushaltungserfordernisse der bulgarischen Staatsverwaltung bezüglich der neubesetzten Gebiete, für das erste Halbjahr 1916.** Am 30. Dezember 1915 wurden der bulgarischen Kammer entsprechende Gesetzentwürfe unterbreitet. U. a. ist für die bulgarischen Staatsbahnen ein Kredit von 5 100 000 Leva (Franken) als Bedarf für das Eisenbahnwesen in den neubesetzten Gebieten vorgesehen.

— **Übereinkommen zwischen der Türkei und Bulgarien über die Abtretung ottomanischen Gebietes und der zugehörigen Eisenbahnlinien.** In dem Übereinkommen sind in bezug auf das Verkehrswesen folgende Bestimmungen getroffen worden, und zwar:

a) betreffend die Linie Svilengrad (Mustafa Pascha)-Adrianopel-Kuleli Burgas: Die Kaiserlich ottomanische Regierung behält sich das Recht vor, die Eisenbahnlinie Svilengrad-Adrianopel-Kuleli Burgas während der Dauer von 5 Jahren uneingeschränkt zu benutzen, jedoch unter der Bedingung, sich den technischen Bestimmungen, die für die bulgarischen Eisenbahnen maßgebend sind, zu unterwerfen (bereits in Nr. 4 S. 45 d. Ztg. mitgeteilt);

b) betreffend die Betriebsgesellschaft der Orientalischen Eisenbahnen: Die Königlich bulgarische Regierung übernimmt die Rechte und Pflichten der Kaiserlich ottomanischen Regierung gegenüber der Betriebsgesellschaft bezüglich der an Bulgarien abgetretenen Eisenbahnlinien, soweit sich diese in dem abzutretenden Gebiete befinden;

c) betreffend die Kanalisierung des Maritzaflusses: Bis zur Regulierung des Maritzaflusses, anläßlich eines Kanalbaues im türkischen Gebiete zwischen Karagatsch und Demirtasch, wird die bulgarische Regierung das Recht haben, die Maritza zwischen diesen beiden Punkten zu benutzen, ohne irgendwelchen Beschränkungen zu unterliegen oder Gebühren entrichten zu müssen. Die ottomanischen Staatsangehörigen werden bezüglich des Verkehrs auf der Maritza dieselben Rechte besitzen wie die bulgarischen und hinsichtlich der Entrichtung der Beförderungsgebühren ebenso wie die bulgarischen Staatsangehörigen zu behandeln sein.

Es ist ferner vereinbart, daß während der 5 jährigen Benutzungsfrist der in Rede stehenden Eisenbahnlinien die ottomanische Regierung das Recht haben wird, sowohl im Friedens- als auch im Kriegszustand, auf den abgetretenen Eisenbahnlinien Rekruten, Heeresteile, Geschütze, Munition, Nahrungsmittel und andere Kriegsbedürfnisse ohne jegliche Einschränkung oder Kontrolle durch die bulgarische Regierung zu befördern. Desgleichen wurde vereinbart, daß während der 5 jährigen Frist die Beförderungsgebühren auf den abgetretenen Eisenbahnlinien für die Waren türkischen Ursprungs nicht größer sein dürfen als für jene bulgarischen Ursprungs.

— **Das russische Eisenbahnwesen.** Die „Kreuz-Ztg." vom 16. d. M. schreibt: In den „Ukrainischen Nachrichten" lesen wir: Der Verkehrsminister Trepow beantragte beim Ministerrat die Ernennung einer außerordentlichen Kommission, die die Aufgabe haben soll, mit der jetzigen Zerrüttung des Eisenbahnwesens aufzuräumen. Er selbst erklärte, daß er allein außerstande sei, nach Ruchlow wieder geordnete Verhältnisse zu schaffen. Der Ministerrat stimmte dem zu. Man greift also auch hierbei wieder zu dem in Rußland so beliebten Mittel einer Kommission, das fast nie positive Ergebnisse gezeitigt hat. Zur Reform des russischen Bahnwesens gehören Jahrzehnte; die Kraft des einzelnen reicht dazu nicht aus. Zu diesem Thema wird noch gemeldet, daß der Oberbürgermeister von Petersburg bei den gegenwärtigen trostlosen Zuständen im Eisenbahnwesen die Versorgung Petersburgs mit Lebensmitteln für unmöglich erklärt hat.

Allgemeines.

— **Die Erdölausbeute der Welt im Jahre 1914.** Die Verhandlungen des Berliner Vereins zur Beförderung des Gewerbefleißes teilen mit: Nach statistischen Mitteilungen der verschiedenen Länder betrug die Erdölausbeute der Welt im Jahre 1914 57.9 Millionen Tonnen gegen 52.5 Millionen Tonnen im Jahre 1913. Das Mehrergebnis ist in der Hauptsache durch die gesteigerte Gewinnung der Vereinigten Staaten von Amerika erreicht, die eine Zunahme von 5,3 Millionen Tonnen aufweist. Bemerkenswert ist die Ausbeutesteigerung in Persien und Ägypten, während Österreich-Ungarn und Rumänien einen Minderertrag zu verzeichnen haben. Die folgende Aufstellung gibt ein Bild, wie sich die Gesamtausbeute auf die einzelnen Länder verteilt. Zum Vergleich ist die Ausbeute des Jahres 1913 angegeben (alles in 1000 t):

Land:	1913	1914
Vereinigte Staaten von Amerika	33 126	38 500
Rußland	9 247	9 173
Mexiko	3 671	3 676
Rumänien	1 885	1 784
Holländisch Indien	1 534	1 604
Britisch Indien	1 000	1 000
Österreich-Ungarn	1 087	750
Persien	180	400
Japan	259	280
Peru	248	260
Deutschland	133	150
Italien	7	6
Sonstige	175	337
	52 552	57 920

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Nachruf.

Am 14. ds. Mts. verschied zu Stuttgart im Alter von 61 Jahren nach längerer Krankheit das Mitglied unserer Generaldirektion

Herr Baurat **Jori.**

Wir betrauern in dem Dahingeschiedenen einen tüchtigen, kenntnisreichen Beamten und liebenswürdigen Berufsgenossen.
Sein Andenken wird bei uns stets in Ehren gehalten werden.

Stuttgart, den 15. Januar 1916. (94)

**Der Präsident,
die Mitglieder und Hilfsarbeiter der Generaldirektion
der K. Württ. Staatseisenbahnen.**

2. Eröffnung von Strecken.

Eisenbahndirektionsbezirk Mainz.

Am 15. November 1915 ist die normalspurige Bahnstrecke Darmstadt Ost — (Blockstelle Kastanienallee) — Kranichstein für den Güterverkehr eröffnet worden.

Neue Stationen sind nicht vorhanden.

Für die neue Bahnstrecke haben Gültigkeit: die Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung vom 4. November 1904 und die Eisenbahn-Verkehrsordnung vom 23. Dezember 1908.

Mainz, den 5. Januar 1916. (84)
Königlich Preußische und Großherzoglich Hess. Eisenbahndirektion.

3. Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Am 1. Februar 1916 wird der an der Strecke Altona-Neumünster links der Bahnlinie liegende Haltepunkt Arpsdorf, der bisher dem Personen-, Gepäck-, Expreßgut- und Stückgutverkehr diente sowie für die Abfertigung von Kleinvieh in einzelnen Stücken eingerichtet war, in einen Bahnhof 4. Klasse umgewandelt. Von diesem Tage an ist auch die Abfertigung von Gütern und Tieren in Wagenladungen zulässig. Von der Abfertigung von und nach Arpsdorf bleiben ausgeschlossen Sprengstoffe. Gegenstände, zu deren Verladung eine Kopf- oder Seitenrampe erforderlich ist, und Tiere in mehrbödigen Wagen.

Gleichzeitig wird Arpsdorf einbezogen in den Ausnahmetarif 6 für Steinkohlen usw. von den Versandstationen des Ruhr-, Inde- und Wurmgebiets und des linksrheinischen Braukohlengebiets und in den Ausnahmetarif 6 für Braunkohlen usw. von den Versandstationen der Direktionsbezirke Breslau, Bromberg, Cassel, Erfurt, Frankfurt, Halle, Hannover, Magdeburg, Posen, Stettin, der Dessau-Wörlitzer Eisenbahn und der Zschipkau-Finsterwalder Eisenbahn.

Nähere Auskunft erteilen die Güterabfertigungen und das Verkehrsbureau der Königlichen Eisenbahndirektion Altona. (93)

Altona, den 14. Januar 1916.
Königliche Eisenbahndirektion.

4. Güterverkehr.

Elsaß-lothringisch - luxemburgisch-badischer und Elsaß-lothringisch - luxemburgisch-bayerischer Güterverkehr.

Die bisherigen Entfernungen und Frachtsätze für Wertheim bleiben trotz der Betriebsänderung der Strecke Wertheim-Wertheim (Mitte Main) im Elsaß-lothringisch - luxemburgisch - bayerischen Tarif vorläufig noch in Geltung. Die bereits bekannt gegebene Übernahme der Sätze in den Elsaß-lothringisch-luxemburgisch-badischen Tarif erfolgt nicht.

Straßburg, 11. Januar 1916. (81)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

Westdeutsch-südwestdeutscher Tierverkehr.

Mit Gültigkeit vom 20. Januar 1916 werden die Stationen Igel, Irrel und Lollar in den Tarif einbezogen und für Bitburg und Irrel neue Wahlwege eingeführt. Näheres bei den beteiligten Dienststellen und im Tarifanzeiger der preuß.-hess. Staatsbahnen.

Frankfurt (Main), 10. Jan. 1916. (83)
Königliche Eisenbahndirektion.

Sächsisch-Österreichischer Verkehr, Gütertarif Teil II Heft 2.

Vom 15. März 1916 an finden die Frachtsätze des Ausnahmetarifs 91 (Petroleum usw.) mit Ausnahme jener für Petroleumnaphtha (Rohbenzin) nur Anwendung auf Erzeugnisse österreichischer, ungarischer, bosnisch-herzogowinischer Petroleumraffinerien oder solcher des Deutschen Reiches.

Dresden, am 13. Januar 1916. (82)
Kgl. Gen.-Dir. d. Sächs. Staatseisenb., als geschäftsführende Verwaltung.

Ostdeutsch-Südwestdeutscher Güterverkehr.

Vom 1. Februar 1916 ab werden die Stationen Breslau Stadthafen Umschlag, Neudorf (Gröditzberg) Nieder-Rengersdorf und Pöpelwitz Umschlag des Dir.-Bez. Breslau sowie die Station Willenberg (Ostpr.) des Dir.-Bez. Königsberg (Pr.) in die Tarifhefte 1—4 einbezogen und nach Karlsruhe und Oberndorf (Neckar) im Ausnahmetarif 9 d (Eisen und Stahl usw.) direkte Frachtsätze eingeführt.

Ferner wird vom 20. März 1916 ab die Ziffer 8 b des Ausnahmetarifs 2 (Rohstofftarif) im Tarifheft 4 auf Hobelspäne und Holzsägemehl beschränkt.

Breslau, den 13. Januar 1916. (88)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Bayerisch-Sächsischer Güterverkehr. Tarifhefte 1 und 2.

Am 20. Januar 1916 werden die am 24. August 1914 eingeführten Ausnahmetarife 36 für frisches Obst durch neue, erweiterte und ermäßigte Ausnahmetarife ersetzt. Näheres ist aus unserem Verkehrsanzeiger und aus dem von der Königl. Eisenbahndirektion Berlin herausgegebenen Gemeinsamen Tarif- und Verkehrsanzeiger zu ersehen, auch gibt unser Verkehrsbureau, hier, Wiener Straße 4. 2, Auskunft. (89)

Dresden, am 14. Januar 1916.
Kgl. Gen.-Dir. der Sächs. Staatseisenb., als geschäftsführende Verwaltung.

Westdeutsch - Sächsischer Güterverkehr.

Am 20. Januar 1916 wird die Station Duisburg Hafen in den Ausnahmetarif 6 für Brennstoffe unter Abschnitt A als Versandstation aufgenommen. Ferner wird mit Gültigkeit vom gleichen Tage der Ausnahmetarif S 18 d für frische Seefische usw. bis auf weiteres, längstens für die Dauer des Krieges, dahin ergänzt, daß den frischen Seefischen bei Aufgabe als Stückgutsendungen frische (grüne) Heringe bis 20 vom Hundert des

Reingewichts eines Packstückes beigegeben werden dürfen. Näheres ist aus dem Tarif- und Verkehrsanzeiger der preuß.-hess. Staatseisenbahnen und aus unserm Verkehrsanzeiger zu ersehen.

Dresden, am 14. Januar 1916. (85)
Kgl. Gen. Dir. d. Sächs. Staatseisenbahnen, namens der beteiligten Verwaltungen.

Süddeutsch-österreichischer Verkehr. Eisenbahngütertarif Teil II, Hefte 1—5 vom 1. Juli 1911, Heft 7 vom 1. Januar 1912, Hefte 8—11 vom 1. Mai 1912, Heft 12 vom 1. April 1912 und Heft 13 vom 1. Mai 1912.

Mit Gültigkeit vom 15. März 1916 finden die im Ausnahmetarif 91 der oben genannten Tarifhefte für Rohpetroleum und für Raffinerieprodukte vorgesehenen Frachtsätze nur Anwendung auf Rohpetroleum und Raffinerieerzeugnisse, die in Österreich, Ungarn, Bosnien, der Herzegowina und dem Deutschen Reiche gewonnen oder hergestellt worden sind.

Die Frachtsätze für Rohbenzin, Benzol und Steinkohlenteeröle bleiben auch weiterhin ohne Beschränkung in Kraft.

München, den 13. Januar 1916. (91)
Tarifamt der K. Bay. St.-E.-B. r. d. Rh., namens der Verbandsverwaltungen.

Ausnahmetarif für Rohzucker von weniger als 98 % Polorisation zu Brennereizwecken, — Tfv. 2 II o—.

Die Anwendungsbedingungen werden durch folgende klarstellende Bestimmung ergänzt: „Für die in bedeckten Güterwagen beförderten Sendungen ist die Anwendung dieses Ausnahmetarifs ausgeschlossen".

Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbureau, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 17. Januar 1916. (97)
Königliche Eisenbahndirektion.

Kriegsausnahmetarife.

Mit Gültigkeit vom 20. Januar 1916 wird zu einer ganzen Reihe von Kriegstarifen ein gemeinsamer Nachtrag eingeführt, durch den neue Bestimmungen über Erstattungen beim Fehlen des Vermerks „zur Verwendung im Inlande" usw. getroffen werden. Der Preis des Nachtrages beträgt 5 Pf.

Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbureau, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 17. Januar 1916. (98)
Königliche Eisenbahndirektion.

Westdeutsch - südwestdeutscher Güterverkehr.

Die in den Tarifnachträgen vom 1. Dezember 1915 zu den Heften 1—4 enthaltenen Entfernungen und Frachtsätze für die Stationen der Neubaustrecke Hilders - Wüstensachsen treten am 1. Februar 1916 in Geltung.

Die Reichsbahnstation Scharrachbergheim ist auch für den Wagenladungsverkehr eingerichtet worden. Näheres bei den beteiligten Dienststellen und im Tarifanzeiger der preußisch-hessischen Staatsbahnen.

Frankfurt (M.), 12. Januar 1916. (96)
Königl. Eisenbahndirektion.

Brohltalbahn.

Mit Gültigkeit vom 1. April ds. Js. wird der Frachtsatz von 0.13 ℳ für 100 kg für die im Ausnahmetarif 5 unseres Binnentarifs aufgeführten Güter von Kempenich nach Brohl Hafen aufgehoben.

Cöln, den 10. Januar 1916. (99)
Der Vorstand.

5. Verdingungen.

Die Anfertigung, Lieferung und Aufstellung von 2 Gleiswagen ohne Gleisunterbrechung von 40 t Tragfähigkeit und 9 m Brückenlänge nebst Wiegehäuschen für die Bahnhöfe Tütz und Rogasen soll vergeben werden. Verdingungsanschlag und Vertragsbedingungen liegen in unserm Zentralbureau zur Einsicht aus, können auch gegen freie Einsendung von 50 ₰ von dort bezogen werden. Angebote sind bis spätestens den 14. Februar 1916, vormittags 11 Uhr, frei an uns einzusenden.

Zuschlagsfrist 3 Wochen.

Bromberg, den 12. Januar 1916. (87)
Königliche Eisenbahndirektion.

Verdingung von A. 3442 Stück Achsbuchsen für Wagen und Tender aus Eisenguß und Flußeisenguß, fertig bearbeitet, in 5 Losen; 1284 Stück Achsbuchsoberteilen für Wagen, unbearbeitet, aus Eisenguß, in 4 Losen; 1855 Stück Achsbuchsunterteilen aus Flußeisenguß und Achsbuchsdeckeln aus Temperguß, in 5 Losen. — B. 783 000 kg Stahlgußbremsklötzen in 4 Losen für den Beschaffungsbezirk Berlin, mit der im Angebot angegebenen Lieferfrist. **Angebote** sind portofrei, versiegelt und mit entsprechender Aufschrift bis zum 15. Februar 1916, vormittags 10 Uhr, an das Zentralbureau, Zimmer 257, in Berlin W. 35, Schöneberger Ufer 1—4 einzureichen. Die Eröffnung der Angebote findet am 15. Februar 1916, vormittags 10½ Uhr, Tempelhofer Ufer 28 III, Zimmer Nr. 4 statt. Angebotbogen und Bedingungen können in unserem Zentralbureau, Zimmer 257, eingesehen, auch von dort gegen portofreie Einsendung von 3 ℳ für A und 0.50 ℳ für B und 5 ₰ Bestellgeld bar (nicht in Briefmarken) bezogen werden. Zuschlagsfrist bis 11. März 1916.

Berlin, den 10. Januar 1916. (90)
Königliche Eisenbahndirektion.

Verdingung
der Lieferung von Telegraphen-Baumaterialien für die Königlichen Eisenbahndirektionen in Altona, Cassel, Erfurt, Hannover und Münster i. W. für das Etatsjahr 1916, und zwar: A. 270 000 kg verzinkten Eisen- und Stahldraht, B. 37 000 Isolatoren und Porzellanmerkzeichen, C. 1000 Abspannkonsolen, 1600 Ankerhaken, 27 000 Isolatorenstützen, 2500 Doppelwinkelstützen, 1100 Isolatorenträger, 2200 Strebenschrauben und 1700 gußeiserne Merkzeichen.

Eröffnung der Angebote am Montag, den 7. Februar 1916, vormittags 10 Uhr.

Verdingungsunterlagen werden gegen 50 ₰ für Gruppe A, 70 ₰ für Gruppe B und 1 ℳ für Gruppe C (nicht in Briefmarken) von unserem Zentralbureau, hier, im Zimmer 292 abgegeben.

Hannover, den 14. Januar 1916. (92)
Königliche Eisenbahndirektion.

Öffentliche Ausschreibung auf Lieferung von Werkstattsmaterialien für das Etatsjahr 1916 und zwar:

Gruppe II Eisenguß 1. Klasse und Roststäbe, Gruppe IV, Federlaschen und Bremswellenenden, Gruppe IX Lampenbrenner aus Eisenblech, Gruppe X hölzerne Dichtungsringe, sowie Gruppe XI Nägel, Bolzen und Drahtgeflecht.

Angebote mit entsprechender Aufschrift sind spätestens zum Verdingungstermin am **8. Februar 1916,** vormittags 11 Uhr, verschlossen und postfrei an uns einzureichen. Die Lieferungsbedingungen nebst Angebotbogen und Zeichnungen liegen im Zentralbureau, Maltheserstraße 13, Zimmer 269, aus, können auch von da unter Angabe der **Gruppe** und des **Materials** gegen 50 ₰ bar, (keine Briefmarken) für jede Gruppe angefordert werden. Die Eröffnung der Angebote findet im Verwaltungsgebäude, Zimmer 108 statt. Zuschlagsfrist bis 29 Februar 1916.

Breslau, den 12. Januar 1916. (95)
Königliche Eisenbahndirektion.

Verdingung über Werkstattsmaterialien.

Für das Etatsjahr 1916 sollen öffentlich verdungen werden:

Los I:
17 200 Stück Besen- und Hackenstiele,
3 430 Stück Schaufelstiele,
4 900 Stück Hammerstiele aus Hikory- oder Eschenholz,
1 450 Stück Hammerstiele, unbearbeitete,

Los II:
800 kg Filz,
250 kg Schmirgel,
4 450 Bogen Glaspapier,
29 400 Bogen Schmirgelpapier,
550 kg Leim (Tischlerleim),
1 540 Stück Schwämme,
210 kg Treibriemen lederne,

Los III:
24 100 kg Ölfarbe in Pastaform,
8 600 kg Fenster- und Metallkitt,

Los IV:
5 900 qm klares Glas,
3 960 Stück Glasglocken,

Los V:
6 380 Stück Lampenteile aller Art,

Los VI:
15 150 m Rohre, eiserne und verzinkte für Gas-, Wasser-, Bremsleitungen und Dampfheizung sowie nahtlose,

Los VII:
16 000 kg Flußeisenguß,
9 300 kg Flußstahlguß,
10 000 Stück Schrauben mit Muttern, ungedrehte,
228 500 Stück Unterlagscheiben,
4 000 kg Schweißstahl (Bolzenstahl),
3 000 kg geglühter Eisendraht.

Die Verdingungsunterlagen können bei unserem Zentralbureau (Zimmer 51) hier eingesehen und gegen gebührenfreie Einsendung von 50 Pfennig in bar (nicht in Briefmarken) für jedes einzelne Los bezogen werden.

Die Angebote sind verschlossen und mit der Aufschrift: **Angebot auf Werkstattsmaterialien Los . . . .** versehen, bis zum Eröffnungstage vormittags 9 Uhr post- und bestellgeldfrei an uns einzusenden.

Die Eröffnung der Angebote findet in Gegenwart etwa erschienener Bewerber für Los I—IV am Dienstag, den 8. Februar 1916, für Los V—VII am Mittwoch, den 9. Februar 1916, vormittags 10 Uhr, im Zimmer 72 unseres Verwaltungsgebäudes statt.

Ende der Zuschlagsfrist: 26. Februar 1916.

Mainz, den 10. Januar 1916. (86)
Königl. Preuß. und Großh. Hess. Eisenbahndirektion.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Eisenbahndirektions-Präsident a. D. v. Mühlenfels in Berlin.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nummer 7. 22. Januar 1916. LVI. Jahrgang.

Inhalt:

Der neue Leipziger Hauptbahnhof während seiner letzten Baujahre.

Die Aufgaben des amerikanischen Bundesverkehrsamts.

Fortführung des Mittellandkanals bis zur Elbe und Plan eines Kanals Leipzig-Berlin.

Nachrichten.

Deutschland: Tarifverzeichnis. — Erhöhung der Zahl der Werkstättenlehrlinge. — Die Laufbahn der in Feindesland tätigen Bediensteten der preußisch-hessischen Staatsbahnen. — Preußische Staatsschuld und Eisenbahnschuld. — Gerichtsverhandlung über einen Zugzusammenstoß auf Bahnhof Erkner. — Anschluß an die Balkanzüge aus Süddeutschland. — Vereinigung deutscher Bahnspediteure. — Stand der Eisenbahnvereine der preußisch-hessischen Staatsbahnen und ihrer Einrichtungen Ende März 1915. — Personalnachrichten.

Österreich: Die österreichischen Handelsbeziehungen zum Balkan und Orient. — Der Geschäftsgang der Brückenbauanstalten.

Ungarn: Der Schlafwagen des Balkanzuges Berlin-Budapest-Konstantinopel. — Die Betriebseinnahmen der Kaschau-Oderberger Eisenbahn.

Rumänien: Ausfuhrverkehr. — Entsendung einer Abordnung zwecks Erkundung der Möglichkeit des Warenbezuges aus Westeuropa über Rußland.

Übrige europäische Länder: Die Verwendung von Frauen im französischen Eisenbahndienst. — Die englischen Eisenbahner gegen die Dienstpflicht. — Eisenbahnbrücke bei Demirhissar gesprengt. — Balkanzüge. — Schutzimpfung der Bediensteten und Arbeiter bei den Eisenbahnen Rußlands. — Besondere Bestimmung über die Erhebung von 25 % Steuern in Rußland.

Amtliche Bekanntmachungen.

Der neue Leipziger Hauptbahnhof während seiner letzten Baujahre.

Am 4. Dezember des Vorjahres wurde in einer dem Ernst der Zeit gemäß in einfachstem Rahmen gehaltenen, aber dennoch würdig und eindrucksvoll verlaufenen Feier dem stolzen Empfangsgebäude des neu erschaffenen Hauptpersonenbahnhofes zu Leipzig der Schlußstein eingefügt. Es ist an dieser Stelle über die Feier im Leitaufsatz der Nr. 96, Jahrg. 1915, berichtet worden. Der umfangreichen Bauten der Leipziger Bahnhofsanlagen und ihres Werdeganges wurde an dieser Stelle wiederholt und mit einem Gesamtüberblick über den Stand der Arbeiten letztmalig in der Nr. 35, Jahrg. 1911 d. Ztg. gedacht. Wir sahen damals die westlichen Eck- und Flügelbauten des Empfangsgebäudes mit dem zugehörigen Teile der mächtigen, in neuzeitlicher Eisenbetonbauweise bis zu rd. 30,0 m über dem Bahnsteig emporstrebenden und 34,0 m weit spannenden Querbahnsteighalle im Bau begriffen, die erste der sechs, Spannweiten von 42,5 bezw. 45,0 m besitzenden eisernen Längsbahnsteighallen mit dem leichten Gitterwerk ihrer Bogenträger nahezu vollendet.

Auch in der Folgezeit schritt die Ausführung dieser hervorragendsten Bauten des Hauptpersonenbahnhofes, deren Bauleitung der Kgl. Sächs. Staatseisenbahnverwaltung zufiel, rüstig vorwärts und schon nach Verlauf eines weiteren Jahres waren zwei weitere Längsbahnsteighallen nebst der anschließenden niedrigeren und eine Spannweite von nur 15,0 m aufweisenden Seitenhalle über dem westlichen Randbahnsteig emporgewachsen, die Querbahnsteighalle bis zur Mittellinie der Kopfstation vollendet. Neben dem westlichen Eckbau ragte die erste der beiden, weit aus der Front des Empfangsgebäudes vorspringenden, mächtigen Eingangshallen empor, in ihrem Innern Fahrkartenschalter und Handgepäckabfertigungsstelle für den Verkehr der preußischen Linien bergend, zunächst aber unter Zuhilfenahme einstweiliger Einbauten, auch gleichen Zwecken des sächsischen Staatseisenbahnnetzes dienend. Östlich angelehnt an diese Halle waren die ersten Teile des kraftvoll gegliederten Mittelbaues erstanden, der in dem in seinem Vorplatzgeschoß angeordneten Verbindungsgang zwischen den beiden Eingangshallen, die Anlagen für die Gepäckannahme, in Bahnsteighöhe und in den darübergelegenen Geschossen die Wartesäle sowie die sämtlichen Räume für den Wirtschaftsbetrieb aufzunehmen hatte. Um nebst dem sich an die Eingangshalle anlehnenden Wartesaal III./IV. Klasse sogleich auch den die Mitte des Gebäudes einnehmenden, zunächst zur Verwendung als Wartesaal I./II. Klasse in Aussicht genommenen Speisesaal schon mit fertigstellen zu können, hatte man den Mittelbau dementsprechend bereits über die Mittellinie hinaus fortgeführt. Am 1. Mai 1912 konnte, nach Einbau der im Bereich der ersten drei Längsbahnsteighallen gelegenen Bahnsteig- und Gleisanlagen durch die Kgl. Preuß. Eisenbahnverwaltung, unter gleichzeitiger Einführung des Verkehres der Thüringer Linien, die gesamte westliche Hälfte des Empfangsgebäudes und der Bahnsteighallen dem Verkehr freigegeben werden.

Nachdem bereits am 1. Oktober 1907 der alte Thüringer Bahnhof seine Pforten geschlossen hatte, folgte ihm nunmehr der frühere Magdeburger Bahnhof nach, der in den letzten Jahren vorübergehend dem Verkehr der Thüringer Linien Aufnahme gewährt hatte. Der zweite Bauabschnitt in dem gesamten Plane der Umgestaltung der Leipziger Bahnhofsanlagen war hiermit zum Abschluß gebracht.

Nur wenige Monate später, am 24. September und 1. Oktober 1912 konnte die Neuanlage den Verkehr weiterer Linien über Bitterfeld-Berlin und Zerbst-Magdeburg aufnehmen. Gleichzeitig wurde auch der Schnell- und Eilzugsverkehr Leipzig-Hof in den neuen Hauptbahnhof eingeführt, nachdem man zur Vorbereitung dieser neuen Betriebsweise zuvor im Süden der Stadt zwischen den Bahnhöfen Stötteritz und Connewitz ein zweites Gleispaar und auf erstgenannter Verkehrsstelle ein neues Überholungsgleis hergestellt hatte.

Nun war auch für den alten Berliner Bahnhof im Norden der Stadt der Zeitpunkt gekommen, mit dem er als Personenbahnhof für immer seine Tätigkeit einstellen sollte. Auf dem Bayerischen Bahnhof im Süden der Stadt blieb fortan nur noch der Personenzugsverkehr der dort endigenden Linien nach Hof, Chemnitz und Meuselwitz. Über dem freigelegten Gelände des alten Magdeburger Bahnhofs wurde bald eine weitere Längsbahnsteighalle, die erste der sächsischen Seite, errichtet, und schon am 1. Februar 1913 konnte, nachdem auch alle Bahnsteig- und Gleisanlagen im Bereich dieser Halle fertiggestellt worden waren, der Verkehr der beiden Dresdner Linien über Riesa und Döbeln sowie der Leipzig-Bad Lausick-Chemnitzer Richtung, wenn auch zunächst auf engem Raum zusammengedrängt, in den neuen Hauptbahnhof eingeführt werden. Ein am Kopf der neuen Längsbahnsteighalle angeordneter zwischenzeitlicher Querbahnsteig vermittelte zunächst die Zugängigkeit zu diesem ersten Teile der neuen sächsischen Bahnsteiganlage; nach dem Bahnhofsvorplatze zu wurde, unter Benutzung eines Teils der Querbahnsteiguntertunnelung und der Gepäckabfertigungsräume im Vorplatzgeschoß des Empfangsgebäudes, ein einstweiliger Ausgang hergestellt. Das erste Ziel in dem für die Durchführung der Umgestaltung der Leipziger Bahnhofsbauten vorgezeichneten dritten und letzten Bauabschnitte war hiermit erreicht.

Auch für den letzten Zeugen aus Leipzigs früherer Eisenbahngeschichte, den Leipzig-Dresdner Bahnhof, hatte nunmehr die Schicksalsstunde geschlagen; nur wenige Monate später waren seine Anlagen dem Erdboden gleichgemacht, die beiden denkwürdigen Uhrtürme gefallen, die davor gelegene historische Drehscheibe für immer verschwunden.

Gleichzeitig mit dem Bau der vierten Längsbahnsteighalle war in der zweiten Hälfte des Jahres 1912 auch ein weiterer Bogen des Betonbinders, welcher die tragenden Dachbinder der Querbahnsteighalle auf ihrer nördlichen Seite unterstützt und gleichzeitig den Abschluß der eisernen Längshallen bildet, geschlossen worden; im Sommer des Jahres 1913 wurde das gesamte zugehörige Feld der Querbahnsteighalle hergestellt und alsdann auf dem freigelegten Gebiet des alten Leipzig-Dresdner Bahnhofs der vorerwähnte Abschlußbinder, unter Herstellung seines östlichen Endwiderlagers, des letzten Zwischenpfeilers und der beiden letzten Bogen in vollem Umfange vollendet.

Hand in Hand damit begann man auf dem weiter nördlich gelegenen Gelände die Gründungen für die beiden letzten eisernen Längsbahnsteighallen sowie für die Seitenhalle über dem östlichen Randbahnsteig herzustellen. Unterdessen war auch der Mittelbau des Empfangsgebäudes mit seiner letzten Gruppe emporgewachsen und bis an die östliche sächsische Eingangshalle heran fortgeführt worden. Der soeben vollendete, in diesem letzteren Bauteile gelegene Wartesaal I./II. Klasse konnte am 18. Oktober 1913 die auf den Ruf Sr. Majestät des Königs Friedrich August III. von Sachsen versammelten deutschen Bundesfürsten, an ihrer Spitze Se. Majestät Kaiser Wilhelm II, empfangen, die mit vielen Tausenden deutscher Volksgenossen herbeigekommen waren, um der Feier zur Einweihung des vor den Toren der Stadt errichteten erhabenen Völkerschlachtdenkmals beizuwohnen. Im Laufe des Monats November 1913 wurde der neue Wartesaal seiner eigentlichen Bestimmung freigegeben.

Im Zusammenhang mit dem Ausbau der sächsischen Hälfte der Kopfbahnhofsanlage entschloß sich die sächsische Staatseisenbahnverwaltung im Hinblick auf eine zukünftige großstädtische Entwicklung der mächtig emporstrebenden Handelsstadt Leipzig im Einvernehmen mit der Stadtgemeinde Leipzig und unter entsprechender Beitragsleistung der letzteren den Bau einer besonderen, für elektrische Zugförderung einzurichtenden Bahnanlage in Aussicht zu nehmen, durch welche der neue Hauptbahnhof mit dem im Süden der Stadt gelegenen Bayerischen Bahnhof und die beiderseits darüber hinausgelegenen Gebiete mit dem Stadtinnern in Verbindung gebracht werden sollten. Über die Linienführung dieser im Stadtgebiet, im Bereich des Empfangsgebäudes, der Bahnsteighallen und des an diese anschließenden Hauptbahnhofsgeländes als Untergrundbahn auszuführenden Bahnanlage sind bereits in Nr. 95 des Jahrgangs 1913 dieser Zeitung einige Mitteilungen gegeben worden. Dabei wurde auch darauf hingewiesen, daß man mit Rücksicht auf die außerordentlichen Schwierigkeiten und die sehr erheblichen Mehrkosten, die der Bau der im Hauptbahnhofsbereich gelegenen Untergrundstrecke nach Fertigstellung des Hauptbahnhofs verursacht haben würde, es für geboten erachtete, schon bei der Erbauung des letzteren diejenigen Teile der Untergrundbahn herzustellen, die innerhalb des Empfangsgebäudes, der Bahnsteighallen sowie des östlich anschließenden Bahnhofsgebietes lagen.

Die erste rd. 80,0 m lange Strecke des Untergrundbahntunnels unter dem Empfangsgebäude und der Querbahnsteighalle wurde im Herbst 1913 begonnen und im Frühjahr 1914 vollendet, im Sommer des letztgenannten Jahres die weiter östlich anschließende, rd. 630 m lange Tunnelstrecke unter den Längsbahnsteighallen und dem davor gelegenen Gleisgebiet in Angriff genommen und einschl. des rd. 180 m langen Voreinschnitts im Frühjahr 1915 fertiggestellt. Der Untergrundbahntunnel ist zweigleisig mit lichten Abmessungen von je 4,4×5,2 m, die eine Weiterverwendung der vorhandenen Staatsbahnbetriebsmittel ermöglichen, und zwar als allseitig geschlossenes Eisenbetonrahmenwerk ausgeführt worden. Die Untergrundbahn wurde zunächst bis etwa 10,0 m vor die Vorderfront des Empfangsgebäudes eingebaut und hier einstweilig durch eine kräftige Stützmauer gegen den Bahnhofsvorplatz abgeschlossen. Der Weiterbau des Tunnels kann jederzeit, sobald die Verhältnisse darauf hindrängen, erfolgen, ohne mit den Gründungen des Empfangsgebäudes des Hauptbahnhofs, die mit ihren unmittelbar angrenzenden Teilen sämtlich bis auf die Bausohle des Tunnels herabgeführt wurden, in Berührung zu kommen.

Erst nachdem das soeben beschriebene, einer späteren Zukunft dienende Bauwerk in die Erde eingebettet worden war, konnte zwischen dem von Westen her bis an die sächsische Eingangshalle hergeführten Mittelbau und den im Jahre 1913 bereits begonnenen, unterdessen rüstig vorwärts geschrittenen östlichen Flügelbauten des Empfangsgebäudes die Lücke geschlossen und die östliche Eingangshalle nebst dem anschließenden letzten Teil des östlichen Eckbaues errichtet werden.

Im Zusammenhang damit vollzog sich der weitere Ausbau des Querbahnsteigs und der beiden letzten Felder des ihn überspannenden Hallendaches. Zwischen die bereits im Jahre 1913 begonnene und im Frühjahr 1914 vollendete 5. Längsbahnsteighalle und die im Sommer des letztgenannten Jahres emporgewachsene östliche Seitenhalle fügte sich als letzte die 6. Längsbahnsteighalle ein. Bis Mitte des Jahres 1915 waren alle Arbeiten für die Hallendächer selbst und die Bahnsteige soweit vorgeschritten, auch alle Gleisanlagen nebst zugehörigen Stellereigebäuden und Sicherungsanlagen im Bereich des Hauptbahnhofes sowohl außerhalb als innerhalb der Hallen soweit ausgebaut worden, daß mit Anfang August 1915 der Verkehr der Linie Leipzig-Bad Lausick-Chemnitz auf die endgültig dafür bestimmten, östlichsten Bahnsteiggleise verwiesen und zu gleichem Zeitpunkt auch der gesamte Querbahnsteig mit der unterdessen vollendeten östlichen Ausgangshalle des Empfangsgebäudes dem Verkehr freigegeben werden konnte.

Im Laufe des Monats September wurde dann der Verkehr der beiden Dresdner Linien auf die dafür bestimmten Neuanlagen übergeleitet und bis Ende des genannten Monats auch der Leipzig-Hofer Verkehr einschl. des Durchgangsverkehrs Berlin-München in endgültiger Weise geregelt, so daß der 1. Oktober 1915 den Hauptbahnhof, wohin gleichzeitig auch noch der bisher auf den Bayerischen Bahnhof verbliebene Personenzugverkehr der Hofer Richtung sowie der überwiegende Teil des nun über Bad Lausick-Geithain geführten Chemnitzer Verkehrs verwiesen wurden, in betrieblicher Hinsicht in endgültiger Weise vollendet sah.

In Verbindung mit der endgültigen Einlenkung des Verkehrs der Dresdner und der Hofer Linien auf die dafür bestimmten Gleisanlagen erfolgte in den letzten Tagen des September 1915 gleichzeitig auch die Inbetriebnahme der östlich außerhalb des Hauptbahnhofes in Sellerhausener Flur während des Vorjahres hergestellten, zunächst eingleisig ausgebauten Verbindungslinie zwischen der Leipzig-Dresdner und Leipzig-Hofer Linie, auf welcher die aus Richtung Dresden kommenden Schnellzüge, die Durchgangswagen nach preußischen Richtungen mit sich führen, nach dem Hauptgleis Hof-Leipzig übergeleitet und auf diesem nach den in der Mitte der Bahnsteiganlagen und dem preußischen Gleisgebiet zunächst angeordneten Gleisen herangeführt werden.

Nachdem schon im Frühjahr und Sommer des Jahres 1915 im östlichen Flügel und im Eckbau des Empfangsgebäudes die daselbst gelegenen, für Bahnhofsbeamte bestimmten Dienstwohnungen bezogen worden waren, wurden mit dem 1. Oktober 1915 die umfangreichen Diensträume im östlichen Eckbau von der sächsischen Bahnhofsverwaltung in Benutzung genommen. Gleichzeitig konnten auch die am Querbahnsteig auf sächsischer Seite gelegenen Warteräume ohne Wirtschaftsbetrieb für den Verkehr geöffnet werden.

In der sächsischen Eingangshalle waren unterdessen die Ausführungsarbeiten so weit vorgeschritten, daß mit dem 1. Oktober 1915, unter einstweiligem Anschluß an den Gepäckverbindungsgang im Mittelbau, der Zugang nach dem Querbahnsteig über die große Freitreppe der Halle freigegeben und gleichzeitig der bis dahin aufrechterhaltene zwischenzeitliche Durchgang nach den sächsischen Bahnsteiganlagen aufgegeben werden konnte. Hierdurch wurde es möglich, nunmehr auch die gesamten Gepäckräume unter dem östlichen Teile des Querbahnsteigs nebst der in der sächsischen, östlichen Ausgangshalle angeordneten Gepäckausgabe der sächsischen Verwaltung, die bis dahin zeitweilig im Gepäckverbindungsgange untergebracht war, in endgültiger Weise in Betrieb zu nehmen. Es galt nunmehr, noch die letzten Ausbauarbeiten in verschiedenen Einzelräumen bez. Anlagen im östlichen Teile des Empfangsgebäudes, so insbesondere in dem im 1. Obergeschoß gelegenen sächsischen Sitzungszimmer, dem umfangreichen, am Querbahnsteig angeordneten, öffentlichen Abortanlagen und endlich in der östlichen Eingangshalle nebst anschließender Fahrplantafelhalle zum Abschluß zu bringen. Bis Ende November 1915 wurden die Ausführungen in allen vorgenannten Anlagen soweit gefördert, daß diese mit Anfang Dezember 1915 in Benutzung, insbesondere mit dem Tage der Schlußsteinweihe auch die in der sächsischen Eingangshalle gelegenen sächsischen Fahrkartenschalter sowie die Handgepäckaufbewahrungsstelle in endgültiger Weise in Betrieb genommen werden konnten.

In steter Anpassung an den Fortschritt der Bauausführungsarbeiten für das die gesamte Bahnhofsanlage nach der Stadt zu abschließende Empfangsgebäude sowie für die Bahnsteighallen hatte auch die Stadtgemeinde Leipzig den Bahnhofsvorplatz nach und nach weiter ausgebaut, bis Anfang Dezember 1915 auch hier die letzte Schranke fiel und der gewaltige Platz zwischen der 300 m langen Front des Empfangsgebäudes und den auf 70 m Abstand gegenüberliegenden Grünplätzen dem Verkehr in vollem Umfange freigegeben wurde.

Steten Schritt haltend mit den Ausführungen im Bereich der Kopfstation des Hauptpersonenbahnhofs waren auch die übrigen Bauten im Innern des gesamten Personen- und Güterbahnhofs entsprechend gefördert worden. Das bereits während des zweiten Bauabschnitts begonnene, der Erzeugung des Heizdampfes für die sächsischen und die Gemeinschaftsanlagen des Empfangsgebäudes, einer ganzen Reihe anderer Dienstgebäude sowie auch der Einrichtungen für die Vorheizung der Personenzüge dienende Heizwerk nebst allen zugehörigen Nebenanlagen, insbesondere den ausgedehnten, unter dem Gleisgebiet verzweigten Kanälen wurde im Herbst des Jahres 1912 vollständig fertiggestellt und in Betrieb genommen.

Die östlich davon gelegenen sächsischen Eilgüteranlagen gingen mehr und mehr ihrer Vollendung entgegen. Nach Aufgabe des alten Leipzig-Dresdner Bahnhofs wurde im Jahre 1913 die Schüttung und alsdann der Ausbau der östlichen, zugleich als Zufahrt zu der Eilgutanlage dienenden Güterstraße nebst ihren umfangreichen Einfriedigungsmauern bewirkt, auch in dem schon in früheren Jahren hergestellten, weiter oben bereits einmal erwähnten Verbindungstunnel zwischen den Eilgüterschuppen der beiden Verwaltungen die Anlage zur selbsttätigen Förderung der mit dem Eilgut beladenen Karren an einem endlosen Seile eingebaut. Mit dem 1. Oktober 1913 konnte die Eilgüteranlage, in allen ihren Teilen fertiggestellt, dem Betrieb übergeben werden. Unterdessen waren auch die letzten Teile der an der neuen Güterstraße und unmittelbar neben dem Hauptpersonenbahnhof gelegenen Ortsgüteranlagen der sächsischen Verwaltung hergestellt und in Benutzung genommen worden.

Von sonstigen bemerkenswerten Bauanlagen ist in den letzten Jahren am Ostkopf des Hauptbahnhofs noch ein völlig neuer Maschinenbahnhof entstanden, dessen Mittelpunkt ein halbkreisförmiges Rundheizhaus mit 20 einfachen und 4 Doppelständen bildet, in dem zusammen 28 Lokomotiven untergebracht werden können. Ein auf dem Sockel des Schornsteins für die zentrale Rauchabführungsanlage aufgesetzter eiserner Wasserbehälter mit 400 cbm Inhalt dient der Aufspeicherung des Wassers für die Versorgung der am Heizhaus angeordneten Wasserkräne, ein östlich neben dem Heizhaus errichteter Kohlenschuppen nebst angebauter, überdachter, mit elektrischem Drehkrane ausgerüsteter Freiladebühne sowie anschließenden Kohlenstapel zur Bekohlung der Lokomotiven. Westlich neben dem Heizhause wurde ein umfangreiches Gebäude mit allen erforderlichen Räumen für die Heizhausverwaltung, mit zahlreichen Ruhe- und Aufenthaltszimmern für das Lokomotivpersonal sowie mit einigen Wohnungen erbaut, anlehnend daran noch ein Magazingebäude zur Einlagerung der im Maschinendienst benötigten Materialien aller Art. Die vorbeschriebene Maschinenbahnhofsanlage dient seit 1. Oktober 1915 der Unterbringung der Maschinen der am Südrande des Hauptbahnhofes einmündenden Linien, insbesondere solcher der Geithain-Chemnitzer Richtung sowie des Vorortverkehrs der Dresdner Linien, während die in früheren Jahren am Nordrande des sächsischen Bahnhofsgebietes geschaffene Maschinenbahnhofsanlage für die Lokomotiven des Hofer und des Schnellzugsverkehrs der Dresdner Linien bestimmt ist. Weiter sind noch zu nennen ein neues Lagerhaus, das dicht östlich neben dem in früheren Jahren erbauten, an die Lagerhofgesellschaft vermieteten Lagerhause errichtet wurde, ferner eine, neben der in früheren Jahren erbauten Betriebswagenausbesserungswerkstatt am Südrande der sächsischen Anlage für den Wagenladungsverkehr angeordnete Wagenreinigungsanlage, bestehend aus einer mit vier Gleisen von 120 m bez. 155 m Länge auszustattenden Reinigungshalle, einem Aufenthaltsgebäude für das dort beschäftigte Personal und einem Kesselhaus zur Erzeugung des Heizdampfes sowie des warmen Wassers für diese Anlage, ferner gleichzeitig auch der Verbrennung aller im Hauptbahnhof sich sammelnden Müllabfälle dienend. In der Wagenreinigungshalle soll eine regelmäßig zu bestimmten Zeiten sich wiederholende Reinigung aller Personenzüge, insbesondere der im Schnell- und Eilzugsverkehr laufenden, erfolgen. Die beiden an letzter Stelle aufgeführten Bauanlagen sind zurzeit noch im Bau begriffen und dürften voraussichtlich im Frühjahr 1916 fertiggestellt werden.

Die für die Zwecke der Reichspostverwaltung im Bereich des Hauptpersonen- und Güterbahnhofs geschaffenen Anlagen wurden in den letzten Jahren ebenfalls allenthalben zum Abschluß gebracht und ihrer Bestimmung übergeben. Am Nordrande des neugeschaffenen Hauptbahnhofs konnte der bereits in früheren Jahren begonnene, von der Reichspostverwaltung selbst in völlig neuzeitlicher und großzügiger Weise geschaffene Postpaketbahnhof mit sämtlichen zugehörigen Anlagen, den ausgedehnten Packkammergebäuden und den diesen

zustrebenden 29 Stumpfgleisen, auf denen gleichzeitig etwa 100 Postwagen zur Behandlung kommen können, im Herbst 1912 in vollem Umfange in Betrieb genommen werden. Der von dem neuen, an der Brandenburger Straße dicht neben den sächsischen Ortsgüteranlagen errichteten Briefpostamt nach dem sächsischen Bahnsteiggebiete des Hauptpersonenbahnhofs führende Verbindungstunnel, der mit seiner Hauptstrecke schon während der ersten Baujahre eingebaut worden war, wurde im Zusammenhang mit der Fertigstellung der östlichen Randmauer unter Herstellung des letzten Anschlußteiles vollendet und durch Einbau eines Doppelaufzuges mit dem, entsprechend dem Ausbau der sächsischen Bahnsteiganlagen nach und nach durchgeführten im hinteren Teile der Längsbahnsteighallen unter den Bahnsteigen gelegenen Postquertunnel verbunden. Sämtliche ebenerwähnten Anlagen nebst der zugehörigen, unter dem östlichen Randbahnsteig angeordneten Briefbeutelumleitungsstelle sowie einigen weiteren Aufenthaltsräumen wurden Anfang August des Vorjahres der Reichspostverwaltung zur Verfügung gestellt.

Mit dem 1. Oktober 1915 endlich wurde die im Empfangsgebäude dicht östlich neben der sächsischen Eingangshalle vorgesehene zweite Postabfertigungsstelle die nach Lage und Anordnung der bereits im Mai 1912 in Benutzung genommenen gleichen Anlage neben der westlichen Eingangshalle nahezu völlig entspricht, dem öffentlichen Verkehr freigegeben.

Mit Anfang Dezember 1915 in allen seinen Hauptteilen fertiggestellt, konnte so mit der Einfügung des Schlußsteines in das Empfangsgebäude auch der gesamte Hauptpersonen- und Güterbahnhof und damit zugleich auch das große Werk der im Jahre 1902 begonnenen Umgestaltung der Leipziger Bahnhofsanlagen die Weihe der Vollendung empfangen. Reiche Mittel, 53 und 60 Millionen von der preußischen und sächsischen Staatseisenbahnverwaltung, 17 Millionen von der Stadtgemeinde und 5 Millionen von der Reichspostverwaltung wurden für diese umfangreichen, in 14 jähriger Tätigkeit neu geschaffenen Bahnanlagen bereit gestellt.

Als der bedeutsamste Teil aber wird in ihrem Gesamtbilde stets der neue Hauptpersonen- und Güterbahnhof hervortreten, dessen ausgedehntes Schienennetz mit seinen 150 km Gleis und 920 Weichen nach Westen, Norden und Osten sich allein über je 2 km hinausstreckt, dessen Kopfstation für den Personenverkehr mit dem stolzen Empfangsgebäude und den weiträumigen Bahnsteighallen mit einem Aufwand von allein 11 Millionen geschaffen eine Fläche von über 80 000 qm bedeckt. In weitgespanntem Gleisfächer münden, in 26 nebeneinander gelegenen Bahnsteiggleisen endigend, die Schienenwege sämtlicher Linien der beiden Staatseisenbahnverwaltungen, die vordem 6 einzelnen, räumlich von einander getrennten Bahnhofsanlagen zustrebten, in machtvoller Einheit zusammengefaßt, in den neuen Hauptbahnhof ein. Sicher und frei kann sich die Flut des Verkehrs in den klar und lichtvoll angeordneten Räumen des Empfangsgebäudes, auf dem übersichtlichen Bahnsteiggebiet entfalten.

Inmitten des großen Kampfes um Deutschlands fernere Zukunft ist der große Bahnhofsbau glücklich zu Ende geführt worden. Daß es aber den neu erstandenen Bahnhofsbauten und insbesondere dem stolzen Personenhauptbahnhof beschieden sein möchte, in nicht zu ferner Zeit wieder voll und ganz den Segnungen des Friedens zu dienen und Handel und Verkehr zu neuer Blüte und Macht zu verhelfen, nicht nur in der alten Handelsstadt Leipzig selbst, sondern, darüber hinausflutend, auch zu Ruhm und Ehre des gesamten deutschen Vaterlandes, dieser Wunsch, dem zu der erhebenden Feier der Schlußsteinweihe wiederholt und aus innerstem Empfinden heraus Ausdruck gegeben wurde, möge auch das Schlußwort bilden zu dem Überblick, der vorstehend über den im Herzen Deutschlands neu erstandenen großen Bahnhofsbau gegeben wurde.

Baurat Rothe.

Die Aufgaben des amerikanischen Bundesverkehrsamts.

Vor der Jahresversammlung des nationalen Industriellen Verkehrsvereins, der in Toledo tagte, hielt das Mitglied des Bundesverkehrsamts, E. E. Clark, am 9. September d. J. einen Vortrag über die Zwecke und Aufgaben des Bundesverkehrsamts. Er führte etwa folgendes aus:

Wenn eine Eisenbahn, deren Geschichte seit ihrer Gründung nicht viel mehr als ein fortlaufender, politischer Skandal war, in Zwangsverwaltung gerät, so kann man häufig lesen, daß der Zusammenbruch der Bahn auf die feindliche und unvernünftige Handlungsweise des Bundesverkehrsamts zurückzuführen sei. Wenn das Amt feststellt, daß gewisse Tariferhöhungen angemessen sind, so liest man in denselben Zeitungen, daß dies nur eine kleine Abschlagszahlung auf Zugeständnisse sei, welche die Eisenbahnen unbedingt fordern müßten. Auf der anderen Seite wird uns vorgeworfen, daß wir nur das tun, was die Eisenbahnen wünschen und die Anklagen und Angriffe, die in dieser Richtung gegen das Amt gerichtet werden, sind ebenso heftig wie die Angriffe der Gegenpartei. So sind wir, je nach dem Standpunkt des Beschauers, ganz verschiedene Wesen, die von 2 entgegengesetzten Willen angetrieben werden und Dinge tun, die einander vollständig widersprechen. Jeder der Beschauer glaubt, daß er allein das richtige Bild sähe; er bildet sich ein, daß seine Meinung untrüglich sei und kann sich nicht vorstellen, daß er sich ein falsches Bild macht.

Das Nationalspiel der Amerikaner ist der Fußball, und die Bevölkerung spielt gewissermaßen fortwährend Fußball mit den Eisenbahnen. Das Bundesverkehrsamt ist der Unparteiische in diesem Fußballspiel, und, wie es gewöhnlich beim Ballspiel zugeht, macht der Unparteiische es keiner Partei recht. Aber ernsthaft gesprochen, handelt es sich hier um einen Gegenstand von ungeheurer Wichtigkeit. Der Verkehr ist der Blutumlauf im Leben der Nation. Das Eisenbahnwesen ist nächst dem Ackerbau die größte und wichtigste wirtschaftliche Unternehmung des Landes. Ausreichende und leistungsfähige Eisenbahnen sind Vorbedingung für die Erhaltung und Ausbreitung unseres Handels.

In unserem Lande herrscht das Privateisenbahnsystem, eine Privatbahn wird nur gebaut, wenn die Unternehmer des Baus der Hoffnung sind, daß die Bahnanlage gewinnbringend sein wird. Abgesehen von Einzelfällen, in denen den Eisenbahnen Gelände an der Strecke zur Verfügung gestellt wurde, sind die Eisenbahnen allein auf das Beförderungsgeschäft angewiesen und haben weiter keine Einnahmen. Die Eisenbahngesellschaft, die durch Verleihung einer Konzession ins Leben gerufen wird, muß gewisse öffentliche Verpflichtungen übernehmen. Dazu gehört die Überwachung und Regelung eines Teiles ihrer Angelegenheiten durch die öffentlichen Behörden. Auf der anderen Seite werden ihr dafür eine Reihe öffentlicher Rechte gegeben, unter anderem das Enteignungsrecht und die Befreiung von der Pfändbarkeit ihres Eigentums. Die Staatsaufsicht ist notwendig, weil sonst ungerechte Bevorzugungen und unangemessene Tarifsätze geschaffen werden könnten und Handel und Verkehr von dem Willen derjenigen abhängig gemacht werden würden, die Eigentümer der Eisenbahnen sind. Das Enteignungsrecht muß den Bahnen verliehen werden, weil sich sonst ihrer Anlage unüberwindliche Hindernisse entgegenstellen würden. Andererseits handelt es sich bei den Eisenbahnen um Privateigentum, das von der Bevölkerung nur gegen angemessenen Entgelt benutzt werden darf. Eine unbillige Herabsetzung der Tarifsätze unter die Selbstkosten würde gewissermaßen als Konfiskation zu betrachten sein. Zweifellos ist bei der großen Mehrheit der Bevölkerung der Wille vorhanden, für eine ordnungsgemäße Beförderung auch angemessene Tarife zu entrichten, aber über die Angemessenheit der Tarife gehen die Meinungen weit auseinander. Diese Streitigkeiten müssen von einem unparteiischen und selbständigen Gerichtshof geschlichtet werden. Diese Behörde muß öffentliche Sitzungen abhalten, in denen die Rechte beider Parteien gehört und verteidigt werden.

Die Errichtung eines solchen Gerichtshofes und seine Rechtsprechung ist durch die amerikanische Gesetzgebung geregelt worden. Dieser Gerichtshof ist das Bundesverkehrsamt. Es sucht nach bestem Wissen und Gewissen zu erreichen, was recht, vernünftig und billig ist. Es versucht in jeder Weise, gegenseitiges Verständnis und eine Einigung zwischen den Parteien herbeizuführen. Das Gesetz zur Regelung des Verkehrs, welches das Bundesverkehrsamt ins Leben rief, stammt aus dem Jahre 1887, aber die eigentliche Tätigkeit des Amtes begann erst

im Jahre 1906, als das Gesetz in Vollzug gesetzt wurde. Bis dahin waren die Eisenbahnen in dem schnell aufblühenden Lande jede ihre eigenen Wege gegangen und nach den Interessen des jeweiligen Eigentümers geleitet worden. Der Zweck des Gsetzes war nicht, Handel und Verkehr einzuschränken, sondern sie zu fördern.

Wir sehen häufig Lagen und Bedingungen, die uns falsch erscheinen und der Verbesserung bedürftig sind. Aber wenn bei sorgsamer Untersuchung gefunden wird, daß eine Abänderung nur Schäden und Nachteile an anderen Stellen hervorrufen würde, so ist eine wirkliche Abhülfe nicht möglich. Die Schäden, die das Bundesverkehrsamt heilen soll, sind nicht an einem Tage entstanden, und sie können auch nicht an einem Tage beseitigt werden, ohne jemandem Unrecht zuzufügen. Das Bundesverkehrsamt muß sich davor hüten, jeden einzelnen Fall für sich zu beurteilen und zu entscheiden, es muß vielmehr danach trachten, seine Entscheidungen auf eine breitere Grundlage zu stellen und grundsätzliche Urteile erlassen, die über den Einzelfall hinaus allgemeine Bedeutung haben. Wenn eine Eisenbahngesellschaft einem einzelnen Verfrachter unrecht tut, so wird sie sich dessen Feindschaft zuziehen, und wenn ein Verfrachter die Eisenbahn durch falsche Angaben über den Inhalt der Sendungen betrügt, so kann er nicht verlangen, von ihr zuvorkommend behandelt zu werden. Hat eine Eisenbahn für bestimmte Gütersendungen besonders niedrige Frachtfestsetzungen erhalten, so muß sie sich an andern Gütern schadlos halten, und darin liegt ein Unrecht gegen die Verfrachter dieser andern Güter, das von dem Bundesverkehrsamt nicht geduldet werden darf. Dies führt uns zu der Frage, was ein angemessener Tarif ist. Diese Frage läßt sich überhaupt nicht eindeutig beantworten, denn es gibt kein unbedingtes Maß für die Höhe eines Eisenbahntarifs. Maßgebend dürfen nicht allein die Selbstkosten der Beförderung sein, denn unter Umständen können die Selbstkosten der Beförderung höher sein, als das Gut sie tragen kann, und der Tarif kann einem Beförderungsverbot gleichkommen. Maßgebend kann auch nicht allein der Wert sein, den die Beförderung für den Verfrachter hat, denn dann würde der Beförderungspreis den eigenen Gewinn des Verfrachters verzehren. Schließlich kann auch nicht die Länge der Beförderungsstrecke allein maßgebend sein, denn dadurch würde der Wettbewerb zwischen den Erzeugungsstätten und den Verbrauchsstätten ungünstig beeinflußt werden. Der richtige Tarif ist nur unter Beurteilung aller dieser Gesichtspunkte durch eine unparteiische Stelle zu finden, die nur durch sachliche Erwägungen geleitet wird.

Bei allen diesen Fragen spielt der wirkliche Wert der Bahn eine große Rolle, da er die Grundlage jeder Tarifgestaltung sein muß. Die Höhe der Aktien, der Obligationen und der schwebenden Schuld gibt keinen Maßstab für den Anlagewert einer Bahn. Wenn gleichzeitig zwei Eisenbahnen von gleicher Länge und den gleichen kilometrischen Baukosten angelegt werden und es wird bei der einen Bahn beim Bau und Betrieb wirtschaftlich verfahren, bei der zweiten in beiden Fällen nach jeder Richtung hin unzweckmäßig oder gar unredlich gewirtschaftet, so wird die zweite Bahn ein sehr viel höheres Anlagekapital bedürfen als die erste, obwohl in Wirklichkeit beide Bahnen denselben Wert haben. Der Wert einer Bahn läßt sich auch nicht aus den Schätzungen von privaten Sachverständigen ermitteln, denn die Schätzungen mehrerer solcher Sachverständiger gehen gewöhnlich weit auseinander. Dies hat die Bundesregierung veranlaßt, selbst die Schätzung des Zeitwertes der Eisenbahnen in die Hand zu nehmen. Diese, dem Bundesverkehrsamt obliegende Arbeit schreitet nur außerordentlich langsam vorwärts, da ungeheuer viel Kleinarbeit geleistet werden muß. Wenn diese Wertschätzungen vollendet sind, so werden sie für das Bundesverkehrsamt von großer Wichtigkeit bei der Beurteilung aller Tariffragen sein. Natürlich wird es nicht möglich sein, für alle Bahnen gleiche Einheitssätze festzulegen, denn Wettbewerbsrücksichten spielen hierbei eine große Rolle, da häufig derselbe Zielpunkt auf Wegen verschiedener Länge erreicht wird. Es gibt kaum eine einzige Bahnlinie in den Vereinigten Staaten, die von solchen Wettbewerbsrücksichten frei wäre.

Bekanntlich haben die Bahnen im Westen der Vereinigten Staaten eine gemeinsame Eingabe an das Bundesverkehrsamt gerichtet und eine gleichmäßige Erhöhung ihrer Tarife beantragt, weil die bisherigen Tarife nicht auskömmlich seien. Die Entscheidung wäre außerordentlich leicht zu treffen, wenn alle diese Bahnen nach denselben wirtschaftlichen Grundsätzen gebaut wären und betrieben würden und trotzdem ertraglos blieben. Dann würde jede Aufsichtsbehörde unbedingt ihnen das Recht auf Tariferhöhung zugestehen. Tatsächlich liegt aber der Fall so, daß nur einige dieser Bahnen wirklich notleidend sind, während andere bei den bestehenden Tarifen ihr gutes Auskommen haben, ihre Zinsen und Abgaben regelmäßig bezahlen, ihre Angestellten ausreichend entlohnen und dabei einen ganz schönen Überschuß verteilen.

Das beste Beispiel von zwei Eisenbahnen, die sich unter gleichen Wirtschaftsbedingungen in einer sehr verschiedenen wirtschaftlichen Lage befinden, ist die Burlington- und die Rock-Island-Bahn. Beide bedienen dasselbe Gebiet und stehen miteinander in scharfem Wettbewerb. Während die eine in ausgezeichneter geldlicher Lage sich befindet, ist die andere andauernd notleidend und gibt keinen Ertrag. Welche der beiden Unternehmungen soll nun maßgebend für die angemessene Gestaltung der Tarife sein? So stehen sich im Westen der Vereinigten Staaten zwei Gruppen von Bahnen gegenüber, die guten Ertrag gebenden und die Not leidenden. Zu den ersteren gehören: Die Burlington, die Nordwestbahn, die Union Pacific, die Great Northern, die Northern Pacific und die Santa-Fé-Bahn, zur zweiten die Frisco-, Rock Island-, Alton-, Wabash-, Great Western- und die Missouri-Pacific-Bahn. Das Bundesverkehrsamt hat es bisher stets abgelehnt, Tarife allgemein vorzuschreiben, die auf der wirtschaftlichen Lage der gut geleiteten und ertragreichen Bahnen begründet sind; das Amt muß es aber ebenso ablehnen, Tarife allgemein zuzulassen, die aus der Wirtschaftslage der schlecht verwalteten und schlechten Ertrag gebenden Bahnen abgeleitet sind.

Fortführung des Mittellandkanals bis zur Elbe und Plan eines Kanals Leipzig-Berlin.

Im Anschluß an die Mitteilungen in Nr. 76, S. 915 d. Ztg. entnehmen wir „Glasers Annalen“ folgende Einzelheiten über die in der kürzlich erschienenen Denkschrift der Firma Havestadt & Contag zu Berlin behandelten Vorentwürfe für die zwei in Frage kommenden Kanalverbindungslinien von Hannover bis zur Elbe. Nach den dortigen Ausführungen würde dieser Kanal im Jahre 1932, vorausgesetzt, daß er im Jahre 1922 fertiggestellt sein wird, etwa 16 Mill. Tonnen Verkehr zu bewältigen haben. Die für solchen Verkehr mit Schleusen, Hebewerken usw. ausgestattete Nordlinie, die von Hannover über Öbisfelde nach Heinrichsberg a. d. Elbe führen soll, wird etwa 120 Mill. Mark, die entsprechend bedachte Südlinie, die über Braunschweig-Oschersleben, im großen Bogen westlich an Magdeburg vorbei, gleichfalls nach Heinrichsberg geführt werden soll, 180 Mill. Mark an Baukosten erfordern. Die Kosten für Unterhaltung und Betrieb würden bei beiden Linien fast gleich sein, an Zinsen und Tilgung würde die Südlinie über 3 Mill. Mark mehr erfordern als die Nordlinie. Die letztere würde auch um rd. 30 Streckenkilometer kürzer als die Südlinie, die Schleppzüge würden demnach zur Durchfahrung der Südlinie 10 Stunden, also fast einen Tag mehr als bei der Nordlinie brauchen. Im Jahre 1932 werde die Nordlinie voraussichtlich die hohe Verzinsung von 26 %, die Südlinie nur schätzungsweise 15 % abwerfen. Wenn die Fortsetzung des Rhein-Hannover-Kanals also auch in beiden Linienführungen ein hochwirtschaftliches Unternehmen darstellen dürfte, so geht aus den Ausführungen in der genannten Quelle doch die Überlegenheit der Nordlinie in den meisten Beziehungen hervor. Auf die große wirtschaftliche und militärische Bedeutung der geplanten Kanalfortführung bis zur Elbe wird zurzeit von vielen Seiten hingewiesen. So schreibt die „Frankf. Ztg.“ u. a.: „Was hätte es im jetzigen Kriege bedeutet, wenn der Osten bereits über leistungsfähige Wasserstraßen-Verbindungen verfügt hätte! Wie wertvoll konnte es bei der übergroßen Belastung der Eisenbahnen sein, wäre der Mittelandkanal bereits ausgebaut gewesen, und wer wird nach den jetzigen Erfahrungen noch die Verantwortung dafür übernehmen wollen, daß das so heiß umstrittene Verbindungsstück Hannover-Magdeburg unterbleibt?“ Und die „Rhein.-Westf. Ztg.“ führt aus, wie wertvoll es sei, daß der Krieg schon jetzt die außerordentliche Wichtigkeit der Vervollkommnung unserer Binnenwasserstraßen dartat und besonders zur Durchführung des Rhein-Weser-Kanals bis zur Elbe mahnt. Den deutschen landwirtschaftlichen Erzeugnissen müsse der Weg vom Osten zum Westen erleichtert und verbilligt werden. Ein billiger Wasserweg bis zur Elbe dränge zugunsten des rheinisch-wesfälischen Kohlengebietes den Wettbewerb der englischen Kohle in Mitteldeutschland zurück.

Anderseits wird auch eine Fortsetzung des Hohenzollern-Kanals als Kanal Berlin-Leipzig als wünschenswert bezeichnet. Hierdurch würden die Entfernungen von Stettin, Berlin und den See- und Binnenhäfen des Ostens nach den im südlichen Teile der Provinz Sachsen gelegenen sowie den sächsischen u. böhmischen Umschlagplätzen zu Wasser um rd. 180 km verkürzt. Was das für den deutschen Osten, für den Handel mit den skandinavischen Ländern und mit Österreich-Ungarn im

Frieden wie zu Zeiten kriegerischer Verwicklungen mit den Westmächten bedeutet, liege auf der Hand. Für die Kanalverbindung Leipzig-Berlin hat gleichfalls die oben genannte Firma einen Vorentwurf ausgearbeitet. Hierin wird die gesamte Länge der Wasserstraße, die von den Parthewiesen im Norden Leipzigs ausgehend, über Eilenburg-Torgau-Jüterbog-Luckenwalde-Trebbin nach Potsdam führt, in vier Bauabschnitte geteilt: 1. Leipzig-Eilenburg (oberhalb der Mulde); 2. kanalisierte Mulde; 3. Mulde-Elbe; 4. Elbe-Elster-Havel-Potsdam. Bis zum Eintritt in die Havel bei Potsdam würde der Kanal eine Gesamtstrecke von rd. 133,5 km haben. Nach vorsichtiger Berechnung würden sich die gesamten Baukosten auf rd. 64 Mill. Mark oder 480 000 ℳ für 1 km stellen. Die jährlichen Verwaltungs- und Betriebskosten werden auf 950 000 ℳ geschätzt, durch die jährlichen Verzinsungs- und Tilgungsbeträge würde diese Summe auf 3,84 Mill. Mark steigen. Nach dem Vorentwurf ist die so geplante Kanalvorlage vom technischen Standpunkte aus durchführbar. Für die wirtschaftliche Ertragsfähigkeit wird ins Treffen geführt, daß der Kanal Bausteine und Holz aus Sachsen dem Berliner Markt zuführen, eine geplante Eisenbahnlinie die Kohlen aus dem Bitterfelder Kohlenbezirk an den Kanal heranschaffen würde, und ferner auch aus den großen Waldungen, die der Kanal durchschneidet, Holztransporte zu erwarten wären. Ferner sei beabsichtigt, durch den Kanal für Leipzig einen Anschluß an den Hafen des Elster-Saale-Kanals zu schaffen, wodurch erreicht werde, daß der Kanal nicht nur eine Fortsetzung des Großschiffahrtsweges Berlin-Stettin nach Leipzig sein, sondern auch der Elster-Saale-Kanal als eine weitere Fortsetzung des Großschiffahrtsweges angesehen werden kann. Der Kanal würde außer Leipzig auch Merseburg und Weißenfels mit Torgau, Dresden, Böhmen und mit Stettin und Hamburg verbinden.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Tarifverzeichnis.** Das im Reichseisenbahnamt bearbeitete, gewöhnlich im Januar erscheinende „Verzeichnis sämtlicher Tarife, an denen die deutschen Eisenbahnen beteiligt sind" wird wegen des Krieges auch im Jahre 1916 nicht neu herausgegeben. Die Ausgabe vom 1. Januar 1914 bleibt deshalb mit den inzwischen eingetretenen Änderungen, die sich aus den Tarifbekanntmachungen der Eisenbahnverwaltungen ergeben, in Geltung.

— **Erhöhung der Zahl der Werkstättenlehrlinge.** Um die dringend wünschenswerte Erhöhung der Zahl der Werkstättenlehrlinge durchzuführen, ermächtigt ein Erlaß des preußischen Eisenbahnministers vom 13. d. M. die Königliche Eisenbahndirektion Cöln, unter den vorgetragenen Verhältnissen bei den Hauptwerkstätten in Cöln-Nippes und Crefeld-Oppum vorübergehend je eine zweite Lehrlingswerkstätte mit nur einjährigem Lehrgang einzurichten. Damit jedoch durch diese Abkürzung der Beschäftigung in der Lehrlingswerkstätte das Ergebnis der Gesamtausbildung nicht leidet, erwartet der Minister, daß das Lehrpersonal die verbleibende einjährige praktische Unterweisung in der Lehrlingswerkstätte mit besonderer Gründlichkeit und verdoppeltem Eifer betreiben wird. Abschrift dieses Erlasses ist den übrigen Königlichen Eisenbahndirektionen zur Beachtung mitgeteilt.

— **Die Laufbahn der in Feindesland tätigen Bediensteten der preußisch-hessischen Staatsbahnen.** Wie allgemein bekannt, haben zahlreiche Eisenbahnbedienstete für den Heeres- und Feldeisenbahndienst der Heeresverwaltung zur Verfügung gestellt werden müssen. Diese Tatsache hat zu der Befürchtung Anlaß gegeben, daß die aus ihrer heimatlichen Tätigkeit herausgerissenen Bediensteten in ihrer Laufbahn Nachteil erleiden könnten, weil während der auswärtigen Tätigkeit förmliche Prüfungen nicht abgehalten würden, und infolgedessen die etatsmäßige Anstellung eine Verzögerung erleiden könnte. Diese Befürchtungen entbehren, wie die „Eisenbahn" mitteilt, der Begründung. „Der Herr Minister der öffentlichen Arbeiten wird," so heißt es dort, „durch geeignete Maßnahmen nach Möglichkeit dafür Sorge tragen, daß Beamte in ihrer Laufbahn durch Einberufung zum Kriegsdienst nicht benachteiligt werden, insbesondere ihre etatsmäßige Anstellung nicht verzögert wird."

— **Preußische Staatsschuld und Eisenbahnschuld.** Die „Köln. Ztg." schreibt: Die Tatsache, daß die preußischen Staatsschulden eine durchaus gesicherte wirtschaftliche Unterlage haben, läßt sich am besten daran ermessen daß der weitaus größte Teil von ihnen auf Eisenbahnanleihen entfällt. Der jetzt vorliegende preußische Staatshaushalt liefert auch dafür wieder interessante Belege. Nach seinen Angaben stellt sich nämlich das Verhältnis zwischen den allgemeinen Staatsschulden, den Eisenbahnschulden, dem sogenannten statistischen Anlagekapital der Eisenbahnen und der danach verbleibenden reinen Staatsschuld wie folgt:

Ende	Staatsschuld	Eisenbahnschuld	Statistisches Anlagekapital	Reine Staatsschuld
1912 . .	10 142,1	7427.5	11 633,4	2714 6
1913 . .	10 354.4	7731 2	12 244,7	2623,2
1914 . .	10 851,0	8152.0	12 685,8	2699.0
1915 . .	10 876.8	8249.4	13 393.6	2627,4
1916 . .	10 799.7	8177,3	13 864 6	2622,4

Bringt man also von der Staatsschuld die Eisenbahnschulden in Abzug, so bleibt nur ein verhältnsmäßig kleiner Betrag an reinen Staatsschulden übrig. Berücksichtigt man weiter, daß auch dieser Restbetrag eine breite wirtschaftliche Unterlage in dem sonstigen Staatseigentum an Domänen, Forsten, Bergwerken, Hüttenwerken usw. besitzt, so geht daraus unwiderleglich die glänzende Verfassung preußischer Finanzwirtschaft hervor. Daß das Anlagekapital der preußischen Staatsschulden in normalen Zeiten einen ausreichenden Ertrag bringt, ergibt sich aus der nachfolgenden Übersicht über dessen Verzinsung:

1901 . . .	6.11 %	1908 . . .	4,78 %
1902 . . .	6.22 %	1909 . . .	5,94 %
1903 . . .	6.77 %	1910	6,48 %
1904 . . .	6,80 %	1911 . . .	7,20 %
1905 . . .	7.13 %	1912 . . .	7,17 %
1906 . . .	7,07 %	1913 . . .	6,39 %
1907 . . .	6,10 %	1914 . . .	3,59 %

Der auf die Eisenbahnverwaltung entfallende Anteil an der Verzinsung der Staatsschuld beträgt für das Rechnungsjahr 1914 308 842 480 ℳ. Er ist für 1915 auf 309 343 647 ℳ und für 1916 auf 347 055 130 ℳ veranschlagt. Die Tilgung der vorhandenen Eisenbahnschulden erfolgt nach den gleichen Grundsätzen wie die der gesamten Staatsschuld mit $^3/_5$ % der zu Beginn des Rechnungsjahrs noch vorhandenen Schuldbeträge. Sie hat daher im Jahr 1914 46 853 401 ℳ betragen und ist für 1915 auf 49 496 644 ℳ und für 1916 auf 49 063 563 ℳ veranschlagt.

— **Gerichtsverhandlung über einen Zugzusammenstoß auf Bahnhof Erkner.** Dieser Zusammenstoß, der sich am 1. Oktober v. J. ereignete und ein Menschenleben zum Opfer forderte, hatte kürzlich sein Nachspiel vor der ersten Strafkammer des Landgerichts III in Charlottenburg. Unter der Anklage der fahrlässigen Tötung und Körperverletzung hatte sich der Reservelokomotivführer Hermann D. zu verantworten. Am 1. Oktober nachmittag war der Berliner Vorortzug auf dem nördlich des Bahnsteiges gelegenen Gleise Nr. 3 des Bahnhofs in Erkner, seiner End- und Umschlagsstation, eingefahren. Der Angeklagte, der Führer der Lokomotive, war nach Abkuppelung der letzteren bis hinter eine Handweiche gefahren und sollte nach Umstellung der Handweiche dann über das Nebengleis zur Bekohlungsanlage zurückfahren. Der Angeklagte war nun schon vorschriftswidrig ohne einen Auftrag eines Aufsichtsbeamten losgefahren, er hatte die Steuerung verlegt und fuhr wieder zurück in der Meinung, daß die Weiche inzwischen umgestellt worden sei. Dies war aber nicht der Fall, und so fuhr denn die Lokomotive auf demselben Gleis 3, welches sie eben verlassen hatte, und auf welchem ein Zug stand, zurück. Der Angeklagte bemerkte erst im letzten Augenblick das Versehen, der Heizer auf der Lokomotive griff sogleich nach der Handbremse, während der Angeklagte den Dampfregulator abstellte. Das Unglück ließ sich aber nicht mehr vermeiden: Die Lokomotive fuhr mit großer Gewalt in den Zug hinein, und der letzte Wagen wurde zur Entgleisung gebracht. Der Wagenputzer Lindholz, der zwischen dem letzten und vorletzten Wagen damit beschäftigt war, die Gashähne zur Beleuchtung zu öffnen, geriet infolge des Zusammenstoßes zwischen die beiden an den Stirnseiten der Wagen befindlichen Laufbretter, erlitt eine Quetschung des Rumpfes und fiel zwischen die Schienen. Er hatte eine Zertrümmerung der Milz und eine Zerreißung der Leber erlitten und verstarb alsbald an Verblutung. Außerdem wurde eine junge Dame, die im Augenblicke des Zusammenstoßes gerade einen Wagen dritter Klasse besteigen wollte, leicht verletzt. Der Staatsanwalt machte den Angeklagten für den Unfall und seine Folgen verantwortlich, da er grob fahrlässig gehandelt habe. Der Verteidiger gab zu, daß der Angeklagte bezüglich der Abkuppelung der Maschine die Fahrvorschrift nicht beachtet habe, wie dies auf der Station Erkner im Interesse des Dienstes längere Zeit üblich gewesen sei; der Tod des Wagenputzers könne ihm aber nicht zur Last gelegt werden, da er nicht habe voraussehen können daß Lindholz zum

Zwecke der Beleuchtung des Wagens in ganz unvorschriftsmäßiger Weise auf diesen hinaufgeklettert sei. Der Gerichtshof hielt den Angeklagten im Sinne der Anklage für schuldig und dessen Fahrlässigkeit für eine recht grobe. Das Urteil lautete auf 5 Monate Gefängnis.

— **Anschluß an die Balkanzüge aus Süddeutschland.** Nach den amtlichen Nachrichten aus dem Verkehrswesen im „Württembergischen Staatsanzeiger" vom 14. d. M. werden vom 15. Januar an für den Verkehr nach und von dem Orient Schnellzüge (Balkanzüge) zwischen Straßburg und Konstantinopel über Stuttgart-München-Wien zweimal wöchentlich in nachstehendem Fahrplan ausgeführt, und zwar ab Straßburg Mittwochs und Sonnabends (erstmals Sonnabend, 15. Januar), ab Konstantinopel Dienstags und Sonnabends (erstmals Dienstag, 18. Januar):

Mittwoch u. Sonnabend	1.25	ab	Straßburg	an	4.44	Dienstag und Freitag
	2.44	„	Karlsruhe	„	3.20	
	4.47	„	Stuttgart	„	1.38	
	5.04	„	Eßlingen	„	1.19	
	5.30	„	Göppingen	„	12.54	
	5.54	„	Geislingen	„	—	
	6.38	„	Ulm	„	11.56	Montag und Donnerstag
	7.51	an	Augsburg	ab	10.40	
	8.50	„	München	„	9.45	
	12.10	„	Salzburg	„	6.15	
	5.50	„	Wien Westbf.	„	12.25	
	11.30	„	Budapest Westbf.	„	6.50	

und weiter Balkanzug Budapest-Konstantinopel und zurück.

Die Züge führen nur I. und II. Klasse, und zwar einen Schlafwagen I. Klasse zwischen Straßburg und Konstantinopel, je 1 Wagen I. und II. Klasse zwischen Straßburg und Belgrad und Straßburg und Salzburg und 1 Speisewagen zwischen München und Wien. Reisende nach und von Stationen über Belgrad hinaus, die nicht den Schlafwagen benützen, können zwischen Galanta und Belgrad in den Wagen I. und II. Klasse Berlin Stadtbahn-Konstantinopel übergehen.

Fahrkarten I. und II. Klasse mit 15tägiger Gültigkeitsdauer werden in Straßburg usw. nach Belgrad, Nisch, Sofia, Philippopel, Adrianopel und Konstantinopel ausgegeben. Sonstige Fahrkarten (auch Vereinsfahrscheinhefte) sind im Verkehre mit Balkanstationen ungültig. Im Verkehr der Stationen der deutschen, österreichischen und ungarischen Verwaltungen untereinander werden, soweit nach Befriedigung des direkten Balkanverkehrs Plätze vorhanden sind, Reisende mit Fahrkarten für alle Züge I. und II. Klasse unter Anwendung des für die betr. Stationsverbindung gültigen Personen- und Gepäcktarifs zugelassen. Für Kinder gelten die allgemein üblichen Ermäßigungen. Die Benützung des Schlagwagens ist nur gegen Lösung von Fahrkarten I. Klasse und Bettkarten gestattet.

Reisende nach Stationen über Salzburg hinaus müssen, da die Zahl der Plätze beschränkt ist, durch Vermittlung der Fahrkartenausgaben Platzkarten für den Wagen I./II. Klasse oder Bettkarten vorausbestellen.

Jeder Zivilreisende, der von Deutschland über Österreich-Ungarn nach Balkanstationen (über Semlin hinaus) fährt, muß im Besitz eines mit Photographie versehenen Passes und eines ebenfalls mit Photographie versehenen Passierscheines sein.

Die Fahrkarten werden nur gegen Vorzeigung des Passierscheines und des Passes an den berechtigten Inhaber verabfolgt.

Das abzufertigende Gepäck (Reisegepäck) nach Stationen über Salzburg hinaus ist am Tag vor Zugabgang durch die Reisenden selbst aufzuliefern (die Auflieferung ist nur in Straßburg, Karlsruhe, Stuttgart und München und je nur am Tag vorher zulässig). Es wird dort militärisch und zollamtlich untersucht und unter amtlichen Verschluß gelegt. Der Verschluß wird erst auf der Ankunftstation von der Zollverwaltung und bei den Bahnen im Militärbetrieb von den dort zuständigen Stellen geöffnet. Auf der Ankunftstation wird es verzollt und nochmals militärisch untersucht. Dasselbe Verfahren findet in der Gegenrichtung statt.

Sonach ist die Verbindung mit Konstantinopel von Straßburg an auf dem Wege der alten Orientexpreßzüge wiederhergestellt!

— **Vereinigung deutscher Bahnspediteure.** Wie wir im Anschluß an unsere Mitteilung in Nr. 5 S. 56 d. Ztg. der „Sped. u. Schiff. Ztg." entnehmen, ist diese Vereinigung am 9. d. M. in Cassel gegründet worden, ihre Geschäftsstelle befindet sich in Berlin SW., Hallesches Ufer 9. Zweck der Vereins ist, nach Angaben unserer Quelle, die Wahrung und Förderung der Standes- und Berufsinteressen der ihm als Mitglieder angeschlossenen Bahnspediteure im ständigen Einvernehmen mit der Eisenbahnverwaltung. Hinsichtlich allgemeiner Fragen soll eine Zusammenarbeit mit anderen Vereinigungen des Speditions- und Fuhrgewerbes angestrebt werden. Die Versammlung in Cassel stellte sich einmütig auf den vorstehend als Zweck des Vereins bezeichneten Standpunkt und wählte einen aus sieben Personen bestehenden Vorstand. Diesem steht ein Ausschuß zur Seite, dem je ein Vertreter bzw. Stellvertreter aus jedem deutschen Eisenbahndirektionsbezirk angehört. Dieser Ausschuß macht aus seinen Erfahrungen heraus dem Vorstande Vorschläge über die von letzterem zu bearbeitenden beruflichen Fragen.

— **Stand der Eisenbahnvereine der preußisch-hessischen Staatsbahnen und ihrer Einrichtungen Ende März 1915.** Nach einer in der „Eisenbahn" veröffentlichten Übersicht über die Entwicklung der Eisenbahnvereine betrug deren Gesamtzahl im März v. J. 823 und die gesamte Mitgliederzahl 524 142 gegen 813 Vereine und 524 720 Mitglieder Ende März 1914. Hiernach hat zwar die Anzahl der Vereine um 10 zugenommen, dagegen ist bei dem Mitgliederbestande ein Rückgang von rund 600 Personen, meist aus westlichen Bezirken, zu verzeichnen. Im Bezirk Kattowitz sind 5 neue Vereine mit etwa 850 Mitgliedern hinzugetreten. Im einzelnen waren am Ende des Berichtsjahres an Vereinen und Mitgliedern vorhanden im Direktionsbezirk: Altona 38 und 25 200, Berlin 1 und 34 807, Breslau 39 und 34 128, Bromberg 18 und 14 860, Cassel 64 und 27 351, Cöln 34 und 35 098, Danzig 13 und 13 218, Elberfeld 48 und 27 508, Erfurt 66 und 22 225, Essen 61 und 40 734, Frankfurt (Main) 46 und 28 308, Halle (Saale) 52 und 29 303, Hannover 60 und 38 065, Kattowitz 13 und 20 963, Königsberg (Pr.) 40 und 15 163, Magdeburg 42 und 25 850, Mainz 53 und 20 604, Münster (Westf.) 33 und 16 901, Posen 35 und 19 650, Saarbrücken 21 und 17 300, Stettin 45 und 16 256; der Verein beim Zentralamt in Berlin hatte 650 Mitglieder. — Von diesen 823 Vereinen waren 324 im Besitze von Büchereien mit einem Gesamtbestande von 120 500 Bänden. Am Sitze jeder Direktion, Cöln ausgenommen, sind von den Vereinen Spar- und Darlehnskassen errichtet worden, die am Ende des Berichtsjahres einen Bestand von mehr als 70 300 Mitgliedern hatten. Die eingezahlten Geschäftsanteile beliefen sich auf rund 2.4 Millionen Mark, die Spareinlagen erreichten eine Höhe von annähernd 11,6 Millionen, an Darlehen, einschließlich Bau- und Hypothekendarlehen, wurden mehr als 8,5 Millionen Mark begeben. In Cöln besteht zwar keine besondere Spar- und Darlehnskasse, indes werden auch innerhalb dieses Direktionsbezirks von 17 Vereinen aus ihrem Vermögen Darlehen gewährt. An 26 Orten bestanden vereinsseitig betriebene Konsumvereine mit einer Anzahl von nahezu 15 000 Mitgliedern; die meisten von ihnen waren im Bezirk Magdeburg (5 mit rd. 4300 Mitgliedern). Der in Magdeburg selbst ansässige Konsumverein zählte über 2700, der in Frankfurt (Main) über 2300, der Erfurter über 1700 Mitglieder. Kohlenverkaufsstellen und sonstige Veranstaltungen zur gemeinsamen Beschaffung von Feuerungs- und anderen Materialien (Wohlfahrtsausschüsse) bestanden bei 47 Vereinen. Von 73 Vereinen sind Eisenbahnfrauenvereine ins Leben gerufen worden, die am Schluß der Berichtszeit mehr als 45 300 Mitglieder aufwiesen. Die meisten Mitglieder hatten die Frauenvereine in Hamburg-Altona (7500), Erfurt (rd. 4100), Gleiwitz (rd. 3000), Ostrowo (rd. 1700), Hannover (rd. 1600), Posen (rd. 1500), Cöln (rd. 1400), Elberfeld und Münster (Westf.) (je rd. 1350) und Osnabrück (rd. 1000). Als erfreuliche Tatsache ist die beträchtliche Zunahme des Mitgliederstandes der Eisenbahnfrauenvereine hervorzuheben, die über 7000 Personen beträgt. Viele dieser Vereine haben sich im Verlaufe des gegenwärtigen großen Krieges äußerst segens- und erfolgreich auf den mancherlei Gebieten der Kriegsfürsorge betätigt. Zu erwähnen möchte noch sein, daß im Berichtsjahre von 468 Eisenbahnvereinen bei Sterbefällen von Mitgliedern an Hinterbliebene Unterstützungen gewährt worden sind. Neben den genannten Vereinseinrichtungen besteht noch eine ganze Reihe sonstiger wichtiger Einrichtungen: Entsendung von Kindern in Ferienkolonien, Heilstätten, Solbäder, Seehospize, Milchkuren für kränkliche und schwächliche Kinder; Unterstützungen des Eisenbahntöchterhorts, Samariterkurse, Haus- und Krankenpflege, Verpflegung von Wöchnerinnen, Witwen- und Waisenunterstützung, Fortbildungs- und Haushaltungsunterricht, Jugendpflege, Veranstaltung belehrender Vorträge, Turn- und Wanderabteilungen, Gesangs- und Musikabteilungen, Kleintierzuchtvereinigungen, Gartengemeinschaften, Bauausschüsse, Familien- und Rechtsbeiräte, Weihnachtsbescherungen, Brausewasseranlagen, Beschaffung von frischen Seefischen, Anschluß an gemeinnützige Vereine, Verträge mit Versicherungsgesellschaften und dergleichen mehr. Diese Wohlfahrtseinrichtungen haben infolge des Krieges noch vielfach Erweiterungen erfahren durch gemeinsame Pachtungen von Kartoffel- und Gemüseland, Beschaffungen von Düngemitteln, Saatkartoffeln, Sämereien, landwirtschaftlichen Geräten usw., Sammelbestellungen von Lebensmitteln, Dauerfleischwaren, Einrichtung eigener Schlächtereien, Abhaltung von Kriegskochkursen u. a. m.

Im Bezirke der Generaldirektion Straßburg (Elsaß) der Reichsbahnen betrug die Gesamtzahl der am Ende des Berichtsjahres bestehenden Eisenbahnvereine 28, deren Mitgliederzahl 28 459. Von 21 Vereinen waren Büchereien angelegt, die Gesamtzahl der zur Verfügung stehenden Bände betrug rd. 13 000. In Basel ist seit einiger Zeit eine Spar- und Darlehnskasse in Tätigkeit, in Forbach

besteht ein Konsumverein mit mehr als 600 Mitgliedern, den Eisenbahnvereinen in Straßburg und Schlettstadt sind Frauenvereine angegliedert, denen die Pflege der Wohlfahrtseinrichtungen übertragen ist. Daneben besteht auch bei den Reichsbahnen eine ganze Anzahl sonstiger Vergünstigungseinrichtungen der oben angedeuteten Art.

— **Personalnachrichten.** Bei der preußisch-hessischen Staatsbahnverwaltung ist der Regierungsbauführer des Eisenbahn- und Straßenbaufachs August Gärtner aus Ahaus zum Regierungsbaumeister ernannt. — Dem Regierungsbaumeister des Maschinenbaufachs Konrad Müller in Berlin ist die nachgesuchte Entlassung aus dem Staatsdienste erteilt.

Österreich.

— **Die österreichischen Handelsbeziehungen zum Balkan und Orient.** Zur Erörterung aller jener Fragen, welche eine geeignete Organisation für die Verfolgung der wirtschaftlichen Interessen auf dem Balkan und im Orient betreffen, fand kürzlich im Niederösterreichischen Gewerbeverein eine Besprechung statt. Der Vorsitzende betonte, daß es notwendig sei, wie in Ungarn auch in Österreich eine zweckentsprechende Organisation für unsere Balkan- und Orientinteressen zu schaffen. Es wäre nicht etwa ein neuer Verein zu gründen, sondern eine bestehende Einrichtung auszugestalten. Der Generalsekretär des Gewerbevereins erstattete hierauf den Bericht. Er verwies auf die bereits im Deutschen Reiche und in Ungarn gegründeten Organisationen für den wirtschaftlichen Verkehr mit den Balkanstaaten, mit Bulgarien, der Türkei usw., und betonte die wirtschaftliche Notwendigkeit, eine ähnliche Organisation auch in Österreich zu schaffen. Geheimer Rat Dr. Baernreither teilte mit, daß die allgemeine Exportsektion des Handelsmuseums beabsichtige, eine Balkan- und Orientsektion zu bilden, welche im Sinne der gemachten Vorschläge durch Vertreter der beteiligten Behörden und Körperschaften ausgestaltet werden könnte. Eine großzügige Werbetätigkeit sei unbedingt nötig, ebenso eine sorgsame Behandlung aller verkehrspolitischen Fragen. Besonders wichtig sei die unmittelbare geschäftliche Betätigung. Das Wichtigste aber sei, daß Österreich und das Deutsche Reich in den Balkan- und Orientfragen einverständlich vorgehen, denn diese Frage hänge auf das innigste zusammen mit dem Plane der wirtschaftlichen Annäherung an das Deutsche Reich, mit dem Anschlusse Bulgariens und der Türkei und damit es gelinge, an die Stelle der Staaten der Entente auf dem Balkan und im Orient zu treten; dann eröffnet sich eine große Aussicht für unsere Volkswirtschaft. Die nächsten Redner begrüßten die vom Gewerbeverein gegebene Anregung, sprachen sich auch für das mitgeteilte Programm aus und verwiesen gleichfalls auf den Zusammenhang dieser Frage mit dem Plane der handelspolitischen Verständigung mit Deutschland. Bürgermeister Dr. Weiskirchner sprach sich ebenfalls für die Ausgestaltung der bestehenden Organisation des Handelsmuseums aus und erläuterte die große Wichtigkeit des Balkan- und Orientverkehrs nicht bloß für Oesterreich, sondern gerade für Wien. Der Ernst der Lage erfordert ein rasches Handeln und das Zusammenfassen aller berufenen Kräfte, wenn man das Ziel erreichen wolle. Die Gemeinde Wien werde gern bereit sein, in der auszugestaltenden Orientsektion des Handelsmuseums mitzuwirken. Geheimer Rat Dr. Baernreither beantragte noch, daß ein engerer Ausschuß bestellt werde, in welchen die beteiligten Behörden und Körperschaften je einen Vertreter zu entsenden hätten. Dieser Ausschuß sei der Orientsektion des Handelsmuseums anzugliedern.

— **Der Geschäftsgang der Brückenbauanstalten.** Die Brückenbauanstalten sind gegenwärtig mit der Herstellung einer größeren Anzahl von Brückenbauten für Galizien beschäftigt. Nach der Wiederbesetzung Galiziens hatte das Eisenbahnministerium ein Programm für den Aufbau der zerstörten Brücken ausgearbeitet und die leistungsfähigen Brückenbauanstalten zu einer Besprechung eingeladen. In ihr wurden die Fabriken aufgefordert, die Unterlagen für den Bau der Brücken auszuarbeiten und die Kostenvorschläge zu unterbreiten. In kurzem Wege erfolgte dann die Vergebung der Brückenbauten in Galizien. Durch diese Aufträge sind die Brückenbauanstalten für einen längeren Zeitraum gut beschäftigt. Die meisten Brückenbauanstalten wurden für die Dauer des Krieges als staatlich geschützt erklärt und sind daher verpflichtet, in erster Linie für die Zwecke der Heeresverwaltung zu arbeiten, so daß sie für private Bestellungen, die in den gegenwärtigen Zeiten übrigens sehr spärlich einlaufen, weniger aufnahmefähig sind. Die Brückenbauunternehmungen, welche die Bauten für Galizien übernommen haben, führten die Aufteilung auf die einzelnen Fabriken selbst durch. Einzelne Unternehmungen haben ihre Anlagen erweitert, wenngleich der Anschaffung neuer maschineller Einrichtungen in manchen Fällen technische Schwierigkeiten entgegenstanden.

Ungarn.

— **Der Schlafwagen des Balkanzuges Berlin-Budapest-Konstantinopel.** Aus Budapest wird uns geschrieben:

Im Monat Januar ist bekanntlich der Verkehr auf der Linie Berlin-Breslau-Budapest-Belgrad-Sofia-Konstantinopel und Wien-Budapest-Konstantinopel aufgenommen. Die für diese Linie bestimmten Schlafwagen neuester Bauart wurden inzwischen in den Eisenbahnwerkstätten ihrer künftigen Bestimmung angepaßt. Da sie verschiedene Länder durchfahren, müssen sie auch den dortigen Betriebsverhältnissen entsprechen. Die Wagen der preußischen Staatsbahnen sind bekanntlich mit Luftdurckbremse System Knorr versehen, während in Österreich die Luftsaugebremse (System Hardy) eingeführt ist, in Ungarn dagegen die Luftdruckbremse System Westinghouse. Sämtliche Wagen der Balkanzüge werden eine Luftdruck- und eine Luftsaugebremse führen, um je nach Bedarf an das eine oder andere System angeschlossen werden zu können. Ebenso mußte die Lichtversorgung der langen Fahrtdauer (rund 58 Stunden) angepaßt werden, da die übliche Betriebsbeleuchtung der Eisenbahnzüge nur für etwa 8 Stunden ausreicht. Die Balkanzüge erhalten daher Maschinenbeleuchtung, das heißt die Lokomotive erzeugt den elektrischen Strom, der bei Stillstand des Zuges natürlich auch Akkumulatoren entnommen werden kann. Die zehn Abteile des Schlafwagens haben außer Deckenbeleuchtung noch eine tragbare Lampe, die für gewöhnlich als Wandarm über dem Spiegel angebracht ist; von dort kann sie herabgenommen und mit drei Steckkontakten verbunden werden, so daß sie als Leselampe über dem Schreibtische, über dem Sofa und am Kopfende des Bettes ein- und ausgeschaltet werden kann. Leicht bewegliche Vorhänge aus undurchsichtigem Stoff ermöglichen jederzeit den völligen Abschluß des Außenlichtes. Eine Wasserheizungsanlage sorgt für behagliche Erwärmung aller Räume. Recht sinnreich ist die Anordnung der Abteile selbst. Eine je zwei Abteile trennende Wand ist etwas schräg gestellt und in der Mitte mit einer Flügeltür versehen. Sie gibt, wenn sie geöffnet und an die Wand geschlossen ist, den zu einem größerem Raume vereinigten Abteile ein salonartiges Aussehen. Der geblümte Gobelinbezug der Polster paßt zu der gediegenen Gesamteinrichtung, die durch mancherlei kleine Verbesserungen bereichert worden ist. Im übrigen ist für alle erdenklichen Bequemlichkeiten gesorgt, die die Beschwerden einer Balkanfahrt zu erleichtern geeignet sind. Zum Schluß sei noch bemerkt, daß die nahezu 20 Meter langen Schlafwagen mit je zwei dreiachsigen Drehgestellen ausgerüstet sind, die, an den Enden angebracht, einen sehr ruhigen Lauf gewährleisten. Die Wagen sind dunkelgrün gestrichen und mit Japanlack überzogen, die für das Publikum bestimmten Anschriften sind in gelber Farbe gehalten. Diese Farben wurden auch für das Zugschild gewählt, auf dem die neue Bezeichnung „Balkanzug" prangt.

— **Die Betriebseinnahmen der Kaschau- Oderberger Eisenbahn** betrugen im November 1915 gegenüber dem gleichen Monat des Jahres 1914:

	1915	gegen 1914
Ungarische Linien	1 773 699 K.	+ 50 653 K.
Ungarische u. österreichische Linien	2 785 152 K.	+ 406 528 K.

In der Zeit vom 1. Januar bis 30. November 1915 betrugen die entsprechenden Einnahmen für das ungarische Netz 20 340 076 K. (+2 951 892), für das Gesamtnetz hingegen 31 974 912 K (+ 5 145 775). Die Steigerung der Einnahmen stellt sich somit auf rund 17 bezw. 19 %.

Die in der Verwaltung der Kaschau-Oderberger Eisenbahn stehenden 11 Lokalbahnen haben im November 1915 zusammen eine Einnahme von 137 574 K. (+ 21 627) und in der Zeit vom 1. Januar bis Ende November 1915 1 690 136 K. (+ 133 473) erzielt.

Rumänien.

— **Ausfuhrverkehr.** Am 30. Dezember 1915 wurde die Station Predeal für die Ausfuhr rumänischer Waren eröffnet. Es bleibt nun nur noch die Station Verciorova als einzige rumänische Eisenbahn-Grenzstation für den Ausfuhrverkehr geschlossen; freilich ist dies gerade die wichtigste!

— **Entsendung einer Abordnung zwecks Erkundung der Möglichkeit des Warenbezuges aus Westeuropa über Rußland.** Vor einiger Zeit (Ende Oktober v. J.) wurde von der rumänischen Regierung eine Abordnung nach Rußland entsendet, um die Verhältnisse und Mittel zu erkunden, welche hinsichtlich des geplanten Durchzugsverkehrs für Waren aus Westeuropa über Rußland nach Rumänien in Betracht kämen. Nun ist ein Teil der

Mitglieder dieser Abordnung nach Rumänien zurückgekehrt. Die Mitglieder der Erkundungskommission wurden von der russischen Regierung liebenswürdig aufgenommen und erhielten die Zusicherung jeder nur möglichen Unterstützung. Ein praktisches Ergebnis aber vermochten sie nicht zu erzielen. Der Transport der aus dem Westen kommenden Waren über Archangelsk oder Kola ist nämlich nahezu unmöglich. Seit mehr als zwei Monaten ist das Weiße Meer auf mehr als 40 Kilometer vor Archangelsk eingefroren. Man muß die Waren umladen, muß sie auf Schlitten über das Eis bis in den Hafen befördern und sie dort einlagern, bis sie an die Reihe zur Absendung mit der Eisenbahn gelangen. Die Warenspeicher sind überfüllt, und die Anhäufung der Waren ist so groß, daß die im Monat April v. J. in Archangelsk eingetroffenen Waren bis jetzt noch nicht abgesendet werden konnten. Die neue Eisenbahnlinie, die Petersburg mit Kola verbinden soll, wäre für den Transport sehr geeignet, ist aber noch nicht ausgebaut. Es sind noch etwa 140 Kilometer, und zwar im schwierigsten Gelände, herzustellen. Selbst bei Aufwendung der größten Anstrengungen wird es noch Monate dauern, bis die neue Eisenbahnlinie dem Verkehr wird übergehen werden können.

Übrige europäische Länder.

— **Die Verwendung von Frauen im französischen Eisenbahndienst.** Zurzeit sind über 25 000 Frauen im Dienst der Eisenbahnen und Kleinbahnen Frankreichs anstelle von Männern beschäftigt. Ihre Tätigkeit erstreckt sich unter anderem auf den Schaffner- und Fahrerdienst bei Straßenbahnen und auf den Fahrkartenverkauf und den Bahnsteigschaffnerdienst bei den Pariser städtischen Schnellbahnen. Diese Gesellschaft beschäftigte schon vor dem Kriege 300 weibliche Angestellte und hat ihre Zahl um über 500 vergrößert. Auch die Reinhaltung der Bahnsteige wird von Frauen besorgt. Sie sollen sich zu diesem Amt besser als die Männer eignen; auch wird den Bahnsteigschaffnerinnen nachgerühmt, daß sie in dem Pariser Schnellbahnnetz mit seinen 200 Stationen und 50 Umsteigestellen besser Bescheid wissen als manche männliche Angestellte. Bei den Hauptbahnen werden Frauen neuerdings in erheblichem Maße anstelle von ins Feld gezogenen Männern beschäftigt, und da auch nach dem Kriege voraussichtlich ein Mangel an vollarbeitsfähigen Männern bleiben wird, so wird angenommen, daß ein Teil dieser weiblichen Angestellten auch nach dem Kriege beibehalten werden wird. Zurzeit werden besonders die Frauen und Töchter eingezogener Eisenbahnbeamten angestellt, aber auch anderen Frauen steht der Eintritt in den Eisenbahndienst offen.

Deutsche Kriegsgefangene werden zurzeit nur beim Verladen der Stückgüter in den Seehäfen in größerer Zahl beschäftigt, ihre Verwendung in den verschiedenen Zweigen des Eisenbahndienstes hat sich bisher nicht ermöglichen lassen.

Die Tätigkeit der Frauen im Eisenbahndienste ist eine sehr mannigfaltige. Sie bedienen nicht nur, wie früher, die Fernsprecher, sondern auch den Eisenbahntelegraphen. Auf kleineren Stationen ist ihnen neben der Fahrkartenausgabe auch die Gepäckabfertigung übertragen, in großem Umfang der Bahnsteigschaffnerdienst. Gelegentlich werden Frauen auch als Pförtner beschäftigt. Sehr umfangreich ist ihre Verwendung bei der Reinigung von Wagen und Lokomotiven. Auf dem Lyoner Bahnhof in Paris gibt es zurzeit 80 weibliche Wagenputzer. Sie müssen nach den Vorschriften über 30 Jahre alt sein. Für die Reinigung des Wageninnern eignen sie sich besser als Männer, dagegen strengt sie die äußere Reinigung der Wagen mehr an und dauert länger als Männerarbeit. Ein Unfall ist weiblichen Angestellten auf diesem Abstellbahnhof bisher nicht geschehen. Besonders bemerkenswert ist, daß sie weder trinken noch stehlen. Eine Anzahl besonders kräftiger Frauen, die sich bei der Wagenreinigung bewährt haben, ist in den Lokomotivputzerdienst überführt worden. Auch diese nicht ganz leichte Arbeit sollen sie zur großen Zufriedenheit der Werkmeister und Lokomotivführer ausüben; doch ist beabsichtigt, die Frauen aus diesem Dienstzweige nach Friedensschluß wieder herauszuziehen, während ihre Weiterbeschäftigung bei der Wagenreinigung geplant ist.

— **Die englischen Eisenbahner gegen die Dienstpflicht.** Aus London, 16. Januar, wird gemeldet: Der ausführende Ausschuß des Eisenbahnerverbandes hat gegen die Dienstpflichtvorlage einen Beschlußantrag angenommen, in dem es heißt, die Vorlage begründe eine „Konfiskation" des Lebens der Bürger, ließe aber die materiellen Hilfsquellen der Nation in den Händen der privilegierten Klasse und müsse daher von der gesamten Arbeiterschaft bekämpft werden. Die Vertreter der Zwangspflicht seien offenbar von anderen Beweggründen geleitet, als dem, den Sieg der Alliierten zu sichern. Das Versprechen des Premierministers beträfe einen Grundsatz, der der Wählerschaft der Nation nicht vorgelegen habe, und widerspreche den nationalen Überlieferungen der letzten fünfzig Jahre. Dieses Versprechen hätte überhaupt nicht gegeben werden dürfen und könne die Nation nicht binden. Der Beschlußantrag schließt: Wenn die Regierung nicht zunächst jede Art von Kapital konfisziert, werden wir mit allen Mitteln die Konfiszierung der Männer, deren einziges Kapital die Arbeitskraft ist, bekämpfen.

Der ausführende Ausschuß des Gewerkverbandes der Lokomotivführer und Heizer hat ebenfalls einen Beschlußantrag angenommen, der jede Art militärischer Dienstpflicht bekämpft.

— **Eisenbahnbrücke bei Demirhissar gesprengt.** Die Eisenbahnbrücke über die Struma bei Demirhissar (in Griechisch-Mazedonien, nördlich von Seres) ist nach einer Meldung des „Corriere della Sera" von den Truppen des Vierverbands in die Luft gesprengt worden. Die Zerstörung dieser Brücke schneidet die Eisenbahnverbindungen Salonikis mit Süd-Bulgarien und der Türkei ab, sie wurde angeblich durch die Notwendigkeit erzwungen, eine Kontrolle feindlicher Sendlinge über die Vorbereitungen zur Verteidigung des befestigten Lagers von Saloniki zu verhindern. Hervorzuheben ist die Tatsache, daß die Zerstörung der Struma-Brücke die griechischen Truppen in Seres, Drama und Kavalla vom übrigen Griechenland abschneidet. Die Bewegungen des Feindes lassen im allgemeinen die Ansicht zu, daß ein Vorstoß der Vierbundstruppen näher bevorstehe, als bisher anzunehmen war. Eine Abteilung von zehn französischen Flugzeugen überflog die Eisenbahnlinie nach Gjewgjeli und warf zahlreiche Bomben ab.

Der „Temps" meldet aus Athen, daß die Verbündeten außer der Strumabrücke noch acht kleinere Brücken zwischen Poroy und Kilindir gesprengt haben. Man vermute, daß ähnliche Vorbeugungsmaßregeln unverzüglich auch auf dem Wege nach Monastir (Bitolia) getroffen werden würden.

— **Balkanzüge.** Über die Fahrt des ersten Balkanzuges berichtet die „Kreuz-Ztg." aus Nisch: Auf der Fahrt durch Böhmen und Mähren bis nach Wien wurde der Balkanzug auf allen Stationen mit lebhaften Heilrufen empfangen. In Budapest gaben die trotz der späten Stunde zahlreichen Anwesenden durch Eljenrufe der freudigen Teilnahme Ausdruck. In Wien und in Budapest waren hohe Vertreter der Eisenbahnverwaltungen erschienen. Bei der Überfahrt über die Savebrücke von Semlin nach Belgrad fiel der Blick auf die Hauptstadt des eroberten Serbiens. Im Lichte der eben aufgehenden Sonne lag sie malerisch da. Nun durchquerte der Zug das Gelände der rasch aufeinander folgenden Kämpfe. Stärkere Spuren davon sind nur stellenweise bemerkbar. Anfänglich wirkt das Land recht ärmlich, weiter südlich nimmt die Landschaft im Morawatal ein behäbigeres Gepräge an. Der stattliche Strom durchfließt ein breites Tal, das im Westen und Osten von den schneebedeckten Vorbergen des Balkangebirges eingerahmt wird. Auf Etappenstationen grüßten deutsche Truppen den Balkanzug, dessen Erscheinen sie sichtlich heimatlich anmutete. Vielfach sah man gemischte Abteilungen deutscher, österreichisch-ungarischer und bulgarischer Soldaten in bundesgenössischer Eintracht. Unter anregendsten Eindrücken ging die Fahrt nach Nisch weiter. . . .

Über die weitere Fahrt von der bulgarisch-türkischen Grenze an schreibt Prof. Dr. Ludwig Stein in der „B. Z. am Mittag" vom 18. d. M. folgendes: Mit preußischer Pünktlichkeit fuhr der Zug in Alpulbabaßki ein, wo seit 1912 eine Stichbahn nach dem vielgenannten Kirkilisse führt. An allen Bahnhöfen, die wir durchfuhren, bildeten sich malerische Gruppen von Türken und einigen Türkinnen, die ihr Kopftuch vor das Gesicht hielten, so daß sie in das Händeklatschen nicht mit eingreifen konnten. Ungeachtet der großen Entfernungen türkischer Dörfer von den Bahnhöfen war nämlich überall jung und alt herbeigeströmt, um das große Weltereignis mit erleben zu dürfen.

Den Bahnhöfen entlang sah man in Bulgarien wie in der Türkei unzählige Herden von Büffeln und Hammeln, so daß fettlose Tage für die Türkei vorerst nicht in Betracht kommen. Aber auch für uns ist der Ausblick erfreulich, daß wir bei unseren türkischen Freunden Fleisch und Fette als stille Reserve vorfinden werden. Über eine Hochfläche, die mit Buschwald bedeckt ist, kamen wir bis zur Wasserscheide zwischen dem Schwarzen und dem Marmarameer, wir durchbrachen die alte byzantinische Mauer und gelangten nach Tschataldscha, jener geschichtlichen Verteidigungslinie, die sich während des zweiten Balkankrieges unserem Gedächtnis fest eingeprägt hat.

Eine halbe Stunde vor Konstantinopel, auf der Station Kütschük-Schekmedje machte unser Zug längeren Aufenthalt, um von einer uns entgegenfahrenden Abordnung begrüßt zu werden. Der Vertreter des Präfekten von Konstantinopel hielt eine schwungvolle Ansprache, in welcher er die weltgeschichtliche Bedeutung des Tages mit enthusiastischen Worten schilderte.

Mit der Verspätung des üblichen akademischen Viertels brauste

der erste Balkanzug in den Bahnhof von Konstantinopel ein. Die neunzig Gäste des Zuges, die sich anfangs als Fremde gegenüberstanden, bildeten am Schlusse fast eine Familie. So sehr hatte sie das Bewußtsein des gemeinsamen großen Erlebens zusammengekittet.

Dem W. T. B. wird aus Pera gedrahtet: Unter allgemeiner Begeisterung ist der erste Balkanzug hier eingetroffen. Bis Kütschück-Schekmedje fuhr eine Abordnung, bestehend aus Vertretern des Komitees für Einheit und Fortschritt, des Roten Halbmondes, der Nationalverteidigung sowie türkischer Zeitungsvertreter und dem Dragoman Schmidt, dem Pressedezernenten der deutschen Botschaft, dem Zuge entgegen. Auf der Station wurde nach der Begrüßung durch die Vertretung der Stadtpräfektur eine erneute Ausschmückung des Zuges mit frischen Girlanden vorgenommen. Die Ankunft in Stambul erfolgte abends 7.14 Uhr. Während die Gäste dem Zuge entstiegen, spielte die Musik die türkische und die deutsche Nationalhymne. Die Menge brach in Händeklatschen und freudige Zurufe aus. Der Empfang auf dem festlich geschmückten Bahnhofe war äußerst herzlich. Türkischerseits waren anwesend die Minister des Innern, des Handels und des Ackerbaues, ferner der Kammerpräsident, der Stadtpräfekt, der Polizeipräfekt und viele Offiziere. Deutscherseits waren der Botschaftsrat Frhr. v. Neurath, Generalkonsul Mertens, Direktor Kaufmann von der Deutschen Bank und hohe Offiziere des Heeres und der Marine erschienen. Die österreichische Kolonie vertrat Botschaftsrat Graf Trautmannsdorff. Ferner war der bulgarische Gesandte Kolouchef anwesend. Nach der Vorstellung der Angekommenen bei den Vertretern der türkischen Behörden begaben sich die Herrschaften in die Empfangszimmer und den Wartesaal, der mit Blumen und Teppichen in eine Festhalle verwandelt war. Eine Militärkapelle spielte. Die festliche Stimmung, in der die Osmanen sich durch die Feier des Mevlud, der Geburt des Stifters der islamitischen Religion, befanden, wurde durch die wenige Stunden vor Ankunft des Balkanzuges eingetroffene Nachricht von der bedingungslosen Übergabe des montenegrinischen Heeres noch erhöht. Die Abfahrt der Gäste erfolgte in bereitstehenden Kraftwagen, die ihren Weg durch eine bewegte Menge in beflaggten Straßen zurücklegten. Das nebelbedeckte mondscheinübergossene Stadtbild, überragt von den vielen festlich beleuchteten Spitzen der schlanken Minaretts, machte einen märchenhaften Eindruck auf die fremden Gäste.

Die Abfahrt des ersten Balkanzuges erfolgte am 18. d. M. aus Konstantinopel fahrplanmäßig punkt 12 Uhr 5 Minuten unter starker Teilnahme der festlich gestimmten Bevölkerung. Der Zug war voll besetzt. Unter den Fahrgästen befand sich die Gemahlin des verstorbenen deutschen Botschafters Freifrau v. Wangenheim. Zu deren Ehren waren erschienen der deutsche Botschafter Graf Wolff-Metternich und Generalkonsul Mertens mit dem gesamten Botschaftspersonal, viele deutsche Offiziere, Vertreter des Großwesirs und eine Reihe von Herren aus den Kreisen der Diplomatie und der Gesellschaft.

— **Schutzimpfung der Bediensteten und Arbeiter bei den Eisenbahnen Rußlands.** Der zeitweilig das Ministerium der Verkehrsanstalten verwaltende General Trepow hat die Verfügung erlassen, daß die Regeln über die erste Schutzimpfung und deren Wiederholung auf die sämtlichen Bediensteten und Arbeiter, die zum Ressort des Ministeriums der Verkehrsanstalten gehören, Anwendung zu finden haben. Der Verwaltende des Ministeriums hebt hierbei besonders hervor, daß dieser Schutzimpfung sich zu unterziehen haben nicht nur alle Beamten, sondern auch alle Werkstattsarbeiter und die ständigen Arbeiter, ferner die Besatzung von Fluß- und Seeschiffen. Auch von denjenigen Personen, die vorübergehend, aber länger als einen Monat, als zeitweilige Arbeiter in Fabriken, Hüttenwerken und anderen gewerblichen Unternehmungen beschäftigt werden, ist der Nachweis zu erbringen, daß eine Schutzimpfung stattgefunden hat. Der ministeriellen Anordnung sind ausführliche Vorschriften über deren Durchführung und der Entwurf zu einem Formular für einen alle Halbjahr zu erstattenden Bericht beigefügt. m.

— **Besondere Bestimmung über die Erhebung der 25 % Steuern in Rußland.** Der Regierungsanzeiger (Prawitelstweny wjestnik) bringt zur Kenntnis, daß die vorbezeichnete Steuer von 25 %, die von dem Preise jeder Fahrkarte, jedes Gepäckscheins und jeder Quittung über Eilgutsendung zu erheben ist, von neuem fällig wird, wenn der Reisende die Fahrtrichtung ändert. Auch wenn diese Richtungsänderung nur eintritt, weil der Reisende einen Irrtum bei der Wahl des Reiseweges begangen hat, also nicht, weil er etwa unterwegs zum Entschlusse gekommen ist, ein anderes Reiseziel zu wählen. Es verfällt der ersterhobene Betrag der 25 %, und bei Lösung der neuen Fahrkarte wird die Steuer in voller Höhe erhoben. Nur in dem einen Falle, daß von der Eisenbahnverwaltung der Fahrpreis unrichtig berechnet und infolgedessen die Steuer falsch erhoben worden ist, wird der Unterschied zwischen dem richtigen und dem zuviel erhobenen Betrage dem Reisenden zurückerstattet. m.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Nachruf.

Nach langem und schwerem Leiden verschied gestern hierselbst im 60. Lebensjahre der

Königliche Regierungs- und Baurat a. D.

Herr **Wilhelm von Sturmfeder.**

Der Verstorbene, der den größten Teil seiner dienstlichen Laufbahn in unserm Bezirke zurückgelegt hat, war zuletzt bis zu seinem Übertritt in den Ruhestand am 1. Januar d. Js. Vorstand des Werkstättenamtes a hierselbst.

Uns war er ein wegen seiner Kenntnisse und Fähigkeiten, sowie wegen seines liebenswürdigen Wesens geschätzter Mitarbeiter, seinen Untergebenen ein stets gerechter und wohlwollender Vorgesetzter.

Ehre seinem Andenken!

Cassel, den 18. Januar 1916. (115)

Der Präsident
und die höheren Beamten der Königlichen Eisenbahndirektion.

2. Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Eröffnung der unbesetzten Güterladestelle Zielomischel als Haltepunkt für den Personenverkehr.

Am 1. Februar d. Js. wird die zwischen den Bahnhöfen 4. Klasse Betsche und Wierzebaum rechts der Bahnstrecke Meseritz-Rokietnice gelegene unbesetzte Güterladestelle Zielomischel, welche bisher nur dem Wagenladungsverkehr diente, als Haltepunkt auch für die Abfertigung von Personen eröffnet werden.

Die Abfertigung von Stückgütern, Leichen, lebenden Tieren, Fahrzeugen, Sprengstoffen und Gegenständen, zu deren Ver- und Entladung eine Kopframpe erforderlich ist, ist ausgeschlossen.

Zur Bedienung des neuen Haltepunktes werden nach dem veröffentlichten Fahrplan folgende Züge anhalten:

a) in der Richtung von Meseritz nach Rokietnice die Züge Nr. 575 und 583,
b) in der Richtung von Rokietnice nach Meseritz die Züge Nr. 570 und 576.

Die Fahrkarten werden durch einen Privaten verkauft.

Posen, im Januar 1916. (103)
Königliche Eisenbahndirektion.

3. Verkehrseinschränkung.

Wegen Überfüllung des Bahnhofes Warnemünde und der Vorbahnhöfe werden Frachtgüter in Wagenladungen nach Dänemark über Warnemünde und nach Warnemünde zur Weiterbeförderung nach Dänemark und darüber hinaus vom 20. Januar d. Js. ab bis auf weiteres nicht zur Beförderung angenommen.

Schwerin, den 19. Januar 1916. (114)
Großherzogliche General-Eisenbahndirektion.

4. Güterverkehr.

Ausnahmetarif für Düngemittel und Rohmaterialien zur Kunstdüngerfabrikation.

Vom 12. Januar 1916 an, längstens für die Dauer des Krieges, gilt der Tarif

auch a für Superphosphat, der zu Mischdünger für die Herstellung von künstlicher Hefe verwendet wird und b, für Schlacken, phosphorhaltige usw., mit einem Gehalt von weniger als 8 % zitronensäurelöslicher Phosphorsäure.

Dresden, am 20. Januar 1916. (118)
Kgl. Gen. Dir. d. Sächs. Staatseisenbahnen.

Deutscher Seehafenverkehr mit Süddeutschland.

Mit Gültigkeit vom 1. Februar 1916 bis auf weiteres, längstens für die Dauer des Krieges wird der Ausnahmetarif S 18 d für frische Seefische dahin ergänzt, daß den frischen Seefischen bei Aufgabe in Stückgutsendungen frische (grüne) Heringe bis 20 vom Hundert des Reingewichts eines Packstückes beigegeben werden können.

Hannover, den 18. Januar 1916. (119)
Königliche Eisenbahndirektion.

Ausnahmetarif für Milch. — Tfv. 2 II u.

Mit Gültigkeit vom 24. Januar 1916 werden die Bahnhöfe Braunschweig Hbf., Braunschweig Nord, Braunschweig West und Magdeburg als Empfangsstationen in den Abschnitt b des Geltungsbereichs aufgenommen.

Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbureau, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 20. Januar 1916. (123)
Königliche Eisenbahndirektion.

Ausnahmetarif 2 III k für Steinkohlen usw. nach Stationen in Ostpreußen, sowie nach Danzig usw. zur Verschiffung nach Ostpreußen.

Mit Gültigkeit vom 24. Januar 1916 wird der Ausnahmetarif auf weitere Nord- und Ostseehäfen zur Verschiffung nach Ostpreußen ausgedehnt. Gleichzeitig erhält der Abschnitt Frachtberechnung zur Vermeidung von Zweifeln eine teilweise geänderte Fassung. Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbureau, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 19. Januar 1916. (124)
Königliche Eisenbahndirektion.

Staats- und Privatbahn-Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 24. Januar 1916 treten im Kilometerzeiger des Staats- und Privatbahn-Gütertarifs einige Entfernungsänderungen ein, die durch den nächsten Tarif- und Verkehrsanzeiger bekanntgegeben werden.

Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbureau hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 18. Januar 1916. (111)
Königliche Eisenbahndirektion.

Tfv. 1140. Besonderes Tarifheft V. Ausnahmetarif für die Beförderung von Steinkohlen usw. vom Ruhrbezirk zum Betriebe von Eisenerzbergwerken und Hochöfen usw. einschl. des Röstens der Erze, von Stahlwerken usw. nach Stationen des Siegerlandes usw.

Am 20. Januar 1916 wird die Station Aßlar des Direktionsbezirks Frankfurt (Main) als Empfangsstation in die Abteilung B des vorbezeichneten Tarifs aufgenommen. Näheres bei den beteiligten Abfertigungsstellen und im Tarif- und Verkehrsanzeiger der preußisch-hessischen Staatsbahnen. (112)

Frankfurt (Main), 17. Januar 1916.
Königliche Eisenbahndirektion.

Preußisch-Hessisch-Sächsischer Tierverkehr, Tarifheft 3.

Am 1. Februar 1916 treten Frachtsätze für den Verkehr zwischen Cöln Nippes einerseits und Chemnitz Hbf. andererseits in Kraft. Näheres ist aus dem Tarif- und Verkehrsanzeiger der Preußisch-Hessischen Staatseisenbahnen und aus unserem Verkehrsanzeiger zu ersehen, auch geben die Stationen Auskunft. (116)

Dresden, am 20. Januar 1916.
Kgl. Gen. Dir. d. Sächs. Staatseisenb., als geschäftsführende Verwaltung.

Deutsche Eisenbahn-Güter-, Tier-, Personen- und Gepäcktarife, Teile I.

Am 1. April 1916 treten in Kraft:

a) ein Nachtrag VIII zum Deutschen Eisenbahn-Gütertarif, Teil I Abteilung A, vom 1. Januar 1912;
b) ein neuer Deutscher Eisenbahn-Gütertarif, Teil I Abteilung B. Hierdurch wird der gleichnamige Tarif vom 1. April 1914 nebst Nachträgen I—III aufgehoben;
c) ein Nachtrag IV zum Deutschen Eisenbahn-Tiertarif, Teil I, vom 1. April 1913;
d) ein neuer Deutscher Eisenbahn-Personen- und Gepäcktarif, Teil I. Hierdurch wird der gleichnamige Tarif vom 1. Mai 1912 nebst Nachträgen I—VII aufgehoben.

Die neuen Tarife und Nachträge enthalten Änderungen und Ergänzungen der Ausführungsbestimmungen sowie der Anlage C zur Eisenbahn-Verkehrsordnung, der Allgemeinen Tarifvorschriften für den Güter- und Tierverkehr und der Güterklassifikation nebst Nebengebührentarif. Hierdurch treten neben Frachtermäßigungen und anderweiten Vergünstigungen im Güter-, Tier-, Personen- und Gepäckverkehr auch einige Verkehrserschwerungen und Tariferhöhungen ein. Über die Änderungen und Ergänzungen geben die Verkehrsbureaus der deutschen Eisenbahnverwaltungen Auskunft.

Die Änderungen der Ausführungsbestimmungen zur Eisenbahn-Verkehrsordnung sind gemäß den Vorschriften im § 2 dieser Ordnung genehmigt.

Zum gleichen Zeitpunkt erscheint weiter eine Neuausgabe des „Deutschen Eisenbahn-Gütertarifs, Teil I Abteilung B, nebst Erläuterungen und Entscheidungen sowie einem ausführlichen Sachverzeichnis", durch die die gleichnamige Ausgabe der Erläuterungen vom 1. April 1914 nebst Nachträgen I—III außer Kraft gesetzt wird. Die Neuausgabe enthält neben dem vollständigen Wortlaut des neuen Deutschen Eisenbahn-Gütertarifs, Teil I Abteilung B, vom 1. April 1916 Erläuterungen und Entscheidungen zu diesem Tarif sowie ein ausführliches Sachverzeichnis. Rechtsverbindliche Kraft hat jedoch nur der Tarif selbst.

Die neuen Drucksachen können seinerzeit von den deutschen Eisenbahnverwaltungen, in Berlin von dem Auskunftsbureau (Bahnhof Alexanderplatz) käuflich bezogen werden. (110)

Berlin, den 20. Januar 1916.
Namens der beteiligten Eisenbahnverwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion.

Bayerisch-Württembergischer Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. Februar 1916 wird die Station Gablingen der bayer. Stb. r. d. Rh. mit einem Frachtsatz von 61 Pf. für 100 kg in den Ausnahmetarif 1 b für Stammholz nach Heilbronn Hbf einbezogen.

München, 17. Januar 1916. (106)
Tarifamt der K. Bayer. St.-E.-B. r. d. Rh.

Tfv. 1253, 1265, 1267 1269. Oberschlesisch-österreichischer Kohlenverkehr. Eisenbahngütertarif, Teil II, Hefte 1—4, vom 1. September 1913.

Mit Gültigkeit vom 1. Februar 1916 tritt je ein Nachtrag IV zu den obengenannten Tarifheften in Kraft.

Die Nachträge enthalten Frachtsätze nach neuen Bestimmungsstationen und von neuen Versandstationen, Änderung und Ergänzung der Kilometerzeiger und sonstige Änderungen, Ergänzungen und Berichtigungen.

Abdrücke der Nachträge sind bei den beteiligten Endverwaltungen, in Österreich auch bei der Zentralverkaufsstelle für Tarife, Wien I, Biberstraße 16, sowie durch Vermittelung der beteiligten Stationen zu erhalten.

Die Preise der Nachträge betragen:

Für Heft 1	0.15 ℳ =	0.20 K.
„ „ 2	0.15 ℳ =	0.20 K.
„ „ 3	0.25 ℳ =	0.30 K.
„ „ 4	0.50 ℳ =	0.60 K.

Kattowitz, den 17. Januar 1916. (105)
Königl. Eisenbahndirektion Kattowitz, namens der beteiligten Verwaltungen.

Güterverkehr der badisch-schweiz. Übergangsstationen mit der Schweiz.

Mit Gültigkeit vom 1. Februar 1916 tritt zum Gütertarif Basel Bad. Stb. — Schweiz der IV. Nachtrag in Kraft. Nähere Auskunft erteilt unser Verkehrsbureau, bei dem der Nachtrag auch käuflich ist.

Karlsruhe, den 18. Januar 1916. (107)
Gr. Generaldirektion der Staatseisenbahnen.

Norddeutsch-Schweizerischer Güterverkehr.

Im Tarif, Teil II, Heft 2 vom 1. Januar 1915 werden auf Seite 10 die Schnittsätze der Klasse 1 b bei Cöln-Deutz und Cöln-Ehrenfeld von 393 auf 293 cts berichtigt.

Karlsruhe, 16. Januar 1916. (108)
Gr. Generaldirektion der Staatseisenbahnen.

Binnen-Güterverkehr für die vollspurigen Linien der Sächsischen Staatseisenbahnen, Teil II, Heft 1.

Am 24. Januar 1916 wird die Station Wolkenburg in die Ausnahmetarife 5 b für Steingrus und 5 w für Pflastersteine usw. aufgenommen.

Dresden, am 18. Januar 1916. (109)
Kgl. Gen. Dir. d. Sächs. Staatseisenb.

Tfv. 1273. Oberschlesisch-ungarischer Kohlenverkehr. Tarifhefte I—III, gültig vom 4. März 1912.

1. Mit Gültigkeit vom Tage der Betriebseröffnung des Gleisanschlusses bis zur Einführung im Tarifwege wird die Versandstation Annagrube bei Pschow — Abfertigungsstation Annagrube bei Pschow — unter lfde. Nr. 71 der Versandstationen und Gruben mit den Frachtsätzen von Emmagrube (Tarifspalte Nr. 65) abzüglich 17 Heller für 1000 kg in den obenbezeichneten Kohlenverkehr einbezogen.

2. In den obenbezeichneten Tarifheften

ist im Abschnitt III „Alphabetisches Verzeichnis der Versandstationen und Gruben" in Spalte „Name der Abfertigungsstationen" die Bezeichnung: Zabrze-Koksanstalt überall in „Zaborze" abzuändern.

Die Bezeichnung der Versandstation Zabrze-Koksanstalt (Tarifspalte Nr. 12) bleibt bestehen.

Kattowitz, den 17. Januar 1916. (104)
Königliche Eisenbahndirektion
namens der beteiligten Verwaltungen.

Böhmisch-Norddeutscher Kohlenverkehr.

Am 1. Februar 1916 wird die Station Rastenberg der Buttstädt-Rastenberger Eisenbahn mit den Frachtsätzen für Buttstädt (Erf.) zuzüglich 20 Pf. für 1000 kg einbezogen.

Dresden, am 17. Januar 1916. (100)
Kgl. Gen.-Dir. d. Sächs. Staatseisenb.
als geschäftsführende Verwaltung.

Binnen-Gütertarif für die vollspurigen Linien der Sächsischen Staatseisenbahnen, Teil II.

Am 1. April 1916 werden die Tarifhefte 2 und 4 durch Aufnahme von Bestimmungen ergänzt, nach denen die Eisenbahn berechtigt ist, Güter, die nach Dresden Elbufer Altstadt, Dresden Elbufer Neustadt oder Dresden König Albert-Hafen gerichtet sind, auf einem anderen der genannten Umschlagsplätze, ferner Güter, die nach Riesa Elbufer gerichtet sind, im Hafen und solche nach Riesa Hafen auf dem Elbufer, zur Entladung zu stellen. Näheres ist aus unserem Verkehrsanzeiger zu ersehen, auch geben die Abfertigungsstellen Auskunft.

Dresden, am 20. Januar 1916. (117)
Kgl. Gen. Dir. d. Sächs. Staatseisenb.

Niederländisch-nordbrabant-deutscher Güterverkehr.

Am 1. März 1916 tritt der Nachtrag 2 zum Tarif für den obenbezeichneten Verkehr vom 1. Januar 1913 in Kraft.

Der Nachtrag enthält Frachtsätze für den Verkehr mit neu aufgenommenen niederländischen Stationen sowie Frachtermäßigungen für die Station Aalsmeer der Holländischen Eisenbahn-Gesellschaft.

Druckstücke des Nachtrags sind gegen Bezahlung hier erhältlich.

Gennep, Januar 1916. (103)
Die Direktion der Nordbrabant-deutschen Eisenbahngesellschaft, namens der beteiligten Verwaltungen.

5. Verdingungen.

Verdingung von 1000 kg natürlichem Bimsstein, 1500 kg Schellack, 150 kg blausaurem Kali, 1000 kg Borax, 1000 kg Leim, 300 kg Salmiak in Stücken, 1000 kg Salmiakgeist. Angebote sind portofrei, versiegelt und mit entsprechender Aufschrift bis zum 1. März 1916, vormittags 10½ Uhr, an das Zentralbureau, Zimmer 257 in Berlin W. 35, Schöneberger Ufer 1—4. Proben bis spätestens zum 25. Februar 1916 an das Königliche Werkstättenamt Berlin 1, Am Markgrafendamm einzureichen. Die Eröffnung der Angebote findet am 1. März 1916, vormittags 11 Uhr, Tempelhofer Ufer 28 III, Zimmer Nr. 4, statt. Angebotbogen und Bedingungen können in unserm Zentralbureau, Zimmer 257, eingesehen, auch von dort gegen portofreie Einsendung von 0,50 ℳ und 5 Pf. Bestellgeld bar (nicht in Briefmarken) bezogen werden. Zuschlagsfrist bis 22. März 1916.

Berlin, den 18. Januar 1916. (121)
Königliche Eisenbahndirektion.

Verdingung von 2800 Stück Zugstangenmuffen in 9 Losen, für den Beschaffungsbezirk Berlin, zu den im Angebot bezeichneten Lieferfristen. Angebote sind portofrei, versiegelt und mit entsprechender Aufschrift bis zum 25. Februar 1916, vormittags 10½ Uhr, an das Zentralbureau, Zimmer 257 in Berlin W. 35, Schöneberger Ufer 1—4 einzureichen. Die Eröffnung der Angebote findet am 25. Februar 1916, vormittags 11 Uhr, Tempelhofer Ufer 28 III, Zimmer Nr. 4, statt. Angebotbogen und Bedingungen können in unserm Zentralbureau Zimmer 257 eingesehen, auch von dort gegen portofreie Einsendung von 0,50 ℳ und 5 Pf. Bestellgeld bar (nicht in Briefmarken) bezogen werden. Zuschlagsfrist bis 10. März 1916.

Berlin, den 17. Januar 1916. (120)
Königliche Eisenbahndirektion.

Verdingung von Arbeiten.

Für den Neubau eines Torgebäudes der Nebenwerkstätte zu St. Wendel soll die Ausführung der Maler-, Anstreicher- und Tapezierarbeiten, umfassend den Anstrich für rund

1600 qm Wände und Decken,
250 qm Fensterfläche,
400 qm Türfläche,
500 m Fußleisten,
200 m Rinnen und Abfallrohre

und andere kleinere Arbeiten einschl. Lieferung der Materialien vergeben werden.

Zeichnungen und Bedingungen liegen vom 24. Januar 1916 im Zimmer Nr. 145 des Direktionsgebäudes und bei der Eisenbahn-Bauabteilung zu St. Wendel zur Einsicht aus.

Abdrucke der Bedingungen können gegen porto- und bestellgeldfreie Einsendung von 2,10 Mark in bar (nicht in Briefmarken) nur durch das Zentralbureau der Königlichen Eisenbahndirektion Saarbrücken bezogen werden.

Angebote sind versiegelt unter der Aufschrift: „Angebot auf die Ausführung der Maler- Anstreicher- und Tapezierarbeiten zum Neubau eines **Torgebäudes** der Nebenwerkstätte zu **St. Wendel**" bis zum 3. Februar 1916, vormittags 11½ Uhr, dem Zeitpunkte der Eröffnung derselben, auf Zimmer Nr. 137, porto- und bestellgeldfrei an uns einzusenden.

Die Bedingungen für die Bewerbung um Arbeiten und Lieferungen und die allgemeinen Vertragsbedingungen sind in der ersten Beilage vom Deutschen Reichsanzeiger und Königlich Preußischen Staatsanzeiger Nr. 47 v. 23. Februar 1901 abgedruckt.

Ende der Zuschlagsfrist am 29. Februar 1916.

Saarbrücken, 15. Januar 1916. (126)
Königliche Eisenbahndirektion.

Werkstattsmaterialien.

Verdingung für 1916 von:

Gruppe II 63 500 kg Eisenguß Klasse I und V,
Gruppe III 40 Stück Kolbenkörper aus Flußstahlguß, 14 000 kg Rund- und Vierkantstahl,
Gruppe XI 350 qm Drahtgeflecht, 6200 Stück Gardinenknöpfe, 75 Mille Polsternägel, 400 Mille Schloßnägel, 1300 kg verzinkte Schloßnägel, 2500 Stück Schmierkissengestelle, 138 000 Stück eiserne Unterlagsscheiben,
Gruppe XIII 4200 Stück Griffe aus Holz oder Papiermasse für Probierhähne, 4500 Stück Werkzeugholzhefte, 1196 Stück Stangen zu Hebebäumen, 6500 Stück fertige Hammerstiele,
Gruppe XVI 1350 kg gemahlenen Bimsstein, 430 kg rheinischen Sandstein in Stücken, 450 kg Borax in Stücken, 310 kg blausaures Kali, 480 Kilogramm Kolophonium, 600 kg Tischlerleim, 50 kg Lederleim, 60 kg Salmiak in Stücken, 1400 kg Salmiakgeist, 1720 kg Salzsäure, 450 kg Schellack, 600 Stück Waschschwämme,
Gruppe XVII a 1700 kg brauner Haarfilz, 3600 Stück Filzdichtungsringe, 370 Tafeln Steinpappe, 600 Tafeln graue Pappe, 800 kg Schmirgel, 36 700 Bogen Schmirgelleinen, 6600 Bogen Glaspapier, 6200 Stück hölzerne Achsbuchsdichtungsringe,
Gruppe XVII b 189 650 kg Chamottesteine für Lokomotiven,
Gruppe XXI 4790 qm klares Glas, 90 Tafeln belegtes Spiegelglas, 3100 Stück Glasglocken,
Gruppe XXIII 60 Satz Türbeschläge aus Flußeisen, teilweise emailliert, für Personenwagen.

Öffnung der Angebote am 24. Februar 1916, vorm. 9 Uhr. Angebote sind mit der Aufschrift „Angebot auf Lieferung von Werkstattsmaterialien" bis zum Termin zahlfrei an uns einzusenden. Die Lieferungsbedingungen können im Zentralbureau Posen O. 1. Luisenstraße 10, Zimmer 54, eingesehen oder, soweit der Vorrat reicht, gegen Einsendung von 0.50 ℳ in bar (keine Briefmarken) für jede Gruppe ohne Bestellgeld von da bezogen werden.

Zuschlag bis 16. März 1916.

Posen, im Januar 1916. (101)
Königliche Eisenbahndirektion.

Die Anfertigung, Lieferung und Aufstellung von 2 Gleiswagen ohne Gleisunterbrechung von 40 t Tragfähigkeit und 9 m Brückenlänge nebst Wiegehäuschen für die Bahnhöfe Tütz und Rogasen soll vergeben werden. Verdingungsanschlag und Vertragsbedingungen liegen in unserm Zentralbureau zur Einsicht aus, können auch gegen freie Einsendung von 50 ₰ von dort bezogen werden. Angebote sind bis spätestens den 14. Februar 1916, vormittags 11 Uhr, frei an uns einzusenden.

Zuschlagsfrist 3 Wochen.

Bromberg, den 12. Januar 1916 (102)
Königliche Eisenbahndirektion.

6. Offene Stellen.

Die Stelle eines **„ausführenden oder Betriebsdirektors"** ist in den nächsten Monaten zu besetzen. Bewerber wollen Gesuche unter Nachweis der technischen Befähigung und unter Angabe ihrer früheren und gegenwärtigen Stellung und Bezüge bei der unterzeichneten Direktion einreichen.

Lübeck, den 19. Januar 1916. (125)
Die Direktion der Eutin-Lübecker Eisenbahn-Gesellschaft.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Eisenbahndirektions-Präsident a. D. v. Mühlenfels in Berlin.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins

Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nummer 8. 26. Januar 1916. LVI. Jahrgang.

Inhalt:

Der Güterverkehr mit dem fernen Orient.
Der Etat der preußischen Staatsbahnverwaltung für das Rechnungsjahr 1916.
Beschlüsse der Generalkonferenz der deutschen Eisenbahnen.
Nachrichten.
Deutschland: Aus den Verhandlungen des preußischen Landeseisenbahnrats. — Befreiung der aus dem Militärdienst entlassenen Mannschaften von der Krankenversicherungspflicht. — Die Abonnements auf die Niederschriften der ständigen Tarifkommission der deutschen Eisenbahnen für das Jahr 1916. — Anwendung der sogenannten Kriegsausnahmetarife. — Beratungen über Verkehrsangelegenheiten. — Kriegsauszeichnungen.
Österreich: Ein neuer Generalinspektor der österreichischen Eisenbahnen. — Die Kohlennot der Wiener Gaswerke behoben. — Ehrentafeln für Bedienstete der österreichischen Staatseisenbahnverwaltung.
Ungarn: Der erste Balkanzug in Budapest.
Rumänien: Die Lage der Petroleumindustrie.
Übrige europäische Länder: Eine neue Bahnlinie von Miramas nach Marseille. — Umbau des Bahnhofs Euston in London. — Kriegslokomotiven der London und Nordwestbahn. — Die finnischen Eisenbahnverhältnisse während des Krieges. — Zustände auf russischen Eisenbahnen.
Fremde Erdteile: Bagdadbahn. — Panamakanal.
Amtliche Mitteilungen.
Amtliche Bekanntmachungen.

Der Güterverkehr mit dem fernen Orient.

Von Emil Rank.

Der verheerende Weltkrieg, den wir eben miterleben müssen, wird zweifellos auch große Umwälzungen im Bereiche des Güteraustausches zwischen Europa und Asien im Gefolge haben. Sie dürften sich insbesondere auf das Gebiet erstrecken, das die verbündeten Mittelmächte einerseits und Südasien anderseits umfaßt. Daß diese Aussicht die Aufmerksamkeit der beteiligten Kreise auch anderwärts lebhaft beschäftigt, geht schon aus dem Aufsatz „Berlin-Bagdad“ in der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen vom 27. November v. J. hervor.

Vorläufig drängen sich dem aufmerksamen Beobachter besonders zwei Momente auf, die geeignet sind, die Grundlage für die in Aussicht stehende wesentliche Erleichterung des Güteraustausches zwischen den Ländern der Mittelmächte einerseits und dem fernen Orient anderseits zu bilden. Das eine Moment liegt in der Freimachung der Bahnverbindung mit dem türkischen Reich, das andere in dem bereits lebhaft zutage getretenen Bestreben der Wirtschaftskörper aller Verbündeten Deutschlands, einer möglichst weitgehenden Annäherung vorzuarbeiten.

Zweifellos wird der kommende Friedensvertrag auch eine Sicherung des Bahnweges Deutschland-Orient über Sofia-Konstantinopel vor den schweren Verkehrshindernissen aller Art bringen, die bisher, namentlich durch die Haltung Serbiens, trotz der Vereinbarungen der „conférence à quatre“ vorlagen. Auch ist anzunehmen, daß für neue Zoll- und Handelsverträge gesorgt werden wird, die geeignet sind, den Verkehr mit den Staaten, die mit den Mittelmächten verbündet sind, sowohl untereinander als auch mit dem fernen Orient zu erleichtern.

Diese Vorsorgen genügen aber noch nicht, den Güteraustausch mit dem Orient auf jene Höhe zu bringen, die er im Interesse aller Beteiligten erreichen könnte. Es muß namentlich noch in zwei Richtungen vorgesorgt werden. Die eine bezieht sich auf den weiteren Ausbau des orientalischen Eisenbahnnetzes, der ja nach dem Kriege zweifellos erfolgen wird, die andere auf die Schaffung von Eisenbahntarifen, die die Benützung des Eisenbahnweges für den Güterverkehr auch auf so große Entfernungen ermöglichen, wie sie hier in Frage kommen werden. Denn die See- und Flußschiffahrt wird nicht genügen, allen Anforderungen voll zu entsprechen, die an die Verkehrsmittel herantreten werden. Wenn auch die Schiffahrt am leichtesten in der Lage ist, mit niedrigen Frachtsätzen zu arbeiten, so wird doch diese Fähigkeit überall dort erheblich eingeschränkt, wo mehrmaliges Umladen notwendig wird, daher Sondergebühren für Vermittlung, Ladearbeiten, Einlagerung und Hafenabgaben entstehen. Außerdem sind die erhöhten Kosten der Versicherung und oft auch der besonderen Verpackung für die Seebeförderung zu berücksichtigen. Schließlich spielen auch die bekannten Nachteile der Beförderung auf dem Wasserwege, die insbesondere in der langen und unsicheren Beförderungsdauer liegen, eine wesentliche Rolle. Die Ermöglichung auch der Eisenbahnbeförderung, die nicht einen Wettbewerb mit der Schiffahrt, sondern nur eine Ergänzung ihrer Verkehrswege und allenfalls eine Verhinderung der künstlichen Hochschraubung der Seefrachten, wie sie im Wege der Vereinbarung der maßgebenden Schiffahrtsgesellschaften möglich wäre, anstreben sollte, ist daher ein unbedingtes Gebot der Notwendigkeit. Diese Frage kann nur von gemeinwirtschaftlichen Gesichtspunkten aus befriedigend erledigt werden, die es erfordern, jeden Verkehrsweg für die Erleichterung des geplanten erweiterten Güteraustausches heranzuziehen und tauglich zu erhalten. Daß dabei die Sorge für den entsprechenden Ausbau der Eisenbahntarife eine große Rolle spielt, braucht wohl nicht näher begründet zu werden.

Es fragt sich nun in erster Linie, ob die Eisenbahn, soweit ihre Fähigkeit, zu niedrigen Frachtsätzen zu fahren, in Betracht kommt, überhaupt geeignet ist, einen Verkehr über so große Entfernungen zu bedienen. Diese Frage ist schon dadurch beantwortet, daß die Eisenbahnbeförderung über solche Entfernungen an sich nichts Neues ist. Beispielsweise haben die Eisenbahnen Rußlands und der Vereinigten Staaten Nordamerikas in ihrem inneren Verkehr schon lange mit Entfernungen zu rechnen, die zum Teil größer sind als die Entfernung Berlin-Britisch-Indien über Konstantinopel-Bagdad. Freilich erleichtert hier der Umstand, daß es sich nur um Eisenbahnlinien ein und desselben Landes handelt, die Bildung passender Eisenbahntarife beträchtlich. Aber es liegt beim Vorhandensein guten Willens kein Hindernis vor, auch über das Gebiet mehrerer Staatsgebilde hinweg zu brauchbaren Verkehrsvorschriften und Tarifen zu gelangen.

Daß für einen Verkehr der Mittelstaaten mit dem fernen Osten nicht daran gedacht werden kann, die Frachtsätze nach dem Muster des Nahverkehrs durch Aneinanderstoßen der

Binnensätze zu bilden, ist wohl selbstverständlich. Eine solche Satzbildung würde z. B. in der Annahme, daß die preußischen Einheitssätze für jedes der beteiligten Länder gesondert eingerechnet werden würden, für Berlin-Bagdad und die deutsche Wagenladungsklasse B einen Frachtsatz von rund 26 ℳ für 100 kg ergeben, der zweifellos für die Mehrzahl der Güter dieser Klasse viel zu hoch wäre. Dabei handelt es sich bei Berlin-Bagdad erst um eine Entfernung von rund 4000 km, die sich im Verkehr mit Persien und Britisch-Indien noch bedeutend erhöhen würde.

Im Gegensatz hierzu soll nun untersucht werden, zu welchem niedrigsten Satz die Eisenbahnen überhaupt noch fahren könnten, ohne wirkliche Verluste an den Eigenkosten der Beförderung zu erleiden. Dabei spielen neben gemeinwirtschaftlichen auch zwei rein kaufmännische Gesichtspunkte eine Rolle. Der eine verlangt, daß die Güter nicht mit mehr Fracht belastet werden, als sie vertragen können. Das heißt, die Fracht darf nicht höher sein, als es der Unterschied zwischen den Erzeugungskosten, einem angemessenen Unternehmergewinn — der nur in Ausnahmefällen wegfallen kann — und etwaigen Vermittlungs- und Zollgebühren einerseits und dem möglichen Verkaufspreise am Absatzorte andererseits ermöglicht. Der Verkaufspreis ist aber durch die Zahlungsfähigkeit des Verbrauchers und durch den Mitbewerb namentlich der fremdländischen Erzeuger begrenzt. Es ist klar, daß, von wenigen Asnahmen abgesehen, jedes Gut nur innerhalb dieser Grenzen absatzfähig ist. Unter den angeführten Punkten spielen nun die Kosten der Verkaufsvermittlung im Außenhandel gewöhnlich eine weit größere Rolle, als gemeinhin angenommen wird. Der in der Regel nicht entbehrliche Vermittler hat eben selbst große Auslagen für Lagerung, Reisen usw. Die Kosten der Vermittlertätigkeit beschränken also an sich schon erheblich den im Auslandsverkehre möglichen Gewinn der Gütererzeuger. Auf diesen Punkt muß also auch die Gestaltung des Eisenbahntarifes für den Außenhandel nach so fernen Gebieten Rücksicht nehmen.

Der andere kaufmännische Gesichtspunkt liegt in dem Bestreben, den Absatz selbst auf die Gefahr hin möglichst zu vergrößern, daß ein Teil der erzeugten Güter ohne direkten Gewinn abgegeben werden muß. Der indirekte Nutzen liegt hier in der Verringerung der Erzeugungskosten für das einzelne Stück infolge der Ermöglichung einer Massenherstellung. Dieser Gesichtspunkt spielt bekanntlich namentlich bei der Güterausfuhr eine große Rolle.

Von diesen beiden kaufmännischen Gesichtspunkten hat bei den Eisenbahnen Mitteleuropas bisher nur der erstere soweit Berücksichtigung erfahren, als dies bei der Vielgestaltigkeit der Gütererzeugungs- und -absatzverhältnisse überhaupt möglich war. Der zweite bekommt nun aber erhöhte Bedeutung. Auf die Verhältnisse des Eisenbahntarifes übertragen, besagt er folgendes: Das, was die Herstellungskosten beim gewöhnlichen Gut bedeuten, ist bei der Beförderungsleistung durch die Betriebs- und Erhaltungskosten gegeben, die mit der Zunahme des Verkehres bis zur Grenze der Leistungsfähigkeit der Anlagen für die Leistungseinheit fallen, der Erzeugergewinn dagegen ist durch den darüber hinausgehenden Teil der Frachteinnahmen gegeben, durch den angestrebt wird, mindestens die Verzinsungs- und Tilgungskosten des Anlagekapitals der Eisenbahn zu verdienen. Der wesentliche Unterschied, der in der Wirkung einer Steigerung der Gütererzeugung und der Eisenbahnverkehrssteigerung besteht, liegt allerdings darin, daß sich bei ersterer viel leichter übersehen und berechnen läßt, inwieweit die durch die vergrößerte Erzeugung etwa herbeigeführte Vergrößerung der Anlagen wirtschaftlich durchführbar und gerechtfertigt ist. Der Gütererzeuger wird eben mit der Vergrößerung der Gütererzeugung nur soweit gehen, als sie voraussichtlich gewinnbringend ist, und sie gegebenenfalls einschränken. Die Eisenbahn dagegen ist nicht so leicht in der Lage, übersehen zu können, wieweit eine tarifarische Maßnahme den Verkehr und damit die Gefahr einer notwendigen und nicht immer durchführbaren Vergrößerung ihrer Anlagen steigern wird. Auch kann sie nicht so leicht und plötzlich eine etwa wünschenswerte Einschränkung des Verkehres einfach dadurch erzielen, daß sie die einmal eingeführten Tarifmaßnahmen, durch die sie diese Verkehrssteigerung erreicht hat, wieder zurückzieht. Das würde ebenso tiefgehende als unerwünschte Störungen des wirtschaftlichen Lebens herbeiführen, die so viel als möglich vermieden werden müssen. Die Eisenbahnen müssen also mit derartigen Tarifermäßigungen sehr vorsichtig sein. Nichtsdestoweniger kann festgestellt werden, daß die Eisenbahnen innerhalb zweier Voraussetzungen mit der Ermäßigung der Beförderungspreise bis zur äußersten Grenze, die durch die ungefähre Deckung der Betriebs- und Erhaltungskosten gegeben ist, gehen können. Die eine Voraussetzung ist, daß eine so weitgehende Frachtermäßigung wirklich notwendig ist, die andere, daß der mögliche Verkehrszuwachs mit den zur Verfügung stehenden Anlagen und Betriebsmitteln voraussichtlich bewältigt werden kann. Letzteres läßt sich aber, soweit der neue Verkehr mit dem fernen Orient in Betracht kommt, wohl ohne weiteres annehmen, weil dieser Verkehr, so wichtig er auch für Industrie und Handel sein mag, in absehbarer Zeit nur einen sehr bescheidenen Teil der gewaltigen Mengen des inneren und des näheren Anschlußverkehres erreichen kann.

Wie würde nun der danach berechnete Mindestfrachtsatz Berlin-Bagdad für volle Wagenladungen aussehen? Um einen solchen zu ermitteln, muß natürlich von Annahmen ausgegangen werden. Die erste sei, daß die Selbstkosten der Beförderung einschließlich des Erfordernisses für Verzinsung und Tilgung des Anlagekapitals durchschnittlich 0,16 ₰ für das Kilometer und 100 kg betragen, wovon erfahrungsgemäß etwa die Hälfte, d. s. 0,08 ₰ auf die Betriebs- und Unterhaltungkosten entfallen. Die zweite Annahme sei, daß die Abfertigungsselbstkosten der Anfangs- und Endbahn je 6 ₰ für 100 kg ausmachen. Danach ergäbe sich folgender Mindestfrachtsatz für volle Wagenladungen Berlin-Bagdad:

4000 km zu 0,08 ₰	3,20 ℳ
2 × 6 ₰ Abfertigungskosten .	0,12 „
Summa . .	3,32 ℳ

für 100 kg, gleich dem normalen Frachtsatz des deutschen Spezialtarifs III für 1453 km.

Dieser Satz hat natürlich vorläufig nur einen theoretischen Vergleichswert. Er soll nur zeigen, wie weit äußerstenfalles die Tarifmacht der Eisenbahnen reichen kann. Die Wirkung eines solchen Satzes läßt sich erkennen, wenn die Tatsache in Vergleich gezogen wird, daß die Schiffsfracht für Getreide von argentinischen nach englischen Häfen in der letzten Zeit auf 12 ℳ für 100 kg gestiegen ist. Daß dem Verkehr ein Satz von 3,32 ℳ nicht ohne weiteres zur Verfügung gestellt werden kann, ergibt sich schon aus der Erwägung, daß die Endbahnen auf dem Wege vereinigter Bahn- und Schiffsbeförderung in der Regel für eine kürzere Strecke erheblich mehr Einnahmen beziehen würden, als sie aus dem vorgeführten Satz erhalten. Ein unbedingtes Hindernis für die Gewährung besonders niedriger Sätze ist in diesem Punkt allerdings nicht gelegen, weil die Eisenbahnen nicht allein ihrem Sonderinteresse, sondern in erster Linie allgemeinwirtschaftlichen Interessen zu dienen haben. So haben z. B. die österreichischen Bahnen zum Zwecke der Hebung des Triester überseeischen Verkehrs Frachtanteile zugestanden, die ihre auf dem Wege über die Elbe-Hamburg für weit kürzere Strecken erreichbaren Einnahmen weit unterschreiten.

Einen Beweis dafür aber, daß die vorstehenden Ausführungen nicht nur rein theoretischen Wert haben, bietet gerade der jetzige Kriegsfall. Welch großen Wert hätte es gerade jetzt, wenn bei dem unterbundenen Schiffsverkehr ein leistungsfähiges Bahnnetz durch Persien bis zur britisch-indischen Grenze zur Verfügung stände! Es könnte dann bei Gewährung von Eisenbahnkriegssätzen, die auf der erwähnten Grundlage aufgebaut würden und die für Entfernungen von

5000 km etwa	. . . . .	4,12 *M*
6000 „ „	. . . . .	4,92 „
7000 „ „	. . . . .	5,72 „

für 100 kg betragen würden, ein gewaltiger, vom Seewege gänzlich unabhängiger Verkehr sich entwickeln, der es gestatten würde, fast alle Bedürfnisse der Bevölkerung der Mittelmächte mühelos zu decken.*)

Im übrigen bieten auch die Verhältnisse, wie sie zurzeit schon liegen, Platz genug für die tarifarische Nutzbarmachung des bereits freien Eisenbahnweges nach dem Orient, wenngleich ja auch die überwiegende Inanspruchnahme der Eisenbahnen für den Kriegsbedarf und die zum Teil nur geringe Leistungsfähigkeit einzelner Bahnstrecken hindernd im Wege stehen.

Jedenfalls bietet die nur in allgemeinen Zügen vorgeführte Sachlage Anlaß zu dem Schluß, daß bei den kommenden, mit dem Friedensvertrage zusammenhängenden Verhandlungen nicht nur für passende Zoll- und Handelsverträge, sondern auch dafür gesorgt werden sollte, daß ein entsprechender Ausbau und Betrieb des orientalischen Eisenbahnnetzes gesichert und daß der Bildung der Eisenbahntarife nach dem Orient ein besonderes Augenmerk zugewendet wird. Die Handelskammern und andere wirtschaftliche Vereinigungen verfügen über alles Material, das erforderlich ist, um festzustellen, wie hoch die Eisenbahntarife zu bemessen sind, um den Verkehr mit dem fernen Osten zu ermöglichen und zu erleichtern. Die einschlägigen Vereinbarungen müßten vor allem sicherstellen, daß ein einfaches, klares Tarifschema aufgestellt und die Satzbildung nur nach großzügigen Gesichtspunkten vorgenommen wird. In dieser Hinsicht dürfte sich die Vereinbarung von kilometrischen Frachteinheitssätzen empfehlen, die mit der Entfernung abnehmen. Die Zugestehung besonderer Einheitssätze für jedes der beteiligten Länder sollte vermieden werden, weil sie zu den ja schon so oft beklagten Anständen, Schwierigkeiten und Kosten der Tarifaufstellung und Abrechnung führen. Sofern es notwendig ist, einzelnen Bahnstrecken, sei es wegen ihres schwierigen und kostspieligen Betriebes, sei es aus anderen Gründen, höhere Anteile zuzugestehen, als sie sich aus den vereinbarten Einheitssätzen ergeben, sollte dies grundsätzlich nur auf dem Wege erfolgen, daß diesen Strecken ein Zuschlag zu den Tarifkilometern zugestanden wird. Dieses Verfahren sollte auch dort zur Anwendung kommen, wo es sich um die Entschädigung für Mehrleistungen einzelner Bahnen, z. B. die Auf- und Abgabeleistung, handelt. Die Frachtverteilung selbst sollte nur auf die kilometrische Durchteilung der Gesamteinnahme (mit Ausschluß der örtlichen Nebengebühren für Wiegung und dergleichen) gegründet werden. In Verkehren, die so große Entfernungen umfassen und naturgemäß mit niedrigen Frachteinheitssätzen versehen werden müssen, bildet die kilometrische Durchteilung der Frachteinnahme die einzige empfehlenswerte Form der Verrechnung. Nur durch sie kann die nicht nur wünschenswerte, sondern auch direkt notwendige schnelle, regelmäßige und billige Einnahmenabrechnung erzielt werden.

Der Umstand, daß die Entschädigung für Sonderleistungen bei dem gedachten Verfahren in den verschiedenen Tarifklassen verschieden hoch ausfällt, bildet kein ernstes Hindernis. Diese Wirkung ist zum Teil durch die Verschiedenheit der Selbstkosten bei Stückgut, halben und ganzen Wagenladungen an sich begründet. Wo dies nicht der Fall ist, läßt sich das Ergebnis durch die Wahl von Durchschnittskilometerwerten genügend ausgleichen. Schließlich handelt es sich ja doch nur um die ungefähre Deckung von Kosten, die ziffernmäßig genau überhaupt nicht festzustellen sind. Bei der Lösung solcher Fragen sollten immer folgende Gesichtspunkte beachtet werden. Erfahrungsgemäß nimmt die Stärke des Verkehrs (von kurzen Strecken abgesehen) mit der Entfernung ab. Damit verringert sich aber auch der finanzielle Wert des Verkehrs für die Eisenbahn. Die Bedeutung dieses Umstandes wächst mit der Zahl der selbständigen Länder, die am Verkehr beteiligt sind, weil schon der Zolldruck die Verkehrsmöglichkeit einschränkt. Daraus folgt, daß die Tarif- und Abrechnungsvorschriften bei Verkehren, bei denen große Entfernungen in Frage kommen, anders gestaltet werden können, als es bei finanziell bedeutenden Nahverkehren zulässig ist. Namentlich können diese Vorschriften, soweit sie die Abrechnung betreffen, einfacher gestaltet und dadurch erhebliche Kosten erspart werden. Diese Frage darf aber nicht nach schematischen oder kleinlichen, sondern nur nach großkaufmännischen Gesichtspunkten erledigt werden. Im vorliegenden Falle handelt es sich aber um einen Verkehr, dessen finanzieller Wert, wie schon hervorgehoben wurde, wohl für Industrie, Gewerbe und Handel, nicht aber für die Eisenbahnen von besonderer Bedeutung ist. Die Einnahmen, die die Eisenbahnen aus diesem Verkehr ziehen können, werden im Verhältnis zu denen, die sie aus den näheren Verkehren erzielen, wohl immer von geringer Bedeutung sein. Daher sind auch hier Vereinfachungen zulässig, die, wie die angedeuteten, radikal scheinen, es aber nicht sind.

Es dürfte sich empfehlen, mit den Vorarbeiten für die Einrichtung des neuen Orientverkehres baldmöglichst zu beginnen

*) Anm. der Schriftl. Wir vermögen die letztere Ansicht des Herrn Verfassers nicht zu teilen. Die in Frage kommenden Massen wären viel zu groß, als daß eine einzelne Bahnlinie sie befördern könnte. Zunächst würde sie ja auch nur eingleisig sein, wie es bisher die ganze Linie von Budapest bis Konstantinopel und von Haidar Pascha bis ins Innere Kleinasiens ist und die Bagdadbahn es auch sein wird. Die doppelte Umladung bei der Fahrt über den Bosporus ist erschwerend, eine Güterfähre ist noch nicht vorhanden. Wir glauben auch kaum, daß aus den von der angenommenen Bahn durchzogenen großenteils noch unerschlossenen Ländern die Bedürfnisse der Mittelmächte in nennenswertem Umfang gedeckt werden könnten. Vielleicht einmal in 50 Jahren! Vor den „Schätzen Indiens“ müßte die Bahn doch ohnehin einstweilen Halt machen, ohne sie erreichen zu können!

Der Etat der preußischen Staatsbahnverwaltung für das Rechnungsjahr 1916.

Bei der Veranschlagung des Etats für 1916 konnte wiederum, nun schon zum zweiten Male seit Beginn des Weltkrieges, das in Friedenszeiten übliche Verfahren, die wirklichen Ergebnisse des letztabgeschlossenen Etatsjahrs unter Berücksichtigung der Erfahrungen im laufenden Jahre der Veranschlagung zugrunde zu legen, nicht zur Anwendung gelangen. Ein solcher Vergleich müßte auch in diesem Jahre versagen, da die Rückwirkungen des Krieges auf das Verkehrsleben nach Friedensschluß noch nicht zu übersehen sind. Ob, inwieweit und in welcher Zeit Handel und Gewerbe nach Eintritt friedlicher Verhältnisse wieder ihren ehemaligen Stand erreichen oder diesen vielleicht gar bald überholen werden, läßt sich nicht sagen. Infolgedessen entfällt jede Möglichkeit, die Höhe der Betriebseinnahmen selbst mit einer nur annähernden Zuverlässigkeit zu schätzen. Aber auch bezüglich der Betriebsausgaben, in erster Linie der persönlichen Ausgaben (Kap. 23, Tit. 1—3), fehlt jede Grundlage für eine zuverlässige Schätzung. Fest steht hier nur die in den beiden vorhergehenden Etats vorgesehene Zahl der etatmäßigen Beamtenstellen, die einstweilen unverändert in den Etat für 1916 übernommen ist. Die Gesamtzahl der teilweis nur als Hilfsbeamte im Arbeiterverhältnis tätigen Bediensteten hängt hauptsächlich von der Verkehrsstärke ab, die sich, wie gesagt, zurzeit zuverlässiger Schätzung entzieht. Fast völlig von der Verkehrsstärke hängt auch die Ausgabe für die Betriebsmaterialien (Tit. 7) ab, für die Kosten der Unterhaltung der Bahnanlagen und der Fahrzeuge (Tit. 8 u. 9) ist daneben der noch nicht übersehbare Umstand bedeutungsvoll, inwieweit infolge des Krieges die Unterhaltung im nächsten Jahre verstärkt werden muß.

Mit Rücksicht auf die angedeutete Unmöglichkeit, einen zuverlässigen Etat aufzustellen, blieb nur übrig, den vorjährigen Etat bezüglich der Betriebseinnahmen und -ausgaben (Kap. 10 der Einnahmen sowie Kap. 23 der Ausgaben) im allgemeinen einfach zu wiederholen. Nur sind die für Steuern vorgesehenen Ausgaben (Tit. 12) um rund 16,5 Millionen Mark niedriger veranschlagt worden, weil das für 1916 steuerpflichtige Reineinkommen der Eisenbahnverwaltung, wie mit Bestimmtheit zu übersehen ist, erheblich zurückgehen wird, wie es im laufen-

den Etatsjahr bereits der Fall war. Die Änderungen im übrigen Teile des Etats sind nicht von nennenswerter Bedeutung. Da inzwischen das statistische Anlagekapital wie auch die Eisenbahnschuld sich erhöht haben, so erhöhen sich auch die Zins- und Tilgungsbeträge, der Zuschuß zum Extraordinarium und die Ablieferung für allgemeine Staatszwecke. Rechnerisch verbleibt dann noch ein Überschuß von rund 485 307 ℳ für den Ausgleichsfonds.

Der Eisenbahnetat für 1916 bringt folgenden Abschluß:

Die ordentlichen Einnahmen (Kap. 10—20) sind mit		2 640 971 000 ℳ
die dauernden Ausgaben (Kap. 23—32, ohne Zinsen- und Tilgungsbeträge sowie ohne Ausgleichfonds) mit		1 832 635 000 „
eingesetzt. Somit ergibt sich ein Überschuß von		808 336 000 ℳ
Hiervon sind für die Verzinsung des für 1916 auf 8900,5 Millionen Mark veranschlagten Anteils der Eisenbahnverwaltung an der gesamten Staatsschuld	347 055 130 ℳ	
für Tilgung (¾ % der zu Beginn des Etatsjahres vorhandenen Eisenbahnschulden in Höhe von 8177.3 Millionen Mark)	49 063 563 „	
und die Annuität an die braunschweigische Regierung	2 625 000 „	
zusammen		398 743 693 „
erforderlich. Der Überschuß im ordentlichen Etat beträgt demnach		409 592 307 ℳ
Die außerordentlichen Einnahmen sind mit	3 293 000 ℳ	
die einmaligen und außerordentlichen Ausgaben mit	145 900 000 „	
eingestellt, so daß ein Zuschuß zum Extraordinarium vorgesehen ist von		142 607 000 „
Mithin ergibt sich ein Reinüberschuß von		266 985 307 ℳ
Hiervon sind abzuführen zu allgemeinen Staatszwecken (2,10 % des auf 12 685 781 742 ℳ festgestellten statistischen Anlagekapitals der preußischen Staatsbahnen)		266 500 000 „
Hiernach verbleiben für den Ausgleichfonds		485 307 ℳ

Der Eingang dieses rechnerischen Überschusses von 485 307 ℳ für den Ausgleichfonds ist naturgemäß nach Lage der Verhältnisse völlig ungewiß. Gegen den vorjährigen Etat, in dem für die Verstärkung des Ausgleichfonds ein Betrag von 38 416 709 ℳ rechnerisch ermittelt wurde, ergibt sich somit für das Etatsjahr ein Weniger von rund 37,93 Millionen Mark.

Die bei den einmaligen und außerordentlichen Ausgaben eingestellten ferneren und letzten Kostenteile für bereits genehmigte Bauten sind zum Ausgleich der vorhandenen hohen Vorgriffe und zu den weiteren Bauausgaben bestimmt. Die letzteren sind unter der Voraussetzung veranschlagt, daß es nach der Entwicklung der Verhältnisse möglich sein wird, die Bauausführungen so fortzusetzen, wie es zur rechtzeitigen Ausgestaltung der Bahnanlagen aus dringlichen Gründen notwendig ist. Forderungen für neue Bauten wurden auch in den Etat für 1916 nur in beschränktem Umfange aufgenommen, weil es nach wie vor richtig erschien, alle nicht unaufschiebbaren Bedürfnisse bis auf weiteres zurückzustellen. Von den größeren Bauausführungen, für die im Etat für 1916 erstmalig Mittel bereitgestellt werden, sind folgende zu nennen: Anlage eines neuen Lokomotivschuppens von 30 Ständen mit Nebenanlagen auf dem Bahnhof Breslau Hbf.; Errichtung einer Werkstätte für die Ausbesserung von Güterwagen am Bahnhof Schweidnitz N.; Herstellung eines Überholungsgleises und Verbesserung der Gleisanlagen auf Bahnhof Neuenbeken; Erweiterung der wesentlich unzulänglichen Bahnanlagen des Hauptbahnhofs Coblenz; Erweiterung der Bahnanlagen in Saalfeld (Saale) durch einen umfassenden Umbau, in dessen Rahmen zunächst ein eingeschränkter Entwurf zur Ausführung gebracht werden soll, der durch Verlegung des Güterschuppens und der Umladeanlagen hinreichende Erweiterungsmöglichkeit für die Vermehrung und Verlängerung der Güterzug- und Verschiebegleise schafft; Herstellung eines neuen Güterschuppens bei dem Freiladebahnhof im Nordosten der Stadt Essen (Ruhr); Erweiterung der Hauptwerkstätte sowie Einrichtung einer Lehrlingswerkstätte in Oppeln; Herstellung von zwei Überholungsgleisen zwischen Roßstein- und Loreley-Tunnel auf der Strecke Caub-St. Goarshausen; Herstellung verstärkter Überbauten für die Brücke über die Leda im Zuge der Strecke Münster-Emden; Erweiterung der Gleis- und Lokomotivschuppenanlagen auf Bahnhof Posen.

Nach den Grundsätzen für die Bemessung des Extraordinariums (1,15 % des statistischen Anlagekapitals der preußischen Staatsbahnen) würde sich dessen Höhe für das Etatsjahr 1916 zu rund 145 900 000 ℳ ergeben. Dieser Gesamtausgabe stehen an Einnahmen (Beiträge Dritter sowie Erlöse aus der Veräußerung von Staatsbahngrundstücken) 3 293 000 ℳ gegenüber, so daß sich der Ausgabebetrag hierdurch auf 142 607 000 ℳ ermäßigt. Gegenüber dem vorjährigen Etat sind für 1916 an einmaligen und außerordentlichen Ausgaben 7 946 000 ℳ mehr veranschlagt. Von dem Gesamtausgabebetrag in Höhe von 145,9 Millionen Mark sind für die größeren Bauausführungen 129,7 Millionen Mark veranschlagt worden, der Rest mit 16.2 Millionen Mark entfällt auf die Zentralfonds (Vermehrung und Verbesserung der Vorkehrungen zur Verhütung von Waldbränden und Schneeverwehungen, Herstellung von elektrischen Sicherungsanlagen, Errichtung von Dienst- und Mietwohngebäuden für gering besoldete Eisenbahnbedienstete in den östlichen Grenzgebieten und Dispositionsfonds zu unvorhergesehenen Ausgaben). Zu erwähnen möchte sein, daß zur Errichtung von Dienst- und Mietwohngebäuden in den östlichen Grenzgebieten einschließlich der Gewährung unverzinslicher rückzahlbarer Darlehen zu Arbeiteransiedlungen durch das Extraordinarium der Etats für 1900 bis 1915 bisher insgesamt 14 Millionen Mark bereitgestellt worden sind.

Außer diesen einmaligen und außerordentlichen Ausgaben des Etats für 1916 ist nach den Etatserläuterungen in Aussicht genommen, für einzelne dringliche Bauten auf den bestehenden Staatsbahnen, hauptsächlich aber zur Beschaffung von Fahrzeugen zwecks Vergrößerung des Fuhrparks die erforderlichen Geldmittel in den nächsten Eisenbahnanleihegesetzentwurf einzustellen. Insgesamt werden die Aufwendungen, die für diese neuen Bedürfnisse auf den Gesetzentwurf zu verweisen sind, etwa 219 Millionen Mark (im Etat für 1915 waren es etwa 181 Millionen) betragen, vorbehaltlich der Änderungen, die sich bei den weiteren Vorbereitungen im einzelnen noch ergeben können. Von dem genannten Betrage sind allein 207,7 (i. Vorjahr 174 6) Millionen Mark für die außerordentliche Beschaffung von Fahrzeugen in Aussicht genommen. Außerdem werden durch den nächsten Eisenbahnanleihegesetzentwurf Geldmittel für die Herstellung des zweiten Gleises auf der Strecke Bremen-Hbf.-Bremen-Neustadt bis km 124,05 und auf der Strecke Volmarstein-Vorhalle (Direktionsbezirk Elberfeld) sowie des dritten und vierten Gleises der Strecke Scharnhorst-Hamm (Westf.) — weitere Kosten — angefordert.

Beschlüsse der Generalkonferenz der deutschen Eisenbahnen.

In der am 16. Dezember 1915 in Berlin abgehaltenen Generalkonferenz der deutschen Eisenbahnen wurde über die im Laufe der beiden letzten Jahre von der ständigen Tarifkommission unter Mitwirkung des Ausschusses der Verkehrsinteressenten vorberatenen Anträge, soweit sie nicht als dringlich oder äußerst dringlich schon durchgeführt sind, Beschluß gefaßt. Die Beschlüsse sind nachstehend kurz wiedergegeben:

A. Deutscher Eisenbahn-Gütertarif, Teil I A.

1. Die Ziffern 6 und 29 der Anlage II, enthaltend Verpackungsvorschriften für Fleischwaren und Zigarren, werden gestrichen. 2. Die Verpackungsvorschriften für Schwefelnatrium (Ziffern 23 und 24 der Anlage II) werden, wie folgt, gefaßt:

„23. Schwefelnatrium — kristallisiertes — wird nur in wasserdichten Behältern zur Beförderung angenommen; die Annahme als Eilstückgut ist ausgeschlossen;

24. Schwefelnatrium — rohes und konzentriertes — wird nur in dichten Blechbehältern zur Beförderung angenommen; die Annahme als Eilstückgut ist ausgeschlossen."

B. Deutscher Eisenbahn-Gütertarif, Teil I B.

1. Die Aufnahme von Eisenbahn-Gleisrückmaschinen in den Fahrzeugtarif wird abgelehnt; sie rechnen neu zu den eisernen Maschinen des Spezialtarifs I, gebraucht zu den gebrauchten Baugeräten des Spezialtarifs III. 2. Gebrauchte Steigen für Kleinvieh einschließlich Geflügel sind künftig ebenso wie gebrauchte Käfige in jedem Falle, gebrauchte Ge-

müse- und Obststeigen dagegen nur dann nach dem Emballagentarif abzufertigen, wenn sie zerlegt oder ineinandergesetzt sind oder wenn die Zwischenräume zwischen den Brettern oder Latten nicht breiter sind als diese. 3. Die Vergünstigung des § 36 der Allgemeinen Tarifvorschriften — Frachtberechnung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für 1000 kg nach den Sätzen des Spezialtarifs III für leere gebrauchte Bierfässer, Bierflaschen und Kasten (Kisten) mit leeren gebrauchten Bierflaschen sowie für leere gebrauchte Gebäckkasten, die in besonders eingerichteten Bier- oder Gebäckspezialwagen (Privatgüterwagen) zurückgehen — soll zukünftig nur gewährt werden, wenn die Privatgüterwagen von der Entladestation ohne Ablenkung durch Verfügung des Eigentümers nach der Bestimmungsstation der genannten Emballagen zurückgehen; weiter wird diese Vergünstigung auf Körbe mit gebrauchten leeren Bierflaschen ausgedehnt. 4. In das Verzeichnis II (zuschlagfrei in bedeckten Wagen zu befördernde Güter) werden eingereiht: a) Gemahlenes Glas (Glasmehl, Glasstaub), b) Schwefelnatrium, c) Steinholzplatten und Steinholzkörper, wie im Spezialtarif II und III genannt, d) Steinkohlenstaub, Koksstaub, gemahlener Koks sowie gemahlene oder pulverisierte Holzkohle, sämtlich verpackt; die Gewährung der gleichen Vergünstigung für gemahlene Dinassteine, hölzerne Haus- und Küchengeräte, leere neue Kisten sowie für Schaufelstiele wird dagegen abgelehnt. 5. Haus- und Küchengeräte aus Holz und Verbandwatte im Falle der Ausfuhr werden zur Beförderung in großräumigen bedeckten Wagen (Verzeichnis III) zugelassen; nicht zugestanden wird diese Vergünstigung jedoch für Holzspulen. 6. Schamotteretorten werden in das Verzeichnis IV (zur Beförderung in großräumigen offenen Wagen zugelassene Güter) aufgenommen. 7. Zur Beförderung von geölten Hochseeheringsnetzen dürfen Privatgüterwagen (auch großräumige) eingestellt werden. 8. Akkumulatorenplatten werden in den Stückgutspezialtarif aufgenommen. 9. In den Spezialtarif I werden eingereiht: Chromformiat (im Falle der Ausfuhr Spezialtarif III), lösliche Stärke (Stelle „Stärke"), Trillo (Stelle „Gerbstoffe") sowie Walzen von Eisen oder Stahl, mit Gummi, Papier, Filz oder Webstoffen überzogen, gebrauchte, unbrauchbare; der letztgenannte Artikel wird gleichzeitig dem Stückgutspezialtarif zugewiesen. 10. Die Stelle „Schiefertafeln" im Spezialtarif I, Stückgutspezialtarif und Verzeichnis II wird, wie folgt, erweitert: „Schiefertafeln (Schreibtafeln), auch Wand- oder Gestelltafeln, Schiefergriffel (Schieferstifte) und Steinmärbel." 11. Die Aufnahme von „Bäckereiabfällen (aus Kehrmehl und Brot- oder Teigresten), getrocknet und gemahlen, zu Futterzwecken" in den Spezialtarif I und das Verzeichnis II wird abgelehnt. 12. In den Spezialtarif II werden versetzt: Bottiche und Fässer, hölzerne mit eisernen Reifen, zerlegte, im Falle der Ausfuhr, Kieselfluornatrium und Mischungen von Kieselfluornatrium mit Feldspat, Flußspat oder Soda sowie Tapeten und Tapetenborten aller Art aus Papier im Falle der Ausfuhr; den Tapeten und Tapetenborten wird gleichzeitig die zuschlagfreie bedeckte Beförderung zugestanden. 13. Die Stelle „Kryolith" des Spezialtarifs II wird, wie folgt, ergänzt: „Kryolith, auch gemahlen und Mischungen von Kryolith mit Kieselfluornatrium, Tonerde oder Soda".

14. Die Frachtberechnung für Röhren aus Eisen oder Stahl, röhrenförmige Teile maschineller Anlagen, Tafelroste und einige andere Eisenwaren wird neu geregelt. Die wichtigeren Änderungen sind folgende:

a) Die Ziffer 6 (Röhren) der Stelle „Eisen und Stahl" des Spezialtarifs II erhält zukünftig folgende Fassung:

Röhren, einschließlich der zu ihrer Zusammensetzung notwendigen, zugleich mit ihnen verladenen, nicht mit ihnen verbundenen eisernen Verbindungs-, Befestigungs- und Verankerungsteile.

Als Röhren dieser Ziffer gelten nur gerade oder gebogene, an beiden Enden offene Röhren (Rohre), gegossen, gewalzt, gezogen, aus Blechen zusammengebogen, zusammengebogene auch verschraubt, genietet, geschweißt, gelötet, gefalzt, sämtlich auch jutiert oder lackiert, außen mit Verstärkungsringen oder -ringteilen versehen, an den Verbindungsstellen abgedreht, mit Gewinden, Schrauben- oder Nietlöchern; ferner auch mit daran befestigten Bunden, Flanschen und Flanschenringen, Muffen, Stutzen; sonst nicht bearbeitet und nicht mit Abschlußstücken, Inneneinrichtungen, Ventilen, Druckreglern, Reguliervorrichtungen und dergleichen versehen.

b) Röhren anderer Art oder mit besonderen Einrichtungen oder weiterbearbeitete Röhren sind durch die vorstehende Fassung vom Spezialtarif II ausgeschlossen. Bestimmte derartige Röhren, denen dieser Tarif aus wirtschaftlichen Gründen erhalten bleiben soll, werden in einer neuen Ziffer 7 genannt. Es sind dies:

Spülversatzrohre, auch mit Einlage aus anderen Stoffen als Eisen oder Stahl; Rippenröhren; Wellrohre; Abzweig- und Verteilungsrohre (jedoch nicht Fittings), auch jutiert; Fieldkesselröhren; Saug-, Brunnen-, Filter- und Berieselungsröhren; Hochofengasrohre, auch mit Explosionsklappen, Reinigungsverschlüssen und Schauöffnungen; Kanalisationsabflußröhren, auch mit Reinigungsverschlüssen; Economisers mit gußeisernen Röhren, ohne Rußschaber und Ventile; Radiatoren ohne Ventile; alle einschließlich der zu ihrer Zusammensetzung notwendigen, zugleich mit ihnen verladenen, nicht mit ihnen verbundenen eisernen Verbindungs-, Befestigungs- und Verankerungsteile.

c) Eine Tarifanmerkung zu den neuen Ziffern 6 und 7 besagt: Als Verbindungs-, Befestigungs- und Verankerungsteile gelten z. B. Verankerungsringe, Fittings, Flanschen, Muffen, Nippel, Schrauben, Bolzen, Stopfen und Kappen, nicht aber zur betriebsfertigen Verlegung und Aufstellung von Röhren gehörige Einrichtungen, z. B. Ventile, Hähne, Drosselklappen, Dehnungsstopfbüchsen, Reguliervorrichtungen, Entlüftungsklappen, Druckregler, Teil- und Entlüftungskasten, Schlamm- und Sinkkasten, Wassertöpfe, Auflagerrollen, Laufringe.

d) Economisers mit schmiedeeisernen Röhren, ferner solche mit Rußschabern und Ventilen, Rippenrohrkörper, Dampfüberhitzer, Rohrschlangen mit Versteifungen, röhrenförmige Teile maschineller Anlagen, Kalanderwalzen, Trockenzylinder und andere Hohlkörper werden durch diese Regelung ausdrücklich dem Spezialtarif I zugewiesen. Damit die letztgenannten Artikel nicht als Walzen oder Zylinder bezeichnet werden und so den Spezialtarif II erlangen, werden diese Stellen klarer gefaßt. Die Stelle „Zylinder" (Ziffer 12 der Stelle „Eisen und Stahl" des Spezialtarifs II) lautet künftig „Kolbenzylinder ohne Kolben", die Ziffer 13 (Walzen) „Walzen, massiv, auch mit eingesetzten Zapfen" usw. wie jetzt.

Außer dieser Hauptfrage werden noch einige andere Fragen der Eisentarifierung geregelt.

e) Als eiserne Säulen und Masten des Spezialtarifs II gelten in Zukunft nur solche von mindestens 100 kg Einzelgewicht; hierdurch werden die kleinen gußeisernen Säulen (Geländer-, Treppensäulen usw.) in den Spezialtarif I verwiesen.

f) Die Ziffer 3 („Platten und Bleche") der Stelle „Eisen und Stahl" des Spezialtarifs II wird geändert in: „Bleche und Platten, gewalzt, nicht bearbeitet usw. wie jetzt; diejenigen gegossenen Platten, denen der Spezialarif II weiter gewährt werden soll, werden in einer neuen Ziffer 4 genannt. Dies sind: Belagplatten, auch mit Löchern oder Schlitzen und Kochherdplatten, ungeschliffen, ohne Ringe.

g) Die Stelle „Roststäbe" (Ziffer 15 der Stelle „Eisen und Stahl" des Spezialtarifs II) erhält folgende erläuternde Anmerkung: „Unter Roststäben sind stabförmige Rostteile für Feuerungsanlagen, auch in Gruppen von höchstens drei parallel liegenden Stäben, zu verstehen."

h) Die Ziffer 32 des Verzeichnisses II (zuschlagfrei in bedeckten Wagen zu beförderndes Eisen des Spezialtarifs II) wird dahin klargestellt, daß als „blank bearbeitetes Eisen" hier nur kalt gezogenes oder kalt gewalztes, als „gebündeltes Eisen" nur Stab- und Formeisen in Bunden in Betracht kommt.

i) Als neue Ziffer 6 wird im Spezialtarif III (Stelle „Eisen und Stahl") aufgeführt: „6. Stückbleche von mehr als 2 mm Stärke, aus denen sich rechtwinklige Bleche von 70.140 cm nicht schneiden lassen. Stückbleche sind Blechstücke von durchweg nicht übereinstimmender Größe, die sich aus dem Überschuß der Walztafeln beim Herausschneiden der Bleche ergeben. Befinden sich bei einer Sendung Stückbleche von mehr als 2 mm Stärke einzelne Stücke, die in der Größe übereinstimmen, so wird gleichwohl die ganze Sendung zum Spezialtarif III berechnet. — Maßbleche unter 70.140 cm, Ausschußbleche und Bleche bis zu 2 mm Stärke gehören nicht zum Spezialtarif III": als Folge dieser Regelung werden in Ziffer 3 ebenda (Eisen- und Stahlabfälle) die Worte: „Abfallstücke von Platten und Bleche, aus denen sich rechtwinklige Bleche von 70.140 cm nicht mehr schneiden lassen" ersetzt durch „Blechschrott".

k) Schließlich wird das Verzeichnis der Beispiele der Eisen- und Stahlwaren vielfach ergänzt und geändert.

15. Dem Spezialtarif III werden zugewiesen: Dolomitteermischung, Eisenvitriol-Braunkohlenstaub, Gemenge von gemeinsam getrockneten Köpfen, Blättern und Schnitzeln von Rüben (dieser Artikel wird gleichzeitig auch in den Stückgutspezialtarif versetzt), Fettschlamm aus Kläranlagen, Melasse aus der Herstellung von Milchzucker, Naphtolpech (Stelle „Pech"), Lindenrinde (Stelle Rinde") und Rübensamenspreu (Stelle „Spreu"). 16. Die Stelle „Rückstände der Rübensamenreinigung" wird dahin klargestellt, daß hierunter Gemenge von Fruchtknäulen mit Blatt- oder Stengelresten, ferner auch Rübensamen, sämtlich zerkleinert, fallen. 17. Die Aufnahme von entölten Wachholderbeeren in den Spezialtarif III, das Verzeichnis II und den Stückgutspezialtarif wird abgelehnt. 18. Schorn-

steinteile und Kabelkästen aus Beton werden in die Stelle „Betonwaren“ des Spezialtarifs III neu aufgenommen; zugleich werden sämtliche Betonwaren, die bisher diesen Tarif genossen haben wie bei der Stelle „Tonwaren“ des Spezialtarifs III, namentlich aufgezählt. 19. Die Stelle „Abfälle und Horn“ des Spezialtarifs III erhält folgende erläuternde Fassung: „Hornabfälle (Abschnitte und Stücke, auch Abfallspitzen); fehlerhafte Hornplatten und fehlerhafte Hornhohlungen gehören zur allgemeinen Wagenladungsklasse.“ 20. Zur Stelle „Asphaltstein usw.“ des Spezialtarifs III wird folgende Anmerkung aufgenommen: „Gemische aus Asphalt, Stearinpech oder Petroleumpech mit Kautschuk oder Schwerbenzin gehören zur allgemeinen Wagenladungsklasse.“ 21. Die Frage, ob eine Tarifänderung zur Unterstützung der inländischen Kistenfabriken geboten und angängig sei

a) durch Streichung der Ziffer 3 der Stelle „Holz“ des Spezialtarifs III,
b) durch Ausschluß der Kistenteile vom Spezialtarif III,
c) durch Verweisung der bearbeiteten Brettchen und Kistenteile in den Spezialtarif II oder in die Stelle „Holzwaren“ des Spezialtarifs II oder III,
d) bei Belassung der unter a genannten Ziffer durch Aufnahme von Kistenbrettern oder von weichem Abfallholz oder Schnittholz bis zu 2,8 m Länge und 25 mm Stärke in den Spezialtarif III,

wird verneint.

22. Der Ziffer 1 der Stelle „Holz“ des Spezialtarifs III wird nachstehende Anmerkung angefügt: „Die Anwendung des Spezialtarifs III wird dadurch nicht ausgeschlossen, daß sich bei einer Sendung einzelne Stücke bis zu 2,6 m Länge befinden.“

23. Schließlich wird der Abschnitt VIII des Nebengebührentarifs (Gebühren für die Erfüllung der Zoll-, Steuer- und Polizeivorschriften) neu geregelt. Die wichtigeren Änderungen sind:

I. Die jetzige Anmerkung zum Abschnitt B. „Abfertigungsgebühr“ erhält folgende Fassung:

„Für die zollamtliche Abfertigung wird diese Gebühr berechnet:

1. auf den Grenzzollstationen:
   a) beim Grenzeingang für jede Frachtbriefsendung, gleichviel ob die Sendung an der Grenze verzollt, freigeschrieben oder mit Begleitschein oder Begleitzettel oder im Ansageverfahren an ein anderes Erledigungsamt überwiesen wird,
   b) beim Grenzausgang für Güter, deren Ausfuhr nachzuweisen ist oder die einer zoll- oder steueramtlichen Behandlung unterworfen sind;

außerdem

2. auf Binnenstationen:
   a) auf einer Unterwegsstation oder auf einer über die Frachtbriefbestimmungsstation hinaus liegenden Station, wenn der Absender die zollamtliche Abfertigung auf einer solchen Station vorgeschrieben hat;
   b) auf der Frachtbriefbestimmungsstation, wenn die Eisenbahn die zollamtliche Schlußabfertigung betreibt.
3. Bei den im Ansageverfahren abgefertigten Zügen (s. Ziffer 1 a) kann die Berechnung der Gebühr auch der Station überlassen werden, auf der die weitere zollamtliche Abfertigung der Züge erfolgt.“

II. An die Stelle des jetzigen Abschnitts C „Vorführen der Güter“ treten die nachstehenden Abschnitte C und D:

„C. Vorführen der Güter.

Vorführen von	Betrag ℳ
1. Stückgut, für je — auch nur angefangene — 100 kg bei Vorführung im Wagen für die Frachtbriefsendung höchstens	—,05 —,50
2. Wagenladungen, für den Wagen	—,50

Muß das Gut auf Landfuhrwerk nach der Zollstelle übergeführt werden, so wird außerdem das von der Eisenbahn ausgelegte Rollgeld erhoben (§ 68 (2) EVO.).

Anmerkung: Diese Gebühren werden jedesmal erhoben, wenn das Gut zu einer zoll- oder steueramtlichen Beschau gestellt wird.

D. Laden und Verwägen der Güter.

	Betrag ℳ
1. Aus- oder Einladen, für je — auch nur angefangene — 100 kg	—,05
2. Ausladen oder Einladen von Getreide, Hülsenfrüchten, Kleie, Malz und Ölsaaten in loser Schüttung für 100 kg	—,06

Wegen der Stellung der Säcke siehe auch Anlage II Ziffer 10 des Teils I A.

3. Krangeld wie unter IV, Ziffer 2 (1) und (3) des Nebengebührentarifs.	
4. Verwägen auf der gewöhnlichen Wage, für Stückgut und für die einzelnen Frachtstücke von Wagenladungen, für je — auch nur angefangene — 100 kg	—,05
5. Verwägen auf der Gleiswage:	
a) für den beladenen Wagen	1,—
b) für den leeren Wagen auf Antrag des Absenders oder Empfängers oder auf Verlangen der Zollbehörde, wenn dabei kein von der Eisenbahn zu vertretendes Mindergewicht festgestellt wird	1,—

Anmerkung: Diese Gebühren werden erhoben, wenn die Güter zum Zwecke einer zoll- oder steueramtlichen Abfertigung oder Weiterabfertigung aus- oder eingeladen oder verwogen werden.

Wenn sie ausgeladen und sodann wieder eingeladen werden, ist die Gebühr getrennt für das Aus- und für das Einladen zu berechnen. Für Stückgut auf der Frachtbriefbestimmungsstation oder auf der Versandstation wird die Gebühr zu 1 nicht berechnet. Wird zum Zwecke der zoll- oder steueramtlichen Abfertigung oder Weiterabfertigung nur ein Teil einer Sendung aus- oder eingeladen, aus- und eingeladen oder verwogen, so werden die Gebühren unter 1—5 nur für die behandelte Menge des Gutes berechnet.“

III. Im Abschnitt „Arbeitsleistungen bei der Revision“ (künftig „Beschau“) wird eine Sortiergebühr“ neu eingeführt. Diese beträgt

	ℳ
für das Sortieren (Ausbreiten gebündelter Waren, Zusammenstellen zerlegter Stücke, Ausscheiden v. Frachtstücken nach Zolltarifstellen oder Zollsätzen u. dgl.) für je — auch nur angefangene — 100 kg	—,03

24. An die ständige Tarifkommission zur erneuten Beratung zurückverwiesen werden folgende Anträge: a) Neuregelung der Bestimmungen betreffend die Erhebung des 10%igen Gewichtszuschlags für bedeckte Beförderung und der Deckenmiete, b) Einreihung von leicht verderblichem Käse in den Eilgutspezialtarif. c) Versetzung von Radiatoren in den Spezialtarif I und d) Regelung der Frachtberechnung für Klärmittelmischungen.

(Schluß folgt.)

Nachrichten.

Deutschland.

— **Aus den Verhandlungen des preußischen Landeseisenbahnrats.** Wir behalten uns eine nähere Mitteilung aus diesen Verhandlungen vor und geben für heute nur die übersichtliche Darlegung über die Gestaltung der Verkehrsverhältnisse und über die zur Bewältigung des Verkehrs getroffenen Maßnahmen wieder, die in der Sitzung des Landeseisenbahnrats vom 10. Dezember v. J. am Schlusse, außerhalb der Tagesordnung, der Vortragende Rat im Ministerium der öffentlichen Arbeiten Geh. Oberregierungsrat v. Schaewen gegeben hat. Er führte folgendes aus:

Wenn schon in Friedenszeiten der Herbst durch die Anhäufung des Verkehrs an die Leistung der Eisenbahn erhöhte Anforderungen stelle und die Bewältigung des Verkehrs nicht selten mit Schwierigkeiten verknüpft sei, so hätten sich diese Schwierigkeiten naturgemäß jetzt im Kriege noch bedeutend verstärkt durch die militärische Inanspruchnahme der Eisenbahnen, von deren Darlegung im einzelnen hier abgesehen werden müsse. Hierzu komme aber eine außerordentliche Verlangsamung des Wagenumlaufs. Während der durchschnittliche Umlauf bei einem bedeckten Güterwagen 2¾ Tage, bei einem offenen Güterwagen 3¼ Tage betrage, stelle er sich jetzt auf 4½ bis 4¾ Tage. Die Gründe hierfür seien verschieden. Aus der Höhe der Frachteinnahmen ergebe sich, daß der Verkehr gegen die Friedenszeit nicht wesentlich zurückgeblieben sei. Bestätigt werde dies durch die Leistungen der Wagen an Achskilometern. Die Achskilometer seien gestiegen, ein Beweis, daß die Transporte jetzt längere Wege zurückzulegen hätten. Die Beanspruchung der Eisenbahnen auf weitere Strecken erhelle auch aus der Tatsache, daß jetzt Erze, Kohlen und viele andere Güter auf weiten Eisenbahnstrecken zu fahren seien, die früher auf dem Seewege befördert worden seien. Zur Verlangsamung des Wagenumlaufs trage aber auch der Mangel an Arbeitern und Gespannen für die Abfuhr bei. Berücksichtige man diese Verschlechterung des Wagenumlaufs von durchschnittlich 50% und ferner den Umstand, daß eine große Zahl von Wagen dem Herbstverkehr durch

die Heeresverwaltung dauernd entzogen sei und zum Teil sich in den besetzten feindlichen Gebieten befinde, so leuchte ohne weiteres ein, daß sich die Eisenbahn zunächst darauf beschränken müsse, den dringendsten Bedürfnissen Rechnung zu tragen. Um dies zu erreichen, sei angeordnet worden, daß bei der Verteilung der Wagen von jedem Schematismus abzusehen und das wirtschaftliche Bedürfnis voranzustellen sei. Die in dieser Beziehung für die Kartoffelversorgung getroffenen Maßnahmen seien an anderer Stelle schon erwähnt worden. Nun sei in letzter Zeit namentlich im Ruhrrevier über schlechte Wagengestellung geklagt worden. Zuzugeben sei eine Mindergestellung gegen das Vorjahr; dabei sei zu berücksichtigen, daß der oberschlesische Versand im November und Dezember 1914 ganz erheblich beeinträchtigt gewesen sei und teilweise fast geruht habe. In diesem Jahre sei der oberschlesische Industriebezirk anteilig mit Wagen zu versorgen gewesen. Darunter habe natürlich die Versorgung der andern Kohlengebiete, des Ruhrbezirks, und mehr noch die des mittleren Braunkohlenreviers, zu leiden gehabt. Der Staatseisenbahnverwaltung verbleibe bei unzulänglichen Wagenbeständen die schwierige Aufgabe einer möglichst gerechten Verteilung der verfügbaren Wagen. Zu berücksichtigen seien dabei auch die Anforderungen des Rübenverkehrs. Die Anbaufläche für Rüben habe zwar nur 68 % des Vorjahres betragen. Aber es sei zu berücksichtigen, daß die Rüben sehr feucht hätten hereingebracht werden müssen, so daß die Schmutzprozente sehr erheblich seien. Der Wagenpark der Eisenbahnen sei daher stärker in Anspruch genommen worden. In letzter Zeit begännen die Wagengestellungen für Rüben zurückzugehen, wodurch der Wagenpark mehr und mehr für den Kohlenverkehr frei werde. Nach den eingegangenen Meldungen seien für Kohlen und Koks gestern (9. Dezember) an der Ruhr 22 400 Wagen, in Oberschlesien 11 800 Wagen gestellt worden, dementsprechend seien die Ausfälle gesunken. Jedenfalls sei festzustellen, daß die Schwierigkeiten der Wagengestellung in der Abnahme begriffen seien und zu erwarten, daß bereits im Januar den Anforderungen in erhöhtem Maße werde entsprochen werden können.

Es frage sich nun, was die Staatseisenbahnverwaltung getan habe, um die Leistungsfähigkeit der Eisenbahn zu erhöhen. Als besonders fühlbar habe sich der Mangel an gedeckten Wagen gezeigt. Um diesem Mangel zu steuern, sei eine größere Anzahl offener Wagen, rund 11 000 Stück, in gedeckte umgebaut worden. Der Erfolg habe sich im Herbst darin gezeigt, daß täglich 4 bis 5000 gedeckte Wagen mehr gestellt wurden. Außerdem seien soviel Wagendecken beschafft worden, als bei den knappen Beständen an Rohstoffen zu einigermaßen vertretbaren Preisen zu erhalten gewesen seien. Im letzten Herbst hätten dementsprechend 8000 Decken mehr zur Verfügung gestanden als im Vorjahr. Als wichtigste Maßregel komme jedoch die Neubeschaffung von Wagen und Lokomotiven in Betracht. Für das Jahr 1915 seien in Bestellung gegeben 1502 Lokomotiven, rund 26 000 Güterwagen, 2363 Personen- und 418 Gepäckwagen. Daß die Staatseisenbahnverwaltung damit bis an die Grenze des im Kriege Erreichbaren gegangen sei, erhelle daraus, daß am 1. Oktober die Lieferung von 209 Lokomotiven und von 5503 Güterwagen im Rückstande gewesen sei. Um die Leistung nach Möglichkeit zu steigern, sei das Eisenbahn-Zentralamt beauftragt worden, durch Umfrage bei den Lokomotiv- und Wagenbauanstalten festzustellen, ob noch weitere Lieferungen bis zum 31. März k. J. übernommen werden könnten. Für das kommende Rechnungsjahr sei vorbehaltlich der Zustimmung der beteiligten Instanzen eine noch stärkere Vermehrung, nämlich die Beschaffung von rund 1600 Lokomotiven, 1700 Personen- 400 Gepäck- und 30 800 Güterwagen beabsichtigt.

Die Staatseisenbahnverwaltung glaube hiermit, soweit als möglich für die Bewältigung des Verkehrs Vorsorge getroffen zu haben, auch in der Voraussicht, daß die an die Eisenbahnen nach dem Kriege herantretenden Anforderungen das gewöhnliche Maß überschreiten werden und es erforderlich sei, schon jetzt Vorbereitungen für diesen Fall zu treffen.

— **Befreiung der aus dem Militärdienst entlassenen Mannschaften von der Krankenversicherungspflicht.** Der preußische Eisenbahnminister hat einen obigen Gegenstand behandelnden Erlaß des Ministers für Handel und Gewerbe den Königlichen Eisenbahndirektionen zur gleichmäßigen Beachtung und entsprechenden Benachrichtigung des Vorstandes der für die einzelnen Bezirke errichteten Allgemeinen Betriebskrankenkassen zugehen lassen. Dieser an die Regierungspräsidenten und den Oberpräsidenten in Potsdam gerichtete Erlaß lautet wie folgt: Wie mir berichtet wird, ist in den letzten Monaten häufiger beobachtet worden, daß aus dem Militärdienst mit oder ohne Versorgung entlassene Mannschaften, insbesondere Kriegsbeschädigte, in industriellen Betrieben nur dann Arbeit erhalten, wenn sie sich auf Grund des § 173 der Reichsversicherungsordnung von der Versicherungspflicht befreien lassen. Ein solches Verfahren, das große Härten hervorrufen muß und scharf zu mißbilligen ist, widerspricht den Vorschriften des § 173 a. a. O., wonach auf Antrag lediglich befreit werden kann, wer „auf die Dauer nur zu einem geringen Teile arbeitsfähig ist". Um solchen Mißbräuchen zu begegnen, ist es erforderlich, daß die Kassenvorstände Befreiungsanträge nur dann genehmigen, wenn festgestellt worden ist, ob die Antragsteller tatsächlich nur zu einem geringen Teile arbeitsfähig sind und dieser Zustand als dauernd angesehen werden muß. Ich ersuche Sie, die Versicherungsämter, zugleich unter Hinweis auf § 175 Abs. 2 a. a. O., anzuhalten, daß sie den Kassenvorständen nahelegen, bei Entscheidungen über Befreiungsanträge hiernach zu verfahren.

— **Die Abonnements auf die Niederschriften der ständigen Tarifkommission der deutschen Eisenbahnen für das Jahr 1916** sind bei dem Verkehrsbureau der Königlichen Eisenbahndirektion Berlin, nicht bei dieser selbst, bis spätestens den 15. Februar d. J. anzumelden. Später eingehende Anmeldungen können nicht berücksichtigt werden. Bis zum vorgenannten Zeitpunkt würde auch der Abonnementsbetrag von 10 ℳ an die Hauptkasse der Königlichen Eisenbahndirektion in Berlin, W. 35, Schöneberger Ufer 1—4, zu zahlen sein. Die Zahlung kann geleistet werden: 1. an jede Reichsbankstelle auf das Girokonto der Königlichen Eisenbahnhauptkasse Berlin unter gleichzeitiger Benachrichtigung der letzteren; 2. an jedes Postamt durch Zahlkarte auf das Postscheckkonto Berlin Nr. 2909 unter Hinzurechnung der Gebühren laut Postscheckordnung; 3. an die vorstehend genannte Eisenbahnhauptkasse a) durch die Post porto- und bestellgeldfrei, b) bar im Kassenraum während der Kassenstunden. In der Benachrichtigung zu 1. sowie in dem Begleitschreiben oder auf dem Abschnitt der Zahlkarte zu 2. oder dem Postanweisungsabschnitt zu 3 a) ist zur Vermeidung von Rückfragen genau anzugeben: Name und Wohnort des Einzahlers, der Grund der Zahlung, die Bezeichnung des Absenders.

— **Anwendung der sogenannten Kriegsausnahmetarife.** Zur Beseitigung von Ungleichheiten in der Anwendung der Kriegsausnahmetarife hatten die Ältesten der Kaufmannschaft von Berlin bei der Eisenbahnbehörde beantragt, diese Ausnahmetarife auch beim Fehlen der Angabe „zur Verwendung im Inlande" allgemein im Erstattungswege zu gewähren, wenn die Erstattung innerhalb einer gleichmäßig zu bemessenden Frist nach Ankunft der Sendung nachgesucht wird und der Empfänger den Verbrauch usw. im Inlande glaubhaft macht. Dem Ersuchen der Ältesten ist nunmehr durch Ausgabe eines gemeinsamen Nachtrages zu den betreffenden Ausnahmetarifen entsprochen worden.

— **Beratungen über Verkehrsangelegenheiten.** Aus Leipzig wird gemeldet, daß dort am 18. und 19. d. M. vertrauliche Besprechungen stattgefunden haben, die sich mit der Möglichkeit einer gemeinsamen Vorarbeit auf dem Gebiete der Verkehrsförderung, der Ausgestaltung und Verbesserung des Eisenbahn- und Grenzverkehrs, der Aufenthalte usw. beschäftigten. An den eingehenden Beratungen unter dem Vorsitz des Präsidenten des Bundes Deutscher Verkehrsvereine Gontard in Leipzig nahmen die Vertreter verkehrfördernder Körperschaften von Deutschland und Österreich-Ungarn teil. Ferner waren anwesend die Vertreter der Eisenbahnministerien der verbündeten Länder. Die Verhandlungen haben zu einer Einigung über die Richtlinien, die als Grundlage für das allseitig als notwendig erachtete Zusammenarbeiten dienen sollen, geführt. Das Ergebnis wurde an einen Ausschuß, bestehend aus Vertretern der drei verbündeten Länder, überwiesen und die vorbereitenden Arbeiten dem Bund Deutscher Verkehrsvereine in Leipzig übertragen.

— **Kriegsauszeichnungen.** Das Eiserne Kreuz II. Klasse erhielten: a) bei der preußisch-hessischen Eisenbahngemeinschaft: der Regierungs- und Baurat Großjohann in Nienburg (Weser), der Regierungsrat Dr. jur. Niepage in Breslau sowie die Regierungsbaumeister Achard in Jena und Stern in Cöln; b) bei der sächsischen Staatseisenbahnverwaltung: der Bauamtmann Zimmer in Pirna.

Österreich.

— **Ein neuer Generalinspektor der österreichischen Eisenbahnen.** Der Hofrat der Generalinspektion der österreichischen Eisenbahnen Karl Wurth wurde zum Generalinspektor der österreichischen Eisenbahnen ernannt. Damit erhält die Generalinspektion wieder eine selbständige Leitung. In den letzten Jahren war die Generalinspektion bekanntlich mit der Verkehrssektion des Eisenbahnministeriums vereinigt und an ihrer Spitze stand Sektionschef Rother. Nach dem Tode des letzteren ist nun wieder eine Teilung dieser beiden Agenden eingetreten. An die Spitze der Generalinspektion der österreichischen Eisenbahnen wird der bisherige Stellvertreter des Generalinspektors, Hofrat Wurth, gestellt, während die Verkehrssektion des Eisenbahnministeriums noch unbesetzt bleibt.

Generalinspektor Wurth ist ein gebürtiger Wiener. Nach Beendigung seiner Studien an der Technischen Hochschule in Wien ist er in den Eisenbahndienst getreten und war bei der ehemaligen Direktion für die Staatseisenbahnbauten, und zwar beim Bau des Arlbergtunnels und bei Ausführung mehrerer Brückenbauten, tätig. Er wurde dann 1885 zur Generaldirektion der österreichischen Staatsbahnen und im Jahre 1891 zur Generalinspektion der österreichischen Eisenbahnen übernommen, welcher Behörde er seither ununterbrochen angehörte. In selbständiger Stellung führte er längere Zeit das Bureau für Hochbauten und Brücken- und Bergbau und andere besondere Angelegenheiten, wozu später auch die Geschäfte des Bahnerhaltungs- und Bahnaufsichtsdienstes traten. Gleichzeitig wurde der mit dem Titel eines Regierungsrates bekleidete Oberinspektionsrat Gabriel Sokolovic, der bei der Generalinspektion an der Spitze der Abteilung für den Verkehrs- und kommerziellen Dienst stand, zum Hofrat der Generalinspektion ernannt.

— **Die Kohlennot der Wiener Gaswerke behoben.** Amtlich wurde verlautbart: In der Zeit vom 15. bis einschließlich 31. Dezember 1915 wurden in Erdbergerlände und Leopoldau für die städtischen Gaswerke insgesamt 2195 Wagen mit 38 276 Tonnen Kohle eingebracht, das ist mit Rücksicht auf die vierzehn Fördertage dieses Halbmonats im Durchschnitt 2734 t täglich. Diese Zufuhr entspricht, abgesehen von einem unbedeutenden Ausfall, der infolge der nicht zu vermeidenden Unregelmäßigkeiten in der Verladung und Zuführung sich ergeben hat, vollständig dem von der Gemeinde als erforderlich bezeichneten Einlauf. Da die vom Eisenbahnministerium im Einvernehmen mit dem Kriegsministerium und dem Ministerium für öffentliche Arbeiten getroffenen Verfügungen auch für die Folge eine entsprechende Einlieferung verbürgen, können die von der Gemeinde anfangs Dezember ausgesprochenen Befürchtungen hinsichtlich der Gasversorgung Wiens nunmehr als beseitigt gelten.

— **Ehrentafeln für Bedienstete der österreichischen Staatseisenbahnverwaltung.** Dem Amtsblatt des Eisenbahnministeriums vom 27. November 1915 waren zum vierten Male Ehrentafeln der ausgezeichneten und gefallenen Bediensteten der österreichischen Staatseisenbahnverwaltung beigefügt. (Bezüglich der früheren Ehrentafeln siehe die Nr. 24, 47 und 95 d. Ztg., Jahrg. 1915.) Den letzten Ehrentafeln entnehmen wir folgendes*):

1. Es wurden für militärische Verdienste ausgezeichnet:

a) durch Verleihung des Offizierskreuzes des Franz Joseph-Ordens mit dem Bande des Militärverdienstkreuzes: Titular-Oberbaurat Eduard Lury und Baurat Karl Schäffer; b) durch Verleihung des Ritterkreuzes des Franz Joseph-Ordens am Bande des Militärverdienstkreuzes: der Oberinspektor Guido Czermak sowie die Inspektoren Stanislaus Gutkowski, Ludwig Malinowski und Hans Siegmund der General-Inspektion der österreichischen Eisenbahnen, ferner der Baurat Adolf Kreysa, die Oberstaatsbahnräte Emil Eizinger und Alfred Saller, der Oberinspektor Franz Stamper, die Staatsbahnräte Salomon Allerhand, Adolf Müller und Wilhelm Sperro, die Inspektoren Bernhard Hatzel, Karl Hoffmann, Emil Kropf und Karl Langer, der Titular-Inspektor Johann Fritsch und der Oberrevident Edmund Dworak; c) durch Verleihung des Militärverdienstkreuzes III. Klasse mit der Kriegsdekoration: der Inspektor der Generalinspektion der österr. Eisenbahnen Albert Cermak, der Bahnkommissär Franz Timmel, die Assistenten Josef Gotschy, Viktor Karásek, Anton Maier und Johann Miksche; d) durch Bekanntgabe der Allerhöchsten belobenden Anerkennung (Signum laudis): der Ministerialkonzipist Dr. Karl Wenzl, die Oberingenieure Karl Klein und Bruno Simmert, die Bahnkommissäre Dr. Rudolf Lierg und Johann Pecival, der Baukommissär Karl Kalfus, der Maschinenadjunkt Josef Kudrna, der Oberrevident Otto Gall, die Revidenten Bertold Fink und Josef Schulhof, die Adjunkten Erwin Dabsch, Karl Flossmann, Karl Haag, Karl Hanreich, Ferdinand Klotzberg, Franz Riederer, Johann Schmidt, Ludwig Schwab und Julius Ritter von Sporschill, die Assistenten Ernst Baudisch, Rudolf Dietl, Richard Eichberger, Anton Janko, Karl Leiß, Franz Martin, Karl Mikš, Friedrich Richter, Karl Tomasy, Friedrich Wenisch und Josef Zižka, der Rechnungsoffizial Julius Geissler, die Beamtenaspiranten Oskar Fischer und Hubert Gottsmathz; e) durch Verleihung des Goldenen Verdienstkreuzes mit der Krone am Bande der Tapferkeitsmedaille: der Titular-Bahnoberkommissär Dr. Josef Tuttnauer, der Bahnkommissär Dr. Ernst Altenberger, die Oberrevidenten Emmerich Angerer, Anton Bělohlávek, Eduard Danzer, Thaddäus Ritter von Dobrzyński, Thaddäus Janik, Fritz Krumpholz, Friedrich Lichtenberger, Franz Nikel Josef Plank, Franz Taborsky v. Hirschenfeld und Anton Wierzejski, der Titular-Oberrevident Georg Iro und der Kanzleioffizial Karl Vrablik; f) durch Verleihung der Silbernen Tapferkeitsmedaille I. Klasse: die Assistenten Josef Jiša und Felix Wildling; g) durch Verleihung der Silbernen Tapferkeitsmedaille II. Klasse: der Assistent Anton Sládek sowie die Beamtenaspiranten Wilhelm Carda und Eduard Kříž.

Besonders hervorzuheben wäre schließlich der Arbeiter Johann Mück des Wiener Ostbahnhofes, der sowohl die Goldene Tapferkeitsmedaille als auch die Silberne Tapferkeitsmedaille I. und II. Klasse erhielt.

2. Den Heldentod fürs Vaterland haben erlitten: der Oberingenieur Dr. Ludwig Barták, der Staatsbahnrat Dr. Johann Ritter v. Jarsch, der Bahnkonzipist Dr. Friedrich Rossmann, der Maschinenassistent Rudolf Höhlmüller, die Assistenten Franz Danek, Josef Mathies und Hubert Novak, die Beamtenaspiranten Franz Bittner und Ladislaus Zebracki.

*) Einen großen Teil der in den vorliegenden Ehrentafeln enthaltenen Auszeichnungen haben wir bereits in Nr. 81, S. 977, Jahrg. 1915, gebracht.

Ungarn.

— **Der erste Balkanzug in Budapest.** Am 15. Januar, nachts 11 Uhr 53 Minuten, traf der erste Balkanzug in der Halle des Budapester Westbahnhofes ein. Von der Direktion der Königl. ung. Staatsbahnen waren zum Empfang des Zuges erschienen: Direktionspräsident Kornel v. Tolnay, dessen Stellvertreter Hofrat Direktor Sigmund v. Kotányi und mehrere höhere Beamte der Staatsbahnen. Ein nach vielen Hunderten zählendes Publikum aller Gesellschaftsschichten hielt den Bahnsteig der Ankunftsseite besetzt und erwartete gespannt den Augenblick, in dem der junge neugeborene Erbe des alten Orientexpreßzuges, der Balkanzug, auf seiner ersten Fahrt nach dem Osten in Budapest halten würde. Als die Goliathlokomotive des Zuges sichtlich war, erscholl ein mächtiges Eljenrufen. Die Reisenden des Zuges, Offiziere der deutschen und österr.-ungarischen Armee, Rote-Kreuz-Schwestern, Feldgeistliche, Kriegsberichterstatter und mehrere bürgerliche Reisende stimmten fröhlich den Eljenrufen bei. Der Zug sah wundervoll aus. Die Lokomotive war mit Blumen und Bändergewinden in den Farben der verbündeten Nationen geputzt, hinterher die neuen riesigen Wagen (im Jahre 1915 gebaut), der Speisewagen in der hübschen Tabakfarbe jener des früheren Orientexpreßzuges gehalten, die übrigen Wagen graugrün, die großen Schlafwagen dunkelblau. Die Reisenden, die einen Aufenthalt von 25 Minuten hatten, stiegen größtenteils aus und mengten sich unter das Publikum. Um 12 Uhr 18 Minuten verließ der Zug die Halle und fuhr über Belgrad und Sofia nach Konstantinopel. Die nächsten zwei Fahrten des Balkanzuges sind bereits vollständig besetzt ein Beweis, daß die neue Balkanverbindung ein wichtiges Verkehrsbedürfnis befriedigt.

Rumänien.

— **Die Lage der Petroleumindustrie.** Über diese entnimmt die „Köln. Ztg." dem „Moniteur du Pétrole Roumain": Die Preise für Rohpetroleum sind unverändert geblieben. Bustenari hält sich auf ungefähr 4 Fr. für 100 kg bei geringen Abweichungen. In den letzten Tagen sind viele Abschlüsse auf spätere Fristen, und zwar auf 4 bis 8 Monate erfolgt. Außer Bustenari sind Moreni-Tzuicani und Tzintec-Öle gesucht. Besondere Nachfrage findet solches Rohpetroleum, dessen Rückstände sich für die Herstellung von Schmierölen eignen, während leichtere Sorten, die Benzin in größeren Mengen enthalten, ziemlich schwer Absatz finden. Die Nachfrage nach sofort lieferbarer Ware ist letzthin etwas geringer geworden, während Abschlüsse für spätere Ziele leichter vonstatten gehen. Indessen scheint es, daß einige kleinere Raffinerien nicht mehr über große Lager von Rohpetroleum verfügen, so daß sie vermutlich bald als Käufer auf dem freien Markt erscheinen werden. Die Verkehrsgesellschaften sind von neuem in großer Bedrängnis, so daß die Beförderung von den Werken nach den Raffinerien sich schwierig und mit großer Verzögerung gestaltet. Die allgemeine Gewinnung überschreitet nicht die Zahl von 410 bis 420 Wagen täglich. Die Ausfuhr, die zeitweise sich dauernd auf täglich 100 bis 120 Wagen gehalten hatte, war in der letzten Zeit starken Schwankungen unterworfen und läßt eine Verminderung erkennen. Dies ist um so bedauerlicher, als der Grund hierfür nicht mehr in dem Mangel an Zisternenwagen zu suchen ist, diese kehren vielmehr in größerer Anzahl zurück. Wahrscheinlich hat die gesteigerte Ausfuhr an Getreide die der Petroleumerzeugnisse beeinflußt. Wenn die Petroleumindustrie ihre Tätigkeit hat aufrecht erhalten können, so ist dies allein der verhältnismäßig lebhaften Ausfuhr zu verdanken gewesen. Besonders jetzt, wo alle Behälter der Raffinerien und der Depots überfüllt sind, würde es ein wahres Unglück sein, wenn die Ausfuhr sich nicht wenigstens in ihrem jetzigen Umfange aufrecht erhalten

ließe. Zurzeit geht diese nur über die Zollstation Predeal. Infolge verschiedener Schwierigkeiten ist nämlich die Zollstation Verciorova für die Ausfuhr von Petroleumerzeugnissen noch nicht geöffnet. Außerdem würde deren Erhebung zur Ausfuhrstation infolge des Mangels an Lokomotiven rein formeller Natur sein. Die Steaua Romana hat in der letzten Woche das erste Tankschiff auf der Donau nach Budapest abgefertigt. Es war mit 800 t Petroleumerzeugnissen beladen. Leider gestattet der Winter und die drohende Vereisung des Flusses (?) erst im Frühjahr wieder eine lebhafte Benutzung des Wasserweges. Die Nachfrage nach Leuchtpetroleum, selbst für Polen, wohin man große Massen zu ausgezeichneten Preisen schaffte, hat sich abgeschwächt. Die Festsetzung von Höchstpreisen in Österreich und in Ungarn schließt jede Ausfuhr rumänischen Leuchtöls dorthin aus. Denn da die Regierungen beider Länder den Preis für Leuchtöl auf 36 K. einschließlich Steuer und Verbrauchsabgabe festgesetzt haben, ergibt sich für rumänisches Petroleum ein Preis von 12 K., der unannehmbar ist. Es ist möglich, daß diese Höchstpreise eine Überschwemmung der deutschen Märkte mit galizischem Petroleum zur Folge haben werden, das versuchen wird, dort einen bessern Preis als im eigenen Lande zu erzielen. Die Ausfuhr nach der Türkei hat infolge der dort gezahlten guten Preise einen erheblichen Umfang angenommen. Schmieröle und Öldestillate bleiben bei befriedigenden Preisen gesucht. Im Hinblick auf den Mangel an Schwefelsäure werden aber die bessern Sorten immer knapper. Das größere Angebot an Zisternenwagen hat bewirkt, daß deren Mietspreis ein wenig zurückgegangen ist. Indessen bleibt er immer noch ungewöhnlich hoch. Die Gewinnung an rohem Petroleum im November stellte sich auf 126 000 t gegen 135 000 t im Oktober. Die Ausfuhr von rumänischem Petroleum in den ersten zehn Monaten betrug 349 400 t gegen 586 973 t im Vorjahr, was einem Rückgang von 40 % entspricht, doch ist hierbei zu berücksichtigen, daß im Jahre 1914 nur drei der in Vergleich gezogenen Monate unter dem Einfluß des Weltkrieges standen.

Übrige europäische Länder.

— **Eine neue Bahnlinie von Miramas nach Marseille** ist vor einigen Wochen dem Verkehr übergeben worden. Sie verbindet den erstgenannten bekannten Bahnhof, den man auf der Fahrt von Arles nach Marseille am Ende der großen Krouebene erreicht, auf einem ganz neuen Wege mit Marseille oder vielmehr mit dem 10 km vor Marseille gelegenen Bahnhof l'Estaque. Während die alte Hauptbahn das Gebirge Chaine de l'Estaque, auch Nerthegebirge genannt, mit einem 4,6 km langen Tunnel durchbricht, umgeht die neue Linie die Bergkette auf der westlichen Seite und verläuft auf ihrer 14 km langen Endstrecke längs der Küste des Mittelländischen Meeres. Infolge des schwierigen Geländes hat sie zahlreiche Überführungen mit Spannungen bis zu 50 m. Den See von Caronte übersetzt sie mittels einer eisernen Brücke, welche nicht weniger als 943 m lang ist. Auf der Endstrecke liegen 22 Tunnel. Die Bahn ist also baulich schwieriger als die alte Strecke. Ihre Wichtigkeit liegt in der Entlastung der großen Hauptbahn Paris-Lyon-Marseille mit dem genannten langen Tunnel. Sie ist auch als Hauptbahn gleich zweigleisig angelegt worden, ihre Länge wird auf 60 km angegeben, während die alte Strecke Miramas-l'Estaque nur 42 km lang ist.

— **Umbau des Bahnhofs Euston in London.** Obgleich Handel und Wandel in England unter dem Einfluß des Krieges zweifellos mehr zu leiden haben als in Deutschland, werden doch dort ebenso wie bei uns, Werke des Friedens auch im Kriege fortgesetzt. Die Eisenbahnen sind zwar von der Regierung mit Beschlag belegt, trotzdem führen sie aber die im Frieden begonnenen und geplanten Bauten durch. So hat die London und Nordwest-Bahn, die bekanntlich für das größte Aktienunternehmen der Welt angesprochen werden möchte, beim Umbau ihres Bahnhofs Euston, des ältesten und eines der größten Bahnhöfe in London, der namentlich durch die, den Zugang zu ihm bildende steinerne Bogenbrücke, von Hardwicke herrührend, bekannt ist, einen neuen Speisesaal eröffnet, der im wesentlichen den früher von der Schalterhalle in Anspruch genommenen Raum bedeckt. Seine Wände sind mit Bildern geschmückt, die Darstellungen aus der älteren Geschichte der London und Nordwestbahn enthalten. Bekanntlich ist eine Bahnhofswirtschaft in England nicht wie bei uns, ein unentbehrliches Zubehör eines Bahnhofs, und es ist daher um so bemerkenswerter, daß die englischen Eisenbahngesellschaften in den letzten Jahren großen Wert darauf gelegt haben, ihre Bahnhöfe mit Erfrischungsräumen zu versehen, die ein besonderes Lockmittel für die Reisenden bilden sollen.

— **Kriegslokomotiven der London und Nordwestbahn.** In ihren bekannten Lokomotivwerkstätten in Crewe baut die London und Nordwestbahn zurzeit eine Anzahl Lokomotiven der Prince of Wales-Klasse, einer dreifach-gekuppelten Maschine mit führendem Drehgestell, die ihren Namen — wenigstens ist dies nach dem Gebrauch der englischen Eisenbahnen zu vermuten — deshalb führt, weil die erste Lokomotive dieser Bauart nach dem Prinzen von Wales genannt worden ist. Um ihre Verbündeten zu ehren, sollen diese Lokomotiven nach Personen genannt werden, die am Kriege einen hervorragenden Anteil genommen haben. Die ersten vier der jetzt im Bau befindlichen Lokomotiven sind denn General Joffre, Zar von Rußland, König von Belgien und König von Serbien benannt worden. Ein schwacher Trost für die Könige, die England um ihr Land gebracht hat!

— **Die finnischen Eisenbahnverhältnisse während des Krieges.** Nach neuesten über Schweden eingetroffenen Nachrichten befinden sich die finnischen Eisenbahnen während des Krieges in einer großen Notlage und es hat die Allgemeinheit hierunter sehr zu leiden. Wenn hierüber so wenig in die Presse gelangt, so ist dies der Kriegszensur zuzuschreiben, die auf eine besonders unvernünftige Weise die finnischen Zeitungen bevormundet. Diese Kriegszensur steht unter Leitung russischer Offiziere, die meist wenig oder gar nicht die finnische und schwedische Sprache beherrschen. Als Helfershelfer dienen mehr oder weniger verkommene Persönlichkeiten, die schon unter der Revolutionszeit 1905 als Zensoren angestellt waren und die in ihrem früheren Geschäft jetzt wieder einen Lebensunterhalt finden. Sie suchen ihren Ehrgeiz darin, an Schroffheit und Strenge sich von der Petersburger Zensur nicht übertreffen zu lassen.

Die Störungen der finnischen Eisenbahnverhältnisse äußern sich nach drei Seiten, in unaufhörlichen Zugverspätungen, in außerordentlichen Schwierigkeiten im Güterversand und in häufigen Zugszusammenstößen. Zu einem guten Teil hängen diese Störungen begreiflicherweise mit den großen Ansprüchen zusammen, die die russischen Militärbehörden an die Eisenbahnen stellen. Bedeutende Truppentransporte finden zwar schon lange nicht mehr in dem Maße statt, wie man sich dies im Ausland vorstellt. Insbesondere sind alle Gerüchte über eine Zusammenziehung gewaltiger Truppenmassen im nördlichen Finnland aus der Luft gegriffen. Diese Ausstreuungen sind nur durch die Unterbrechung der Telegraphenverbindungen anläßlich gewisser Verschiebungen auf dem beßarabischen Kriegsschauplatz entstanden. Dagegen ist während der Kriegszeit ein äußerst umfangreicher Güterverkehr für Rechnung des Militärs in Finnland eingetreten und seine Durchführung konnte nicht ohne störende Eingriffe in den gewöhnlichen Eisenbahnverkehr geschehen. Die Fahrpläne sind mehr oder minder außer Kraft gesetzt worden, da die Militärzüge auf den zum allergrößten Teil einspurigen Bahnen des Landes allen anderen Zügen vorgehen. Große Zoll- und Paßschwierigkeiten an den Grenzen Finnlands sowohl gegen Osten wie gegen Westen tragen dazu bei, eine Regelmäßigkeit der Zugabfertigung zu verhindern. Daß daraus starke Verspätungen entstehen, ist leicht einzusehen. Im Dezember spielten auch Kälte und Schnee eine Rolle.

Die Umlegung des internationalen Verkehrs zwischen Osten und Westen, sowohl im Personen- als noch viel mehr im Güterverkehr, hat eine ungeheure Anspannung des Eisenbahnbetriebes gebracht. Früher hatte dieser Verkehr verschiedene Wege zu seiner Verfügung, jetzt ist er überwiegend auf die Eisenbahnen durch Skandinavien und Finnland angewiesen. Für eine so gewaltige Inanspruchnahme sind die finnischen Bahnen weder gebaut, noch auch ausgerüstet. Stockungen waren unausbleiblich und es ging dies so weit, daß die Eisenbahnverwaltung für einige Zeit, zuletzt im Dezember, auf einem Teil ihrer Linien die Güterannahme einstellen mußte.

Daß unter diesen Verhältnissen das Eisenbahnpersonal starken Überanstrengungen unterworfen wurde, liegt in der Natur der Sache. Infolge des Krieges konnte in der Regel weder den Beamten noch auch den Bediensteten Urlaub gewährt werden. Auf die Dauer ließ sich das nicht durchführen. Die Verwaltung ist schließlich doch genötigt gewesen, Sparsamkeitsgesichtspunkte in dieser Sache hintanzusetzen. Aber in der Eile Personal in der Zahl auszubilden, wie es die Verhältnisse verlangen, läßt sich nicht durchführen. Dazu kommen zahlreiche Eisenbahnunfälle, die in letzter Zeit in Finnland vorgekommen sind und die trotz des erzwungenen Schweigens der Presse in der Allgemeinheit große Beunruhigung hervorgerufen haben. Oft kamen an einem einzigen Tag mehrere Unfälle vor. Wenn sie auch großenteils ohne Verluste an Menschenleben abliefen, so sind doch auch Todesfälle nicht ausgeblieben.

Es ist unbestritten, daß die finnischen Eisenbahnen bei Kriegsbeginn und besonders während der Mobilmachung ihrer Aufgabe in außerordentlicher Weise gerecht geworden sind. Insbesondere neben der verlotterten Leitung der russischen Bahnen standen die finnischen Bahnen mit ihrer hauptsächlich aus Beamten schwedischen Volksstamms bestehenden Oberleitung, in einem vorteilhaften Licht und die höchsten russischen Militärbehörden haben sich wiederholt bedankt. In den letzten Zeiten aber hat sich der Eisenbahnverkehr in Finnland weniger glatt abgewickelt, wiewohl die Eisenbahnverwaltung tatkräftig und ehrlich alles tut, was sie kann, um den Mißständen abzuhelfen.

S.

— **Zustände auf russischen Eisenbahnen.** „Utro Rossij" vom 6. d. M. schreibt, wie wir der „Kreuz-Ztg." entnehmen, folgendes: Bekanntlich ist Ende Oktober der Umbau der Eisenbahnstrecke Wologda-Njandorna (Teilstrecke der Bahn nach Archangelsk) in eine breitspurige Bahn beendigt worden. Am 4. November hat der Verkehr auf den neuen Gleisen begonnen. Die schmalspurigen Gleise wurden sofort auf Anordnung des Eisenbahnpräsidenten abgerissen, wobei man aber ganz vergaß, daß etwa 300 Wagen in schmaler Spurweite noch unterwegs waren. Diese stehen nun längs der ganzen Strecke auf den Stationen und den Rangiergleisen und haben die Bahn einen Monat lang gänzlich verstopft. Die weisen vorgesetzten Behörden ordneten nun, um die Bahn wieder frei zu machen, an, daß die schmalspurigen Wagen auf breitspurige Plattformwagen verladen und so abtransportiert würden. Das ging auch ganz schön, aber acht Werft vor Wologda führt über den Fluß Wologda eine gedeckte Eisenbahnbrücke, die nicht hoch genug war, um die verladenen Wagen durchzulassen. Einen ganzen Monat lang wurden also diese Wagen hin und her transportiert, während sich in Njandorna immer mehr Güter und Waren anhäuften und warteten.

Fremde Erdteile.

— **Bagdadbahn.** Die Arbeiten an der Bagdadbahn sind jetzt, wie dem „Berl. Tagebl." aus Aleppo gemeldet wird, zu einem vorläufigen Abschluß gelangt. In der Richtung von Aleppo nach Bagdad sind die beiden Strecken Aleppo-Moslemie-Ras-el-Ain (etwa 300 km) und Samarra-Bagdad (etwa 142 km) jetzt vollständig ausgebaut und im Betriebe. Dazwischen fehlt das Mittelstück Ras-el-Ain-Mossul-Samarra von 591 km Länge, dessen Bau infolge der jetzigen Schwierigkeit der Materialbeschaffung erst nach dem Kriege in Angriff genommen werden wird. In der Richtung von Aleppo nach Konia (und Konstantinopel) fehlen noch die beiden Tunnelstrecken durch den Amanus (von Islahie nach Mamure, 54 km) und durch den Taurus (von Dorak nach Kora Bunar, 42 km). Davon ist jedoch die Amanusstrecke mit dem 5 km langen Bagtschetunnel bereits seit Juni 1915 durchgestoßen, und der Ausbau ist so energisch gefördert worden, daß am 1. Februar d. J. die Strecke Islahie-Mamure als Kleinbahn und vom 1. Oktober d. J. als Vollbahn eröffnet werden soll. Es wird dann zur fertigen Verbindung des syrischen Eisenbahnnetzes mit Konstantinopel nur noch die Taurusstrecke fehlen, wo eine Reihe von Tunneln in einer Gesamtlänge von 11½ km herzustellen ist. Das wird wahrscheinlich noch ein bis zwei Jahre dauern. Vorläufig ist diese Fehlstrecke durch eine Chaussee ersetzt worden.

Die Gesamtlänge der Strecke Haidar Pascha (Konstantinopel)-Konia-Bagdad, deren Teil von Haidar Pascha bis Konia der (deutschen) Anatolischen Eisenbahngesellschaft gehört, während die Strecke Konia-Bagdad die eigentliche Bagdadbahn darstellt, beträgt 2435 km, nämlich:

	Kilometer
Haidar Pascha-Eski-Schehir	313
Eski-Schehir-Afion Karahissar . . .	162
Afion Karahissar-Konia	262
Konia-Kara Bunar	293
Kara Bunar-Adana	77
Adana-Islahie	153
Islahie-Aleppo	142
(Aleppo) Moslimie-Mossul	633
Mossul-Bagdad	400
	2435

Von dieser Gesamtlänge sind jetzt 1748 km im Betrieb und nach Eröffnung der Amanusstrecke am 1. Februar d. J. werden es 1802 km sein. Es bleiben dann nur noch 633 km zu bauen übrig. In Anbetracht der Schwierigkeiten, die beim Bau zu überwinden waren, verdient die Schnelligkeit und Festigkeit des Baues alle Anerkennung. Auch das rollende Material ist von bester Beschaffenheit und macht dem deutschen Namen Ehre.

— **Panamakanal.** Der Bericht, den Oberst Goethals, Gouverneur der Panamakanal-Zone, über die Entwicklung des Panamakanals während des mit dem 30. Juni 1915 abgelaufenen Fiskaljahres erstattet, stellt fest, daß vom 15. August 1914 bis 30. Juni 1915 530 Schiffe mit 1 884 728 Kanal-Tonnengehalt bezw. 2 125 735 t Tragfähigkeit den Kanal vom Atlantischen nach dem Großen Ozean sowie 558 Schiffe mit 1 958 307 bezw. 2 844 057 t vom Großen nach dem Atlantischen Ozean passierten. Während des in Rede stehenden Zeitraums unterbrachen drei Erdrutsche den Verkehr, so daß der Kanal vom 14. bis 20. Oktober, vom 31. Oktober bis 4. November 1914 und vom 4. bis 10. März 1915 gesperrt war. Die Gesundheitsverhältnisse in der Kanalzone sind während des Jahres recht gute gewesen, indem die Sterblichkeit von 14,46 % in 1914 auf 11,77 % in 1915 zurückging. Die Zahl der Todesfälle an Malaria ging um 20 zurück, die Erkrankung an Typhus verminderte sich um 76 %, jene an Dysenterie um 50 % und die Todesfälle an Pneumonia nahmen um reichlich 39 % ab. Die Arbeitsverhältnisse werden als vortrefflich bezeichnet. Die den Kanal passierenden Schiffe hatten 1 358 002 D. an Gebühren zu zahlen.

Wegen der bekannten Erdrutsche ist der Kanal auf unbestimmte Zeit gesperrt.

Allgemeines.

— **Eine wichtige Erfindung für einarmige, arm- und handverletzte Kriegsinvaliden.** In allen Kreisen und Städten unseres deutschen Vaterlandes ist man eifrig bemüht, die aus dem Felde zurückgekehrten Kriegsbeschädigten ihrem früheren Berufe zu erhalten oder sie einem neuen, verwandten Berufe zuzuführen. Mancherlei Hilfsmittel sind bereits geschaffen worden, um die Tätigkeit der Verletzten auf eine Staffel der Sicherheit und Vollkommenheit zu bringen, daß der Verlust eines Gliedes sie nicht mehr bei der Bewerbung um eine Stelle von vornherein ausschaltet. Ganz besondere Fürsorge hat man denjenigen gewidmet, die einen Arm oder ein Bein verloren haben, oder die an Händen und Beinen so schwer verletzt worden sind, daß ihre frühere Berufstätigkeit in Frage gestellt ist. Die verschiedensten Veranstaltungen und Hilfsmittel in den Unterrichtskursen und Werkstätten der einzelnen Städte unseres Vaterlandes legen beredtes Zeugnis von der Fürsorge für unsere verwundeten und verletzten Krieger ab, und in Zeitschriften und Tagesblättern sind diese Bestrebungen wiederholt gewürdigt worden. Dabei ist man unausgesetzt bemüht, immer neue Verbesserungen zu schaffen und die Leistungsfähigkeit der Beschädigten nach Möglichkeit zu steigern. Zu den Hilfsmitteln, die diesem Zwecke dienen, gehört auch ein Arbeitsgerät, das eine geradezu ideale Erfindung für Einarmige oder für Arm- und Handverletzte genannt werden kann, das aber bisher leider viel zu wenig bekannt geworden ist und infolgedessen auch viel zu wenig von den Kriegsverletzten benutzt werden konnte.

Es ist dies ein von der Firma Albert Osterwald in Leipzig geschaffener Arbeitstisch für Einarmige, Arm- und Handverletzte. Der Inhaber dieser Firma hat in uneigennütziger Weise seine Zeit und Kraft in den Dienst der guten Sache gestellt und bildet seit ungefähr drei Vierteljahren eine große Zahl der in den Leipziger Lazaretten befindlichen Invaliden, besonders Einarmige, Arm- und Handverletzte in Maschinenschreiben, Geschäfts- und Kontorkunde aus. Die unausgesetzte Beobachtung des Lernprozesses der Verletzten hat ihn veranlaßt, durch allerlei Hilfsmittel deren Arbeitsfähigkeit und Arbeitsgeschicklichkeit zu steigern, und so ist es ihm aus anfangs recht bescheidenen Versuchen gelungen, Arbeitsgeräte zu schaffen, durch deren Verwendung die bei ihm Lernenden in Schreib- und Bureauarbeiten bald das Gleiche zu leisten vermochten wie ein Unverletzter. Diese für unsere Invaliden so überaus wertvolle Erfindung besteht in der Hauptsache aus einem vollständigen Arbeitstische, der durch Betätigung eines Pedals ein System von Klammern und Haltern regiert und alles das auf verblüffend einfache Weise übernimmt, was sonst die zweite Hand zu tun hätte. Dadurch ist es dem Invaliden möglich, jede Bureauarbeit auch mit einer Hand auszuführen, wie: die Arbeiten in der Buchhaltung, das Schreiben von Briefen und Karten, Heften, Lochen, Falzen von Schriftstücken jeder Größe, Öffnen, Ablegen, Ordnen von Briefen und sonstigen Schriftstücken, Spitzen des Bleistiftes, Auswechseln von Federn, Ziehen von Linien, Öffnen des Taschenmessers und vieles andere mehr. Diese ganz vorzüglichen Arbeitsgeräte kommen bis jetzt nur bei der Ausbildung der Kriegsverletzten in Leipzig zur Anwendung, obgleich die Behörden, namentlich das preußische, sächsische und bayerische Kriegsministerium, das größte Interesse für diese bedeutsame Erfindung bekundet haben und von verschiedenen Organisationen auch Mustertische angeschafft worden sind. Für unsere Kriegsverletzten ist es aber zu wünschen, daß diese Erfindung überall, wo man Kriegsinvaliden für den Beruf eines Kontorgehilfen vorzubereiten bestrebt ist, bekannt und angewendet wird, zumal, da die verschiedenen Hilfsapparate auch einzeln erhältlich sind und leicht auf jedem Arbeitstische befestigt werden können.

Nun mag ja eingewendet werden, daß die Aufgabe der Fürsorge für unsere Kriegsverletzten doch darin bestehe, sie in der Handhabung des noch vorhandenen gesunden Gliedes zu größtmöglicher Geschicklichkeit auszubilden. Das ist zweifellos richtig, aber ebenso berechtigt ist auch das Bestreben und die Aufgabe, die Beschädigten, namentlich die Einarmigen und Handverletzten, mit solchen Hilfsmitteln auszustatten, die es ihnen ermöglichen, ihre Arbeitsleistung vollwertig zu gestalten. Daß dies durch die Benutzung der von Osterwald erfundenen Arbeitsgeräte der Fall ist, hat die Erfahrung in Leipzig gelehrt. Der Hauptwert der Erfindung liegt darin, daß mit deren Hilfe alle Schreib- und Bureauarbeiten schnell und sicher ausgeführt werden können, ohne daß der Einarmige gezwungen ist, seinen Arbeitsplatz zu verändern oder gar die verschiedenen „Prothesen" mit seinem gesunden Arme erst zu bedienen.

Amtliche Mitteilungen der Geschäftsführenden Verwaltung.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.

Von der am 15. November 1915 eröffneten und nur dem öffentlichen Güterverkehr dienenden 4,21 km langen Strecke Darmstadt Ost-(Blockstation Kastanien Allee)-Kranichstein der Königlich preußischen und Großherzoglich hessischen Eisenbahndirektion Mainz ist der 2 km lange neue Teil den Vereinsbahnstrecken zugerechnet werden.

Eröffnung und Schließung von Stationen.

Königlich ungarische Staatseisenbahnen. Die an der Strecke Nagyvárad-Szegedrókus, zwischen den Stationen Hódmezövásárhely und Algyö gelegene bedingte Haltestelle Tarjánvég ist am 12. Januar d. J. geschlossen und am gleichen Tag die in deren Nähe errichtete Station mit beschränktem Verkehr Kopáncs für den Personen- und Gepäckverkehr eröffnet worden.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Eisenbahndirektionsbezirk Posen. Am 1. Februar d. J. wird die zwischen den Bahnhöfen 4. Klasse Betsche und Wierzebaum an der Strecke Meseritz-Rokietniece gelegene unbesetzte Güterladestelle Zielomischel, welche bisher nur dem Wagenladungsverkehr diente, als Haltepunkt auch für die Abfertigung von Personen eröffnet werden.

Die Abfertigung von Stückgütern, Leichen, lebenden Tieren, Fahrzeugen, Sprengstoffen und Gegenständen, zu deren Ver- und Entladung eine Kopframpe erforderlich ist, ist ausgeschlossen.

K. k. Österreichische Staatsbahnen. Am 8. Januar d. J. ist die an der Strecke Bielitz-Kalwarya zwischen der Halte- und Ladestelle Inwald und der Station Wadowice gelegene, bisher nur für den Personen-, Gepäcks-, Eilgutabonnement- und Markenkolliverkehr und die Stückgutauflieferung ohne Abfertigung eingerichtete Haltestelle Choczniа auch für den Frachtgutwagenladungsverkehr eröffnet worden.

Ausgeschlossen sind die Auf- und Abgabe von Flüssigkeiten in Kesselwagen und von leicht explosiven Schieß- und Sprengmitteln und leicht explosiver Munition. In Chocznia dürfen nur unfrankierte Sendungen aufgegeben und nur frankierte Sendungen bezogen werden; die Belastung der Sendungen mit Nachnahmen ist nicht gestattet. Das Verladen und Ausladen sowie das Ab- und Auflegen aller Sendungen obliegt den Parteien.

Änderung von Stationsnamen.

Eisenbahndirektionsbezirk Altona. Der zwischen den Stationen Schleswig und Jübek an der Bahnstrecke Schleswig-Flensburg Weiche gelegene Bahnhof Schuby erhält vom 1. Mai d. J. ab die Bezeichnung Schuby (Kr. Schleswig).

Königlich ungarische Staatseisenbahnen. Die an der Lokalbahnstrecke Ujkomárom-Pozsonyujváros, zwischen den Stationen Nagypaka und Csütörtök gelegene Station Somorja-Uszor hat die neue Bezeichnung Uszor erhalten.

Vereins-Güterwagenparkverzeichnisse.

Die Güterwagenparkverzeichnisse Nr. 6 — Crefelder Eisenbahn — und Nr. 58 — K. u. K. Militärbahn Banjaluka-Doberljin — sind neu herausgegeben worden.

Rundschreiben der Geschäftsführenden Verwaltung des Vereins sind erlassen worden:

Nr. III 8 vom 14. Januar d. J. an sämtliche Vereinsverwaltungen, die im IV. Vierteljahr 1915 Bekanntmachungen in der Vereinszeitung erlassen haben, betreffend Kosten für Bekanntmachungen in der Vereinszeitung (abgesandt am 21. Januar d. J.).

Nr. VI 10 vom 12. Januar d. J. an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Sammlung von Vereins-Güterwagenparkverzeichnissen (abgesandt am 17. Januar d. J.).

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Güterverkehr.

Staats- und Privatbahn-Tierverkehr. (Nr. 1504 des Tarifverzeichnisses.) Gegenseitige Anerkennung der in Deutschland und Österreich-Ungarn ausgestellten Zuchttierbescheinigungen.

Im Verkehr zwischen Deutschland und Österreich-Ungarn werden vom 1. Februar 1916 ab bei Zuchttiersendungen die von einer hierzu berechtigten Stelle ausgestellten Zuchttierbescheinigungen gegenseitig anerkannt. Die vor der Weiterabfertigung ab Grenze bisher erforderlich gewesene Beschaffung einer neuen, den Bestimmungen der übernehmenden Verwaltung entsprechenden Bescheinigung fällt weg. Im Übrigen tritt in der Abfertigungsweise der Sendungen keine Änderung ein; maßgebend für die Gewährung der Frachtermäßigung sind die Bestimmungen der Binnentarife der beteiligten Verwaltungen.

Berlin, den 24. Januar 1916. (138)
Königliche Eisenbahndirektion.

Ausnahmetarif 2 III w für Papiersäcke.

Der Ausnahmetarif wird rückwirkend auf Sendungen ausgedehnt, die während des Krieges vor dem 29. November 1915 aufgegeben sind. Der sich ergebende Frachtunterschied wird auf Antrag erstattet. Die rückwirkende Geltung tritt nicht ein, wenn bei der Beförderung Strecken des rechtsrheinischen Netzes der bayerischen Staatsbahnen und der an sie anschließenden Privatbahnen benutzt sind.

Nähere Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbureau, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 20. Januar 1916. (139)
Königliche Eisenbahndirektion.

Ausnahmetarif 2 III v für frische Futterkräuter.

Mit Gültigkeit vom 1. April 1916 scheidet die Meppen-Haselünner Eisenbahn aus dem Ausnahmetarif aus.

Nähere Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbureau, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 24. Januar 1916. (140)
Königliche Eisenbahndirektion.

Ausnahmetarif für Zucker, zu Futterzwecken bestimmt. — Tfv. 2 I u. —

Der Ausnahmetarif gilt auch für den zur Bienenfütterung bestimmten Zucker, falls die Bescheinigung gemäß Ziffer IV des Tarifs vorgelegt wird. Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbureau, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 24. Januar 1916. (137)
Königliche Eisenbahndirektion.

Ausnahmetarif für Kakao, Baumwolle, Bananen, Apfelsinen usw. Tfv. 2 I l.

Mit Gültigkeit vom 27. Januar 1916 wird der Ausnahmetarif 2 I l auf Bananen als Eilgut in Wagenladungen ausgedehnt. Der Frachtberechnung wird das doppelte Gewicht zugrunde gelegt.

Diese Tariferweiterung gilt zunächst nicht auf den Strecken des rechtsrheinischen Netzes der bayerischen Staatsbahnen und den an diese anschließenden Privatbahnen.

Nähere Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbureau, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 24. Januar 1916. (141)
Königliche Eisenbahndirektion.

Mitteldeutsch-bayerischer und mitteldeutsch-südwestdeutscher Güterverkehr.

Vom 1. Februar 1916 ab, längstens für die Dauer des Krieges, können den nach Ausnahmetarif S. 18 d abgefertigten frischen Seefischen bei Aufgabe als Stückgut auch frische (grüne) Heringe bis 20 v. H. des Reingewichts eines Packstückes beigegeben werden.

Erfurt, den 21. Januar 1916. (136)
Königliche Eisenbahndirektion.

Deutsch- und niederländisch-russischer Grenzverkehr. Gütertarif Teil II A. Gemeinsames Heft.

Von sofort werden die Stationen Rackitt (Pom.) und Sperenberg in den Kilometerzeiger für den Verkehr mit dem Warschauer Gebiet einbezogen. Auskunft erteilt die unterzeichnete

Verwaltung und die beteiligten Abfertigungen.

Bromberg, den 20. Januar 1916. (135)
Königliche Eisenbahndirektion,
als Geschäftsführende Verwaltung.

Verkehr deutscher Seehäfen mit österr. und ungarischen Stationen, Tarifheft 1 vom 1. 11. 1911.

Mit dem 1. April 1916 werden die im Ausnahmetarif 30 für Stammholz usw. unter A II bestehenden Frachtsätze ohne Ersatz aufgehoben.

Altona, den 19. Januar 1916. (133)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Verkehr deutscher Seehäfen mit österr. und ungarischen Stationen, Tarifheft 1 vom 1. 11. 1911.

Mit Gültigkeit vom 25. März d. J. ab gelten die Frachtsätze des Ausnahmetarifs 195 unter II für Petroleum nur noch für Erzeugnisse österreichischer, ungarischer, bosnisch-herzegowinischer Petroleumraffinerien oder solcher des Deutschen Reiches.

Altona, den 19. Januar 1916. (134)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Güterverkehr der badisch - schweiz. Übergangsstationen mit der Schweiz.

Mit Gültigkeit vom 1. Februar 1916 findet der gemeinsame schweiz. Ausnahmetarif Nr. 19 für Steine usw. vom 1. Januar 1916 auch im Verkehr mit der Wald-Rüti-Bahn und der Tößthalbahn Anwendung.

Karlsruhe, den 20. Januar 1916. (132)
Gr. Generaldirektion der Bad. Staatseisenbahnen.

Gütertarif deutsche Bahnen-Prinz Heinrich-Bahn, Heft 4 (Sachsen).

Mit Geltung vom 1. Februar 1916 wird die Station Warnsdorf als Empfangsstation in den Ausnahmetarif 8 a (Gießereiroheisen) einbezogen. (131)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

Württembergischer Binnen - Gütertarif. Pfälzisch-Württembergischer Güterverkehr.
Elsaß-Lothr. - Luxemburgisch-Württembergischer Güterverkehr.
Gemeinsames Heft für den Wechselverkehr Deutscher Eisenbahnen untereinander.

Mit Gültigkeit vom 1. April 1916 werden die Frachtsätze der Station Trossingen Ort in den Eil- und Frachtstückgutklassen um 10 ₰, in den Wagenladungsklassen um 4 ₰ für 100 kg erhöht.

Wegen der in den Tarifen hiernach eintretenden Änderungen vgl. unsern Tarifanzeiger; Auskunft erteilen auch die Dienststellen.

Stuttgart, den 20. Januar 1916. (128)
Generaldirektion der K. Württ. Staatseisenbahnen.

2. Effektenverkehr.

Bei der diesjährigen öffentlich in Gegenwart eines Notars bewirkten Verlosung der 4½ prozentigen Prioritätsobligationen (I. Emission) der früheren Braunschweigischen Eisenbahngesellschaft sind folgende Nummern gezogen worden:

Nr. 212, 214, 216, 219, 221, 222, 224, 225, 228, 232, 367 bis 370, 373 bis 376, 378, 434, 435, 438, 440, 443, 444, 448, 449, 451 bis 453, 458 bis 463, 467, 469, 472, 541, 543, 544, 546, 549, 552, 553, 555, 556, 558, 767 bis 769, 773, 774, 776, 777, 779, 783, 784, 1097 = 60 Stück zu 3000 ℳ = 180 000 ℳ;

Nr. 1405, 1408, 1409, 1415, 1417, 1420, 1424, 1431, 1433, 1435 bis 1439, 1441, 1444, 1446, 1447, 1451, 1456, 2344, 2346, 2347, 2349, 2352, 2354, 2355, 2359 bis 2361, 2364, 2369, 2370, 2375, 2381, 2390, 2392, 2396, 2397, 2401, 2561, 2563, 2565, 2567, 2572, 2575, 2579, 2581 bis 2583, 2587, 2589, 2590, 2594, 2597, 2598, 2601 bis 2603, 2609, 3110 bis 3112, 3115, 3120, 3122, 3123, 3125, 3126, 3130, 3136, 3138 bis 3141, 3144, 3147, 3148, 3150, 3151, 3320, 3329, 3330, 3333, 3338, 3343, 3348, 3361 bis 3363, 3366 bis 3368, 3372, 3375 bis 3377, 3380, 3381, 3384, 3387, 3389, 3390, 3392, 3394 bis 3397, 3401 bis 3404, 3408, 3409, 3412, 3414, 3422, 3425, 3426, 3428, 3430, 3432, 3440, 3442, 3444, 3448, 3449, 3452, 3455, 3457 bis 3460, 3465, 3468, 3473, 3474, 3477, 3479, 3481 = 140 Stück zu 1500 ℳ = 210 000 ℳ;

Nr. 4332 bis 4334, 4338 bis 4340, 4343, 4344, 4347, 4348, 4350, 4354, 4360, 4361, 4363, 4365, 4366, 4368, 4370, 4372, 4374 bis 4377, 4380, 4381, 4389 bis 4391, 4396, 4616, 4618, 4621 bis 4624, 4626 bis 4630, 4634, 4636, 4638 bis 4640, 4642, 4643, 4646, 4647, 4650, 4652, 4656, 4659 bis 4661, 4663, 4666, 4667, 4680, 4716 bis 4718, 4723, 4726, 4729, 4731, 4732, 4734, 4741, 4742, 4750, 4751, 4753, 4758, 4764, 5238, 5241, 5242, 5244 bis 5246, 5255, 5256, 5258 bis 5260, 5264 bis 5267, 5269, 5272, 5273, 5275, 5277, 5287, 5288, 5290, 5292, 5295 bis 5299, 5302, 6037, 6039, 6040, 6042 bis 6044, 6047, 6048, 6050, 6053, 6054, 6056, 6057, 6060, 6062, 6063, 6065, 6066, 6068 bis 6070, 6076, 6077, 6079 bis 6083, 6087, 6090, 6820, 6823, 6828, 6830 bis 6834, 6836, 6839, 6840, 6844, 6849, 6856, 6857, 6860, 6863 bis 6865, 6872 bis 6874, 6877, 6880, 6885 bis 6887, 6891 bis 6893, 8379, 8380, 8382, 8383, 9627, 9630, 9632, 9634, 9640, 9641, 9643, 9644 9646, 9650, 9653, 9657, 9661, 9663, 9666, 9668, 9673, 9676, 9678 bis 9680, 9682, 9685, 9686, 9688, 9689, 9697, 9701, 9703, 9706 bis 9708, 9710, 9712, 9716, 9719, 9724, 9725, 9727, 9728, 9733, 9739 bis 9741, 9745, 9747 bis 9749, 9752, 9753, 9759, 9762, 9768, 9769, 9771, 9772, 9774, 9778, 9779, 9781, 10436, 10437, 10441, 10445, 10447, 10449, 10454, 10456 bis 10462, 10469, 10472, 10474, 10475, 10480, 10482, 10486, 10491, 10495 bis 10498, 10500, 10503, 10504, 10507 = 260 Stück zu 300 ℳ = 78 000 ℳ; zusammen 460 Stück über 468 000 ℳ.

Diese Stücke werden den Besitzern zum 1. April 1916 mit der Aufforderung gekündigt, die in den ausgelosten Nummern verschriebenen Kapitalbeträge nebst den Stückzinsen für die Zeit vom 1. Januar bis 31. März 1916 gegen Quittung und Rückgabe der Obligationen sowie der nach dem Kündigungstermine zahlbar werdenden Zinsscheine Serie V Nr. 4 bis 8 bei der Staatsschulden-Tilgungskasse in Berlin W. 8, Taubenstr. 29, zu erheben. Die Zahlung erfolgt werktäglich von 9 Uhr vormittags bis 1 Uhr nachmittags mit Ausschluß der letzten beiden Geschäftstage jedes Monats.

Die Einlösung geschieht auch bei den Regierungshauptkassen und in Frankfurt a./M. bei der Kreiskasse I und ferner bei den Bankhäusern Lehmann Oppenheimer & Sohn in Braunschweig, Mendelssohn & Co. in Berlin und der Berliner Handels-Gesellschaft in Berlin. Die Wertpapiere können schon vom 1. März 1916 ab diesen Stellen eingereicht werden, die sie der Staatsschulden-Tilgungskasse zur Prüfung vorzulegen und nach der Feststellung die Auszahlung vom 1. April 1916 ab zu bewirken haben.

Der Betrag der etwa fehlenden Zinsscheine wird vom Kapital zurückbehalten. Mit dem 31. März 1916 hört die Verzinsung der verlosten Obligationen auf.

Gleichzeitig werden die bereits früher ausgelosten, nachstehend aufgeführten, noch rückständigen Obligationen wiederholt und mit dem Bemerken aufgerufen, daß deren Verzinsung mit dem 31. März des Jahres ihrer Verlosung aufgehört hat und jeder Anspruch aus ihnen erlischt, wenn sie 10 Jahre lang alljährlich einmal öffentlich aufgerufen und dessenungeachtet nicht spätestens binnen Jahresfrist nach dem letzten öffentlichen Aufrufe zur Einlösung vorgelegt sein werden:

Aus der Kündigung
zum 1. April 1908 zu 300 ℳ Nr. 10446,
zum 1. April 1913 zu 1500 ℳ Nr. 2554,
zum 1. April 1914 zu 1500 ℳ Nr. 2887,
zum 1. April 1915 zu 3000 ℳ Nr. 477, 508, 672, 673, 676: zu 1500 ℳ Nr. 1203, 1206, 1229, 1232, 1234, 1235, 1239, 1240, 1242, 1245, 1563, 1575, 1590, 2335, 2341, 2668, 2672; zu 300 ℳ Nr. 3795, 4799, 6401, 6402, 6404, 8208, 8230, 8738, 8739.

Vordrucke zu den Quittungen werden von sämtlichen Einlösungsstellen unentgeltlich verabfolgt.

Berlin, den 3. Januar 1916. (130)
Hauptverwaltung der Staatsschulden.
von Bischoffshausen.

3. Verdingungen.

Die für das Halbjahr April/September 1916 erforderlichen 2000 kg Bindfaden, 400 kg Plombenschnur, 3000 kg Sackband, 7500 m Lampendochte, 3000 Plomben, 600 Zylinderwischer, 2500 Piassavabesen, 7000 Reiserbesen, 900 Aushebestangen und 400 Harzfackeln sollen in verschiedenen Losen verdungen werden. Angebotbogen und Bedingungen können in unserem Zentralbureau, Fürstenstraße 1—10 eingesehen auch von dort gegen portofreie Einsendung von 80 Pf. in bar (nicht in Briefmarken) bezogen werden. Die an uns einzusendenden Angebote werden **am 25. Februar 1916, vormittags 11 Uhr,** im Verwaltungsgebäude Fürstenstraße 1—10 eröffnet. Der Zuschlag erfolgt bis zum 19. März 1916. (127)

Königliche Eisenbahndirektion
Magdeburg.

Verdingung

der Lieferung von Werkstattsmaterialien für die Königlichen Eisenbahndirektionen in Altona, Cassel, Erfurt, Hannover und Münster i. W. für das I. Halbjahr des Etatsjahres 1916, und zwar:

A. 286 Stück **Achswellen für Lokomotiven und Wagen,** 10 **Radgestelle** und 114 **Scheibenräder für Bahnmeisterwagen,** 1800 Stück **Radreifen aus Tiegelstahl.** Eröffnung der Angebote am **10. Februar 1916, vormittags 11 Uhr.** Zuschlagfrist 24. Februar 1916.

B. 6700 Stück **Anstreich- und Lackierpinsel.** Eröffnung am **16. Februar 1916, vormittags 11 Uhr.** Zuchlagsfrist bis 2. März 1916. Verdingungsunterlagen gibt unser Zentralbureau gegen bar 1 ℳ für A und 70 Pf. für B im Zimmer 292 ab.

Hannover, den 22. Januar 1916. (129)
Königliche Eisenbahndirektion.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Eisenbahndirektions-Präsident a. D. v. Mühlenfels in Berlin.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nummer 9. | 29. Januar 1916. | LVI. Jahrgang.

Inhalt:

Standesfürsorge der österreichischen Staatsbahnverwaltung für kriegsverletzte Bedienstete. Genesungsheim in Wien (Grinzing).

Beschlüsse der Generalkonferenz der deutschen Eisenbahnen. (Schluß.)

Die Aussichten der amerikanischen Eisenbahnindustrie auf dem europäischen Markt.

Nachrichten.

Deutschland: Erhebung von Mehrbeiträgen für Tarif I der Verbandskranken- und Hinterbliebenenkasse bei den preußisch-hessischen Staatsbahnen. — Die Preisaufgaben für das Schinkelfest des Architektenvereins in Berlin. — Benutzung der Balkanzüge durch Militärpersonen. — Betriebsergebnisse der württembergischen Verkehrsanstalten im Rechnungsjahr 1914. — Güterverkehr mit den besetzten Stationen in Rußland. — Die Motorführerinnen der Berliner Straßenbahnen. — Hundertjähriges Bestehen der Handelskammer zu Metz. — Personalnachrichten.

Österreich: Festsetzung eines Hilfsweges für Kohlensendungen. — Der Personenverkehr zwischen Wien und Berlin. — Die Kohlenversorgung der Alpenländer. — Der Braunkohlenversand. — Neues Rauchverbot bei den Wiener Straßenbahnen. — Personalnachrichten.

Ungarn: Bahnsicherungsarbeiten an der Balaton-(Plattensee-)Bahn. — Eine neue Kriegsbrückenbauart.

Niederlande: Die Betriebsergebnisse der Nordbrabant-Deutschen Eisenbahngesellschaft im Jahre 1914.

Übrige europäische Länder: Schwedische Eisenbahnangelegenheiten. — Schweizerischer Fremdenverkehr im Kriegsjahre 1915. — Eisenbahnunfälle in Italien. — Der Wagenpark der englischen Eisenbahnen. — Sparmaßnahmen auf der London und Nordwestbahn. — Eine Versuchssendung von Erdbeeren in einem russischen Kühlwagen.

Fremde Erdteile: Amerikanische Güterwagenlieferung für die russischen Staatsbahnen. — Schienenbrüche in den Vereinigten Staaten von Amerika.

Amtliche Mitteilungen.

Amtliche Bekanntmachungen.

Standesfürsorge der österreichischen Staatsbahnverwaltung für kriegsverletzte Bedienstete. Genesungsheim in Wien (Grinzing).

Mit gutem Grund hat man den über die alten europäischen Kulturstaaten hereingebrochenen Weltkrieg einen Eisenbahnkrieg genannt. Und in der Tat, niemals noch haben in einem Kriege die Eisenbahnen eine wichtigere Rolle gespielt, als in dem großen Völkerringen unserer Tage, und wiederholt auch haben die Führer der Armeen die hohen Leistungen der Eisenbahn und ihres Personals mit vollem Lobe gewürdigt. Überall, im Verkehrsdienste und auf den Schlachtfeldern haben sich die Eisenbahner als tapfere, jeder Gefahr entschlossen trotzende Streiter bewiesen, so mancher hat seine mutige Pflichttreue mit dem Tode besiegelt, viele trugen schwere Verwundungen davon, deren Folgen sie zu arbeitsunfähigen Menschen, zu Krüppeln zu machen drohten, viele haben schweren Schaden an ihrer Gesundheit erlitten.

Abb. 1.

Um die traurigen Folgewirkungen schwerer Verwundungen von den Betroffenen abzuwenden, hat der österreichische Eisenbahnminister, Dr. Zdenko Freiherr von Forster, eine besondere Standesfürsorge ins Leben gerufen, die sich zum Ziele setzt, den im Kriege oder im Kriegsverkehre schwerstverletzten Eisenbahnern durch sorgsame Heilbehandlung, Gliederrichtung oder Gliederersatz die Wiederverwendbarkeit im Eisenbahndienste zu sichern. Mit einem zu Herzen dringenden Aufruf*) wendete sich der Minister an den oft erprobten Gemeinsinn und den kameradschaftlichen Geist aller österreichischen Eisenbahner, um aus freiwilligen Spenden die Mittel für die Errichtung eines Genesungsheims kriegsverletzter Eisenbahner und für Anschaffung, Instandhaltung und Erneuerung künstlicher Gliedmaßen zu beschaffen. Die Spenden flossen reichlich, und wohl jeder Eisenbahner trug in Form freiwilliger Gehalts- und Lohnrücklässe sein Scherflein bei, auch von bahnfremden Kreisen, deren Anteilnahme an dem Fürsorgewerk durch dessen Zweckmäßigkeit geweckt war, fand die Absicht des Ministers dankenswerte Förderung.

Ehe noch die ersten Gaben flossen, war das Genesungsheim im Vertrauen auf den Opfersinn der Eisenbahner bereits ins Leben gerufen. Auf den heiterstillen Vorhöhen des rebenumkränzten Kahlenberges, noch im Weichbilde von Wien, in

*) Wir haben ihn in Nummer 10 Seite 107 Jahrgang 1915 abgedruckt.

freier, schöner und gesunder Lage wurde ein geräumiges Landhaus gemietet und zur Aufnahme für kriegsverletzte Eisenbahner hergerichtet (Abb. 1). Der schmucke Doppelbau wendet die breite, lichte Front gegen die Stadt (Abb. 2). Über Weingärten gleitet der Blick von den Fenstern des Hauses frei hinaus auf das unübersehbare Häusermeer. Warm legt sich die Sonne auf das stille Tal und weckt den Frühling zeitiger als anderswo in der Nähe der Stadt; den rauhen Winden ist der Zutritt durch das Gebirge verwehrt, und nur leicht weht die Waldluft von den schützenden Höhen herab. So liegt das Genesungsheim an einer

Abb. 2.

Stelle, die alle Vorzüge einer Stätte für rasche Wiedergenesung in sich vereint.

Das Haus enthält 16 Krankenzimmer (Abb. 3) mit einem Belegeraum von 80 Betten, 2 Speisesäle, Schulzimmer, einen Operationsraum, eine Gehschule, eine Desinfektionsanstalt, Badezimmer, Werkstätten, die nötigen Wirtschaftsräume und die Wohnräume für das Pflege-, Dienst- und Aufsichtspersonal. Die ärztliche Leitung des Genesungsheims übernahm der Wiener Universitätsdozent der Chirurgie, Dr. Otto Ritter von Frisch, Primararzt des Rudolfinerhauses, welcher Krankenanstalt das Heim angeschlossen ist. Dem leitenden Arzte stehen außer den erforderlichen ärztlichen Hilfskräften, freiwillige Pflegeschwestern aus dem Familienkreise von Eisenbahnern zur Seite, an deren Spitze als Oberin die Gemahlin des Ministers, Marianne Baronin von Forster, mit nimmermüdem Eifer waltet.

Das Genesungsheim hatte am 27. Februar 1915 den ersten Pflegling und bis zum Schlusse des abgelaufenen Jahres 211 schwerstverletzte Eisenbahner in Heilpflege übernommen, von denen bereits 136 nach wiedererlangter Erwerbsfähigkeit ihrem Berufe zurückgegeben werden konnten. Die Verletzungsfolgen zeigt nachstehende, nach dem Stande vom 1. Januar 1916 erstellte Übersicht.

Erwägt man, daß jeder dieser 136 dem tätigen Leben zurückgegebenen Eisenbahner ein Einzelschicksal darstellt, das sich unter dem Einflusse liebevoller Betrauung nach schweren Bresten freundlich gewendet hat, so kann daran die ganze Größe der Wohltat, die der Schöpfung des Fürsorgewerkes entblühte, ermessen werden.

Das Ziel der Erwerbsfähigmachung der Invaliden vor Augen, hat sich das Genesungsheim die Ausgestaltung der Schuleinrichtungen besonders angelegen sein lassen. In dem an das Haus anschließenden Garten wurde eine vollständige Stationsanlage (Abb. 4) errichtet, mit Vorsignalen, einem zweiarmigen Einfahrtssignal, Verschubsignal, einer Weiche und einem Stellwerk; überdies wurde zur Einübung der Signale an Fahrzeugen die Rückwand eines (letzten) Wagens, sowie die Vorderseite einer Lokomotive aufgestellt. Diese Stationsanlage steht in Verbindung mit einer im Hause eingerichteten Verkehrskanzlei mit Telephon- und Telegraphenapparaten (Abb. 5). Nichts fehlt was zur Einschulung in den Verkehrsdienst gehört. Die fachliche Schulung, welche den Pfleglingen aus den verschiedenen Zweigen des Eisenbahndienstes im Heime durch erprobte Lehrkräfte zuteil wird, erfüllt also nicht nur den Zweck einer wirksamen Unterstützung des Heilverfahrens durch Neubelebung der geschwächten Muskelkraft und durch günstige Beeinflussung des Gemütszustandes, sie bildet auch den Weg zur langsamen Überleitung der Pfleglinge ins Erwerbsleben, in das sie alle nach Entlassung aus der Anstaltspflege unmittelbar zurückkehren, die einen ohne Änderung ihrer früheren Verwendung, die anderen nach einer ihrer Leistungsfähigkeit entsprechenden Umschulung.

Der Unterricht erstreckt sich auf die Schulung im Verkehrs- und kommerziellen Dienste, auf die Unterweisung im Maschinenschreiben und Stenographieren, schließlich bei den im Hochschulstudium begriffenen Söhnen von Eisenbahnern auch auf die Vorbereitung zu den Staatsprüfungen. Besondere Vorsorgen für

Abb. 3.

Einarmige sind durch Einrichtung einer Einarmigenschule, in der auch Linkshänder im Schreiben ausgebildet werden, getroffen. Minder Geweckte genießen Elementarunterricht. Auch ein Imker-

Amputationen in 76 Fällen und zwar

Oberschenkel	Unterschenkel	beider Unterschenkel	Vorfuß	rechter Oberarm	rechter Unterarm	linker Oberarm	linker Unterarm
29	19	4	10	5	1	6	2
Hiervon stehen bereits wieder im Dienste							
16	5	1	4	3	1	4	2

Von den übrigen 135 Fällen entfallen auf

Lähmungen	Knochenbrüche	Kniedurchschüsse	Weichteilschüsse	Brust- und Bauchschüsse	Erfrierungen	Mund-, Hals- und Augenverletzungen	sonstige
20	57	2	24	7	12	3	10
18	35	2	20	6	11	3	5

kurs wurde eingerichtet, um die Bestrebungen der österreichischen Staatseisenbahnverwaltung zur Verbreitung der Schrebergärten wirksam zu unterstützen. Gelernte Handwerker werden in den Werkstätten des Hauses (einer Schlosser- und Schmiedewerkstätte einerseits und einer Werkstätte für Spenglerarbeiten und Holzbearbeitung anderseits), in denen auch alle Bedarfsgegenstände des Wirtschaftsbetriebes hergestellt werden, als Schlosser, Spengler und Tischler beschäftigt. Die anfänglich versuchsweise unternommene Herstellung von Gliederersatzstücken hat zur Einrichtung einer eigenen mit allen maschinenmäßigen Behelfen ausgestatteten Prothesenwerkstätte geführt.

Von der Erkenntnis geleitet, daß den im Eisenbahnbetriebsdienste stehenden Prothesenträgern vor allem mit solchen Gliederersatzstücken gedient sei, deren unbedingte Dauerhaftigkeit sie vor den Mißlichkeiten wiederholter Ausbesserungsbedürftigkeit bewahre, hat sich die österreichische Staatseisenbahnverwaltung zur Herstellung von aus leichtem Metallblech geformten Prothesen entschlossen, wobei ihr die hohe Vollendung der Metallverarbeitung in den Staatsbahnwerkstätten nach der Richtung zugute kam, daß letztere die nötigen Bestandteile der Präzisionsmechanik (Gelenkstücke) in erlesener Güte herzustellen vermögen. Einen wesentlichen Fortschritt bedeutet die Herstellung von Mustern (Normalisierung) dieser Gelenkstücke, derzufolge die Prothesenwerkstätte des Heims bald der Mithilfe gewerbsmäßiger Kräfte durchaus entraten konnte und mit den dem Kreise der kriegsverletzten Eisenbahner selbst entnommenen Arbeitskräften (Spengler, Schlosser, Tischler, Sattler) alle für die Pfleglinge des Hauses benötigten Kunstbeine selbst herzustellen vermag.

Abb. 4.

An der vom Kaiserl. deutschen Reichsamt des Innern in der ständigen Ausstellung für Arbeitswohlfahrt in Charlottenburg veranstalteten Sonderausstellung von Gliederersatzteilen und Arbeitshilfen für Kriegsinvalide, deren Eröffnung bevorsteht, wird sich an der Seite anderer österreichischer Betätigungen auch das vom österreichischen Eisenbahnminister geschaffene Genesungsheim für kriegsverletzte Eisenbahner beteiligen und dadurch mit seinen Erzeugnissen vor die Öffentlichkeit treten.

Abb. 5.

So vereinigen sich alle Bestrebungen in der einen Richtung nach tunlichst rascher Wiederindienststellung der verletzten Eisenbahner.

Bei Ermittlung aller die Kriegsverletzten betreffenden Vorgänge wird das Eisenbahnministerium, das übrigens auch die Verwaltung des Genesungsheims führt, von allen Staatsbahndirektionen gleichwie von den Direktionen der großen Privatbahnen unterstützt, die eigene mit den Personalverhältnissen vertraute Beamte, sogenannte Fürsorgebeamte, bestellten, denen die Listenführung über alle eingerückten Bediensteten, die Ausforschung der verwundeten Eisenbahner in den Militärspitälern und die Vorarbeiten für deren Überstellung in das Genesungsheim oder in die Kurorte obliegen. Darüber hinaus walten die Fürsorgebeamten als Berater ihrer Pfleglinge in allen mit der Fürsorge zusammenhängenden, sowie in dienstlichen Angelegenheiten. Zu ihren Aufgaben gehört es auch, für eine rechtzeitige und geeignete Wiederverwendung der Kriegsverletzten und Kriegskranken die einleitenden Schritte zu tun, die hierzu geeigneten Posten wahrzunehmen und ihr dienstliches Fortkommen zu fördern. Sie haben ferner die Bevorzugung ihrer Pfleglinge bei allen Wohlfahrtseinrichtungen ihrer Verwaltung zu überwachen und sie sowie ihre Familienangehörigen erforderlichenfalls über die ihnen zustehenden Militär- und Zivilversorgungsgenüsse zu beraten. Auch die Unterstützung der Aufnahme hinterbliebener Familienangehöriger in den Eisen-

bahndienst, die Ermöglichung von Schulstipendien und Ähnliches gehört zu ihren Aufgaben.

Schon der Erfolg im ersten Vierteljahre der Fürsorgetätigkeit gab die Gewähr für die Erfüllung des Fürsorgezweckes, und der Eisenbahnminister konnte in einem an alle Eisenbahner gerichteten Aufrufe vom 29. Juni 1915 mit voller Befriedigung auf das bisher Erreichte verweisen und seinem Danke für die Hilfsbereitschaft der Eisenbahner die Worte beifügen: „Im Streben nach nutzbringender Verwertung der empfangenen Gaben hat das Eisenbahnministerium den Wunsch, den Opfermut der Eisenbahner und die Freigebigkeit aller Förderer ihnen durch Freude an dem Geschaffenen zu vergelten. Und Freude ist allen gewiß, die das Genesungsheim kriegsverletzter Eisenbahner besuchen. Denn sie finden dort nicht von seelischer Not gebeugte Opfer des Krieges, sondern beherzte Männer von ruhiger, ja heiterer Gesinnungsart, die ihre Erholung nicht allein aus Luft und Sonne, sondern aus sorgenlösender Arbeit und Beschäftigung schöpfen und der Stunde harren, da sie — körperlich und seelisch gesundet — wieder ins Gewerbeleben zurückkehren."

In einem zweiten, gleichfalls an alle Eisenbahner gerichteten Erlasse des Eisenbahnministers vom 6. Oktober 1915, mit dem zum zweiten Male eine Zusammenstellung der ins Genesungsheim aufgenommenen kriegsverletzten Eisenbahner sowie ein Ausweis über die Beitragsleistung veröffentlicht wurde, heißt es u. a.: „Der Ausweis über die weitere Beitragsleistung zur Standesfürsorge veranschaulicht den hohen Opfermut, den die Eisenbahner in fortgesetzter Mildtätigkeit für ihre kriegsverletzten Berufsgenossen entfalten. Nun die in hilfsfreudiger Eintracht zustande gebrachten Mittel wohl nicht allein hinreichen werden, den Bestand bewährter Einrichtungen zu sichern, sondern noch manches vorzukehren, wodurch den Kriegsleiden der Kameraden nach Kräften Einhalt geschehen soll, wiederhole ich bewegten Herzens meinen Dank an alle Eisenbahner, die meinem Aufrufe zur Gründung eines Genesungsheims für kriegsverletzte Berufsgenossen so gerne gefolgt sind. Zugleich fordere ich auf, die Beiträge zu diesem Werk von nun ab einzustellen."

Die seit Einleitung der Standesfürsorge für kriegsverletzte Eisenbahner bis Ende 1915 eingegangenen Beiträge der Bediensteten der Staatseisenbahnverwaltung beliefen sich auf 598 153 K., die anderweitigen Spenden auf 135 032 K.; zusammen sohin auf 733 185 K. Mit vereinten Kräften haben die Eisenbahner Österreichs ein schönes und zukunftsreiches Werk der Kameradschaft und Nächstenliebe geschaffen, sich selbst zu Nutzen, dem Staate zur Ehre.

Von Interesse ist die Beurteilung, die der im Eisenbahner-Genesungsheim verwirklichte Gedanke einer Lösung der Aufgabe der Invalidenfürsorge auf berufsgenossenschaftlicher Grundlage durch einen hochangesehenen Fachmann, den früheren österreichischen Unterrichtsminister Dr. Gustav Marchet, erfahren hat. Der Minister bespricht im 3. und 4. Heft der Flugschriften für „Österreich-Ungarns Erwachen" in dem Aufsatz „Die Versorgung der Kriegsinvaliden und ihrer Hinterbliebenen" die Schöpfung des österreichischen Eisenbahnministers in ausführlicher Weise und kommt zu nachfolgendem Schlusse: „Diese Anlage beruht auf einem für alle derartigen Invalidenschulen äußerst wichtig scheinenden Grundgedanken, nämlich dem, daß sie für einen bestimmten Stand berechnet und organisiert ist, daß die Angehörigen dieser Stände sie schaffen und tragen, wenn auch unter sachkundiger Oberleitung — in diesem Falle des Eisenbahnministeriums. Dadurch ergibt sich nicht nur das Bewußtsein der Selbsthilfe, die Freude an gemeinsamer gegenseitiger Hilfe für die Standesgenossen, sondern auch die Konsequenz, daß in dem ganzen Hause ein einheitlicher fachlicher Geist herrscht und wirkt. Es wäre gewiß von großem Wert, wenn insbesondere Großindustrien, die Zuckerindustrie, Gärungsindustrie, Maschinenproduktion, montanistische Gruppen, landwirtschaftliche und andere Produktionszweige solche Heime auf einheitlicher, fachlicher Grundlage aufbauen und in einzelnen Städten oder Industriezentren, für agrarische Invalide in der Nähe von größeren Orten, errichten würden. Dieser einheitlich fachliche Charakter, wie ihn das Eisenbahngenesungsheim darstellt, schafft ein äußerst wertvolles Musterbild einer Spezial-Invalidenschule."

Inzwischen haben sich die Stimmen gemehrt, die für eine Lösung der Riesenaufgabe des Invalidenschutzes durch Zerlegung in besondere Standesfürsorge eingetreten sind. Auch in Deutschland hat das Beispiel, welches die Standesfürsorge zugunsten von Montanarbeitern in Düsseldorf gegeben hat, Nachahmung gefunden. Möge unbeschadet der allerorts bereits bestehenden Einrichtungen zugunsten von Kriegsverletzten, sich die Erkenntnis immer mehr Bahn brechen, daß der in Gestalt der Standesfürsorge auftretende Invalidenschutz die wirksamste Gewähr in sich schließt, daß alle, selbst die Schwerstverletzten unter den Invaliden, einem von Zufriedenheit getragenen Erwerbsleben zurückgegeben werden können.

Beschlüsse der Generalkonferenz der deutschen Eisenbahnen.

(Schluß aus Nr. 8.)

C. Deutscher Eisenbahn-Tiertarif, Teil I.

1. Eine neue Ausführungsbestimmung zu § 48 EVO. bestimmt, daß größere Raubtiere nur in dauerhaften Behältnissen — Käfigen, Kästen, Kisten oder Menagerlewagen — aus starkem, hartem Holz mit fest verankerten Gitterstäben und durch Blechbeschläge oder Eisenklammern befestigten Ecken zur Beförderung angenommen werden; die Gitter müssen mit Lattenverschlägen verkleidet oder mit fest angeschlossenen Holzwänden oder Holzrahmen mit Drahtgeflecht versehen sein. Behältnisse für Bären — mit Ausnahme ganz junger Tiere — müssen ferner innen vollständig mit Blech ausgeschlagen sein. Bei Einzelsendungen von Raubtieren sind die Behältnisse außen mit der Bezeichnung „Raubtier" in auffallender Schrift zu versehen. 2. Die Aufnahme einer weiteren Ausführungsbestimmung zu § 48, die für größere Raubtiere oder Raubtiere in Ladungen allgemein die Beigabe von Begleitern vorschreibt, wird mangels eines Bedürfnisse abgelehnt, weil der § 48 (7) EVO. der Eisenbahn bereits das Recht gibt, Begleitung von Tiersendungen zu fordern.

D. Deutscher Eisenbahn-Personen- und Gepäcktarif, Teil I.

1. Die Beschränkung in der Ausführungsbestimmung C VI zu § 12 EVO. (Fahrten im Interesse der Jugendpflege), daß die Fahrpereisermäßigung jedem Verein höchstens 12 mal im Kalenderjahr zu gewähren ist, wird beseitigt; ein Antrag, in der gleichen Ausführungsbestimmung die Beschränkung der Höchstentfernung für eine Fahrtrichtung bei eintägigen Ausflügen auf 75 km aufzuheben und weiter die Ermäßigung auch für Schnell- und Eilzüge zu gewähren, wird dagegen abgelehnt. 2. Die deutschen Kriegsteilnehmern bei Reisen zum Besuch von Kurorten gewährte Fahrpreisermäßigung (Ausführungsbestimmung C. X zu § 12 EVO.) wird auf Reisen ehemaliger Kriegsteilnehmer zwecks Aufnahme in ein Kriegererholungsheim ausgedehnt. 3. Die Einführung von Vertragsstrafen für verspätete Beladung von Sonderzügen für Kunstreitergesellschaften, Menagerien usw. (Aufnahme einer neuen Ausführungsbestimmung unter A Ia) zu § 12 EVO.) wird abgelehnt. 4. Gleichfalls abgelehnt werden folgende Anträge: a) auf Gewährung einer Fahrpreisermäßigung bei Gesellschaftsfahrten von Arbeitern und Gewerbetreibenden zum Besuch von Ausstellungen für Arbeiterwohlfahrt, b) auf Ausdehnung der mittellosen Zöglingen von Waisenanstalten gewährten Fahrpreisermäßigung (Ausführungsbestimmung C. VIII zu § 12 EVO.) auf die in Familienpflege untergebrachten Waisen, c) auf Einführung einer Fahrpreisermäßigung zum Zwecke der Jugendfürsorge (Unterbringung jugendlicher Personen in auswärtigen Anstalten, Familien, Lehr-, Arbeits- oder Dienstplätzen), d) auf Erweiterung der Fahrpreisermäßigung für Versicherte der Reichsversicherungsanstalt für Angestellte (Ausführungsbestimmung C. VIII 1 D 5 zu § 12 EVO.) durch Berücksichtigung der dieser Anstalt gesetzlich gleichgestellten Versorgungskassen. 5. Die Fahrpreisermäßigung zugunsten der öffentlichen Krankenpflege (Ausführungsbestimmung C. VII 1 A zu § 12 EVO.) wird neu geregelt.

a) Es wird klargelegt, daß unter Vereinen und Genossenschaften, die sich in Ausübung freier Liebestätigkeit der öffentlichen Krankenpflege widmen, nur solche zu verstehen sind, die nach ihren Satzungen als Zweck verfolgen, die Krankenpflege unentgeltlich oder nur gegen Erhebung eines die Selbstkosten der Verpflegung nicht übersteigenden Betrages zu gewähren; b) für Vorstände und Vorstandsmitglieder bei Reisen zu Konferenzen wird die Ermäßigung hinfort nur noch gewährt, wenn auf den Konferenzen über Angelegenheiten der öffentlichen Krankenpflege von allgemeiner Bedeutung verhandelt wird; als Vorstand gelten nur die zur gerichtlichen und außergerichtlichen Vertretung des Vereins oder der Genossenschaft berufenen Personen; c) die Fahrpreisermäßigung wird dem Pflegepersonal auch zu Fortbildungszwecken und bei Reisen zur Besprechung dienstlicher Angelegenheiten im Mutterhaus gewährt, dagegen nicht zu Ausbildungszwecken und zum Zwecke des Eintritts in die Krankenpflege; d) schließlich wird der Tarif unter 1 A c (Reisen des Pflegepersonals infolge von Versetzungen und zu Kur- und Erholungszwecken) noch dahin ergänzt, daß diese Ermäßigung auch dem Pflegepersonal zusteht, das einer Anstalt des Staates oder eines Selbstverwaltungskörpers ohne unmittelbare Anstellung bei dieser und ohne Lösung seines Verhältnisses zu dem Verein oder der Genossenschaft dauernd oder vorübergehend überwiesen ist; e) abgelehnt wird die Ausdehnung der Ermäßigung auf Reisen der von Gemeinden und Kreisen angestellten Landkrankenpflegerinnen (Gemeindeschwestern) und Fürsorgerinnen.

6. Die Gewährung einer Fahrpreisermäßigung an Wanderlehrerinnen und Kinderfürsorgerinnen der Vereine für Säuglings- und Kinderfürsorge wird abgelehnt; dagegen wird anerkannt, daß die Fürsorgeschwestern der Fürsorgestellen für Lungenkranke die Fahrpreisermäßigung zugunsten der öffentlichen Krankenpflege (Ausführungsbestimmung C. VII 1 A zu § 12 EVO.) beanspruchen können. 7. Es wird klargestellt, daß die Vorstände und Vorstandsmitglieder der Zentralstellen der Landesvereine vom Roten Kreuz sowie des Geschäftsführenden Ausschusses und der Verbände der Genossenschaft freiwilliger Krankenpfleger im Kriege die Fahrpreisermäßigung gemäß Ausführungsbestimmung VII 1 A a) zu § 12 EVO. auch bei Reisen zu Konferenzen im Interesse der Kriegskrankenpflege genießen dürfen. 8. Die Aufnahme einer neuen Ausführungsbestimmung zu § 16 EVO., wonach statt des jetzt zur Erhebung gelangenden doppelten Fahrpreises, mindestens jedoch 6 ℳ, künftig nur ein Fahrpreiszuschlag von 1 ℳ zu dem tarifmäßigen Preise oder, falls niedriger, der doppelte Fahrpreis, mindestens jedoch 1 ℳ, zu erheben wäre, wenn ein Reisender aus entschuldbarem Versehen eine höhere Wagenklasse mit einer für eine niedrigere Klasse gültigen Fahrkarte benutzt hat, wird abgelehnt. 9. Ebenfalls abgelehnt wird ein Antrag auf Ergänzung der Ausführungsbestimmung 7 (²) zu § 13 EVO. durch nachstehende Bestimmung: „Die Gültigschreibung einer Schnellzugzuschlagkarte bis zur Reisezielstation ist nur zulässig für den kilometrisch kürzesten Weg oder für einen solchen Umweg, auf dem die Zielstation nach der Zuglage früher als auf dem kilometrisch kürzesten Wege erreicht wird.“ 10. Die Ausführungsbestimmung 1 (²) zu § 32 EVO. wird dahin erweitert, daß Reisegepäck nach einer über die Bestimmungsstation der vorgelegten Fahrkarten hinaus gelegenen Station auch dann angenommen wird, wenn zwar durchgehende Fahrkarten nach dieser Station, aber nicht über den vom Reisenden benutzten Weg erhältlich sind. 11. Die Übernahme der z. Zt. in den Allgemeinen Abfertigungsvorschriften enthaltenen Bestimmungen über die Nachsendung von Reisegepäck, das auf der Bestimmungsstation nicht abgenommen wurde, wird abgelehnt. 12. Die Ausführungsbestimmung 1 (¹) zu § 32 EVO. erhält folgende erweiterte Fassung: „Reisegepäck wird zu den Sätzen des Gepäcktarifs nach solchen Stationen angenommen, nach denen die vorgelegten Fahrkarten gelten; bestehen nach einer Station Fahrpreise über mehrere Wege, so ist das Gepäck auf Antrag auch über einen Weg abzufertigen, über den die Fahrkarte nicht gilt.“

Die gefaßten Beschlüsse werden bindend, wenn ihnen bis Mitte Februar 1916 nicht von einer Anzahl Verwaltungen widersprochen wird, die zusammen mehr als ein Fünftel sämtlicher Stimmen führen. Die bindend gewordenen Beschlüsse werden voraussichtlich zum 1. April 1916 durch Neuausgabe der deutschen Eisenbahntarife, Teile I oder durch Nachträge hierzu in Kraft gesetzt.

Die Aussichten der amerikanischen Eisenbahnindustrie auf dem europäischen Markt.

Der in Frankreich lebende Mitarbeiter der „Railway Age Gazette“ macht in einem längeren Aufsatze in seinem Blatte auf die Vorteile aufmerksam, die der amerikanischen Industrie während des Krieges und nach Friedensschluß durch die Lieferung von Eisenbahnbedarf nach Europa, insbesondere nach Frankreich, erwachsen könnten. Wir entnehmen seinen Ausführungen folgendes:

Die Vereinigten Staaten sind seit kurzem der Gläubiger Europas geworden. Die Gelegenheit zu einer außerordentlich umfangreichen Ausfuhr nach Europa wird den Vereinigten Staaten jetzt zum ersten Male geboten, und diese Gelegenheit muß wahrgenommen werden. Europa muß von den Vereinigten Staaten nicht nur Kriegsbedarf, Nahrung und Kleidung erhalten, sondern auch alles das, was es zum Wiederaufbau bedarf. Dieser Wiederaufbau hat gewissermaßen schon jetzt begonnen. Trotz der Verschwiegenheit, die über derartige Lieferungen beobachtet zu werden pflegt, ist doch bekannt geworden, daß seit Kriegsausbruch allein in Frankreich Verträge über Lieferung von Eisenbahnbedarf in Höhe von etwa 50 Millionen Franken mit amerikanischen Firmen geschlossen worden sind. Es ist sicher, daß innerhalb der nächsten 2 Jahre die amerikanischen Verfertiger von Eisenbahnbedarf in Europa einen außergewöhnlich aufnahmefähigen Markt für ihre Erzeugnisse finden werden. Der Krieg hat große Zerstörungen an den Eisenbahnen und ihren Betriebsmitteln verursacht, und infolge des Kriegsbetriebes sind der Oberbau und die Betriebsmittel stark abgenutzt worden, so daß umfangreiche Erneuerungen stattfinden müssen. In Europa ist fast die gesamte Industrie mit der Herstellung von Kriegsbedarf beschäftigt, und wer nicht an der Front ist, arbeitet in den Fabriken für den Krieg, und niemand denkt jetzt an die Herstellung von Friedensbedarf. In Frankreich gilt dies insbesondere auch für die Fabriken, welche sonst Eisenbahnbedarf herstellen und in gewissem Umfange sogar für die Werkstätten der Eisenbahnverwaltungen. Ähnlich liegen die Dinge in Deutschland, Österreich, Rußland und England. In England arbeiten über 500 Fabriken Tag und Nacht für den Kriegsbedarf.

Die amerikanische Industrie wird aber nur unter einer Bedingung aus der Wirtschaftslage in Europa den vollen Nutzen ziehen. Sie muß lernen, ihre Erzeugnisse und ihre Verkaufsgewohnheiten den europäischen Verhältnissen anzupassen. Sie muß Eisenbahntarife und Schiffsfrachten studieren. Sie muß sich davor hüten, unvollkommene und schlechte Ware auszuführen. Sie muß die Vorurteile überwinden, die unwillkürlich zwischen Völkern entstehen, die keinen Handel miteinander treiben. Sie darf nicht auf dem Standpunkt stehen, daß jetzt die Gelegenheit gekommen ist, schnell reich zu werden; sie muß vielmehr ihre Lieferungen und Preise so einrichten, daß sie den europäischen Markt dauernd behält, denn Europa wird noch lange nach dem Kriege mit Wiederaufbauen beschäftigt sein. Viele seiner Industrien haben veraltete Einrichtungen und werden dauernd der amerikanischen Werkzeuge und Werkzeugmaschinen bedürfen.

Der Amerikaner muß immer berücksichtigen, daß Europa nur gezwungener Weise, nicht freiwillig etwas von Amerika kauft. Wir werden von Europa als die Neutralen angesehen, die sich unrechtmäßiger Weise an dem Unglück der anderen bereichern. Dieses Gefühl herrscht sowohl in Deutschland wie in den Ländern der Entente.

Wenn wir uns einem Italiener als Amerikaner zu erkennen geben, so dreht er uns den Rücken und sagt dabei: „Warum kommt ihr uns nicht zur Hilfe, um die schrecklichen Österreicher und Deutschen zu vernichten?“ In Deutschland sagt man zu uns: „Ihr Amerikaner seid immer unsere guten Freunde gewesen und habt mit uns Handel getrieben; ihr seid mit uns blutsverwandt, und jetzt im Kriege verlaßt ihr uns und unterstützt unsere Feinde durch Kriegslieferungen.“

Um in Europa Geschäfte zu machen, müssen viele amerikanische Firmen erst lernen, einen richtigen Geschäftsbrief zu schreiben. Sie müssen in dem Lande, nach dem sie Waren ausführen wollen, einen ständigen Vertreter unterhalten, der die Sprache des Landes spricht, mit seinen Lebensgewohnheiten gut vertraut ist und stets auf dem Platze sein muß. Natürlich muß der Vertreter selbst Amerikaner sein und die Erzeugnisse des eigenen Hauses und der Wettbewerbsfirmen genau kennen. Sehr wichtig ist, daß der Vertreter auch gute Verbindungen mit den Banken des betreffenden Landes hat, und daß diese die Gewähr für schnelle und gute Ausführung des Auftrages übernehmen.

Es ist im geschäftlichen Leben allgemein üblich, als Anerkennung für geleistete Dienste, kleine Geschenke zu Weihnachten oder zu Neujahr zu machen. Wenn man aber diese Geschäftsgepflogenheit auf die Dezernenten oder Präsidenten von Eisenbahnverwaltungen anwenden wollte, so wäre dies sehr unangebracht. Das Hauptaugenmerk dieser Herren ist darauf gerichtet,

daß die Lieferungen gut brauchbar sind, eine lange Lebensdauer und eine geringe Abnutzung aufweisen, und wenn diese Voraussetzungen nicht zutreffen, so ist dies für das Lieferwerk und den Beamten, der den Kauf vermittelt hat, gleich unangenehm.

Eine große Bedeutung haben in Europa die Zwischenhändler (Makler). Durch ihre Vermittlung geht ein guter Teil des Verdienstes verloren, weil der Zwischenhändler gewöhnlich von beiden Parteien, dem Auftraggeber und dem Lieferer, eine Vermittlungsgebühr beansprucht. Zur gegenwärtigen Kriegszeit sind die Vermittler in den Ländern der Entente besonders schamlos mit ihren Forderungen. — In Rußland hat man eine Reihe solcher Ehrenmänner bereits erschossen. — Ohne diese Zwischenhändler ist es fast unmöglich, einen Auftrag von einer der Regierungen zu erhalten. Wenn etwa gar ein Vertreter des amerikanischen Hauses einen deutsch klingenden Namen trägt, so ist es ganz ausgeschlossen, daß er ohne einen Vermittler irgend einen Geschäftsabschluß macht.

Die vorbezeichneten Schwierigkeiten stellten sich ganz besonders für den Handel mit Kriegsbedarf ein, nicht ganz in demselben Maße für den Handel mit Eisenbahnbedarf. Wohl aber trat hier der Mangel an Schiffsraum und die mangelnde Kenntnis über die Höhe der Schiffsfrachten hemmend in die Erscheinung. Gelegentlich scheiterte die Auftragerteilung auch daran, daß die betreffenden Eisenbahnverwaltungen (insbesondere die italienische Staatsbahn) vor der Auftragerteilung Musterstücke verlangte, die der Vertreter nicht beibringen konnte.

Augenblicklich ist der wesentlichste Wettbewerber auf dem europäischen Markt die englische Industrie. Auch ist in Frankreich und Rußland das Bestreben vorhanden, dem englischen Freund möglichst viel abzukaufen. Es kommt erschwerend hinzu, daß die englische Industrie den europäischen Markt genau kennt, während der Amerikaner ihn erst kennen lernen muß. Andererseits ist auch der europäische Käufer mit den amerikanischen Verhältnissen nicht vertraut; er ist selbst nie in Amerika gewesen und kennt die Namen der großen amerikanischen Firmen und ihre Erzeugnisse nicht. Nicht einmal die amerikanischen Fachausdrücke sind ihm geläufig. Die Hast, mit der der amerikanische Vertreter Geschäfte abzuschließen sucht, erweckt häufig das Mißtrauen der europäischen Käufer.

Als die französischen Eisenbahnverwaltungen Lieferungen in Amerika vergeben wollten, verschafften sie sich die Adressen aus dem Anzeigenteil der „Railway Age Gazette" und fragten gleichzeitig bei den ihnen bekannten amerikanischen Eisenbahnbeamten wegen der Leistungsfähigkeit der betreffenden Firmen an. Die Abschlüsse wurden auf der Grundlage der Barzahlung getätigt unter Einbehaltung von 5 % als Gewähr. Verlangt wurde jedesmal, daß die Lieferungen schleunigst und in der richtigen Reihenfolge geschehen sollten, und diese Bedingungen sind nicht immer leicht zu erfüllen.

Ein Beispiel für die Schwierigkeiten der Versorgung Europas von Amerika aus ist die Kohlenbeschaffung. Spanien, Frankreich, Italien und auch die Schweiz sind zu einem großen Teil auf die Versorgung mit amerikanischer Kohle angewiesen. (?) Die Bestellungen auf Kohle sind aber in den seltensten Fällen rechtzeitig erfolgt, man hat vielmehr zunächst die eigenen Bestände aufgebraucht und dann zuerst versucht, von England Kohle zu erhalten, was nur zum Teil gelang. Diese Kohle ist vielfach in Form von Briketts bestellt und geliefert worden. Briketts werden ihrer leichteren Handhabung und ihres größeren Heizwertes wegen der Grubenkohle vorgezogen und auch erheblich höher bezahlt. In Amerika ist aber die Brikettierung von Kohle unbekannt.

Die Anbahnung der Geschäftsverbindung zwischen Franzosen und Amerikanern wird durch die Ähnlichkeit der Temperamente (!?) erleichtert. Beide sind außerordentlich lebhaft im Gegensatz zu dem steifen Engländer und dem schwerfälligen (?) Deutschen. Erschwerend wirkt dagegen der Eigensinn der Franzosen. Er liebt und kauft nicht das, was in der ganzen Welt zu haben ist und überall gekauft wird. Er will seinen persönlichen Geschmack befriedigen. Er bessert lieber eine alte Lokomotive aus, ehe er eine neue kauft. Er will ein Automobil haben, nicht wie es in der Preisliste steht, sondern nach seinen eigenen Angaben. Dieselben Gesichtspunkte wendet er auch bei der Beschaffung einer Eisenbahnschiene, eines Kranes oder eines Eisenbahnwagens an. Hierzu kommt nun noch, daß die in Frankreich gebräuchlichen Formen von Maschinen jeder Art von den amerikanischen Bauweisen völlig abweichen. Auf diese Weise lassen sich die Schwierigkeiten erklären, die sich dem Handel zwischen den Vereinigten Staaten und Frankreich entgegenstellen. Zweifellos haben der Krieg und die Notwendigkeit der schnellen Beschaffung die Franzosen bewogen, zurzeit ihre persönlichen Wünsche und Anschauungen etwas in den Hintergrund zu stellen.

Sehr bezeichnend ist eine im August 1915 in Amerika erfolgte Bestellung von Güterwagen. Es war zunächst vereinbart, daß diese in einzelnen Teilen nach Frankreich verschifft und dort zusammengesetzt werden sollten. Nachträglich wurde jedoch bestimmt, daß die Wagen betriebsfertig zu liefern seien, weil die Zusammensetzung den mit der amerikanischen Bauweise nicht vertrauten Arbeitern große Schwierigkeiten verursachte.

Ein wesentlicher Fehler der in Europa lebenden Amerikaner ist der, daß sie das Bestreben haben, für sich zu bleiben und es nicht verstehen, sich „unter das Volk zu mischen" und mit Einheimischen Freundschaft zu schließen. Infolgedessen haben sie keine Gelegenheit, die Gedankenwelt der einheimischen Bevölkerung kennen zu lernen. Der Amerikaner macht es gerade wie der Engländer; er sucht sich eine Reihe von Amerikanern in derselben Stadt und verkehrt ausschließlich mit diesen, um möglichst wenig in Berührung mit den Einheimischen zu kommen.

Weiter ist noch darauf hinzuweisen, daß die Nachrichtenübertragung zwischen Europa und den Vereinigten Staaten infolge des Krieges unregelmäßig und unsicher geworden ist; nicht nur Briefe, sondern auch Telegramme gehen häufig verloren. Die europäischen Firmen haben sich daher gewöhnt, Briefe und Telegramme doppelt zu schicken, damit wenigstens eine der Sendungen eintrifft. Sie numerieren außerdem ihre eigenen Sendungen fortlaufend und nehmen in jedem Brief auf den Inhalt des zuletzt angekommenen Briefes Bezug, damit man beiderseits über den Fortgang des Schriftwechsels jederzeit unterrichtet ist.

Es muß ferner darauf aufmerksam gemacht werden, daß es nicht genügt, ein Zweigbureau in London zu eröffnen, um damit den europäischen Markt zu erobern, denn der Weg von London nach den Hauptstädten Europas ist weit und zeitraubend. Es ist vielmehr nötig, in allen Hauptstädten Europas Zweigbureaus einzurichten und selbst die kleinsten Aufträge anzunehmen, die größeren kommen dann von selbst. Daß es durchaus möglich ist, in Europa gute Geschäfte zu machen, beweist der Absatz amerikanischer Schreibmaschinen, Waschmaschinen und landwirtschaftlicher Maschinen.

Es wird häufig die Befürchtung ausgesprochen, daß das Einfuhrgeschäft Amerikas nur in den ersten Jahren des Wiederaufbaues einen größeren Umfang annehmen könnte, daß dann aber der Wettbewerb der europäischen Industrie die heimischen Märkte zurückerobern würde, weil nach dem Kriege infolge der Verarmung der europäischen Länder besonders niedrige Lohnsätze eintreten würden. Diese Befürchtung teilt der Berichterstatter nicht. Er glaubt vielmehr, für die Zeit nach dem Kriege einen Aufschwung in Europa voraussagen zu dürfen und eine dauernde große Aufnahmefähigkeit für die Erzeugnisse des amerikanischen Marktes.

Voraussetzung für die Eroberung und die dauernde Behauptung des europäischen Marktes sei aber auch die Schaffung einer eigenen großen Handelsflotte der Vereinigten Staaten, um von den Handelsflotten der europäischen Staaten unabhängig zu sein. Die übrigen Forderungen faßt er in die Worte zusammen: „Die Amerikaner müssen ihren Außenhandel nach deutschen Grundsätzen einrichten."

Zum Schluß wird noch auf ein eigenartiges Vorgehen einer amerikanischen Kraftwagenfabrik hingewiesen. Sie hat ihre Wagen den Krieg führenden Ländern (jedenfalls aber nur der Entente!) unentgeltlich zur Beförderung der Verwundeten zur Verfügung gestellt und damit nach Ansicht des Berichterstatters eine Reklame größten Stils ins Leben gesetzt, wie sie besser und vornehmer nicht gedacht werden könne.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Erhebung von Mehrbeiträgen für Tarif I der Verbandskranken- und Hinterbliebenenkasse bei den preußisch-hessischen Staatsbahnen.** Der Hauptvorstand dieser Kasse gibt bekannt, daß, nachdem der aus ganz besonderem Entgegenkommen der Verbandskrankenkasse zugewendete 3 Millionen-Mark-Fonds, aus dem die in früheren Jahren beim Tarif I entstandenen zum Teil recht beträchtlichen Mehrausgaben gedeckt worden sind, aufgebraucht ist, die Mitglieder nunmehr in Zukunft, wie es bei anderen ähnlichen Kassen die Regel bildet, allein die für die Deckung der Ausgaben und die Ansammlung des Reservefonds erforderlichen Mittel aufzubringen haben.

Trotzdem im verflossenen Jahre bereits in 5 Monaten Mehrbeiträge erhoben worden sind, hat es sich nicht ermöglichen lassen, die Ausgaben des Jahres 1915 in voller Höhe zu decken und noch außerdem die satzungsgemäße Rücklage für den Reservefonds des Tarifs I bereitzustellen. Mit Zustimmung des preußischen Eisenbahnministers wird daher abweichend von den

Satzungen für 1915 von der Abführung einer Rücklage an den Reservefonds Abstand genommen. Um in Berücksichtigung der durch die lange Kriegsdauer herbeigeführten besonderen Verhältnisse auch für das Jahr 1916 Vorsorge zu treffen sowie um die Kasse leistungsfähig zu erhalten und die weitere Ansammlung eines für den Bestand der Kasse durchaus nötigen Reservefonds zu sichern, sieht sich der Hauptvorstand nunmehr genötigt, auch im laufenden Jahre Mehrbeiträge zu erheben. Demnach wird vom 1. d. M. ab in jedem Monat ein Wochenbeitrag mehr für Tarif I so lange eingezogen werden, bis eine Mehrausgabe im Jahre 1916 ausgeschlossen erscheint. Der Hauptvorstand ist davon überzeugt, daß alle Mitglieder bei Tarif I einsehen werden, daß diese auf Grund eines einstimmigen Beschlusses — eine Beschlußfassung über die notwendige Erhöhung der satzungsgemäßen regelmäßigen Beiträge kann erst in der nach Beendigung des Krieges stattfindenden Hauptversammlung erfolgen — für notwendig erachtete Maßnahme, die zugleich zum Besten der Mitglieder dient, unvermeidlich ist.

— **Die Preisaufgaben für das Schinkelfest des Architektenvereins in Berlin** am 13. März 1917 sind jetzt festgesetzt worden. Auf dem Gebiete des Eisenbahnbaues ist zu bearbeiten: der Entwurf zu einer viergleisigen Untergrundbahn für Vorort- und Stadtverkehr, die die dichtbebauten, zwischen der Stadtbahn und dem Nordringe gelegenen Gebiete der Städte Berlin und Charlottenburg in der Richtung von Osten nach Westen durchqueren soll. Auf jedem Gleispaare müssen stündlich 30 Züge in jeder Richtung verkehren können. Verlangt werden: ein Übersichtsplan der ganzen Bahn 1:10 000, ein Höhenplan der ganzen Linie im Maßstabe 1:10 000 für die Längen und 1:200 für die Höhen, Sonderentwurf zu der Tunnelstrecke von der Chausseestraße einschließlich bis zur Schönhauser Allee 1:1000, die erforderlichen Querschnitte und Einzelheiten im Maßstabe 1:200, der Sonderentwurf zum Bahnhof am Landsberger Tor 1:200, Sonderentwurf zum Bahnhof Stralau-Rummelsburg 1:1000. Entwurf zu den Sicherungsanlagen der Untergrundbahn und der Staatsbahn auf Bahnhof Stralau-Rummelsburg, ferner der Erläuterungsbericht mit der statischen Berechnung der Tunneldecke des Bahnhofs am Landsberger Tor. Im übrigen sind in einem Erläuterungsbericht die gewählten Anordnungen zu begründen sowie die Art der Bauausführung und die beabsichtigte Betriebsweise kurz anzugeben, ferner die Pläne, soweit nötig, durch Handzeichnungen sachgemäß zu ergänzen.

— **Benutzung der Balkanzüge durch Militärpersonen.** Die dem Heere und der Marine der verbündeten Staaten (Deutschland, Österreich-Ungarn, Bulgarien und Türkei) angehörenden Militärpersonen (einschl. der Offiziere und Beamten) können die Balkanzüge gegen Stundung der Gebühren nur benützen, wenn sie eine von der zuständigen Militärbehörde ausgefertigte mit Stempel und Unterschrift versehene „Anweisung zur Benützung des Balkanzuges" vorzeigen. Die Abfertigung erfolgt durch die Fahrkartenausgaben der am Balkanzugverkehr beteiligten Bahnstationen auf besonderem doppelsprachigen Militärfahrschein. Eine Abfertigung im Zuge findet nicht statt. Mit Militärfahrschein nach Anlage IV zur Militär-Transportordnung, vereinfachtem Militärfahrschein oder Hilfsmilitärfahrschein dürfen die Balkanzüge nicht benützt werden. Militärpersonen ohne die vorgenannte Anweisung werden wie Reisende des allgemeinen Verkehrs behandelt.

— **Betriebsergebnisse der württembergischen Verkehrsanstalten im Rechnungsjahr 1914.** Im Anschluß an die Mitteilungen aus dem „Schwäb. Merkur" in Nr. 5, S. 54 d. Ztg. entnehmen wir dem diesmal nur 23 Seiten umfassenden Verwaltungsbericht noch folgende bemerkenswerte Einzelheiten:

Die Betriebslänge der württembergischen Staatsbahnen betrug am Schlusse des Rechnungsjahres 1914 rund 2104 km davon entfallen auf Hauptbahnen rund 1597 km, auf vollspurige Nebenbahnen rund 405 km und auf Schmalspurbahnen rund 102 km. Von den Hauptbahnen sind zweigleisig rund 588 km = 36,83 %; Stationen gibt es insgesamt 639. An Fahrzeugen waren vorhanden: 855 Lokomotvien einschließlich Triebwagen, 2394 Personen-, 599 Gepäck-, 14 312 bedeckte und offene Güterwagen, 15 164 Lastwagen und 161 Postwagen. — Betriebsunfälle ereigneten sich in insgesamt 107 Fällen (im Vorjahr waren es 86); dabei wurden 46 Personen (i. V. 29) getötet und 57 (i. V. 37) verletzt. Auf 1 Million Reisende kommen im Berichtsjahre 0,12 (0,03) Tötungen und 0,07 (0,04) Verletzungen. — Im Personenverkehr betrug im Jahresdurchschnitt die von einer Person durchfahrene Strecke 20 (i. V. 18,08) km, das auf sie entfallende Fahrgeld 0,45 (0,42) ℳ. Von den Personenverkehrseinnahmen entfallen in Prozentsätzen auf die erste bis vierte Wagenklasse 1,07 (1,75); 7,99 (8,93); 34,36 (39,32); 46,84 (48,38). Auf den Militärverkehr kommen diesmal 9,74 % der Gesamtpersoneneinnahme gegen 1,62 % im Rechnungsjahr 1913. Die Einnahmen aus dem Personen- und Gepäckverkehr betragen 33,48 (35,59) % der Gesamteinnahmen. — Im Güterverkehr wurden im Berichtsjahr im ganzen rund 11,88 (14,37) Millionen Tonnen befördert, hiervon in Prozenten als Stückgut 8,62 (8,99), nach den Tarifsätzen der allgemeinen Wagenladungsklassen 6,36 (8,29), der Spezialtarife 31,57 (37,43), nach Ausnahmetarifsätzen 45,31 (41,09). Im Jahresdurchschnitt erbrachte eine Gütertonne 3,84 (3,57) ℳ und 1 tkm 4,43 (4,37) Pfg. Die Güterverkehrseinnahmen betrugen 58,02 (56,92) % der Gesamteinnahmen. — Das Anlagekapital ist von rund 828,23 Millionen Mark im Rechnungsjahr 1913 auf rund 837,36 Millionen im Berichtsjahr oder auf 1 Bahnkm von 394 592 ℳ auf 398 068 ℳ, die Eisenbahnschuld von rund 614,78 Millionen Mark auf rund 618,81 Millionen gestiegen. Der Reservefonds der Staatsbahnen hat sich von 10 Millionen Mark auf rund 6,69 Millionen verringert. Die Schmalspurbahnen für sich erbrachten eine Rente von 0,06 % gegen 0,73 % im Vorjahr. — Die Gesamtzahl der Staatsbahnbediensteten betrug im Jahresdurchschnitt 21 681 (22 838); hierunter befanden sich 2870 zum Heeresdienst einberufene und 1260 zum Eisenbahnkolonnendienst in besetzten feindlichen Gebieten abgeordnete Bedienstete. An Arbeitern waren 11 978 (13 153) beschäftigt, für die im ganzen an Löhnen rund 16,78 Millionen Mark verausgabt worden sind. Hiernach entfielen auf 1 Arbeiter überhaupt im Jahresdurchschnitt 1400 (1380) ℳ. Im Rechnungsjahr 1914 sind die durchschnittlichen Ausgaben gegenüber dem Vorjahr gestiegen, bei einem Arbeiter im Stations- und Zugbegleitdienst auf 1434 von 1410 ℳ, im Zugförderungs- und Werkstättendienst auf 1694 ℳ von 1680 ℳ. Die Ausgaben für Wohlfahrtszwecke einschließlich der Ruhegehalte, Pensionen und Unterstützungen, die nicht in der Eisenbahnrechnung laufen, stellten sich im Berichtsjahr auf rund 5,38 Millionen Mark gegen rund 5,17 Millionen im Vorjahr.

Die württembergische Bodenseedampfschiffahrt, die vor allem den Verkehr zwischen Deutschland und der Schweiz über Friedrichshafen vermittelt, hat im Berichtsjahr 1914 bei rund 358 100 ℳ Einnahmen und rund 382 150 ℳ Ausgaben eine Mindereinnahme von rund 24 050 ℳ erzielt, gegenüber dem Etatsanschlag ein Weniger von rund 89 500 ℳ. Die Mehrausgabe ist durch einen Zuschuß der Staatshauptkasse im gleichen Betrage gedeckt worden.

— **Güterverkehr mit den besetzten Stationen in Rußland.** Nach einer Mitteilung im Verkehrsanzeiger der bayerischen Staatsbahnen verstoßen bei der Abfertigung von Sendungen nach Russisch-Polen die deutschen Versandstationen, wie auf dem Übergange Thorn festgestellt ist, fast regelmäßig gegen gegebene Vorschriften. Am meisten sind folgende Verstöße vorgekommen: 1. Es fehlt bei Privatgutsendungen, die einem Ausfuhrverbot unterliegen, die aber trotzdem ausgeführt werden sollen, die schriftliche Ausfuhrbewilligung des Reichsamts des Innern. 2. Es fehlen bei Privatgutsendungen die statistischen Anmeldescheine für die Ausfuhr, oder sie sind unvollständig ausgefüllt, oder es sind die Stempelmarken auf den Anmeldescheinen entweder gar nicht oder nicht in genügender Höhe entwertet. 3. Bei den zollpflichtigen Privatgutsendungen wird die Beigabe einer Frankaturrechnung unterlassen, oder es fehlt in der Frankaturrechnung die Angabe des als Sicherheit für den Zoll vom Absender hinterlegten Betrages oder die Angabe, daß der Absender Stundungsnehmer ist. Bei zollpflichtigen Gütern hat der Absender nicht nur die Fracht, und Nebengebühren bis zur Grenze, sondern auch den Zoll zu bezahlen. Die Überweisung irgend welcher Gebühren auf die anschließende Militärbahn ist nicht gestattet. Nur die Fracht von der Grenze bis zur Zielstation wird in Überweisung verrechnet.

— **Die Motorführerinnen der Berliner Straßenbahnen,** welche versuchsweise auf Außenlinien eingestellt worden sind, haben, soweit sich bis jetzt beurteilen läßt, ihren Pflichten völlig genügt. Zunächst wurden 12 gediente Schaffnerinnen als Motorführerinnen ausgebildet und auf Probe eingestellt, und zwar in der Weise, daß neben ihnen noch ein Motorführer zur Beaufsichtigung des Dienstes mitfahren mußte. Ihre Zahl dürfte demnächst vermehrt werden, da sich noch mehrere ältere Schaffnerinnen in der Ausbildung befinden. Auch in anderen Großstädten hat man infolge der Einberufungen zu dem Auskunftsmittel der Einstellung von Frauen gegriffen und damit ganz befriedigende Erfahrungen gemacht. Mit Genugtuung verzeichnet eine Straßenbahnverwaltung sogar den Fall besonderer Geistesgegenwart, durch welche ein Kind vor dem Tode durch Überfahren gerettet wurde.

— **Hundertjähriges Bestehen der Handelskammer zu Metz.** Diese am 15. Mai 1815 gegründete Handelskammer hatte am 5. Januar 1816 ihre erste Sitzung abgehalten. Zur Erinnerung an ihre Gründung hielt nach einer Mitteilung in „Handel und Gewerbe" die Kammer am 5. d. M. eine Festsitzung ab und gab bei dieser Gelegenheit eine Denkschrift über ihre Tätigkeit seit 100 Jahren heraus. Von größeren Feierlichkeiten wurde wegen des Krieges abgesehen.

— **Personalnachrichten.** Bei den bayerischen Staatseisenbahnen wurde vom 1. Februar d. J. ab Direktionsrat Eisert

in München auf die Dauer eines weiteren halben Jahres im Ruhestand belassen. Versetzt wurde Regierungsrat Dr. Weber von Regensburg in das Revisionsamt der Staatseisenbahnen in München. Berufen wurde Direktionsrat Martin vom Staatsministerium für Verkehrsangelegenheiten an die Maschineninspektion München Ost als deren Vorstand und ihm Titel und Rang eines Regierungsrates verliehen; diesen Titel und Rang erhielt auch Direktionsrat Hartmann in Augsburg.

Österreich.

— **Festsetzung eines Hilfsweges für Kohlensendungen.** Die durch die große Beanspruchung der Linien der Nordbahn durch Militärtransporte hervorgerufenen Schwierigkeiten in der Abwicklung des Zivilgüterverkehrs haben sich besonders bei der Versorgung der Industrie mit Kohle fühlbar gemacht. Um diesen Schwierigkeiten abzuhelfen, wird nun nach einer im Tarifanzeiger veröffentlichten Kundmachung für Kohlen-, Koks- und Brikettsendungen aus dem Ostrau-Karwiner Kohlenrevier nach Wien ein Hilfsweg über Ungarn (über Zsolna-Marchegg) festgesetzt. Die ziemlich hohe Umwegsfracht für diesen Hilfsweg, deren Anrechnung gleichzeitig verfügt wird, erklärt sich aus der hohen Entschädigung, die von den österreichischen Staatsbahnen an die ungarischen Bahnen geleistet werden muß.

— **Der Personenverkehr zwischen Wien und Berlin** nimmt jetzt seinen Weg ausschließlich über Tetschen und nicht mehr über Bodenbach und Prag. Es verkehren nur noch Schnellzüge zwischen Prag und Leipzig, die in Dresden Anschluß an die Tagesschnellzüge zwischen Wien und Berlin bieten. Aus Anlaß dieser Änderungen gelten jetzt die Fahrkarten zu den Schnellzügen über Bodenbach im Verkehr mit Böhmisch-Trübau, Brünn, Gänserndorf, Lundenburg und Olmütz Hauptbahnhof vorläufig auch zur Fahrt über Tetschen-Lissa und umgekehrt. Im Verkehr nach oder von Wien gelten die Fahrkarten jetzt schon über diesen Weg.

— **Die Kohlenversorgung der Alpenländer** mit Hausbrandkohle und auch teilweise mit Industriekohle ist für den Winter 1915/16 außerordentlich schwierig und ungenügend. Die Förderungen der steirischen Gruben reichen auch im Frieden nicht aus, um den ganzen Bedarf zu decken, sondern es finden starke Zufuhren von böhmischen Braunkohlen und auch von preußischen Steinkohlen statt. Die südlichen Alpenländer beziehen in ausgedehntem Maße englische Kohlen, die naturgemäß gänzlich in Wegfall kommen. Von den böhmischen Kohlen kommen für Hausbrandzwecke nur die besseren hochwertigen Marken in Betracht, da die Frachtlage die Versendung minderer Marken nicht nutzbringend erscheinen läßt. Die Förderungen sind bei den steirischen Gruben durch die Einberufungen und durch sonstige Schwierigkeiten stark zurückgegangen. In erster Linie muß der Bedarf der Bahnen, der militärischen Anstalten und der für Heereszwecke arbeitenden Industrien gedeckt werden. Dies geschieht fast gänzlich im Wege der Beschlagnahme. Denselben Weg haben auch die Gemeinden eingeschlagen, um die Versorgung der Ämter, Spitäler, Schulen usw. sicherzustellen. Der für andere Zwecke verbleibende Rest ist geringfügig. Seit etwa zwei Monaten hat auch die Lieferung von Leobener und Fohnsdorfer Glanzkohlen ganz aufhören müssen, da diese vollständig für den Eigenbedarf der Werke der Alpinen Montangesellschaft und für wenige wichtige Unternehmungen, die für Heeresbedarf tätig sind, verwendet werden.

— **Der Braunkohlenversand** in den nordwestböhmischen Braunkohlenrevieren betrug im Jahre 1915 1 031 209 Wagen zu 10 bis 20 t, das sind um 169 499 Wagen weniger als im Jahre 1914. An diesen Versandziffern sind nach einer Zusammenstellung des Teplitzer Fachblattes „Der Kohleninteressent" beteiligt: die Brüxer Kohlenbergbaugesellschaft mit 191 200 (— 43 891), die Nordböhmische Kohlenwerksgesellschaft mit 112 162 (— 22 979), die Brucker Kohlenwerke mit 108 016 (— 33 563), das Montanärar mit 87 667 (— 8203), die Dux-Bodenbacher Bahn mit 59 604 (— 13 897) Wagen usw. Die Beistellungen zur Elbe betrugen im Jahre 1915 77 168 (— 31 691) Wagen.

— **Neues Rauchverbot bei den Wiener Straßenbahnen.** Die Wiener „Rathauskorrespondenz" meldet: Wiederholt wurde aus den Kreisen des Gemeinderates sowohl wie auch vom Publikum der Wunsch geäußert, daß das Rauchen in den Straßenbahnwagen überhaupt untersagt werde. In verschiedenen Großstädten, insbesondere in Deutschland und England, besteht allgemeines Rauchverbot und auch in Budapest wurde in letzterer Zeit das Rauchen auf der Straßenbahn verboten. Für Wien ist die Frage jetzt deshalb dringlich, weil durch die Aufhebung des Überfüllungsverbotes die persönliche Sicherheit der Fahrgäste sowie die Sicherheit ihrer Kleider gefährdet erscheint. Auch ist der Umstand, daß auf der hinteren Plattform das Rauchen erlaubt ist, für viele Fahrgäste ein Grund, auf dieser Plattform zu bleiben und leere Plätze im Wagen zu meiden. Im Interesse der raschen Verkehrsabwicklung ist es aber dringend geboten, daß die rückwärtige Plattform erst dann besetzt werde, wenn keine anderen Plätze frei sind. Das Rauchverbot auf der hinteren Plattform wird sicherlich beitragen, diesen empfindlichen Übelstand zu mildern.

In der letzten Stadtratssitzung beschäftigte sich der Stadtrat mit dieser Angelegenheit, und es wurde beschlossen, auf den hinteren Plattformen der Triebwagen der städtischen Straßenbahnen, wenn diese mit Beiwagen fahren, das Rauchen zu verbieten. Hierzu sei bemerkt, daß z. B. für die Straßenbahnen Berlins nur ein Rauchverbot im Innern der geschlossenen Wagen besteht; auf den Plattformen und innerhalb der offenen Sommerwagen ist das Rauchen gestattet.

— **Personalnachrichten.** Am 14. Januar ist in Wien nach längerer Krankheit der Hofrat i. R. Dr. Josef Leo Gormasz im 54. Lebensjahre gestorben. Er war Departementvorstand im Eisenbahnministerium und trat vor einigen Jahren aus Gesundheitsrücksichten in den Ruhestand. Er erfreute sich sowohl in der Beamtenschaft wie in gesellschaftlichen Kreisen Wiens infolge seiner ausgezeichneten Charaktereigenschaften allgemeiner Zuneigung.

Ungarn.

— **Bahnsicherungsarbeiten an der Balaton-(Plattensee-)Bahn.** Unter die Eisenbahnarbeiten, welche trotz des Krieges unaufhaltsam weiter geführt werden, gehören die Sicherungsbauten an den Ufern des Balatonsees bei der Station Balatonkenese. Im Frühling 1914 ist ein Bergstock von etwa einer halben Million Kubikmeter in Bewegung geraten, und der plötzlich eingetretene Bergsturz hat etwa eine Strecke von 100 m der Balatonbahn verschüttet. Dabei wurde der vordere Teil des vorüberfahrenden Personenzuges in den See geschleudert, und nur der besonderen Wachsamkeit des Eisenbahnpersonals ist es zu verdanken, daß die Reisenden gerettet werden konnten. Durch den Bergsturz war der Verkehr für Monate unterbrochen, bis ein neuer Bahndamm im Becken des Balatonsees erbaut und der Eisenbahnverkehr auf diesen Damm geleitet wurde. Um weiteren Bergrutschungen vorzubeugen, wurden die nächsten Bergabhänge eingehend untersucht und sodann unterirdische Schächte und Kanäle errichtet, um die im Innern der Berge verborgenen Gewässer abzuleiten und das Gleichgewicht der Erdschichten zu sichern. Die interessanten technischen Arbeiten an der Balatonbahn wurden auch von den Professoren und Hörern der technischen Hochschule in Budapest besichtigt.

— **Eine neue Kriegsbrückenbauart.** Beim Bau der Eisenbahnbrücke über die Save zwischen Semlin und Belgrad war, wie die „Neue Freie Presse" mitteilt, ein neuartiges Brückensystem zum erstenmal für eine Spannweite von nahezu 100 m angewendet. Es handelt sich hierbei um eine sinnreiche Schöpfung des Ingenieurs Friedrich Roth, Baurat im Brückendepartement des österreichischen Eisenbahnministeriums, der seit Kriegsbeginn als Oberleutnant dem Eisenbahnregiment in Korneuburg zugeteilt ist und auch bei dem überaus rasch bewerkstelligten Bau dieser Brücke hervorragend tätig war.

Baurat Roth stand schon einige Jahre wegen Verwertung der von ihm erdachten zerlegbaren Eisenbahnbrücke mit der Brückenbauanstalt R. Ph. Waagner, L. & J. Biro & A. Kurz in Wien in Verbindung, doch brachte erst der Krieg seine Idee zur Reife und zu einer für das Vaterland nutzbringenden Verwirklichung.

Die Roth-Waagner-Brücke hat mit den bisherigen, im Kriege bewährten Bauarten zerlegbarer Brücken den Vorteil größter Einfachheit, Übersichtlichkeit und Gestaltungsmöglichkeit gemein; ihre ausschlaggebenden Vorzüge sind jedoch die große Anpassungsfähigkeit und insbesondere die Eignung zur Herstellung von einstweiligen Anlagen, die auf unfahrbar gewordenen Vollbahnen die rascheste Wiederaufnahme eines uneingeschränkten Verkehrs gestatten.

Die österreichische Staatseisenbahnverwaltung hat bereits vor Jahresfrist die außerordentlichen Vorteile der ohne jedwede Gerüstung — im freien Vorbau — aufzustellenden Brücken zuerst erkannt und die von Baurat Roth bis in die kleinsten Einzelheiten durchgearbeitete neue Brückenbauart nach vorhergehendem Versuchsaufbau in der Werkstätte erstmalig bei der Itterbrücke im Zuge des zweiten Gleises der Hauptbahn Schwarzach-St. Veit-Wörgl in Anwendung gebracht. Die bei dieser Überbrückung als Ersatz für das nicht rechtzeitig gelieferte eiserne Tragwerk verwendete „Roth-Waagner-Brücke" wurde ohne Gerüst, mit alleiniger Zuhilfenahme eines Ballastträgers gleicher

Bauart in kaum acht Tagen vollkommen benützungsfähig hergestellt.

Die bei dieser 40 m weit gespannten Eisenbahnbrücke gewonnenen günstigen Erfahrungen und das während eines siebenmonatigen Bahnverkehres über die Brücke vollkommen einwandfreie Verhalten des Baues veranlaßten nun die Heeresverwaltung zu einer wahrhaft großzügigen Nutzbarmachung der neuen Brückenart und führten zu dem gemeldeten Triumph der österreichischen Brückenbautechnik bei dem Aufbau der vollständig zerstörten, in knapp elf Wochen wiederhergestellten Savebrücke bei Belgrad.

Niederlande.

— **Die Betriebsergebnisse der Nordbrabant-Deutschen Eisenbahngesellschaft im Jahre 1914.** Nach dem vor kurzem erschienenen Jahresbericht für 1914 waren während der ersten 7 Monate des Berichtsjahres die Einnahmen sowohl aus dem Personen- als auch aus dem Güterverkehr durchaus befriedigend; denn es war im Vergleich zu derselben Zeit des Vorjahres eine Mehreinnahme von 25 000 fl zu verzeichnen. Nach Ausbruch des Krieges trat indes in beiden Verkehren ein großer Rückschlag ein, insbesondere war die Einnahme aus dem Durchgangsverkehr mit England äußerst gering. Erst gegen Ende des Jahres 1914 hat sich der Güterverkehr und auch der innere Personenverkehr wieder gehoben. Im einzelnen gestaltete sich das Verhältnis der Einnahmen und Ausgaben im Berichtsjahre wie folgt:

Einnahmen:	1914 fl	1913 fl	1914 gegen 1913
Personen- u. Gepäckverkehr	514 648	663 376	— 22,42 %
Güter- und Tierverkehr . . .	535 665	653 365	— 18,01 „
zusammen	1 050 313	1 316 741	— 20,23 %
Ausgaben:			
Verwaltungsdienst	88 961	80 147	+ 11,00 %
Bahnunterhaltungs- u. Bahnbewachungsdienst	166 251	153 730	+ 8,14 „
Bahnhofs-, Abfertigungs- und Zugbegleitungsdienst . . .	253 570	244 886	+ 3,55 „
Zugförderungs- u. Werkstättendienst	289 739	314 986	— 8,02 „
Mitbenutzung von Bahnhöfen u. Strecke Büderich-Wesel	36 218	46 831	— 22,66 „
Lokomotiv- u. Wagenmieten	95 304	94 958	+ 0,36 „
Unfälle und Schadenvergütungen	20 282	9 646	+ 110,26 „
Unterstützungen usw.. . . .	20 531	18 412	+ 11,51 „
zusammen	970 856	963 596	0,75 %
Betriebszahl	92,4 %	73,2 %	+ 19,2 „

Unter Berücksichtigung der vom niederländischen Staate für die Bereitstellung der Bahn und des rollenden Materials zu Kriegszwecken geleisteten Entschädigung von 304 600 fl erhöht sich die Gesamteinnahme auf 1 354 913 fl; hiernach ergab sich ein Betriebsüberschuß von 384 057 fl, von dem 19 182 fl als Zuschuß zum Pensionsfonds und 12 938 fl als Rücklage in den Erneuerungsfonds verwendet wurden, während 345 600 fl als Rente der ersten Hypothek und 6337 fl als Zinsen der sonstigen Anlehen gezahlt wurden.

Übrige europäische Länder.

— **Schwedische Eisenbahnangelegenheiten.** Der gegenwärtige schwedische Reichstag, der dieser Tage zusammentrat, wird sich mit verschiedenen Eisenbahnfragen zu beschäftigen haben, bei denen es sich um einen weiteren Ausbau des Staatsbahnnetzes sowie um Verbesserungen bestehender Linien handelt. So sind die Mittel zum Abschluß des Teiles der Inlandbahn zu bewilligen, der bis zum Volgsjö, ein gut Teil nördlich vom Angermanälf, reicht. Den Berechnungen nach wird der im Bau begriffene nördlichste Abschnitt Ulriksfors-Volgsjö noch vor Ablauf 1916 in vorläufigen Betrieb genommen werden können, und zu diesem Zeitpunkt kann dann also auf der ganzen Linie Oestersund-Volgsjö ein Verkehr stattfinden. Von da bis zum nördlichen Endpunkt der Inlandbahn, Gellivare, sind es aber immer noch rd. 400 km. Wie bekannt, ist auch der südliche Teil der Inlandbahn, der von Oestersund bis zum Kattegat gehen wird, in Angriff genommen, und zwar auf der Strecke von Brunflo (etwas südlich von Oestersund) bis Sveg, welche Strecke etwa 160 km lang ist. Für Fortsetzung der Arbeiten auf dieser Strecke werden vom jetzigen Reichstag 3 Millionen Kronen gefordert. Ferner soll nunmehr die Elektrisierung der Linie Kiruna-Luleå begonnen werden, wofür 3½ Millionen Kronen angesetzt sind. Nach Durchführung dieser Arbeit wird der ganze Eisenbahnweg, der von Luleå aus durch die lappländischen Eisenerzgebiete Gellivare und Kirunavaara bis zur norwegischen Grenze führt, elektrischen Betrieb besitzen. Unter weiteren schwedischen Eisenbahnbauten sind noch bedeutende Erweiterungen im Gleisnetz des Zentralbahnhofs in Stockholm sowie im Staatsbahnhof in Malmö zu nennen, wo in den letzten Jahren umfassende Bahnhofsarbeiten stattgefunden haben da sich die bisherigen Verhältnisse längst als unzulänglich erwiesen hatten. Für die Arbeiten in Stockholm werden 1 762 000 Kronen und für die Arbeiten in Malmö 1 Million Kronen gefordert. Im ganzen betragen die für neue Bauten und Anlagen erforderlichen Mittel für das kommende Voranschlagsjahr etwas über 6 Millionen Kronen. Die Einnahmen der Staatsbahnen werden auf 110 Millionen Kronen und die Betriebskosten auf ziemlich 86 Millionen Kronen berechnet, so daß sich ein Überschuß von ungefähr 24 Millionen ergibt.

In Verbindung hiermit sei erwähnt, daß bei sämtlichen drei Kraftstationen, die der schwedische Staat gegenwärtig besitzt und die früher oder später zu einem sehr beträchtlichen Teil für die Elektrisierung des Staatsbahnnetzes in Anspruch genommen werden, schon im kommenden Jahr bedeutende Erweiterungen zur Ausführung kommen. Zu diesem Zwecke sind für die Kraftstation in Trollhättan 3 700 000 Kronen, für die Porjuskraftstation in Lappland 1½ Millionen Kronen und für eine Erweiterung bei dem Kraftwerk in Aelfkarleby 1 650 000 Kronen angesetzt. Das Porjuswerk versorgt, wie bekannt, die elektrisierte Strecke von Kiruna bis zur norwegischen Grenze mit der erforderlichen Kraft und wird diese auch für den künftigen elektrischen Betrieb der Linie Kiruna-Luleå liefern, während die in Trollhättan und Aelfkarleby erzeugte Kraft einstweilen noch ausschließlich für kommunale, industrielle und landeswirtschaftliche Zwecke in Anspruch genommen wird. Die Einnahmen der staatlichen Kraftwerke sind für das neue Voranschlagsjahr auf 6 924 000 Kronen berechnet worden, während die Betriebskosten 2 574 000 Kronen betragen, so daß sich ein Überschuß von 4 350 000 Kronen ergibt. Die Ausnutzung seiner Wasserkraft bildet somit für den schwedischen Staat ein äußerst lohnendes Unternehmen, namentlich wenn man in Betracht zieht, welche Schwierigkeiten in Zeiten wie den jetzigen die Kohlenversorgung verursacht.

M.

— **Schweizerischer Fremdenverkehr im Kriegsjahr 1915.** In Nr. 101 d. Ztg. vom 29. Dezember v. J. hatten wir über den Fremden- und Reiseverkehr der deutschen Kurorte im Kriegssommer 1915 berichtet. Demgegenüber ist es beachtenswert, was der „Bund“ über die Gestaltung des Fremdenverkehrs in der Schweiz während des gleichen Jahres zu melden weiß. Der Fremdenverkehr der Schweiz des Jahres 1915, soweit man von einem solchen reden kann, wurde von den Schweizern getragen. Sie, die sonst mit etwa 20 % am Verkehr normaler Jahre beteiligt sind, haben die Sommerfrischen und die Wintersportplätze in gewohnter, stellenweise sogar in erhöhter Zahl besucht. Rechnet man die wenigen Ausländer hinzu, die trotz der Grenzschwierigkeiten den Weg in die Schweiz gefunden haben, so kommt man auf einen Gesamtverkehr von etwa 30 % des Durchschnitts der letzten Jahre. Der Geldumsatz dürfte noch geringer gewesen sein und sich kaum auf mehr als 25 % des normalen Umsatzes belaufen haben; denn die Preise waren im ganzen gedrückt. Das große Angebot machte es der geringen Nachfrage leicht, die Preise nach Belieben vorzuschreiben und zu drücken.

Verkehr und Umsatz verteilten sich nicht gleichmäßig über das ganze Land. Es gab im abgelaufenen Jahr Orte, die sich eines ganz ordentlichen Besuches zu erfreuen hatten. Es sei nur an Gstaad erinnert. Davos hatte einen guten halben Verkehr zu verzeichnen, dank seiner Eigenschaft als „Muß-Kurort“. Die übrigen bündnerischen Orte, einschließlich des Engadin, hatten dagegen sehr zu klagen. Das gleiche gilt von der Zentralschweiz und den meisten Orten des Berner Oberlandes. Zermatt hatte verhältnismäßig guten Besuch, aber keinen Passantenverkehr, was die Einnahmen der Bahnen stark beeinträchtigte. Die großen Fremdenorte haben schlecht abgeschnitten. In Luzern sah es schlecht aus, in Interlaken wollte sich kein Leben entwickeln, obwohl der Kursaal im Betrieb war; auch in Montreux war der Besuch in der Hauptsache schwach.

Bern, Zürich, Lausanne und Genf haben ein nicht unbefriedigendes Jahr hinter sich. Zwar konnte von einer Fremdensaison wie in anderen Jahren keine Rede sein. Der Verkehr hatte einen ganz neuen Charakter angenommen; die Jahreszeiten übten keinen Einfluß auf ihn aus, so daß die Sommermonate anderen Jahren gegenüber schlechter, die Wintermonate besser abschnitten. Die Besucher kamen in Geschäften aller Art und blieben länger als sonst. Lausanne behielt seine Geltung als bevorzugter Aufenthaltsort für begüterte Familien der Entente- und der neutralen Länder. Seine Töchterpensionate allerdings blieben leer. In Bern liefen viele der Bestrebungen zusammen, die sich mit dem künftigen Frieden, seinen Bedingungen und seiner Herbeiführung befaßten. Der mit den Buchstaben S. S. S. bezeichnete Einfuhrtrust brachte gegen Ende des Jahres einigen Verkehr nach Bern, der mehr als früher kommerziellen Charakter trägt. Die nicht ganz zu ertötenden internationalen Handelsbeziehungen haben Zürich und wohl

auch Genf belebt, während Basel merkwürdigerweise über einen fast vollständigen Stillstand des Verkehrs zu klagen hatte. In das neue Jahr, so schließt der „Bund" seinen Bericht, gehen wir vielleicht mit geringeren Erwartungen, aber auch mit weniger Unsicherheit als vor einem Jahre. Wir wissen das Ende des Krieges und der Verkehrskrisis nicht, aber wir schauen den Dingen ruhiger ins Gesicht.

— **Eisenbahnunfälle in Italien.** Die „Neue Zürcher Ztg." meldet aus Mailand unterm 22. d. M.: Bei Vigodarzere in Venetien stießen zwei Züge zusammen, von denen einer mit drei Maschinen bespannt war. Den ersten Meldungen zufolge sind viele Personen getötet und verletzt worden. Einzelheiten fehlen noch.

Wie der Mailänder „Secolo" aus Florenz am 23. d. M. meldet, ereignete sich abends auf der Linie Florenz-Bologna ein schweres Eisenbahnunglück. Der Schnellzug, der um 7 Uhr 30 Minuten von Florenz abgefahren war, stieß auf dem Bahnhof Pioppe di Salvare mit einem dort haltenden Güterzug zusammen. Genauere Nachrichten über die Ausdehnung des Unglücks liegen noch nicht vor. Man spricht von vielen Verletzten und sehr großem Sachschaden.

— **Der Wagenpark der englischen Eisenbahnen.** Nach jetzt erst erschienenen Veröffentlichungen hatten die Eisenbahnen von Großbritannien und Irland Ende des Rechnungsjahres 1913, also am 30. Juni 1914, unmittelbar vor Ausbruch des Krieges, 30 727 offene Güterwagen mit weniger und 375 916 mit mehr als 8 t Tragfähigkeit; bei den bedeckten Güterwagen waren die entsprechenden Zahlen 20 785 und 71 165. Von den Kohlen- und Erzwagen haten 4000 weniger als 8 t Tragfähigkeit, während 182 019 Wagen 8 t und mehr fassen konnten. Die englischen Eisenbahngesellschaften sind also neuerdings von der Gepflogenheit, für die sie früher bekannt waren, nämlich kleine Güterwagen zu bauen und zu benutzen, abgewichen. Sie hatte ihren guten Grund in den kurzen Entfernungen, auf die sich die Güterbeförderung des Inselandes — meist von der Gewinnungsstelle zur Küste — erstreckte. Selbst für diese kurzen Entfernungen hat sich aber namentlich für den Verkehr mit Massengütern der Vorteil des großräumigen Wagens zu deutlich gezeigt, als daß die englischen Eisenbahngesellschaften die ebenso wie das ganze Volk stark am Hergebrachten hängen und für Neuerungen schwer zu haben sind, sich dem Drängen der Verfrachter nach Gestellung von Wagen mit größerem Fassungsraum hätten verschließen können. Die Verteilung der Wagen auf die einzelnen Teile des Landes geht aus der nachstehenden Zusammenstellung hervor, die zugleich Aufschluß über die Zahl und Verteilung der Personenwagen gibt.

	England und Wales	Schottland	Irland	zusammen
Offene Güterwagen:				
a) von weniger als 8 t Tragfähigkeit	28 079	725	1 923	30 727
b) von 8 t und mehr Tragfähigkeit	333 028	36 120	6 768	375 916
Bedeckte Güterwagen:				
a) von weniger als 8 t Tragfähigkeit	12 641	3 143	5 001	20 785
b) von 8 t und mehr Tragfähigkeit	62 208	4 786	4 171	71 165
Erz- und Kohlenwagen:				
a) von weniger als 8 t Tragfähigkeit	2 496	1 295	209	4 000
b) von 8 t und mehr Tragfähigkeit	103 569	78 344	106	182 019
			insgesamt	684 612
Personenwagen	45 495	6 885	2 075	54 455
mit Sitzplätzen	2 174 979	335 906	103 749	2 614 634

Zu den aufgeführten 684 612 Güterwagen kommen noch 22 459 Viehwagen und 53 675 Sonderwagen, Kessel-, Tank- und ähnliche Wagen hinzu, und schließlich verkehrt auf den englischen Eisenbahnen noch eine beträchtliche Anzahl von Privatwagen.

— **Sparmaßnahmen auf der London und Nordwestbahn.** Der Krieg bringt für die englischen Eisenbahnen eine ganze Anzahl Erschwernisse bei Durchführung des Betriebes mit sich, und um deren üblem Einfluß auf die wirtschaftlichen Ergebnisse ihres Betriebes zu begegnen, sehen sich die Gesellschaften gezwungen, auf äußerste Sparsamkeit bedacht zu sein. So hat die London und Nordwestbahn seit dem 1. Januar d. J. eine Anzahl Einschränkungen vorgenommen, um zu günstigeren Betriebsergebnissen zu kommen. Am auffallendsten ist dabei, daß die Fahrzeit der Schnellzüge zwischen London und Birmingham, die im Frieden die 182 km in genau 2 Stunden zurücklegen, um 10 Minuten verlängert worden ist. Der Friedensfahrplan enthält täglich 40 durchgehende Züge der Nordwestbahn zwischen London und Birmingham, von denen 10 zwei Stunden Fahrzeit haben. Wer weiß, welchen Wert die englischen Eisenbahnen auf kurze Fahrzeiten legen und wie sie sonst eine Verringerung der Fahrzeit um nur wenige Minuten zwischen zwei wichtigen Verkehrsmittelpunkten als ein Ereignis von der größten Bedeutung hinzustellen pflegen, kann ermessen, welche Überwindung es sie kosten muß, eine Verlängerung der Fahrzeit eintreten zu lassen. Die genannte Maßnahme ist übrigens auch sehr lehrreich für diejenigen Kreise von Reisenden, die beständig auf eine Vergrößerung der Fahrgeschwindigkeit dringen; daß nämlich hohe Fahrgeschwindigkeiten mit großen Kosten verknüpft sind, wird doch deutlich dadurch bewiesen, daß eine Verwaltung, wie diejenige der Nordwestbahn, die Verlängerung der Fahrzeit von 2 Stunden auf 2 Stunden 10 Minuten für genügend hält, um einen merkbaren Einfluß auf die Betriebsüberschüsse zu haben. — Auch das Absetzen von Wagen, ohne daß der Zug hält, das sog. „slipping", ist neuerdings aus Sparsamkeit eingeschränkt worden. Die Züge London-Birmingham, die bis jetzt in Coventry einen Wagen auf diese Weise absetzten, halten jetzt dort.

— **Eine Versuchssendung von Erdbeeren in einem russischen Kühlwagen.** Es ist in der Vereinszeitung wiederholt darauf hingewiesen, eine wie große Bedeutung für Rußland die Einführung von Kühlwagen hat. Es galt dies namentlich mit Rücksicht auf die Verwertung der Erzeugnisse der südlichen Küste des Schwarzen Meeres, des südlichen Abhanges des Kaukasus und der mittelasiatischen Besitzungen, wo überall Blumen und Südfrüchte in reicher Fülle vorhanden und sehr wohlfeil sind. Obgleich nun das eigene Land alle diese Dinge liefern kann, mußte Rußland aus Südfrankreich und Afrika gegen hohe Preise Rosen und Nelken, Birnen und Trauben und all das Gemüse beziehen, das auch mitten im Winter in den Residenzen und den anderen großen Städten die Jahreszeit wegtäuschte. Das war alles die Folge dessen, daß es an der erforderlichen und sorgsamen Behandlung der Früchte auf der Reise in eigens dazu hergerichteten Wagen mangelte. Bekannt war, daß auch für die Beförderung solcher Gegenstände Wagen hergerichtet, auch daß Versuche gemacht worden sind, aber daß die Versuche geglückt seien, darüber ist bisher nichts bekanntgemacht. Über mißglückte Sendungen dagegen wurde mehrfach berichtet. Nun endlich bringt die Nr. 43 der Zeitschrift „Das Eisenbahnwesen" die Mitteilung über die Beförderung einer Sendung Erdbeeren, die am 30. März v. J. von der Station Abinskaja der Wladikawkasbahn auf den Weg nach Moskau — rd. 1800 Werst = 1921 km — gebracht wurde. Ein zweiachsiger Kühlwagen der Moskau-Kasaner Bahn wurde verwandt. Der Wagen war mit Zwischenböden in Höhe von 88—97 cm vom Boden des Wagens versehen, die Bretter des Zwischenbodens waren 12—16 cm voneinander angeordnet, damit die kalte Luft durchstreichen kann. Der Wagen wurde von sachverständigem Personal begleitet und war viereinhalb Tag unterwegs. 158 Pud (= 2588 kg) Eis waren auf der Reise verbraucht, außerdem rd. 15 Pud (= 246 kg) Salz. Zur Feststellung der Temperatur außerhalb und innerhalb des Wagens waren angebracht: auf dem Dach ein Thermograph, er verzeichnete 5—25°, ein ebensolcher verzeichnete im Innern 1—19°, über dem Eisbehälter 2½—19°, der Feuchtigkeitsgehaltsmesser gab 75—78% an. Unterwegs wurde der Wagen schadhaft und mußte umgeladen werden. Trotz dieser Schädigung der Beförderung kamen die Erdbeeren in ausgezeichnetem Zustande in Moskau an. Das war ein zweifelloser Erfolg, der deutlich zeigt, daß auch empfindliche Früchte sehr gut die weite Reise zu überstehen vermögen. Die Vorkehrungen zur Erhaltung der Früchte und Blumen werden in erster Reihe notwendig, weil in Rußland so außerordentlich langsam gefahren wird. Die Erdbeeren, von denen vorstehend berichtet worden ist, haben für die Überwindung der 1921 km langen Reise viereinhalb Tage, d. h. 108 Stunden, gebraucht. Zum Vergleich sei angeführt, daß die Sendung von Berlin nach Petersburg (1545 km) nur 30 Stundeu gebrauchen würde. Wäre es möglich, überall mit der gleichen Geschwindigkeit wie auf der Strecke Wirballen-Petersburg zu fahren, so genügten 38 Stunden statt der gegenwärtig gebrauchten 108 Stunden. Dann wären Kühlwagen auf dieser Strecke entbehrlich. m.

Fremde Erdteile.

— **Amerikanische Güterwagenlieferung für die russischen Staatsbahnen.** Die russischen Staatsbahnen haben kürzlich bei der Pressed Steel Car Co. in Pittsburg 15 000 offene Güterwagen von je 50 t Tragfähigkeit bestellt. Abgesehen von der breiteren Spur, den Kuppelungen und Puffern werden diese Wagen vollständig in der in Amerika üblichen Bauweise hergestellt. Die Wagen sollen in zerlegtem Zustande mit dem

Schiff nach Wladiwostok gebracht und dort zusammengesetzt werden. Die Abmessungen dieser Wagen sind folgende: Die Gesamtlänge zwischen den Puffern gemessen beträgt 13 550 mm, die Gesamthöhe des Wagens über Schienenoberkante 2410 mm. Der Wagenkasten hat eine Länge von 12 192 mm, eine Höhe von 1325 mm und eine Breite von 2911 mm. Der Radstand der zweiachsigen Drehgestelle beträgt 1905 mm und der Raddurchmesser 1049 mm. Das Leergewicht des Wagens ist 21 t, das Gewicht eines Rades 550 kg. Die Wagen sind ganz aus Eisen gebaut. Die Wagenkästen bestehen aus Eisenblech von 6 mm Stärke und sind durch Bulbeisen verstärkt. Im Wagenfußboden befinden sich auf jeder Seite 8 Bodenklappen, die durch einen gemeinsamen Hebel geöffnet werden können. Sie geben Öffnungen von 61 cm Breite frei. Auf diese Weise soll es möglich sein, 99 % des Wageninhalts selbsttätig zu entleeren. Die Wagen sind mit Hand- und Luftdruckbremse ausgerüstet.

— **Schienenbrüche in den Vereinigten Staaten von Amerika.** Schienenbrüche sind bekanntlich ein Übel und eine Betriebsgefahr die sich bei den Eisenbahnen der Vereinigten Staaten in weit höherem Maße geltend machen als irgendwo anders. Im dritten Vierteljahr 1915 hat die Zahl der Schienenbrüche, die dem Verkehrsamt (Public Service Commission) des Staates Neuyork angezeigt worden sind, so erheblich zugenommen, daß diese Behörde sich veranlaßt gesehen hat, einzuschreiten. Während im dritten Vierteljahr 1914 nur 22 Schienenbrüche vorgekommen waren, stieg die Zahl im gleichen Zeitraum 1915 auf 60. Die Eisenbahngesellschaften sind daher angewiesen worden, das Streckenpersonal zu größerer Wachsamkeit anzuhalten; es soll dabei besonders auf beginnende Querrisse geachtet werden, damit derartig beschädigte Schienen ausgewechselt werden können, ehe sie Anlaß zu Gefährdungen des Betriebes geben. Sollte die schlechte Beschaffenheit der Schienen, die doch zweifellos der Grund für die zahlreichen Schienenbrüche ist, etwa damit zusammenhängen, daß die Werke, die Schienen liefern, jetzt stark mit Heereslieferungen in Anspruch genommen sind und der Herstellung von Schienen infolgedessen nicht die erforderliche Aufmerksamkeit widmen können? Die sich daraus ergebenden Schwierigkeiten wären eine gerechte Strafe für die mindestens als eigenartig zu bezeichnende Auffassung von Neutralität, die Amerika bei seinen Lieferungen von Heeresbedarf zeigt.

Amtliche Mitteilungen der Geschäftsführenden Verwaltung.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.

Die 8,39 km lange Strecke Hilders-Wüstensachsen der Königlichen Eisenbahndirektion Frankfurt a. M., die am 1. Februar d. J. dem öffentlichen Verkehr übergeben werden soll, ist vom Tage ihrer Betriebseröffnung ab als Vereinsbahnstrecke zu betrachten.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Eisenbahndirektionsbezirk Altona. Am 1. Februar d. J. wird der an der Strecke Altona-Neumünster zwischen den Stationen Brokstedt und Neumünster gelegene Haltepunkt Arpsdorf, der bisher nur dem Personen-, Gepäck-, Expreßgut- und Stückgutverkehr diente, in einen Bahnhof 4. Klasse umgewandelt und auch für den Wagenladungsverkehr eröffnet werden. Von der Abfertigung von und nach Arpsdorf bleiben ausgeschlossen Sprengstoffe und Gegenstände, zu deren Ver- oder Entladung eine Kopf- oder Seitenrampe erforderlich ist, sowie Tiere in mehrbödigen Wagen.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Eröffnung von Stationen.

Am 1. Februar 1916 wird der an der Linie Werdau-Weidau-Mehltheuer zwischen den Bahnhöfen Werdau und Langenbernsdorf gelegene Haltepunkt Werdau West dem öffentlichen Personen-, Gepäck- und Expreßgutverkehr übergeben. Die Verkehrszeiten der Personenzüge, die den neuen Haltepunkt bedienen, sind in den Winterfahrplan 1915/16 aufgenommen worden. Die Beförderungssätze für den Verkehr mit dem neuen Haltepunkt werden auf diesem und den beteiligten Stationen rechtzeitig bekanntgemacht. (151)

Kgl. Gen.-Dir. d. Sächs. Staatseisenb.

2. Eröffnung von Strecken.

Am 1. Februar 1916 wird die 8,39 km lange normalspurige Nebenbahn **Hilders-Wüstensachsen** mit den Bahnhöfen 4. Kl. Batten, Seiferts und Wüstensachsen für den Gesamtverkehr eröffnet. Die neu eröffnete Strecke schließt in Hilders an die Nebenbahn Fulda-Tann an und bildet eine Stichbahn mit der Kopfstation Wüstensachsen.

Die Bahnhöfe Batten, Seiferts und Wüstensachsen erhalten Verkehrseinrichtungen zur Abfertigung von Personen, Gepäck, Leichen, lebenden Tieren, Eil- und Frachtstückgut und Wagenladungen unter Ausschluß von Sprengstoffen.

Die neuen Stationen werden in den Staats- und Privatbahngütertarif, in die besonderen Staatsbahnkohlentarife und in den Staatsbahn- und Privatbahntiertarif sowie in den Westdeutsch-Südwestdeutschen, Westdeutsch-Sächsischen und Nordwestdeutsch-Bayerischen Güterverkehr einbezogen.

Die Züge werden nach den besonders veröffentlichten Fahrplänen verkehren.

Für die neue Strecke gilt die Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung vom 4. November 1904 und die Eisenbahn-Verkehrsordnung vom 23. Dezember 1908.

Näheres ist in unserem Verkehrsbureau zu erfahren.

Frankfurt (Main) 17. Januar 1916. (144)

Königliche Eisenbahndirektion.

3. Güterverkehr.

Kriegsausnahmetarife.

Mit Gültigkeit vom 20. Januar 1916 wird zu einer Reihe von Kriegsausnahmetarifen die Frist für Einbringung von Erstattungsanträgen auf 6 Monate verlängert.

Nähere Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbureau, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 24. Januar 1916. (146)

Königliche Eisenbahndirektion.

Transittarif für den Süddeutschen Güterverkehr nach den unteren Donauländern. Teil II vom 1. Februar 1907.

Mit Wirksamkeit vom 1. Februar 1916 ist die Station Wertheim der K. Bayer. Staatseisenbahnen nebst Entfernungen und Frachtsätzen zu streichen und dagegen ist Wertheim Station der Großh. Badischen Staatseisenbahnen mit den gleichen Entfernungen auf Seite 27 des Tarifs nachzutragen.

Frachterhöhungen gelten erst vom 1. April 1916 ab.

München, den 21. Januar 1916. (156)

Tarifamt der K. Bayer. St.-E.-B. r. d. Rh.

Tfv. 1100. Oberschlesischer Staats- und Privatbahn-Kohlenverkehr. Heft 1. Östliches Gebiet. Gültig vom 1. September 1913.

Zum 1. März 1916 wird der Tarifnachtrag I enthaltend neue Versandstationen und sonstige Änderungen, Ergänzungen und Berichtigungen eingeführt. Der Nachtrag ist zum Preise von 0,15 ℳ für das Stück bei den Dienststellen erhältlich.

Kattowitz, den 26. Januar 1916. (154)

Königl. Eisenbahndirektion Kattowitz, namens der beteiligten Verwaltungen.

Der vom 20. Januar d. J. ab gesperrte Frachtgutverkehr in Wagenladungen nach Dänemark über Warnemünde und nach Warnemünde zur Weiterbeförderung nach Dänemark und darüber hinaus wird von sofort ab wieder aufgenommen.

Schwerin, den 27. Januar 1916. (155)

Großherzogliche General-Eisenbahndirektion.

Niederländisch-Südwestdeutscher Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 15. Februar 1916 wird die Station Alphen-Oudshoorn der Holländischen Eisenbahn mit den für die gleichnamige Station der Niederländischen Staatsbahn vorgesehenen Entfernungen und Frachtsätzen in die Tarifhefte 1, 2, 4, 5 und 6 aufgenommen.

Cöln, den 19. Januar 1916. (148)

Königliche Eisenbahndirektion.

Betrifft: Nordisch-niederländischer Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. Februar d. J. treten als Folge höherer Einrechnungsanteile der schwedischen und norwegischen Staatsbahnen für gestiegene Betriebskosten im Verkehr dieser Bahnen die nachstehend aufgeführten besonderen Zuschläge zu den Frachtsätzen auf Seite 42—67, 78—103 und 105—107 des Gütertarifs vom 1. Mai 1911 in Kraft.

Tarifklasse	Zuschläge in Pfennig pro 100 kg im Verkehr mit den schwedischen Stationen			norwegischen Stationen		
	Stückgut	5 t	10 t	Stückgut	5 t	10 t
1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.
Eilstückgut	36	—	—	36	—	—
Stückgutklasse I (von und nach den Niederlanden)	18	—	—	35	—	—
Stückgutklasse II (von und nach den Niederlanden)	18	—	—	35	—	—
Stückgutklasse III (von und nach den Niederlanden)	14	—	—	31	—	—
Stückgutklasse IV (von und nach den Niederlanden)	14	—	—	31	—	—
Wagenladungsklasse 1. Blumenzwiebeln	—	14	9	—	31	20
„ 2. Butter	—	14	9	—	31	20
„ 3. Faßreifen	—	5	5	—	11	11
„ 4. Felle und Häute	—	9	9	—	20	15
„ 6. Glas:						
a) Spiegelglas u. Tafelglas geschliffen	—	14	9	—	31	20
b) Glasmasse usw.	—	9	9	—	20	15
c) Hohlglaswaren	—	9	5	—	15	11
„ 7. Heringe und Breitlinge:						
a) eilgutmäßig	—	9	9	—	15	15
b) teilw. in Schnellzügen	—	14	14	—	28	28
„ 8. Holzwaren:						
a) Möbel usw.	—	14	9	—	31	20
b) Holzwaren usw.	—	9	9	—	20	15
c) Holzwaren usw.	—	9	5	—	15	11
d) Kisten usw.	—	5	5	—	11	11
„ 10. Milchentrahmungsmaschinen	—	9	9	—	20	15
„ 11. Papier	—	9	5	—	15	11
„ 12. Preißelbeeren	—	9	9	—	15	15
„ 13. Steine:						
a) bearbeitete Steine	—	9	5	—	15	11
b) Steine, nur gesägt	—	5	5	—	11	11
c) Steine, roh	—	—	5	—	—	11
„ 14. Telephonapparate	—	14	9	—	31	20
„ 15. Tonwaren:						
a) Tonwaren aller Art	—	9	5	—	15	11
b) Tonwaren usw.	—	5	5	—	11	11
„ 16. Umzugsgut	—	5	5	—	11	11
„ 18. Zündhölzer	—	9	9	—	20	15
„ 19. Erdbeeren	—	14	—	—	31	—
„ 20. Pflanzen, lebende	—	5	5	—	—	—
Fahrzeuge: Abt. B I α) a) und β) a)	—	5	5	—	11	11
„ : „ B I α) b) „ β) b)	—	14	9	—	31	20
„ : „ B II α) a)	—	5	5	—	—	—
„ : „ B II α) b)	—	14	9	—	—	—

Cöln, den 21. Januar 1916. (150)
Königliche Eisenbahndirektion, auch namens der beteiligten Verwaltungen.

Ostdeutsch - Bayerischer Güterverkehr.

Ab 25. Januar 1916 wird die Station Neudorf (Gröditzberg) des Dir.-Bez. Breslau in den Tarif einbezogen.

Die Tarifentfernungen werden durch Anstoß von 12 km an die Entfernungen für Löwenberg (Schlesien) gebildet.

München, den 25. Januar 1916. (153)
Tarifamt der K. B. Staatseisenbahnen rechts des Rheins.

Westdeutscher Kohlenverkehr.

Mit sofortiger Gültigkeit wird die Station Duisburg Hafen als Versandstation in die Hefte 1, 2 und 4 und in die Abteilung A des Heftes 3 aufgenommen. Für Sendungen, die auf dem Wasserwege in Duisburg Hafen angekommen sind, gilt der Tarif nicht.

Essen, den 22. Januar 1916. (143)
Königliche Eisenbahndirektion.

Niederländischer Güterverkehr mit Basel.

Mit Gültigkeit vom 15. Februar 1916 werden die Stationen Alphen-Oudshoorn und Kampen der Holländischen Eisenbahn mit den für die gleichnamigen Stationen der Niederländischen Staats- bezw. Centralbahn vorgesehenen Entfernungen und Frachtsätzen in den Gütertarif für den oben bezeichneten Verkehr aufgenommen.

Cöln, den 19. Januar 1916. (149)
Königliche Eisenbahndirektion.

Westdeutsch-Sächsischer Verkehr.

Am 1. Februar 1916 werden einige neue Stationen des Eisenbahndirektionsbezirks Saarbrücken in den Tarif aufgenommen. Näheres enthält der Tarif- und Verkehrs-Anzeiger der preußisch-hessischen Staatseisenbahnen und unser Verkehrsanzeiger.

Dresden, am 25. Januar 1916. (147)
Kgl. Gen.-Dir. d. Sächs. Staatseisenb., namens der beteiligten Verwaltungen.

4. Personen- und Gepäckverkehr.

Preußisch-Sächsischer Staatsbahn- Privatbahn- Personen- und Gepäckverkehr.

Mit der vollständigen Inbetriebnahme des Hauptbahnhofs Leipzig ist eine Erhöhung der Entfernung über Eilenburg um 1,14 km eingetreten. Infolgedessen erhöhen sich vom 1. April 1916 ab im Verkehr zwischen Leipzig Hbf. Ort und Übergang einerseits und Görlitz Ort und Übergang andererseits in einzelnen Fällen die Fahrpreise in der 1. Klasse bis zu 20 ₰ und in den übrigen Klassen bis zu 10 ₰.

Nähere Auskunft erteilt unser Verkehrsbureau.

Hannover, den 25. Januar 1916. (152)
Königliche Eisenbahndirektion.

5. Verdingungen.

Die Ausführung der **Glaserarbeiten** Los 2 (etwa 1060 qm) an den schmiedeeisernen Fenstern des Lokomotiv-Ausbesserungsgebäudes der Hauptwerkstätte am Bahnhof Paderborn Hbf. soll im ganzen vergeben werden.

Verdingungshefte können im Geschäftszimmer Ludwigstraße 23 eingesehen, oder, soweit der Vorrat reicht, gegen vollständig freie Bareinsendung von 0,80 ℳ bezogen werden.

Eröffnung der Angebote 19. Februar 1916, vorm. 11 Uhr.

Mit dem Angebot sind zugleich die Proben einzureichen.

Zuschlagsfrist 2 Wochen.

Paderborn, den 22. Januar 1916. (142)
Baubureau b des Königlichen Eisenbahn-Werkstättenamts b.

6. Verkauf von Altmaterialien.

Etwa 32 000 kg zum Einstampfen (Einkochen) bestimmte, gebrauchte und ungültige Fahrkarten und Fahrscheine, Nachweisungen und Kontrollstreifen von Druckmaschinen sollen in einem Lose verkauft werden. Angebotbogen und Bedingungen können in unserm Zentralbureau, Fürstenstraße 1—10, eingesehen, auch von dort gegen portofreie Einsendung von 50 ₰ in bar (nicht in Briefmarken) bezogen werden. Die an uns einzusendenden Angebote werden **am 29. Februar, vormittags 11 Uhr** im Verwaltungsgebäude Fürstenstraße 1 bis 10 eröffnet. Der Zuschlag erfolgt bis zum 12. März 1916.

Magdeburg, den 25. Januar 1916. (145)
Königliche Eisenbahndirektion.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen von dem verantwortlichen Schriftleiter, Eisenbahndirektions-Präsident a. D. v. Mühlenfels in Berlin. Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nummer 10. 2. Februar 1916. LVI. Jahrgang.

Inhalt:

Vorsignal mit drei Signalbegriffen.

Zur Elektrisierung der schweizerischen Bundesbahnen.

Verkehrswesen und Verkehrspolitik Bulgariens.

Nachrichten.

Deutschland: Fahrpreisermäßigung für Angehörige deutscher Krieger. — Eisenbahnunfall bei Calcum. — Zwei Einarmige als Bahnsteigschaffner. — Tätigkeit der Ältesten der Berliner Kaufmannschaft im Jahre 1915. — Verein Deutscher Maschinen-Ingenieure. — Verein für Eisenbahnkunde zu Berlin. — Die Lage am westlichen Eisenmarkt.

Österreich: Fahrbetriebsmittelbestellung der Staatsbahnen. — Militärreisegepäck bei personenführenden Zügen. — Umbau des Aufnahmegebäudes des Wiener Westbahnhofes. — Keine Fahrbegünstigungen für die Balkanzüge. — Kommissionelle Verhandlung über die Wiener Umfahrungsbahnen. — Fahrparkvermehrungen der Wagenleihanstalten. — Donauverkehr mit den Balkanländern. — Erhöhung der Kohlenpreise. — Personalnachrichten.

Ungarn: Zuwachs an Stationseinrichtungen und Gleisen auf den Linien der ungarischen Staatsbahnen. — Die Betriebseinnahmen der ungarischen Staatseisenbahnen. — Kriegsauszeichnungen.

Übrige europäische Länder: Asbestonschwellen auf schwedischen Bahnen. — Nachrichten von den schweizerischen Eisenbahnen. — Die Kohlennot in Italien. — Ausstand der Lokomotivführer und -heizer in Südspanien. — Mangel an Güterwagen in England. — Verkehrsstockung auf den englischen Eisenbahnen. — Lebensmittelnot in Petersburg.

Fremde Erdteile: Die Liebesgabenzüge für die deutschen Gefangenen in Sibirien.

Amtliche Bekanntmachungen.

Vorsignal mit drei Signalbegriffen.*)

Über die Notwendigkeit der Einführung eines Vorsignales mit 3 Signalbegriffen sind in den Fachzeitschriften schon verschiedene Aufsätze veröffentlicht worden, so daß es sich erübrigt, nochmals die Gründe anzuführen, welche überzeugend dafür sprechen, daß eine praktische und allgemein befriedigende Lösung dieser Frage gefunden werden muß**). Es sei hier der zuletzt in dieser Angelegenheit erschienene Aufsatz des Herrn Regierungs- und Baurats Ihlow erwähnt, der die Frage im „Organ für die Fortschritte des Eisenbahnwesens in technischer Beziehung", 11. Heft, Jahrgang 1915, behandelt. Die Bedeutung des Vorsignales wird dort an Hand der Signalordnungen von 1907 und 1910 erklärt und es wird nachgewiesen, daß die schmale Ansicht der gedrehten Scheibe nicht als Signal bezeichnet werden dürfe. Hieran anschließend werden verschiedene Vorschläge gemacht, in welcher Weise dieser erhebliche Mangel des Fehlsignals am Vorsignal beseitigt werden kann. Es ergibt sich hierbei zwanglos, daß mit den vorgeschlagenen Mitteln: Feststehender Ring mit beweglicher Scheibe, oder umgekehrt auch der dritte Signalbegriff am Vorsignal, die Kennzeichnung der Fahrt in die Abzweigung sehr leicht zu erzielen ist. Es werden ferner die Vorschläge erwähnt, welche anderweitig gemacht wurden, den gleichen Zweck durch ein Flügelsignal oder durch die Vereinigung eines solchen mit dem Scheibensignal zu erreichen. Sie werden mit der Begründung verworfen, daß das Flügelsignal allein dem Hauptsignal zustehe, daß der Flügel eine mißliche Vermehrung der beweglichen Teile bringe und daß das nichtssagende Zeichen der wagerecht gestellten Scheibe für die Stellung Fahrt frei beibehalten wäre.

Der nachfolgende, nach Angabe des Herrn Regierungs- und Baurats Rosenfeld in Elberfeld ausgearbeitete Entwurf eines Vorsignales will nun an das vorhandene Vorsignal anknüpfen unter möglichster Vermeidung derjenigen Mängel, die den bisherigen Vorschlägen für ein vereinigtes Flügel-Scheibensignal anhaften. Zunächst sei die Wirkungsweise des in den Abbildungen 1—3 dargestellten Vorsignals kurz erklärt.

Bei Haltstellung des Hauptsignales befindet sich das Vorsignal in der Warnstellung, Abbildung 1. Dieses Bild entspricht genau dem nach der Einheitsform Blatt 90 der Preußisch-Hessischen Staatseisenbahnen ausgeführten Vorsignal.

Hinter der Scheibe von 1.0 m Durchmesser ist ein kurzer Signalflügel angeordnet, er ist 45° schräg aufwärts gerichtet und wird durch die Scheibe vollständig verdeckt. Bei 1 Flügel Fahrt am Hauptsignal (Fahrt durch das Haupt- oder durchgehende Gleis) wird nur die Scheibe des Vorsignals in die wagerechte Stellung gebracht, der kurze Flügel bleibt in seiner Lage, er ist jetzt aber sichtbar, wie Abbildung 2 darstellt. Mit diesem Signal sind alle die hauptsächlichsten Forderungen an ein gutes Vorsignal, das Fahrt frei ankündigen soll, auf leichte Weise erfüllt, nämlich: Anknüpfung an das bewährte Alte, keine Vermehrung der beweglichen Teile, Beseitigung des nichtssagenden Zeichens der wagerecht gestellten Scheibe, Eindeutigkeit, gute Erkennbarkeit und Wirtschaftlichkeit der Herstellung.

Soll nun der dritte Signalbegriff eingeführt werden, so gelangt man auf einfache Weise in folgerichtiger Entwicklung zu dem in der Abbildung 3 dargestellten Signalbild. Hierbei ist die Vermehrung der beweglichen Teile auf ein Mindestmaß beschränkt unter Anwendung bekannter und bewährter Mittel. Alle anderen oben erwähnten Forderungen an ein gutes Vorsignalbild sind vorhanden.

Bei der Fahrt in die Abzweigung, 2 oder 3 Flügel Fahrt am Hauptsignal gelangt das Vorsignal aus der Warnstellung, Abbildung 1, in die Stellung, Abbildung 3, die Scheibe liegt wage-

*) Der folgende Aufsatz ging uns von der Eisenbahnsignal-Bauanstalt Scheidt & Bachmann in Rheydt zur Veröffentlichung zu.

**) Zu vgl. auch die Cauersche Besprechung der Gutzwillerschen Vorschläge für anderweitige Ausbildung der Signalformen, insbesondere S. 1197/98 in Nr. 101, Jahrg. 1915.

recht, der Flügel zeigt 45° schräg abwärts. Die Steuerung des Vorsignals erfolgt durch eine Antriebsvorrichtung nach Blatt 315 der Einheitsbezeichnungen, die durch eine Stellrinnenscheibe mit 2 Hebeln ergänzt ist, wovon der eine den Flügel und der andere die untere linke Blende steuert. Die obere rechte Blende wird von der Vorsignalscheibe bewegt.

Die Nachtsignale sind folgende:

Warnstellung des Vorsignals: 2 gelbe Lichter in schräger Stellung (Signal 9 der Signalordnung).

Fahrt durch das Hauptgleis: 2 grüne Lichter in schräger Stellung (Signal 10 der Signalordnung).

Fahrt in die Abzweigung oder Überholung:
rechts oben: grünes Licht,
links unten: gelbes „ } (dritter Signalbegriff).

Würde man zunächst davon absehen wollen, die Fahrt in die Abzweigung schon am Vorsignal kenntlich zu machen, und nur für das Signal 10 der Signalordnung ein Sichtsignal einführen, dann würde es genügen, am Vorsignal einen unbeweglichen Flügel anzubringen, der schräg aufwärts gerichtet, in der Warnstellung durch die Scheibe verdeckt ist und sichtbar wird, wenn die Scheibe in die wagerechte Lage kommt. Diese Anordnung könnte dann bei allen einflügeligen Blocksignalen und Ausfahrtssignalen beibehalten werden, wenn später der dritte Signalbegriff eingeführt wird, denn eine abzweigende Fahrt kommt hier nicht in Frage.

Es soll nun die Frage erörtert werden, ob dieser Flügel des Vorsignales von dem des Hauptsignales gut zu unterscheiden ist. Die Frage muß dahin beantwortet werden, daß die Unterscheidung sicherlich eine durchaus genügend gute ist. Die Form Größe und Befestigung des Flügels in ungefährer Augenhöhe des Beobachters unterscheiden sich so wesentlich vom Hauptsignalflügel, daß diese 3 Merkmale genügen, selbst bei kürzester Beobachtungsdauer diesen Flügel als zu einem Vorsignal gehörig zu erkennen. Auch würde schon die Erkennungstafel für das Vorsignal, die sich als ein vorzügliches Hilfsmittel bewährt hat, jeden Zweifel über die Bedeutung des Signals ausschließen.

Das beste und einwandfreieste Urteil über diese Frage würde selbstverständlich auf Grund von Versuchen zu erhalten sein. Bei diesen würde man auch feststellen können, ob Form und Größe des Flügels eine genügende Fernsichtbarkeit gewährleisten. Es dürfte keine Schwierigkeiten bieten, auf einigen Strecken die Vorsignale mit derartigen Flügeln auszurüsten, und zwar würde man bei diesem Versuch zweckmäßig zunächst nur den Ersatz für Signal 10 erproben. (Am Vorsignal unbeweglich befestigter und schräg aufwärtsgerichteter Flügel.) Betriebsgefährdungen können durch diese Probeausführung nicht entstehen; dem die Strecke befahrenden Lokomotivpersonal muß nur der Zweck dieses Signales bekanntgegeben werden. Außer Zweifel steht jedenfalls, daß dieses Flügelsignal als Signal 10 eine bessere Fernwirkung hat, wie die jetzt als Bild gekennzeichnete schmale Ansicht der gedrehten Scheibe. Durch Beobachtungen von der Lokomotive aus ließe sich genügend Stoff sammeln, auf Grund dessen entschieden werden könnte, ob die allgemeine Einführung des vorgeschlagenen Vorsignalflügels wünschenswert erscheint und ob Änderungen in der Form des Flügels erforderlich sind. Sind diese Fragen dann geklärt, würde der Flügel beweglich angeordnet werden können, um den dritten Signalbegriff einzuführen. Dieses Bild bedarf dann keiner weiteren Erprobungen, denn der schräg abwärts gerichtete Flügel kann zu Verwechselungen keine Veranlassung geben; die Sichtbarkeit und zweckmäßige Form des Flügels wird bei den oben erwähnten Versuchen einwandfrei festgestellt, es würde sich mithin, wie schon die 3 Abbildungen zeigen, durch die vorgeschlagene Vereinigung der Scheibe und des Flügels am Vorsignal ein zweckmäßiges Dreibegriffs-Vorsignal herstellen lassen.

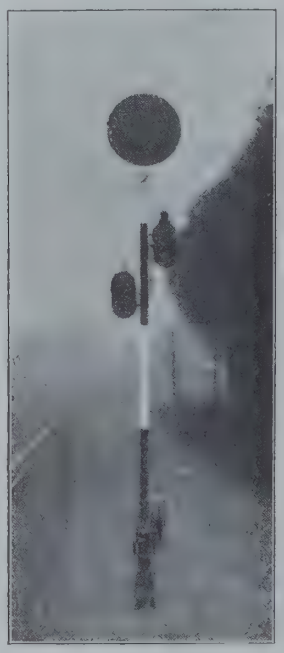


Abb. 1.

Abb. 2.

Abb. 3.

Auch die mittelst der 2 Laternen zu erzeugenden 3 Lichtsignale würden den Anforderungen genügen. Die 2 gelben oder grünen Lichter haben sich sehr gut bewährt; die Einführung eines grünen und eines gelben Lichtes für den dritten Signalbegriff würde ebenso brauchbar erscheinen, wie ja dies schon Herr Regierungsbaumeister Dr. Martens im Jahrgang 1913, S. 98 dieser Zeitung bestätigt. Wenn nun trotz der erzielten günstigen Erfolge, die mit Einführung des Doppellichtes am Vorsignal erreicht wurden, der Vorschlag gemacht wird, durch Außenbeleuchtung des Vorsignales die farbigen Lichter entbehrlich zu machen, so gründet sich dieser Vorschlag auf folgende Überlegung. In den letzten Jahren sind Ablaufsignale mit Innen- und Außenbeleuchtung, entworfen vom Stellwerksausschuß ausgeführt worden, bei denen das Formsignal für Tag und Nacht gültig ist. Diese Art des Nachtsignals hat sich sehr gut bewährt und müßte mithin auch für das Vorsignal verwendbar sein, wo es noch bessere Lichtwirkungen ergibt, da

hier die Lichtquelle in ungefährer Augenhöhe des Beobachters angeordnet wird, während sie dort doch mindestens 5 m höher liegt. Dem kann man entgegenhalten: beim Verschiebedienst ist es leichter, dieses Signal zu sichten, als vom Zuge aus, der bei unsichtigem Wetter mit 70 bis 80 km Geschwindigkeit fährt. Ferner könnte bei Schneetreiben durch den auf Scheibe oder Flügel haftenden Schnee die Sichtbarkeit dieser Teile sehr gemindert werden. Wenn man aber berücksichtigt, daß durch Azetylenbeleuchtung in Verbindung mit Scheinwerfer sehr starke Lichtwirkungen erzielt werden können, so wird es gelingen, auch diese Fragen befriedigend zu lösen. Ist elektrische Beleuchtung vorhanden, so würde diese wegen der Billigkeit, Einheitlichkeit und Überwachungsmöglichkeit vorzuziehen sein.

Ohne jeden Zweifel würde das Vorsignal, welches für Tag- und Nachtzeit als Formsignal zu erkennen ist, die Signalgebung bedeutend vereinfachen; die Frage der Wirtschaftlichkeit gegenüber dem jetzt eingeführten Doppellichtsignal wird auch zu Gunsten der Außenbeleuchtung ausfallen, wenn man die Erfahrungen zu Grunde legt, die bei dem oben geschilderten Ablaufsignal mit Außenbeleuchtung gesammelt wurden.

Wie schon zu Beginn dieser Abhandlung erwähnt wurde, ist die Notwendigkeit der Einführung eines besser sichtbaren Signales 10 der Signalordnung und eines dritten Signalbegriffes für das Vorsignal längst überzeugend nachgewiesen und der Zweck dieser Zeilen ist erreicht, wenn er zu einer Probeausführung Anlaß gibt und zu weiterem Meinungsaustausch anregt damit es gelingt, ein brauchbares Dreibegriffsvorsignal zu finden.

Zur Elektrisierung der schweizerischen Bundesbahnen

Die gründliche und sachkundige Aussprache über die für die Schweiz so bedeutungsvolle Frage, welches Stromsystem bei der Elektrisierung der Bundesbahnen anzuwenden sei, hat wesentlich zur Klärung der Meinungen beigetragen. Außer der Fachpresse und den Tageszeitungen haben auch namhafte Fachvertretungen ihre Ansichten geäußert. Im Anschluß an die Ausführungen in Nr. 101 Jahrg. 1915 d. Ztg. wird ein Überblick über das Ergebnis des Meinungsaustausches bei der allgemeinen Bedeutung des Gegenstandes Beachtung verdienen. Vom Standpunkte des praktischen Maschinenbaues erörtert Dr. Behn-Eschenburg in der „Neuen Zürcher Ztg." die Systemfrage. Nach einer geschichtlichen Entwicklung weist er auf die günstigen Ergebnisse des fast dreijährigen Betriebes auf der Lötschbergbahn hin, wo bekanntlich der einphasige Wechselstrom eingeführt ist. Alle erwarteten Vorteile, besonders die Sicherheit und Einfachheit der Stromerzeugung und Stromverteilung, seien vollständig bestätigt worden. Auch die elektrischen Fahrzeuge, Lokomotiven und Triebwagen, genügten den größten Anforderungen an Leistungsfähigkeit und Betriebssicherheit. Besonders beim Anfahren, wofür in der Regel ein Sechstel der gesamten Lokomotivarbeit aufzuwenden ist, seien die Lokomotiven der Lötschbergbahn denen aller anderen Systeme weit überlegen. Es sei bis heute noch keine andere elektrische Lokomotive, sei es für den Wechselstrom, sei es für den Gleichstrom, gebaut worden, die mit dem gleichen Gewichtsaufwand ähnlichen Leistungen gewachsen sei. Übergehend zum Gleichstrom weist Dr. Behn dann nach, daß man wegen des Fehlens jeglicher Anlagen in Europa keinerlei praktische Erfahrungen über dieses System habe sammeln können. Vergleiche mit den in Amerika gebauten Bahnanlagen mit hochgespanntem Gleichstrom hält er im allgemeinen nicht für zutreffend. Denn es handele sich bei den amerikanischen Bahnen um verhältnismäßig einfache Linien mit sehr geringer Zugdichte ohne die vielen Schwierigkeiten des schweizerischen Fahrplans. Wolle man einen zutreffenden Vergleich mit amerikanischen Bahnen ziehen, so käme nur die New York-New Haven und Hartfordbahn in Betracht, die eine Gleislänge von 3400 km besäße, von denen rd. 800 km mit vier- und sechsgleisigen Strecken elektrisiert seien. Der Strom werde in einer der Bahn gehörigen eigenen Dampfturbinenanlage erzeugt. Die Hauptergebnisse des Betriebes sind von dem Leiter Murray in dem Berichte vom August 1915 dahin zusammengefaßt, daß die elektrischen Wechselstrom-Lokomotiven im Durchschnitt nur halb so viel Unterhaltungskosten erforderten als Dampflokomotiven von ähnlichem Gewicht, und daß für die gleiche Arbeitsleistung der elektrischen Lokomotive nur halb so viel Kohlen in dem Kraftwerk verbrannt werden müßten, wie in einer Dampflokomotive.

Sodann kommt Dr. Behn auf die bereits hier mitgeteilten Ausführungen des Mitgliedes des Verwaltungsrats der schweizerischen Bundesbahnen Boveri zu sprechen. Bekanntlich hatte dieser gewünscht, daß die Bahnen bei der Elektrisierung daran festhalten sollten, den Strom in ihren eigenen Werken in der sogenannten marktfähigen Form von Drehstrom mit 50 Pulsen zu erzeugen, so daß die Werke ihre überschüssige Energie allgemeinen Kraftverbrauchern zuleiten und sich gegenseitig mit anderen privaten oder staatlichen Werken aushelfen könnten. Für den Bahnbedarf sollte dann der Strom mittels Umformern aus der marktfähigen Form in die den Bahnen dienliche Form umgewandelt werden. Im Zusammenhang damit weist Dr. Behn darauf hin, daß es in sehr vielen Fällen zweckmäßig sein wird, den Bahnstrom, soweit wie möglich, ohne verlustbringende Umformung in seiner endgültigen Verwendungsform zu erzeugen. Vor allem überall dort, wo die Kraftanlage überhaupt nicht in der Lage sein kann, Kraft an andere Verbraucher abzugeben, weil sie von der Bahn schon in vollem Maße beansprucht wird. In einer solchen Lage dürften sich z. B. die für die Elektrisierung der Gotthardbahn geplanten Kraftwerke befinden. Hier müßte tatsächlich die gesamte Kraft der Bahnwerke umgeformt werden, wenn diese nur marktfähigen Strom erzeugen dürften, weil ihre Kraft auch bei vollem Ausbau nur gerade für den Bahnbedarf hinreicht. Auf Grund seiner Erfahrungen hält es Dr. Behn für nahezu ausgeschlossen, den Gleichstrom für die Anforderungen des Großbetriebes in den großen Kraftwerken unmittelbar zu erzeugen, weil der Versorgungsbereich eines solchen Hauptwerkes infolge der unzureichenden Spannung des Gleichstroms viel zu eng begrenzt wäre. Aus dem gleichen Grunde seien bei dem Gleichstrom nur beschränkte Leistungen der Umformerstationen möglich. Der Wechselstrom aber ließe sich in unbeschränktem Maße in den Hauptkraftanlagen erzeugen und könne auch aus fremden Werken durch Umformung an beliebigen Orten gewonnen und weitergeleitet werden. Diese Vielseitigkeit werde der Elektrisierung die größte Freiheit und Einfachheit ermöglichen. Selbst wenn es, wie Boveri hofft, gelingen sollte, neuartige Umformer in Form von Quecksilbergleichrichtern so zu gestalten, daß sie den Gleichstrom aus marktfähigem Drehstrom mit den für Bahnzwecke erforderlichen Leistungen und Spannungen erheblich billiger und sicherer als bisher umwandeln, so könnten sie doch niemals die Grundeigenschaft des Wechselstromes ersetzen, die eine beliebige Umformung der Spannung in ruhendem Umformer ermöglicht. Der Wechselstromumformer sei aber auch das einzige zuverlässige Schutzmittel, um die Maschinen der Kraftwerke und der Fahrzeuge vor Störungen zu bewahren. Bei Gleichstrom müßten die empfindlichsten Teile nämlich die Kraftsammler, in fast unmittelbarer Verbindung mit den Fahrtleitungen stehen. Schließlich warnt Dr. Behn vor kostspieligen und zeitraubenden Versuchen mit dem Gleichstromsystem, weil sich sonst leicht aus Kinderkrankheiten dauernde Krankheiten ergeben könnten. Für die Schweiz könnte allein das erprobte Wechselstromsystem in Frage kommen.

Von besonderer Bedeutung war die vom Schweizerischen Elektrotechnischen Verein und von dem Schweizerischen Wasserwirtschaftsverband im Berner Großratssaal einberufene öffentliche Versammlung. Was die schweizerische Elektrotechnik an hervorragenden Persönlichkeiten in Wissenschaft und Praxis aufzuweisen hat, war an diesem Abend versammelt. Auch der Bundesrat war durch die Heren Calonder und Forrer vertreten. Der bekannte Oberingenieur Thormann-Bern gab zunächst über den jetzigen Stand der Elektrisierung der europäischen Hauptbahnen einen sehr erschöpfenden Überblick, dem wir folgendes entnehmen: Von den verschiedenen Systemen kommen jetzt nur noch in Betracht: Drehstrom, hochgespannter Gleichstrom und Einphasenwechselstrom. Der Drehstrom hat Anwendung gefunden beim Simplon und in Italien. Sein Nachteil liegt in der Doppelpoligkeit der Fahrleitung. Das Gleichstromsystem hat auf den europäischen Vollbahnen keinen Eingang gefunden, wohl aber in Amerika, wo jedoch andere Betriebsverhältnisse als in der Schweiz vorliegen. Das Einphasensystem mit hoher Fahrdrahtspannung ist u. a. eingeführt bei der Berner Alpenbahn, der Engadiner Linie der Rhätischen Bahn, sowie in Deutschland auf verschiedenen Haupt- und Nebenbahnen, in Österreich u. a. auf der Mittenwaldbahn, der Linie Wien-Preßburg, ferner auf einzelnen Linien in Frankreich, Schweden und in den Vereinigten Staaten. Alle Bestrebungen in Europa bewegen sich in der Richtung des Einphasenwechselstrom-Systems, das sich beim Lötschberg bewährt hat, und des Gleichstromsystems.

Übergehend zur Stromversorgung führt dann Thormann weiter aus, daß in der Schweiz nur neue Werke mit besonderen Leitungen in Betracht kämen. Für die Sicherheit des Bahnbetriebes sei eine sorgfältige Organisation mit wenigen großen Werken anzustreben. Viele Unterwerke seien auch vom militärischen Standpunkte aus unerwünscht. Nachdem der Redner dann noch die Vorzüge des elektrischen Betriebes gegenüber dem Dampfbetriebe eingehend gewürdigt hatte, sprach er sich schließlich für das Einphasensystem aus. Der Gleichstrom könne höchstens Gleichwertiges, aber nie Besseres schaffen.

Professor Dr. Wyßling-Zürich geht zunächst näher ein auf die den Lesern dieser Zeitung bekannten Ergebnisse der von der schweizerischen Studienkommission für elektrischen Betrieb angestellten Untersuchungen, die für die Einführung des Einphasensystems sprechen. Im Zusammenhang damit beleuchtet er sodann die wirtschaftliche Seite der Frage. Der elektrische Betrieb stelle sich trotz Erhöhung der Geschwindigkeit und der nicht immer wirtschaftlichen Kraftverteilung nicht teurer, zum Teil bis zu 20 und 25 % billiger als der Dampfbetrieb. Die Lötschbergergebnisse gingen sogar noch darüber hinaus. In gleicher Richtung wirke die eingetretene Erhöhung des Kohlenpreises. 20 bis 25 Millionen Franken trage die Schweiz für den Kohlenbezug ins Ausland. Die gesamten Elektrisierungskosten für die schweizerischen Bundesbahnen beliefen sich auf 350 bis 500 Millionen Franken, die wohl in der Schweiz aufzubringen wären. Man erspare nicht nur Kohlen, sondern könne auch auf anderen Betriebsgebieten Ersparnisse erzielen. Was die viel erörterte Frage der Kraftausnutzung anlangt, so hält Professor Wyßling diese Ausnutzung beim Bahnbetrieb für nicht ungünstiger als bei anderen Betrieben. Allerdings seien die Werke für einen größeren als den anfänglich vorhandenen Bedarf einzurichten. Bei kombinierten Werken sei Zweiteilung nötig, was keine sehr wesentlichen Mehrkosten (nur 1 bis 2 %) verursache. Alle diese Kombinationen kämen aber für die Bundesbahnen nicht in Betracht, da der Bau der Kraftwerke mit der Elektrisierung Schritt halten könne. Die Ausgaben des Fahrdienstes bei Gleichstrom würden diejenigen beim Wechselstrom um 30 % übersteigen trotz aller neuen Verbesserungen. Nachdem Professor Wyßling noch ausgeführt hatte, daß der Erfolg des elektrischen Bahnbetriebs in der Schweiz davon abhänge, ab umgeformt werden müsse oder nicht, schließt er mit einer warmen Empfehlung des Einphasensystems. Im Anschluß an diese beiden Berichte betont Generaldirektor Sand, daß die Bauarbeiten begonnen werden könnten, ohne daß die Systemfrage entschieden sei. Es seien Untersuchungen darüber im Gange, ob Tatsachen vorliegen, die eine Änderung in der Stellung zur Systemfrage bedingen. Die endgültige Entscheidung darüber würde demnächst ergehen. Aus der nachfolgenden Besprechung seien noch die Ausführungen des schon erwähnten Ingenieurs Boveri-Baden hervorgehoben. Er hält die Ansicht des Professors Wyßling, die Bundesbahnen könnten den Bau der Kraftwerke dem sich entwickelnden Bedarf anpassen, für nicht richtig, weil die Entwicklung dieses Bedarfs nicht fest sei. Ohne vorhandenen Kraftüberschuß zur Befriedigung plötzlich auftretender Bedürfnisse würden die Bundesbahnen genötigt sein, Strom von anderer Seite zu beziehen. Kraftüberschüsse aber könnten nicht immer nutzbringend selbst verwendet werden, sondern seien abzugeben, und zwar ohne Umformung. Verbindung mit anderen Werken sei unerläßlich, weil Kraftüberschuß mit Kraftmangel abwechsele. Die Versammlung vereinigte sich schließlich zu einer Erklärung, in der u. a. die Erwartung ausgesprochen wird, daß möglichst bald der Umbau der zunächst in Betracht kommenden Linien der Gotthardbahn und ihrer Zufahrten, sowie der Zufahrtslinien zum Simplon für den elektrischen Betrieb erfolge.

Welche Bedeutung die Schweizer der Frage der Elektrisierung ihrer Bundesbahnen beimessen, beweist der Umstand, daß auch der Zürcher Ingenieur- und Architekten-Verein in einer sehr zahlreich besuchten Versammlung, der auch die leitenden Persönlichkeiten der Bundesbahnen beiwohnten, noch einmal eingehend die maßgebenden Gesichtspunkte erörterte, unter denen die Systemwahl der elektrischen Zugbeförderung zu behandeln ist. Professor Dr. Kummer beleuchtete die technische Seite der Angelegenheit und kam zu folgendem Ergebnis: „Je mehr sich die Entwicklung der Hochspannungs- und Gleichstromförderung im Sinne der Ermöglichung stets höherer Fahrspannungen geltend macht, um so stärker wird der freie Wettbewerb der Bahnsysteme beschränkt auf Bahnen größerer Länge und zugleich größerer Verkehrsdichte. In wirtschaftlicher Hinsicht wird dann der Vorsprung der Wechselstromförderung vor der Gleichstromförderung zwar mehr und mehr abnehmen, aber doch so lange noch wohl bestehen bleiben, als nicht in der Erstellung und Bewirtschaftung der Bahnkraftwerke und ihrer Verteilungsanlagen unsachlich verfahren wird. Hochspannungs-Gleichstrombahnen haben den Hochspannungs-Wechselstrombahnen gegenüber den Vorteil größerer Sicherheit in bezug auf die Wirkungen des Lichtbogens und der Kurzschlüsse. Ferner können durch die Verwendung des Umformers als des überhaupt betriebssichersten elektrischen Energieaufnehmers sowohl Fahrzeuge als Speisepunkte eine so hohe Betriebssicherheit erlangen, wie sie bei der Hochspannungs-Gleichstromförderung niemals möglich sein wird. Unter den Wechselstromsystemen, Drehstrom und Einphasenstrom, die sich in wirtschaftlicher Hinsicht sowie auch im Hinblick auf die Sicherheit der Fahrzeuge und Speisepunkte annähernd gleich verhalten, hat der Einphasenstrom neben andern Vorzügen, die vorwiegend in der höhern Regelungsfähigkeit der Fahrzeuge begründet sind, den entscheidenden Vorzug der einpoligen und daher weitaus sicherern Fahrleitung. Selbst dann noch, wenn einmal mit der Möglichkeit einer Gleichstrom-Fahrspannung von 10 000 Volt und zugleich mit einem zuverlässigen Gleichrichter-Großbetrieb in den Speisepunkten gerechnet werden könnte, muß daher eine wohl ausgeprägte technische und wirtschaftliche Überlegenheit des in Wasserkraftwerken unmittelbar erzeugten Einphasensystems vor allen andern elektrischen Betriebssystemen für die schweizerischen Hauptbahnen bestehen bleiben."

Mit großer Spannung sieht man nunmehr in den beteiligten Kreisen der Entscheidung der maßgebenden Stellen über die Systemwahl entgegen. Sie ist, wie wir bereits meldeten, nach der Erklärung des Bundesrats Forrer im Monat Februar zu erwarten.

Verkehrswesen und Verkehrspolitik Bulgariens.

Die in diesen Tagen erfolgte Wiederaufnahme des direkten Personenverkehrs zwischen Deutschland, Österreich, Ungarn und Konstantinopel über Belgrad, Nisch, Sofia bildete gewissermaßen den weithin vernehmbaren Auftakt zu den aufs Neue angebahnten und in Zukunft kräftiger zu gestaltenden wirtschaftlichen Beziehungen, nachdem zuvor der militärische Zusammenschluß der Mittelmächte mit der Türkei und Bulgarien auf den Schlachtfeldern des Balkans so herrliche und schnelle Erfolge gezeitigt hat. Die Balkanzüge werden eine neue Zeit einleiten, die unter dem Zeichen eines engeren militärischen, politischen und volkswirtschaftlichen Zusammenschlusses der verbündeten Mächte ungeahnte Entwicklungsmöglichkeiten für die beteiligten Volkskreise in sich birgt. Nach dem direkten Personenverkehr wird auch bald der direkte Güterverkehr aufgenommen werden, der sicherlich nicht vor Konstantinopel Halt machen, sondern in absehbarer Zeit kräftig dazu beitragen wird, auch die reichen Bodenschätze Kleinasiens mehr und mehr wirtschaftlich erschließen zu helfen.

Die Aufnahme des direkten Eisenbahnverkehrs wird auch Bulgarien in erhöhtem Maße die Möglichkeit bieten, den weitaus größeren Teil seiner Landeserzeugnisse im westlichen Europa gegen die Erzeugnisse einer fortgeschrittenen Kultur einzutauschen, die durch den Balkankrieg und die Folgen des jetzigen Krieges niedergehaltenen wirtschaftlichen Kräfte des Landes wiedererstarken zu lassen und hierdurch den Wohlstand des Landes zu fördern. Bulgarien ist ein vorwiegend Ackerbau treibendes Land, dessen Handel und Industrie zurzeit gering entwickelt sind, es muß daher mit einer starken Ausfuhr landwirtschaftlicher Erzeugnisse und einer beträchtlichen Einfuhr von Waren und Erzeugnissen industrieller Art rechnen. Der Ausbau des Verkehrswesens und die Handhabung der Verkehrspolitik war demnach vom Beginn der staatlichen Selbständigkeit Bulgariens an eine Frage von höchster Wichtigkeit. Die praktische Lösung, welche diese Frage in Bulgarien bisher erfahren hat, wird in einer lehrreichen Abhandlung*) im „Archiv für Eisenbahnwesen" erörtert, der die nachfolgenden Mitteilungen entnommen sind.

Vor dem Balkankriege kamen für Bulgarien hauptsächlich drei Verkehrsmöglichkeiten in Betracht: der Seeweg durch die Dardanellen, der Donauweg und der Eisenbahnweg nach den westlichen Ländern. Seit dem Jahre 1910 zog sich der Handelsverkehr infolge des Baues verschiedener vom Inneren des Landes nach den Seehäfen führender Eisenbahnlinien sehr stark nach Warna und Burgas und zwar in erster Linie auf Kosten der Donauschiffahrt. Die Donau war bis zur Sperrung der Dardanellen in stromabwärts gehender Richtung für Bulgarien von hervorragender wirtschaftlicher Bedeutung, da ein bedeutender Teil seines Güterverkehrs sich auf diesem Flusse vollzog. Über die Donaumündung sowie über die Hafenplätze Warna und Burgas beförderte Bulgarien seine ganze Getreideausfuhr,

*) Bulgariens Verkehrspolitik und Verkehrswesen. Von W. K. Weiß-Bartenstein (Berlin). Archiv für Eisenbahnwesen, Jahrgang 1915, Heft 6, Nov./Dez.

während die Einfuhr sich großenteils auf dem Eisenbahnwege abwickelte. Durch die Erwerbung von Dedeagatsch infolge des Balkankrieges verbesserte sich Bulgariens Verkehrslage sehr wesentlich allerdings nur, soweit Südbulgarien in Betracht kommt.

Als das neubegründete Fürstentum ins Leben trat, befand sich gleich der ganzen Volkswirtschaft Bulgariens auch sein Verkehrswesen in einem sehr unentwickelten Zustande. Die Regierung ließ es sich in richtiger Würdigung ihrer Aufgaben zunächst angelegen sein, soweit als möglich für die Schaffung guter Landstraßen zu sorgen. Vor Ausbruch des Balkankrieges war in Bulgarien ein Netz von 7570 km Straßen, darunter annähernd 6000 km Staatsstraßen. Auch dem Bau von Eisenbahnen wendete die bulgarische Regierung unverzüglich ihr Augenmerk zu. Bulgarien bietet infolge seiner schluchten- und bergereichen Höhenzüge dem Bahnbau große technische Schwierigkeiten. Zu diesen gesellten sich finanzielle Schwierigkeiten bezüglich der Beschaffung der für den Ausbau des Bahnnetzes erforderlichen Geldmittel. Diese beiden Umstände müssen bei der Beurteilung des Standes des bulgarischen Verkehrswesens voll gewürdigt werden.

Der Eisenbahnpolitik des neugeschaffenen Fürstentums war zunächst durch die Bestimmungen des Berliner Vertrages der Weg vorgeschrieben. Hiernach mußte es die Verpflichtungen der Türkei gegenüber einer englischen Gesellschaft zum Bau der Linie Rustschuk-Warna sowie gegenüber Österreich-Ungarn und gegenüber der Betriebsgesellschaft der Orientalischen Eisenbahnen in bezug auf die Anlagen noch zu erbauender Eisenbahnlinien und hinsichtlich der Vollendung und des Betriebes bereits in Angriff genommener oder schon erbauter Bahnen übernehmen. Auch bei der späteren Angliederung Ostrumeliens gingen alle auf dieser Provinz lastenden Verpflichtungen auf Bulgarien über. Die zu einem außerordentlich hohen Preise von der bulgarischen Regierung übernommene Bahnlinie Rustschuk-Warna hat seit der Regulierung der unteren Donau eine nicht mehr als örtliche Bedeutung. Die von den Orientalischen Eisenbahnen erbauten Strecken Jamboli-Tirnovo und Sarambey Mustafa Pascha-Adrianopel sowie die von der ersteren abzweigende Strecke von Schumla nach Rustschuk wurde später ebenfalls von der bulgarischen Regierung käuflich erworben.

Im Berliner Vertrage hatte sich Österreich-Ungarn den Bau der Linie Belovo-Sofia-Zaribrod ausbedungen, um hiermit eine direkte Eisenbahnverbindung nach Konstantinopel zu schaffen. Hingegen drang Rußland auf den Bau der Linie Sistov-Sofia-Küstendil, um über Rumänien den Weg nach Saloniki und Konstantinopel frei zu bekommen. Obwohl es nun Bulgariens Interessen näher lag die Landeshauptstadt zunächst erst einmal mit der Donau, dem Schwarzen Meer und dem Ägäischen Meer zu verbinden, mußte es dennoch erst den österreichischen Forderungen nachkommen. Das erste bulgarische Eisenbahngesetz, vom Jahre 1884, betraf den Bau der Strecke Serbische Grenze-Zaribrod-Sofia-Vakarel; diese wurde Mitte 1888 dem Betrieb übergeben. Die türkische Verbindungslinie Vakarel-Belovo nahm Bulgarien in Pachtbetrieb, ebenso übernahm es den Betrieb und die Instandhaltung der Strecke Belovo-Sarambey von den Orientalischen Bahnen gegen eine jährliche Entschädigung, womit es die 176 km lange Linie Zaribrod-Sofia-Sarambey in seine Hand brachte.

Nachdem so der Grundstein zu dem bulgarischen Eisenbahnnetz gelegt und Bulgarien seinen oben angedeuteten Verpflichtungen gerecht geworden war, konnte es an die Verwirklichung seiner eigenen Eisenbahnpläne herangehen. Es erbaute die Strecke Jamboli-Burgas, die Sofia die langersehnte Verbindung mit dem Schwarzen Meere brachte und im Frühjahr 1890 in Betrieb genommen wurde. Sie setzte den Hafen von Burgas durch seine Verbindung mit Südbulgarien instand, mit dem türkischen Hafen Dedeagatsch in Wettbewerb zu treten was bis 1912 für Bulgarien wirtschaftlich von großer Bedeutung war.

Nunmehr ging Bulgarien an die Durchführung der sogenannten „Zentralbahn" durch den Isker-Engpaß; sie wurde in zwei Abschnitten durch sehr schwieriges Gebirgsgelände bis Warna geführt und Mitte 1895 eröffnet. Hierdurch erlangte Sofia und Nordbulgarien die Verbindung mit dem Schwarzen Meere in Warna. Nach der anderen Seite wurde diese Bahn Ende 1891 bis Radomir dem Verkehr übergeben und im Jahre 1910 über Küstendil bis an die Grenze verlängert. Diese Verlängerung erbrachte bekanntlich bei den jüngsten Ereignissen den Nachweis ihrer hohen strategischen Bedeutung, da sie es Bulgarien ermöglichte, auf schnellste Weise Truppen nach Mazedonien zu werfen. Falls diese Bahn nach Beendigung des jetzigen Krieges weitergeführt und durch sie eine Eisenbahnverbindung zwischen dem Schwarzen und dem Ägäischen Meere hergestellt wird, dürfte sich ihre Anlage auch als von hoher wirtschaftlicher Bedeutung erweisen.

Im Jahre 1896 wurde der Bau der Balkanquerbahn begonnen und die erste Hälfte, die Linie Rustschuk-Tirnovo, im Herbst 1900 fertiggestellt. Von der im Jahre 1905 in Angriff genommenen Strecke Tirnovo-Trevna-Boruschtitza ist die Teilstrecke Tirnovo-Platschkovzi 1910 in Betrieb genommen, von der Teilstrecke Boruschtitza-Stara-Zagora ist ein Stück von Stara-Zagora nach Dabovo seit August 1911 in betriebsfähigem Zustande. Die technischen Schwierigkeiten sind für den Bahnbau auf der Südseite des Balkans noch ungleich bedeutender als diejenigen auf der nördlichen Seite.

Weiterhin erwähnt unsere Quelle die Eröffnung der Zweigbahn Simnitza-Sliven (1907), Lewski-Sistov (1909) und der Linie Devna-Dobritsch (1910) sowie die in Angriff genommene Strecke Mezdra-Wratza-Widdin mit ihren beiden Abzweigungen nach Berkovitza und Lom. Von den vor dem Kriege noch in Bauvorbereitung befindlichen Linien werden u. a. folgende genannt: Sofia-Slatitza-Klissura-Karlovo-Kasanlik-Sliven (268 km), Pleven-Lovetsch-Grabovo (111 km), Philippopel-Karlovo (58 Kilometer) und Radomir-Dupnitza- ehemalige türkische Grenze (67 km). Diese und einige weitere geplante wichtigere Neubaulinien, z. B. von Haskovo nach Porto-Lagos, finden in unserer Quelle eine eingehendere Besprechung. Die hierbei zur Erörterung kommenden Fragen sind in dieser Zeitung wiederholt behandelt worden (vgl. auch Nr. 97 S. 1149/50 Jahrg. 1915 d. Ztg. „Wirtschaftliche Verhältnisse und Eisenbahnbauten Bulgariens im Jahre 1914"), so daß es sich erübrigt, ihnen an dieser Stelle weiter nachzugehen.

Von Interesse sind die Ausführungen des Verfassers über die bulgarische Eisenbahnpolitik, deren einige hier in aller Kürze angedeutet werden sollen. Der Verfasser erkennt an, daß Bulgarien im Ausbau seines Eisenbahnnetzes in verhältnismäßig kurzer Zeit viel geleistet hat. Er bemängelt, daß man bei Anlage einer Strecke vielfach von der Erwägung ausging, daß der örtliche Verkehr zwischen den einzelnen Städten doch nicht die genügende Vorbedingung für eine dauernde Ertragsfähigkeit der Bahnlinie bieten könnte und demzufolge die Bahn mehrere Kilometer entfernt an größeren Plätzen und wichtigeren Städten vorbeiführte. Als eine Verfehlung der bulgarischen Eisenbahnpolitik bezeichnet der Verfasser ferner den bei allen Bahnbauten vorherrschenden Grundsatz möglichster Ersparung von Baukosten, durch den sich der Betrieb zurzeit stark verteuert; wenn man beispielsweise die Linien über beträchtliche Höhen hinwegführte, anstatt sie durch Tunnels zu leiten oder die Bergblöcke zu umgehen.

Dagegen hebt der Verfasser anerkennend hervor, daß der bulgarische Staat schon früher die Notwendigkeit erkannte, im Interesse der heimischen Volkswirtschaft auch zum Bau solcher Bahnen schreiten zu müssen, die zunächst keinen Ertrag erwarten ließen, sofern es galt, entlegene Wirtschaftsgebiete dem Zugange des Weltverkehrs zu erschließen.

Auch auf tarifpolitischem Gebiet habe Bulgarien sich zu betätigen verstanden und Ausnahmetarife sowie sonstige Begünstigungen gewährt. Bei der bisher betriebenen schutzzöllnerischen Handelspolitik hat sich die bulgarische Regierung auch die Tarifgebarung nutzbar gemacht. Allerdings wird bei der zurzeit bestehenden Gütereinteilung welche die Frachtgüter nur nach ihrem Werte und ihrer privatwirtschaftlichen Eigenart unterscheidet, der Zweck nicht ganz erreicht, zumal, wie dies bei den meisten direkten Tarifen die Regel bildet, den ausländischen Erzeugnissen die Vergünstigung zufällt, daß der bulgarische Anteil an dem Gesamtbeförderungspreis niedriger gehalten ist als die entsprechenden Frachtsätze des Binnentarifes. Die heimische Erzeugung wird dadurch wirksam geschützt, daß eine Tarifermäßigung für tatsächlich im Inland hervorgebrachte Erzeugnisse gewährt wird. Sodann bestehen in Bulgarien auch Ausfuhrtarife, auf Grund deren eine Frachtermäßigung zugestanden wird, wenn das Gut mittels direkten Frachtbriefs nach dem Auslande befördert und die Ausfuhr nachgewiesen wird. Der Verfasser ist der Ansicht, daß man in Bulgarien in Zukunft noch mehr versuchen wird, durch die Eisenbahntarifpolitik die Zollpolitik zu unterstützen.

Die bulgarischen Staatsbahnen haben einen verhältnismäßig hohen Personen- und Gütertarif. Indes würde nach Lage der Verhältnisse — 80 % der bulgarischen Bevölkerung sind Landbewohner, bei den Stadtbewohnern ist gleichfalls kein eigentliches Verkehrsbedürfnis rege —auch eine Herabsetzung der Personentarife auf den Ortsverkehr nicht steigernd wirken. Bei dem jetzigen geringen Personenverkehr aber machen sich auch bei den nach unseren Verhältnissen hohen Tarifen die Kosten des Personenverkehrs für die Verwaltung noch nicht bezahlt. Ähnlich liegen die Verhältnisse im Binnengüterverkehr, der gleichfalls sehr gering ist. Auch hier bringen die hohen Tarife knapp die Selbstkosten auf.

Zusammenfassend gibt der Verfasser sein Urteil dahin ab, daß die Verkehrspolitik Bulgariens durch vielfache Wirrnisse und Mißerfolge doch dazu geführt habe, daß das Land zurzeit über ein ansehnliches Netz von Staatsbahnen verfügt. Sicherlich habe Bulgarien durch die Ausgestaltung seines Verkehrswesens den schnellen Aufschwung seiner Volkswirtschaft gewaltig gefördert und in ihm einen trefflichen und verheißungsvollen Grundstein für die künftige Entwicklung gelegt.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Fahrpreisermäßigung für Angehörige deutscher Krieger.** Auf den im Militärbetriebe befindlichen Eisenbahnen des östlichen Kriegsschauplatzes werden nach Maßgabe der Bestimmungen der Verkehrs- und Tarifvorschriften vom 1. Januar d. J. (vgl. d. Mitteilung in Nr. 4, S. 45 d. Ztg.) zum Besuch kranker oder verwundeter sowie zur Teilnahme an der Beerdigung verstorbener deutscher Krieger deren Angehörige zum halben Fahrpreise befördert, wenn sie durch Vorlage eines Ausweises nachweisen, daß sie auf den preußischen Staatsbahnen die gleiche Fahrpreisermäßigung erhalten haben. Mit Rücksicht hierauf wird nach einem Erlaß des preußischen Eisenbahnministers und Chefs des Reichsamtes für die Verwaltung der Reichsbahnen diese Fahrpreisvergünstigung auf den Strecken der preußisch-hessischen Staatsbahnen und der Reichsbahnen in Elsaß-Lothringen allgemein auch bis zu den Übergangsstationen nach Rußland gewährt werden, wenn die zu Besuchenden in russischen Lazaretten liegen oder die Verstorbenen in Rußland beerdigt werden. Die deutschen Bundesregierungen mit Staatsbahnbesitz sind ersucht worden, sich ebenfalls dieser Maßregel anzuschließen. Die Eisenbahndirektion in Berlin wird eine entsprechende Bekanntmachung im Tarif- und Verkehrsanzeiger der preußisch-hessischen Staatsbahnverwaltung für den Personenverkehr erlassen.

— **Eisenbahnunfall bei Calcum.** Aus Calcum (Bez. Düsseldorf). 29. Januar, wird amtlich gemeldet: Heute vormittag gegen 10 Uhr fuhr bei dichtem Nebel Eilzug 23 der anscheinend das Hautpsignal der Blockstelle Lichtenbroisch überfahren hatte, auf den in der Fahrt in das Überholungsgleis 3 in Calcum begriffenen Lazarettzug V 2, der im Plane des M 48 verkehrte. Hierbei wurde nach den bisherigen Feststellungen von Eilzug 23 ein Reisender getötet, der Lokomotivführer erheblicher und der Lokomotivheizer sowie vier Reisende leichter verletzt. Aus den beschädigten Wagen des Lazarettzuges wurden ein Toter und 47 Verwundete herausgeschafft. Wieviel hiervon schwer oder leichter verwundet und wieviel Verletzungen auf den Zusammenstoß oder auf frühere Verwundungen im Felde zurückzuführen sind, muß noch näher festgestellt werden.

— **Zwei Einarmige als Bahnsteigschaffner** sind zurzeit im Hauptbahnhof zu Mülhausen im Elsaß beschäftigt. Die fehlende Hand, die zur Bedienung der Schaffnerzange nötig ist, wird durch eine vom Eisenbahn-Verkehrsinspektor Fischer ersonnene in Nr. 93 S. 1103 Jahrg. 1915 beschriebene Vorrichtung ersetzt. Diese besteht in einem Zangenhalter, in dem die Schaffnerzange so eingespannt ist, daß sie durch Fußkraft betätigt werden kann. Da aber der Schaffner nicht allein Fahrkarten zu durchlochen hat, sondern auch Doppelkarten teilen muß und Fahrscheine von Stämmen oder aus Fahrscheinheften trennen muß, wozu sonst zwei Hände nötig sind, ist mit dem Zangenhalter eine aus zwei Platten bestehende Klemmvorrichtung verbunden worden, in der die eingeführten Fahrscheine und Hefte durch Fußkraft festgehalten werden. Durch Niedertreten wird sowohl die Zange als auch die Klemmvorrichtung geschlossen. Beim Aufheben des Fußes öffnen sich beide Teile durch Federkraft selbsttätig. Zunächst handelt es sich noch um einen Versuch, der jedoch die Probe bereits bestanden hat. Auch bei andern deutschen Eisenbahnen soll die Einrichtung erprobt werden, so daß zu erwarten steht, daß eine größere Anzahl ehemaliger „Eisenbahner" die im Kriege den Gebrauch einer Hand verloren haben, im Beruf eines Bahnsteigschaffners wieder beschäftigt werden können.

— **Tätigkeit der Ältesten der Berliner Kaufmannschaft im Jahre 1915.** In der Sitzung am 20. Dezember v. J. erstattete der Präsident den Bericht über die Wirksamkeit der Ältesten der Kaufmannschaft während des abgelaufenen Geschäftsjahres. In den Tageszeitungen wird daraus etwa folgendes mitgeteilt: „Die Tätigkeit des Kollegiums stand naturgemäß im engsten Zusammenhange mit der kriegswirtschaftlichen Tätigkeit der Regierung. Die zahlreichen Verordnungen des Bundesrats der einzelstaatlichen Regierungen und der militärischen Verwaltungsbehörden, welche durch die wirtschaftspolitische Lage Deutschlands und seiner Verbündeten infolge des Krieges notwendig wurden und eine Sicherstellung des Lebensmittel- und des Kriegsbedarfs bezweckten, griffen mehr und mehr in die freie wirtschaftliche Tätigkeit ein und änderten die Grundlagen, auf denen sich die Erwerbstätigkeit Deutschlands Jahrzehnte hindurch aufgebaut hatte. Diese Neuerungen riefen bei den verschiedenen Gruppen der Industriellen und des Handels viele Zweifel über die Anwendung der einzelnen Bestimmungen hervor und forderten von zahlreichen Interessenten, namentlich auch des Handels, erhebliche Opfer. Hieraus ergab sich eine dauernd zunehmende Auskunftstätigkeit des Ältesten-Kollegiums gegenüber den Interessenten und aus dieser die Notwendigkeit, auf Beseitigung von Unklarheiten in den Anordnungen oder auf größere Berücksichtigung bestimmter Erwerbsinteressen bei der Regierung oder den sonst zuständigen Stellen durch Eingaben oder persönliche Verhandlung hinzuarbeiten. Das Ältesten-Kollegium ist den Interessenten mit volkswirtschaftlichem und juristischem Rat zu Hilfe gekommen; namentlich die Regelung des Lebensmittelverkehrs, des Verkehrs in Metallen, Chemikalien, Textilrohstoffen erforderte eine angestrengte Tätigkeit des Kollegiums. . . . . Für den Güterverkehr in Deutschland, der bei dem Mangel einer nennenswerten Ausfuhr während des Krieges erhöhte Bedeutung erlangt hat, war es in vielen Fällen notwendig, ermäßigte Frachtsätze zu erwirken. Schwierigkeiten, die sich aus der starken Inanspruchnahme der Eisenbahnstrecken und des Wagenparks durch die Militärverwaltung ergaben, zu mildern und eine möglichst umfassende und schnelle Aufklärung der Interessenten über Tarifherabsetzungen, Streckensperrungen usw. herbeizuführen. Daneben hat das Ältesten-Kollegium Arbeiten, die sich auf die zukünftige Friedenstätigkeit beziehen, Ausbau der Metallbörse, Fortführung der auswärtigen Handelspolitik u. a. in Angriff genommen. Alle diese verschiedenartigen Aufgaben haben dem Ältestenkollegium ein weites Feld des Zusammenarbeitens mit den Angehörigen von Handel und Industrie während des Berichtsjahres geboten und Vorbedingungen für die Zeit geschaffen, wenn es gelten wird, die Kriegswirtschaft wieder in die Friedenswirtschaft mit den Erfahrungen der Kriegszeit überzuführen."

— **Verein Deutscher Maschinen-Ingenieure.** In der am 18. Januar d. J. unter dem Vorsitz des Ministerialdirektors Dr.-Ing. Wichert abgehaltenen Versammlung wurden die satzungsgemäß ausscheidenden Vorstandsmitglieder Regierungsrat Denninghoff, Direktor Frischmuth sowie die Geheimen Bauräte Rustemeyer, Schlesinger und Schrey einstimmig wiedergewählt. An Stelle der verstorbenen Vorstandsmitglieder, Baurats Glaser und Geheimen Regierungsrats Thuns, wurden Direktor de Grahl und Geheimer Regierungsrat Riedel neu gewählt. Ferner wurden gewählt, und zwar zum Vorsitzenden und dessen Stellvertretern: Ministerialdirektor Dr.-Ing. Wichert, Geheimer Regierungsrat Riedel, Geheimer Kommerzienrat Dr.-Ing. R. Pintsch, zum Säckelmeister und Schriftführer Regierungsrat Denninghoff, zu dessen Stellvertreter Geheimer Baurat Schlesinger.

Dem Verein wurde von dem Norddeutschen Lokomotivverbande als Beitrag zu wissenschaftlichen Zwecken im Lokomotivbaufach wiederum die Summe von 3000 *M.* überwiesen.

Der Vortrag des Abends „Mitteilungen über einige neuere elektrische Vollbahnbetriebe in Nordamerika", der unter Vorführung zahlreicher Lichtbilder vom Regierungsbaumeister Heilfron, Berlin, gehalten wurde, fand reichen Beifall. Der Vortragende ging davon aus, daß die oft angeschnittene Frage des günstigsten Stromsystems für elektrische Bahnen auch jenseits des Ozeans zurzeit noch im Fluß ist, und besprach dann im einzelnen die wichtigsten neuen, zumeist erst während des Weltkrieges in Betrieb genommenen amerikanischen Gleichstrom- und Wechselstrombahnen, unter Hervorhebung der dabei zutage getretenen neuesten Bestrebungen.

Bei den Gleichstrombahnen wurde die Entwicklung der früheren, mit niedriger Spannung (600 Volt) arbeitenden Betriebe zu solchen mit immer höherer Spannung (bis zu 3000 Volt) erörtert; so arbeitet die dem Kupfererztransport dienende Butte, Anaconda & Pacific-Bahn mit 2400 Volt, die Chicago, Malwaukee & St. Paul-Eisenbahn sogar mit 3000 Volt Spannung der Gleichstromoberleitung. Auch die Stromzuführung durch „dritte Schiene", wie sie ja u. a. die Berliner Hoch- und Untergrundbahn verwendet wurde auf einer Überlandbahnstrecke im Staate Michigan für 2400 Volt Gleichstrom ausgebildet. Versuchsweise werden auf einem ganz neuen Überlandbahnbetriebe sogar 5000 Volt Gleichstrom durch eine Oberleitung zugeführt. Unter den neuen Wechselstrombahnen ist die Elektrisierung der Norfolk & Western-Bahn im Staate West-Virginia, auf welcher hauptsächlich Kohlenzüge von ganz gewaltigem Zuggewicht elektrisch gefahren werden, besonders erwähnenswert. Hier werden sehr leistungsfähige Doppellokomotiven, die bis zu 6000 Pferdestärken und darüber entwickeln können, verwendet; auf diesen Lokomotiven wird aus dem Wechselstrom, der durch die Fahrleitung zugeführt wird, in durchaus neuartiger Weise Drehstrom erzeugt, welch letzterer die Motoren antreibt. Nicht weniger bedeutsam ist die Wechselstrom-Elektrisierung der Pennsylvaniabahn auf ihren viergleisigen Vorortstrecken bei Philadelphia.

Interessant ist, daß von den Amerikanern neuerdings Einrichtungen getroffen werden, um auf starken Gefällen Kraft zurückzugewinnen, und zwar sowohl bei Wechselstrombahnen

(Norfolk & Western) als auch bei Gleichstrombahnen (Chicago, Milwaukee & St. Paul); hierdurch wird das Bremsen auf Gefällstrecken überflüssig und dadurch die Abnutzung der Radreifen und Bremsklötze vermindert; auch entlastet die zurückgewonnene Kraft das Kraftwerk. Zum Schluß wurde die versuchsweise Anwendung von Quecksilberdampf-Gleichrichtern im Bahnbetrieb in verschiedenen Formen (Umwandlung von Drehstrom und Wechselstrom in Gleichstrom) besprochen. — Wenn erst die Versuchsergebnisse über diese neuesten elektrischen Bahnbetriebe vorliegen werden, dürften sie die weitere Klärung der Elektrisierungsfrage um einen guten Schritt weiterbringen.

— **Verein für Eisenbahnkunde zu Berlin.** In der Sitzung am 14. Januar d. J., die zum erstenmal unter dem Vorsitz des Geheimen Oberbaurats Hoogen stattfand, sprach Geheimrat Cauer über den Schnellbahnverkehr in Groß Berlin. Zur Erreichung des anzustrebenden Zieles, daß die Schnellbahnen Groß-Berlins für die Benutzer ein einheitliches Netz bilden, müssen nach den Ausführungen des Vortragenden zusammenwirken die Linienführung, die Ausbildung der Umsteigestationen und die Gestaltung des Tarif- und Fahrkartenwesens. In ersterer Beziehung wurde empfohlen, das staatliche Bahnnetz, soweit es dem Nahverkehr dient, durch zwei nordsüdliche Verbindungen vom Potsdamer zum Stettiner Bahnhof und zwischen Nord- und Südring zu ergänzen. Das auf Grund des Kleinbahngesetzes angelegte eigentliche Schnellbahnnetz wird, wenn es nach den bestehenden Plänen ausgebaut ist, nach Ansicht des Vortragenden, obwohl es ohne einheitlichen Plan entstanden ist, doch im wesentlichen befriedigend wirken, indem man im allgemeinen von jedem Punkte des Netzes nach jedem anderen Punkte desselben, wenn nicht ohne Umsteigen, doch mit nur einmaligem Umsteigen gelangen kann.

Die Umsteigestationen zwischen Staatsbahn und Kleinbahn weisen großenteils weite Umsteigewege, vielfach unter freiem Himmel auf, und auch die im Bereich der im Gange befindlichen Neubauten geplanten lassen, mit Ausnahme des gut gelösten zwischen Stadtbahn und Nordsüdbahn am Bahnhof Friedrichstraße, viel zu wünschen übrig. Ebenso bemängelte der Vortragende mehrere der beabsichtigten Lösungen für die Umsteigestationen zwischen den im Bau befindlichen und geplanten neuen Schnellbahnen untereinander sowie mit den vorhandenen im Betriebe der Hochbahngesellschaft befindlichen Linien. So wurden für die Bahnhöfe an der Kreuzung der Leipziger- und Friedrichstraße und am Halleschen Tor kürzere und bequemere Umsteigewege innerhalb der Sperre, für die Bahnhofsanlage am Hermannplatz Bahnsteiggemeinschaft und Richtungsbetrieb befürwortet.

Die beregten Mängel sind nach Ansicht des Vortragenden großenteils zurückzuführen auf das Fehlen einer Tarif- und Fahrkartengemeinschaft im Groß-Berliner Schnellbahnnetz. Die gegen solche von den Beteiligten gehegten Bedenken sind im wesentlichen geldlicher Natur und lassen sich durch Geldausgleich beheben. Für solchen empfahl der Vortragende statt verwickelter Einzelabrechnungen Verteilung der in eine gemeinsame Kasse zu schüttenden Fahrgeldeinnahmen nach einem Schlüssel, der allen berechtigten Ansprüchen der einzelnen Bahneigentümer und Betriebsführer gerecht wird. Das Fehlen der Tarifeinheit und Fahrkartengemeinschaft hat aber nicht nur zur Folge, daß die Benutzung des Bahnnetzes teurer, zeitraubender und umständlicher wird, sondern es wird durch solches Fehlen auch die Linienführung und die Gestaltung der Stationen ungünstig beeinflußt, wie gerade der in letzter Zeit viel erörterte Fall des Bahnhofs Hermannplatz zeigt. In erster Linie bezeichnete der Vortragende daher als dringend die Herbeiführung der Tarifeinheit und Fahrkartengemeinschaft im ganzen Kleinbahnnetz von Groß-Berlin. Dann werde eine zweckmäßige Ausgestaltung der Stationen von selbst erfolgen.

An den Vortrag schloß sich eine lebhafte Aussprache, an der sich der Stadtbaurat von Berlin, Geheimer Baurat Krause, Geheimer Baurat Kemmann und der Oberbeamte des Verbandes Groß-Berlin, Professor Giese, beteiligten. Der Erst- und der Letzgenannte verbreiteten sich eingehend über die vom Vortragenden angeschnittene Frage der Gestaltung des Bahnhofs Hermannplatz. Während Herr Krause der Form eines Kreuzungsbahnhofes nach den örtlichen Verhältnissen und bei der Verschiedenheit der Bahneigentümer den Vorzug gab, befürwortete Herr Giese eingehender die Form eines Gemeinschaftsbahnhofes mit Richtungsbetrieb. Herr Kemmann beleuchtete die nach seiner Meinung schwerlich zu überwindenden Schwierigkeiten, die der von Herrn Cauer empfohlenen Vereinheitlichung des Groß-Berliner Schnellbahnwesens entgegenstehen, die er in bezug auf das Verrechnungswesen noch im einzelnen begründete. Vor allen Dingen aber, und besonders unter den jetzigen Verhältnissen müsse bei allen technischen Maßnahmen im Schnellverkehr nach wirtschaftlichen Grundsätzen verfahren werden die die Bauformen im ganzen und im einzelnen wesentlich beeinflussen müssen.

— **Über die Lage am westlichen Eisenmarkt erfahren wir folgendes:** Halbzeug: Der Inlandsabsatz hielt sich fortgesetzt befriedigend und genügte mit den Auslandsmengen reichlich für das Arbeitsbedürfnis der Werke. — Mit Rücksicht auf die gestiegenen Selbstkosten wurden die Preise für vorgewalzte Blöcke um 5 ℳ f. d. Tonne, für Knüppel um 7,50 ℳ und für Platinen um 10 ℳ für die Tonne erhöht. — Eisenbahnoberbaubedarf. Die oldenburgischen Staatsbahnen haben ihren Bedarf für das Rechnungsjahr 1916 in ungefährer Höhe der letztjährigen Bezüge angemeldet. Der Eingang an Aufträgen ist derart, daß den Schienenwerken für das erste halbe Jahr reichliche Aufträge zugewiesen werden können. Der Abruf in Grubenschienen hielt sich auf der Höhe der beiden Vormonate und genügt, um den Bedürfnissen der Werke hierin zu entsprechen. Die Jahresabschlüsse mit den Zechen des rheinisch-westfälischen Bezirks sind in der Hauptsache getätigt; die bis jetzt gebuchten Mengen sind größer als im vorigen Jahre. — In Rillenschienen war das Geschäft weiter ruhig; es sind aber Anzeichen vorhanden, daß für das Frühjahr seitens inländischer Abnehmer wieder stärkere Abrufe zu erwarten sind. Formeisen. Die Lage des Inlandsmarktes ist seit dem letzten Bericht weiter unverändert. Eine anhaltend gute Beschäftigung ist nur bei den Wagenfabriken zu beobachten. Die gestiegenen Selbstkosten machten auch für Formeisen eine Erhöhung der Preise, und zwar um 10 ℳ f. d. Tonne mit sofortiger Wirkung notwendig. Der Spezifikationseingang war im Dezember rund 5000 t höher als November. Anfragen zur Ausfuhr nach Rumänien und Bulgarien haben inzwischen auch zu einigen Geschäften geführt.

Österreich.

— **Fahrbetriebsmittelbestellung der Staatsbahnen.** Schon während des bisherigen Verlaufes des Krieges ist wegen der anhaltend starken Inanspruchnahme des Fahrparkes der Eisenbahnen durch die Heeresverwaltung im Zusammenhang mit der zunehmenden Entwicklung des Zivilverkehrs ein außerordentlich großer Bedarf an Lokomotiven und Wagen eingetreten. Dieser hat in den letzten Monaten infolge Linienzuwachses und Verkehrszunahme eine neuerliche namhafte Steigerung erfahren. Mit Rücksicht hierauf hat das Eisenbahnministerium in jüngster Zeit eine weitere Bestellung von 4000 bis längstens Ende des laufenden Jahres zu liefernden Güterwagen und von 438 in gleichmäßigen Monatsraten bis längstens Ende Juni 1917 einzuliefernden Lokomotiven und Tendern mit den österreichischen Lokomotiv- und Wagenbaufabriken vereinbart. Das Kostenerfordernis für diese neuerliche Fahrparkvermehrung dürfte ungefähr den Betrag von 80 Millionen Kronen erreichen. Bei Hinzurechnung dieser Bestellungen zu den seit Kriegsbeginn bestellten und zum großen Teil bereits eingelieferten 523 Lokomotiven nebst Tendern und 25 478 Wagen — hiervon 3095 Personen- und Dienstwagen und 22 383 Güterwagen — mit einem Kostenerfordernis von 240 Millionen Kronen ergibt sich eine Gesamtbestellung für die österreichischen Staatsbahnen seit Kriegsbeginn von 961 Lokomotiven nebst Tendern, 3095 Personen- und Dienstwagen und 26 383 Güterwagen mit einem Gesamtkostenerfordernis von rund 320 Millionen Kronen.

— **Militärreisegepäck bei personenführenden Zügen.** „Streffleurs Militärblatt“ verlautbart: Laut eingelangter Meldungen werden die großen Verspätungen der Schnell- und Personenzüge hauptsächlich durch die Mitnahme zu schwerer und umfangreicher Reisegepäckstücke verursacht. Im Interesse der Verkehrsregelmäßigkeit wird folgendes angeordnet: 1. Bei Schnellzügen ist die Mitnahme von Militärgepäck auf tatsächliche Reisebedarfsartikel (Kleider, Wäsche) und im übrigen auf das Höchstgewicht von 150 kg zu beschränken. Die Benützung der Schnellzüge zur Beförderung von Militärgütern bzw. deren Aufgabe als Militärgepäck der zu diesem Zweck entsendeten Begleitmänner ist nicht gestattet. 2. Bei den Personenzügen ist die Aufgabe von Militärgepäck auf das Höchstgewicht von 300 kg zu beschränken. 3. Ausnahmen von diesen Bestimmungen sind nur mit Zustimmung des Chefs des Feldtransportwesens, der Zentraltransportleitung oder der Feldtransportleitungen zulässig.

— **Umbau des Aufnahmegebäudes des Wiener Westbahnhofes.** Am 8. Februar wird die Stationskommission für das Projekt des Umbaues der Personaldienstanlagen des Wiener Westbahnhofes stattfinden. Damit wird eine Frage, die für den Reiseverkehr Wiens von größter Bedeutung ist, zum ersten Male zur öffentlichen Erörterung gestellt. Es ist ein schon lange empfundener Übelstand, daß die bestehenden Anlagen des Wiener Westbahnhofes den Bedürfnissen des Personenverkehrs nicht mehr in jenem Maß entsprechen, wie es der Wichtigkeit des Verkehrs angemessen wäre. Die Verhandlung soll nun durch

eine allgemeine öffentliche Erörterung aller in Betracht kommenden Fragen die Grundlagen für die weitere Ausarbeitung der Einzelpläne des Bahnhofsumbaues schaffen; man kann daher dem Ergebnisse der Beratungen mit Interesse entgegensehen.

Nach den aufliegenden Plänen soll das Aufnahmegebäude an der gleichen Stelle wie heute errichtet wrden; das alte Gebäude wird nach Maßgabe des Baufortschrittes abgetragen. Die neue Halle wird bedeutend größer gehalten und mit acht statt vier Gleisen ausgestattet werden, die durch entsprechend breite, von einem Kopfbahnsteig ausgehende Zungenbahnsteige zugänglich sind. Diese Anlagen werden ungefähr in der Höhe der Gleisanlagen des bestehenden Bahnhofes ausgeführt werden. Um jedoch bei den gegebenen beschränkten Platzverhältnissen alle für die Verkehrsbedürfnisse notwendigen Räume unterzubringen ist noch die Schaffung eines zweiten Geschosses unterhalb des Bahngeschosses erforderlich, für welches die nötige Lichthöhe durch Absenkung des heutigen Bahnhofvorplatzes gewonnen werden soll.

An der der ehemaligen Mariahilfer Linie zunächst liegenden Ecke des Bahnhofgebäudes wird die Empfangs- und Kassenhalle, durch zwei Stockwerke reichend, erbaut werden. Die Ankunftshalle wird ungefähr an der Stelle der heutigen Abfahrtsvorhalle gelegen sein. Die Zufahrt des abreisenden Publikums ist derart gedacht, daß die Wagen an der Stadtbahnhaltestelle Westbahnhof vorbei zur Empfangshalle vorfahren und sich sodann über eine Rampe zur Felberstraße entfernen. Für die ankommenden Reisenden ist ein entsprechend großer Bahnhofsvorplatz zur Aufstellung von Fuhrwerken vorgesehen.

Im übrigen ist innerhalb der Bahnhofsanlagen für eine bequeme Zugänglichkeit aller dem Publikum dienenden Räume vorgesorgt. Die Gepäckabfertigung wird sowohl für die ankommenden wie für die abfahrenden Reisenden in zweckmäßiger Weise angelegt sein. Durch Schaffung von Gepäcktunneln wird eine rasche Beförderung des Reisegepäcks zu und von den Zügen bzw. zum Zollbeschauraum gewährleistet. Das neue Aufnahmegebäude wird mit durchweg modernen Einrichtungen, Zentralheizung und Lüftung, Trinkwasserleitungen, entsprechenden Garderoberäumen, Badegelegenheiten und Arztzimmer ausgestattet sein, so daß die Gesamtanlage den modernen Ansprüchen entsprechen wird. Allerdings wird sich der geplante Bahnhofsumbau mit Rücksicht darauf, daß der neue Bahnhof mangels geeigneter Plätze an der gleichen Stelle wie der bestehende errichtet werden soll, schwieriger gestalten und es wird um den Bahnhofbetrieb während des Baues soweit als möglich klaglos aufrechtzuerhalten, die Herstellung von Bauten für die Übergangszeit nötig sein.

Zur Inangriffnahme des Umbaues dürfte sich der gegenwärtige Zeitpunkt begreiflicherweise schon mit Rücksicht auf den Mangel an geeigneten Arbeitern und auf die Schwierigkeit der Beschaffung von Baumaterialien kaum eignen, abgesehen davon, daß ein so großes und bedeutendes Umbauprojekt erst nach eingehenden Studien zur Ausführung gelangen kann.

— **Keine Fahrbegünstigungen für die Balkanzüge.** Für die Balkanzüge haben mit Ausnahme der Verbandskarten von Beamten der an der Führung dieser Züge beteiligten österreichischen und ungarischen Eisenbahnverwaltungen Fahrbegünstigungen jeder Art keine Gültigkeit. Insbesondere kann auch bei diesen Zügen keine Ermäßigung auf Grund von Legitimationen für Eisenbahnbedienstete und deren Familienangehörige, für Hofbedienstete, Staatsbedienstete und Militärpersonen beziehungsweise auf Grund von Einzelermäßigungsanweisungen in Anspruch genommen werden.

— **Kommissionelle Verhandlung über die Wiener Umfahrungsbahnen.** Die Herstellung der Wiener Umfahrungsbahnen ist jetzt, wie eine amtliche Kundmachung ersehen läßt, zur Herstellung einer Verbindung der Nordbahn und der Brünner Staatsbahnlinie bei Süßenbrunn gediehen. Die Kundmachung lautet: „Das Eisenbahnministerium hat laut Erlasses vom 4. Januar das Projekt der Nordbahndirektion Wien, betreffend die Herstellung einer zweigleisigen Verbindung zwischen der Nordbahn und der Brünner Linie der Staatseisenbahngesellschaft bei Süßenbrunn, vom fachlichen Standpunkte für entsprechend befunden und hierüber um die Vornahme der politischen Begehung und Enteignungsverhandlung angeordnet. . . ." Diese Amtshandlungen sind von der niederösterreichischen Statthalterei am 26. Januar durchgeführt worden.

— **Fahrparkvermehrungen der Wagenleihanstalten.** Die Wagenleihanstalten haben ihren Plan, welcher die Erweiterung ihres Bestandes an Spezialwagen bezweckt, in der letzten Zeit fortgeführt. Zu diesem Zwecke wurden größere Bestellungen an Zisternenwagen, an Kühlwagen und anderen Wagenarten vorgenommen. Infolge des Umstandes, daß die Wagenbauanstalten durch staatliche Bestellungen sehr stark in Anspruch genommen sind, verlangen sie für die Fertigstellung von Spezialwagen längere Liefertermine. Es dürften daher Wagen, die im laufenden Monate in Auftrag gegeben wurden, zu einem Teile im August, zum anderen Teile im November und Dezember zur Ablieferung gelangen. Die Herstellungskosten solcher Spezialwagen sind während des Krieges gestiegen und in den letzten zwei Monaten ist eine weitere Preissteigerung eingetreten, welche fast 10 % beträgt. Die Wagenleihanstalten gehen bei der Vermehrung ihres Bestandes an Spezialwagen wohl von der Erwägung aus, daß sie für solche Wagen stets Anmieter finden werden, daß aber die Vermehrung des Bestandes an Normalwagen über eine gewisse Grenze doch nicht hinausgehen könne. Die Normalwagen werden fast durchweg von der Eisenbahnverwaltung gemietet. Die Vermieter müssen sich die Möglichkeit vor Augen halten, daß in einem gegebenen Zeitpunkte ein geringerer Bedarf nach Mietwagen eintreten kann und ihnen dann ein bedeutender Fahrpark zur Verfügung gestellt würde, den sie im Inlande nicht immer leicht verwerten können. Nach Eintritt ruhiger Verhältnisse dürfte sich auch in den Balkanländern ein größeres Geschäftsfeld als in den letzten Jahren für die Wagenleihanstalten eröffnen, zumal durch die starke Inanspruchnahme des rollenden Materials eine viel erheblichere Abnutzung als in gewöhnlichen Zeiten eingetreten ist.

— **Donauverkehr mit den Balkanländern.** Da in der nächsten Zeit Getreidetransporte aus Rumänien und Bulgarien nach österreichischen Donauplätzen (vornehmlich Wien und Linz) zur Abwicklung gelangen, wird sich die Gelegenheit ergeben, der österreichischen Ausfuhr freien Schiffsraum in der Talrichtung nach den Balkanländern zur Verfügung zu stellen. Hierbei wird mit Rücksicht auf den erforderlichen raschen Umlauf des Schleppmaterials vor allem die Abfertigung voller Schleppladungen in Betracht kommen müssen. Die Überlassung von Donaufahrzeugen für Schleppladungstransporte nach der unteren Donau ist gegebenenfalls von den Verkehrsbeteiligten unmittelbar mit der k. und k. Zentraltransportleitung (Kriegsministerium) zu vereinbaren.

— **Erhöhung der Kohlenpreise.** Die Großhandlungsfirmen, die sich mit dem Verkaufe von oberschlesischer Kohle auf dem Wiener Platze befassen, haben sich durch eine im Frühjahr 1915 abgegebene Erklärung auf Kriegsdauer verpflichtet, etwa beabsichtigte Erhöhungen der Kohlenpreise mindestens 14 Tage vorher unter Anführung der hierfür maßgebenden Gründe dem Handelsministerium bzw. der Nordbahndirektion anzuzeigen und das Einvernehmen mit diesen Stellen zu suchen. Auf Grund dieser Vereinbarung wurden im April und September 1915 die Preise für oberschlesische Hausbrandkohle in Wien neu geregelt. Anfang Oktober 1915 haben die Wiener Großkohlenhändler angezeigt, daß sie infolge der andauernden Steigerung des Markkurses genötigt seien, die Verkaufspreise für oberschlesische Hausbrandkohle in Wien neuerdings zu erhöhen. Die sorgfältigste Prüfung der einschlägigen Verhältnisse hat zu der Überzeugung geführt, daß bei den durch den gegenwärtigen Stand des Markpreises bedingten, wesentlich höheren Einkaufspreisen der Kohle die bisherigen Verkaufspreise die Selbstkosten der Kohlenhändler zumindestens bei den weitaus in der Mehrzahl befindlichen mittleren und kleinen Handelsfirmen nicht zu decken vermögen. Ein Festhalten an den bisherigen Verkaufspreisen hätte die weitere Versorgung Wiens mit oberschlesischer Hausbrandkohle auf das ernsteste gefährdet, da der Regierung keine Mittel zu Gebote stehen, die Kohlenhändler zur Einfuhr oberschlesischer Kohle nach Wien zu zwingen. Das Handelsministerium hat daher gegen eine Erhöhung der Preise für oberschlesische Kohle am Wiener Platze, jedoch nur in dem der Steigerung des Marksurses Rechnung tragenden, gegenüber den Forderungen der Kohlenhändler herabgesetzten Maße von 20 Heller für den Meterzentner vom 22. Januar angefangen keine Einwendungen erhoben.

— **Personalnachrichten.** Die Ministerialvizesekretäre Viktor Zborowski, Dr. Heinrich Juster, Dr. Josef Augste, Dr. Hugo Willner und Dr. Gustav Huber wurden zu Ministerialsekretären und die Ministerialkonzipisten Dr. Ernst Appelt, Dr. Hugo Jäckl, Johann Zajas, Dr. Karl Wenzl und Dr. Artur Mascha sowie der Richter Artur Mayer zu Ministerialvizesekretären im Eisenbahnministerium ernannt.

Ungarn.

— **Zuwachs an Stationseinrichtungen und Gleisen auf den Linien der ungarischen Staatsbahnen.** Im Anhange zu ihrem Berichte über die Investitionstätigkeit des Vorjahres weist die Direktion der ungarischen Staatsbahnen alljährlich auch jenen Zuwachs aus, welcher im vergangenen Jahre als Ergebnis der Bautätigkeit in den hauptsächlichsten Einrichtungen des Eisen-

bahnbetriebes erreicht wurde. Nach diesem Bericht ist der Zuwachs am Ende des Jahres 1915 im Vergleich zu dem Zustande des Jahres 1914 mit folgenden Zahlen angegeben, u. zw.: An Stationsnebengleisen in bestehenden Stationen 93,877 km, an Gütermagazinen (Grundfläche) 4377 qm, an Verladerampen 13 848 qm, an offenen gepflasterten Lagerplätzen 13 314 qm, an neugelegten zweiten Gleisen 23,489 km, an neuen Stationen oder Ausweichestellen, welche behufs Verminderung der größeren Stationsentfernungen eingeschaltet wurden, 6.

Aus diesen Zahlen ist ersichtlich, daß sich die Bautätigkeit der ungarischen Staatsbahnen auch in dem Kriegsjahre 1915 in lobenswerter Weise entfaltete, trotzdem, daß durch Mangel an Arbeitskraft, an Baumaterialien und an Verkehrsmitteln beträchtliche Schwierigkeiten zu bekämpfen waren. Zu bemerken ist, daß Einrichtungen, welche ausschließlich für Kriegszwecke dienen und später für den Zivilverkehr nicht mehr verwertet werden sollen, nicht berücksichtigt wurden.

— **Die Betriebseinnahmen der ungarischen Staatseisenbahnen** gestalteten sich im November 1915 nach dem vorläufigen Ausweise gegen die entsprechenden wirklichen Ergebnisse des Vorjahres wie folgt:

	1915 K.	gegen 1914 K.
Personen- und Gepäckverkehr . . .	16 230 100	+ 3 741 220
Eil- und Frachtgutverkehr	23 923 600	+ 834 201
zusammen	40 153 700	+ 4 575 421

Die Besserung gegen das Vorjahr beträgt somit beim Personen- und Gepäckverkehr nahezu 30, beim Eil- und Frachtgutverkehr hingegen mehr als 3,6, im Durchschnitt 12,86 %. Die durchschnitliche Betriebslänge des Bahnnetzes blieb wie im Vorjahre 8864,4 km, also entfallen im November 1915 auf 1 km Bahnlänge 4530 K. (+ 516 K.).

Seit Beginn des Etatsjahres (1. Juli) bis Ende November 1915 betragen die Einnahmen aus dem Personen- und Gepäckverkehr 88 347 294 (+ 38 757 490) K., jene aus dem Eil- und Frachtgüterverkehr aber 125 653 878 (+ 26 690 774) K., insgesamt daher 214 001 172 (+ 65 448 264) K. Die in Klammern stehenden Zahlen bedeuten eine Steigerung der Einnahmen gegen das Vorjahr um rund 78 bezw. 27, zusammen (im Durchschnitt) 44 %, welche Zahlen unter den gegebenen Verhältnissen gewiß die vollste Zufriedenheit erzwingen dürften. Mr.

— **Kriegsauszeichnungen.** Für besondere Verdienste um die Kriegführung hat der König den Staatssekretären im Handelsministerium Dr. Julius Vargha und Dr. Vilhelm Lers das Komturkreuz des Leopold-Ordens, dem Leiter der Eisenbahnsektion Ministerialrat Dr. Karl Neumann, dem Leiter der Präsidialsektion Staatsbahndirektor Dr. Alexander v. Hollán und dem Leiter der Generalinspektion für Eisenbahn und Schiffahrt Ministerialrat Karl Horváth das Ritterkreuz des Leopold-Ordens verliehen. Außerdem wurden folgende höhere Beamte der Eisenbahnsektion ausgezeichnet, u. zw. die Sektionsräte Dr. Géza Adám und Dr. Ladislaus Török mit dem Orden der Eisernen Krone III. Klasse, die Hilfssekretäre Dr. Koloman Kövér und Dr. Radó Hazay mit dem Ritterkreuz des Franz-Josef-Ordens. Dem Oberinspektor für Eisenbahn und Schiffahrt Königlichen Rat Béla Jenik wurde der Titel eines Ministerialrates verliehen.

Bei den ungarischen Staatsbahnen wurde verliehen: dem Direktionspräsidenten Tolnay der Titel eines Staatssekretärs, seinem Stellvertreter, dem Hofrat Direktor Sigmund v. Kotányi das Komturkreuz des Franz-Josef-Ordens mit dem Stern, dem Staatsbahndirektor Hofrat Johann Papp das Ritterkreuz des Leopold-Ordens, dem Betriebsleiter Ludwig Décsey das Komturkreuz des Franz-Josef-Ordens, den Betriebsleitern Béla Uhlarik, Dr. Wladimir Bacsinszky, Josef Ofner, Gedeon Hoitsy, Zoltán Uray, Eugen Littke, Viktor Kun, Edmund Ráner, dem Direktorstellvertreter Nikolaus Marsovszky, dem Oberinspektor Kamill Luger, den Königlichen Räten Emil Fontaine und Zoltán Vörös der Orden der Eisernen Krone III. Klasse, den Inspektoren Armin Vámos, Dr. Alexander Barakonyi, Josef Wirkmann, Ignaz Winkler, Johann Fiala, Eugen Ciganek, Franz Farkas, Franz Wikkenhauser und Julius Müller, den Oberingenieuren Emerich Kovách und Leo Schulhof und den Oberkontrolloren Edmund Szentes, Franz Gärtner und Ferdinand Rurik das Ritterkreuz des Franz-Josef-Ordens, den Ingenieuren Ludwig Hommonay, Robert Krempe, Viktor Schindler und Julius Krammer, dem Sekretär Dr. Emerich Nagy und dem Kontrollor Johann Wass das Goldene Verdienstkreuz mit der Krone; ferner wurde dem Oberinspektor Josef Winkler und Inspektor Gabriel Csorba der Titel eines Königlichen Rates verliehen.

Dem Betriebsgeneraldirektor der Südbahn Max Ritter v. Bräm, dem Generaldirektor der Vereinigten Arader und Csanáder Eisenbahnen Dr. Alexander Fábry und dem Ministerialrat, Direktor der Mohács-Pécser Eisenbahn Viktor Neugebauer wurde die allerhöchste Anerkennung, dem Ministerialrat und Generaldirektor der Kaschau-Oderberger Bahn Garibaldi Pulszky das Komturkreuz des Franz-Josef-Ordens mit dem Stern, dem Direktor der Raab-Ödenburg-Ebenfurter Eisenbahn Karl Haich und dem Generaldirektor der Szamostalbahn Zoltán Maléter das Komturkreuz des Franz-Josef-Ordens, dem Direktor der Vereinigten Arader und Csanáder Eisenbahnen Koromzay, den Direktorstellvertretern der Südbahn Josef Weber, Albert Winoka und Moritz Breuer, dem Direktorstellvertreter der Szamostalbahn Desider Sterba und dem Betriebsleiter der Kaschau-Oderberger Bahn Rampel das Offizierskreuz des Franz-Josef-Ordens, dem Südbahninspektor Ludwig Kerner das Ritterkreuz des Franz-Josef-Ordens, dem Generaldirektor-Stellvertreter der Kaschau-Oderberger Bahn Dr. Hausser, dem Direktor der Raab-Ödenburg-Ebenfurter Eisenbahn Karl Baracs sowie dem Betriebsdirektor dieser Bahn Heinrich Fábián der Titel eines Königlichen Rates verliehen.

Übrige europäische Länder.

— **Asbestonschwellen auf schwedischen Bahnen.** In der schwedischen Fachpresse finden sich zurzeit günstige Äußerungen über Versuche mit der bekannten Asbestonschwelle der Firma Wolle in Leipzig (Siehe d. Ztg. 1913 S. 550). Die Ystadeisenbahnen haben im Laufe des Jahres 1915 versuchsweise 500 Stück solcher Schwellen hergestellt. Das Recht der Anfertigung der Schwellen wurde von der Asbestongesellschaft Berlin erworben (1 ℳ für die Schwelle). Die Gesellschaft hat auch einen Monteur zur Einrichtung der Arbeiten nach Schweden geschickt. Ein schon im Jahre 1914 gemachter Vorversuch hatte erwiesen, daß sich die Asbestonschwelle für unmittelbare Schienenauflage und Schienennagelung nicht eignet, da der Schienenfuß die Neigung zeigt, sich in die Asbestonschwelle einzufressen und dabei die Nägel zu lockern. Die Asbestonschwelle muß vielmehr in Verbindung mit Unterlagsplatten und Schrauben angewendet werden. In dieser Ausrüstung aber dürfte sie nach schwedischer Ansicht höchsten Ansprüchen genügen. Daß ein verhältnismäßig so kleiner Versuch hohe Kosten bedingt, ist erklärlich. Die Schwelle kostete 11 Kr. Aber es ist wohl anzunehmen, daß bei Massenbestellungen Einsparungen gemacht werden können, sowohl im Bau des Eisenskelettes als auch vielleicht in der Größe der Schwelle, deren Gewicht vorderhand bis zu 220 und 230 kg steigt. Die Ystadbahnen haben, um den Versuch möglichst vielseitig zu gestalten, zu der Versuchsausführung auch die interessierten Nachbarbahnen Malmö-Simrishamn, Malmö-Trelleborg, Landskrona-Helsingborg und Helsingborg-Hessleholm beigezogen. S.

— **Nachrichten von den schweizerischen Eisenbahnen.** Die Betriebsergebnisse der Bundesbahnen für den Monat November 1915 zeigen folgendes Bild: Beförderte Personen 6 285 000 (gegenüber dem gleichen Monat des Vorjahrs + 440 504), Gütertonnen 1 174 000 (+ 53 000), Gesamteinnahmen 13 126 000 Fr. (— 856 000), Betriebsausgaben 10 173 000 Fr. (+ 277 000). Vom 1. Januar bis Ende November 1915 sind die Ergebnisse folgende: Beförderte Personen 71 354 072 (— 5 775 000), Gütertonnen 13 374 612 (+ 1 559 000), Gesamteinnahmen 158 017 352 Fr. (— 8 731 759), Betriebsausgaben 109 836 005 Fr. (— 8 838 470). Der Überschuß der Betriebseinnahmen über die Betriebsausgaben beläuft sich auf 48 181 346 Fr., d. s. 106 711 Fr. mehr als im Vorjahre. — Daß die Elektrisierung der Gotthardstrecke nunmehr mit allen Kräften gefördert werden wird, zeigt die öffentliche Ausschreibung der Lieferungen für die Seilbahn zum Kraftwerk am Ritomsee. Wie bei allen größeren Kraftwerken wird eine Seilbahn parallel der Druckleitung erstellt werden. Sie dient dazu, die schweren Rohrstücke der Druckleitung und die sonstigen Baumaterialien in die Höhe zu schaffen. Diese Seilbahn wird ihre untere Station beim zukünftigen Maschinenhaus des Kraftwerkes am Ritomsee erhalten, ungefähr 1 km entfernt von der Station Ambri-Piotta. Die obere Station kommt 800 m höher zu liegen, ungefähr beim Wasserschloß auf der Höhe des Ritomsees. Für diese Arbeiten sind im Bauvoranschlag für 1916 1 300 000 Fr. vorgesehen. — Der Verwaltungsrat der Rhätischen Eisenbahn genehmigte in seiner Dezembersitzung den Voranschlag für das Jahr 1916. Er zeigt folgenden Abschluß:

	Voranschlag für 1916 Fr.	Voraussichtl. Ergebn. 1915 Fr.	Ergebnis 1914 Fr.
Einnahmen	5 267 000	4 671 683	6 635 981
Ausgaben	4 771 000	4 581 768	5 698 956
Betriebsüberschuß . .	496 000	89 915	937 025

Die Gewinn- und Verlustrechnung wird mit einem mutmaßlichen Ausfall von rd. 2 Millionen Franken abschließen, der durch

Entnahme aus den Rücklagen ausgeglichen werden kann. Weiter beriet der Verwaltungsrat den Entwurf für den Sommerfahrplan 1916. Dieser sieht auf allen Linien die für den jetzigen Winterdienst bestimmte Zugzahl vor mit der einzigen Erweiterung, daß für die Unterengadiner Linie eine weitere Verbindung Zernez-St. Moritz in Aussicht genommen ist. Dagegen werden die Davoser Züge 9 und 10, die Albulazüge 53 und 62 und die Oberländer Züge 213 und 214, die im Sommer 1915 während der ganzen Fahrplanperiode verkehrten, nur als reine Sommerzüge (1. Juli bis 31. August), während der Vor- und Nachsaison aber nur an Sonntagen, und die Unterengadiner Züge 255 und 266 durchweg nur an Sonntagen geführt werden. Man hofft hierdurch rd. 100 000 Fr ersparen zu können. — Die Solothurn-Münsterbahn konnte infolge des Verkehrsrückganges die am 1. Oktober 1915 fälligen Zinsen ihrer beiden Anleihen nicht zahlen. Inzwischen hat sich die Lage so gebessert, daß die nötigen Mittel vorhanden sind, um wenigstens die Zinsscheine für die Anleihe erster Stelle einlösen zu können. Ob die Zinsen für die späteren Fälligkeitstage gezahlt werden können, läßt sich zurzeit noch nicht übersehen. — Die Bodensee-Toggenburgbahn vereinnahmte im Jahre 1915 1 639 849 Fr. (gegen 1914 83 575 Fr. weniger), wovon 114 849 Fr. auf den Personenverkehr entfallen. Der Kilometerertrag der Einnahmen ging von 27 797 Fr. auf 26 449 Fr. zurück. — Die Pilatusbahn beförderte im Jahre 1915 11 132 Personen oder 10 932 Personen weniger als im Vorjahre. Die Betriebseinnahmen beliefen sich auf 25 003 Fr. gegen 118 577 Fr. im Jahre 1914. — Kurz vor Jahresschluß ist die neue große Bahnhofshalle in St. Gallen, die rd. 500 000 Fr. kosten soll, fertig geworden. Sie wölbt sich rd. 200 m lang über den ganzen Personenbahnhof. Der Zugang zu den Bahnsteigen erfolgt durch Unterführungen. — Unter Hinweis auf die Betriebseröffnung der neuen Linie Olten-Basel wird jetzt in der Tessiner Presse die damit zusammenhängende Frage einer Verbesserung der Monte-Ceneristrecke zwischen Giubiasco und Taverne lebhaft erörtert. Die dieser Strecke anhaftenden Mängel (übermäßige Steigungen, ein einziges Gleis ohne Kreuzungseinrichtungen, zu schmale und niedrige Tunnel) werden besonders im internationalen Verkehr störend empfunden und haben die Verwaltung der Bundesbahnen schon früher veranlaßt, verschiedene Pläne ausarbeiten zu lassen. Einer von ihnen geht von der Anlage eines großen Tieftunnels, nach dem Muster des Hauensteintieftunnels, aus. Ein zweiter sieht nur die Einschaltung zweier Zwischenstationen mit Kreuzungseinrichtungen vor. Die Anlage eines Tieftunnels würde allerdings die Mängel gründlich beseitigen, aber viel Zeit beanspruchen und mindestens 30 Millionen Franken kosten. Daher scheint dieser Plan zurzeit undurchführbar zu sein. Von der Einschaltung zweier Zwischenstationen erhofft man keine durchgreifenden Verbesserungen. Am meisten verspricht man sich von der baldigen Elektrisierung auch dieses Teils der Gotthardbahn.

Vom 1. Januar d. J. erscheint das Schweizerische Eisenbahn-Amtsblatt in veränderter Form. Die bisherigen drei Ausgaben in deutscher, französischer und italienischer Sprache sind in einem einzigen dreisprachigen Blatt vereinigt. Die neue Ausgabe enthält außer dem Inhalte des bisherigen Amtsblatts auch die Tarifveröffentlichungen aller konzessionierten schweizerischen Eisenbahnen und Dampfschiffunternehmungen, die bisher in dem vom schweizerischen Eisenbahndepartement herausgegebenen „Publikationsorgan für das Transport- und Tarifwesen" veröffentlicht wurden. Dieses Blatt erscheint nicht mehr. Das Schweizerische Eisenbahn-Amtsblatt wird von der Generaldirektion der schweizerischen Bundesbahnen in Bern herausgegeben. — Simplonverkehr und Verkehr Zürich-Paris. Infolge der überaus scharfen Handhabung der italienischen Paßvorschriften hat der Simplonverkehr neuerdings einen wesentlichen Rückgang erfahren. Der Verkehr Frankreich-Italien vollzieht sich zurzeit größtenteils über den Mont Cenis. Seit einiger Zeit sind auch die Kurswagen Paris-Domodossola und Paris-Bern auf die Strecke Paris-Frasne beschränkt worden. Der Schlafwagen Paris-Culoz-Genf und die zugehörigen Kurswagen verkehren nur noch auf der Strecke Paris-Bellegarde.

— **Die Kohlennot in Italien.** Der „Secolo" schreibt am 28. Januar aus Sizilien seien dieser Tage infolge der Preissteigerung der Kohle, die dort 200 Lire die Tonne koste, sehr beunruhigende Gerüchte eingetroffen. Solche Preise gefährdeten den weiteren Betrieb der Schwefelgruben, so daß viele Tausende von Arbeitern brotlos werden könnten. Salandra und Schatzminister Carcano seien vor einigen Tagen davon verständigt worden und hätten darauf hingearbeitet, eine Betriebseinstellung zu vermeiden; auf ihre Veranlassung sollten vorerst zur Fortsetzung der Betriebe aus den Kohlenlagern der Eisenbahn beschränkte Mengen von Kohlen zu niedrigerem Preise abgegeben werden.

— **Ausstand der Lokomotivführer und -heizer in Südspanien.** Seit mehreren Wochen befinden sich in Südspanien die Lokomotivführer und -heizer im Ausstand, dessen Ende noch gar nicht abzusehen ist. Die Bahngesellschaft versucht wohl, durch Hilfspersonal den Betrieb nach Möglichkeit aufrecht zu erhalten, allein dieses Personal hat so wenig Diensterfahrung, daß der Betrieb stark leidet und allgemein geklagt wird. So berichtet „El Liberal" aus Cadix: „Nie treffen die Züge fahrplanmäßig ein, auch die Kreuzungen können nicht aufrecht erhalten werden. Um die Reisenden zu beschwichtigen, zahlen ihnen die Bahngesellschaften den Fahrpreis zurück und bewilligen ganz erhebliche Entschädigungen. Auch wird darüber geklagt, daß Roll- und namentlich Lokomotivmaterial verwendet würde, das geradezu betriebsgefährlich sei."

— **Mangel an Güterwagen in England.** Bei den englischen Eisenbahnen muß als Folge des Krieges Wagenmangel herrschen, denn man geht dort mit dem Gedanken um, die Privatgüterwagen für die Allgemeinheit nutzbar zu machen, indem man sie in eine Güterwagengemeinschaft mit den Wagen der Eisenbahngesellschaften einbezieht. Der Präsident des Handelsamts, Runciman, dessen Stellung der eines Handelsministers entspricht und dem das Eisenbahnwesen untersteht, hat auf eine Anfrage, ob diese Absicht tatsächlich bestehe, kürzlich geantwortet, daß sowohl das Handelsamt als auch der Eisenbahnbetriebsausschuß (Railway Executive Committee), die zur Vermittelung zwischen Regierung und Eisenbahngesellschaften eingesetzte Behörde, sich lebhaft mit dieser Frage beschäftige; die dabei zu überwindenden Schwierigkeiten seien nicht zu unterschätzen; die Eigentümer der Privatgüterwagen können aber überzeugt sein, daß bei einem derartigen Vorgehen, das unter den heutigen Verhältnissen einer Zwangsenteignung oder Verstaatlichung gleichkommen würde, ihre Interessen gewahrt werden. Auch andere Anzeichen sprechen für einen Mangel an Güterwagen. So ist der Minister Runciman ebenfalls gefragt worden, ob es zuträfe, daß 10 000 Güterwagen instandsetzungsbedürftig seien, wegen anderweiter Inanspruchnahme der Eisenbahnwerkstätten, die bekanntlich jetzt als Geschoß- und Waffenfabriken betrieben werden, aber nicht ausgebessert werden können. Der Minister hat darauf geantwortet, er könne das nicht sagen; wenn der Fragesteller aber glaube, daß eine so hohe Zahl von Güterwagen, die auf ihre Instandsetzung warten müssen, etwas ungewöhnliches sei, so irre er. Die 8 größten englischen Eisenbahngesellschaften besäßen z. B. 52 510 Güterwagen, von denen am Ende des Rechnungsjahres 1913, also Ende Juni 1914 mithin, ehe der Krieg ausgebrochen war, 14 293 in den Werkstätten auf Inangriffnahme der Unterhaltungsarbeiten warteten. Wenn also auch die Antwort des Ministers beruhigend sein soll, und von Erschwernissen bei der Gestellung von Güterwagen nichts wissen will, so zeigt doch die ihr vorausgegangene Anfrage, daß in den Kreisen der Benutzer der Eisenbahnen Beunruhigung herrscht und daß sie die kriegerischen Verhältnisse bitter empfinden. (Siehe auch die folgende Mitteilung!)

— **Verkehrsstockung auf den englischen Eisenbahnen.** Als eine Folge des Krieges macht sich auf den englischen Eisenbahnen eine starke Verkehrsstockung bemerklich. Diese Tatsache paßt gut zu der prahlerischen Redensart, daß England durch seine Teilnahme am Kriege kaum mehr zu leiden haben würde, wenn es sich davon fernhielte. Daß diese Verkehrsstockung eingetreten ist, ist nicht zu verwundern, wenn man bedenkt, daß 140 000 Angestellte der englischen Eisenbahnen jetzt im Heeresdienste stehen, daß die englischen Eisenbahnwerkstätten jetzt Fabriken für Heeresgerät sind und infolgedessen zahlreiche Instandsetzungsarbeiten an den Betriebsmitteln haben zurückgestellt werden müssen. Die notwendige Folge hiervon ist wieder ein erheblicher Mangel an Lokomotiven und Güterwagen. Die Regierung ist daher bemüht, die Eisenbahnen, insbesondere ihre Werkstätten, wieder von ihren Leistungen für das Heer zu befreien und dafür zu sorgen, daß die jetzt fehlenden Betriebsmittel und Anlagen ihrer eigentlichen Bestimmung wieder zugeführt werden. Die fehlenden Arbeitskräfte sind durch Einstellung neuer Arbeiter, zum Teil auch von Frauen ersetzt worden; der Bedarf an Arbeitern ist aber so groß, daß man fürchtet, in der Entblößung der Eisenbahnen von ihren Arbeitskräften schon zu weit gegangen zu sein. Man hat deshalb alle Bestimmungen, die auf eine Begrenzung der Arbeitsleistung des einzelnen hinzielen, außer Gültigkeit erklärt. Die Anforderungen, die infolgedessen an den einzelnen gestellt werden müssen, sind dadurch sehr hoch geworden, und man fürchtet, daß man in dieser Beziehung die Ansprüche etwas wird zurückschrauben müssen.

— **Lebensmittelnot in Petersburg.** Von dort wird am 28. v. M. gedrahtet: Die städtische Lebensmittelkommission hat verschiedene amtliche Stellen darauf aufmerksam gemacht, daß in allernächster Zukunft eine große Lebensmittelnot eintreten werde, da Petersburg keinerlei Vorräte mehr habe und nur mit den geringen Mengen verpflegt werde, die von der Eisenbahn

herangebracht werden. Insbesondere vermindere sich die Zufuhr von Fleisch mit jedem Tage. Erzeugnisse wie Mehl, Trauben und Butter verschwänden ganz vom Markt.

Fremde Erdteile.

— **Die Liebesgabenzüge für die deutschen Gefangenen in Sibirien.** Durch die opferwillige Hilfstätigkeit aller Bevölkerungsschichten ist für die deutschen Gefangenen in Sibirien unter Leitung des Roten Kreuzes die Zusammenstellung von Liebesgabenzügen ermöglicht worden. Die Züge haben nunmehr, wie die „B. B.-Ztg." mitteilt, zum größten Teil die schwedisch-russische Grenze überschritten. Mehrere von ihnen sind bereits an ihrem Bestimmungsorte eingetroffen, so daß der Inhalt an die Gefangenen verteilt werden konnte. Über die Ausladung des ersten Zuges liegt schon ein schriftlicher Bericht der schwedischen Herren vor, die die Liebesgaben in den Gefangenenlagern von Irkutsk, Nishne Udinsk, Krasnojarks, Kansk, Gorodok usw. verteilt haben. Die Hilfe dieser Herren zum Besten der deutschen Kriegsgefangenen verdient die größte Anerkennung. Erfreulicherweise haben die russischen Behörden für die Liebesgabenverteilung Entgegenkommen gezeigt.

Alle bisherigen Nachrichten bestätigen, daß die Verteilung dieser Gaben einem dringenden Bedürfnis entspricht; sie werden das Los der deutschen Kriegsgefangenen in Sibirien lindern helfen. Schon liegen Briefe von ihnen vor, die ihre große Freude über den Empfang der Sachen ausdrücken.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Güterverkehr.

Güterverkehr der badisch-schweiz. Übergangsstationen mit der Schweiz.

Mit Gültigkeit vom 3. Februar 1916 ist im gemeinsamen schweiz. Ausnahmetarif Nr. 18 für Holz und Torf die Station Zwingen im Absatz 3 hinter Zürich-Manegg nachzutragen.

Karlsruhe, 23. Januar 1916. (160)
Gr. Generaldirektion der Bad. Staatseisenbahnen.

Nordwestdeutsch-bayerischer Gütertarif.

Mit sofortiger Gültigkeit wird die Station Duisburg Hafen in den Ausnahmetarif 6 für Steinkohlen usw. als Versandstation aufgenommen, jedoch mit der Einschränkung, daß die Frachtsätze nicht für Sendungen gelten, die auf dem Wasserweg dort ankommen.

In der Kilometertafel II wird die Teilentfernung Hamborn-Aschaffenburg auf 325 km abgeändert.

Näheres bei den beteiligten Güterabfertigungen.

Frankfurt (Main), 25. Januar 1916. (159)
Königliche Eisenbahndirektion.

Ausnahmetarife 2 v u. 2 y (Gerste, Mais, auch geschroten, zu Futterzwecken), 2 I y (Hafer), 2 II n (Mischfutter).

Mit Gültigkeit vom 3. Februar 1916 werden die Anwendungsbedingungen und die Bestimmungen über die Frachtberechnung für die oben aufgeführten Ausnahmetarife teilweise geändert. Näheres durch den Tarif- und Verkehrsanzeiger. Auskunft geben auch die Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbureau, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 31. Januar 1916. (174)
Königliche Eisenbahndirektion.

Süddeutsch - Österreichisch - Ungarischer Eisenbahnverband. Teil III, Heft 2 vom 1. Juli 1908.

Mit sofortiger Gültigkeit ist auf Seite 43 des Tarifs der Frachtsatz Frankfurt (Main) West-Debreczen von 486 in 468 abzuändern.

München, den 21. Januar 1916. (163)
Tarifamt der K. Bayer. St.-E.-B. r. d. Rh., namens der Verbandsverwaltungen.

Badisch-Württembergischer Güterverkehr.

Auf den 1. April 1916 ist in der Kilometertafel II bei den Stationsnamen Trossingen Ort durchweg das Zeichen „Zu" nachzutragen. Es bedeutet eine Erhöhung für 100 kg um 10 ₰ in den Eil- und Frachtstückgutklassen und um 4 ₰ in den Wagenladungsklassen. Auf den gleichen Zeitpunkt werden die Frachtsätze der Ausnahmetarife 5 b für Steine, 5 e für Steingrus und 10 für Getreide für Trossingen Ort um je 4 ₰ erhöht.

Karlsruhe, den 27. Januar 1916. (161)
Gr. Generaldirektion der bad. Staatseisenbahnen.

Staats- und Privatbahn-Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 31. Januar 1916 wird die Station Schlebusch als Empfangstation in den Ausnahmetarif 2 e für Schwefelkies einbezogen. Nähere Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbureau, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 26. Januar 1916. (165)
Königliche Eisenbahndirektion.

Bayerisch - Württembergischer Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. Februar 1916 wird im A.-T. 5 c (Wegbaustoffe) — Nachtrag I, Seite 45 bzw. Nachtrag II, Seite 65 — unter „II" der Frachtsatz für Vilshofen (Ndb.)-Reutlingen Süd mit 73 ₰ für 100 kg nachgetragen.

München, 27. Januar 1916. (166)
Tarifamt der K. Bayer. St.-E.-B. r. d. Rh.

Ausnahmetarif für die Beförderung von Steinkohlen usw. vom Ruhrbezirk zum Betriebe von Eisenerzbergwerken und Hochöfen, einschl. des Röstens der Erze, von Stahlwerken usw. nach Stationen des Siegerlandes usw. vom 1. 11. 1911.

Mit Gültigkeit vom 5. Februar d. J. wird die Station Lang Göns des Direktionsbezirks Frankfurt (Main) als Empfangsstation in die Tarifabteilung A aufgenommen.

Essen, den 28. Januar 1916. (177)
Königliche Eisenbahndirektion.

Bayerisch - Württembergischer Güterverkehr.

Ab 1. April 1916 werden durch entsprechende Ergänzung des Gemeinsamen Heftes für den Wechselverkehr deutscher Eisenbahnen untereinander die Frachtsätze der Station Trossingen Ort in den Eil- und Frachtstückgutklassen um 10 Pf., in den Wagenladungsklassen um 4 Pf. für 100 kg erhöht.

Wegen der im Tarif hienach eintretenden Änderungen vergl. unsern Verkehrs-Anzeiger. Auskunft erteilen auch die Dienststellen.

München, den 27. Januar 1916. (178)
Tarifamt der K. bayer. St.-E.-B. r. d. Rh.

Einführung von Frachtsätzen für Steinkohlen von Mähr. Ostrau-Oderfurt, sämtlichen Gruben des Ostrau- und Dombrau-Karwiner Revieres, Suchau i. Schl., Habsburgsschacht, Dombrau und Karwin Kaschau-Oderbergerbahn nach Kattowitz Landesgrenze zum Weiterversande nach den besetzten Gebieten Rußlands.

Mit Gültigkeit vom 1. Februar 1916 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1916 gelangen nachstehende Frachtsätze für Steinkohlen, Steinkohlenlösche (Steinkohlenasche) und Steinkohlenbriketts nach Kattowitz Landesgrenze (Eisenbahndirektionsbezirk Kattowitz) zur Einführung:

Von	Verwaltung oder k. k. Direktion	km	Frachtsatz in Pf. für 1000 kg
Mährisch Ostrau-Oderfurt	Nb	104	355
Sämtlichen Gruben bezw. Koksanstalten des Ostrau- und Dombrau-Karwiner Revieres	Nb	115	407
Suchau i. Schl.	Nb	127	459
Habsburgschacht	Nb	127	459
Dombrau	Ks.Od.	108	355
Karwin Kaschau-Oderbergerbahn	Ks.Od.	112	377

Anwendungsbedingungen.

1. Frachtzahlung für das wirklich verladene Gewicht, mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens.

2. Die Sendungen müssen mit durchgehenden Frachtbriefen nach Stationen der besetzten Gebiete Rußlands aufgeliefert werden.

3. Die Fracht, Nebengebühren und sonstigen Gebühren aller Art sowie die Zölle sind vom Absender bei Aufgabe des Gutes zu entrichten. Die Belastung des Gutes mit Nachnahme ist unzulässig.

4. Das Verladen obliegt dem Absender.

5. Im übrigen erfolgt die Beförderung auf Grund des Eisenbahngütertarifs Teil I, Abteilung A für den Verkehr zwischen den österreichischen, ungarischen und bosnisch-herzegowinischen Eisenbahnen einerseits, den deutschen, luxemburgischen, belgischen und niederländischen Eisenbahnen andererseits (Internationaler Tarifverband) und des Eisenbahngütertarifs Teil I, Abteilung B für den Verkehr zwischen den deutschen und luxemburgischen Eisenbahnen einerseits, den österreichischen, ungarischen und bosnisch-herzegowinischen Eisenbahnen andererseits (Deutsch-österreichischer und ungarischer Eisenbahnverband.) (162)

Kattowitz, Wien, den 25. Januar 1916.
Königliche Eisenbahndirektion Kattowitz. — K. K. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn. — K. K. österreichische Staatsbahnen.

Betrifft: Norddeutsch-niederländischen Gütertarif, Teil II Heft 1 und gemeinsames Heft.

Am 1. Februar 1916 wird die Station Salder der Braunschweigischen Landes-Eisenbahn-Gesellschaft in das Heft 1 des norddeutsch-niederländischen Gütertarifs Teil II wie folgt aufgenommen:

Anstoß-kilometer		Anstoß an	Anstoßfrachtsätze in Pfennig für 100 kg oder in Mark für 10 t													
			Eilgut	Stückgut		Wagenladungen						Ausnahmeklassen				
				Allgemeine Stückgutklasse	Spez.-Tarif für bestimmte Stückgüter	Allgemeine Wagenladungsklasse		Spezialtarife				bestimmte Stückgüter	Wagenladungen			
						A¹	B	A²	I	II	III	1	2a 3a	2b	3b	4	5
16	Salder	Derneburg	28	14	13	11	9	8	8	6	3	13	11	9	9	8	6

Zum gleichen Zeitpunkt wird Salder als Versandstation in den Ausnahmetarif 26 für gebrannten Kalk usw. des gemeinsamen Heftes einbezogen. (K. D. Cöln 8/407 IV 6 vom 28. 1. 16.)

Nähere Auskunft geben die beteiligten Verwaltungen und Abfertigungen.

Cöln, den 28. Januar 1916. (170)

Königliche Eisenbahndirektion.

Niederländisch - Österreichisch - Ungarischer Verband. Tarifheft 1 vom 1. Februar 1913.

Mit Gültigkeit vom 10. April 1916 finden die Frachtsätze des Ausnahmetarifs 91 für die im Warenverzeichnis dieses Ausnahmetarifs unter A, B, D, E und F genannten Artikel nur Anwendung auf Rohpetroleum und Raffinerieerzeugnisse, die in Österreich-Ungarn, Bosnien und der Herzegowina oder im Deutschen Reich gewonnen oder hergestellt worden sind.

Dresden, 26. Januar 1916. (158)

Kgl. Gen.-Dir. d. Sächs. Staatsb., namens der beteiligten Verwaltungen.

Ausnahmetarif für Heu, Häcksel und Stroh usw. — Tfv. 2 III p.

Die Geltungsdauer des Ausnahmetarifs wird bis zum 31. Mai 1916 einschließlich verlängert.

Berlin, den 31. Januar 1916. (173)

Königliche Eisenbahndirektion.

Ausnahmetarif für Roggen, Weizen, Kartoffeln, Kartoffelstärkemehl usw. — Tfv. 2 l.

Die Gültigkeit der durch Bekanntmachungen vom 18. und 22. November 1915 eingeführten Tarifmaßnahmen für frische Kartoffeln (Uebertragung des Frachtsatzes für 750 km auf die weiteren Entfernungen) wird bis zum 19. Februar 1916 einschließlich verlängert.

Berlin, den 31. Januar 1916. (172)

Königliche Eisenbahndirektion.

Staats- und Privatbahn-Gütertarif.

Mit Gültigkeit vom 1. Februar d. J. ab wird die Station Duisburg Hafen als Versandstation in die für die Dauer des Krieges eingeführten Ausnahmetarife 6 o und 6 p aufgenommen. Die Frachtsätze gelten jedoch nicht für Steinkohlen usw., die in Duisburg Hafen auf dem Wasserwege angekommen sind.

Näheres bei den beteiligten Dienststellen.

Essen, den 26. Januar 1916. (167)

Königliche Eisenbahndirektion.

Staats- und Privatbahn-Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 10. Februar 1916 treten im Verkehr mit der Station Papierfabrik des Eisenbahndirektionsbezirks Cassel teilweise geänderte Entfernungen in Kraft, die in einer der nächsten Nummern des Gemeinsamen Tarif- und Verkehrsanzeigers bekanntgegeben werden. Soweit Erhöhungen gegen die bisherigen Entfernungen eintreten, gelten diese erst vom 10. April 1916 ab.

Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbureau, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 29. Januar 1916. (176)

Königliche Eisenbahndirektion.

Österreichisch-Ungarisch-Bayerischer Gütertarif, Teil III, Heft 2, vom 1. August 1908.

Druckfehlerberichtigung.

Seite 231 des Tarifs ist der Frachtsatz Pusztapó-Nürnberg Ost von 250 auf 350 ₰ abzuändern.

München, den 25. Januar 1916. (171)

Tarifamt der K. Bay. St.-E.-B. r. d. Rh.

Süddeutsche Donau-Dampfschiffahrt-Gesellschaft.

Mit 1. März 1916 tritt zum Gütertarif, Teil I, Abteilung A und B, und zum Gütertarif, Teil II, je ein Nachtrag IV, enthaltend Änderungen und Ergänzungen, in Geltung. Die im Nachtrag IV zum Gütertarif, Teil II, Ziffer II (3), ausgesprochene Aufhebung der Ausnahmetarife gilt nur für die Dauer der durch den Krieg verursachten außerordentlichen Verhältnisse; der durch Ausschreiben in der am 10. Juli 1915 ausgegebenen Nummer 53 dieser Zeitung eingeführte Ladekostenzuschlag bleibt auch weiterhin noch in Geltung.

München, 31. Januar 1916. (169)

2. Verdingungen.

Verdingung

der Lieferung von Eisen- und Stahlwaren für die Königlichen Eisenbahndirektionen in Altona, Cassel, Erfurt, Hannover und Münster i. W. für das Etatjahr 1916 und zwar:

A. 87 100 kg Drahtstifte, 35 150 kg Eisendraht, 7320 kg Halfterketten, 268 800 kg Kesselniete, 2105 Mille Blechniete, 7089 Mille Holzschrauben, 33 350 Schlüsselschrauben, 2750 kg Stahlblech, 5795 kg Stahldraht, 3750 Mille Splinte, 48 000 Ösenschrauben, 74 300 eiserne Gardinenringe, 1880 qm Drahtgeflecht, 300 000 Unterlagsscheiben, 56 000 Deckenösen, 11 000 eiserne Knopfnägel.

B. 1280 Pufferunterlagsplatten, 1110 Zugstangenmuffen.

Eröffnung der Angebote am Freitag, den 18. Februar 1916, vormittags 11 Uhr, für A, den 18. Februar 1916, vormittags 11½ Uhr, für B.

Verdingungsunterlagen gibt unser Zentralbureau gegen bar (A 1 ℳ, B 0,90 ℳ) im Zimmer 292 ab.

Zuschlagsfrist bis 15. März 1916 für A.
Zuschlagsfrist bis 3. März 1916 für B.

Hannover, den 26. Januar 1916. (168)

Königliche Eisenbahndirektion.

Verdingung von 3800 Stück Lokomotivradreifen aus Tiegelflußstahl in 7 Losen, 377 Stück Bahnmeisterwagenrädern und 139 Stück Achswellen für Wagen in je 1 Lose für den Beschaffungsbezirk Berlin mit den im Angebotbogen angegebenen Lieferfristen.

Angebote sind portofrei, versiegelt und mit entsprechender Aufschrift bis zum 26. Februar 1916, vormittags 10½ Uhr an das **Zentralbureau, Zimmer 257 in Berlin W 35, Schöneberger Ufer 1—4,** zu richten.

Die Eröffnung der Angebote findet am 26. Februar 1916, vormittags 11 Uhr Tempelhofer Ufer 28, III, Zimmer Nr. 4 statt. Angebotbogen und Bedingungen können in unserm **Zentralbureau,** Zimmer 257 eingesehen, auch von dort **gegen portofreie Einsendung** von 1,50 ℳ und 5 ₰ Bestellgeld **bar** (nicht in Briefmarken) bezogen werden. Zuschlagsfrist bis 18. März 1916.

Berlin, den 26. Januar 1916. (164)

Königliche Eisenbahndirektion.

3. Offene Stellen.

Die Stelle eines **„ausführenden oder Betriebsdirektors"** ist in den nächsten Monaten zu besetzen. Bewerber wollen Gesuche unter Nachweis der technischen Befähigung und unter Angabe ihrer früheren und gegenwärtigen Stellung und Bezüge bei der unterzeichneten Direktion einreichen.

Lübeck, 19. Januar 1916. (157)

Die Direktion der Eutin-Lübecker Eisenbahn-Gesellschaft.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen von dem verantwortlichen Schriftleiter, Eisenbahndirektions-Präsident a. D. v. Mühlenfels in Berlin.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins
Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nummer 11. 5. Februar 1916. LVI. Jahrgang.

Inhalt:

Wie soll der Personenzugfahrplan nach dem Krieg gestaltet werden?
Der elektrische Betrieb der bayerischen Eisenbahnen.
Die englischen Eisenbahnwerkstätten im Kriege.
Nachrichten.
Deutschland: Betriebsbericht der preußisch-hessischen Staatsbahnen. — Kriegsmerkbuch für den Personen- und Gepäckverkehr. — Betriebsstörung im Küllstedter Tunnel. — Militärische Verkehrsbestimmungen für Elsaß-Lothringen und Luxemburg. — Rhein-Main-Donau-Wasserstraße. — Eine zweite Kaisergeburtstagsspende der Eisenbahner.
Österreich: Kriegshilfetätigkeit der Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Bediensteten. — Galizische Naphta-Aktiengesellschaft „Galicia". — Der Eisenabsatz im Jahre 1915. — „Wirtschaftszeitung der Zentralmächte".
Ungarn: Eisenbahnbau Ogulin-dalmatinische Landesgrenze.
Rumänien: Die Abbeförderung der 50 000 Wagenladungen des an die Mittelmächte verkauften Getreides. — Das englisch-rumänische Getreidegeschäft.
Übrige europäische Länder: Zugentgleisung bei St. Denis. — Ein englischer Eisenbahnfachmann als Leiter eines Arsenals. — Kriegszulagen für die englischen Eisenbahnangestellten. — Die englischen Eisenbahnen und der Krieg. — Die Frachtraumschwierigkeiten in England. — Neuerliche Beschießung der Bahnhöfe von Dedeagatsch und Badoma sowie des Hafens von Porto Lagos. — Die rumänischen Waren in Saloniki. — Tarif für die k. u. k. Heeresbahn in dem besetzten Gebiete von Russisch-Polen. — Abbeförderung auf der Nicolai-Bahn zurückgehaltener Güter. — Beschaffung von Eisenbahnmaterial für Rußland in Amerika. — Eine feste Brücke über den Okastrom.
Amtliche Mitteilungen.
Amtliche Bekanntmachungen.

Wie soll der Personenzugfahrplan nach dem Kriege gestaltet werden?

Von Professor **Gustav Schimpff** in Aachen.

Meine in Nr. 92/93 Jahrgang 1914 d. Ztg. gegebenen Anregungen zur Umgestaltung des Personenzugfahrplanes nach dem Kriege haben in der Tages- und Fachpresse lebhaften Widerhall gefunden; in der Vereinszeitung haben die Herren Regierungs- und Baurat Jacobi sowie ein ungenannter Fahrplanbeamter dazu Stellung genommen (vergl. die Nrn. 31,32 und 45 des vorigen Jahrganges) und Herr Gönnenwein hat sich in Nr. 41 der Mühe unterzogen, ein starres Fahrplanschema nach meinen Vorschlägen für die Strecke Bruchsal-Stuttgart aufzustellen. Diese erfreuliche Anteilnahme gibt von dem Interesse Kunde, das meine Vorschläge in weiteren und engeren Kreisen gefunden haben.

Aus allen Aufsätzen und Zuschriften ergibt sich eine bemerkenswerte Übereinstimmung der Ansichten dahin, daß eine unveränderte Wiedereinführung des früheren Fahrplans nach dem Kriege untunlich ist, daß vielmehr einschneidende Änderungen in dem Personenzugfahrplan unabweislich sind. Die Notwendigkeit zu solchen Änderungen ergibt sich ja ohne weiteres schon aus der Überlegung, daß man nach dem Kriege voraussichtlich mit veränderten Grenz- und Zollverhältnissen[1]) und mit veränderten Auslandsanschlüssen wird rechnen müssen. Aber über den Umfang dieser Änderungen gehen die Meinungen auseinander. Den meisten Fachgenossen erscheinen meine Vorschläge zu weitgehend. Sie glauben, mit geringeren Änderungen und Verbesserungen des gegenwärtigen Zustandes auskommen zu können. Ich fürchte aber doch, daß solche kleinen Mittel auf die Dauer nicht ausreichen werden, um die Zukunft unseres Personenzugfahrplanes sicher zu stellen.

Wir alle hoffen auf einen für die Mittelmächte glücklichen Ausgang des Weltkrieges und können erwarten, daß sich nach dem Kriege unser Wirtschaftsleben gewaltig regen wird; es wird sich auch gewaltig regen müssen, um durch angestrengte Arbeit die Schäden wieder gut zu machen, die der Krieg verursacht hat. Wenn der Eisenbahnverkehr schon vor dem Kriege von Jahr zu Jahr stark zunahm, so wird dieses jährliche Ansteigen des Verkehrs nach Friedensschluß in erhöhtem Maße wieder einsetzen. In dem Maße, wie der Verkehr weiter wachsen wird, werden auch immer stärkere Ansprüche an den Personenzugverkehr gestellt werden, und die Zahl der Züge wird fortgesetzt vermehrt werden müssen.

Wenn bisher der Personenzugfahrplan immer wieder neue Zusätze erfahren hat, immer neue Züge eingeschoben sind, so fürchte ich doch, daß der künftigen Verdoppelung und Verdreifachung des Personenverkehrs die Wiederholung der bisherigen Maßnahmen nicht gewachsen sein wird, und daß der erweiterungsfähige Fahrplan anstelle des früheren, nicht erweiterungsfähigen, treten muß. Dies halte ich für den Kernpunkt meiner Ausführungen, und auf diesen Punkt ist von den Herren Kritikern m. E. nicht genügend eingegangen worden. Der bisherige Fahrplan ist eben nicht erweiterungsfähig, weil für jeden neu einzulegenden Zug künstlich eine Lücke geschaffen werden muß, und das frühere System der Fahrplanbildung läßt sich in der bisherigen Weise nicht fortsetzen, ohne die Leistungsfähigkeit unserer Eisenbahnlinien vorzeitig zu erschöpfen.

Den Ausweg aus den zu erwartenden Schwierigkeiten suchte ich in der Einführung des starren Fahrplans, indem ich von den beiden Erfahrungen ausging, daß mit der gleichmäßigeren Verteilung der Züge über den Tag auch eine gleichmäßigere Verteilung der Reisenden verbunden sei und daß durch die Ein-

[1]) Erinnert sei nur an die Bestrebungen, die dahin zielen, die Zollgrenze zwischen dem Deutschen Reich und Österreich-Ungarn zu beseitigen. Aber selbst, wenn ihre gänzliche Beseitigung vorläufig noch nicht zu erreichen wäre, so liegt es unbedingt im Interesse der Verkehrsentwicklung, sie wenigstens für das Reisegepäck aufzuheben, denn es wird doch niemand im Ernste daran denken, daß die Bundesgenossen, die Schulter an Schulter gefochten haben, sich nach dem Kriege wieder gegenseitig die Koffer durchsuchen werden. (U. E. ist der Gedanke, bei vorhandener Zollgrenze das ganze Reisegepäck von der Zollschau zu befreien, nicht erfüllbar. Die Schriftl.)

führung eines starren Fahrplans die Leistungsfähigkeit einer Eisenbahnlinie erheblich gesteigert wird. Der Grundsatz eines starren Fahrplanschemas geht aber nicht dadurch verloren, daß zu den Zeiten schwachen Verkehrs einzelne Züge ausfallen, denn dieses Ausfallen von Zügen finden wir auch bei allen Stadtbahn- und Vorortlinien, die jetzt einen starren Fahrplan besitzen. Besonders, wo augenblicklich Vorortzüge und Fernzüge auf denselben Gleisen verkehren, und die Vorortzüge an eine Stadtbahn mit starrem Fahrplan anschließen, werden die jetzt vorhandenen Betriebsschwierigkeiten wesentlich gemildert, wenn nicht ganz beseitigt, sobald auch die Fernzüge nach einem starren Fahrplan verkehren.

Überholungen und Kreuzungen lassen sich beim starren Fahrplan viel leichter und betriebssicherer durchführen als bei dem jetztigen elastischen Fahrplan, weil die Kreuzungen und Überholungen stets auf dieselben entsprechend auszugestaltenden Stellen fallen, und die Leistungsfähigkeit einer Bahnstrecke wird durch diese Festlegung der Überholungs- und Kreuzungsstellen erhöht, nicht verringert. Auch durch die Festlegung von Plänen für verspätete Züge wird m. E. die Betriebssicherheit wesentlich gesteigert. Wenn sich z. B. bei der jezt üblichen Fahrplanbildung ein Güterzug verspätet, der an einer bestimmten Station überholt zu werden pflegt, so muß die Überholung auf eine andere Station verlegt werden, und dies macht eine umständliche Verständigung zwischen den beteiligten Stationen erforderlich. Außerdem müssen auch die beteiligten Züge selbst benachrichtigt werden. Versagt ein Glied in der Kette dieser Verständigungen, so ist eine Betriebsgefährdung gegeben. Ist dagegen für den verspäteten Zug ein fester Plan vorgesehen mit einer besonderen, z. B. durch den Zusatz von a bezeichneten Nummer, so braucht den Beteiligten nur mitgeteilt zu werden, daß z. B. Güterzug 6351 ausfällt und Güterzug 6351 a gefahren wird, und durch diese einfache Mitteilung sind alle Überholungs- und Kreuzungsanordnungen eindeutig festgelegt.

In meinem Aufsatz habe ich nun ausgesprochen, daß die Gelegenheit der Neuaufstellung des Fahrplans dazu benutzt werden sollte, alle unnötigen Linienverkettungen zu beseitigen, und diese Bemerkung hat bei den Herren Kritikern die Auffassung verursacht, daß Linienverkettungen mit dem Wesen des starren Fahrplans unvereinbar seien. Das habe ich nicht behauptet und auch nicht behaupten wollen. Daß solche mit dem Wesen des starren Fahrplans durchaus vereinbar sind, beweisen die häufigen Linienverkettungen auf vorhandenen Stadtbahnen. Man denke nur daran, wie zahlreich sie auf der Berliner Stadt- und Ringbahn vorkommen. Auch das von Herrn Gönnenwein ausgearbeitete Beispiel zeigt, daß Linienverkettungen mit dem Wesen des starren Fahrplans durchaus verträglich sind. Man wird aber eine so einschneidende Fahrplanänderung dazu benutzen müssen, die vorhandenen Linienverkettungen daraufhin nachzuprüfen, ob sie wirklich einem Verkehrsbedürfnis entsprechen, und alle unnötigen beseitigen, da sie Betriebserschwerniss darstellen. Dies gilt namentlich von der Durchführung von Kurswagen[2]), von denen viele entbehrlich werden, sobald dafür gesorgt wird, daß die Anschlußzüge auf den Übergangsbahnhöfen ohne Bahnsteigwechsel und ohne Treppensteigen erreichbar sind (Richtungsbetrieb!).

Es ist ferner behauptet worden, beim starren Fahrplan würde die Möglichkeit der Herstellung guter Anschlüsse verringert. Das ist nicht der Fall. Bei der Neugestaltung eines Fahrplans kann sowohl bei der elastischen wie bei der starren Form auf die Anschlüsse Rücksicht genommen werden, ja, der starre Fahrplan ist sogar erheblich im Vorteil, weil die bei einem Zuge erreichte Anschlußmöglichkeit von selbst bei allen den Tag über nach demselben Schema gefahrenen Zügen wiederkehrt. Der Unterschied gegenüber dem jetzigen Zustande besteht darin, daß, wenn jetzt ein neuer Zug in den bestehenden Fahrplan eingelegt werden soll, es unter Umständen schwierig ist, dem Zug gute Anschlüsse zu schaffen. Kann dies auf dem Papier schließlich erreicht werden, so kommt der Zug nur zu leicht in eine derart gespannte Lage, daß die Anschlüsse in Wirklichkeit häufig verloren gehen. Bei der Neugestaltung eines Fahrplanes fallen diese Schwierigkeiten alle fort, und man ist in der Lage, den Fahrplan so zu entwerfen, daß die Anschlüsse sichergestellt sind.

Es ist nun weiter eingewendet worden, daß die jetzige Zusammendrängung der Schnellzüge auf gewisse Tageszeiten (Bündel- oder Gruppenbildung) nicht, wie ich meinte, durch die immer weitergehende Teilung älterer „eingefahrener" (d. h. beliebt gewordener und dadurch überlasteter) Züge entstanden ist[3]), sondern Verkehrsrücksichten, d. h. der Anpassung an die Zeiteinteilung der Reisenden, ihre Entstehung verdankt, und daß die Notwendigkeit dieser Bündelbildung sich mit dem starren Fahrplane nicht vereinbaren ließe.

Zunächst möchte ich anführen, daß Bündelbildung und starrer Fahrplan durchaus vereinbar sind; dabei wird nur vorausgesetzt, daß die in kurzen Abständen gefahrenen Züge alle mit derselben Reisegeschwindigkeit verkehren und auf denselben Stationen halten. Wenn jetzt stellenweise die Gepflogenheit besteht, die einzelnen Züge aus demselben Bündel in verschiedenen Zwischenorten halten zu lassen, um auch diese Orte zu bedienen, ohne die Zahl der Zwischenhalte bei den einzelnen Zügen zu vermehren, so kann ich in diesem, übrigens nur in einzelnen Fällen, nicht allgemein durchgeführten Grundsatz einen besonderen Vorzug nicht erblicken, weil dadurch der Verkehr der einzelnen Zwischenorte untereinander erschwert wird und weil zugleich eine große Unübersichtlichkeit und Unstetheit in den Fahrplan hereingebracht wird. Ich halte es für besser, die Zwischenorte, deren Bedeutung nicht rechtfertigt, daß D-Züge dort halten, auf die Eilzüge zu verweisen.

Betrachtet man die in Nr. 32 S. 376/377 vor. Jahrg. d. Ztg. mitgeteilten Fahrplanbilder der Strecken Berlin-Cöln und Berlin-Frankfurt a. M., so ist die Gruppenbildung bei der Abfahrt in Berlin unverkennbar. Im weiteren Verlauf der Fahrt verwischt sie sich aber, und bei der Ankunft der Züge in Frankfurt und Cöln sehen wir ein sehr viel gleichmäßigeres Bild, und auf der Strecke Düsseldorf-Cöln herrscht augenscheinlich das Bestreben vor, die Züge ziemlich gleichmäßig über den Tag zu verteilen. Die bei der Ankunft in Cöln in den Zeiten von 7 bis 8 Uhr morgens, 10 bis 11 Uhr vormittags, 1 bis 2 Uhr nachmittags und 7 bis 8 Uhr abends noch vorhandenen größeren Lücken scheinen mehr zufällige zu sein; sie lassen sich mit den von

[2]) Daß Kurswagen unter Umständen sogar schädlich wirken können, zeigt folgende Beobachtung: Vor einer Reihe von Jahren führte der gegen 8 Uhr morgens von Hamburg nach Frankfurt a. M. fahrende D-Zug eine Abteilung mit, die in Elm abgetrennt und über Gemünden-Würzburg nach Nürnberg geleitet wurde. In Würzburg hatte dieser Zug mit etwa einstündigem Aufenthalt Anschluß über Ansbach nach München, in Nürnberg mit kurzer Übergangszeit ebenfalls Anschluß nach München. In beiden Fällen traf man in München zwischen 10 und 11 Uhr abends ein. Der Zug führte einen Kurswagen Hamburg-München über Würzburg-Nürnberg. Ein Reisender wollte diesen Kurswagen auf der ganzen Strecke benutzen. Der Zug hatte bereits in Würzburg eine, wenn auch nicht erhebliche Verspätung. Der Reisende hätte in Würzburg bequem den Anschluß über Ansbach erreicht, zog es aber vor, in dem Kurswagen zu bleiben. Die Verspätung vergrößerte sich und in Nürnberg ging der Anschluß nach München verloren.

[3]) In vielen Fällen wird sich die Bündelbildung durch Teilung aus älteren Fahrplänen noch heute nachweisen lassen. Wenn mich meine Erinnerung nicht trügt, fuhren in den 80er Jahren von dem Anhalter Bahnhof in Berlin morgens nur 2 Schnellzüge ab, der eine gegen 8 Uhr nach Dresden mit Anschlüssen nach Wien und Karlsbad, der andere gegen 8 Uhr 30 nach Frankfurt am Main, wo er gegen 7 Uhr abends eintraf. Dieser Zug hatte in Bitterfeld Anschluß nach Leipzig, in Weißenfels Anschluß nach Probstzella-München, in Neudietendorf Anschluß nach Würzburg und in Bebra Anschluß nach Cassel. Durch diese vielen Anschlüsse wurde der Hauptzug allmählich so belastet, daß es nötig wurde, die Anschlußzüge schon von Berlin abzulassen, wobei natürlich an der bestehenden Lage möglichst wenig geändert wurde. In der gleichen Weise mußte später auch der Karlsbader Verkehr vom Wiener Verkehr getrennt werden.

Herrn Regierungs- und Baurat Jacobi angeführten Grundsätzen über die zweckmäßigste Ankunftszeit nicht recht vereinbaren. Auch die Abfahrt der Zuggruppe vom Anhalter Bahnhof zwischen 10 Uhr 30 und 11 Uhr 15 vormittags paßt nicht recht zu diesen Grundsätzen. Die Abfahrt eines Schnellzuges von Berlin nach Cöln gegen 4 Uhr nachmittags erklärt sich weniger aus den Reisebedürfnissen Berlins als aus den vorhandenen Anschlüssen vom Osten her. (U. W. war hier der Berliner Börsenverkehr maßgebend. D. Schriftl.)

Der Grundsatz, daß die wichtigsten Züge von der Endstation morgens, mittags und abends abfahren sollen, läßt sich überhaupt nur da durchführen, wo die Abfahrtsstation eine weit größere Bedeutung hat als die in ein bis zwei Stunden Zeitabstand liegenden Nachbarorte. Ein Zug, der um 7 Uhr morgens Cöln in der Richtung nach Berlin verläßt, liegt der Zeit nach für Cöln unbequem, für Duisburg, Essen und Dortmund sehr bequem. Verläßt der Zug Cöln gegen 9 Uhr, so ist die Abfahrtszeit für Cöln sehr günstig, für Essen und Dortmund schon zu spät. Eine Abfahrtszeit in Cöln nach 10 Uhr ist für Cöln schon reichlich spät, bietet dagegen für Aachen, Bonn und Coblenz den Vorteil einer günstigen Abfahrtszeit. Da, wo ziemlich gleichwertige Städte in Zeitabständen von 1 bis 2 Stunden liegen, wie im Westen Deutschlands, verschwinden die Vor- und Nachteile der Abfahrts- und Ankunftszeiten in den einzelnen Städten im Verlauf der Zugfahrt fast vollständig. Durch die Mitführung von Speisewagen wird der Fahrplan von der herrschenden Zeiteinteilung mehr oder weniger unabhängig[4]).

Herr Regierungs- und Baurat Jacobi hält die von mir vorgeschlagene Einteilung der Züge in Schnellzüge, Eilzüge und Personenzüge nicht für ausreichend. Er weist darauf hin, daß augenblicklich 6 Arten von Zügen gefahren werden, und wenn ich ihn recht verstanden habe, sind es die folgenden: 1. Schnellzüge, die in größeren Abständen, nur etwa alle 200 bis 300 km, halten; 2. Schnellzüge, die öfter, alle 20 bis 100 km halten; 3. Eilzüge; 4. Gewöhnliche Personenzüge mit Gepäckbeförderung; 5. Nahpersonenzüge ohne Gepäckbeförderung; 6. Personenzüge, besoders für den Reiseverkehr der IV. Wagenklasse auf weite Entfernungen.

Über die Notwendigkeit, die zwei verschiedenen Arten von Schnellzügen auch fernerhin beizubehalten, kann man geteilter Meinung sein. Ich ging davon aus, daß die Schnellzüge jetzt zum Teil Aufgaben erfüllen, die von rechts wegen den Eilzügen zufallen müßten, und glaube, daß die schärfere Trennung von Eilzügen und D-Zügen von selbst dazu führen wird, nur eine einzige Art von Schnellzügen beizubehalten.

Die Verschiedenheiten des Fahrplanes von Nahpersonenzügen ohne Gepäckbeförderung und gewöhnlichen Personenzügen mit Gepäckbeförderung waren mir bei der Aufstellung meiner Vorschläge nicht zum Bewußtsein gekommen. Es wird aber auch beim starren Fahrplan nichts im Wege stehen, diese Unterschiede zu berücksichtigen und für beide Arten von Personenzügen verschiedene Reisegeschwindigkeiten vorzusehen.

Die Feststellung des Herrn Jacobi, daß 5/9 des eigentlichen Fernverkehrs in der 4. Klasse zurückgelegt werden, war für mich und wohl auch für viele andere überraschend. In dem bisherigen Fahrplan ist auf diesen Verkehr vielleicht noch nicht in ausreichender Weise Rücksicht genommen worden, denn die Zahl und Reisegeschwindigkeit der durchgehenden Personenzüge ist auf vielen Hauptstrecken durchaus unbefriedigend, und viele Personenzugreisende sind zu langen, unnötigen Aufenthalten auf Unterwegsstationen gezwungen. Bei einer Neugestaltung des Fahrplans wird daher auch für die Bedürfnisse des Verkehrs derjenigen Reisenden, die gezwungen sind, bei den Ausgaben für die Fahrt äußerste Sparsamkeit walten zu lassen Rücksicht zu nehmen sein. Es soll hier nicht der von andern Seiten wiederholt vorgeschlagenen Einstellung der 4. Wagenklasse in die Eilzüge das Wort geredet werden, denn dies würde eine starke Abwanderung und einen großen Einnahmeausfall zur Folge haben[5]). Es wird daher notwendig werden, die Zahl der ohne Unterbrechungen durchgehenden Personenzüge zu vermehren[6]).

Die Herren Kritiker meinten, es sei den Verkehrsbeteiligten hauptsächlich um die Beschleunigung der Fahrt und die Schaffung durchgehender Zugverbindungen, weniger um die Vermehrung der Zugverbindungen zu tun. Sieht man aber die entsprechenden Anträge der Verkehrsvereine und Handelskammern durch, so findet man, daß hier die Vermehrung der Zugverbindungen den breitesten Raum einnimmt. Ich glaube auch schon in meinen Ausführungen darauf hingewiesen zu haben, daß es den Verkehrsbeteiligten in erster Linie auf Pünktlichkeit der Beförderung und Sicherheit der Anschlüsse ankommen muß und daß die Ersparnis einiger Minuten Fahrzeit dagegen gar nicht ins Gewicht fallen kann.[7]) und es erscheint auch selbstverständlich, daß die Schaffung einer ausreichenden Zahl von Zügen wichtiger sein muß, da mit dem unnützen Aufenthalt vor und nach der Erledigung des Geschäftes niemandem gedient ist. Ein mir nahe liegendes Beispiel, eines für viele, möge dies erläutern. Ein Geschäftsmann wohne in Aachen und habe beispielsweise nachmittags in Düsseldorf zu tun. Da die Entfernung über München-Gladbach nur 90 km, die Fahrzeit höchstens zwei Stunden beträgt, so liegt der Wunsch nahe, das Mittagsmahl zu Hause einzunehmen und erst nach Tisch abzufahren. Nun kann er (nach dem Friedensfahrplan) einen Zug benutzen, der nachmittags 3 Uhr 17 in Aachen abfährt und 4 Uhr 51 in Düsseldorf ankommt. Dies ist aber für die Abwicklung seiner Geschäfte in Düsseldorf vielleicht zu spät; er möchte früher ankommen. Hierzu bietet sich eine vorzügliche Verbindung über Cöln ab Aachen 1 Uhr 7, an Cöln 2 Uhr 24, ab Cöln 2 Uhr 27, an Düsseldorf 3 Uhr 7. Diese vorzügliche Verbindung ist aber unbrauchbar, weil der von Aachen nach Cöln fahrende Eilzug durch den Lokalverkehr so belastet ist, daß er in Cöln häufig verspätet eintrifft und den Anschluß an den von Frankfurt nach Holland fahrenden D-Zug nicht erreicht. Der Geschäftsmann muß also bereits 11 Uhr 14 in Aachen wegfahren, kommt 1 Uhr 14 in Düsseldorf an, muß dort im Gasthaus Mittag essen und kann die Zeit bis zu der vielleicht um 4 Uhr stattfindenden Besprechung nicht nutzbringend verwerten.

Zum Schluß noch ein Wort über den Einfluß der vorgeschlagenen Änderung auf den Güterzugfahrplan. Wenn ich in meinem Aufsatze ausgeführt habe, daß durch die gleichmäßige Verteilung der Züge über den Tag die Abstellbahnhöfe wesentlich entlastet würden, so gilt dies in ähnlicher Weise auch von

---

[4]) Ich möchte es als einen Mangel bezeichnen, daß bei uns die Nachtzüge keine Speisewagen mit zu führen pflegen, auch nicht auf Teilstrecken. In anderen Ländern wird in die Nachtschnellzüge abends und morgens ein Speisewagen eingestellt, um den Reisenden die Einnahme der Abendmahlzeit und des Frühstücks im Zuge zu gestatten. Eine Reihe von Nachtschnellzügen verläßt z. B. Berlin in so früher Abendstunde oder kommt erst in so später Morgenstunde in Berlin an, daß durch die Beigabe von Speisewagen auf kurze Strecken, z. B. zwischen Berlin und Magdeburg, die Annehmlichkeit des Reisens wesentlich erhöht werden würde. Bei der immerhin nicht sehr großen Zahl dieser Züge und der geringen Länge der in Frage kommenden Teilstrecken würde es wohl möglich sein, diese Verbesserung einzurichten, ohne die Zahl der erforderlichen Speisewagen zu erhöhen. — Zur Erleichterung der Benutzung von Speisewagen wäre es sehr zu begrüßen, wenn die durch den Krieg verursachte Vereinfachung des Mittagmahls auch nach dem Kriege beibehalten und der Preis des Gedeckes entsprechend verringert würde.

[5]) Seit dem 1. Oktober 1915 ist auf der Strecke Aachen-Cöln ein Eilzug unter Beibehaltung seiner Fahrzeiten und unter Beistellung der IV. Wagenklasse in einen Personenzug umgewandelt worden.

[6]) Auf diese Notwendigkeit hatte ich in anderem Zusammenhange übrigens bereits hingewiesen.

[7]) M. E. ist der Vorteil gar nicht so groß, der darin liegt, daß ein Schnellzugpaar zwischen Berlin und Breslau nur einmal in Liegnitz anhält und durch den Wegfall der Zwischenhalte in Frankfurt, Guben und Sagan etwa 15 Minuten Fahrzeit spart, denn diese 15 Minuten Ersparnis sind nur 5,5 % der Fahrzeit.

den Verschiebebahnhöfen. Für diese ist es besonders ungünstig, wenn die Güterzüge bei der Ankunft und Abfahrt in Gruppen zusammengedrängt werden. Im Bahnhofe selbst können die Züge nur in regelmäßiger Zeitfolge nacheinander behandelt werden, und zahlreiche Ein- und Ausfahrgleise müssen die Ungleichheiten der anschließenden Streckenfahrpläne ausgleichen. Zwar wird eine Zusammendrängung der Güterzüge zum Teil durch die Abfertigung auf den Versandstationen verursacht. In der Hauptsache ist sie aber darauf zurückzuführen, daß die Bahnstrecken zu gewissen Zeiten durch die Personenzüge voll in Anspruch genommen und die Güterzüge nicht durchzubringen sind. Eine gleichmäßigere Verteilung der Personenzüge über den Tag würde also auch gestatten, die Güterzüge in gleichmäßigeren Abständen abzulassen und dadurch auch eine gleichmäßigere Inanspruchnahme der Verschiebebahnhöfe zu erzielen.

Wir konnten eine Übereinstimmung der Meinungen dahin feststellen, daß es notwendig ist, unsere Eisenbahnfahrpläne einer Neubearbeitung zu unterziehen und daß hierfür die Wiedereinführung eines Friedensfahrplans der geeignete Zeitpunkt ist. Nur über Art und Umfang der zu treffenden Maßnahmen gehen die Meinungen auseinander. Insbesondere besteht eine Verschiedenheit der Ansichten über die Möglichkeit der Durchführung des starren Fahrplans. Ich will gern zugeben, daß hierbei nicht der Theoretiker, sondern der Praktiker das letzte Wort haben muß, aber schließlich ist nicht das Wort, sondern die Tat allein entscheidend. Ich glaube, daß, wenn auf einer dazu besonders geeigneten Strecke (ich nenne z. B. Berlin-Hamburg) ein Versuch mit dem starren Fahrplan gemacht würde, sich über die Grenzen der Durchführbarkeit ein ganz anders Urteil gewinnen ließe, als auf Grund von Meinungsäußerungen, und daß ein solcher Versuch auch dazu dienen würde, manches Vorurteil zu beseitigen.

Den vorstehenden Betrachtungen geben wir Raum, obwohl wir uns der Auffassung nicht verschließen können, daß der Ersatz der im Laufe der Zeit aus den Bedürfnissen herausgewachsenen Ausgestaltung des Personenfahrplans durch einen starren Fahrplan innerhalb des großen Verkehrs doch wohl nur in beschränktem Umfange durchführbar sein kann. Die wirtschaftlichen Bedürfnisse eines größeren Verkehrsgebietes werden immer so mannigfaltiger Natur sein, daß sich auch das Beförderungswesen ihnen sorgfältig anzupassen hat. Das schließt natürlich nicht aus, daß es Fälle geben kann, in denen sich das Fahrplanschema auch bei größeren Abständen der miteinander zu verbindenden Verkehrsmittelpunkte dem des Ortsverkehrs nähern kann, wie es vor Jahren für eine Schnellbahnverbindung zwischen Berlin und Hamburg, neuerdings auch für Personenbahnen zwischen Großstädten, wie Cöln und Düsseldorf, vorgeschlagen worden ist. Die Schriftleitung.

Der elektrische Betrieb der bayerischen Eisenbahnen.

Die bayerische Staatseisenbahnverwaltung hat in der 326. öffentlichen Sitzung (20. Januar) der Kammer der Abgeordneten aus Anlaß der Behandlung des Etats des Königl. Staatsministeriums des Innern die Erklärung abgeben lassen, daß für den elektrischen Betrieb nur Linien in Betracht kommen, gegen die vom strategischen Standpunkt aus keine Erinnerung bestand. Zu solchen Linien zählten die Mittenwaldbahn, die Reichenhaller Linie und die von München ausgehende Starnberger und Holzkirchner Liniengruppe. Die bayerische Strecke der Mittenwaldbahn wurde auf wiederholtes Drängen der österreichischen Unternehmung für den elektrischen Betrieb ausgestattet, da auch die österreichischen Strecken dieser Bahn hierfür eingerichtet wurden. Es war nicht notwendig, ein eigenes Bahnwerk zu bauen, sondern für die bayerische Linie konnte der Strom aus dem Werke bei Innsbruck bezogen werden. Für die Wahl der Reichenhaller Linie war, abgesehen von lokalen Wünschen, maßgebend, daß die 40 km lange Linie Gelegenheit bot, die elektrischen Lokomotiven sowohl durch schnelle Fahrt in der Flachlandsstrecke als auch für große Zugkräfte auf der steilen Gebirgsstrecke zu erproben. Ferner konnte nach den ersten Projekten für den Ausbau einer Wasserkraft erwartet werden, daß ein eigenes Werk für die Reichenhaller Linie verhältnismäßig billig herzustellen war. Ein elektrischer Betrieb auf einer der von München ausgehenden, wesentlich umfangreicheren Gruppen ist nur vom Walchenseekraftwerk aus möglich. Wenn also ein Probebetrieb mit Elektrizität durchgeführt werden sollte — und dies war zur Gewinnung von Erfahrungen wohl nicht zu umgehen —, so mußte dies auf einer kleineren der verfügbaren Strecken geschehen, ehe zur Einführung der neuen Betriebsweise auf den wesentlich größeren, von München ausgehenden Gruppen geschritten werden konnte.

Infolge der Erschwerungen im wirtschaftlichen Bau der elektrischen Lokomotiven und anderseits infolge der Verbesserung der Wärmeökonomie der Dampflokomotiven haben sich die Voraussetzungen, unter denen der elektrische Betrieb auf den bayerischen Staatseisenbahnen seinerzeit gedacht war, geändert. Da ein wesentlicher Faktor in der Wirtschaftsrechnung für das Walchenseekraftwerk mit dem Fortfalle des elektrischen Bahnbetriebes zunächst ausschied, war es um so mehr geboten, namentlich angesichts der Erfahrungen beim Saalachkraftwerk, Vorsorge dafür zu treffen, daß dem Walchenseekraftwerk durch den Stromverkauf eine Einnahme gesichert werde, mit der alle Kosten der Unternehmung gedeckt werden konnten. Einfacher wäre es gewesen, den Strom an einzelne Interessenten abzusetzen. Da aber dieser Weg nicht in der allgemeinen Rücksicht gelegen war, versuchte die Eisenbahnverwaltung alle Strominteressenten zu einer gemischtwirtschaftlichen Unternehmung zusammenzuschließen, deren Geschäftsaufgabe es gewesen wäre, mit dem Kraftwerk zusammen ein Hauptleitungsnetz von 100 000 Volt nach den Schwerpunkten der Städte und Überlandwerke zu bauen. Die Schwierigkeiten, die sich der Verwirklichung dieses Gedankens damals entgegenstellten, hat der Herr Verkehrsminister in der Landtagssitzung vom 25. April 1914 dargelegt.

Die Staatseisenbahnverwaltung hat es jedenfalls nicht daran fehlen lassen, die Aufgabe, soweit es in ihrer Macht lag, zu fördern. Sie ging allerdings auch damals schon von dem Standpunkt aus, eben aus den Erfahrungen beim Saalachkraftwerk, daß in den Bau des Werkes nicht eher einzutreten sei, als bis die Stromabnahme sichergestellt wäre. Zweifellos werden die gegenwärtig gesteigerten Kohlenpreise und die Schwierigkeiten im Kohlenbezug, die auf die Betriebskosten der mit Wärmekraft arbeitenden Elektrizitätswerke in ungünstigem Sinne eingewirkt haben, dazu beitragen, den Wert der Stromerzeugung durch unsere Wasserkräfte zu heben.

Wenn nun auch durch die sehr dankenswerten Vorschläge des Reichsrates Dr. v. Miller die in der Hauptsache auch von der Staatseisenbahnverwaltung verfolgte Aufgabe, nämlich durch das gemeinsame Zusammengehen von Staat, Städten, Gemeinden und Überlandwerken, das Land mit Elektrizität zu versorgen, dem Ziel zugeführt wird, so braucht kaum versichert zu werden, daß die Staatseisenbahnverwaltung gegen das in Aussicht genommene Unternehmen durchaus nichts einzuwenden hat. Sie wird sich, als einer der größten staatlichen Elektrizitätsverbraucher, wenn irgend möglich und die finanzielle Sicherheit des Unternehmens vorausgesetzt, beteiligen.

Die in der gleichen Sitzung von Abgeordneten gewünschte Aufklärung über die Gründe des Unglücks im Saalachkraftwerk hat der Regierungsvertreter wie folgt erteilt:

Nach einer Darstellung in der Presse hat sich der Unfall folgendermaßen zugetragen. Die Turbine III lieferte den Strom für einen elektrischen Lokomotivzug, der von Reichenhall nach Hallturm auf der Steigung von 1 : 25 fuhr, und war zu einem Drittel mit etwa 800 PS belastet. Kurz vor Hallturm zeigte sich nach Aussage des Lokomotivpersonals aus unaufgeklärter Ursache an dem auf der Lokomotive angebrachten sogenannten Hörnerblitzableiter ein Lichtbogen, der einen Erdschluß verursachte. Es entsand dadurch eine sehr große Stromstärke, welche die Dynamomaschine sehr stark belastete. Dies hatte wiederum zur Folge, daß der Turbinenregler die Leitschaufeln völlig öffnete und die Turbine die größte Wassermenge aufnahm, die sie schlucken kann, nämlich 13½ cbm. Die daraufhin in dem Bahnstromkreis entstandene übergroße Stromstärke brachte den selbsttätigen Ölschalter der Bahnspeiseleitung ordnungsgemäß zur Auslösung. Durch diese Abschaltung wurde die Dynamomaschine entlastet. Der Turbinenregler schloß selbsttätig sehr schnell die Leitschaufeln und sperrte infolgedessen den Wasserfluß ab. Durch diesen Vorgang, der sich in sehr kurzer Zeit, etwa in fünf Sekunden abgespielt hat, entstand eine Drucksteigerung in dem Turbinenkessel. Die beiden Teile des Kessels wurden durch verschraubte Flanschen zusammengehalten. Durch die Drucksteigerung wurden die Schrauben des einen Längsflansches, deren Festigkeit offenbar durch häufiges Nachziehen schon gelitten hatte, abgesprengt, so daß diese Flanschenseite sich öffnete und Wasser in das

Maschinenhaus austreten ließ. Dadurch wurden die Wicklungen der Dynamomaschine so durchnäßt, daß der Betrieb eingestellt werden mußte. Der Unfall stellt sich also als Folge einer schwachen Stelle des Turbinenkessels dar, an deren Beseitigung gegenwärtig von der liefernden Firma gearbeitet wird.

Die Instandsetzungsarbeiten führt die liefernde Firma auf ihre Kosten aus, da sie von der Kgl. Bauleitung noch nicht aus der zweijährigen Gewährszeit entlassen und gerade das Lecken der Kessel an der Trennfuge beanstandet war. Außerdem ist die Anlage gegen Beschädigung versichert, so daß der Staatseisenbahn kein Schaden aus dem Unfall erwächst. Im übrigen sind die Turbinen, was Regelung, Lauffähigkeit und Wirkungsgrad anlangt, einwandfrei, wie es dem guten Ruf entspricht, den die liefernde Firma auf diesem Spezialgebiet genießt. Die Ursache des Unfalls, die plötzlich eintretende Überlastung und die unmittelbar darauffolgende Abschaltung und Entlastung der Kraftmaschine kommt in allen Elektrizitätswerken, namentlich in solchen mit unruhigen Betrieben, wie für Bahnen und chemische Fabriken, betriebsmäßig häufig vor, und es ist durchaus nicht Außergewöhnliches. Solchen Vorgängen müssen selbstverständlich die Maschinen völlig gewachsen sein.

Der Redner kommt dann auf die Aufsätze in Nr. 3 und 4 des „Bayerischen Kuriers" und in Nr. 24 der „München-Augsburger Abendzeitung" zu sprechen, worin Diplom-Ingenieur Fischer-Gustavsburg u. a. behauptet, mit dem neuesten Unfall im Saalachkraftwerk sei wiederum der Beweis geliefert, daß das Werk an einem schweren Fehler des Ausbaues kranke. Der Redner fährt dann fort: Daß aber auch von der Turbinenfabrik keine andere Erklärung des Unfalls als die amtliche gegeben und daß insbesondere der Unfall von dieser in erster Linie beteiligten Seite nicht mit der Bemessung und Bauart des Wasserschlosses im Zusammenhang gebracht wird, geht aus einem Briefwechsel zwischen Herrn Dipl.-Ing. Fischer und der Turbinenfabrik hervor, den hier bekannt zu geben, die Rücksicht auf die Klarstellung des Sachverhalts verlangt.

Herr Dipl.-Ing. Fischer schreibt unterm 3. Januar 1916 an die Turbinenfabrik: „Ich halte mich verpflichtet, Ihnen von der anliegenden amtlichen Erklärung des Betriebsunfalles beim Saalachkraftwerk Kenntnis zu geben. Da jeder Techniker in Bayern weiß, daß die Turbineneinrichtung von Ihnen stammt, dürfte die rot unterstrichene Bemerkung, die sich auch in den „Münchener Neuesten Nachrichten", in der „München-Augsburger Abendzeitung" und allen sonstigen größeren bayerischen Blättern findet, Ihrem geschäftlichen Standpunkte sehr wenig zuträglich sein. Tatsache ist, daß die verfehlte Konstruktion des Wasserschlosses den Wasserschlag verschuldete — nur um einen solchen handelte es sich beim Wassereinbruch ins Maschinenhaus — und nicht das nebensächliche „Herausfallen" des selbsttätigen Speiseleitungsschalters usw. Sehr interessieren dürfte Sie aber noch die Feststellung, daß sich im Frühjahr 1914 die einschlägige bayerische technische Behörde bezüglich der Berechnung des Wasserschlosses auf Ihren Spezialingenieur, Herr Dr. Thoma, berief, und zwar im Finanzausschuß der Kammer der Reichsräte vom 30. Mai 1914. Jedenfalls ist diese Berufung auf Ihre Wasserschloßberechnung ebenso unberechtigt als die Verdächtigung Ihrer Turbinenlieferung."

Die Firma hat darauf folgendes geantwortet: „Wir besitzen Ihre Mitteilungen vom 3. d. M., können aber Ihren Ausführungen nicht folgen; denn der an der einen Turbine im Saalachkraftwerk entstandene, übrigens schnell und gründlich reparierbare Schaden hat mit der Bemessung des Wasserschlosses nichts zu tun."

Die Firma lehnt es also in unzweideutiger Weise ab, ihre Interessen mit der Beweisführung des Herrn Diplomingenieurs Fischer in Zusammenhang zu bringen. Es wäre wohl klar, daß von der liefernden Firma der Einwand, es sei dem Wasserschlosse die Schuld an dem Unfalle zuzuschieben, und zwar ganz mit Recht gemacht worden wäre, wenn eine Möglichkeit hierfür vorliegen würde. Wie der Staatsminister für Verkehrsangelegenheiten in dieser Beziehung schon in der Sitzung der Kammer der Reichsräte vom 13. Juni 1914 ausführte, wird die Erfahrung zeigen, ob das Saalachwerk in der Lage sein wird, der ihm gestellten Aufgabe gerecht zu werden. Daß es bisher noch nicht möglich war, den Betrieb umfangreicher zu gestalten, ist durch die schwierigen Verhältnisse der Gegenwart bedingt. Es war weder möglich, die Lokomotiven rechtzeitig fertigzustellen und einen richtigen Probebetrieb durchzuführen, noch eine Unternehmung für den Betrieb eines Überlandwerkes zu gewinnen, das das gesamte Gebiet östlich des Chiemsees umfaßt.

Die englischen Eisenbahnwerkstätten im Kriege.

Als im Jahre 1915 in England erhöhter Bedarf an Geschützen und Geschossen eintrat, so daß die Waffenfabriken den an sie gestellten Anforderungen nicht mehr genügen konnten, waren die ersten Werkstätten, an die sich die Regierung wegen der Übernahme weiterer Aufträge wandte, diejenigen der Eisenbahngesellschaften. Sie waren auch zur Übernahme derartiger Lieferungen bereit und imstande, denn sie verfügen über ein gut geschultes Personal und die nötigen Werkzeugmaschinen. Zunächst wurden in ihnen Fahrzeuge und dergl. gebaut, doch bald glichen sie vollständig den Waffenfabriken. Der Verkehr zwischen den auftraggebenden Stellen der Heeresverwaltung und den die Aufträge übernehmenden Eisenbahnwerkstätten wurde dadurch sehr erleichtert, daß die englischen Eisenbahnen sich, wie bekannt seit Beginn des Krieges im Staatsbetriebe befanden, und daß bereits eine Behörde, das Railway Executive Committee, vorhanden war, die zwischen der Regierung und den Eisenbahngesellschaften vermittelt. Außerdem ist dieser Ausschuß über die Leistungsfähigkeit der einzelnen Eisenbahnwerkstätten genau unterrichtet und daher viel besser als gegenüber den ihm ferner stehenden Fabriken und Werken in der Lage, die Arbeiten richtig auf die einzelnen Stellen zu verteilen. Andererseits sind aber dadurch auch gewisse Schwierigkeiten entstanden, z. T. dadurch, daß die Eisenbahnwerkstätten, um Geschosse und Geschütze anfertigen zu können, ihre bisherige Tätigkeit einschränken und einen Teil der Arbeiten, die ihnen für ihre eigene Verwaltung zufallen, beiseite legen mußten; dies geschah jedoch mit dem Einverständnis der genannten Vermittelungsbehörde, so daß die Eisenbahngesellschaften von der Verantwortung für diesen Schritt befreit sind. Durch einen besonderen Unterausschuß des Railway Executive Committee ist der Betrieb in etwa 40 Eisenbahnwerkstätten so eingerichtet worden, daß sie als Teile e i n e s großen Unternehmens angesehen werden können. In erster Linie kamen die Werkstätten der London und Nordwestbahn in Crewe, der Midlandbahn in Derby, der Großen Westbahn in Swindon, der Nordostbahn in Darlington und Gateshead, der Großen Nordbahn in Doncaster und der London- und Yorkbahn in Horwich in Betracht, sodann folgen diejenigen der Barrow und Furness-Eisenbahn in Barrow, der Kambrischen Eisenbahn in Oswestry, der Taff-Vale-Eisenbahn in Cardiff und der Großen Nordbahn von Schottland in Inverurie.

Daß die Eisenbahnwerkstätten infolge der Übernahme von Heeresaufträgen ihre eigenen Arbeiten beiseite stellen mußten, war schon erwähnt. Eine Gefährdung des Eisenbahnbetriebes durch diese Maßnahme wird vom „Engineer", welche Zeitschrift als Quelle für die vorliegende Mitteilung gedient hat, nicht erwartet. Wenn aber an den Lokomotiven und Wagen nicht die erforderlichen Unterhaltungsarbeiten ausgeführt werden können, so ist es wohl möglich, daß eine Knappheit an Betriebsmitteln eintritt. Die 22 großen und bedeutenderen unter den kleineren englischen Eisenbahngesellschaften besaßen nach ihrem letzten Jahresbericht 20 152 Lokomotiven, von denen 321 im Berichtsjahre neu beschafft wurden; an ihnen mußten 9010 große und 5476 kleinere Instandsetzungsarbeiten vorgenommen werden. Bei einem Stand von 61 571 Personenwagen lagen 934 Neubeschaffungen, 18 668 große und 94 445 kleinere Instandsetzungsarbeiten vor; 586 134 Güterwagen erforderten bei 15 819 Neubeschaffungen 112 122 große und 907 978 kleinere Instandsetzungen. Daraus erwuchs den Eisenbahnwerkstätten natürlich eine sehr erhebliche Arbeit, und es kann nicht ohne üble Folgen bleiben, wenn sie ihre Tätigkeit auf dem ihnen von Haus aus zugewiesenen Arbeitsgebiete plötzlich in erheblichem Umfang einschränken müssen. Diese Folgen werden sich wesentlich erst nach dem Kriege und dabei hauptsächlich in der Gewinn- und Verlustrechnung der Eisenbahngesellschaften bemerklich machen. Nach den jetzt bestehenden Vorschriften und den zwischen Regierung und Eisenbahngesellschaften getroffenen Vereinbarungen ist nämlich die Entschädigung, die der Staat den Gesellschaften als Gegenleistung für die Übernahme der Eisenbahnen zu zahlen hat, so festsetzt, daß die Eisenbahngesellschaften dieselben Überschüsse wie im Jahre 1913 erzielen. Wenn aber jetzt die Neubeschaffung von Lokomotiven und Wagen unterbleibt, und die Instandsetzungsarbeiten eingeschränkt werden, so werden zwar zurzeit höhere Überschüsse erzielt, wovon übrigens die Gesellschaften keinen Vorteil haben, weil die Gesamtheit des Überschusses der Einnahmen über die Ausgaben gleich bleibt; nur die Höhe der von der Regierung zu zahlenden Vergütung wird dabei geringer. Die Betriebsmittel werden aber infolgedessen viel stärker abgenutzt, und nach dem Kriege, wenn die Regierung keine Zahlungen mehr an die Eisenbahngesellschaften zu leisten hat, werden letzteren sehr hohe Ausgaben erwachsen, die zwar noch auf den Kriegsbetrieb zurückzuführen sind, für die aber die Regierung nicht

mehr aufzukommen hat. Die Eisenbahngesellschaften haben aber das Vertrauen zur Regierung, daß ihnen aus diesen Verhältnissen kein Schaden erwächst, sondern daß ihnen die Regierung auch in dieser Beziehung entgegenkommen wird.

Außer in den genannten Einschränkungen bei der Unterhaltung der Betriebsmittel macht sich der Krieg bei den englischen Eisenbahngesellschaften noch in großer Zurückhaltung bei der Unterhaltung und Erneuerung des Oberbaues geltend. Die Gründe hierfür sind die hohen Kosten der Oberbauteile, von denen namentlich Schwellen kaum zu beschaffen sind, das Fehlen der nötigen Arbeitskräfte und der Umstand, daß entgegen den Friedensgewohnheiten der Verkehr am Sonntag nicht erheblich schwächer ist als in der Woche. Die Entlastung der Strecken durch das Ausfallen der Güter- und auch einer Anzahl von Personenzügen am Sonntag wurde sonst von den Eisenbahnen derart ausgenutzt, daß eingleisiger Betrieb auf den Strecken eingerichtet wurde, deren Oberbau umgelegt werden mußte, so daß das umzubauende Gleis ganz frei gemacht werden konnte. Das ist jetzt nicht möglich, und infolgedessen unterbleiben viele Oberbauarbeiten. Von den rd. 45 700 km Gleis der schon erwähnten 22 Gesellschaften wurden im Jahre 1913 1480 km erneuert; 1915 dürfte diese Zahl kaum 150 km betragen haben. Dabei geht die Abnutzung der Gleise unaufhaltsam weiter, und die Erneuerung darf daher nicht aus dem Auge gelassen werden. Auch hier macht sich derselbe Einfluß auf die wirtschaftlichen Verhältnisse der Eisenbahngesellschaften bemerkbar wie bei den Werkstattarbeiten. Störend ist dabei auch, daß das Programm für Neubeschaffungen, das die Eisenbahngesellschaften für viele Jahre im voraus aufgestellt haben, über den Haufen geworfen wird. Wie die sich hieraus ergebenden Schwierigkeiten beseitigt und wie die Rückkehr zu den regelmäßigen Arbeiten des Friedens bewerkstelligt wird, kann aber nach einem Ausspruch des Lord Allerton in der Jahresversammlung der Großen Nordbahn erst geregelt werden, wenn der Krieg zu Ende ist.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Betriebsbericht der preußisch-hessischen Staatsbahnen.** Dem Abgeordnetenhause ist der Bericht über die Ergebnisse des Betriebes der vereinigten preußischen und hessischen Staatseisenbahnen im Rechnungsjahre 1914 zugegangen. Am 31. März 1914 betrug die Bahn-(Eigentums-)Länge der in der preußisch-hessischen Betriebsgemeinschaft vereinigten Staatseisenbahnen 39 556,51 km. Davon waren für den öffentlichen Verkehr bestimmt 39 327,63 km und zwar 39 087.69 km Vollspur- und 239 94 km Schmalspurbahnen; nicht dem öffentlichen Verkehr dienten 227,99 km Vollspur- und 0,89 km Schmalspurbahnen. Der Fuhrpark belief sich Ende 1914 auf 23 108 Lokomotiven 46 239 Personenwagen, 13 725 Gepäckwagen und 516 958 Güter-, Arbeits- und Bahndienstwagen. Die Verkehrseinnahmen betrugen 2 096 158 520 ℳ. Davon kamen auf den Güterverkehr 1½ Milliarden Mark, auf den Personenverkehr eine halbe Milliarde. Die Einnahmen sind gegen das Vorjahr um rund 290 Millionen Mark gefallen. Die Gesamtausgabe belief sich auf 1 813 577 506 ℳ, so daß sich ein Betriebsüberschuß von 461 518 519 ℳ gegen 787 489 337 ℳ im Jahre 1913 herausstellt das heißt, der Betriebsüberschuß ist um 325 Millionen Mark oder 41 39 % zurückgegangen. Die Betriebszahl, die für das Vorjahr 1913: 69,21 betrug ist für 1914 auf 79.71 gestiegen. Die Verzinsung des Anlagekapitals durch den Betriebsüberschuß betrug für das Vorjahr 6,39 % und ist für 1914 auf 3 59 % zurückgegangen. — Wir kommen auf den Bericht noch eingehender zurück.

— **Kriegsmerkbuch für den Personen- und Gepäckverkehr.** Dem von dem Deutschen Eisenbahn-Verkehrsverbande im Mai v. J. ausgegebenen Kriegsmerkbuch für den Güterabfertigungs- und Wagendienst (vgl. die Mitteilung in Nr. 98 S. 1164 Jahrg. 1915 d. Ztg.) ist nunmehr auch die Ausgabe eines Kriegsmerkbuches für den Personen- und Gepäckverkehr gefolgt. Das gleich dem ersteren nur für den Dienstgebrauch bestimmte Büchelchen ist am 1. Dezember 1915 abgeschlossen und enthält eine Zusammenstellung der während des Krieges zu beachtenden Bestimmungen für den Personen- und Gepäckverkehr, die im Bereiche der Eisenbahnen Deutschlands gleichmäßig für das deutsche Heer und für die Streitkräfte der mit dem Deutschen Reiche verbündeten Staaten gelten, sowie sonstige für die Dauer des Krieges erlassene Anordnungen verkehrsdienstlicher Art. Diese Bestimmungen sind teils der Militär-Transportordnung, dem Militärtarif und der Kundmachung 9 der Verkehrsverbandes entnommen, teils sind es solche, die durch besondere Verfügung bekanntgegeben wurden.

Der erste Abschnitt des Merkbuches enthält allgemeine, der zweite Abschnitt besondere Bestimmungen über die Beförderung von Militärpersonen. Innerhalb des Abschnittes I werden behandelt die verschiedenen Arten der Fahrtausweise die Benutzbarkeit der einzelnen Wagenklassen in Militärzügen und Zügen des öffentlichen Verkehrs, die Benutzbarkeit von Schnell- und Eilzügen, ganzer Abteile, von Schlafwagen auf Militärfahrschein usw. — Abschnitt II enthält die besonderen Bestimmungen für die Dienst- und Urlaubsreisen, für die Gewährung freier Fahrt an Angehörige der freiwilligen Krankenpflege, Zöglinge der Militärwaisenhäuser usw., Angehörige des Bahnschutzes usw., für die Beförderung ohne Fahrtausweis, für die Beförderung von Angehörigen der bewaffneten Macht der österreichisch-ungarischen Monarchie, Bulgariens und der Türkei, ferner die Einzelbestimmungen über die verschiedenen Fahrpreisermäßigungen zum Besuche kranker oder verwundeter oder zur Beerdigung verstorbener deutscher oder österreichisch-ungarischer Kriegsteilnehmer, für deutsche, österreichisch-ungarische und türkische Kriegsteilnehmer zum Besuch von Kurorten, zu militärischen Übungen der Jugend, für jugendliche Personen und Helferinnen zu Feldbestellungsarbeiten, für Industriearbeiter usw. und Bestimmungen über die Paßpflicht, über das Verfahren bei Verkehrsbeschränkungen, über die Abfertigung von Gepäck bei Dienst- und Urlaubsreisen sowie nach Stationen der besetzten Gebiete, über die Abfertigung militärischer Sendungen als Expreßgut und über die Rückführung von Leichen Gefallener.

Als Anlagen sind dem Kriegsmerkbuch eine kurze Zusammenstellung der wichtigsten Bestimmungen des Militärpersonenverkehrs als Muster für eine öffentliche Bekanntmachung, das Muster eines Militärfahrscheins und der Entwurf eines Merkblattes für Lazarette und Verwundete beigegeben.

— **Betriebsstörung im Küllstedter Tunnel.** Das Betriebsamt Eschwege (Eisenbahndirektionsbezirk Cassel) gibt bekannt: Infolge Gebirgsdruck und Wasserandrang ist der Betrieb durch den Küllstedter Tunnel zwischen den Stationen Küllstedt und Effelder der Bahnlinie Leinefelde-Treysa bis auf weiteres gesperrt. Zur Aufrechterhaltung des Verkehrs ist von Leinefelde bis Küllstedt einerseits und von Niederhohne bis Effelder andererseits ein Pendelbetrieb eingerichtet, welcher sämtliche bisher bestehenden Züge umfaßt. Ein Umsteigeverkehr am Tunnel findet jedoch nicht statt. Der bisherige Durchgangsverkehr Niederhohne-Eschwege-Leinefelde erfolgt nunmehr auf dem Umwege Niederhohne-Eichenberg-Leinefelde.

— **Militärische Verkehrsbestimmungen für Elsaß-Lothringen und Luxemburg.** Die für vorgenannte Gebiete seit Kriegsbeginn erlassenen militärischen Verkehrsbestimmungen sind, soweit sie am 1. Januar d. J. noch in Geltung waren, zusammengestellt und in einer Sondernummer zum Tarif- u. Verk.-Anz. der preuß.-hess. Staatsbahnverwaltung für den Personen- usw. Verkehr veröffentlicht worden. Die Bestimmungen für Elsaß-Lothringen erstrecken sich auf den Verkehr mit und in dem unterelsässischen und lothringischen Sperrgebiet, mit dem oberelsässischen Operationsgebiet sowie mit und in dem Befehlsbereich der Festungen Straßburg, Metz und Diedenhofen. Das unterelsässische und lothringische Sperrgebiet wird im Norden und Osten durch die Bahnlinie Remelach ([früher Remilly] ausschl.) - Saarburg (Lothr.) - Lützelburg - Maursmünster - Molsheim - Schlettstadt (ausschl.) - Rappoltsweiler (einschl.) begrenzt und umfaßt 94 Eisenbahnstationen. Zum Betreten und Verlassen dieses Gebietes sowie zum Aufenthalt darin nach dem Betreten ist für alle Zivilpersonen außer einer schriftlichen Erlaubnis des Oberkommandos der dortigen Armeeabteilung ein bestimmtes Ausweispapier erforderlich. Abweichend hiervon sind für eine Reihe von Personen z. B. im Dienst befindliche Eisenbahnbeamte und -Arbeiter sowie Reichs- und Landesbeamte usw. gewisse Erleichterungen zugelassen. Der Durchgangsverkehr auf der Bahnlinie Remelach-Saarburg-Zabern-Molsheim-Rappoltsweiler ebenso die Durchreise mit durchgehender Fahrkarte von und nach Ottersweiler (Els.), Schlettstadt, Stambach und Zabern ist ohne Reiseerlaubnis und Ausweis gestattet. Fahrtunterbrechung ist dann aber unzulässig. Das oberelsässische Operationsgebiet umfaßt das südlich von Rappoltsweiler (ausschl.) und Markolsheim (einschl.) liegende Gebiet des Oberelsaß. Für den Eisenbahnverkehr bestehen Überwachungsstellen am Reichsbahnhof Rappoltsweiler, nördlich Markolsheim, in Neubreisach und Neuenburg. Das Gebiet ist in die Kommandanturbezirke Neubreisach, Colmar und Mülhausen eingeteilt. Zur Zureise und zur Abreise ist hier ein Reisepaß, außerdem eine besondere Reiseerlaubnis der zuständigen Kommandantur erforderlich. Von diesem Erfordernis sind auch eine Reihe von Personen, Reichs- und Landes-

beamte im Dienste, Kranke und ihre Begleiter u. a. m. entbunden. Für den ungehinderten Verkehr der dienstlich reisenden Eisenbahnbediensteten von und nach diesem Gebiet sowie innerhalb desselben gelten erleichternde Bestimmungen. Wegen des Verkehrs innerhalb des oberelsässischen Operationsgebietes ist besondere Weisung durch die Verkehrsämter Colmar und Mülhausen (Els.) ergangen. — Für den Verkehr mit und in den Befehlsbereichen der drei Festungen Straßburg, Metz und Diedenhofen sind die militärischen Bestimmungen im großen ganzen mit den vorher angedeuteten übereinstimmend, nur sind die Erleichterungen zahlreicher und mannigfaltigerer Art. Innerhalb des engeren Befehlsbereichs der Festung Metz liegen 24, innerhalb des weiteren Befehlsbereichs 20 Stationen. In den Bezirk des erweiterten Befehlsbereichs der Festung Straßburg fallen 29 Eisenbahnstationen und in den Befehlsbereich der Festung Diedenhofen deren 28. — Zur Zureise nach und zur Ausreise aus dem Großherzogtum Luxemburg bedarf es eines Passierscheines sowie eines Auslandspasses. Für staatliche Zivilbeamte in Uniform genügt ein schriftlicher Ausweis der vorgesetzten Stelle über Zweck Ziel und Dauer der Reise, im Dienst befindliche Eisenbahnbeamte und -arbeiter bedürfen keines Passes oder Passierscheines. Die Reisenden dürfen das luxemburgische Gebiet nur auf dem im Passierschein angegebenen Grenzübergang betreten und verlassen.

Die Grenze zwischen dem Elsaß und der Schweiz ist für jeden Verkehr gesperrt. Fahrkarten nach der Schweiz und darüber hinaus gelegenen Stationen über Basel und Pfetterhausen werden nicht ausgegeben. Im Verkehr mit dem Reichsausland werden Fahrkarten nur gegen Vorweis des in der Verordnung betreffend anderweite Regelung der Paßpflicht vom 19. Dezember 1914 vorgeschriebenen Auslandspasses abgegeben.

Der letzte Abschnitt der Verkehrsbestimmungen enthält besondere Anordnungen für das Eisenbahnpersonal, welche die strenge Durchführung der militärischen Bestimmungen gewährleisten sollen. Außerdem enthält die Sondernummer ein alphabetisches Verzeichnis der in den genannten Sperr- und Festungsgebieten liegenden Bahnhöfe.

— **Rhein-Main-Donau-Wasserstraße.** Wie in Nr. 99 S. 1176 Jahrgang 1915 d. Ztg. mitgeteilt wurde, hatte der Vorstand des bayerischen Kanalvereins in einer an den deutschen Reichskanzler gerichteten Eingabe auf die Wichtigkeit des Ausbaues dieses Wasserweges hingewiesen und zugleich beantragt, seiner Anregung und den staatlichen und wirtschaftlichen Voraussetzungen für ihre Erfüllung alle Aufmerksamkeit rechtzeitig zuzuwenden und geeignete Maßnahmen vorzubereiten. Aus dem hierauf ergangenen Bescheide des deutschen Reichskanzlers teilt „Handel und Gewerbe“ folgendes mit: „Die zahlreichen und weitausschauenden Anregungen und Vorschläge, die auf dem Gebiete des Ausbaues von Binnenwasserstraßen nach Beendigung des gegenwärtigen Krieges von den verschiedensten Seiten den Reichs- und Staatsbehörden unterbreitet werden, finden bei diesen aufmerksame Würdigung und, soweit möglich, eingehende Prüfung. Ich trage keine Bedenken, anzuerkennen, daß unter diesen Vorschlägen derjenige einer leistungsfähigen Rhein-Main-Donau-Wasserstraße, für dessen Prüfung schon wertvolles Material in erheblichem Umfange gesammelt worden ist, wegen seiner hervorragenden wirtschaftlichen Bedeutung für große Teile des Deutschen Reiches Anspruch auf besonders ernsthafte Beachtung erheben kann. Ein endgültiges Urteil darüber, ob und in welcher Weise der Vorschlag weiter zu verfolgen ist, wird sich aber erst nach Abschluß des Krieges gewinnen lassen.“

— **Eine zweite Kaisergeburtstagsspende der Eisenbahner.** Für die Zwecke der Kriegswohltätigkeit ist dem Kaiser an seinem Geburtstage aus der Kriegssammlung der Eisenbahn die Summe von 300 000 ℳ zur Verfügung gestellt worden. Im ersten Kriegsjahre stifteten die Eisenbahner zu demselben Zwecke den gleichen Betrag. Dem Staatsminister Dr. v. Breitenbach ist darauf das nachstehende Schreiben aus dem Geheimen Zivilkabinett des Kaisers vom 24. Januar d. J. zugegangen.

Euerer Exellenz beehre ich mich im Allerhöchsten Auftrage auf den Bericht vom 17. d. M. ganz ergebenst mitzuteilen, daß Seine Majestät der Kaiser und König von dem Durchhalten der preußisch-hessischen und Reichs-Eisenbahnbediensteten auch in der Betätigung ihres Opfersinnes für die „Kriegssammlung der Eisenbahn“ mit großer Befriedigung Kenntnis zu nehmen geruht haben und die zum Allerhöchsten Geburtstage dargebotene Spende von 300 000 ℳ gern annehmen wollen. Seine Majestät behalten sich die Verwendung dieser Summe nach Anhörung des Herrn Kriegsministers vor lassen aber Euere Exellenz ersuchen, allen an der Sammlung Beteiligten schon jetzt Allerhöchstihren herzlichen Dank auszusprechen. gez. v. Valentini.

Die Kriegssammlung der Eisenbahn nähert sich jetzt der dritten Million. Es sind gegenwärtig bar eingezahlt 2 860 354 ℳ, angemeldet 46 231 ℳ, zusammen 2 906 585 ℳ.

Österreich.

— **Kriegshilfetätigkeit der Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Bediensteten.** Zur Unterstützung der Liebestätigkeit in diesem Kriege hat sich unter den Bediensteten der A. T. E. bald nach Kriegsausbruch ein allgemeiner Kriegshilfeausschuß, dann gleichzeitig ein Kriegshilfeausschuß der Werkstättenarbeiter in Aussig gebildet, welchen sich die freie Vereinigung der Frauen und Mädchen der Bediensteten zur Unterstüzung der Liebestätigkeit des Roten Kreuzes zugesellt hat. Dem allgemeinen Kriegshilfeausschuß der A.T.E.-Bediensteten gingen einschließlich einer Zuwendung der Krankenkasse von 1000 K., der Zinsen angelegter Gelder (399 K.) und des Reingewinnes aus verkauften Gegenständen (708 K.), aus freiwilligen Beiträgen aller Bediensteten der A. T. E. aus den Gehalts- und Lohnzahlungen zu: 74 018 K. Dem Kriegshilfeausschuß der Werkstättenarbeiter gingen einschließlich einer Zuwendung der Krankenkasse von 400 K. und der Zinsen angelegter Gelder (99 K.) aus freiwilligen Lohnabzügen zu: 8 041 K. Die freie Vereinigung der Frauen und Mädchen erzielte durch eigene Beiträge 4 285 K. und aus Wohltätigkeitsveranstaltungen (Kriegsjausen) 2 031 K., somit 6 116 K., das sind zusammen seit Kriegsbeginn bis 31. Dezember 1915 88 175 K. Aus dieser Gesamtsumme sind bis zum gleichen Zeitpunkte zu verschiedenen wohltätigen Zwecken insgesamt 54 863 K. verwendet worden, sodaß für künftige Verwendung, zur Verfügung bleiben 33 312 K. Aus diesem Bestande sind 21 500 K. Nennwert der 2. und 3. Kriegsanleihe beschafft worden, der übrige Betrag wird zu rascher Verwendung bei den drei Vereinigungen bereit gehalten. Die freie Vereinigung der Frauen und Mädchen hat sich ein hervorragendes Verdienst durch ihre umfangreiche Arbeitsleistung erworben. Die ihr von dem Kriegshilfeausschuß zur Verfügung gestellten und von ihr selbst zusammengebrachten Geldmittel wurden lediglich zur Anschaffung der Stoffe verwendet, während deren Verarbeitung von den Frauen und Mädchen selbst besorgt wurde. Wie umfangreich diese Tätigkeit war, geht daraus hervor, daß unter vielen anderen Gegenständen 1913 Hemden, 2314 Unterbeinkleider, 578 Paar Wollsocken, 234 Schneehauben, 108 Halswärmer, 188 Paar Pulswärmer, 929 Kopfpolster-Inlette und -Bezüge, 751 Handtücher, 457 Taschentücher usw. abgegeben worden sind. An den drei österreichischen Kriegsanleihen beteiligten sich die A. T. E.-Bediensteten und ihre Vereine durch Zeichnung eines Gesamtbetrages von rund 1,5 Millionen Kronen.

— **Galizische Naphtha-Aktiengesellschaft „Galicia“.** Der zur Vorlage an die Generalversammlung bestimmte Geschäftsbericht dieser Gesellschaft für das letzte Betriebsjahr, das einen Zeitraum von 16 Monaten umfaßt, führt aus, daß durch die Brandlegungen in Tustanowice dreizehn der teils gut fördernden, teils eine gute Förderung versprechenden gesellschaftlichen Schächte vernichtet wurden. Der dadurch verursachte oberirdische Schaden wurde aus der Brandschadenreserve gedeckt, während die Beseitigung der unterirdischen Schäden eine mehrjährige kostspielige Arbeit erfordern wird. Für die Bildung eines Herstellungs- und Erneuerungsfonds hat die Gesellschaft einen Betrag von 5,5 Millionen zurückgelegt. Die Verwaltung hat auch in der Hoffnung auf eine Gutmachung der Schäden die vorgeschriebenen Anmeldungen vorgenommen. Im Vorjahre hatte die Gesellschaft, da sie die Lage nicht überblicken konnte, eine Dividende nicht zur Verteilung gebracht und umfassende Rückstellungen vorgenommen. Diese erwiesen sich, als bei der Befreiung der Fabrik sehr bedeutende Warenvorräte vorgefunden wurden, und auch die Wiederinbetriebsetzung der Fabrik und der vom Brande verschonten Boryslawer und Schodnicaer Gruben erfolgen konnte, als zu weitgehend. Infolgedessen ist die Gesellschaft wieder in der Lage, eine Dividende zur Auszahlung zu bringen, welche mit 24 % bemessen wird und welche, wenn das Geschäftsjahr 1913/14 mit herangezogen wird, einer Durchschnittsverzinsung von etwa 10 % für die Zeit 1. Mai 1913 bis 31. August 1915 entspricht.

— **Der Eisenabsatz im Jahre 1915.** Vor kurzem wurden die Ziffern des Eisenabsatzes für den Monat Dezember von den österreichischen Eisenwerken veröffentlicht. Damit liegen die Ergebnisse des abgelaufenen Jahres vor. Im Dezember hat, wie in den Vormonaten, der Stab- und Fassoneisenabsatz die stärkste Steigerung aufzuweisen. Sie umfaßt gegenüber dem Vorjahre 12 828 t. Diese Zunahme beträgt fast 45 %, wobei zu berücksichtigen ist, daß im Winter 1914 bereits eine Besserung in den Absatzverhältnissen eingetreten war. Der Trägerverkauf hat sich im Dezember um 2542 t gehoben; die fortgesetzt größeren Schienenablieferungen der Werke kommen in einer Zunahme um 1874 t zum Ausdrucke. Faßt man die Ergebnisse des ganzen Jahres zusammen, so zeigt sich, daß die österreichischen Eisenwerke in der Zeit vom 1. Januar bis Ende Dezember in den angeführten Waren um 111 022 t mehr als im Vorjahre abgesetzt haben, so daß sich ihr gesamter Verkauf auf 618 028 t beläuft. In allen Sorten, mit Ausnahme der Träger,

ergaben sich gegenüber dem Vorjahre Steigerungen, welche bei Stabeisen 113 837 t, bei Grobblechen 10 345 t, bei Schienen 3952 t betrugen. Nur im Trägerabsatz ergibt sich infolge der verringerten Bautätigkeit ein Ausfall von 17 312 t.

— **„Wirtschaftszeitung der Zentralmächte".** Vom 4. Februar an erscheint allwöchentlich die vorgenannte Zeitung mit den dienstlichen Mitteilungen des Mitteleuropäischen Wirtschaftsvereins in Österreich, des Österreichisch-deutschen Wirtschaftsverbandes und des Deutsch-österreichisch-ungarischen Wirtschaftsverbandes. Als Herausgeber der Wirtschaftszeitung für Österreich wirkt der Präsident des Technischen Versuchsamtes Geheimer Rat Dr. Wilhelm Exner, die Schriftleitung hat der Generalsekretär des Niederösterreichischen Gewerbevereins Professor Dr. Rudolf Kobatsch übernommen. Zu der bereits veröffentlichten Mitarbeiterliste sind die Namen noch folgender Persönlichkeiten, welche ihre Mitarbeit zugesagt haben, hinzuzufügen: Herrenhausmitglied Geheimer Rat Dr. Ruß, Geheimer Rat Minister a. D. Dr. Baernreither, der Präsident des Deutsch-österreichischen Gewerbebundes Abgeordneter Breuer, Geheimer Rat Dr. Robert Pattai, Geheimer Rat Dr. Franz Klein, Bürgermeister Dr. Richard Weiskirchner, der Schriftführer des Mitteleuropäischen Wirtschaftsvereins Dr. Hans Patzauer und Präsident Heinrich Vetter.

Ungarn.

— **Eisenbahnbau Ogulin-dalmatinische Landesgrenze.** Der im Herbst 1912 begonnene und planmäßig bis zum 27. Januar 1919 zu vollendende Bau dieser Hauptbahn zweiten Ranges wurde im vergangenen Jahre, besonders in dessen zweiter Hälfte, durch die kriegerischen Zustände beträchtlich gehindert. Der Arbeiterstand, welcher im Juni 1915 noch 2000 Mann hoch war, verringerte sich bis zum Jahresschluß auf 450. Über den Baufortschritt wird das Folgende berichtet. Die Erd- und Felsenarbeit wurde in einzelnen Einschnitten fortgesetzt. Stellenweise wurden Durchlässe, Stütz- und Futtermauern gebaut. Die Hochbauten beschränkten sich auf einzelne Wächterhäuser und Stationsgebäude. In den Tunneln wurde der Ausbruch und die Ausmauerung fortgesetzt. Bei dem noch im Vorjahre ausgebauten 2270 m langen Sinactunnel wurde der Sohlenkanal und für die Wasserleitung der Betonkanal vollendet. Auch das Gewölbe des Ramljanitunnels wurde ausgemauert. Bei den Tunneln der Teilstrecke Gracac-Landesgrenze wurde der Ausbruch und die Ausmauerung, und zwar in geringerem Maße, fortgesetzt. Bei den Wasserwerken von Gospic und Lorinac wurden die Arbeiten ebenfalls fortgesetzt. Die fortgesetzte Legung des Oberbaues und die Einbettung des Schotters erreichte von Plaski ausgehend die Station Jesenica. Von der rund 200 km langen Staatsbahnlinie wurde bisher nur die 27 km lange Strecke Ogulin-Plaski dem öffentlichen Verkehr übergeben.

B.

Rumänien.

— **Die Abbeförderung der 50 000 Wagenladungen des an die Mittelmächte verkauften Getreides.** In den Verhandlungen zwischen den Vertretern der österreich- ungarischen, deutschen und rumänischen Eisenbahnverwaltungen wurden bezüglich der Abbeförderung der von Rumänien verkauften 50 000 Wagenladungen Getreide folgende Vereinbarungen getroffen: Von Beginn der zweiten Hälfte Januar werden die österreich-ungarischen und deutschen Bahnverwaltungen täglich 250 leere Wagen von 15 t Ladegewicht für die Verladung des Getreides der rumänischen Eisenbahnverwaltung zur Verfügung stellen und zwar 40 in Verciorova, 50 in Riul Vadulin (Caineni), 30 in Predeal, 50 in Palanka und 80 in Burdujeni. Von diesen verschiedenen Grenzpunkten werden die Wagen auf den rumänischen Eisenbahnlinien, je nach Bedürfnis, an die verschiedenen Verladestationen gesendet. Sie müssen innerhalb eines Zeitraums von höchstens 8 Tagen wieder an dem betreffenden Grenzpunkte eintreffen. (Neuerdings sollen weitere 100 000 Wagenladungen an die Mittelmächte verkauft sein. Näheres folgt.)

— **Das englisch-rumänische Getreidegeschäft.** Der „Köln. Ztg." wird aus Bukarest geschrieben: Das englisch-rumänische Getreidegeschäft, das mit völliger Überraschung für die breite Öffentlichkeit kürzlich zum Abschluß gelangte, ist am interessantesten in jenen Teilen, die heute nur der rumänischen und der englischen Regierung bekannt sein dürften. Im übrigen stellt es sich als ein Abkommen dar, das viele Ähnlichkeit mit dem Ankauf des Benzins durch den Verband hat, der seinerzeit auch vollzogen wurde, um den Verkauf des Benzins an die Mittelmächte auch für den Fall zu hindern, daß der rumänische Staat das Ausfuhrverbot aufheben sollte. In gleicher Weise soll der Abfluß von 80 000 Wagenladungen Weizen zu den Mittelmächten verhindert werden. Der Zusammenhang zwischen diesem Getreidekauf und den rumänischen Finanzen ist leicht zu überblicken, wenn man sich erinnert, daß die rumänische Regierung seinerzeit eine kurzfristige Anleihe in London aufgenommen hat, und daß sie vor einigen Tagen eine innere Anleihe bei der rumänischen Nationalbank aufnahm. Man dürfte es also mit einer Rückzahlung des in England gelieferten Geldes mit rumänischer Ware und der Bezahlung des diese Ware liefernden rumänischen Landwirts mit dem von der Nationalbank ausgeliehenen Geld zu tun haben. Die Vorteile des rumänischen Staates und der rumänischen Landwirte hierbei liegen darin, daß jener ein teuer ausgeliehenes Geld durch eine nicht zu verzinsende, teuer verkaufte Ware ersetzt, und daß diese wieder einen Teil ihrer Ernte los werden. Die Vorteile der englischen Regierung, die einer amtlichen Mitteilung der englischen Gesandtschaft zufolge als Käuferin dasteht, sind dem gegenüber, daß sie den Mittelmächten eine beträchtliche Menge Brotgetreide entzieht, und daß sie Rumänien einen großen wirtschaflichen und finanziellen Dienst erweist. Dies kann als Vorteil natürlich nur angesprochen werden, wenn der rumänische Partner politische Bedingungen eingegangen ist, die sich der Natur der Sache nach nur auf seine Haltung den beiden Mächtegruppen gegenüber beziehen können. Die rumänische Wirtschaftspolitik den Mittelmächten gegenüber in dem bisherigen Verlauf des Krieges gibt für alle die Möglichkeiten, mit denen man da wird rechnen müssen, ein so weites, allerdings bekanntes Feld, daß man sich ihre Ausmalung ersparen kann. Der nächste Prüfstein wird die Durchführung des Geschäfts der an die Mittelmächte verkauften 50 000 Wagenladungen (s. oben) sein, und wie viel es genau in der englischen Sache geschlagen hat, wird man mit Sicherheit erfahren, wenn man wieder einmal mit den Rumänen in einer politischen oder wirtschaftlichen Frage wird verhandeln müssen. Der Name Costinescu, der von seinen Freunden mit dem englischen Geschäft in engste Verbindung gebracht wird, sagt nach dieser Richtung mehr als genug.

Übrige europäische Länder.

— **Zugentgleisung bei St. Denis.** Aus diesem Vorort von Paris wird vom 1. d. M. gemeldet: Der Schnellzug von Calais ist auf dem hiesigen Bahnhof entgleist; mehrere Wagen sind verbrannt, vier Personen getötet und fünfzehn verletzt. Eine spätere Meldung besagt: Die Zahl der bei der Entgleisung des Schnellzuges Verunglückten beträgt 10 Tote und 15 Verletzte. Der Schnellzug von Calais, welcher den Bahnhof abends passieren sollte, hatte eine Viertelstunde Verspätung und fuhr mit 80 bis 90 km Stundengeschwindigkeit, als er jenseits des Bahnhofes an der Brücke entgleiste, die Lokomotive stürzte nach links um, Tender und Packwagen schoben sich ineinander, der ihnen folgende Wagen 1. Klasse wurde zerdrückt, ein Wagen 2. und drei Wagen 3. Klasse stürzten gleichfalls nach links um, die drei Wagen am Schluß des Zuges nach rechts; sie bilden einen unentwirrbaren Haufen von Eisenteilen. Fast augenblicklich fingen die Gasbehälter Feuer, und binnen kurzem brannten alle Wagen. Die Feuerwehr von St. Denis kam zuerst zur Hilfe, sodann Truppen und Fabrikarbeiter. Die Schwerverletzten wurden nach St. Denis, die übrigen mit der Eisenbahn nach Paris gebracht, die Toten auf dem Bahnhof geborgen.

— **Ein englischer Eisenbahnfachmann als Leiter eines Arsenals.** Die englische Regierung nutzt nicht nur die Eisenbahnwerkstätten zur Anfertigung von Waffen und Geschossen aus, sondern sie macht auch die Fachkenntnisse der Eisenbahntechniker für die Zwecke des Heeres nutzbar. So ist der bekannte Maschinenoberingenieur der Nordostbahn, V. L. Raven, der dieses Amt seit 1910 bekleidet, zurzeit Leiter des Arsenals in Woolwich. Seine Leistungen dabei werden von der Regierung lebhaft anerkannt. Mit einer Vermehrung des Personals um 33 % hat er eine Steigerung der Leistungsfähigkeit um 60 %, in einigen Teilen des Betriebes sogar um 80 % erreicht, ein Beweis dafür, daß die Engländer, die erst den Krieg nur nebenbei zu betreiben beabsichtigten, sich jetzt auf das äußerste anstrengen müssen, um nur einigermaßen den Anforderungen zu entsprechen, die der Krieg an das Land und seine Hilfsmittel stellt. Raven soll besonderen Wert auf statistische Aufzeichnungen legen; er verspricht sich davon nicht nur eine Erhöhung der Leistungen, sondern auch eine Verringerung der Kosten. Wenn das bei seiner Leitung besonders hervorgehoben zu werden verdient, scheint es, daß das Arsenal in Woolwich vor dem Kriege nicht gerade in vorbildlicher Weise verwaltet worden ist.

— **Kriegszulagen für die englischen Eisenbahnangestellten.** Im Februar 1915 wurde den Angestellten der englischen Eisenbahnen, als sie mit Arbeitseinstellung drohten, erstmalig eine Teuerungszulage bewilligt. Sie erstreckte sich auf alle Angestellten über 18 Jahre und betrug bei einem Wochenlohn unter

30 sh. wöchentlich 3 sh. und bei einem Wochenlohn über 30 sh. wöchentlich 2 sh. Im Juni 1915 wurde die Weiterzahlung dieser Zulagen bestätigt und den jüngeren Angestellten eine Wochenzulage von 1 sh. 6 d. bewilligt. Am 23. Oktober 1915 wurde die Wochenzulage von 2 und 3 sh. gleichmäßig auf 5 sh. und von 1 sh. 6 d. auf 2 sh. 6 d. erhöht. Die Organisationen der Angestellten haben sich verpflichtet, solange diese Zulagen gezahlt werden, weder um weitere Lohnerhöhungen einzukommen, noch einen Ausstand anzukündigen. Auf Grund des Juniabkommens rechneten die Eisenbahnen mit einer jährlichen Mehrbelastung von 85 Millionen Shilling, während die Mehrbelastung auf Grund des Oktoberabkommens auf jährlich 150 bis 170 Millionen Shilling geschätzt wird.

— **Die englischen Eisenbahnen und der Krieg.** Obgleich die Eisenbahnen Englands mit dem Kriegsschauplatz nicht in unmittelbarer Schienenverbindung stehen, werden sie doch für Kriegszwecke stark in Anspruch genommen. Bekanntlich beeinflußt der Staat den Betrieb jetzt stark. Klagen über die Benachteiligung des öffentlichen Verkehrs infolge der vorzugsweisen Befriedigung der Anforderungen des Heeres auf Beförderung von Truppen und Heergerät nach der Küste und zwischen den Übungslagern sind natürlich nicht ausgeblieben, aber andererseits werden auch Stimmen laut, die den Eisenbahnern Lob spenden. Wir wollen dem Beispiel unserer Feinde nicht folgen, indem wir unsere Gegner verleumden, sondern wir wollen anerkennen, daß die Engländer das Organisieren verstehen, und es ist nicht zu bezweifeln, daß sie es auch verstanden haben, ihr Eisenbahnwesen den veränderten Bedürfnissen des Augenblicks anzupassen. Die Gründe, die „Railway Gazette" dafür anführt, daß ihnen dies gelungen ist, werfen, wenigstens zum Teil, ein eigenartiges Licht auf englische Eisenbahnverhältnisse, und zeigen, daß im Frieden manches hätte besser sein sollen. Den ersten Grund dafür, daß die englischen Eisenbahnen den erhöhten Anforderungen, die der Krieg an sie stellt, zu entsprechen vermögen, sucht „Railway Gazette" darin, daß die englischen Eisenbahngesellschaften auch vom Frieden her gewöhnt sind, plötzlich auftretenden Ansprüchen auf Bewältigung außergewöhnlicher Verkehrsmengen zu genügen. Das mag wohl zutreffen; denn die großen Rennen und andere sportliche Veranstaltungen sowie die außerordentlich große Zahl von Reisenden, die an den Bankfeiertagen und in den Ferien die Eisenbahnen benutzen, stellen tatsächlich hohe Anforderungen an deren Leistungsfähigkeit, und die Eisenbahngesellschaften haben diesen Ansprüchen auch im allgemeinen zu entsprechen vermocht. Bedenklicher ist schon der zweite Grund, den „Railway Gazette" anführt, daß nämlich die einzelnen Eisenbahngesellschaften jetzt einander in die Hände arbeiten und der Wettbewerb ausgeschaltet ist. Das muß den Engländern doch zu denken geben. Mit der üblichen englischen Überzeugung von der Vortrefflichkeit aller englischen, und der Minderwertigkeit aller ausländischen Einrichtungen blickt der Engländer mit Verachtung auf das deutsche Staatsbahnwesen herab und rühmt ihm gegenüber die Vorzüge seiner Privatbahnen. (Die Forderung, die englischen Eisenbahnen zu verstaatlichen, geht bekanntlich nur von einer sozialdemokratischen Minderheit aus.) Wenn aber ausgesprochen wird, daß die englischen Eisenbahnen jetzt mehr leisten als im Frieden, weil sie besser zusammenarbeiten und der Wettbewerb wegfällt, so ist damit eigentlich ein vernichtendes Urteil für die Friedensverhältnisse gesprochen: die Eisenbahnen sind also vor dem Kriege nicht so betrieben worden, daß sie der Allgemeinheit den größten Nutzen brachten, sondern der privatwirtschaftliche Vorteil der einzelnen Gesellschaft ist der ausschlaggebende Gesichtspunkt gewesen. Darüber sind sich aber auch wohl die Verteidiger der Privatbahnen klar, daß der erste Zweck der Eisenbahnen die Förderung von Handel und Wandel und nicht die Erzielung hoher Überschüsse sein muß. Wenn das letzte Ziel mit dem ersten zusammen erreicht werden kann, wie es z. B. bei den preußischen Staatsbahnen der Fall ist, so ist das natürlich um so erfreulicher, aber das erste Ziel eines Verkehrsunternehmens muß doch die Förderung des Verkehrs sein und bleiben, und dies ist also, wie hier stillschweigend zugegeben wird, bisher nicht das Ziel englischer Verkehrspolitik gewesen. Noch bedenklicher ist aber der dritte Grund, der für die augenblickliche hohe Leistungsfähigkeit der englischen Eisenbahnen angeführt wird, daß nämlich die Arbeiter ihren Dienst jetzt mit Begeisterung versehen. Die englischen Eisenbahngesellschaften haben bekanntlich in den letzten Jahren große Schwierigkeiten mit ihren Arbeitern gehabt, und was die Eisenbahngesellschaften gegenüber den Handeltreibenden und den Reisenden getan haben, das haben die Arbeiter gegenüber ihren Gesellschaften getan: sie haben abgelehnt, ihren Vorteil dem der Allgemeinheit unterzuordnen und haben die Lage zu ihren Gunsten ausgenutzt, ohne zu fragen, welcher Schaden anderen dadurch erwächst. Jetzt haben, sagt „Railway Gazette", die Arbeiter erkannt, daß sie bei Erfüllung ihrer Pflicht, indem sie nämlich für die Beförderung von Truppen, Heergerät und auch von Handelsgütern sorgen, zugleich das Beste des Volkes fördern und damit ihren eigenen Vorteil erreichen; der Geist, der jetzt in den Kreisen englischer Eisenbahner herrscht, sei ein gutes Zeugnis für die englischen Eisenbahnen. Damit wird ein schwerer Vorwurf gegen die Arbeiter der englischen Eisenbahnen in bezug auf ihr Verhalten in Friedenszeiten erhoben: sie haben also damals ihre Pflicht nicht getan, und es bedurfte so einschneidender Veränderungen und so erschütternder Ereignisse, wie sie der Krieg mit sich gebracht hat, um sie zur Erfüllung ihrer Pflicht anzuhalten. Selbst wenn aber zugegeben werden soll, daß die Arbeiter der Eisenbahnen Englands jetzt ihre Pflicht tun, wie paßt das dann zu dem Verhalten der Arbeiter in der Frage der Einführung der allgemeinen Wehrpflicht und gegenüber der Durchführung der Gesetzgebung, die die Erhöhung der Leistungsfähigkeit in bezug auf die Herstellung von Schießbedarf zum Ziel hatte?

— **Die Frachtraumschwierigkeiten in England.** Wir entnehmen der „Kreuz-Ztg." folgendes: Die Erörterung und Klagen über den Frachtraummangel und seine Folgen nehmen von Tag zu Tag in der englischen Presse zu. In der „Times" vom 14. Januar 1916 wird von einer den Schiffahrtskreisen nahestehenden Persönlichkeit ausgeführt, daß die „Frachtraumlage geradezu verhängnisvoll geworden sei". Es müsse etwas geschehen, so führt der Schreiber aus, „sonst sei ein Unglück unvermeidlich". Es wird gleichzeitig ein interessanter Überblick über die Steigerung der Getreide- und Kohlenfrachten gegeben; es betrug:

	Juli 1914	Januar 1916
	für die Tonne	
die Getreidefracht:		
Argentinien-Vereinigtes Königreich . . .	12 sh	150 sh
Vereinigte Staaten-Vereinigtes Königreich	10 „	75 „
Vereinigte Staaten-Italien	15 „	155 „
die Kohlenfracht:		
Cardiff-Genua	7 „	75 „
Vereinigte Staaten-Genua	12 „	110 „

An diese Mitteilungen knüpft dann der Einsender folgende bemerkenswerte Äußerung, welche zeigt, daß man sich auch in England nicht mehr die schweren politischen Wirkungen der Frachtenschwierigkeiten verhehlen kann; er schreibt: „Die Frachtenfrage berührt übrigens keineswegs allein unser Land, weil unsere Verbündeten noch stärker als wir selbst unter ihr leiden, und jeder, welcher italienische Zeitungen liest, weiß heute, daß ein wachsendes Gefühl der Verärgerung gegen John Bull vorhanden ist, weil dieser 50 % des dem Weltverkehr augenblicklich zur Verfügung stehenden Tonnenraums sein Eigentum nennt und anscheinend nichts tut, um dem Frachtraummangel entgegenzuarbeiten."

Während eine gründliche Abhilfe durch staatliche Maßnahmen nach wie vor von den maßgebenden englischen Stellen als undurchführbar bezeichnet wird, also von dieser Seite für die Zukunft eine Erleichterung kaum zu erwarten ist, wird die Marine Deutschlands und seiner Verbündeten um so mehr darauf bedacht sein, durch ständige Verringerung des verfügbaren Frachtraumes die Schwierigkeiten Englands auf diesem Gebiete dauernd und mit wachsendem Erfolge zu steigern.

Soweit die „Kreuz-Ztg.". Besonders gefährlich sind die Wirkungen dieses Mangels für Italien, das mit seiner Kohlenzufuhr ausschließlich auf England angewiesen ist und nun seine Eisenbahnen, seine Industrie zum allmählichen Stillstand verurteilt sieht.

Zu derselben Frage schreibt einige Tage später die „Köln. Ztg.": Die Steigerung der Frachtsätze im englischen Schiffsverkehr wird für England immer empfindlicher und führt neuerdings zu allen möglichen Untersuchungen der Frage, wie dem Übel zu steuern wäre. Verursacht ist die Frachtensteigerung in erster Linie durch die englische Admiralität, die bei Kriegsbeginn einen erheblichen Teil der englischen Handelsflotte mit Beschlag belegt und dadurch sofort eine Knappheit in dem für Handelszwecke zur Verfügung stehenden Schiffsraum hervorgerufen hat. Die englischen „Expeditionen" nach dem Mittelmeer und die zu diesem Zweck erfolgte weitere Inanspruchnahme von Schiffsraum hat dann die Knappheit noch weiter gesteigert, so daß jetzt ein Drittel der englischen Handelsflotte, wenn man englischen Blättern Glauben schenken darf, für Kriegszwecke in Dienst gestellt ist. Dazu kommen dann noch die gewaltigen Verluste, welche die englische Handelsflotte durch den Unterseebootkrieg erlitten hat. Hierin liegen die Hauptursachen der Frachtensteigerung. Als Gründe zweiten Ranges sind noch anzuführen die Steigerung der Arbeitslöhne und der Kohlenpreise. In welchem Umfang die Frachtsätze seit Kriegsbeginn gestiegen sind, ergibt sich aus der obenstehenden, dem Londoner „Economist" entnommenen Übersicht.

Wie man sieht, haben sich einige Frachtsätze seit Kriegsbeginn um mehr als das zehnfache gesteigert, und es ist wohl begreiflich, wenn man sich in England, das bei seiner Versorgung mit allen möglichen Dingen auf die Zufuhr zur See angewiesen ist, den Kopf darüber zerbricht, wie dem Übel abzuhelfen sei. Der weitgehendste Vorschlag, der in dieser Beziehung gemacht wurde, war wohl der, daß die Regierung die gesamte englische

Handelsflotte mit Beschlag belegen, den freien Wettbewerb am Frachtenmarkt völlig ausschalten und ihrerseits die Frachtsätze regeln solle. Er hat indes, soweit man auch in England mittlerweile auf den Bahnen des Staatssozialismus bereits vorangeschritten ist, wohl wenig Aussicht auf Verwirklichung. Tatsächlich weiß aber eigentlich niemand ein Heilmittel vorzuschlagen, das wirklich Aussicht auf Abhilfe verspricht. Es ist eben einfach unmöglich, mit einer um 33 %, wahrscheinlich aber noch weit stärker verminderten Handelsflotte dasselbe zu leisten, was vor dem Kriege mit einer größere Flotte geleistet werden konnte. Wenn man gegenüber dem ganzen Notstand jetzt in England aufs neue die Notwendigkeit äußerster Sparsamkeit betont, so ist auch davon wenig zu erwarten. Es mag zwar möglich sein, die Einfuhr einiger Luxuswaren einzuschränken, oder auch ganz zu unterbinden. Der dadurch freiwerdende Schiffsraum ist aber nicht so beträchtlich, daß davon irgendeine wesentliche Änderung am Frachtenmarkt zu erwarten wäre. England ist und bleibt eben, namentlich bei seiner Versorgung mit Lebensmitteln in gewaltigem Umfang auf die überseeische Zufuhr angewiesen, und es bekommt jetzt gründlich die Rute zu spüren, die es sich durch den Krieg selbst gebunden hat.

— **Neuerliche Beschießung der Bahnhöfe von Dedeagatsch und Badoma sowie des Hafens von Porto Lagos.** Am 18. Januar, 8 Uhr früh erschien ein aus 24 Einheiten bestehendes englisch-französisches Geschwader vor dem bulgarischen Ägäishafen Dedeagatsch. Um 9 Uhr 42 Minuten begann es, diesen Bahnhof, die umliegenden Höhen und den 9,1 km entfernten landeinwärts liegenden Bahnhof von Badoma zu beschießen. Seit der früheren am 21. Oktober v. J. erfolgten Beschießung von Dedeagatsch verkehren die Züge von und nach Sofia nicht mehr bis und von Dedeagatsch, sondern nur bis bezw. von Ferédjik, wo sie Anschluß an die über Badoma nach und von Oktschilar verkehrenden Züge haben. Während infolge der ersten Beschießung in Dedeagatsch 59 Wagen und 1 Lokomotive sowie mehrere Dienstgebäude mehr oder weniger beschädigt wurden, beschränkte sich jetzt der Erfolg der etwa 2stündigen Beschießung auf 4 getötete Pferde, 1 beschädigten Wasserkran und einige zerschossene Schienen in Badoma. Die Beschädigungen wurden sofort beseitigt. An demselben Tage wurde auch der Hafenplatz von Porto Lagos von einem feindlichen Geschwader von 16 Einheiten ohne jeglichen Erfolg 5½ Stunden lang beschossen.

— **Die rumänischen Waren in Saloniki.** Die zwischen Rumänien und Bulgarien stattfindenden Unterhandlungen wegen der Beförderung der in Saloniki eingelagerten, für Rumänien bestimmten Waren werden angesichts der Unmöglichkeit, diese Waren über Oktschilar-Badoma-Feredjik-Adrianopel-Rutschuk nach Rumänien zu befördern, abgebrochen. Voraussichtlich werden infolgedessen die rumänischen Waren in Saloniki wieder auf Dampfer verladen, um über Schweden und Rußland nach Rumänien befördert zu werden.

— **Tarif für die k. u. k. Heeresbahn in dem besetzten Gebiete von Russisch-Polen.** Kürzlich fand beim Militärgeneralgouvernement in Lublin eine Besprechung über die Tarife auf der Heeresbahn unter Zuziehung von Vertretern des österreichischen Eisenbahnministeriums und des ungarischen Handelsministeriums statt. Hierbei hat sich die Militärverwaltung bereit erklärt, für eine Reihe von Gegenständen, die für den Wiederaufbau zerstörter Orte sowie für die Hebung der Industrie und der Landwirtschaft in dem besetzten Gebiete besonders wichtig sind, wie insbesondere für Abfälle der Zuckerfabrikation, Brennholz, Bruchsteine, Erze, Grubenholz, Kalk, Kalksteine, Kartoffeln, Kies, Knochen, Lehm, Rüben, Salz, Sand, Schotter, Sensen, Sicheln, Stroh, Torf, Torfmull, Zement und Ziegel eine bedeutende Tarifermäßigung eintreten zu lassen sowie den Gepäcktarif und einige einschneidende verordnungsmäßige Festsetzungen des Heeresbahntarifes einer grundlegenden Abänderung zu unterziehen. Die Verlautbarung dieser Tarifmaßnahmen wird demnächst erfolgen.

— **Abbeförderung auf der Nicolai-Bahn zurückgehaltener Güter.** Das russische Ministerium der Verkehrsanstalten scheint allmälig dahinter zu kommen, daß es auf dem bisher begangenen Wege nicht weiter geht, daß vielmehr Durchgreifendes geschehen muß, um einen völligen Zusammenbruch nach Möglichkeit zu verhindern. Es ist zu dem Zwecke den Eisenbahnverwaltungen zunächst der Auftrag zugegangen, Güter, die auf den Übergangsstationen zurückgehalten werden mußten, weiter zu befördern. Die Nachbarstation ist verpflichtet, derartige, beladene Wagen entgegen zu nehmen, also die bisherige Weigerung fallen zu lassen, sofern die betreffenden Güter verladen worden sind, bevor auf telegraphischem Wege die Verfügung wegen Einstellung der Entgegennahme und Verladung von Gütern auf den Versandstationen eingegangen war. Eine Ausnahme wird nur dann gestattet, falls mit der Weiterbeförderung ganz besonders schwerwiegende Hindernisse auf der Knoten- oder der Übergabestation selbst, oder eine Störung des regelmäßigen Verkehrs auf der übernehmenden Bahn oder einer Teilstrecke zu befürchten sind. Alsdann ist die Nachbarstation aber verpflichtet, die Beweggründe für ihre Ablehnung ausführlich nachzuweisen. „Der Vorsitzende des zuständigen ‚Rayon-Komitees' ist solchenfalls verpflichtet, die Gründe der Ablehnung zu prüfen und die hierbei zwischen den Bahnen entstandenen Meinungsverschiedenheiten unverzüglich zu schlichten. Bei der Behandlung des Falles ist im Auge zu behalten, daß es eine unabweisliche Notwendigkeit ist, die beladenen Wagen ihrer Bestimmungsstation möglichst nahe zu bringen." Das sind Maßnahmen, die in ihrer Dehnbarkeit sicher zu sehr vielen Streitigkeiten und ebenso sicher zu sehr wenig handgreiflichen Erfolgen führen werden. Denn dazu gehört sicher sehr wenig Scharfsinn, nachzuweisen, daß unter den Umständen, wie sie bereits auf den russischen Bahnen bestehen, ein weiterer Zufluß von beladenen Wagen „den regelmäßigen Verkehr auf der Bahn stören oder auf der Übergabestation auf schwerwiegende Hindernisse stoßen würde". Es scheint, daß mit dieser Anordnung nicht sehr viel zu erreichen möglich sein wird. Darauf deuten auch die Maßregeln hin, die getroffen worden sind, um den Verkehr auf der Nicolai-Bahn allmälig wieder in Ordnung zu bringen. Hierher gehört erstens die Bestimmung, daß das Verbot, in Moskau Güter für Petersburg entgegenzunehmen, bis zum 31. Dezember (13. Januar) ausgedehnt wird. Mit Hilfe dieser außerordentlich schwerwiegenden Maßnahme ist es allerdings geglückt und mit Zuhilfenahme einer regeren Entladungstätigkeit, 7000 beladene Wagen frei zu machen und diese zum Teil ins Donezgebiet zur Beladung mit Kohlen, zum Teil nach Sibirien zur Beladung mit Lebensmitteln zu schaffen. Aber alle diese Maßnahmen scheinen noch nicht den gewünschten Erfolg, auf der Nicolai-Bahn geordnete Zustände im Betriebe zu schaffen, gehabt zu haben, denn der Minister hat verfügt, daß in der Zeit vom 10./23. bis 16./29. Januar all und jede Personenbeförderung einzustellen ist, damit die gesamte Leistungsfähigkeit der Bahn ausgenutzt werden könne, um die Bestände an Heizmaterial und Verpflegungsgegenständen in Petersburg aufzufüllen. Die Regierung spricht es nachdrücklich aus, daß hierdurch allerdings die Interessen der Bevölkerung schwer getroffen werden, aber es wird, nach ihrer Meinung, erreicht, daß die Verhältnisse auf der Nicolai-Bahn wieder geordnete sein werden. Die Post und die Zeitungen sollen nach wie vor zu gewohnter Zeit eintreffen. Es sind übrigens nebenher noch ganz besondere Kraftproben zur Entlastung der Nicolai-Bahn angeordnet worden. So ist bestimmt, daß ein Teil der auf den Stationen der Bahn in Güterwagen lagernden Güter einfach der nächsten Stadt, die einen dringenden Bedarf an Lebensmitteln hat, zugeführt wird. Das sind alles Verfügungen, die eine Erklärung nur in einer ganz verzweifelten Lage finden können. Soweit aus den Nachrichten der amtlichen Presse geschlossen werden muß, sind in Petersburg die Zustände auf den Bahnhöfen sehr schlechte, die in Vorschlag gebrachten Maßnahmen (siehe Nr. 5 dieser Ztg.) zu deren Entlastung kaum durchführbar, und nun sollen gar mit Hilfe von so einschneidenden Maßnahmen noch viele Tausend beladener Güterwagen neu hinzugeführt werden. Wie soll das enden? Die ganzen Maßregeln machen den Eindruck, als ob der Teufel durch Beelzebub ausgetrieben werden soll. Es kann bei der Durchführung aller geplanten Maßnahmen dazu kommen, daß die „Verstopfung" der Stationen an der Nicolai-Bahn zum Teil, vielleicht sogar ganz behoben werden wird, und daß an deren Stelle Petersburg treten wird. Es ist wohl zu beachten, daß es sich in Petersburg keineswegs nur um die Güter- und Rangierbahnhöfe allein handelt, ebenso sind besondere Anlagen, so z. B. der vorgelegene Viehbahnhof schwer betroffen. Zur Regelung des Entladegeschäftes an dieser Stelle ist in einer Konferenz, an der Vertreter des Ministeriums der Verkehrsanstalten, des Innern, der Fleischbörse und des Fleischergewerbes teilnahmen, verhandelt worden, weil auch hier die Verhältnisse eine sehr bedenkliche Form annehmen, was natürlich um so böser ist, als es sich um lebende Tiere handelt. Das Ergebnis dieser Beratungen ist m. E. eine Bankerotterklärung der Staatseisenbahn-Verwaltung, denn es wurde bestimmt: 1. die Ausladefrist ist auf 6 Stunden von 7.00 ab zu beschränken; 2. bis 400 Wagen ist die Nicolai-Bahn verpflichtet durch eigenes Personal zu entladen, ‚wenn jedoch mehr als 400 mit Vieh beladene Wagen eingehen, so hat die Bahn hierüber am selben Tage das ‚Rayon-Komitee' zu benachrichtigen und zu bitten, umgehend Maßnahmen zur Entladung zu ergreifen"; 3. zur Reinigung und Entseuchung der Viehwagen wird auf dem Rangierbahnhof ein Schuppen zum Waschen der Wagen erbaut werden und mit Hilfe dieser Einrichtung wird es möglich sein, den Aufenthalt der leeren Wagen „bedeutend" abzukürzen. Unter „bedeutend" abkürzen läßt sich — in russischem Sinne — natürlich alles Mögliche denken, jedenfalls aber scheint das wohl sicher, daß keine vollständige Behebung des Aufenthalts der Wagen über die Zeit, die eben nur zum Reinigen notwendig ist, erreicht wird; es können eben die Wagen, die am Tage zulaufen, nicht wieder dem Betriebe zurückgegeben werden. Damit ist aber die Stelle, an der sich leere Wagen sammeln, nicht aus der Welt geschafft.

Nun darf man aber nicht annehmen, daß nur Petersburg und Moskau und die Nicolai-Bahn von diesen Zuständen betroffen sind. Aus den Anordnungen, die in letzter Zeit recht reichlich vom Minister erlassen worden sind, geht deutlich hervor, daß es an vielen Stellen im Lande böse aussieht. So ordnen Erlasse des Ministers die Wagengestellung sowie die Be- und Entladefristen für Kiew, Perm, Issakogorka (Station der Nordbahn) und viele andere Stationen, die einen stärkeren Verkehr haben, besonders an. Immer handelt es sich um Ausnahmebestimmungen, die die Hindernisse, wie sie die Kriegsverhältnisse in Rußland geschaffen haben, beseitigen sollen. Ob es gelingen wird? Der Karren ist schon ziemlich fest gefahren. Es fragt sich sehr ob wirklich eine solche Maßregel, wie die Einstellung des Verkehrs auf mehrere Tage, wirklich nachhaltig wirken kann. Denn nach Wiederaufnahme des Verkehrs treten sofort dieselben Kräfte die die Verstopfung herbeiführten, in Wirksamkeit und aber über ein Kleines wird es voraussichtlich sein wie zuvor! m.

— **Beschaffung von Eisenbahnmaterial für Rußland in Amerika.** Die Frage der augenblicklichen Lage der Eisenindustrie hat auf der XL. Konferenz (ssjesd) der Bergwerkindustriellen des Südens Rußlands diese sehr eingehend beschäftigt. Es wurde zunächst festgestellt, daß die Eisenindustrie in der zweiten Hälfte 1914 sich in einer „äußerst schweren" Lage befand. Und ferner, daß sich diese Lage 1915 keineswegs gebessert, vielmehr auf der ganze Linie erheblich verschlechtert habe. Zur Herbeiführung dieser schlimmen Verhältnisse hat vielerlei zusammengewirkt, worauf auch schon mehrfach aus den beteiligten Kreisen hingewiesen worden ist. So fehlten zum Beispiel „fortwährend" Arbeiter, die Bestände an Rohmaterial gingen ständig zurück, die fertiggestellten Erzeugnisse konnten nicht abgeführt werden, wodurch auf den Fabriken eine Überfüllung der Lagerplätze entstand und die Werke gezwungen wurden, ihre Herstellung einzuschränken. Während dies geschah, trat anderseits der Staat mit großen Anforderungen zur Verteidigung des Landes auf. Es war aber den Werken (1915) unmöglich, unter den gegebenen Verhältnissen den Bedarf zu decken. Es wird nach Ansicht der Beteiligten 1916 ebenso unmöglich bleiben. Die Folge dieses Zustandes ist dann die Vergebung sehr großer Aufträge an das Ausland gewesen, d. h. in diesem Falle an Amerika, das allein noch in Frage kommt. Es sind dort in Bestellung gegeben: 20 Millionen Pud (= 327 600 t) Schienen, davon die Hälfte zur sofortigen Herstellung; 5 Millionen Pud (= 81 900 t) Draht; 50 000 Stück Radreifen; 30 000 Stück Achsen und eine sehr große Anzahl Weichen, Herzstücke usw. Es wird diese große Bestellung ans Ausland von der russischen Industrie natürlich schwer empfunden, und das um so mehr, als diese nachgewiesen haben will, daß sie 1916 immer noch die Möglichkeit haben wird, 210 Millionen Pud (= 3 439 600 t) Gußeisen ausschmelzen zu können. Diese Menge Gußeisen würde aber die Industrie Südrußlands in den Stand setzen, herzustellen:

	Millionen Pud*)	dagegen leisten die Werke bei vollem Betriebe
Schienen, schwere	26,7	67,0
Radreifen	3,0	3,7
Achsen	2,0	2,7
Schwellen	19,5	56,2
Schienenbefestigungsgegenstände	5,2	7,9
Sorteneisen	34,8	62,9
Draht	12,9	19,0
Sonstiges (Eisenblech usw.)	57,0	116,6

Grund der Betriebseinschränkung 1915 ist vor allem das Fehlen von Rohstoffen (Erze, Koks u. a.) gewesen. Weil diese fehlten, mußten 15 Hochöfen abgeblasen werden, unter denen sich 10 befanden, die eine Monatserzeugung von 3 Millionen Pud (= 49 140 t) Gußeisen hatten. Diese Rohstoffe fehlten den Werken zum Teil, weil sie nicht beschafft, zum größeren Teil aber, weil sie nicht herangebracht werden konnten. 1916 liegen die Verhältnisse zum Teil insofern anders, als der Bedarf an Erzen vollkommen gesichert ist, aber Koks in erheblich größerem Umfange gebraucht werden müßte, wenn die gesamte Erzeugung an Gußeisen usw. nicht beeinträchtigt werden soll. Es werden von den Werken mindestens 300 Millionen Pud (= 4 914 000 t) gebraucht, und es können ihnen höchstens nur 294 Millionen Pud (= 4 815 720 t) geliefert werden. Aber auch diese Menge Koks würde nur erzeugt werden können, wenn genügend viel verkokbare Steinkohle geliefert werden würde. Bei der Prüfung der Lieferungsfrage gelangte nun die Konferenz zu dem Schluß, daß die Lösung der Schwierigkeiten nur möglich wäre, falls die Eisenbahnen in den Stand gesetzt werden würden, sehr viel mehr zu leisten. Um das erreichen zu können, wäre es nach Ansicht der sachverständigen metallurgischen Kommission der Konferenz erforderlich: 1. daß dem Donezgebiete ein Wagenpark von 20 000 Wagen zur ausschließlichen Bedienung des Beckens zur Verfügung gestellt wird. Von diesen 20 000 Wagen müßten 13 000 nur für die Bedienung der Metallindustrie, innerhalb des Charkower Bezirkes, bestimmt werden; 2. daß das rollende Inventar der Jekaterinenbahn derart vergrößert werde, daß nicht weniger als 35 000 Güterwagen ständig sich auf der Bahn im Umlauf befinden und 3. daß sogleich außerordentliche, durchgreifende Maßnahmen getroffen werden, um die Durchlaßfähigkeit der Bahnen wirksam zu erhöhen und um den Anlaß zu den fortgehend beobachteten Verstopfungen der Knotenstationen zu verhindern.

Daß die vorstehenden drei Forderungen, wenn sie zurzeit erfüllt werden könnten, eine Änderung der Verhältnisse zugunsten der Eisenindustrie von Südrußland zur Folge hätten, ist leicht begreiflich nach allem, was von den Interessenten geltend gemacht wird, aber schon die Beschaffung so großer Mengen Güterwagen ist fast unmöglich, dazu noch die ausdrückliche Bestimmung, daß sie nur im Süden verwendet werden dürfen! Die Industrie wird daher nicht zu verhindern vermögen, daß Amerika die Bestellungen erhält, die im gewöhnlichen Laufe der Dinge der russischen Industrie zufielen. Vielleicht meint die Regierung aber auch, daß die Verhältnisse im Süden nicht die Sicherheit bieten, die sie z. B. für die Schienenlieferung beanspruchen muß, weil der Gang der Kriegsereignisse nicht zu übersehen und daher vielleicht gar eine unmittelbare Störung nicht ausgeschlossen ist. Kurz, wie dem auch sei, Amerika heimst den Gewinn ein. m.

— **Eine feste Brücke über den Okastrom.** Die Stadt, die den größten und für Rußland wichtigsten Jahrmarkt alle Jahre in ihren Mauern abhält, Nishny-Nowgorod, hat, wie der „Bote der Verkehrsanstalten" mitteilt, den Beschluß gefaßt, die Kosten für die Herstellung einer festen Brücke über den Okastrom zum Teil zu übernehmen. Die Gesellschaft der Moskau-Kasan-Eisenbahn-Gesellschaft hat sich bereit erklärt, zunächst den Bau der Brücke, der auf 9 750 000 Rbl. veranschlagt worden ist, auszuführen. Die Stadt hat sich dagegen verpflichtet, das zum Bau der Brücke erforderliche Gelände kostenfrei herzugeben und ferner vom Tage der Betriebsübergabe der Brücke während der ersten 30 Jahre je 150 000 Rbl. und während der darauf folgenden 10 Jahre je 175 000 Rbl. der Eisenbahn-Gesellschaft zu zahlen. Die Brücke soll derart erbaut werden, daß sie nicht nur dem Eisenbahnverkehr, sondern auch dem Straßenbahn-, Kraftwagen-, Fuhrwerk- und Fußgängerverkehr zu dienen vermag. Die beteiligten Ministerien haben dieser Vereinbarung zwischen der Stadt Nishni-Nowgorod und der Verwaltung der Moskau-Kasan-Eisenbahn ihre Zustimmung erteilt. Damit wird dann der etwas unerklärliche Zustand ein Ende finden und die Stadt des größten russischen Jahrmarkts eine feste Brücke über die Oka erhalten. m.

*) (1 Million Pud = 16 380 t)

Amtliche Mitteilungen der Geschäftsführenden Verwaltung.

Eröffnung von Stationen.

Königlich sächsische Staatseisenbahnen. Am 1. Februar d. J. wird der an der Linie Werdau-Weida-Mehltheuer zwischen den Bahnhöfen Werdau und Langenbernsdorf gelegene Haltepunkt Werdau West dem öffentlichen Personen-, Gepäck- und Expreßgutverkehr übergeben werden.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. I 9 vom 2. Februar d. J. an die Mitglieder des Satzungsausschusses, betreffend die Vereinsabrechnungsstelle (Ausgleichung in fremden Währungen) (abgesandt am 4. Februar d. J.).

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Güterverkehr.

Westdeutsch-südwestdeutscher Güterverkehr.

Mit sofortiger Gültigkeit wird die Station Maulbronn Stadt als Empfangsstation in den Ausnahmetarif 2 t für Torfstreu usw. einbezogen. Mit Gültigkeit vom 1. April 1916 werden die Frachtsätze der Station Trossingen Ort in den Eil- und Frachtstückgutklassen um 10 ₰, in den Wagenladungsklassen um 4 ₰ erhöht. Ferner wird die Tarifentfernung zwischen Herten (Westf.) und dem Schnittpunkt Landau Hbf. im Heft 1 von 300 auf 360 km geändert. Näheres bei den beteiligten Abfertigungsstellen und im preußisch-hessischen Tarifanzeiger. (185)

Frankfurt (Main), 29. Januar 1916.

Königliche Eisenbahndirektion.

Ausnahmetarif 2 w für Schwefelsäure und Abfallschwefelsäure.

Mit Gültigkeit vom 3. Februar 1916 wird in den Ausnahmetarif 2 w eine Bestimmung aufgenommen, daß bei Verwendung belgischer und französischer Kesselwagen mit einem geringeren Ladegewicht als 10 t die Fracht nach dem wirklichen Gewicht, mindestens für 5 t, und zwar nach den Frachtsätzen des Spezialtarifs II berechnet wird. Gleichzeitig wird der Tarif neu herausgegeben.

Nähere Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbureau, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, 29. Januar 1916. (182)

Königliche Eisenbahndirektion.

Staats- und Privatbahn-Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 3. Februar 1916 werden die Stationen Büsum und Marne als Versandstationen in die Ausnahmetarife S 18 und S 18 d aufgenommen.

Nähere Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbureau, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, 29. Januar 1916. (181)

Königliche Eisenbahndirektion.

Ausnahmetarif 2 III v für frische Futterkräuter.

Mit Gültigkeit vom 10. April 1916 scheidet die Altona-Kaltenkirchen-Neumünster Eisenbahn aus dem Ausnahmetarif aus.

Nähere Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbureau, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, 30. Januar 1916. (180)

Königliche Eisenbahndirektion.

Deutscher Seehafenverkehr mit Süddeutschland.

Mit Gültigkeit vom 1. April 1916 ist bei der württembergischen Station Trossingen Ort das Zeichen „Zu" nachzutragen. Außerdem sind die Frachtsätze des Ausnahmetarifs S 11 für die genannte Station je um 4 ₰ für 100 kg zu erhöhen.

Hannover, 29. Januar 1916. (184)

Königliche Eisenbahndirektion.

Güterverkehr der badisch-schweiz. Übergangsstationen mit der Schweiz.

Die gemeinsamen schweizerischen Ausnahmetarife Nr. 6 für Getreide usw., Nr. 13 für Zement usw., Nr. 14 für Düngemittel usw. und Nr. 44 für Anthracit aus dem Wallis usw., ferner der im Gütertarif Waldshut usw.-Schweiz enthaltene Ausnahmetarif Nr. 166 für Getreide usw. werden auf den 30. April 1916 gekündigt. Über die Neuausgabe dieser Tarife erfolgt später besondere Bekanntmachung.

Karlsruhe, 1. Februar 1916. (183)

Gr. Generaldirektion der Staatseisenbahnen.

Sächsisch-Südwestdeutscher Güterverkehr. Tarifheft 4.

Vom 1. April 1916 an erhält die Station Trossingen Ort in der Kilometertafel I den Zusatz „Zu". Gleichzeitig werden die Frachtsätze für Trossingen Ort im Ausnahmetarif 28 um je 4 Pf. erhöht.

Dresden, am 3. Februar 1916. (190)

Kgl. Gen.-Dir. d. Sächs. Staatseisenb., als geschäftsführende Verwaltung.

Österreichisch-ungarisch-schweizerischer Eisenbahnverband. Teil IX (Verkehr aus Österreich). Ausnahmetarif für Petroleum usw., vom 1. August 1911.

Einschränkung der Anwendbarkeit der Frachtsätze für Petroleum usw. Mit Gültigkeit vom 15. April 1916 erhält auf Seite 8 des obengenannten Tarifes der erste Absatz des Punktes III der Tarifbestimmungen folgende Fassung:

„Die Frachtsätze dieses Tarifes finden nur Anwendung auf Erzeugnisse österreichischer, ungarischer, bosnisch-herzegowinischer Petroleumraffinerien oder solcher des deutschen Reiches und gelten nur für die Ausfuhr aus dem Vertragszollgebiete der beiden Staaten der österr.-ungar. Monarchie."

Wien, am 30. Dezember 1915. (189)

K. k. österr. Staatsbahnen. namens der beteiligten Verwaltungen.

2. Verdingungen.

Die im 2. und 3. Bauzustand auszuführenden Pflasterarbeiten zur Befestigung der unterführten Potsdamer Chaussee am östlichen Ende des Bahnhofs Michendorf sollen nach Maßgabe der im Deutschen Reichs- und Preußischen Staatsanzeiger veröffentlichten „Bedingungen für die Bewerbung um Arbeiten und Lieferungen" vergeben werden. Die Angebotmuster sind gegen porto- und bestellgeldfreie Bareinsendung von 0,50 ℳ für das Stück von der Königlichen Eisenbahnbauabteilung in Michendorf zu beziehen. Falls Zusendung durch die Post gewünscht wird, sind 20 ₰ Porto mit einzusenden.

Die versiegelten und mit der äußeren Aufschrift: „Angebot für die Ausführung der Pflasterarbeiten für den 2. und 3. Bauzustand zur Befestigung der Chausseeunterführung in km 28,35 der Wetzlarer Bahn" versehenen Angebote sind bis Dienstag, den 15. Februar 1916, vormittags 10 Uhr, pünktlich und postfrei an die Bauabteilung einzusenden.

Zuschlagsfrist zwei Wochen.

Michendorf, 1. Februar 1916. (187)

Königliche Eisenbahnbauabteilung.

Die Anfertigung und Lieferung von:

I. 6 Satz eisernen Wagenhebeböcken — (Tragfähigkeit = 5000 kg für jeden Bock) — für unser Werkstättenamt 1 c in Breslau.

II. 5 Satz eisernen Wagenhebeböcken — (Tragfähigkeit = 6500 kg für jeden Bock) — für unser Werkstättenamt in Lauban nebst den zugehörigen eisernen Trägern und sonstigen Zubehörteilen — (zu einem Satz gehören 4 Hebeböcke und 2 Träger) — sollen in öffentlicher Ausschreibung vergeben werden. Die Angebote sind versiegelt und mit entsprechender Aufschrift versehen bis 15. Februar 1916, vormittags 10 Uhr, an uns einzureichen. Zuschlagsfrist 4 Wochen. Verdingungsunterlagen liegen in unserem Zentralbureau, hier, neues Geschäftsgebäude Malteserstraße, Zimmer 269, während der Dienststunden von 9—12 Uhr zur Einsicht aus und können auch gegen porto- und bestellgeldfreie Einsendung von 0,50 ℳ in bar von dort bezogen werden. Die eingehenden Angebote werden am genannten Tage, vormittags 11½ Uhr, im Zimmer 108 des neuen Geschäftsgebäudes im Beisein der etwa erschienenen Anbieter oder deren bevollmächtigten beziehungsweise beauftragten Vertreter eröffnet und vorgelesen.

Breslau, 31. Januar 1916. (188)

Königliche Eisenbahndirektion.

Vergebung unseres Bedarfs an etwa:

52 500 Glühkörpern und

3 000 Glühkörperträgern

in der Zeit vom 1. April 1916 bis zum 31. März 1917. Eröffnung der Angebote am 29. Februar 1916, vormittags 10 Uhr. Der Zuschlag erfolgt bis zum 28. März 1916. Proben sind bis spätestens 28. Februar 1916 einzusenden. Angebotbogen nebst Lieferungsbedingungen sind gegen postfreie Einsendung von 50 ₰ in bar ohne Bestellgeld von unserem Zentralbureau, Luisenstraße 10, hierselbst zu beziehen, woselbst sie auch eingesehen werden können.

Posen, im Januar 1916. (179)

Königliche Eisenbahndirektion.

3. Verkauf von Altmaterialien.

2344 t abgängige Schienen, Schwellen usw.

sollen öffentlich verkauft werden. Termin dafür ist auf den **15. Februar 1916**, vormittags 11½ Uhr, festgesetzt. Verschlossene und mit entsprechender Aufschrift versehene Angebote sind bis zu diesem Zeitpunkt portofrei an uns einzureichen. Die Verkaufsunterlagen liegen in unserem Bureau I, Zimmer 131, unseres Verwaltungsgebäudes aus und werden gegen Einsendung von 1 ℳ (in bar) abgegeben. Zuschlagsfrist am 29. Februar 1916. (186)

Saarbrücken, im Januar 1916.

Königliche Eisenbahndirektion.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen von dem verantwortlichen Schriftleiter, Eisenbahndirektions-Präsident a. D. v. Mühlenfels in Berlin. Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nummer 12. | 9. Februar 1916. | LVI. Jahrgang.

Inhalt:

Die französischen Eisenbahnen im ersten Kriegsjahr (bis Ende 1914).

Betriebslängen der den Bahnen des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen am 1. Januar 1916 zugehörigen Strecken.

Der Baubericht der preußischen Eisenbahnverwaltung.

Nachrichten.

Deutschland: Urlaubsreisen von Militärpersonen. — Der Sächsische Eisenbahnrat. — Kriegsbeschädigtenfürsorge der Kriegssammlung im Bereiche der preußisch-hessischen Staatsbahnen und der Reichsbahnen. — Eine Reise durch Deutschland in den „Daily News". — Kriegsauszeichnungen. — Personalnachrichten.

Österreich: Einnahmesteigerung bei den österreichischen Staatsbahnen. — Südbahn. — Aufhebung der Auf- und Ablieferung von Zivilgütern an Sonntagen auf den Linien der ehemaligen Staatseisenbahngesellschaft. — Ein neuer Fahrplan für die Linien der ehemaligen Staatseisenbahngesellschaft. — Die Lemberg - Czernowitzer Eisenbahngesellschaft. — Die Verhandlungen der deutschen Schiffahrtsgesellschaften in Wien und Budapest. — Hofrat Dr. Adolf Ritter v. Strigl †.

Ungarn: Bau von zweiten Gleisen in Ungarn. — Eisenbahnunfall bei Üllö. — Bedingungsweise erteilte Baubewilligung.

Rumänien: Getreidelieferungen.

Übrige europäische Länder: Neuheiten auf den schwedischen Staatsbahnen. — Rußlands Absperrung vom Verkehr im Norden. — Russische Eisenbahnzustände. — Der Einfluß des Krieges auf den Bau von Eisenbahnen in Rußland. — Eine Eisenbahn-Auskunftsstelle in Rußland. — Wagenmangel in Rußland.

Fremde Erdteile: Kongo-Eisenbahn. — Lokomotivbestellungen in den Vereinigten Staaten von Amerika. — Ein neues Signalsystem.

Allgemeines.

Bücherschau.

Amtliche Bekanntmachungen.

Die französischen Eisenbahnen im ersten Kriegsjahr (bis Ende 1914.)

Abgesehen von den Nachrichten, die die politischen Zeitungen bringen und die wegen ihrer Wichtigkeit für die Beurteilung der Weltlage auch dann zu uns eingeführt werden müssen, wenn dem die größten Schwierigkeiten entgegenstehen, dringen jetzt nur spärlich Nachrichten aus dem feindlichen Ausland zu uns. Merkwürdigerweise scheint es leichter zu sein, die englischen Fachzeitschriften in Deutschland einzuführen als die französischen, und es muß deshalb besonders begrüßt werden, wenn erstere uns auch Nachrichten über das ihnen verbündete Frankreich bringen. „Engineering" veröffentlichte kürzlich einen inhaltreichen Aufsatz über die Betriebsergebnisse der französischen Eisenbahnen im Jahre 1914, aus dem nachstehend einiges wiedergegeben werden soll. An der Zuverlässigkeit der darin gemachten Angaben ist um so weniger zu zweifeln, als sie ein ziemlich trübes Bild enthüllen, und es würde doch nur nahe liegen, daß eine englische Zeitschrift die Verhältnisse im befreundeten Frankreich zu beschönigen suchte.

Zunächst lag während des Krieges der öffentliche Verkehr auf den französischen Eisenbahnen vollständig darnieder, später hat er sich, sagt „Engineering", wieder etwas erholt, soweit dies die Ansprüche des Heeres an die Eisenbahnen zuließen. Das gilt namentlich vom Güterverkehr. Die Zahl der gefahrenen Züge ist allerdings niedrig geblieben, selbst auf den Strecken, die fern vom Kriegsschauplatz liegen. Das ganze gewerbliche Leben leidet unter dem Kriege, die Folge ist ein starker Rückgang des Verkehrs und damit ein erhebliches Sinken der Einnahmen bei den Eisenbahnen. Die Vergütungen, die der Staat für die Heerestransporte bezahlt, sind nur gering, und dafür, daß er von manchen Eisenbahnen die gänzliche Einstellung des Betriebes verlangen muß, gewährt er überhaupt keine Entschädigung.

Das letzte Friedensjahr, 1913, zeigte in Frankreich ungünstige Betriebsergebnisse; um so hoffnungsvoller schien die Lage, als die ersten Monate des Jahres 1914 bei einigen Gesellschaften eine wesentliche Besserung erkennen ließen. 1911 hatten die Einnahmen der Eisenbahnen eine Vermehrung von 60 000 000 Fr. gegen das Vorjahr gezeigt; 1912 betrug die entsprechende Zahl 88 000 000 Fr., 1913 ging sie auf 46 000 000 Fr. zurück. Als Folge des Krieges fielen die Roheinnahmen der fünf französischen Eisenbahngesellschaften, die ein Netz von 30 000 km Länge betreiben, von 1 698 000 000 Fr. im Jahre 1913 auf 1 385 000 000 Fr. im Jahre 1914, wiesen also einen Rückgang von 313 000 000 Fr. auf. Die Überschüsse fielen glücklicherweise nicht in demselben Maße, weil es trotz mancher Schwierigkeiten wenigstens stellenweise gelang, die Betriebsausgaben einzuschränken.

Am schwersten betroffen vom Kriege ist selbstverständlich die Nordbahn, deren ertragreichste Strecken auf dem Kriegsschauplatz liegen. Ihre Roheinnahmen haben 1914 241 000 000 Franken betragen, das sind 95 000 000 Fr. weniger als im Vorjahr. Die Reineinnahmen betrugen etwa 58 000 000 Fr. Dabei sind in dem Abschluß die Wiederherstellungsarbeiten der durch den Krieg zerstörten Bauten, die Verluste an Betriebsmitteln und ähnliche Beträge, deren Höhe zurzeit nur geschätzt werden könnte, nicht enthalten. Sehr unglücklich für die Aktionäre der Nordbahn ist es, daß das Abkommen mit der Regierung, wonach der Staat die Haftung für die Dividende für einen Teil ihrer Strecken bis zum Betrag von 12 000 000 Fr. übernahm, gerade im Jahre 1914 ablief, was übrigens auch von der Verpflichtung des Staates gegenüber der Orléansbahn in bezug auf die Haftung für die Verzinsung zutrifft. Dazu kommt noch, daß die Aussichten für den Rechnungsabschluß für 1915 noch trüber sind. Um den beiden genannten Eisenbahngesellschaften ihre Lage einigermaßen zu erleichtern, hat die Kammer ihnen gestattet, die Fehlbeträge der Kriegsjahre, einschließlich desjenigen, in dem der Friede geschlossen wird, auf eine Anleihe zu verrechnen, die dem Anlagekapital zugeschlagen wird. Bei der Nordbahn handelt es sich dabei um einen Betrag von

57 000 000 Fr., wovon allerdings noch die bisher nicht gezahlten Entschädigungen für Kriegsleistungen abgehen. Die Anleihe ist, um diesen Betrag und noch andere Bedürfnisse zu decken, von der Nordbahn mit 200 000 000 Fr. aufgenommen worden.

Ebenso stark wie die Nordbahn hat natürlich auch die Ostbahn gelitten. Ihr Verkehr war in den letzten Jahren, insbesondere infolge der zunehmenden Ausbeute der Eisenerzlager im Bezirk Meurthe et Moselle lebhaft gestiegen; umso deutlicher ist jetzt der Abfall. Ihr 5000 km langes Netz hat im Jahre 1914 225 000 000 Fr. eingebracht, das sind 75 000 000 Franken weniger als im Vorjahre. Bis zum Ausbruch des Krieges waren die Einnahmen etwa gleich denen von 1913 gewesen, der Rückgang ist also vollständig dem Kriege zur Last zu schreiben. Vor Ausbruch des Krieges waren große Bauten in der Nähe von Reims im Gange, ebenso eine starke Vermehrung der Betriebsmittel. (Durch die Beschaffung neuer Lokomotiven wird die Zahl der Pferdestärkeleistungen der Lokomotiven um 92 000 000 vermehrt, desgleichen wird die Zahl der Sitzplätze in den Personenwagen um 11 000 und die Tragfähigkeit der Güterwagen um 56 000 t erhöht.)

Die beiden genannten Bahnen, die Ostbahn und die Nordbahn, haben natürlich aus denselben Gründen, die den Niedergang des öffentlichen Verkehrs auf ihren Strecken verursacht haben, auch die meisten und umfangreichsten Heerestransporte zu bewältigen gehabt, und zwar nicht nur während der Mobilmachung und des Aufmarsches, sondern auch im weiteren Verlaufe des Krieges. Während der ersten 16 Tage des Krieges verkehrten auf der Ostbahn 4100 Militärzüge; es kamen davon bis zu 400 auf einen Tag. Im August 1914 erreichte die Zahl der Heereszüge die Zahl 7900, wobei nicht nur Nachschub an die Front, sondern nunmehr auch Transporte in der entgegengesetzten Richtung mit Verwundeten und Bewegungen von Truppen zur Verwendung an anderer Stelle in Frage kam. Trotz dieser umfangreichen Leistungen hat die Vergütung der Heeresverwaltung an die Ostbahn nur 32 000 000 Fr. betragen. Die Gesellschaft bemüht sich, ihre Ausgaben zu beschränken; dies ist ihr auch soweit gelungen, daß diese gegen das Vorjahr um 12 000 000 Fr. zurückgegangen und auf 175 000 000 Fr. gesunken sind. Viel ist aber in dieser Beziehung nicht zu erreichen, und manche Sparmaßnahmen, wie z. B. eine starke Zurückhaltung bei der Unterhaltung des Oberbaus, der noch dazu jetzt besonders leidet, werden sich nach dem Krieg in erhöhten Ausgaben unangenehm fühlbar machen. Trotz der Einstellung des Betriebes auf großen Gebieten und der dadurch herbeigeführten Verringerung der besetzten Stellen haben sich die persönlichen Ausgaben stark vermehrt, ebenso die Ausgaben für die Zugbeförderung. Letzteres hängt natürlich damit zusammen, daß bei den Transporten für das Heer wirtschaftliche Gesichtspunkte ganz außer Acht gelassen werden müssen, daß infolgedessen viele Leerfahrten vorkommen. Der Kohlenverbrauch ist daher, auf die Einheit bezogen, fast auf das Doppelte gestiegen, und die weitere Folge ist ein Anwachsen der Betriebszahl von 61 auf die ungeheure Höhe von 98. Einschließlich der Zinsen und Dividenden ergibt sich ein Fehlbetrag von 62 000 000 Fr., der vom Staat gedeckt werden muß. Im Jahre 1913 war dagegen ein Überschuß von 7 000 000 Franken vorhanden, in den sich Staat und Gesellschaft teilten. Daß der jetzige Krieg mit früheren Kriegen gar nicht zu vergleichen ist, ergibt sich aus der Gegenüberstellung, daß im ganzen Kriege von 1870 der Staat nur mit 32 000 000 Fr. in Anspruch genommen wurde, während jetzt bereits nach einem halben Jahr, das doch nur einen kleinen Teil des Krieges bildet, bereits ungefähr der doppelte Betrag erreicht war.

Bei den anderen französischen Eisenbahnen ist der Einfluß des Krieges nicht ganz so verderblich gewesen, wenn er sich auch, selbst bei den weit vom Kriegsschauplatz entfernten Strecken, deutlich genug bemerkbar gemacht hat. Die Zahl der Züge ist stark zurückgegangen, und wenn sogar unsere gewiß nicht unparteiische Quelle von einer Verarmung des Landes und dem dadurch bedingten Darniederliegen von Handel und Wandel spricht, so müssen die Verhältnisse in dieser Beziehung sehr im Argen liegen. Bei der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn ist z. B. der Verkehr soweit zurückgegangen, daß das Jahr 1914 etwa dem Jahr 1906 entspricht. Bei einer Betriebslänge von 9700 km haben die Roheinnahmen 503 000 000 Franken, und damit 94 000 000 Fr. weniger als 1913, die Ausgaben aber nur 27 000 000 Fr. weniger als im Vorjahre betragen, wobei die Strecken in Algier außer acht gelassen worden sind. Die Vergütung für Heeresleistungen mit 48 000 000 Fr. hat also den Ausfall bei weitem nicht auszugleichen vermocht. Obgleich die Eisenbahn ihre Strecken außerhalb des Aufmarschgebiets hat, sind doch in den ersten vier Tagen des Krieges auf ihr 3000 Militärzüge gefahren worden, und auch später hat sich ein lebhafter Militärverkehr über ihre Strecken bewegt. Auch hier hat man versucht, die Betriebsausgaben zu verringern, und es ist dies, wie schon erwähnt, bis zu einem Betrag von 27 000 000 Fr. gelungen, obgleich sich auch hier der zunehmende Kohlenpreis und manche Einflüsse, die einer wirtschaftlichen Betriebsführung im Kriege entgegenarbeiten, unangenehm bemerkbar machten. Bei der Unterhaltung und Erneuerung des Oberbaus ist man mit der äußersten Sparsamkeit vorgegangen. Trotz alledem mußte, im Gegensatz zu den Vorjahren, die staatliche Unterstützung mit 32 000 000 Fr. in Anspruch genommen werden, welcher Betrag der Gesellschaft als Schuld angelastet wird und von ihr mit 4 % zu verzinsen ist.

Auch die Orléansbahn hat ihre Lage fern vom Kriegsschauplatz nicht von erheblichen Leistungen für das Heer zu befreien vermocht. Unter der Beförderung von Truppen aus dem Süden, Südwesten und der Mitte des Landes und den Verwundetentransporten, die sich über ihre Strecken bewegen, hat namentlich der Güterverkehr stark gelitten. Bei 7500 km Betriebslänge betrugen die Roheinnahmen 1914: 281 000 000 Fr. gegenüber 308 000 000 Fr. im Jahre 1913. Im Verhältnis des Rückganges der Einnahmen zu der entsprechenden Zahl bei anderen Bahnen spiegelt sich der Einfluß der Lage des Bahnnetzes zum Kriegsschauplatz wieder. Vom 2. bis 5. August verkehrten auf der Orléansbahn 1500, vom 6. bis 19. 2000 Heereszüge mit 600 000 Offizieren und Mannschaften, 144 000 Pferden und 40 000 Geschützen. Die Ausgaben des Jahres 1914 blieben mit 183 000 000 Franken etwa gleich denen des Jahres 1913. Auch hier genügte der Überschuß nicht, um die Ansprüche, die die Gläubiger an die Eisenbahngesellschaft stellen, zu befriedigen: der Staat mußte mit 51 000 000 Fr., das sind 33 000 000 Fr. mehr als im Jahre vorher, in Anspruch genommen werden. Selbst in den schlechtesten Zeiten ist bisher dieser Betrag nicht erreicht worden.

Auf der Südbahn hat namentlich der Touristenverkehr, der dort eine wesentliche Rolle spielte, sehr gelitten; er fehlt infolge des Krieges geradezu gänzlich. Bei 4000 km Betriebslänge haben denn die Roheinnahmen 135 000 000 Fr. gegenüber 157 000 000 Fr. im Jahre 1913, die Ausgaben 77 000 000 Fr. betragen. Der Staatszuschuß mußte daher mit 19 000 000 Fr. herangezogen werden. Am stärksten war der Rückgang des Verkehrs im August 1914: die Einnahmen, die im August 1913 8 000 000 Fr. betragen hatten, beliefen sich in diesem Monat auf nur 2 500 000 Fr.

Die französischen Staatsbahnen haben für das Jahr 1914 keinen Bericht veröffentlicht; jedenfalls werden bei ihnen die Verhältnisse nicht anders liegen als bei den Privatbahnen. Sie hatten namentlich auf den Strecken der ehemaligen Westbahn zwischen Le Havre, Rouen, Le Mans, Brest und Paris starke Truppentransporte zu bewältigen.

Wernekke.

Betriebslängen der den Bahnen des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen am 1. Januar 1916 zugehörigen Strecken.

Zu Beginn des Jahres 1916 gehörten dem Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen 63 Verwaltungen als stimmberechtigte Mitglieder an, und zwar 34 Staatsbahn- und 29 Privatbahnverwaltungen. Unberücksichtigt geblieben sind hierbei die Warschau-Wiener Staatseisenbahn und die in Belgien gelegene Chimay-Eisenbahngesellschaft. Außer den stimmberechtigten Verwaltungen waren noch 29 kleinere Privatbahnen dem Verein nach Maßgabe der Bestimmungen im § 6 der Vereinssatzungen angeschlossen.

Das Gesamtnetz der der Betriebsleitung aller Vereinsbahnen und angeschlossenen Verwaltungen unterstellten Vereinsbahnstrecken hatte am 1. Januar 1916 eine Ausdehnung von 114 825 km erreicht; gegenüber dem Stande am 1. Januar 1915 ergibt sich bei Nichtberücksichtigung der Warschau-Wiener und der Chimay-Eisenbahn ein Längenzuwachs von 1615 km; an diesem sind die deutschen Vereinsverwaltungen mit 330 km = 20 v. H., die österreichischen und ungarischen Vereinsverwaltungen mit 629 km = 39 v. H., die holländischen und niederländischen Bahnen mit 480 km = 30 v. H., die Prinz-Heinrich-Bahn und die Rumänischen Staatseisenbahnen mit 122 km = 7,6 v. H., und die angeschlossenen Verwaltungen mit 54 km = 3,4 v. H. beteiligt. Von der Gesamtlänge entfallen 112 995 km auf die stimmberechtigten Vereinsverwaltungen und 1830 km auf die an den Verein nach § 6 der Satzungen angeschlossenen Verwaltungen.

Im einzelnen setzen sich diese Zahlen, wie folgt, zusammen:

A. Deutsche Vereinsverwaltungen.

1.	Badische Staatseisenbahnen	1 851,30 km
2.	Bayerische „	8 406,29 „
3.	Reichseisenbahnen in Elsaß-Lothringen	2 108,31 „
4.	Mecklenburgische Staatsbahnen	1 094,30 „
5.	Oldenburgische „	690,99 „
6.	K. E. D. Altona	2 028,87 „
7.	„ Berlin	721.74 „
8.	„ Breslau	2 304,62 „
9.	„ Bromberg	2 266,07 „
10.	„ Cassel	2 085,61 „
11.	„ Cöln	1 875.81 „
12.	„ Danzig	2 656,23 „
13.	„ Elberfeld	1 520,49 „
14.	„ Erfurt	1 990,91 „
15.	„ Essen	1 242,44 „
16.	„ Frankfurt (Main)	1 979,07 „
17.	„ Halle (Saale)	2 120,31 „
18.	„ Hannover	2 210,49 „
19.	„ Kattowitz	1 591,04 „
20.	„ Königsberg (Pr.)	2 939,85 „
21.	„ Magdeburg	1 712,41 „
22.	„ Mainz	1 190,43 „
23.	„ Münster (Westf.)	1 466,86 „
24.	„ Posen	2 683.85 „
25.	„ Saarbrücken	1 241,34 „
26.	„ Stettin	2 207,50 „
	(preußisch-hessische Staatsbahnen [lfd. Nr. 6—26] zusammen 40 035,94 km)	
27.	Sächsische Staatseisenbahnen	3 389,42 „
28.	Württembergische „	2 135,04 „
29.	Militärbahn, Berlin	70,52 „
30.	Brandenburgische Städtebahn	125,58 „
31.	Braunschweigische Landeseisenbahn	108.00 „
32.	Crefelder Eisenbahn	63,54 „
33.	Eutin-Lübecker Eisenbahn	40,86 „
34.	Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn	87,25 „
35.	Liegnitz-Rawitscher Eisenbahn	129,08 „
36.	Lübeck-Büchener Eisenbahn	160.87 „
37.	Ludwigs-Eisenbahn (Nürnberg-Fürth)	6 04 „
38.	Mecklenb. Friedrich-Wilhelm-Eisenbahn	100,84 „
39.	Niederlausitzer Eisenbahn	113,30 „
40.	Ruppiner Eisenbahn	132,71 „
41.	Teutoburger Wald-Eisenbahn	101,33 „
42.	Westfälische Landes-Eisenbahn	265,78 „
	zusammen	61 217,29 km

B. Österreichische, ungarische und bosnisch-hercegovinische Vereinsverwaltungen.

a) Österreichische Verwaltungen.

43.	Österreichische Staatsbahnen	18 876.40 km
44.	Aussig-Teplitzer Eisenbahn	253.20 „
45.	Buschtiehrader Eisenbahn	493,99 „
	Übertrag	19 623,59 km
46.	Graz-Köflacher Eisenbahn	106,33 „
47.	Niederösterreichische Landesbahnen	540,88 „
48.	Eisenbahn Wien-Aspang	130,87 „
	zusammen	20 401,67 km

b) Ungarische Verwaltungen.

49.	Ungarische Staatsbahnen	19 196,82 km
50.	Fünfkirchen-Barcser Eisenbahn	68,07 „
51.	Eisenbahn Mohács-Pécs	67,55 „
52.	Raab-Ödenburg-Ebenfurter Eisenbahn	229,42 „
53.	Szamostalbahn	400 46 „
54.	Vereinigte Arader und Csanader Eisenbahnen	391,37 „
	zusammen	20 353,69 km

c) Österreichische und ungarische gemeinsame Verwaltungen.

55.	Kaschau-Oderberger Eisenbahn	710 52 km
56.	Südbahn-Gesellschaft	2 523,99 „
	zusammen	3 234,51 km

d) Bosnisch-hercegovinische Verwaltungen.

57.	Militärbahn Banjaluka-Doberlin	104,33 km

C. Niederländische Vereinsverwaltungen.

58.	Holländische Eisenbahn	1 588,80 km
59.	Niederländische Statseisenbahnen	2 010 59 „
60.	Niederländische Zentralbahn	147,94 „
61.	Nordbrabant-Deutsche Eisenbahn	100,92 „
	zusammen	3 848,25 km

D. Andere Vereinsverwaltungen.

62.	Prinz-Heinrich-Eisenbahn	192,25 km
63.	Rumänische Staatsbahnen	3 643,33 „
	zusammen	3 835,58 km

Die Betriebslängen der dem Verein nach § 6 der Vereinssatzungen angeschlossenen Verwaltungen betragen:

a) Deutsche Verwaltungen.

1.	Eisenbahngesellschaft Altona-Kaltenkirchen-Neumünster	47,02 km
2.	Bentheimer Kreisbahn	76,09 „
3.	Centralverwaltung für Sekundärbahnen (H. Backstein)	231,70 „
4.	Cöln-Bonner Kreisbahnen	86,45 „
5.	Dahme-Uckroer Eisenbahn	12,53 „
6.	Deutsche Eisenbahn-Betriebsgesellschaft	24,00 „
7.	Eisenbahn-Bau- und Betriebsges. Vering & Waechter	98,67 „
8.	Eisern-Siegener Eisenbahn	14,24 „
9.	Freien Grunder Eisenbahn	13,74 „
10.	Eisenbahn des Georgsmarien Bergwerks- und Hüttenvereins	9,00 „
11.	Gernrode-Harzgeroder Eisenbahngesellschaft	52.10 „
12.	Lausitzer Eisenbahn	80.91 „
13.	Löwenberg-Lindow-Rheinsberger Eisenbahn	37,60 „
14.	Lokalbahn A.-Ges. in München	157,21 „
15.	Eisenbahnges. Mühlhausen-Ebeleben	25.33 „
16.	Nauendorf-Gerlebogker Eisenbahn	15.15 „
17.	Nordhausen-Wernigeroder Eisenbahn	81,39 „
18.	Oberrheinische Eisenbahngesellschaft	72,02 „
19.	Paulinenaue-Neuruppiner Eisenbahn	30 30 „
20.	Prignitzer Eisenbahn	63,29 „
21.	Reinickendorf-Liebenwalde-Gr. Schönebecker Eisenbahn	62,02 „
22.	Schaftlach-Gmund-Tegernsee Eisenb. A.-Ges.	12,35 „
23.	Städtische Bahnen in Cöln	18,13 „
24.	Süddeutsche Eisenbahngesellschaft	165 07 „
25.	Wittenberge-Perleberger Eisenbahn	10,54 „
26.	Württembergische Eisenbahngesellschaft	104,18 „
27.	Württembergische Nebenbahn-Akt.-Ges.	125.64 „
	zusammen	1 726,67 km

b) Österreichische und ungarische Verwaltungen.

28.	Salzburger Eisenb.- u. Tramway-Gesellschaft	40,78 km
29.	Lokaleisenbahn-A.-Ges. Debreczen-Nyirbátor	62,00 „
	zusammen	102,78 km

Der Baubericht der preußischen Eisenbahnverwaltung

für den Zeitraum vom 1. Oktober 1914 bis dahin 1915 ist dem Landtage zugegangen. Infolge des Kriegszustandes war der Fortschritt des Eisenbahnbaues naturgemäß nicht so groß wie in früheren Berichtsjahren, immerhin sind die im Kriegsjahre zur Fertigstellung der Bauausführungen und zur Beschaffung von Fahrzeugen geleisteten Ausgaben noch erheblich. Nach der dem Berichte beigefügten Übersicht über den Stand der Fonds Ende September 1915 haben sich die Ausgaben im Berichtsjahre auf rd. 382 067 000 ℳ belaufen, wovon auf die Bauausführungen rd. 238 085 000 ℳ und auf die Beschaffung von Fahrzeugen rd. 143 982 000 ℳ entfallen. Wie sich die Ausgaben hierfür in den letzten 10 Berichtsjahren gestaltet haben, ergibt die nachfolgende, auf Grund der früheren Berichte aufgestellte Übersicht. Die Ausgaben haben betragen:

1905/06 . . .	203 874 000 ℳ	1910/11 . . .	352 476 000 ℳ
1906/07 . . .	323 775 000 „	1911/12 . . .	370 348 000 „
1907/08 . . .	386 373 000 „	1912/13 . . .	451 196 000 „
1908/09 . . .	435 642 000 „	1913/14 . . .	565 688 000 „
1909/10 . . .	410 989 000 „	1914/15 . . .	382 067 000 „

Von den Bewilligungen seit dem Jahre 1900 — die Bewilligungen vor dem Jahre 1900 sind erledigt — standen zu Beginn des Berichtsjahres noch Kredite in Höhe von rd. 2 664 073 000 ℳ offen, und zwar aus Anleihegesetzen 2 337 218 000 ℳ und aus dem Etats-Extraordinarium 326 855 000 ℳ. Hiervon waren Ende September 1915 verausgabt: rd. 1 217 163 000 ℳ bei den Anleihemitteln und 207 280 000 ℳ bei den Mitteln des Etats-Extraordinariums; mithin blieben Ende September 1915 im Bestande bei den Anleihegesetzen 1 120 055 000 ℳ und beim Etats-Extraordinarium 119 575 000 ℳ, zusammen 1 239 630 000 ℳ.

Von dem verbliebenen Bestande entfallen auf die Fonds der Provinzialverwaltung 972 148 000 ℳ und auf die Zentralverwaltung 267 482 000 ℳ für die Zentralfonds — Herstellung von Schnee- und Feuerschutzanlagen sowie von elektrischen Sicherungsanlagen, Einführung von Doppellichtsignalen, Errichtung von Dienst- und Mietwohngebäuden für gering besoldete Eisenbahnbedienstete in den östlichen Grenzgebieten und die Beschaffung von Fahrzeugen. — Über den Bestand der Zentralfonds ist zum größten Teil bereits Bestimmung getroffen. Insbesondere ist über den darin enthaltenen Bestand zur Beschaffung von Fahrzeugen von rd. 260 388 000 ℳ, soweit es sich um Beschaffungen für die bestehenden Bahnen handelt, vollständig verfügt, die Beschaffungen für die neuen Bahnen sind vom Zeitpunkt der Betriebseröffnung dieser Bahnen abhängig.

Die durch die Anleihegesetze aus den Jahren 1900 bis 1903 bewilligten Bauausführungen und Beschaffungen sind bis auf die Kostenabrechnung nahezu erledigt. — Von den Bahnen, die für Rechnung des Gesetzes vom 25. Juni 1904 herzustellen sind, ist die Strecke von Kiel nach Holtenau noch nicht im Betriebe. Der Bau der Bahn, dessen Inangriffnahme sich verzögerte, weil die Erfüllung der gesetzlichen Vorbedingungen — unentgeltliche Hergabe des erforderlichen Grund und Bodens durch die Beteiligten — auf Schwierigkeiten stieß, ist nunmehr im Gange. — Die durch die Gesetze vom 6. Juni 1905, 15. Juni 1906 und 29. Mai 1907 bewilligten Bahnen sind sämtlich im Betriebe mit Ausnahme der Teilstrecke Schottwitz-Wüstendorf der Nebenbahn von Schottwitz nach Meleschwitz. Auf dieser Teilstrecke sind die Erdarbeiten in der Ausführung, so daß angenommen werden kann, daß sie im Laufe des nächsten Etatsjahres eröffnet werden wird. Die am 2. November 1914 zunächst als Nebenbahn für den Güterverkehr in Betrieb genommene Bahn von Nauen nach Oranienburg ist am 1. April 1915 auch für den Personenverkehr dem Betriebe übergeben. — Von den durch das Gesetz vom 14. Mai 1908 bewilligten 2 Haupt- und 13 Nebenbahnen waren am Schlusse des vorigen Berichtsjahres noch nicht oder wenigstens noch nicht in vollem Umfange eröffnet die Strecken: Weidenau-Dillenburg, Arys-Lyck, Niederaula-Alsfeld, preußischer Teil, Corbach-Brilon und Nienburg (Weser)-Diepholz. Die Hauptbahn Weidenau-Dillenburg ist am 1. Dezember 1915 und die Nebenbahn Arys-Lyck am 1. Juli 1915 dem Betriebe übergeben worden. Von der Strecke Niederaula-Alsfeld ist der Teil von Niederaula bis Grebenau seit dem 1. April 1915 im Betriebe; die Inbetriebnahme der Reststrecke ist im Frühjahr 1916 zu erwarten. Die Eröffnung der Reststrecke Rhena-Willingen der Nebenbahn von Corbach nach Brilon ist in der Hauptsache von der Fertigstellung der Talbrücke bei Willingen, deren Bau im Gange ist, abhängig. Auf den Teilstrecken Corbach-Rhena und Brilon-Willingen ist der Betrieb bereits seit längerer Zeit eröffnet. Die Linie Nienburg-Diepholz ist im Bau. — Auch von den durch Gesetz vom 28. Juli 1909 genehmigten neuen Bahnen ist der größte Teil im Betriebe. Im Bau sind noch die Strecken: Michendorf-Mahlsdorf, Mörs-Geldern, Salzwedel-Arendsee und die Teilstrecke Hultschin-Annaberg der Linie Annaberg-Deutsch Krawarn mit Abzweigung nach Haatsch; in Vorbereitung befindet sich der Bau der Strecke von Borgholzhausen nach Bünde. — Für Rechnung des Gesetzes vom 25. Juli 1910 sind eine Haupteisenbahn und 13 Nebenbahnen herzustellen. Hiervon waren am Schlusse des Vorjahres 6 Nebenbahnen im Betriebe; im Berichtsjahre sind eröffnet die Strecken Marggrabowa-Czymochen, St. Wendel-Tholey und Irrel-Igel, ferner die Teilstrecke Kontopp-Züllichau der Linie Kontopp-Schwiebus. Die Haupteisenbahn von Witten Westf. nach einem geeigneten Punkte der Bahnstrecke Schwelm-Barmen-Rittershausen ist in vollem Bau; die Verbindungsstrecke von Schwelm-Loh nach Langerfeld und die eingleisige Verbindungsbahn von Schwelm nach Langerfeld sind bereits im Betriebe. Im Bau sind ferner die Nebenbahnen von Arendsee nach Geestgottberg (Wittenberge) und von Merseburg nach Zöschen sowie die Reststrecke Züllichau-Schwiebus der Linie Kontopp-Schwiebus, während für den Bau der Nebenbahn von Fürstenwerder nach Strasburg (Uckerm.) die Vorbereitungen noch nicht abgeschlossen sind. Durch das Gesetz vom 25. Juli 1910 sind ferner u. a. Mittel zur Herstellung des dritten und vierten Gleises auf der Strecke Hamm-Wunstorf und zu den damit zusammenhängenden Bahnhofserweiterungen bewilligt. Das dritte und vierte Gleis ist auf der Strecke Bielefeld-Isselhorst bereits seit längerer Zeit im Betriebe, die Inbetriebnahme des dritten und vierten Gleises auf der Gesamtstrecke Hamm-Minden steht bis Ende des Jahres 1917 in Aussicht. Für den viergleisigen Ausbau der Reststrecke Minden-Wunstorf sind Mittel noch nicht bereit gestellt. — Durch das Gesetz vom 30. Juni 1911 ist die Herstellung von neuen Haupteisenbahnen von Wiesenburg nach Roßlau und von Nienburg (Weser) nach Minden (Westf.) mit Abzweigung nach Stadthagen und von 10 Nebenbahnen genehmigt. Am Schlusse des Vorjahres waren hiervon 2 Nebenbahnen im Betriebe. Im Berichtsjahre ist die Nebenbahn von Velmeden nach Eichenberg eröffnet. Im Bau sind die Bahnen von Wiesenburg nach Roßlau, von Nienburg nach Minden (Westf.), von Bartenstein nach Heilsberg, von Mogilno nach Orchheim, von Mansfeld nach Wippra, von Ülzen nach Dannenberg, von Meinerzhagen nach Olpe und von Polch nach Münstermaifeld. In Vorbereitung befindet sich noch der Bau der Strecke Mikultschütz-Tarnowitz. — Die durch das Gesetz vom 14. Juni 1912 genehmigten Bahnen (Dortmund) Preußen-Münster (Westf.) (Hauptbahn), Goldap-Blindgallen, Pollnow-Zollbrück (Pom.), Maltsch-Wohlau, Celle-Braunschweig, Hilders-Wüstensachsen und Velbert-Kettwig sind im Bau. Die Betriebseröffnung der Strecke Hilders-Wüstensachsen steht in Kürze zu erwarten; von der Linie Maltsch-Wohlau ist die Teilstrecke Wohlau-Raschau zunächst für den Freiladeverkehr eröffnet worden, im kommenden Frühjahr soll diese Teilstrecke voll in Betrieb genommen werden. In Vorbereitung ist noch der Bau der Nebenbahnen von Zinten nach Rosenberg und von Herscheid nach Lüdenscheid. Durch das Gesetz sind u. a. auch Mittel zur Herstellung einer Verbindungsbahn zwischen Rüdesheim (Geisenhein) und Sarmsheim (Ockenheim) sowie einer Verbindungsbahn bei Bebra bewilligt. Beide neuen Strecken sind im Berichtsjahre eröffnet, die erstere am 16. August und die letztere am 1. Mai 1915. Durch Herstellung der Verbindungsbahn Rüdesheim-Sarmsheim ist ein neuer Rheinübergang geschaffen worden. — Für Rechnung des Gesetzes vom 28. Mai 1913 sind 5 Hauptbahnen und 11 Nebenbahnen herzustellen; hiervon befinden sich die Hauptbahnen von Celle nach Hannover, von Katernberg Nord nach Buer Süd und von Liblar nach dem Ahrtal (Dernau) im Bau, und die Hauptbahnen von Arnsdorf (Kr. Liegnitz) nach Neuhof und von (Neuß) Holzheim nach Rommerskirchen in Vorbereitung. Im Gange ist ferner der Bau der Nebenbahnen von Blindgallen nach Szittkehmen, von Weidhausen (S.-Koburg) nach Neustadt (S.-Koburg), von Haiger nach Gusternhain, von Stockhausen (Kr. Wetzlar) nach Beilstein und von Simmern nach Gemünden, in Vorbereitung ist der Bau der Nebenbahnen von Zinten nach Preußisch Eylau, von Stahlhammer nach Woischnik, von Neustadt (Holst.) nach Schwartau, von Niebüll nach Westerland, von Olpe nach Kreuzthal und von Neuerburg nach Bitburg. Erhebliche Mittel sind durch das Gesetz vom 28. Mai 1913 u. a. zur Herstellung des zweiten Gleises auf der Strecke Friemersheim-Millingen, einschließlich Herstellung einer Verbindungslinie von Repelen nach der neuen Rheinbrücke bei Ruhrort mit Anschluß an die Neubaulinie Mörs-Geldern, bewilligt. Die Bauarbeiten sind im Gange. Ferner sind zu Lasten dieses Gesetzes verschiedene Verbindungs- und Umgehungsbahnen herzustellen und zwar eine Umgehungsbahn für den Güterverkehr bei Hamburg, eine Verbindungsbahn bei Hanau Ost, eine Verbindungsbahn bei Gießen, eine Verbindungsbahn bei Ohligs, eine Verbindungsbahn von Borbeck über Frintrop nach Bottrop und eine Umgehungsbahn beim Bahnhof Oberhausen West. Abgesehen von den beiden ersteren Ausführungen, für die die Vorbereitungen noch nicht abgeschlossen sind, sind die Arbeiten für diese neuen Strecken im Gange, die Umgehungsbahn beim Bahnhof Oberhausen West und das vierte Gleis Oberhausen-Ruhrort sind bereits im Betriebe. Im Gange ist weiter

der Ausbau der Nebenbahn Rommerskirchen-Mödrath-Liblar zur Hauptbahn. — Zur Vorbereitung eines elektrischen Betriebes auf den Berliner Stadt-, Ring- und Vorortbahnen unter vorläufiger Beschränkung auf die von den Stadt- und Ringbahnzügen befahrenen Strecken sind durch das Gesetz vom 9. Juni 1913 25 000 000 ℳ bereitgestellt. Der Grunderwerb, namentlich zur Sicherung der Kohlenfelder, ist im Gange. Im übrigen werden die Versuche wegen der zu treffenden baulichen und betrieblichen Anordnungen fortgesetzt. — Die durch das Gesetz vom 10. Juni 1914 neu bewilligten Hauptbahnen von Altona nach Neumünster, von Verden nach Rotenburg (Hannover) und von Buer Süd nach Haltern sowie die genehmigten 10 Nebenbahnen sind — die letzteren, soweit die gesetzlichen Vorbedingungen erfüllt sind —, in Vorbereitung zum Bau. In Ausführung ist u. a. die ebenfalls durch dieses Gesetz bewilligte Herstellung des dritten und vierten Gleises auf der Strecke Luckenwalde-Jüterbog als erster Teil des viergleisigen Ausbaues der Strecke von Berlin nach Jüterbog. — Durch das Gesetz vom 26. März 1915 ist die Herstellung einer Hauptbahn von Riesenburg nach Miswalde genehmigt. Der Bau ist im Gange.

Die Bewilligungen aus dem Etats-Extraordinarium betreffen in der Hauptsache Bahnhofsumbauten und -Erweiterungen. Von größeren Ausführungen, deren Kosten anschlagsmäßig über 10 000 000 ℳ betragen, sind im Bau: Umbau der Bahnhofsanlagen in Kiel, Umgestaltung der Bahnanlagen in und bei Flensburg, Umgestaltung der Bahnanlagen bei Spandau, Erweiterung des Bahnhofs Friedrichstraße in Berlin, Erweiterung des Bahnhofes Görlitz, Umgestaltung der Bahnanlagen in und bei Cöln, Beseitigung der Schienenkreuzungen am Block Großkreuz bei Cöln, Umgestaltung der Bahnanlagen bei Viersen, Erweiterung des Bahnhofes Cöln-Nippes zu einem Hauptrangierbahnhofe, Herstellung eines Rangierbahnhofes bei Dirschau, Erweiterung des Bahnhofes Herne, Erweiterung des Bahnhofes Wedau, Umgestaltung des Bahnhofes Hamm (Westf.), Erweiterung des Bahnhofes Mülheim (Ruhr)-Heißen, Erweiterung der Bahnanlagen bei Duisburg, Herstellung eines Rangierbahnhofes Beeck, Erweiterung des Hauptpersonenbahnhofes Frankfurt (Main), Umgestaltung der Bahnanlagen zwischen Lehrte und Wunstorf, Umgestaltung der Bahnanlagen in Bremen, Erweiterung des Bahnhofes Kandrzin, Umbau des Personenbahnhofes Gleiwitz und der östlichen Einführungslinien, Umgestaltung der Bahnanlagen bei Königsberg, Umgestaltung der Bahnanlagen zu Osnabrück und Umbau des Bahnhofs Frankfurt (Oder), einschließlich Herstellung eines Rangierbahnhofes zwischen Booßen und Frankfurt (Oder). In Vorbereitung ist noch: Umbau des Bahnhofes Düsseldorf-Derendorf, Umgestaltung der Bahnhofsanlagen in Braunschweig und Erweiterung des Bahnhofes Münster i. Westf.

Dem Baubericht sind die Rechenschaftsberichte über die Verwendung des extraordinären Dispositionsfonds für 1914 und des durch den Nachtrag zum Etat für 1912 bereitgestellten Zentralfonds von 60 000 000 ℳ zur Ausgestaltung der Bahnanlagen beigefügt.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Urlaubsreisen von Militärpersonen.** Das Kriegsministerium hat unterm 12. Oktober 1915 über die Gewährung von Militärfahrscheinen bei Urlaubsreisen während des Krieges folgendes bekannt gegeben:

„1. Offizieren, Sanitätsoffizieren, Veterinäroffizieren, oberen Beamten und Stellvertretern in oberen Beamtenstellen als Kriegsteilnehmern, die aus dem Felde, aus Lazaretten oder von den Ersatztruppen usw. zur Wiederherstellung der Gesundheit beurlaubt werden, wird für die Urlaubsreise auf Grund eines Militärfahrscheins freie Eisenbahnfahrt gewährt, wie dies auch im § 30 K. Besold. V. für die Fahrten zu Kurzwecken vorgesehen ist. Generalen steht diese Vergünstigung nicht zu — vergl. § 30, 2 K. Besold. V. Bei allen Beurlaubungen aus anderer Ursache haben die Offiziere usw. die Fahrkosten aus eigenen Mitteln zu bestreiten. 2. Offizierstellvertreter, Unteroffiziere und Gemeine haben bei Urlaubsreisen Anspruch auf freie Eisenbahnfahrt auf Grund eines Militärfahrscheins mit Ausnahme der Fälle, in denen es sich um häufiger wiederkehrende Beurlaubungen — Sonntagsurlaub u. dergl. — sowie um solche zu Hilfeleistungen in fremden landwirtschaftlichen und gewerblichen Betrieben handelt. 3. Unterbeamten und Stellvertretern in unteren Beamtenstellen als Kriegsteilnehmern wird freie Reise auf Grund eines Militärfahrscheins nur bei Reisen zur Wiederherstellung der Gesundheit gewährt. 4. Für die Hin- und Rückreise ist je ein besonderer Fahrschein auszustellen. 5. Bei Entfernungen von über 100 km ist Schnellzugbenutzung gestattet. 6. Sollte für Offiziere usw. (Ziffer 1) mit Rücksicht auf den Gesundheitszustand die Benutzung des Schlafwagens geboten sein, so ist die Notwendigkeit auf dem Militärfahrschein ausdrücklich zu bescheinigen. 7. Rundreisen sind ausgeschlossen."

Diese Verfügung macht die Kgl. Eisenbahndirektion Berlin jetzt in ihrem neuesten Amtsblatt mit folgenden Worten bekannt: Hiernach erhalten die Mannschaften fast bei allen Urlaubsfahrten Militärfahrscheine. Der Vermerk „Heimaturlaub" auf diesen soll nur zu Verrechnungszwecken dienen und nicht ausdrücken, daß die Militärbehörde lediglich bei einem Besuch in der Heimat die Kosten übernimmt. Die Urlaubsscheine werden künftig dann, wenn die Mannschaften die Reisen aus eigenen Mitteln zu bestreiten haben, mit dem Vermerk „Fahrkarte lösen" versehen werden. . . .

— **Der Sächsische Eisenbahnrat** hielt am 5. d. M. unter dem Vorsitz des Präsidenten der Generaldirektion der Staatseisenbahnen, Dr. Dr. Ing. Ulbricht, seine 72. Sitzung ab. Die Tagesordnung bildeten Mitteilungen über Angelegenheiten, die in früheren Sitzungen behandelt worden waren und die Erörterung eines Antrags auf Gewährung einer Frachtermäßigung für Packlagesteine und Steinschrotten, die vom Eisenbahnrate befürwortet wurde. Anschließend hieran wurden von den Referenten der Generaldirektion Mitteilungen über die Entwicklung des Verkehrs in dem seit der letzten Sitzung verflossenen Jahre und über die aus Anlaß des Krieges in dieser Zeit getroffenen Maßnahmen gemacht.

— **Kriegsbeschädigtenfürsorge der Kriegssammlung im Bereiche der preußisch-hessischen Staatsbahnen und der Reichsbahnen.** Bekanntlich wurde im Laufe des verflossenen Jahres auch die planmäßige Fürsorge für die kriegsbeschädigten Eisenbahner und Eisenbahnersöhne in den Kreis der segensreichen Tätigkeit der Kriegssammlung aufgenommen (vgl. die ausführlicheren Mitteilungen in Nr. 44, S. 538, Jahrg. 1915 d. Ztg.). Nach einer der „Eisenbahn" zugegangenen Mitteilung des Hauptausschusses der Kriegsbeschädigten-Fürsorge wurden in den ersten fünf Monaten der Tätigkeit der Kriegssammlung, d. h. bis zum 1. Dezember 1915, insgesamt 1390 Fürsorgefälle behandelt; von diesen sind 323 oder 23 % bereits erledigt. 1067 Fälle oder 77 % sind noch in Bearbeitung. In den 1390 Fürsorgefällen waren 803 Eisenbahner = 58 % und 587 Eisenbahnersöhne = 42 % zu verpflegen. In 1229 Fällen oder bei 88 % lagen Verwundungen oder Verstümmelungen vor, in 6 Fällen oder bei 0,5 % war vollständige Erblindung eingetreten, und in 155 Fällen oder 11,5 % litten die Kriegsteilnehmer an Krankheiten verschiedener Art. Von den Beschädigten wurden 282 oder 20 % wieder in den Eisenbahndienst eingestellt, 90 oder 6 % sind wieder garnison- oder felddienstfähig geworden und 66 oder 4 % wurden zur Erlernung eines anderen Berufes geeigneten Lehrwerkstätten oder Unterrichtsanstalten zugeführt. Für die Ausbildung in Lehrwerkstätten kommen noch weitere 135 Fälle, d. s. 10 % der Fälle, in Frage. Außer der eigentlichen satzungsmäßigen Fürsorge sind einzelnen bedürftigeren Kriegsbeschädigten zur Beschaffung von Stärkungsmitteln usw. noch besondere Geldbeihilfen von zusammen etwa 6000 ℳ gewährt worden. Abgesehen davon sind die bisherigen Kosten voraussichtlich auf etwa 18 000 ℳ zu schätzen. Es steht zu erwarten, daß die Kriegsbeschädigten-Fürsorge infolge der langen Dauer des Krieges und namentlich mit der Entlassung einer immer größeren Zahl der jetzt noch in den Militärlazaretten befindlichen Beschädigten einen immer ausgedehnteren Umfang annehmen und die Aufwendung recht erheblicher Geldmittel nötig machen wird. Möge die Opferfreudigkeit der Eisenbahner für die schwergeprüften Kriegsbeschädigten die alte bleiben.

— **Eine Reise durch Deutschland in den „Daily News".** Die „Daily News" veröffentlichen an führender Stelle die folgende Schilderung einer Deutschlandreise durch einen neutralen Mitarbeiter: „Bereits beim Einlaufen meines Zuges an der deutschen Grenze empfing ich einen starken Eindruck der Sicherheitsmaßregeln zur Überwachung des Reiseverkehrs. Die Kontrolle über die ankommenden und fortfahrenden Reisenden ist bis in die letzte Einzelheit ausgedacht und ausgearbeitet. Ich glaube nicht, daß es möglich ist, überhaupt noch eine restlosere Überprüfungsorganisation ins Werk zu setzen. Alle Fahrgäste wurden Offizieren, Grenzbeamten und Soldaten zum Verhör und zur Durchsuchung gegenübergestellt. Die ganze Überprüfung nahm ungefähr 1½ Stunden in Anspruch. Alles ging in Ruhe und nach geordneten Regeln vor sich. Ich muß gerechterweise feststellen, daß das Benehmen sämtlicher Beamten und Militärpersonen den Reisenden gegenüber tadellos war und daß zwischen deutschen und neutralen Personen kein Unterschied in der Behandlung gemacht wurde. Niemand wurde mehr belästigt, als die Umstände in solchen Zeiten es erfordern. Als ich schließlich in dem deutschen D-Zug saß, stellte ich im Gespräch mit meinen Abteil-

genossen fest, wie einheitlich die Stimmung des Publikums ist. Jeder, mit dem ich sprach, war felsenfest davon überzeugt, daß Deutschland aus diesem Kriege siegreich hervorgehen werde. Sie halten alle ihr Vaterland für unbesiegbar und lassen sich nicht im geringsten durch die feindliche Presse beeinflussen. Der Bahnverkehr ist ausgezeichnet. Die Züge verkehren in allen Richtungen mit hervorragender Pünktlichkeit. Für die Soldaten, die in den Zügen für den gewöhnlichen Verkehr reisen, werden eigene Abteilungen freigehalten. Meist aber werden sie in besonderen Militärzügen befördert. Die Zahl der Soldaten, denen man beim Reisen auf den Haltestellen begegnet, ist ungeheuer. Die gewaltigen Mengen vortrefflich aussehender Soldaten, die ich in Deutschland erblickte, machten mir den Eindruck unerschöpflicher Reserven. Trotzdem werden alle öffentlichen Einrichtungen und Ämter in ausreichender Weise durch männliche Beamte versorgt. So z. B. arbeitet die Post ohne jede Störung, und die Zahl der Eisenbahnbeamten ist so groß, daß man nirgends Stockungen begegnet und überall ohne Schwierigkeiten Gepäckträger usw. vorfindet. Die fleischlosen Tage erregen im Publikum keinerlei Mißbehagen, und alle Kriegsvorschriften werden mit patriotischem Eifer erfüllt. An Fischen ist kein Mangel, und viele Frauen äußern sich mit Befriedigung über die Speisevorschriften, die eine größere Abwechslung bringen. In allen Speisewagen der D-Züge erhält man ein ausgezeichnetes Mittagsmahl für 3 ℳ. Die Theater und Kinos sind in vollem Betriebe. Überhaupt gipfelt der Gesamteindruck einer Reise durch Deutschland im letzten Kriegsmonat darin, daß das gegenwärtige Leben sich von dem in gewöhnlichen Zeiten nicht wesentlich unterscheidet."

— **Kriegsauszeichnungen.** 1. Mit dem Eisernen Kreuz II. Klasse wurden ausgezeichnet: a) bei der preußisch-hessischen Staatsbahnverwaltung: der Geheime Baurat Capeller in Insterburg, der Eisenbahn-Bau- und Betriebsinspektor Antos in Osterode (Ostpr.), die Regierungsbaumeister Lewerenz in Königsberg (Pr.), Mirauer in Insterburg, Neumann in Beuthen (Oberschl.), Pfleger in Lyck, Ruckes in Magdeburg, Scheunemann in Kattowitz, Stange in Königsberg (Pr.) und Urbach in Insterburg, ferner der Regierungsassessor Dr. jur. Luther in Cassel und der Eisenbahn-Verkehrsinspektor Henze in Bochum; b) bei der sächsischen Staatseisenbahnverwaltung: der Regierungsbaumeister Schwager vom Maschinentechnischen Bureau in Dresden und der zum Dienst auf fremdländischen Bahnen abgeordnete Finanzassessor Dr. jur. Diller von der Betriebsdirektion Chemnitz; c) bei der württembergischen Staatsbahnverwaltung: der Maschineningenieur Schäfer bei der Werkstätteninspektion Cannstatt, zurzeit in Lille. — 2. Verliehen wurde der bayerische Verdienstorden 4. Klasse mit der Krone und Schwertern am Bande für Kriegsverdienst: den Regierungsräten Ebermeyer und Hinkelbein in München und 3. der bayerische Militärverdienstorden 4. Klasse am Bande für Kriegsverdienst: dem Direktionsrat Schappert in Nürnberg. — 4. Das sächsische Kriegsverdienstkreuz erhielten folgende Beamte der sächsischen Staatsbahnverwaltung: der Präsident Dr. Ulbricht, der Vizepräsident Dr. Mettig, der Abteilungsvorstand Geheime Finanzrat Dr. Bach, die Oberfinanzräte Dr. v. Geldern-Crispendorf, Oschwald, Dr. v. Brescius und Klötzer (z. Z. beim stellv. Generalkommando des XII. Armeekorps); die Oberbauräte Holekamp, Frießner, Bassenge und Pietsch; der Finanzamtmann Finanzrat Dr. Domsch (z. Z. bei der Linienkommandantur E); der Finanzamtmann Dr. Kittel; die Bauamtmänner Finanz- und Baurat Arndt und Baurat Flachs (letzterer z. Z. bei der Linienkommandantur Lüttich); die Vorstände der Betriebsdirektionen: Oberbauräte Falian in Leipzig I, Wolf in Dresden-A., Täubert in Chemnitz, Schneider in Leipzig II, Feige in Zwickau und Fritzsche in Dresden-N.; die Bauamtmänner: Oberbauräte Schimmer in Döbeln und Menzner in Leipzig, Finanz- und Bauräte Richter in Altenburg, Köhler in Pirna, Heckel in Dresden, Degener in Engelsdorf, Decker in Bautzen, Häbler, Haase, Schurig und Richter in Dresden, die Bauräte F. W. Müller in Dresden, Kothe in Dresden (zurzeit bei der Linienkommandantur E), Junghänel in Döbeln, R. Pfeiffer in Zwickau (zurzeit beim Militär-Eisenbahn-Betriebsamt Murawjewo). Sixtus in Dresden, Poppe in Glauchau, Heinig und K. W. Heidrich in Chemnitz, Scherffig in Leipzig, Friedrich in Riesa, Michauck in Dresden, Junge in Plauen (Vogtl.), Nechutnys in Zwickau, Kallenbach und Battmann in Dresden und Transportdirektor Bahmann.

— **Personalnachrichten.** Bei der preußisch-hessischen Staatsbahnverwaltung ist der Präsident der Eisenbahndirektion in Posen Bodenstein in gleicher Eigenschaft nach Königsberg (Pr.) und der Präsident der Eisenbahndirektion in Königsberg (Pr.) Schultze in gleicher Eigenschaft nach Posen versetzt. Versetzt sind ferner: die Regierungsbaumeister des Maschinenbaufachs Bardtke, bisher in Gleiwitz, nach Wittenberge als Vorstand eines Werkstättenamts bei der Eisenbahn-Hauptwerkstätte daselbst und Exner, bisher in Breslau, als Vorstand (auftrw.) des Eisenbahn-Maschinenamts nach Stolp. — Die Regierungsbaumeister des Eisenbahnbaufachs Eichert, bisher bei der Eisenbahndirektion in Essen, und Ernst Martens, bisher in Ahrweiler, sind dem Ministerium der öffentlichen Arbeiten zur Beschäftigung bei den Eisenbahnabteilungen überwiesen.

Bei der sächsischen Staatseisenbahnverwaltung ist dem Bauamtmann Köhler beim Maschinenbetriebsbureau der Titel und Rang als Baurat verliehen. — Versetzt sind die Regierungsbaumeister Bastänier beim Elektrotechnischen Amt Chemnitz zum Werkstättenamt daselbst und Fischer beim Werkstättenamt Chemnitz zum Werkstättenamt Dresden.

Österreich.

— **Einnahmesteigerung bei den österreichischen Staatsbahnen.** In der Nr. 4 d. Ztg. haben wir mitgeteilt, daß die Einnahmen der Staatsbahnen sich in einer aufsteigenden Richtung bewegen. Über diese keineswegs nur vorübergehende Erscheinung wurde kürzlich folgendes amtlich verlautbart: Die erfreuliche Besserung in der Einnahmenentwicklung der österreichischen Staatsbahnen hält auch weiterhin an. Werden des richtigen Vergleiches wegen die Ergebnisse der galizischen Staatsbahndirektionen, deren Verkehr während der vorjährigen Vergleichsperiode auf ein geringes Gebiet eingeschränkt war, außer Betracht gelassen, so zeigt sich bei Gegenüberstellung der vorläufig ermittelten Einnahmen des Monats Dezember 1915 und des Monats Dezember 1914 eine Mehreinnahme von 8.9 Millionen K. und beim Vergleich mit dem Monat Dezember 1913 eine Mehreinnahme von 6.6 Millionen K. Für die Monate Juli bis Dezember 1915 zeigen unter der gleichen Voraussetzung die Einnahmen gegen den gleichen Zeitabschnitt des Jahres 1914 eine Verbesserung um 75 Millionen Kronen, gegen die gleichen Monate des Jahres 1913 aber den geringfügigen Ausfall von 1.4 Millionen K. Aus den endgültigen Abrechnungen der bisher nur vorläufig ermittelten Einnahmen der Monate Oktober bis Dezember 1915 ist aber eine weitere Verbesserung des Ergebnisses zu erhoffen. Mit Einschluß der galizischen Direktionen weisen die Einnahmen des Dezember 1915 gegen Dezember 1914 eine Zunahme um 13.5 Millionen K. und gegen Dezember 1913 eine solche um 3,5 Millionen auf.

— **Südbahn.** Am 27. Januar hat eine Verwaltungsratssitzung der Südbahn stattgefunden, in der Generaldirektor Sektionschef Ritter v. Weeber über die Gestaltung des Verkehrs auf den gesellschaftlichen Linien berichtete. Der Verkehr ist namentlich in den Alpenländern vorwiegend der Abwicklung militärischer Transporte gewidmet; aber auch der friedliche Güterverkehr hat sich in der letzten Zeit gehoben. Die Hafenbewegung war namentlich in Fiume nicht ungünstig. Der Verkehr vom steirischen Erzberg war infolge der starken Betätigung der Eisenindustrie sehr lebhaft. Auch der Matzleinsdorfer Verkehr wickelte sich günstig ab. Dagegen ist der Verkehr auf den ungarischen Linien namhaft schwächer und zeigt noch keine Besserung. In der Sitzung wurde ferner berichtet, daß für die nächste Zeit eine nicht unerhebliche Steigerung der Ausgaben zu erwarten sei. Die alten Kohlenschlüsse laufen ab und die neuen Abmachungen bewegen sich auf namhaft höherer Preisgrundlage. Auch die Personalsauslagen zeigen infolge der Gewährung von Teuerungszulagen eine Steigerung. In der Sitzung wurden verschiedene Beschlüsse wegen der Einräumung von Teuerungszulagen an die Beamten und Bediensteten gefaßt.

— **Aufhebung der Auf- und Ablieferung von Zivilgütern an Sonntagen auf den Linien der ehemaligen Staatseisenbahngesellschaft.** Die für sämtliche Stationen und besetzten Ladestellen der Direktion für die vorgenannten Linien im Oktober 1915 erlassene Verfügung, wonach die parteiseitige Beladung und Entladung der Wagen auch an Sonn- und Festtagen zugelassen worden ist, wurde mit 1. Februar aufgehoben. Am gleichen Tage traten sonach auch die zugleich mit dieser Verfügung in Kraft gesetzten Änderungen der Vorschriften betreffend die Auf- und Ablieferung der Zivilgüter an Sonn- und Festtagen für den Bereich dieser Direktion außer Wirksamkeit.

— **Ein neuer Fahrplan für die Linien der ehemaligen Staatseisenbahngesellschaft** trat mit dem 1. Februar für den Schnellzug- und Personenzugverkehr in Kraft, der wesentliche Veränderungen, besonders Vermehrungen im Personenzugverkehr aufweist. Die Schnellzüge Wien Ostbahnhof-Prag Staatsbahnhof verkehren wie bisher weiter und gestatten wie immer durch Umsteigen in Kolin den Anschluß nach Berlin. Zur Verbesse-

rung der Verbindung zwischen Böhmen, Galizien und Russisch-Polen wurden zwei neue Personenzüge eingeschaltet.

— **Die Lemberg-Czernowitzer Eisenbahngesellschaft**, die im Vorjahre eine Dividende von 27½ K. zur Verteilung gebracht hat, dürfte, wie in finanziellen Kreisen verlautet, für das abgelaufene Geschäftsjahr eine etwas höhere Dividende verteilen können. Die Erhöhung der Dividende findet darin ihre Erklärung, daß ein Teil der Annuität, welche die Gesellschaft erhält, in Gold zahlbar ist.

— **Die Verhandlungen der deutschen Schiffahrtsgesellschaften in Wien und Budapest.** Hierüber wird von zuständiger Seite folgendes mitgeteilt: Generaldirektor Philipp Heineken vom Norddeutschen Lloyd und Generaldirektor Albert Ballin von der Hamburg-Amerika Linie, bezweckten mit ihrer gemeinsamen Reise, sich über die schiffspolitischen Verhältnisse der österreichisch-ungarischen Monarchie zu unterrichten und die nach dereinstigem Friedensschluß erforderlichen Maßnahmen zu besprechen und einer Eintracht zwischen den Interessen der österreichischen, ungarischen und deutschen Reeder die Wege zu ebnen. Die genannten Generaldirektoren fanden für diese, durch die gegenseitigen politischen und wirtschaftlichen Verhältnisse der beiden Staaten unterstützten Bestrebungen ein anerkennenswertes Entgegenkommen sowohl bei den österreichischen als auch den ungarischen Regierungsfaktoren. Die Besprechungen begründen die Hoffnung, daß die Interessen der deutschen Linien mit den Interessen der heimischen Linien Austro-Americana und Adria in vollen Einklang gebracht werden können. Auch wie sich die Rückwanderungs- und Auswanderungsfrage nach Friedensschluß gestalten wird, fand bei der Besprechung eine Lösung, die den österreichischen und ungarischen Verhältnissen entspricht und den Wünschen der betreffenden Regierungen Rechnung trägt.

— **Hofrat Dr. Adolf Ritter v. Strigl †.** Am 26. Januar ist der Hofrat im Eisenbahnministerium Dr. Adolf Ritter v. Strigl einem Schlaganfall erlegen; er hat nur ein Alter von 53 Jahren erreicht.

Er begann seine dienstliche Laufbahn im Handelsministerium und gehörte dem Eisenbahnministerium seit 1896 an. Bereits seit einer Reihe von Jahren war er Vorstand des Departements für Angelegenheiten der Eisenbahnstatistik. Seiner Anregung ist eine Reihe zweckmäßiger Reformen der eisenbahnstatistischen Arbeiten entsprungen, die bei der Verfassung der österreichischen Eisenbahnstatistik, der jährlichen Verwaltungsberichte sowie auch namentlich der Lohnstatistik vorteilhaft Anwendung fanden. Hofrat Dr. v. Strigl war auch Mitglied der Statistischen Zentralkommission. In den letzten Jahren hat der Verstorbene ferner an den Sitzungen des Satzungsausschusses des Vereins teilgenommen und den Vorsitz bei den Sitzungen der vom Satzungsausschusse für die Ergänzung und Abänderung der Vereinsstatistik eingesetzten Unterausschüsse geführt.

Der Verstorbene zeichnete sich durch persönliche Liebenswürdigkeit und durch hervorragende Fähigkeiten aus. Seine wertvolle Mitarbeit wurde stets hochgeschätzt.

Ungarn.

— **Bau von zweiten Gleisen in Ungarn.** Der vor mehreren Jahren wieder begonnene Bau von zweiten Gleisen wurde auch im vergangenen Kriegsjahre, obwohl in bescheidenerem Maße, fortgesetzt. Auf der 169 km langen Waagtal-Linie Galánta-Zsolna, welche als unmittelbare Verbindungslinie zwischen Berlin und Budapest eine ganz besondere Wichtigkeit hat, ist das zweite Gleis bekanntlich schon seit mehreren Jahren im Betrieb. Auf dieser Linie wurde im Rahmen der noch rückständigen Ergänzungsarbeiten, die Erweiterung der Station Pöstyén vollendet und die Blocklinieneinrichtung der Teilstrecke Galánta-Lipótvár beinahe fertiggestellt. — Die Blockeinrichtung der 31 km langen zweigleisigen Linie Dalja-Vinkovci konnte infolge der aufgetauchten örtlichen Schwierigkeiten nur langsam fortgesetzt werden. Auch wurde auf dieser Linie in Novi Dalj bei Benützung der bestehenden Stationsgleise eine große Entseuchungsanlage errichtet. — Auf der 347 km langen Linie Budapest-Zemun (Semlin), welche die unmittelbarste Verbindung mit Serbien bildet und durch den „Balkanzug" benützt wird, wurde auf der Teilstrecke Budapest-Kunszentmiklós-Tass in einer Länge von 22,9 km das zweite Gleis gelegt. — Auch die Erweiterung der Zwischenstationen ist größtenteils fertig. Hingegen ist bisher der weitere Ausbau dieser Verbindungslinie wegen der großen Transportschwierigkeiten, nicht gehörig in Angriff genommen. — Auf der Verbindungsbahn Budapest-Dunapart wurde das zweite Gleis im November 1915 dem Verkehr übergeben. — Auf der 93 km langen Teilstrecke Békéscsaba-Arad-Máriaradna der 300 km langen Linie Szajol-Arad-Piski sind sowohl die Grundbauten wie auch der Oberbau fertig, hingegen die Hochbauten nur teilweise. Das zweite Gleis ist bei allen Zwischenstationen einstweilig in das bestehende Gleis eingefügt und wird an der Ausgestaltung der Blockeinrichtung gearbeitet. — Auf der Strecke Szajol-Békéscsaba wurde die Erdarbeit begonnen. B.

— **Eisenbahnunfall bei Üllö.** Der Lokalzug Nr. 723, welcher früh 4 Uhr 55 Min. die Station Üllö (Strecke Budapest-Szolnok) verläßt und um 6.45 Uhr in Budapest eintreffen soll, geriet kurz nach Verlassen der Station Üllö infolge falscher Weichenstellung auf das Stockgleis. Als der Lokomotivführer die Gefahr bemerkte, war es bereits zu spät: die Maschine rannte mit voller Wucht an den das Gleis abschließenden Prellbock. Die schwere Eisenkonstruktion wurde durch den starken Stoß zertrümmert, die Lokomotive sprang aus dem Gleise und bohrte sich tief in das Erdreich. Ihr folgten der Gepäck- und ein Personenwagen, welche in den Materialgraben stürzten. Von den Reisenden wurde einer getötet, fünf wurden schwer verletzt; auch vom Zugbegleitpersonal erlitten drei Mann schwerere Verletzungen. Sowohl die Direktion der ungarischen Staatsbahnen, als auch die Behörde haben eine strenge Untersuchung eingeleitet, um feststellen zu können, wer an dem Unfall schuld ist.

— **Bedingungsweise erteilte Baubewilligung.** Eine Holzverwertungsgesellschaft stellte das Ansuchen um Bewilligung eines 13 Kilometer langen schmalspurigen Industriegleises, von der Station Plaski an der im Bau begriffenen dalmatinischen Eisenbahn abzweigend. Das Ministerium erteilte die Baubewilligung, jedoch für jenen Teil der Schmalspurbahn, welcher die Eisenbahnlinie Ogulin-Landesgrenze und damit den Tunnel von Plaski kreuzt, nur bedingungsweise. Es wurde nämlich die Bedingung gestellt, daß, falls mit dem Betriebe des Industriegleises zusammenhängende Stöße und Schwingungen im Tunnel der Hauptbahn schädliche Wirkungen hervorbringen sollten, die fragliche Kreuzungsstelle entweder überbrückt, oder das Industriegleis entfernt oder doch umgelegt werden müßte. Zu bemerken ist, daß die Oberfläche über der Tunnelwölbung in 5,5 m Höhe liegt und laut dem Plane die Schmalspurbahn eine Anschüttung von 3,7 m Höhe bekommt. B.

Rumänien.

— **Getreidelieferungen.** Der „Pester Lloyd" meldet aus Bukarest: Das neue Geschäft betreffend Lieferung von 100 000 Wagen Getreide, vorzüglich Mais, an die Mittelmächte gilt als geordnet. Weiter heißt es in einem Telegramm aus Budapest vom gleichen Tage: Zu den in Kronstadt abgehaltenen Besprechungen der Vertreter Deutschlands, Österreich-Ungarns und Rumäniens über die Behebung der Transportschwierigkeiten zwischen den genannten Staaten wird noch gemeldet, daß die bei der Besprechung getroffenen Vereinbarungen sich nicht nur auf die Gegenwart erstrecken, sondern sich auf die Zukunft beziehen. Wie verlautet sind sämtliche schwebenden Fragen in günstigem Sinne erledigt worden, darunter auch diejenige der Stellung der Eisenbahnwagen. Die Vertreter Deutschlands und Rumäniens sind von Kronstadt bereits wieder abgereist.

Aus Bukarest, vom 6. d. M., wird folgendes gemeldet: In der Kammer richtete der Abgeordnete Protoprescu an den Ackerbauminister die Anfrage, ob es richtig sei, daß Mitglieder der Zentralkommission für Verkauf und Ausfuhr von Getreide von gewissen Produzenten Kommissionsgebühren erhalten haben, um diesen zu vorteilhaften Abschlüssen zu verhelfen. Wenn dem so sei, wünsche er die Namen dieser Mitglieder zu erfahren. Der Ackerbauminister möge mitteilen, welche Maßnahmen er in dieser Angelegenheit ergriffen habe.

Im Senat bemängelte Senator Isworsanu, daß das Arbeitsministerium auf die Leitung des Eisenbahnwesens ungenügenden Einfluß besitze. Er wünsche die Aufmerksamkeit des Ministers auf die beklagenswerten Zustände in dieser Verwaltung und insbesondere auf die berüchtigte Frage der Verteilung der Wagen zu lenken. Er frage den Minister, ob er die Einsetzung einer parlamentarischen Untersuchungskommission bewillige, welche sich mit dieser traurigen Sachlage zu befassen hätte, und ob er sich verpflichtet fühle, die Ergebnisse dieser Untersuchung zu veröffentlichen. Es gibt, sagte der Redner, heute kein Theaterstück und keine Posse, wo man sich nicht über die Wagenverteilung lustig macht. Der Minister für öffentliche Angelegenheiten, Angelescu, stellte fest, daß infolge des Krieges sich Rumänien nicht eigener Wagen für die Ausfuhr bedienen könne, und auch die Einstellung der in Rumänien befindlichen fremden Wagen in den Dienst genüge nicht, die Bedürfnisse aller Landwirte zu befriedigen. Ebenso habe das Abkommen mit den österreichischen und den ungarischen Eisenbahnen keine befriedigende Lösung für die Frage des Wagenmangels geschaffen. So sei die Lage bis Oktober 1915 gewesen. Seitdem gehöre der Gegenstand

in den Wirkungsbereich der Zentralausfuhrkommission. Untersuchungen an den Grenzen hätten Mißbräuche mehrerer Stationsvorstände ergeben, die abgesetzt werden sollten. Der Minister erklärte, er habe alle Belege bereit, um zu beweisen, daß niemand begünstigt worden sei. Unter den heutigen Umständen Begünstigungen zu gewähren, wäre ein Verbrechen. Senator Isworsanu erwiderte, er billige die in der Vergangenheit getroffenen Maßregeln, die übrigens zeigten, daß die Klagen berechtigt gewesen seien. Er fordere aber auch Maßregeln für die Zukunft gegen etwaige Schuldige.

Übrige europäische Länder.

— **Neuheiten auf den schwedischen Staatsbahnen.** Die schwedischen Staatsbahnen haben mit den jetzt fertigen neuen Saalwagen und Lokomotiven einer besonders starken Bauart einige Neuheiten bekommen, die zur Bequemlichkeit der Reisenden und Verbesserung des Verkehrs wesentlich beitragen werden. In den Saalwagen mit den großen Fenstern und der geschmackvollen Einrichtung wird den Reisenden ein Mittel geboten, das die Fahrt durch naturschöne Gebiete doppelt angenehm macht. Die Wagen sind in zwei Säle geteilt, wovon der kleinere den Rauchern dient. Die Sofas und die losen Sessel haben Lederbezug und äußerst weiche Polsterung, und soweit Holz zur Anwendung gekommen ist, besteht dieses sowohl bei den Möbeln wie bei der Ausstattung der Wände aus Teakholz. Die Wände sind im übrigen mit goldbronzefarbenem und die Decke mit weißem Pergamoid bekleidet. Durch Leisten werden Wände und Decke in Fächer geteilt. In den über den Sofas befindlichen Feldern sind Spiegel und Photographien über schwedische Landschaftsbilder eingesetzt. Einstweilen besitzen die Staatsbahnen von diesen Saalwagen, die ebenso wie die Abteilwagen gleicher Größe für 36 Personen Platz bieten, drei Stück. Sie sind für den Verkehr auf der Linie Stockholm-Trälleborg bestimmt und kommen also dem deutsch-schwedischen Reiseverkehr zugute. Auch die fertigen fünf neuen Schnellzugslokomotiven, die die Bezeichnung Litt. F tragen und sich durch große Leistungsfähigkeit auszeichnen, werden auf dieser Linie verkehren. Die alten Lokomotiven können einen Schnellzug von sieben vierachsigen Wagen im Gewicht von etwa 210 t nicht mit größerer Geschwindigkeit als 90 km in der Stunde auf ebener Bahn und 45—50 km in langen Steigungen von 1 : 100 befördern. Dagegen bringen die neuen F-Lokomotiven einen Schnellzug von 360 t Wagengewicht auf ebener Bahn mit 100 km Geschwindigkeit in der Stunde und in langen Steigungen von 1 : 100 mit 60 km in der Stunde vorwärts.

Ferner wurden etliche vierachsige Wagen angeschafft, die zur Hälfte aus Schlafabteilen und zur Hälfte aus einem Saal der gleichen Art, wie eingangs beschrieben worden, bestehen. Diese Wagen sind namentlich für geschlossene Gesellschaften zur Ausführung längerer Reisen geeignet und können von Gesellschaften bestellt werden. Sicher bildet die Verbindung von Schlaf- und Saalwagen für zusammengehörige Reisegruppen eine große Annehmlichkeit, so daß sich die Einführung der Wagen voraussichtlich lohnen wird. M.

— **Rußlands Absperrung vom Verkehr im Norden.** In allen Meeresteilen, die für die Zufuhr von Kriegsmaterial und Lebensbedarf nach Rußland in Betracht kommen, also im Bottnischen Meerbusen und im Weißen Meer, hat die Kälte des gegenwärtigen Winters so ungewöhnlich schwierige Eisverhältnisse geschaffen, daß Rußland vollständig von der See abgeschnitten ist. Im Bottnischen Meerbusen hat beispielsweise auf der schwedischen Seite in den Gebieten vor Hernösand und Sundswall die Eisdecke die unerhörte Dicke von 4—5 m, und man sucht jetzt mit tausenden Kilogramm Dynamit den mächtigen Eiswall zu sprengen, um den Dampfern, die aus den nordschwedischen Häfen heraus wollen, einen Weg zu bahnen — Versuche, die aber bisher nicht gelungen sind. Trostlose Eisverhältnisse herrschen im Weißen Meer, infolge dessen Archangelsk augenblicklich von jedem Schiffsverkehr abgeschnitten ist, und doch hatten die Russen darauf gerechnet, mit Hilfe der in Kanada und Norwegen angekauften Eisbrecher eine Fahrrinne offen halten zu können, in der englische, amerikanische und sonstige Schiffe Zufuhren nach Archangelsk bringen konnten. Aber selbst die starken modernen kanadischen Eisbrecher liegen wirkungslos im Hafen, und so warten die vielen Dampfer, die in den verschiedenen Häfen der eisfreien Murmanküste vorläufiges Unterkommen gesucht haben, vergeblich darauf, einen freien Weg nach Archangelsk zu finden. Diese Zustände sind für Rußland um so unangenehmer, als die Kälte auch die Arbeiten an der Murmanbahn auf der Kolahalbinsel in dem Grade gehemmt hat, daß die Hoffnung der Russen, die quer durch die Halbinsel von der Kolabucht bis zum Weißen Meer im Bau begriffene Strecke schon im Februar eröffnen zu können, völlig vereitelt worden ist. Einen schwachen Notbehelf bildet indessen die jetzt eingerichtete Landverbindung zwischen der norwegischen Bergwerkstadt Kirkenes am Varangerfjord und der finnischen Eisenbahnstation Rovaniemi, dem nördlichsten Punkt des finnischen Eisenbahnnetzes. Diese Verbindung, etwa 400 km lang, soll mit Pferden und Rentieren aufrecht erhalten werden, und in den nächsten Tagen erwartet man in Kirkenes die erste Schiffsladung — bestehend aus 2000 Ballen Baumwolle —, die auf diesem Wege über Finnland nach Rußland gehen soll. Was den Hafen von Archangelsk betrifft, so sind für den kommenden Sommer abermals Erweiterungen beabsichtigt. Für diesen Zweck schlägt das russische Handelsministerium wieder 15 Millionen Rubel vor, und da Archangelsk trotz seiner Mängel, die ihm anhaften, weil der Winterverkehr äußerst begrenzt ist, gegenwärtig noch immer der wichtigste Verkehrsweg für Rußland ist, dürfte der Vorschlag vom Ministerrat angenommen werden. Denn selbst, wenn die Murmanbahn auf der Kolahalbinsel im Laufe des kommenden Sommers fertiggestellt werden sollte, wird die Herstellung der noch fehlenden Strecke vom Weißen Meer zum Onegasee und damit der Anschluß nach Petersburg, wie schon von anderer Seite an dieser Stelle ausgeführt wurde, noch mehrere Jahre erfordern. M.

— **Russische Eisenbahnzustände.** Die Petersburger „Birschewija Wjedomosti" berichtete am 25. v. M.: Der neue russische Verkehrsminister Trepow beantragte beim Ministerrat, daß zukünftig alle gegen Eisenbahnbeamte wegen Bestechlichkeit und Untreue erhobenen Anklagen dem Kriegsgericht überwiesen würden.

— **Der Einfluß des Krieges auf den Bau von Eisenbahnen in Rußland.** In dem erläuternden Bericht zum Entwurfe des Reichshaushaltsetats für das Jahr 1916 äußert sich der Finanzminister, wie der „Bote der Verkehrsanstalten" ausführt, über den Einfluß, den der Krieg auf das wirtschaftliche Leben des Landes ausübt. Insonderheit faßt der Minister die Bautätigkeit der Eisenbahnen folgendermaßen zusammen:

Für Rechnung des Reiches waren im September 1915 im Bau 5296 Werst (= 5651 km), ferner 454 Werst (= 484 km) zur Bauausführung genehmigt und endlich waren 2718 Werst (= 2900 km) zum Bau in Aussicht genommen. Hieraus ergibt sich, daß für das neu zu bauende Eisenbahnnetz überhaupt 8486 Werst (= 9054 km) geplant sind, die einen Kostenaufwand von 1076 Millionen Rubel erfordern werden.

Für Rechnung der Privatbahnen sind zum Bau 1272 Werst (= 1357 km) mit einem Kostenaufwande von 103,3 Millionen Rubel genehmigt. Ferner hat die Kommission zur Durchsicht neuer Eisenbahnpläne von den eingegangenen Plänen 6437 Werst (= 6868 km) mit einem Kostenaufwande von 562,5 Millionen Rubel begutachtet und zur Bauausführung in Vorschlag gebracht. Endlich liegen aber noch nicht geprüfte Projekte über 7996 Werst (= 8532 km), die einen Kapitalaufwand von 660 Millionen Rubel beanspruchen, vor.

Der Finanzminister bemerkt hierzu: „Der Krieg und alles, was mit ihm im Gefolge als Erschwernis für die ruhige Entwicklung des Landes auftritt, wozu namentlich auch die Schwierigkeit gehört, das Privatvermögen für den Eisenbahnbau flüssig zu machen, versetzt die Bautätigkeit, wie sehr sie im Interesse des Landes zu wünschen wäre, in eine außerordentlich schwierige und unsichere Lage die sich namentlich auch bald nach dem Kriege besonders fühlbar machen wird." Der Finanzminister schließt seine Betrachtung mit einem schweren Seufzer: „Es ist im gegenwärtigen Augenblick kaum möglich, zu übersehen, welche von den vielen in Aussicht genommenen Bahnbauten und namentlich wann sie in Angriff genommen werden können."

In derselben Nummer des „Boten der Verkehrsanstalten" wird gleichzeitig bekanntgegeben, daß bis zum 1. Januar 1917 die nachfolgenden Bauten zurückgestellt sind: 1. der Bau der Linie Werchne-Udinsk-Kjächta; 2. das Verwaltungsgebäude für die Amur- und Ussuribahnen in Chabarowsk; 3. eine Anzahl Umbauten von Zufuhrbahnen zur Amurbahn; 4. der Bau der Bahnen Bui-Danilow und Filino-Kostroma.

Das ist wohl so zu verstehen, daß der Bau, der bereits für jetzt zur Ausführung bestimmt und vorbereitet war, wegen der schwierigen Geldverhältnisse unterbrochen werden muß. Denn wegen der voraufgeführten, nicht besonders wichtigen Bauten wird der Finanzminister doch wohl kaum so verzagt in die Zukunft blicken. Wichtigere Dinge werden gewiß bestimmend gewesen sein, die die Sorgen hervorrufen. Wenn man sich die Kriegslage und die wirtschaftliche Lage Rußlands vergegenwärtigt, so begreift man unschwer, wie wenig beneidenswert es ist, jetzt russischer Finanzminister zu sein. m.

— **Eine Eisenbahn-Auskunftsstelle in Rußland.** Das Ministerium der Verkehrsanstalten hatte Vertreter der übrigen Ministerien und außerdem Vertreter von Handel und Industrie zu einer Beratung eingeladen, um festzustellen, ob der Plan der Einrichtung einer Zentral-Eisenbahn-Auskunftsstelle den Wün-

schen und Bedürfnissen von Handel und Industrie entsprechen würde. Bei der Besprechung stellt der Vertreter der Börsenkaufmannschaft fest, daß die von ihm vertretenen Verkehrstreibenden das Bedürfnis nach Begründung einer solchen Auskunftsstelle nicht anerkennen können. Die Börsenkaufmannschaft halte im Interesse der Warenempfänger es nur für sehr wünschenswert, über alle neuen Bestimmungen betr. den Versand und Empfang der Güter rechtzeitig und ausgiebig unterrichtet zu werden. Diese Erklärung gab Anlaß, zunächst den Plan der Gründung einer Auskunftsstelle fallen zu lassen. Um aber einem von derselben Seite geäußerten Wunsche entgegen zu kommen, wurde bestimmt, daß die Stationen über eingetroffene Güter möglichst rechtzeitig auf Anfrage Auskunft erteilen sollen. Die Vertreter des Ministeriums der Verkehrsanstalten gingen auf diesen Wunsch nicht nur ein, sondern es wurde sogar festgesetzt, daß, falls die Empfänger von erwarteten Gütern die Station vorher benachrichtigen, diese rechtzeitig über den Eingang Nachricht erhalten sollen. Es ist das ein zweifelloser Fortschritt, denn bisher wurden nur die Nummern der Frachtbriefe im Vorflur der Güterkasse ausgehängt. Die Empfänger mußten dann suchen, ob die von ihnen erwartete Sendung eingegangen ist oder nicht. Nach dem jetzt angenommenen Vorschlage wird aber endlich, so muß man die Anordnung wenigstens verstehen, eine teilweise „Avisierung", wie sie bei den Bahnen Mitteleuropas immer bestanden hat, eingeführt werden. Allerdings nur für diejenigen Empfänger, die bei der Station die Erklärung abgegeben haben, daß sie Gut erwarten. Aber auch mit dieser Einschränkung bedeutet die Anordnung einen Fortschritt. Nicht erkennbar ist allerdings, ob nur Petersburg durch die Einführung der Anzeigenpflicht bevorzugt werden soll, oder ob es sich um eine allgemeine Neuordnung handelt. m.

— **Wagenmangel in Rußland.** Aus London wird Berliner Blättern gemeldet: Aus Petersburger Berichten englischer Blätter geht hervor, daß eine Hauptschwierigkeit der russischen Armee, neben dem jetzt behobenen Munitionsmangel, der Mangel an Eisenbahnwagen und anderen modernen Transportmitteln ist. Es leidet aber nicht nur die Kriegführung darunter, sondern auch die Ernährung der Zivilbevölkerung; denn es ist unmöglich, den anhaltenden Strom von Truppen und Kriegsmaterial an die Front, mit Verwundetentransporten nach dem Innern und die Zufuhr von Nahrungsmitteln aus dem Innern nach verschiedenen Gebieten im Gange zu halten. Die Engländer haben bereits einige Fachmänner mit dem Studium dieser Schwierigkeiten betraut, diese haben verschiedene gute Ratschläge erteilt, wodurch die Schwierigkeiten etwas vermindert wurden, aber ganz ließen sie sich nicht beheben, da es nach Ansicht der Engländer unmöglich sei, die noch nötigen Eisenbahnlinien rasch genug zu bauen und in genügender Menge die für breitspurige Bahnen passenden Wagen zu beschaffen.

Fremde Erdteile.

— **Kongo-Eisenbahn.** Der Geschäftsbericht dieser Gesellschaft für das Jahr 1914/15 bemerkt, daß die Rechnungsablage für das Vorjahr nur auf Grund lückenhafter Angaben stattfinden konnte. Wie nachträglich ermittelt wurde, gehen die Einnahmen um 24 136 Fr. über die mutmaßliche Schätzung hinaus, während die Ausgaben, statt der in Rechnung gebrachten 6 007 995 Fr. nur 5 837 717 Fr. betragen. Der rechnungsmäßige Mehrertrag kommt der darauffolgenden Bilanz zugute. Eine regelrechte Bilanz konnte auch für das am 30. Juni abgelaufene Geschäftsjahr 1914/15 nicht aufgestellt werden, weil die Verbindungen mit der Kolonie unterbrochen sind. Das ungefähre Ergebnis weist Einnahmen im Betrage von 4 680 000 Fr. und Ausgaben im Betrage von 3 600 000 Fr. auf, woraus sich ein Reingewinn von etwa 1 070 000 Fr. ergibt. Die Ermäßigung der Ausgaben ist auf den Rückgang der Frachten sowie auf Ersparnisse zurückzuführen. Seit Oktober 1914, wo der Betrieb seinen Tiefstand erreichte, hat sich die Lage fortschreitend gebessert.

— **Lokomotivbestellungen in den Vereinigten Staaten von Amerika.** Bei den Lokomotivfabriken in den Vereinigten Staaten von Amerika wurden im Kalenderjahr 1915 1573 neue Lokomotiven bestellt; das sind 308 Lokomotiven mehr als im Jahre 1914, welches Jahr im Lokomotivbau einen noch nie dagewesenen Tiefstand aufwies. Die zunehmende Besserung in den Marktverhältnissen zeigt sich, abgesehen von der Steigerung der Gesamtzahl gegen das Vorjahr, auch darin, daß die Hälfte der neuen Lokomotivbestellungen in die Zeit nach dem 1. Oktober 1915 fällt. Von den verschiedenen, in Amerika üblichen Lokomotivgattungen entfielen die meisten Bestellungen auf die Bauart Mikado (562), die nächstgrößte Zahl der Bestellung fiel der Bauart Mallet mit 120 Stück zu. Sehr in Aufnahme kommt die Bauart Santa Fé, von der 75 Stück bestellt wurden. Die Zahl der elektrischen Lokomotiven wuchs um 10. Von der Gesamtzahl der bestellten Lokomotiven waren 1174 für Heißdampf bestimmt. Die Malletlokomotiven sind die einzigen mit Verbundwirkung.

Außer den neu gebauten Lokomotiven wurden etwa doppelt so viele ältere Lokomotiven zur Erhöhung ihrer Leistungsfähigkeit umgebaut. Drei Lokomotiven wurden mit Einrichtungen zur Verfeuerung gemahlenen Brennstoffes versehen. Lokomotiven mit selbsttätiger Rostbeschickung sind zurzeit etwa 1300 täglich im Dienst. Eine große Zahl Lokomotiven wurde mit Einrichtungen zur Ölfeuerung versehen.

Hervorzuheben ist das Bestreben, das Gewicht des Laufwerkes dadurch zu verringern, daß dafür Spezialstahle größerer Festigkeit verwendet werden. Die hierdurch erzielte Gewichtsersparnis wird in der Regel zur Erhöhung der Heizfläche ausgenutzt. Bemerkenswert ist die Zunahme der Zahl der Lokomotiven mit 5 gekuppelten Achsen. Diese Lokomotiven werden selbst für Gleisbögen von 85 m Halbmesser durchweg mit Flanschenrädern ausgeführt mit verschiebbarer Vorderachse und Kugelgelenken in den Kuppelstangen. Es ist jetzt beabsichtigt, eine Lokomotive mit 6 gekuppelten Achsen zu bauen, bei der die beiden äußeren Achsen verschiebbar sind, um auf diese Weise mit einem einzigen Zylinderpaar Zugkräfte von 45 t zu entwickeln.

Die größte, im Jahre 1915 bestellte Lokomotive der Bauart Mallet hat eine Zugkraft von 41 t.

— **Ein neues Signalsystem.** Mit der Einführung des elektrischen Betriebes auf der viergleisigen Strecke Philadelphia-Paoli der Pennsylvania-Eisenbahn ist zugleich ein neues, eigenartiges Signalsystem eingeführt worden. Man hat dabei den Signalarm abgeschafft und regelt den Zugverkehr bei Tag und Nacht durch dieselben Anordnungen von Lichtern. Diese übermitteln die Signalbefehle aber nicht durch ihre Farbe an den Triebwagenführer, sondern bilden sozusagen ein Formsignal. Es sind nämlich mehrere Gruppen von Lichtern vorhanden und deren verschiedene Zusammenstellung ergibt die Signalbilder, von denen vier vorgesehen sind. Zwei wagerechte Reihen übereinander von je vier Lichtern gebieten Halt!, weil die nächste Blockstrecke besetzt ist. Eine wagerechte Lichterreihe mit einer schräg nach oben rechts geneigten zweiten Lichterreihe darüber bedeutet Vorsicht!, da nur die nächste, nicht aber die übernächste Blockstrecke frei ist. Sind zwei Blockstrecken voraus unbesetzt, so besteht das Signalbild Vorsicht! aus der schon erwähnten Schrägreihe, unter ihr erscheinen aber jetzt vier Lichter in senkrechter Reihe. Sind endlich drei oder mehr Blockstrecken vor dem herannahenden Zuge frei, so wird das Signal Freie Fahrt! gegeben, indem über einer wagerechten eine senkrechte Reihe von Lichtern, immer wieder zu vier in einer Reihe, gezeigt wird. Hinter den Signalen ist ein dunkler Hintergrund angebracht, und bei Tag wird eine größere Lichtstärke angewendet als bei Nacht. Infolge dieser Maßnahmen haben sich bis jetzt seit der Eröffnung des Betriebes im vergangenen September noch keine Anstände ergeben. Die Lichter sind auf etwa 3600 m Entfernung sichtbar. Sie sind auf Signalbrücken in je etwas über 1 km Entfernung angebracht. Der Wechsel in der Anordnung der Lichter wird durch den Zug selbsttätig bewirkt. Vorsignale sind nicht vorhanden, da ja, wie aus der gegebenen Beschreibung der Signalbilder hervorgeht, jedes Signal bei Vorsicht! und Freier Fahrt! zugleich die Stellung des folgenden Signales anzeigt, also als Vorsignal dient. Der Befehl zum Halten wird also mindestens auf eine Entfernung von zwei Blockstrecken vorbereitet. Als besonderer Vorteil des neuen Systems wird das Fehlen aller beweglichen Teile am Signal selbst und damit die Beseitigung der Quelle vieler Störungen hervorgehoben. Die weitere Aufstellung derartiger Signale ist in Aussicht genommen.

Allgemeines.

— **Eine k. u. k. Schiffbautechnische Versuchsanstalt in Nußdorf bei Wien.** Demnächst wird die von dem gleichnamigen Vereine begründete Anstalt dem Betriebe übergeben werden, und zwar unter der Obhut des mit der Vertretung des Kaisers betrauten Admirals Erzherzog Karl Stephan. Die Schiffbautechnische Versuchsanstalt ist die erste Anstalt dieser Art in Österreich-Ungarn. Die Monarchie entbehrte bisher dieser Einrichtung, die zuerst in England unter dem Einflusse des Ingenieurs Froude schon vor mehreren Jahrzehnten entstand. Dort hat jede große Werft eine solche Modellschleppstation, in der die zu erbauenden Schiffe in kleinem Maßstabe in einen Wasserbehälter geschleppt werden. Durch sehr genaue Meßinstrumente werden die bei Bewegung des Modells bei veränderten Geschwindigkeiten entstehenden hydrodynamischen Verhältnisse, Reibung usw. ermittelt und sohin für die Änderung der Form des

Schiffskörpers Anhaltspunkte gegeben. Solche Anstalten sind bald auch mehrfach in Deutschland von Werften und vom Staate errichtet worden, und fast alle Länder, die bei einer entwickelten Meeresküste einen erheblichen Schiffbau besitzen, benützen diesen modernen Behelf eines zweckmäßigen Schiffbauwesens, so Rußland, Frankreich, Italien, Spanien, Japan, die Vereinigten Staaten von Nordamerika usw. Die österreichischen und ungarischen Werften waren gezwungen, die von ihnen zu erbauenden Kriegs- und Handelsschiffe im Auslande Messungen zu unterwerfen, so in England, Bremerhaven und auch im italienischen Kriegshafen Spezia. Dies war mißlich, unwirtschaftlich und für einen Großstaat unangemessen. Durch einen Antrag des Herrenhausmitgliedes Exner in der österreichischen Delegation wurde die Begründung einer solchen Anstalt für Österreich-Ungarn angeregt. Nach wiederholten Anträgen und langwierigen Verhandlungen gelangte man zur Einstellung eines Beihilfebetrags in den Marineetat von 100 000 K. Durch die Gründung eines Vereines, der die Interessenten vereinigt, und durch die Heranziehung der zuständigen Zentralstellen (Marinesektion des Kriegsministeriums und Arbeitsministeriums), die die Angelegenheit in jeder Weise förderten, erlangte man die nötigen Mittel zum Bau, der mit rund 500 000 K. veranschlagt war. Knapp vor Kriegsausbruch stand man vor Vollendung des Baues, der am linken Donaukanalufer nächst Nußdorf (Brigittenauerlände) gelegen ist. Durch die besondere Fürsorge der österreichischen Kriegsmarine und das Entgegenkommen der kaiserlichen deutschen Obersten Marineleitung wurden alle Schwierigkeiten überwunden. Die Anstalt ist der Hauptsache nach vollendet und kann dem Betriebe übergeben werden. Die Einrichtung der Anstalt, die jene ihrer Vorbilder in mannigfacher Beziehung überragt, stellt eine großartige technische Leistung dar.

Bücherschau.

— **Enzyklopädie des Eisenbahnwesens**, herausgegeben von Dr. Freiherrn v. Röll, Sektionschef im k. k. Österreichischen Eisenbahnministerium a. D. Zweite vollständig neubearbeitete Auflage. Siebenter Band. Kronenbreite — Personentarife. Urban & Schwarzenberg. Berlin und Wien 1915. Preis 16 ℳ oder 18,50 K.

Zwischen dem Erscheinen des sechsten und siebenten Bandes dieses großangelegten Werkes liegt ein längerer Zeitraum. Der in alle Verhältnisse, namentlich auch die der Arbeitskräfte, einschneidende Weltkrieg trägt die Schuld. Er ist es auch, der die uns verfeindeten Völkern angehörenden Mitarbeiter, selbst wenn sie schon in den vorhergehenden Bänden Beiträge geliefert haben, hat verschwinden lassen. So begreiflich es ist, daß das vaterländische Empfinden dazu drängt, Angehörigen der feindlichen Staaten den Ehrenplatz im Verzeichnis der Mitarbeiter zu versagen, so dürfte hier eine Grenze doch durch die Frage gezogen sein, ob der Betreffende schon Beiträge geliefert hat, oder nicht, denn die Tatsache der erfolgten Mitarbeit läßt sich durch Streichung des Namens nicht aus der Welt schaffen. Auch ist das Verzeichnis der Mitarbeiter ein allgemeines und nicht auf den einzelnen Band beschränkt. Dagegen wird es allgemeinen Beifall finden, wenn Angehörige feindlicher Staaten von fernerer Mitarbeit ausgeschlossen werden.

Durch diese Streichung ist das Mitarbeiterverzeichnis um dreizehn Teilnehmer vermindert. Hierzu kommen noch vier ausgeschiedene und sechs verstorbene Mitarbeiter, von denen wir die Herren Sektionschef Liharczik und Min.-Rat Dr. Pollack vom k. k. Eisenbahnministerium in Wien, Prof. Dr.-Ing. Werner von der technischen Hochschule Berlin und den verdienstvollen Schweizer Placid Weißenbach, zuletzt Präsident der Generaldirektion der schweizerischen Bundesbahnen, namhaft machen. Diesem Abgang steht ein Zugang von neun Mitarbeitern gegenüber, unter denen wir den Direktor der Lübeck-Büchener Eisenbahn von Alvensleben, den Oldenburgischen Eisenbahndirektionspräsidenten, jetzigen Finanzminister Graepel, den Oberstaatsbahnrat Dr. Pollaczek und den Generalsekretär der Orientalischen Eisenbahnen Weiß, beide in Wien, hervorheben.

Auch der siebente Band ist reich an gediegenen Beiträgen, wobei uns wieder die Herren Exz. von der Leyen, Dolezalek, Hoogen, Breusing, Dietler, Grünthal mit zahlreichen größeren und kleineren Aufsätzen begegnen. Ersterer zeigt sich nicht nur wieder als Kenner außereuropäischer, besonders amerikanischer Eisenbahnverhältnisse — man lese die Stichworte Lease, Long and short haul Clouse, Northern Securities Company, Northern Pacific Eisenbahn, Pennsylvania Eisenbahn — sondern auch als Kenner von Eisenbahnfragen allgemeiner, z. B. Lokalbahnen, und geschichtlicher Art, z. B. Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn. Auch Lebensbeschreibungen rühren von ihm her, so die des amerikanischen Finanzmannes und Stahltrustförderers John Pierpont Morgan und Albert von Maybachs, des hervorragenden preußischen Eisenbahnministers und energischen Begründers des so segensreich wirkenden preußischen Staatsbahnsystems. Dolezalek hat wieder viele Bergbahnen und Tunnel beschrieben, wir nennen nur den Lötschberg-, Mont-Cenis-, Mersey- und Otiratunnel, die Lana-Vigiljoch-Seilschwebebahn, die Murgtalbahn, die Lötschberg-, Mont-Cenis- und die Mariazeller Bahn, alles nur Stichproben. Dietler dagegen bearbeitete die Bergbahnen seiner schweizerischen Heimat, wir heben die Montreux-Berner-Oberland- und die Montreux-Glionbahn hervor. Breusings Gebiet sind Betriebsfragen, wir nennen die Stichworte Massenverkehr, Landfahrten, Lokomotivzüge, Luxuszüge, Nachtdienst, während Hoogen das Signalwesen beherrscht und demgemäß die einschlagenden Stichworte bearbeitet hat. Von Grünthal heben wir hervor, daß er eine Reihe englischer Eisenbahnen bearbeitete: London und Northwestern, London und Southwestern usw., daneben Verkehrsfragen wie Lagergeld, dessen Bearbeitung auch die Bestimmungen vieler fremdländischer Bahnen bringt, und Milchbeförderung. Sehr bedeutende Beiträge bringt der zur Besprechung stehende Band von Professor Oder, wodurch aufs neue das lebhafte Bedauern über den frühen Heimgang dieses trefflichen Mannes wachgerufen wird. Außer einigen kleineren Arbeiten, wie Laderampen (mit Zeichnungen) ist vor allem die treffliche und lehrreiche Besprechung des Oberbaues zu erwähnen, auch durch Bilder erläutert, bei der wir nur ein Gedenkwort an Moritz Hilf, den Vertreter des Langschwellenoberbaues vermissen, auch wenn dieser Oberbau heute als überwunden gilt. Den Oberbau der Straßenbahnen bearbeitete mit vielfacher bildlicher Erläuterung Stadtbauingenieur Klose-Berlin. An den Oberbau schließt sich als zweites Erfordernis der Lokomotivbau an. Das Stichwort Lokomotive bearbeitete mit reichem Bilderschmuck fast lehrbuchartig Metzeltin, das Wort Lokomotivfahrdienst der leider verstorbene Oberingenieur Melnitzky-Wien, über Lokomotivkessel schrieb Wehrenpfennig mit Beigabe vieler Zeichnungen, über Lokomotivschuppen sehr sachkundig Cauer, der u. a. auch Personenbrücke und leider etwas sehr knapp Personenbahnhof besprochen hat. Nicht vergessen sein soll der warme Nachruf, den er Oder gewidmet hat, dessen Nachfolger er in der Bearbeitung mancher Stichworte geworden ist. Steinbiß bringt mit großer Sachkenntnis das Stichwort Kuppelungen. Besondere Erwähnung verdienen aus dem großen Stoffreichtum ferner die trefflichen Beiträge Kemmanns über die Liverpooler, Londoner, Neuyorker und Pariser Schnellbahnen, die, durch reichen Bilderschmuck unterstützt, ein anschauliches Bild von der Großartigkeit der Eisenbahnverkehrsverhältnisse der genannten Städte liefern. Die bedeutendsten dieser Anlagen sind die Neuyorker Schnellbahnen, was durch die einzigartige Lage dieser Stadt auf Inseln zwischen Riesenströmen bedingt ist. Von weiteren Bahnbeschreibungen erwähnen wir Nieboers Aufsätze über Niederländische Eisenbahnen und diejenigen über eine Reihe russischer Eisenbahnen von Mertens, dem bewährten Sachkenner auf diesem Gebiete, dem auch die Vereinszeitung in dieser Kriegszeit höchst schätzenswerte Beiträge über russisches Eisenbahnwesen und -unwesen verdankt. Oldenburgische und Mecklenburg-Schwerinische Eisenbahnen behandelten deren frühere Leiter Graepel und Ehlers, die Aufsätze: Orientalische Eisenbahnen von Weiß und Orientbahnen ungenannten Verfassers, bieten gerade für die Gegenwart Wissens- und Lesenswertes.

Von Baltzer rühren verschiedene Beiträge über Eisenbahnen überseeischer Länder, Marokko, Madagaskar usw. her, und Generaldirektor Platou lieferte den Aufsatz über die ihm unterstehenden norwegischen Eisenbahnen. Einen trefflichen, von großer Sachkunde zeugenden, dabei in gedrängter Kürze vieles bietenden Beitrag über österreichische Eisenbahnen liefert Freiherr v. Röll, der auch das Stichwort Kronprinz-Rudolfbahn bearbeitete, ebenso die Stichworte Materialverwaltung und Mitbetrieb, in Österreich Péagebetrieb genannt wegen des „Weggeldes", das der Mitbenutzer zahlen muß. Hoffentlich läßt der Weltkrieg dieses halb französische Wortgebilde verschwinden. Die Auswahl der besprochenen Stichwörter über Eisenbahnen schließen wir ab mit Egers Österreichische Südbahn, der fortgesetzt „sanierungsbedürftigen" größten noch in Österreich bestehenden Privatbahn, deren Hauptgläubiger leider französische Geldmänner sind. Das Sanierungsübereinkommen ist übrigens inzwischen zustande gekommen, und wird nach dem Frieden zweifellos in Kraft treten.

Zum Schlusse verweisen wir noch auf Finks dem Telegraphenwesen entnommene Stichworte, auf Wernekkes gerade in der Jetztzeit lehrreiche Beiträge über Militäreisenbahnwesen, ergänzt durch Matibels Stichwort „Militärpflicht", auf Hoffs äußerst sachkundige Bearbeitung des Stichworts Lohnwesen und auf Renauds Schlußaufsatz „Personentarife", der alle europäi-

schen Staaten, sowie die Vereinigten Staaten von Nordamerika umfaßt.

Auch diesmal fehlt es nicht an vielen guten Beiträgen solcher Mitarbeiter, die ihre Namen nicht genannt haben, von Lebensabrissen erwähnen wir noch diejenigen von Friedrich List, dessen Name mit den Anfängen des deutschen Eisenbahnwesens unzertrennlich ist und von Negrelli, dem hervorragenden österreichischen Eisenbahntechniker, beide von ungenannten Verfassern.

Aus dem Vorstehenden dürfte erhellen, daß auch der siebente Band der Enzyklopädie sich seinen Vorgängern würdig zur Seite stellt. Möchte der tobende Weltkrieg die Fertigstellung des Werkes nicht aufhalten! R. F.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Nachruf.

Am 29. Januar d. Js. verschied in Gießen nach vollendetem 63. Lebensjahre der

Königliche Geheime Baurat

Herr **Waldemar Schilling**

Inhaber des Roten Adlerordens 4. Klasse.

Der Verstorbene war seit dem 1. April 1902 bis zu seinem Übertritt in den Ruhestand am 1. Oktober 1912 Vorstand des Königlichen Eisenbahnbetriebsamts Neustettin. Wir werden dem heimgegangenen, pflichttreuen, allezeit von uns hochgeschätzten derzeitigen Mitarbeiter ein ehrendes Andenken bewahren.

Danzig, den 2. Februar 1916. (195)

Der Präsident
und die höheren Beamten der Königlichen Eisenbahndirektion.

2. Güterverkehr.

Westdeutsch-Sächsischer Verkehr.

Am 7. Februar 1916 treten für beschleunigtes Eilstückgut von Hamburg Hgbf. und Wandsbek nach Bodenbach und Tetschen über Leipzig besondere Frachtsätze in Kraft. Gleichzeitig treten einige Tarifergänzungen ein. Näheres ist aus dem Tarif- und Verkehrsanzeiger der preuß-hess. Staatseisenbahnen und aus unserm Verkehrsanzeiger zu ersehen.

Dresden, am 3. Februar 1916. (193)
Kgl. Gen.-Dir. d. Sächs. Staatseisenb., namens der beteil. Verwaltgn.

Allgemeine Tarifvorschriften nebst Güterklassifikation der schweiz. Eisenbahnen.

Mit Gültigkeit vom 10. Februar 1916 an wird die Unterabteilung 2 der Ordnungsnummer W 4 der Güterklassifikation, sowie das alphabetische Verzeichnis im Anhang II durch Aufnahme von „Korksteinkitt“ ergänzt.

Karlsruhe, 3. Februar 1916. (192)
Gr. Generaldirektion der Staatseisenbahnen.

Ausnahmetarif für Roggen, Weizen, Kartoffeln, Kartoffelstärkemehl usw. — Tfv. Nr. 21.

Mit Gültigkeit vom 14. Februar 1916 erscheint eine Neuausgabe des Tarifs, in der die bisher im Verfügungswege eingeführten Änderungen und Ergänzungen enthalten sind. Die durch Bekanntmachung vom 31. Januar 1916 verlängerte Geltungsdauer der Tarifmaßnahme für frische Kartoffeln (Übertragung des Frachtsatzes für 750 km auf die weiteren Entfernungen) bleibt bis zum 19. Februar 1916 (einschließlich) nebenher bestehen. — Abdrücke des Tarifs sind zum Preise von 5 ₰ für das Stück durch die Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbureau hier, Bahnhof Alexanderplatz zu beziehen. (196)

Berlin, den 4. Februar 1916.
Königliche Eisenbahndirektion.

Ausnahmetarif 2 III v für frische Futterkräuter usw.

Vom 10. Februar 1916 gilt der Ausnahmetarif auf den Strecken der preußisch-hessischen und oldenburgischen Staatseisenbahnen für Heidekraut auch getrocknet und gemahlen, einschließlich der Stengel, diese auch verhäckselt und gemahlen allgemein. Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbureau, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 5. Februar 1916. (200)
Königliche Eisenbahndirektion.

Ostdeutsch-Bayerischer Güterverkehr. Steinkohlenverkehr von Russisch-Polen nach Deutschland.

Mit Wirksamkeit vom 15. Januar 1916 bis auf Widerruf, längstens für die Dauer des Krieges, werden die im Ostdeutsch-Bayerischen Güterverkehr von Ferdinandgrube geltenden Frachtsätze unter den dort angegebenen Bedingungen auch ab Kattowitz Landesgrenze für Steinkohlen, Steinkohlenasche, Steinkohlenkoks (mit Ausnahme von Gaskoks), Steinkohlenkoksasche und Steinkohlenbriketts von folgenden Gruben und Steinkohlenversandstationen in Russisch-Polen gewährt:

Alma-Grube, Andrej III-Grube, Anton-Grube (Anschluß Dombrowa W. W. E.), Anton-Grube (Anschluß Sombkowize), Bendzin, Fanny (Graf Renard)-Grube (Anschluß Bendzin), Grodsjez-Grube, Johannes-Grube, Ludmilla-Grube, Milewizy-Grube, Nikolai-Grube, Saturn-Grube, Sombkowice, Sosnowice W. W. E. Tscheljas-Grube.

Die Güterabfertigungen haben die Sendungen in den Versand- und Empfangsbüchern als „Steinkohlenverkehr von Russisch-Polen nach Deutschland“ im Norddeutsch-Bayerischen Güterverkehr, Kontrollbezirk Breslau, besonders nachzuweisen.

München, den 4. Februar 1916. (200)
Tarifamt der K. B. Staatseisenbahnen rechts des Rheins.

Tfv. 1297. Oberschlesisch-rumänischer Kohlenverkehr,
gültig vom 1. September 1913.
Tfv. 1273. Oberschlesisch-ungarischer Kohlenverkehr,
Heft II, gültig vom 4. März 1912.

Die aus Anlaß der Sperrung der Übergänge Jtzkany und Vârciorova erlassenen Bekanntmachungen in den obengenannten Verkehren werden, da der Übergang Vârciorova inzwischen wieder eröffnet ist, mit sofortiger Gültigkeit aufgehoben und durch nachstehende Bekanntmachung ersetzt.

A. Für die Dauer der Sperrung des Überganges Jtzkany werden auf Grund der im oberschlesisch-rumänischen Kohlenverkehr bestehenden direkten Frachtsätze Kohlen- und Kokssendungen nach den Stationen

a) Târgul-Ocna über Annaberg-Oderberg-Zsolna-Érsekújvár-Nagyvárad-Palanca,
b) Bucuresti-Filaret, Bucuresti-Intrepozite, Bucuresti-Nord, Buzau, Calarasi, Câmpina, Câmpinita, Chitila, Comarnic, Dealul-Spirei, Giurgiu, Jilava, Lehliu, Mizil, Mogosoaia, Obor, Ploiesti und Sinaia über Annaberg-Oderberg-Zsolna-Érsekújvár-Arad-Predeal,
c) Dragasani und Râmnicul-Vâlcea über Annaberg-Oderberg-Zsolna-Arad-Verestorony-Râul-Vadului und
d) Câmpulung, Caracal, Corabia, Craiova, Filiasi, Gaesti, Pitesti, Rosiori, Slatina, Târgoviste, Târgul-Jiu, Titu, Turnul-Magurele und Turnul-Severin über Annaberg-Oderberg - Zsolna - Galanta - Vârciorova

befördert unter der Bedingung, daß diese Wege offen sind.

B. Die im oberschlesisch-rumänischen Kohlenverkehr aufgeführten direkten Frachtsätze nach den übrigen Stationen (Agiud, Bacau, Bârlad, Botosani, Braila, Braila doc/port, Dângeni, Dolhasca, Dorohoi, Falticeni, Faurei, Fetesti, Focsani, Galati, Galati doc/port, Ghidigeni, Jasi, Jasi-Intrepozite, Marasesti, Pascani, Piatra Neamt, Râmnicul-Sarat, Roman, Sascut, Târgul-Frumos, Tecuci und Vaslui) gelangen für die Dauer der Sperrung des Überganges Jtzkany nicht zur Anwendung.

C. Für die Abfertigung von Kohlen- und Kokssendungen nach

a) den unter B genannten Stationen,
b) nach den in den oberschlesisch-rumänischen Kohlenverkehr nicht

aufgenommenen Empfangsstationen der rumänischen Eisenbahnen,

c) den unter A genannten Stationen bei etwaiger Sperrung der für diese Stationen in Betracht kommenden Leitungswege

gelten im Rahmen des oberschlesisch-ungarischen Kohlenverkehrs Heft II bis auf Widerruf, längstens jedoch bis zum 1. Februar 1917 für Gyimes Landesgrenze Übergang, Predeal Übergang und Verestorony Landesgrenze Übergang besonders ermäßigte Frachtsätze und zwar unter nachstehenden Anwendungsbedingungen:

1. Die Sendungen müssen mit direkten, nach rumänischen Stationen lautenden Frachtbriefen aufgegeben und nach Rumänien ausgeführt werden.
2. In den Frachtbriefen ist die Umbehandlungsstation (Gyimes Landesgrenze Übergang bzw. Predeal Übergang bzw. Verestorony Landesgrenze Übergang) vorzuschreiben.
3. Die Weiterbeförderung ab den zu 2 genannten Umbehandlungsstationen erfolgt zu den im Lokaltarif der rumänischen Eisenbahnen vorgesehenen Frachtsätzen.

D. Die zu C genannten Frachtsätze für Gyimes Landesgrenze Übergang, Predeal Übergang und Verestorony Landesgrenze Übergang aufgeführten Frachtsätze gelten auch für nach Gyimes loko, Predeal loko und Verestorony loko aufgegebene Kohlen- und Kokssendungen, jedoch nur in dem Falle, wenn diese Sendungen zu Betriebszwecken der rumänischen Eisenbahnen bestimmt und an eine Dienststelle der rumänischen Eisenbahnen adressiert sind.

E. Für Sendungen, die nach vorstehendem über Verestorony zu leiten oder in Verestorony Landesgrenze Übergang umzubehandeln sind, werden nur Wagen mit einer Bruttobelastung von höchstens 24 Tonnen angenommen.

Kattowitz, 31. Januar 1916. (197)
Königliche Eisenbahndirektion Kattowitz,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Ost-mitteldeutsch-sächsischer Verkehr, Heft 1 und 2.

Mit Gültigkeit vom 10. Februar 1916 wird die Station Reichenbach (Oberlaus.) als Versandstation in den Ausnahmetarif 5 w und die Station Wolkenburg als Versandstation in die Ausnahmetarife 5 b und 5 w aufgenommen.

Ferner wird die Entfernung Vandsburg-Wurzen von 622 in 470 km abgeändert. Nähere Auskunft erteilen die beteiligten Güterabfertigungen.

Berlin, den 5. Februar 1916. (203)
Königliche Eisenbahndirektion.

Staats- und Privatbahn-Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 10. Februar 1916 werden die Stationen Lübeck, Rostock Gbf., Rostock Hafen, Rostock Hbf., Saßnitz Hafen, Stettin Freibezirk, Stettin Hgbf., Warnemünde und Wismar als Versandstationen bis auf Widerruf, längstens für die Dauer des Krieges, in den Ausnahmetarif 2 t für Torfstreu usw. aufgenommen.

Nähere Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbureau, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 5. Februar 1916. (204)
Königliche Eisenbahndirektion.

Tfv. 1100. Oberschlesischer Staats- und Privatbahn-Kohlenverkehr, Heft 2.

Mit Gültigkeit der Betriebseröffnung des Gleisanschlusses wird die „Annagrube bei Pschow" (Abfertigungsstation Annagrube bei Pschow) einbezogen.

Kattowitz, den 4. Februar 1916. (205)
Königl. Eisenbahndirektion Kattowitz,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Ostdeutsch-Österreichischer Verkehr. Teil II, Heft 1 vom 1. August 1911. Teil II, Heft 2 vom 1. April 1912.

Am 1. März 1916 treten folgende Frachtsätze des Ausnahmetarifs 71 B I Zement unter den in diesem Ausnahmetarif enthaltenen Bedingungen in Kraft:

Nach	Berlin Anh. Gbf.	Frankfurt (Oder)	Halle (Saale)
	Lg		
Von	Für 100 kg in Pfennig		
Mariaschein A. T. E. ..	81	77	76

Breslau, den 5. Februar 1916. (207)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

---

3. Verdingungen.

Öffentliche Ausschreibung von Betriebsmaterialien.

Gruppe A II: 350 000 kg kieferne Meilerholzkohlen.
Gruppe A V: 40 000 Schachteln Streichhölzer,
Gruppe A VI: 8000 kg Bindfaden, 600 kg Plombenschnur, 40 000 m Lampendochte, 1000 kg Hanf, 6000 Kilogramm Plomben, auch Drahtplomben,
Gruppe A VIII: 60 000 Stück Reiserbesen in 2 Losen,
Gruppe A IX: 250 000 Stück Lampenzylinder.

Angebote müssen verschlossen und postfrei mit entsprechender Aufschrift bis zum 7. März d. Js., vormittags 11 Uhr, eingegangen sein. Die Eröffnung der Angebote findet zur genannten Zeit im Zimmer 108 des Geschäftsgebäudes statt.

Zuschlag erfolgt bis 21. März d. Js.

Angebotbogen und Bedingungen liegen in unserem Zentralbureau, Sadowastraße, Zimmer 269, an Wochentagen zur Einsicht aus, können auch von da gegen postfreie Bareinsendung von 50 ₰ für jede Gruppe, ohne Beifügung von Bestellgeld, postpflichtig bezogen werden.

Breslau, im Februar 1916. (206)
Königliche Eisenbahndirektion.

Zur Verdingung des Bedarfs für 1916 an 180 000 Stück Reisigwellen aus Buchen-, Birken- oder Kiefernreisig oder Wellen aus Sägemühlabfällen, ist Termin am 19. Februar 1916, vormittags 11 Uhr anberaumt.

Die Bedingungen usw. können in unserer Kanzlei eingesehen oder von dem Vorstand des Zentralbureaus gegen postgeldfreie Einsendung von 50 ₰ in barem Gelde (nicht Briefmarken) bezogen werden.

Zuschlagsfrist bis 18. März 1916 einschließlich.

Erfurt, den 4. Februar 1916. (201)
Königliche Eisenbahndirektion.

Die Ausführung der Fußböden aus Holzklotzpflaster und Asphaltplatten einschließlich Materiallieferung (etwa 2620 qm Holzklotzpflaster und 3500 qm Asphaltplattenbeläge) für die Lokomotivwerkstätte Paderborn Hbf. soll im ganzen oder geteilt vergeben werden. Bedingungshefte können im Geschäftszimmer, Ludwigstr. 23 eingesehen oder, soweit der Vorrat reicht, gegen vollständig freie Bareinsendung von 0,70 ℳ bezogen werden. Eröffnung der Angebote am 26. Februar 1916, vormittags 11 Uhr, Glashüttenstr. 8. Mit dem Angebot sind zugleich Holz- und Plattenproben einzureichen.

Zuschlagsfrist 4 Wochen.

Paderborn, den 2. Februar 1916. (199)
Baubureau des Königlichen Eisenbahn-Werkstättenamts b.

Verdingung

der Lieferung von Betriebsmaterialien für die Königl. Eisenbahndirektionen in Altona, Erfurt, Hannover, Cassel und Münster i. W. für das Etatsjahr 1916, und zwar: 4000 Stück Aufsatzgläser, 19 300 Stück Einsatzgläser, 15 800 Stück Standgläser, 13 500 Stück Korke mit Glasröhrchen, 60 200 Stück Zinkpole, 35 000 kg Kupfervitriol, 4600 kg Bittersalz, 377 000 Rollen Papierstreifen, 125 Rollen Diagrammpapier.

Eröffnung der Angebote am Dienstag, den 22. Februar 1916, vormittags 11 Uhr.

Verdingungsunterlagen gibt unser Zentralbureau gegen 80 ₰ bar im Zimmer 292 ab. Zuschlagsfrist bis 15. März 1916.

Hannover, den 3. Februar 1916. (198)
Königliche Eisenbahndirektion.

Verdingung von 751 300 kg Kalziumkarbid in 21 Losen für den Bezirk der Preußisch-Hessischen Eisenbahngemeinschaft. Angebote sind portofrei, versiegelt und mit entsprechender Aufschrift versehen bis zum 23. Februar 1916, vormittags 11 Uhr, zu welchem Zeitpunkte auch die Eröffnung der Angebote stattfindet, an unser **Allgemeines Bureau**, Berlin SW 11, Hallesches Ufer Nr. 35/36, einzureichen. Angebotbogen und Bedingungen können bei unserem Allgemeinen Bureau, Zimmer 68, eingesehen, auch von dort gegen post- und bestellgeldfreie Einsendung von 1 ℳ bar (nicht in Briefmarken) bezogen werden. Zuschlagsfrist bis 15. März 1916.

Berlin, 29. Januar 1916. (191)
Königliches Eisenbahn-Zentralamt.

---

4. Verkauf von Altmaterialien.

2344 t abgängige Schienen, Schwellen usw.

sollen öffentlich verkauft werden. Termin dafür ist auf den **15. Februar 1916**, vormittags 11½ Uhr, festgesetzt. Verschlossene und mit entsprechender Aufschrift versehene Angebote sind bis zu diesem Zeitpunkt portofrei an uns einzureichen. Die Verkaufsunterlagen liegen in unserem Bureau I, Zimmer 131, unseres Verwaltungsgebäudes aus und werden gegen Einsendung von 1 ℳ (in bar) abgegeben. Zuschlagsfrist am 29. Februar 1916. (194)

Saarbrücken, im Januar 1916.
Königliche Eisenbahndirektion.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Eisenbahndirektions-Präsident a. D. v. Mühlenfels in Berlin.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins

Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nummer 13. 12. Februar 1916. LVI. Jahrgang.

Inhalt:

Das wahre Bild der Ergebnisse der ungarischen Staatseisenbahnen.
Maßnahmen der bayerischen Verkehrsanstalten aus Anlaß des Krieges.
Zur Elektrisierung der schweizerischen Bundesbahnen.
Nachrichten.
Deutschland: Anrechnung von Militärdienstzeiten und Erhaltung von Anwartschaften in der Invaliden- und Hinterbliebenen-Versicherung. — Beförderung auszutauschender nicht wehrfähiger Zivilgefangener zwischen Deutschland und Frankreich. — Brandenburgische Städtebahn. — Fortfall zweier D-Züge zwischen Stuttgart und Metz. — Eisenbahnansichtskarten. — Fahrpreisermäßigung zum Besuche der Leipziger Mustermesse. — Das Schlußstück des Mittellandkanals.
Österreich: Die mitteleuropäische Fahrplankonferenz in Wien. — Elbe-Umschlagverkehr in Aussig. — Die Schiffahrtsverhältnisse auf der Donau. — Betriebsgesellschaft der Orientalischen Eisenbahnen. — Der Abschluß der Petroleumlieferungen aus Österreich nach Deutschland. — Personalnachrichten.
Ungarn: Die Betriebseinnahmen der Kaschau-Oderberger Eisenbahn. — Brotversorgung der im Eisenbahndienste beschäftigten Kriegsgefangenen.
Übrige europäische Länder: Versuchsbetrieb mit Torfpulver in Schweden. — Eisenbahnunfall bei St. Denis. — Ingenieur Alfred Ilg †. — Einführung elektrischen Betriebes im Vorortverkehr von Manchester. — Felssturz auf der South Eastern und Chatham-Eisenbahn. — Militär-Generaldirektion der Eisenbahnen in Warschau. — Die Wegeverhältnisse im Gouvernement Olonez. — Die russische Bahn zur Murmanküste.
Fremde Erdteile: Suezkanal und Panamakanal ohne Schiffe. — Eisenbahnunglück in Deutsch-Südwestafrika. — Verkehrsstockungen in den Vereinigten Staaten von Amerika. — Der „Empire State Expreß". — Die Eisenbahnbrücke über die Coos Bay. — Die Dampffährenverbindung zwischen Florida und Cuba. — Mexikanische Nationalbahn.
Allgemeines.
Rechtspflege.
Amtliche Bekanntmachungen.

Das wahre Bild der Ergebnisse der ungarischen Staatseisenbahnen.

Über diesen Gegenstand hat der langjährige Berichterstatter dieser Zeitung, Hofrat Wilhelm Maurer, Oberinspektor der ungarischen Staatseisenbahnen i. R., in der Fachzeitschrift des Ung. Ingenieur- und Architekten-Vereins eine eingehende Abhandlung veröffentlicht, deren Gedankengang wir im Nachstehenden mitteilen möchten.

Die Grundlage der Abhandlung stützt sich auf folgende wichtige, zugleich aber nicht leicht zu lösende Frage:

Wie stellen sich die wirklichen Betriebsergebnisse des eigenen Netzes der ungarischen Staatseisenbahnen, wenn die Einnahmen und die Ausgaben von allen jenen Einwirkungen befreit ins Auge gefaßt werden, welche auf die Gestaltung des Überschusses mehr oder minder ungünstig wirken? Kurz gesagt: Was ist der eigentliche wirkliche Ertrag der ungarischen Staatseisenbahnen? und im Zusammenhange damit: Was ist der eigentliche Nutzen, oder auch wie groß ist die Last des ungarischen Staates als Eigentümer?

Nach einer allgemeinen Einleitung, in welcher der Verfasser als Grundsatz ausspricht, daß Staatseisenbahnen außer ihrem volkswirtschaftlichen allgemeinen Nutzen auch einen solchen ziffernmäßigen Ertrag abwerfen sollen, welcher nicht nur das für den Bau und die Betriebsausrüstung aufgebrachte Riesenkapital verzinst, sondern überdies zu den vielseitigen Erfordernissen des Staatshaushaltes mit einem gewissen Reinertragsüberschusse beiträgt, führt er die rechnungsmäßigen Ergebnisse der letzten Jahre an, und zwar so, wie diese in den Jahresberichten der letzten Jahre erscheinen:

I. Nach der Betriebsrechnung insgesamt;

II. Nach Ausscheidung der für die im Betriebe stehenden Lokalbahnen vereinnahmten Beträge, bzw. nach Auslassung der betreffenden Ausgabeposten.

Der Vergleich beider rechnungsmäßigen Nachweisungen zeigt, daß die Einnahmen des II. Ausweises um jene Beträge gekürzt erscheinen, welche die Lokalbahnen als Ersatz der Selbstkosten den ungarischen Staatsbahnen entrichten; diese Ersatzbeträge beziffern sich in den Jahren 1910—1913 auf 27 477 936 bzw. 31 420 525; 33 609 759 und 36 525 873 K., während im Voranschlage für das Jahr 1914/15 die gleiche Einnahme mit 37 500 000 angesetzt ist. Ebenso sind die Ausgaben insgesamt um dieselben Beträge gekürzt nachgewiesen, d. h. bis zur Gesamthöhe der Ersatzbeträge die einzelnen Ausgabetitel entlastet so, daß die Überschüsse in den Ausweisen I. und II. unverändert gleich bleiben.

In den Ersatzbeträgen spielen jedoch die für Wagenmiete gezahlten, durch die ung. Staatsbahnen eingehobenen Summen nicht mit (diese sind zugunsten der belastenden Wagenmieten der Staatsbahnen in den Ausgaben verborgen), welche mit 675 050 bzw. mit 862 975; 955 107 und 928 558 K. (nach dem Voranschlag mit 1 100 000 K.) in Rechnung zu stellen sind.

Den Selbstkostenersatzbeträgen und Wagenmieten entgegen haben aber die ung. Staatsbahnen für den Betrieb der Lokalbahnen wirklich verwendet, und zwar: 49 737 741 bzw. 54 869 987; 59 925 746 und 61 954 836 K. (im Voranschlage für 1914/15 stehen 65 Millionen K. in Aussicht), daher 21 584 755 bzw. 22 586 487; 25 300 880 und 27 500 405 (26,4 Millionen) K. zugezahlt! Die für den Betrieb der verwalteten Lokalbahnen eingehobenen Ersatzbeträge (samt den Wagenmieten) decken somit bloß 43.40 bzw. 41,96, 42,32 und 42,34 (90.62) % der wirklichen Ausgaben des Lokalbahnbetriebes.

Das wahre Bild der Ergebnisse des eigenen Netzes der Staatsbahnen stellt demzufolge eigentlich nachstehende Zusammenstellung dar:

Jahr	Einnahmen K.	Ausgaben K.	Überschuß K.
1910	343 482 406	228 676 563	114 805 843
1911	381 197 897	249 394 399	131 803 498
1912	414 189 876	278 696 591	135 493 285
1913	422 758 230	304 744 117	118 014 113
1914 (Voranschl.). .	458 500 000	304 796 000	153 704 000

Statt der in den Jahresberichten enthaltenen Tabellen II. sollten daher solche stehen, die in ihren Einnahme- und Aus-

gabe-Schlußbeträgen bzw. Überschußbeträgen den in der obigen Zusammenstellung angeführten Ziffern entsprechen.

Wenngleich eine solche Nachweisung bloß vom statistischen Standpunkte aus betrachtet Wert besitzt, so scheint es doch wünschenswert, daß sie anstatt der bisherigen eingeführt werde, denn die jetzt üblichen Ausweise zeigen nicht nur nicht das eigentliche wahre Bild der Ergebnisse des eigenen Netzes, sondern machen alle auf sie bezüglichen statistischen Folgerungen nahezu wertlos. Zur Begründung dieser Ansicht sei bemerkt, daß im Falle der Entlastung der Betriebsberechnungen von den in Frage stehenden Zuschüssen die statistischen Ausgaben-Einheiten des eigenen Netzes in den Jahren 1911—1913, und zwar für 1 Bahnkilometer um 2627,53 bzw. 2947,21 und 3133,74 K., für 1 Zugkillometer aber um 29,8, 31,5 und 33,3 h, und für 1000 Rohtonnenkilometer um 87,3, 91,9 und 95,7 h günstiger sich gestalten. Ein Vergleich der entsprechenden Betriebszahlen zeigt ferner, daß die nach den eigentlichen wirklichen Ergebnissen des Eigennetzes ermittelten gegenüber jenen der nach dem Ausweise II für die Jahre 1910—1913 mit 72,86, 71,35, 73,41 und 78,59 (1914/15 Voranschlag 72,23) % festgesetzten Prozentzahlen um 6,28 bzw. 5,93, 6,12 und 6,51 (5,75) sich bessern.

Um die Betriebsergebnisse frei von nicht dahingehörenden Belastungen ausweisen zu können, wäre auch zu erwägen, ob es nicht geraten sei, die erwähnten Zuzahlungen von den Schultern der Staatsbahnen ganz abzunehmen, indem diese Beträge in die Staatsrechnung als Unterstützung der Lokalbahnen abgesondert eingestellt oder aber so wie die Lasten der Anlage-Anleihen besonders verrechnet werden könnten.

Eine weniger wichtige Entlastung des Staatsbahnbetriebes wäre, wenn die Bezüge derjenigen Angestellten der Staatseisenbahnen, die zur Dienstleistung in das Handelsministerium einberufen sind, zu Lasten dieses Ministeriums übernommen werden möchten. Nach dem Voranschlage für 1914/15 handelt es sich hier um 294 000 K.

Im Verlaufe der Abhandlung erörtert der Verfasser sodann die Frage der Verpflichtung der Staatsbahnen: die Post unentgeltlich bzw. gegen ermäßigte Ersatzbeträge zu befördern. Seiner Ansicht nach hat diese gegenüber den Privatbahnen gleichsam als Gegenleistung für die in der Bewilligungsurkunde den Gesellschaften erteilten Rechte aufgestellte Forderung für die eigentlichen Linien der Staatseisenbahnen keine gesetzliche Grundlage, für die verstaatlichten Eisenbahnen aber hätte die Verpflichtung nicht auf die Rechtsnachfolgerin, die Staatsbahnen, hinübergewälzt werden sollen, weil sie im Augenblick der Verstaatlichung selbstverständlich als erloschen zu betrachten ist. Wegen Raummangel müssen wir von einer Besprechung der zur näheren Begründung dieser Ansicht angeführten Erörterungen absehen und übergehen auf die ziffernmäßige Bedeutung der in Rede stehenden Verpflichtung, welche nach den diesbezüglich angestellten Berechnungen eine jährliche Belastung von 7 bis 9 000 000 K., durchschnittlich also mindestens von 8 000 000 K. bedeutet.

Diese Last wäre von der Postverwaltung zu übernehmen, was dem Grundsatze, daß jeder Staatsbetrieb seine genaue Rechnung führe und sich nicht zu ungunsten eines anderen Staatsbetriebs Vorteile zuwende, entsprechen würde. Die rechnungsmäßige Regelung dieser Sache stößt um so weniger an, weil sowohl die Staatsbahnen als auch die Post, als Staatsbetriebe, in der Verwaltung des Handelsministeriums stehen.

Übergehend auf den Ertrag der ungarischen Staatsbahnen, welcher für die Jahre 1910—1913 nach den wirklichen Anlagekosten 4,02 bzw. 4,52, 4,29 und 3,34 %, nach dem Nennwertkapital aber 3,42 bzw. 3,87, 3,71 und 2,89 % als Verzinsung ergeben hat (im Voranschlag für 1914/15 stehen 4,69 bzw. 4,08 % entgegen), kommt der Verfasser der Abhandlung zu dem Schlusse, daß ohne die Zuschüsse für den Betrieb der gegen Selbstkostenersatz (oder Teilung der Roheinnahmen) verwalteten Lokalbahnen die erwähnten Prozentzahlen 4,95, 5,45, 5,28 und 4,35, bzw. 4,21, 4,67, 4,55 und 3,77 (5,67 bzw. 4,93) betragen, d. h. eine Erhöhung des Zinssatzes um 0,93, 0,93, 0,99, 1,01 bzw. 0,79, 0,80, 0,84 und 0,88 (0,98 bzw. 0,85) % eintreten würde. Die Abwälzung der Besoldung der dem Ministerium zugeteilten Bahnbeamten und die Auflassung der Verpflichtung der Postbeförderung ohne oder gegen geringen Kostenersatz bessert die angeführten Ziffern um weitere 0,30 bzw. 0,26 %. Es hätte also der Überschuß der eigenen Linien der ung. Staatsbahnen im Jahre 1913 eigentlich um nahezu 36 Millionen Kronen günstiger sein können, so, daß dann die Ertragszahl von 3,34 auf 4,65 bzw. von 2,89 auf 4,03 % schnellen würde.

Betrachtet man die für die Anleihen der ung. Staatseisenbahnen geleisteten Zinsen- und Tilgungsbeträge, die für 1910—1912, und zwar: 111 782 542 bzw. 115 674 902 und 122 196 629 K. ausmachten, so wäre statt der 18 561 453 bzw. 6 457 890 und 12 004 224 K. betragenden Abgänge nach Abwälzung der Zuschüsse ein zur Deckung sonstiger Staatserfordernisse verwendbarer Reinertragsüberschuß von rund 3 bzw. 16,1 und 13,3 Millionen Kronen nachweisbar gewesen, woraus klar erhellt, daß ohne die Zuschüsse der Ertrag nicht nur die Erfordernisse der betreffenden Anleihen deckt, sondern auch einen Reinertragsüberschuß bietet. Diesen Überschuß würde die Abwälzung der obenerwähnten Besoldungen und die Aufhebung der freien Postbeförderung um etwa rund 8,3 Millionen Kronen erhöhen.

An dieser Stelle berührt Verfasser auch die Frage, warum bei den ungarischen Staatsbahnen keine Wertabschreibungen vorgenommen werden, und beantwortet sie damit, daß er

Zusammenstellung zu Seite 147, Abs. 3:

Jahr	a) Für die Lokalbahnen eingehobene Betriebseinnahmen in 1000 K.	b) Rücklässe an die ung. Stb.			c) Wirkliche Ausgaben der Staatsbahnen für den Betrieb der Lokalbahnen in 1000 K.
		1. für Selbstkosten-Ersatz in 1000 K.	2. für Wagenmieten in 1000 K.	zusammen in 1000 K.	
1910	56 194	27 478	675	28 153	49 738
1911	64 074	31 421	863	32 284	54 870
1912	68 463	33 610	955	34 565	59 926
1913 (Voranschl.).	70 750	34 500	700	35 200	57 033
1914/15 „	74 543	37 500	1100	38 600	65 000

Aus diesen Zahlen lassen sich folgende Betriebszahlen ableiten:

	1910	1911	1912	1913	1914/15
	Nach den wirklichen Ergebnissen Prozente			Voranschlagsmäßige Prozente	
Betriebszahl des Lokalbahnbetriebes (c : a) . . .	88,51	85,63	87,53	80,6	87,2
die Rücklässe der Lokalbahnen betragen in % ihrer Einnahmen, u. zw.:					
α) die Selbstkostenersätze ($b_1 : a$)	48,90	49,04	49,09	48,76	50,30
β) die Wagenmietebeträge ($b_2 : a$)	1,20	1,35	1,40	0,99	1,48
γ) zusammen [$(b_1 + b_2) : a$]	50,10	50,39	50,49	49,75	51,78
Betriebszahl der eigenen Linien der ung. Stb. (nach Berücksichtigung bezw. Ausschaltung der Zuzahlungen)	66,58	65,42	67,29	63,85 (72,08)*)	66,48
Betriebszahl bei Berücksichtigung der Kosten und Ersatzbeträge der verwalteten Lokalbahnen (Ausw. I.)	74,87	73,53	75,41	70,99 (80,29)*)	74,33

*) Nach den wirklichen Ergebnissen.

eine solche Abschreibung unter den gegebenen Verhältnissen noch nicht für begründet hält.

In einem besonderen Absatz bespricht er sodann die Verkehrssteuer, die für den Personen- und Gepäckverkehr 18, für den Eilgutverkehr 8 und für den Frachtenverkehr 5% der tarifmäßigen Beförderungsgebühren — im Durchschnitte nahezu 10% der gesamten Betriebseinnahmen — beträgt, und schildert die kaum überwindbaren Schwierigkeiten, welche diese Steuer einer durch den andauernden Aufstieg der Betriebsausgaben (Erhöhung der Besoldungen und Arbeitslöhne, Verteuerung der Verbrauchsstoffe usw.) unausweichlich geforderten Aufbesserung der Tarifsätze entgegenstellt.

Beachtung verdient auch der folgende Absatz der Abhandlung, der sich mit dem Vergleiche der wirklichen Betriebskosten der verwalteten Lokalbahnen zu den entsprechenden Selbstkostenersatzbeträgen (einschließlich der Wagenmietezahlungen) und den durch die ung. Staatseisenbahnen für die Lokalbahnen eingehobenen Einnahmen beschäftigt.

Hierüber gibt vorstehende Zusammenstellung Aufklärung.

Diese Betriebszahlen reden klar und weisen deutlich auf die Notwendigkeit hin, daß die Lasten, welche die Verwaltung der Lokalbahnen auf den Betrieb der ungarischen Staatsbahnen wälzt, gelindert werden müssen. Da aber eine im Wege der Erhöhung des Selbstkostenersatzes und der Anteilprozente durchzuführende Besserung der Lage großen Schwierigkeiten begegnet, so muß alles angewendet werden, damit die Sparsamkeit in allen Zweigen des Dienstes ernst, andauernd und zielbewußt bewerkstelligt werde. Die im Zuge befindlichen Maßnahmen rechnen mit allen jenen Umständen, welche das eingangs betonte finanzielle Ziel: „eine solche Erhöhung des Überschusses, die einen die Anlagelasten übersteigenden Nutzen zur Verfügung stellt", zu sichern geeignet sind.

In den Schlußbemerkungen spricht der Verfasser noch von der Rolle, welche die ung. Staatseisenbahnen im ung. Staatshaushalte spielen, und berührt auch kurz einige in Rücksicht zu nehmende Umstände, deren Erwähnung infolge ihres Zusammenhanges mit dem Gegenstande der Abhandlung nicht recht übergangen werden darf, so z. B. das Verhältnis der Staatsbahnen zu der Maschinenfabrik und den Eisenwerken des Staates.

Maßnahmen der bayerischen Verkehrsverwaltung aus Anlaß des Krieges.

Die Leistungsfähigkeit der deutschen Eisenbahnen wurde, wie bekannt, namentlich in den ersten Kriegsmonaten einer ganz außergewöhnlichen Belastungsprobe unterworfen. Nur dank der vorzüglichen Vorbereitungen in Friedenszeiten auf den Kriegsfall sowie der Pflichttreue und ausdauernden Hingabe des Personals aller Schichten an die gewaltigen Aufgaben der großen Zeit ist es gelungen, den schwierigsten und wichtigsten Anforderungen, welche die Mobilmachung und der Truppenaufmarsch an die deutschen Verkehrsverwaltungen gestellt hatten, in vollem Umfange gerecht zu werden.

Einen guten Einblick in die Bedeutung und den Umfang der vollbrachten Leistungen gewährt eine kürzlich von der bayerischen Verkehrsverwaltung ausgegebene Denkschrift, in der allerdings nur die auf den bayerischen Staatsbahnen getroffenen Maßnahmen aus Anlaß des Krieges dargestellt sind; viele von diesen sind aber gleichzeitig auch im Bereiche sämtlicher deutscher Eisenbahnen zur Durchführung gelangt, so daß der hauptsächlichste Inhalt dieser Denkschrift zugleich einen Rückblick auf die Gesamtleistungen der deutschen Eisenbahnen während des Krieges gestattet. In je einem besonderen Abschnitte werden von der bayerischen Verkehrsverwaltung die im Bereiche der Staatsbahn- sowie der Post- und Telegraphenverwaltung getroffenen Maßnahmen umfassend dargestellt. Die der Denkschrift beigefügten Anlagen enthalten u. a. einen Auszug aus der Niederschrift über die Verhandlungen in der Sitzung des bayerischen Landeseisenbahnrats in München vom 16. März 1915, eine Zusammenstellung der von der bayerischen Staatsbahnverwaltung anläßlich des Krieges bewilligten Frachterleichterungen für den Güterverkehr und vergleichende Darstellungen der Verkehrseinnahmen beider Verwaltungszweige in den Jahren 1913 und 1914, sowie in der Zeit vom Januar bis einschließlich Oktober 1915. Im folgenden sollen die Kriegsmaßnahmen aus dem Bereiche der Staatsbahnverwaltung nach der in der Denkschrift gewählten Reihenfolge kurz angedeutet werden.

Auf die Schwierigkeiten, die dem Eisenbahnbetrieb zur Zeit der Mobilmachung erwuchsen, wurde bereits in der Mitteilung in Nr. 6, S. 67 d. Ztg. an der Hand einiger Verkehrsziffern der Station München Hbf. hingewiesen. Besonders erschwerend wirkte, daß die kritischen Tage des drohenden Kriegsausbruchs gerade in die Ferien- und Hauptreisezeit fielen. Ähnlich wie in München Hbf. lagen hinsichtlich des Personen- und Gepäckverkehrs auch die Verhältnisse auf den anderen größeren Bahnhöfen. Mit dem Beginn der Mobilmachung setzte bei allen Eisenbahndienststellen die für den Kriegsfall vorbereitete umfangreiche Tätigkeit ein. Wenige Stunden nachher gingen auch schon die ersten Militärzüge an die bedrohten Reichsgrenzen ab. Mit dem Inkrafttreten des Militärfahrplans dienten die Eisenbahnen fast ausschließlich militärischen Interessen; nahezu 14 Tage lang rollte Tag und Nacht Zug auf Zug in ununterbrochener Folge den Grenzen zu. Innerhalb weniger Wochen wurden auf den bayerischen Staatsbahnen rund 3 Millionen Militärzugkilometer geleistet. Auch nach Beendigung des Aufmarsches wurden die Eisenbahnen ständig für militärische Zwecke in Anspruch genommen. Allen den hiermit verbundenen großen Anforderungen ist die bayerische Staatsbahnverwaltung dank der musterhaften Pflichttreue und Opferwilligkeit ihres gesamten Personals in vollem Umfange gerecht geworden.

Eisenbahntarifarische und beförderungsdienstliche Kriegsmaßnahmen. Zu den gewaltigen Aufgaben im Interesse der Landesverteidigung gesellte sich für die deutschen Verkehrsverwaltungen die nicht minder wichtige Bedachtnahme auf das ernstlich bedrohte deutsche Wirtschaftsleben. Von der umfassenden Betätigung nach dieser Richtung geben die zahlreichen Ausnahmetarife Kunde, die allenthalben für die Dauer des Krieges eingeführt worden sind, um die Erzeugung, Verteilung und den Verbrauch der Güter zu erleichtern, im besonderen die zum Teil erheblich gesteigerten Beschaffungs- und Verarbeitungsunkosten herabzumindern, das Aufsuchen neuer Bezugsquellen oder die Heranziehung von Ersatzstoffen zu ermöglichen.

Hier sind zunächst die zur Erleichterung der Volksernährung getroffenen Maßnahmen zu erwähneen, eine weitere Gruppe von Ausnahmetarifen ist bestimmt, die Viehhaltung während des Krieges zu unterstützen, auch für eine Reihe von Düngemitteln, Rohstoffen des Kriegsbedarfs und der gewerblichen Betriebe zur Erleichterung der Kohlenversorgung während des Krieges und der Aus- und der Einfuhr über See sind Frachtverbilligungen zugestanden. Hand in Hand mit der großen Zahl der Kriegsausnahmetarife, die der Förderung der Gewerbetätigkeit und Milderung der Arbeitslosigkeit dienen, sind verschiedene Hilfsmaßnahmen tarifarischer Art zur wirtschaftlichen Hebung der durch den Einmarsch des Feindes geschädigten Landesteile und zur Linderung der hierdurch entstandenen Notlage getroffen worden. Die angedeuteten, zur Erleichterung des Bezuges der benötigten Rohstoffe und zur Förderung des Absatzes der inländischen gewerblichen und landwirtschaftlichen Erzeugnisse aller Art von der Gesamtheit der deutschen Eisenbahnen gewährten Tarifermäßigungen sind so umfassender Art, daß bei ihrer Erstellung zum Teil die Selbstkostengrenze überschritten wurde. Daß auf diesem Wege die Hilfeleistung der deutschen Eisenbahnen ihren Zweck nach Möglichkeit erreicht hat, dafür spricht die erfreuliche Entwicklung des Güterverkehrs. Während zu Beginn des Krieges der Lebensnerv der Eisenbahnen geradezu unterbunden schien, haben sich die Einnahmen, insbesondere diejenigen aus dem Güterverkehr, trotz der durch die zahlreichen Ausnahmetarife hervorgerufenen Frachtausfälle in ganz unerwartetem Maße befriedigend gesteigert. Diese Steigerung ist um so bemerkenswerter, als die Leistungsfähigkeit der Eisenbahnverwaltungen durch die Berufung eines erheblichen Teiles ihrer Bediensteten zu den Fahnen oder durch Abordnungen zu den Betriebsverwaltungen in Feindesland in empfindlichster Weise beeinträchtigt wurde. Mit dem Erlaß des Mobilmachungsbefehls wurde für sämtliche Eisenbahnen Deutschlands der „Kriegsbetrieb" angeordnet. Zunächst wurde der Güterzugverkehr eingestellt, nach wenigen Tagen trat anstelle des Personen- der Militärfahrplan, dessen Züge alle mit gleicher Geschwindigkeit (zulässige Höchstgeschwindigkeit 40 km/Std.) verkehrten. Aber schon Mitte August konnte die bayerische Staatsbahnverwaltung auf den Gebirgsstrecken den Militärfahrplan vollständig wieder aufheben. Am 24. August wurde auf den wichtigeren Hauptlinien des bayerischen Netzes je ein Schnellzug nach jeder Richtung eingeführt, zugleich wurden auch wieder rasche Zugverbindungen zwischen Bayern und den größeren Städten der übrigen Bundesstaaten geschaffen. Im Laufe des Monats September wurden die

ersten durchgehenden Verbindungen mit Österreich-Ungarn und der Schweiz hergestellt, am 2. November erfolgte die Aufhebung des Militärfahrplans auf allen Strecken und an seine Stelle trat der im September 1914 in Berlin auf einer Fahrplankonferenz vereinbarte eingeschränkte Friedensfahrplan für die Winterfahrplanzeit 1914/15. Dieser sah allerdings nur eine tägliche Zugleistung von rund 68,1 % der Zugkilometer des vorhergehenden Winterfahrplans vor und brachte dementsprechend verringerte Einnahmen. Auf der Fahrplankonferenz in München anfangs Februar 1915 wurden wieder internationale Schnellzugsverbindungen vereinbart, die mit Einführung des Sommerfahrplans 1915 in Kraft traten. Dieser brachte für Bayern einen Schnellzugsfahrplan, der nicht nur den Ansprüchen des Fernverkehrs, sondern auch den gesteigerten Anforderungen des örtlichen innerbayerischen Verkehrs im allgemeinen vollauf Rechnung trug. Selbstverständlich blieben auch in ihm die Zugleistungen erheblich gegen das Vorjahr zurück; sie erreichten nur 60 % der täglichen Zugkilometer des Sommerfahrplans 1914 und die Monate Juni und Juli erbrachten nur 56.37 und 56.40 % der Einnahmen aus dem Personenverkehr der gleichen Monate des Jahres 1914. Der Winterfahrplan 1915/16 enthält an Hauptbahnzügen rund 60 % und an Nebenbahnzügen rund 80 % der Zugkilometer des Winterfahrplans 1913/14. In der fortgesetzten Weiterausgestaltung des Personenzugfahrplans sind die deutschen Eisenbahnverwaltungen bis zur äußersten Grenze der Wirtschaftlichkeit gegangen. Wie im Güterverkehr sind auch im Personenverkehr aus Anlaß des Krieges in tarifarischer Hinsicht zahlreiche Erleichterungen (Freifahrten, Fahrpreisermäßigungen usw.) zugestanden worden.

Personalverhältnisse und Wohlfahrtsmaßnahmen. Die bayerische Staatsbahnverwaltung hat nach dem Stande von Ende Oktober 1915 rund 23,54 % des vor Kriegsausbruch vorhanden gewesenen Gesamtpersonals zum Waffen- und Feldeisenbahndienst sowie zum Militäreisenbahnbetrieb in den besetzten feindlichen Gebieten abgegeben. Mit Beginn des Krieges wurde angeordnet, daß Neuaufnahmen des Personals bis auf weiteres zu unterlassen seien, auch jetzt noch ist die Aufnahme von Personal mit der Aussicht auf künftige ständige Verwendung im Eisenbahndienst gesperrt. Indes wurden schon im April 1915 die Eisenbahndirektionen ermächtigt, zur Durchführung der dringendsten Bahnunterhaltungsarbeiten Gelegenheitsarbeiter in beschränktem Umfange neu einzustellen. Die weitere Herabminderung des Personals hat dann die Heranziehung von Kriegsgefangenen und die vorübergehende Einstellung weiblicher Arbeitskräfte erforderlich gemacht.

Der staatliche Zuschuß für die Angehörigen der zum Heere eingerückten Arbeiter der Staatsbahnverwaltung stellt sich bis Ende 1915 auf rund 2,215 Millionen Mark, der Aufwand für die den Arbeiterfamilien und den Beamtenfamilien mit geringerem Einkommen gewährten Teuerungsbeihilfen beträgt jährlich etwa 2,1 Millionen Mark. Die Betriebskrankenkassen der Verkehrsverwaltung und die Arbeiterpensionskasse haben sich an der Kriegsfürsorge für ihre Mitglieder im Rahmen der gesetzlichen Vorschriften in weitgehendem Maße beteiligt. Für die drei Kriegsanleihen wurden von den genannten Kassen Beträge von insgesamt 3.45 Millionen Mark gezeichnet. Weihnachten 1914 und 1915 sind auf Anregung der Verkehrsabteilung des bayerischen Staatsministeriums die Eisenbahnbediensteten bei den Feldeisenbahnformationen mit Liebesgaben reichlich bedacht worden. Zur Unterstützung der Bestrebungen, die Ernährung des deutschen Volkes während des Krieges sicherzustellen, hat die Eisenbahnverwaltung die seit Jahren geübte Überlassung von dauernd oder vorübergehend nicht benötigten Grundflächen an das Bahnpersonal oder an Private unter allgemeiner Erleichterung der Pachtbedingungen auf die noch nicht verpachteten, zur Bebauung mit Gemüse und Feldfrüchten geeigneten bahneigenen Flächen ausgedehnt und für entsprechende Belehrung der Pächter über die zweckmäßigste Ausnützung des Bodens Sorge getragen.

Die bayerische Staatsbahnverwaltung hat auch zur Förderung des Wirtschaftslebens durch die Beschaffung von Arbeitsgelegenheit nach Kräften beigetragen. In der Zeit von August 1914 bis Ende Oktober 1915 wurden aus Betriebsmitteln für die gewöhnliche Unterhaltung, erheblichere Ergänzungen usw. rund 15,74 Millionen Mark, für die Lieferung von Schwellenholz, Oberbaumaterialien usw. rund 8,35 Millionen Mark, für die Lieferung von Lokomotiven und Wagen rund 7,65 Millionen Mark und aus Anleihemitteln für Bauten rund 11,27 Millionen Mark, für die Lieferung von Fahrzeugen rund 5,87 Millionen Mark, im ganzen also rd. 48,38 Millionen Mark verausgabt. Geliefert wurden u. a. in dem 32. Finanzzeitraum bis 30. November 1915 5129 Fahrzeuge, in Arbeit stehen zurzeit noch 2968 Fahrzeuge. Der Bau genehmigter Haupt- und Nebenbahnen ist auch während des Krieges, allerdings mit teilweise Unterbrechungen fortgeführt worden. Im ganzen wurden während des Krieges 115,50 km neuer Bahnen vollendet, davon 27,8 km Umbau der Hauptbahnstrecke Gemünden-Hammelburg.

Die Werkstätten hatten nach Kriegsausbruch großen Anforderungen zu genügen, sie hatten u. a. für 2 staatliche Lazarettzüge, 4 staatliche Hilfslazarettzüge und 9 Vereinslazarettzüge das nötige Wagenmaterial einzurichten. Für diese 15 Züge gab die bayerische Staatsbahnverwaltung 473 Wagen im Werte von rund 5 Millionen Mark her. In der Verwendung von Betriebs- und Werkstättenmaterialien wurde mit Rücksicht auf die Schwierigkeit ihrer Beschaffung größte Sparsamkeit geübt. Daß die bayerische Staatsbahnverwaltung durch die steigenden Kohlenpreise nicht stärker in Mitleidenschaft gezogen wird, hat sie den langfristigen Verträgen mit den Ruhr- und oberschlesischen Zechen, die etwa vier Fünftel des ganzen Kohlenbedarfes liefern, zu verdanken.

Zur Beleuchtung der Personenwagen wird ein Mischgas, bestehend aus Ölgas und 20 % Azetylen verwendet. Bekanntlich sind inzwischen die übrigen deutschen Staatsbahnen zur Steinkohlengasbeleuchtung übergegangen; betriebstechnische Gründe drängen zu deren Einführung auch in Bayern.

Zum Schluß noch einige Zahlen aus der vergleichenden Darstellung der Verkehrseinnahmen des Personen- und Güterverkehrs der bayerischen Staatsbahnen in der Kriegszeit. Sie betrugen in Millionen Mark in den Monaten:

	Juli	Aug.	Sept.	Okt.	Nov.	Dez.
1913. . . .	28,0	27,6	27,0	26,5	22,3	20,9
1914. . . .	28,0	15,2	17,5	18,9	17,7	19,1
gegen 1913 ±	0	— 12,4	— 9,5	— 7,6	— 4,6	— 1,8
1915. . . .	20,6	18,8	19,7	21,0	—	—
gegen 1913	— 7,4	— 8,8	— 7,3	— 5,5	—	—
gegen 1914	— 7,4	+ 3,6	+ 2,2	+ 2,1	—	—

Zur Elektrisierung der schweizerischen Bundesbahnen.

Die mit großer Spannung erwartete Entscheidung der Generaldirektion der Bundesbahnen über das auf der Gotthardbahn anzuwendende System der elektrischen Zugförderung ist jetzt ergangen*). Die Generaldirektion ersucht den Verwaltungsrat um Zustimmung zu folgendem Beschluß: 1. Die in Angriff genommene Einführung der elektrischen Zugförderung auf der Gotthardlinie Bahnstrecke Erstfeld-Bellinzona nach dem Einphasensystem auszuführen. 2. Die Kraftwerke Amsteg und Ritom für die unmittelbare Erzeugung von Einphasen-Wechselstrom einzurichten.

In dem der Vorlage beigegebenen eingehenden Bericht weist die Generaldirektion darauf hin, daß das für die Strecke Erstfeld-Bellinzona gewählte System auch bei der Elektrisierung der Strecken Luzern-Erstfeld und Bellinzona-Chiasso der Gotthardlinie Anwendung finden müsse und möglichst auch bei allen künftig zu elektrisierenden Bundesbahnlinien Anwendung finden sollte. Weitere Versuche mit dem Einphasen- und Dreiphasensystem kämen nicht in Frage, weil Erfahrungen über diese Systeme aus zahlreich vorhandenen Bahnbetrieben bereits vorlägen. Ein Versuch mit dem Gleichstromsystem könnte keineswegs genügend raschen und so maßgebenden Aufschluß über die Anwendbarkeit des Systems geben, wie der in Amerika in allerjüngster Zeit bereits eröffnete Bahnbetrieb mit diesem System. Die Generaldirektion habe eingehend geprüft, ob sich nicht das Gleichstromsystem, das, soweit es sich um die Förderung leichterer Züge handelt, das Feld behaupte, in einer durch hohe Normalspannung gekennzeichneten neuen Ausführungsform zur Anwendung empfehle. Dabei seien auch die von berufener Seite (wohl Herr Boveri) geltend gemachten Gesichtspunkte, betreffend die Einheit der Form und die Pulszahl der elektrischen Kraft sowie die Verwendung von Quecksilberdampf-Gleichrichtern nicht unberücksichtigt geblieben. Es werden sodann die einzelnen Systeme (Drehstrom-, Einphasen- und Gleichstromsystem) behandelt. Mit Bezug auf das Drehstromsystem wird erklärt, daß es wegen der Unmöglichkeit einer befriedigenden Regelung der Geschwindigkeit und der zweipoligen Fahrleitung für die Schweizer Bahnen ausscheiden müsse. Das Einphasensystem sei auf der Lötschbergbahn zur Anwendung gelangt, und könne nach den auf dieser Bahn gemachten Erfahrungen vorbehaltlos zur Annahme empfohlen werden. Der Bericht verbreitet sich sodann über die Entwicklung des Betriebs auf den nach diesem System gebauten nordamerikanischen Bahnen und gibt Aufschluß über die Erfahrungen, die verschiedene europäische Verwaltungen hiermit gemacht haben. Es wird erklärt, daß alle bestehenden vollspurigen Einphasenbetriebe für die Einführung des Einphasensystems in der Schweiz sprächen. Der endgültigen Wahl

*) S. Nr. 101 S. 1201 v. 1915 u. Nr. 10 S. 111 v. 1916 d. Ztg.

dieses Systems bei der Einführung der Elektrisierung der Gotthardlinie stehe nichts mehr im Wege.

Zu der viel erörterten Frage der Einheit der Stromform und der Pulszahl bemerkt die Generaldirektion am Schlusse längerer Ausführungen u. a.: Für den elektrischen Betrieb der Strecke Erstfeld-Bellinzona erstellen wir zwei Kraftwerke, Amsteg und Ritom, die nach vollständigem Ausbau imstande sein werden, elektrischen Strom zu liefern, mit dem man nicht nur die Strecke Erstfeld-Bellinzona, sondern die ganze Linie Luzern-Chiasso zu betreiben vermag. Zunächst aber werden die Werke nur für den Strombedarf der Strecke Erstfeld-Bellinzona eingerichtet und erst bei Ausdehnung der Elektrisierung auf die Strecken Luzern-Erstfeld und Bellinzona-Chiasso weiter ausgebaut werden. Bei dieser Sachlage hält die Generaldirektion die Wahrscheinlichkeit für nicht groß, daß die Werke in die Lage kommen könnten, elektrischen Strom in erheblichem Umfange an Dritte abzugeben. Durch den allmählichen Ausbau der Kraftwerke würde es möglich sein, zu vermeiden, daß vorhandene Einrichtungen längere Zeit nur mangelhaft ausgenützt werden. Schließlich würde sich schon ein Weg finden lassen, die überschüssige Kraft trotz Verschiedenheit von Form und Pulszahl für industrielle Zwecke nutzbar zu machen. Unter diesen Umständen könne nicht empfohlen werden, lediglich mit Rücksicht auf die Erleichterung der Stromabgabe an Dritte die neuen Bahnkraftwerke zur Erzeugung von Dreiphasenstrom von 50 Pulsen einzurichten und sich damit die Notwendigkeit aufzuerlegen, im Anfang den größten Teil der erzeugten Kraft, später die ganze Kraft, für die Zugbeförderung in Einphasenstrom von niedrigerer Pulszahl umzuformen. Sollten bei Erbauung weiterer Bahnkraftwerke die Verhältnisse wesentlich anders liegen, so würde nichts im Wege stehen, im Bedarfsfall das Werk ganz oder teilweise für die Erzeugung von Dreiphasenstrom von 50 Pulsen einzurichten. Da die Entwicklung auf diesem Gebiet nicht vorausgesehen werde könne, sei es richtiger, die Entscheidung von Fall zu Fall vorzusehen.

Dieser Beschluß der Genraldirektion deckt sich mit den Ansichten des weitaus größten Teils der schweizerischen Fachleute und wird sicherlich auch die Zustimmung des Verwaltungsrats finden. Damit ist der Weg gewiesen, den der großzügige und weitausschauende Plan der Elektrisierung der Bundesbahnen künftig nehmen wird.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Anrechnung von Militärdienstzeiten und Erhaltung von Anwartschaften in der Invaliden- und Hinterbliebenen-Versicherung.** Eine im Eisenbahn-Verordnungsblatt vom 3. d. M. veröffentlichte Bekanntmachung des Stellvertreters des deutschen Reichskanzlers vom 23. Dezember v. J. besagt, daß auf Grund einer Verordnung des Bundesrats während des gegenwärtigen Krieges in deutschen oder österreichisch-ungarischen Diensten zurückgelegte Militärdienstzeiten (§ 1393 Abs. 1 Nr. 1 und 2 der Reichsversicherungsordnung) Versicherten, deren Anwartschaft aufrechterhalten ist oder gemäß dieser Verordnung aufrechterhalten wird, welche aber die Voraussetzung des § 1393 Abs. 2 der Reichsversicherungsordnung nicht erfüllt haben, als Zeiten freiwilliger Versicherung angerechnet werden sollen, ohne daß Beiträge entrichtet zu werden brauchen. Soweit während des gegenwärtigen Krieges die Beitragsleistung zur Invaliden- und Hinterbliebenenversicherung infolge von Maßnahmen feindlicher Staaten gehindert ist, dürfen für Versicherte deutscher und österreichisch-ungarischer Staatsangehörigkeit Beiträge, deren Entrichtung wegen Ablaufs der in den §§ 1442, 1443, 1444 Abs. 2 der Reichsversicherungsordnung vorgesehenen Fristen unzulässig sein würde, noch bis zum Schlusse desjenigen Kalenderjahres nachentrichtet werden, das dem Jahre folgt, in dem der Krieg beendet ist.

Diese Verordnung, deren wesentlichster Inhalt vorstehend angedeutet ist, tritt mit Wirkung vom 1. August 1914 in Kraft. Soweit ihre Vorschriften anzuwenden sind, bildet ihre Nichtanwendung auch dann einen Revisionsgrund (§ 1697 der Reichsversicherungsordnung), wenn das Oberversicherungsamt sie noch nicht anwenden konnte. Soweit vor ihrem Inkrafttreten Ansprüche rechtskräftig abgewiesen worden sind, während sie nach Maßgabe der Vorschriften dieser Verordnung begründet sein würden, bildet die Nichtanwendung dieser Vorschriften einen Grund zur Wiederaufnahme des Verfahrens im Sinne der §§ 1722 ff. der Reichsversicherungsordnung.

— **Beförderung auszutauschender nicht wehrfähiger Zivilgefangener zwischen Deutschland und Frankreich.** Nach einem Erlaß des preußischen Eisenbahnministers und Chefs des Reichsamts für die Verwaltung der Reichsbahnen an die nachgeordneten Eisenbahndirektionen ist zwischen der deutschen und französischen Regierung eine Vereinbarung wegen Freilassung der beiderseitigen nicht wehrfähigen Zivilgefangenen zustande gekommen. Voraussichtlich werden die ersten Heimkehrenden bereits Anfang Februar in Singen eintreffen. (Das Eintreffen ist inzwischen gemeldet. Die Schriftleitung) Auf ihre freie Weiterbeförderung nach den Niederlassungsorten finden die bisher ergangenen Erlasse wegen Freifahrtgewährung an hilfsbedürftige Auslandsdeutsche sinngemäß Anwendung.

— **Brandenburgische Städtebahn.** Die Brandenburgische Städtebahn ist eine 126 km lange Privat-Nebenbahn, die mit ihrem ganzen Netz dem Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen angehört. Sie führt bekanntlich von Neustadt a. D. über Rathenow, Brandenburg a. H., Belzig nach Treuenbrietzen und hat an allen diesen Punkten Anschluß an die Linien der preußisch-hessischen Staatsbahnen. Die Verwaltung der Städtebahn hat es durch geeignete Maßnahmen verstanden, auch während des Krieges den Verkehr, die Einnahmen und Überschüsse erheblich zu steigern. Auch im laufenden Geschäftsjahre sind die Einnahmen bislang (in der Zeit vom 1. April bis 31. Dezember 1915) um 95 400 ℳ gegen die gleiche Zeit des Vorjahres gestiegen und es ist eine weitere gleichmäßige Steigerung der Einnahmen bestimmt zu erwarten. In den Zügen der Bahn fallen gegenwärtig die Personenwagen mit den Anschriften Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn, Oschersleben-Schöningen, Braunschweig - Schöningen, Rinteln - Stadthagen, Lübeck-Büchener Eisenbahn auf. Die Brandenburgische Städtebahn hat zur Bewältigung des bedeutenden Personenverkehrs eine Anzahl Wagen neu beschafft und von den vorgenannten Verwaltungen vorläufig eine größere Anzahl Personenwagen angeliehen. Zwischen Pritzerbe und Premnitz fallen rechts und links der Bahn die umfangreichen Anschlußgleisanlagen und Bauten der neu entstandenen großen Werke auf. In Premnitz werden größere Erweiterungsbauten vorgenommen und auch mit dem Bau der von dort abzweigenden künftigen Hauptstrecke hat man schon begonnen. — Am 1. Mai d. J. wird ein neuer zweckmäßigerer Fahrplan eingeführt und der Personen- und Güterverkehr von einander völlig getrennt werden. Dadurch ist eine weitere erhebliche Verkehrssteigerung sicher zu erwarten.

— **Fortfall zweier D-Züge zwischen Stuttgart und Metz.** Nach einer Mitteilung der Generaldirektion der württembergischen Staatseisenbahnen sind die D-Züge 360 und 357 Stuttgart-Metz und Metz-Stuttgart wegen zu geringer Benutzung in Wegfall gekommen. Sie wurden letztmals am 3. bzw. 4. d. M. abgelassen.

— **Eisenbahnansichtskarten.** Die Generaldirektion der württembergischen Staatseisenbahnen hat eine Reihe von 10 Ansichtskarten für Kriegswohlfahrtszwecke für ihre Beamten herausgegeben. Auf den Karten ist u. a. Württembergs älteste Eisenbahnbrücke über den Neckar dargestellt, ferner der alte Stuttgarter Bahnhof und die gewaltigen Baumassen des neuen Empfangsgebäudes, die ein eindrucksvolles Bild des ungeheuren Verkehrsaufschwungs vermitteln.

— **Fahrpreisermäßigung zum Besuche der Leipziger Mustermesse.** Zur Erleichterung des Besuches dieser vom 6. bis 11. März d. J. stattfindenden Messe werden den Besuchern (auch den Ausstellern) in der Zeit vom 29. Februar bis 10. März d. J. gegen Vorzeigung einer von der Leipziger Handelskammer auf ihren Namen ausgefertigten, mit einer Nummer versehenen Bescheinigung einfache Fahrkarten II. oder III. Klasse der gewählten Zuggattung verabfolgt, die zur Rückfahrt bis zum 17. März d. J. ohne Nachzahlung gelten. Die Karten gelten zur Hin- und Rückfahrt nur für die darauf vermerkten Strecken. Die Ermäßigung wird gewährt auf den Linien der preußisch-hessischen, bayerischen, sächsischen, württembergischen, badischen, mecklenburgischen und oldenburgischen Staatsbahnen, der Reichseisenbahnen und der Lübeck-Büchener Eisenbahn. Die gleiche Vergünstigung wird voraussichtlich auch von den meisten Privatbahnen gewährt werden. Im rechtsrheinischen Bayern und in Baden sind auch bei Benutzung der Personenzüge in III. Klasse Eilzugkarten III. Klasse zu lösen.

Der Stadtrat zu Leipzig ist auf seinen Antrag wegen Gewährung dieser Vergünstigung von dem Königlich Sächsischen Finanzministerium entsprechend beschieden und dabei betont worden, daß eine Berufung hierauf für die Friedenszeit unbedingt ausgeschlossen bleiben muß.

— **Das Schlußstück des Mittellandkanals.** Die „Köln. Ztg." teilt über eine kürzlich abgehaltene Sitzung des Ausschusses zur Förderung des Rhein-Weser-Elbe-Kanals u. a. folgendes mit: Dieser Ausschuß hat am 24. v. M. in mehrstündigen Verhandlungen im Berliner Architektenhause getagt und die Forderung gestellt, den Mittellandkanal von Hannover bis Magdeburg weiterzuführen. Die Sitzung brachte in mehreren technisch-wirtschaftlichen Vorträgen und daran anschließender Besprechung eine Zusammenfassung und Würdigung sowie eine Bereicherung des bereits in Denkschriften und Abhandlungen veröffentlichten ausgezeichneten Stoffs, der bei der Entscheidung über den Bau selbst und über die zu wählende Linienführung mit dem Ansehen der rühmlich bekannten Verfasser ins Gewicht fallen wird. Diese Darlegungen waren auch insofern gleich vor die rechte Schmiede gebracht, da zu der Sitzung hervorragende Gäste erschienen waren. Der Vorsitzende Geheimrat Zuckschwerdt konnte in einer Ansprache, die die Bedeutung der Tagung umriß, nicht nur die Vertreter aus Westfalen, Hannover, Braunschweig, der Provinz Sachsen und aller an die Kanalstrecke angrenzenden Kreise begrüßen, er konnte insbesondere noch seinen Dank aussprechen für die Teilnahme der Ministerialdirektoren Dr. Peters, Sympher, Ortmann, v. Meyeren aus dem Bauten-Ministerium und dem Handelsministerium, des Hauptmanns Bosse vom Großen Generalstab, der Landtagsabgeordneten Schiffer Schweckendieck, Hausmann, Schmedding und Giesberts. Über die allgemeinen Gesichtspunkte, über die Fragen des Ertrags, der als ein außerordentlich reichlicher ja glänzender errechnet wurde, und vor allem über die Fragen der Linienführung verbreiteten sich Baurat Contag aus Berlin an der Hand seiner bekannten, den Behörden und der Volksvertretung bereits vorliegenden Denkschrift (s. Aufs. in Nr. 3 d. Ztg.), ferner Professor O. Franzius aus Hannover und Geh. Regierungsrat Dr. Stegemann aus Braunschweig. In den Vorträgen wie in der Besprechung kam auch die schwerwiegende Bedeutung des Kanals für unsere wirtschaftliche Rüstung der Zukunft zum Ausdruck. Im übrigen gab sie kurze Hinweise auf die Gründe, die für die sogenannte nördliche oder für die südliche Linie sprechen. Die Versammlung stimmte der Anregung des Vorsitzenden bei, zur Linienführung nicht Stellung zu nehmen. Das widerspreche der geschichtlichen Entwicklung des Ausschusses, dessen Aufgabe es sei, das große wirtschaftliche Werk im ganzen zu fördern. So liege der Schwerpunkt auf dem gelungenen abermaligen Nachweise, daß der Bau möglich sei und keine technischen Schwierigkeiten vorlägen. Einstimmig wurde folgende Entschließung angenommen:

Die Schaffung einer ununterbrochenen Wasserstraßenverbindung zwischen dem Osten und Westen unseres Vaterlandes ist eine unabweisbare Notwendigkeit geworden. Dringender noch als zuvor fordern wir die Weiterführung des Kanals von Hannover nach Magdeburg. Für die Volksernährung, die Beschaffung von Futtermitteln überhaupt den Austausch der Produkte des Ostens und Westens würde der völlige Ausbau des Rhein-Elbe-Kanals einschließlich der zugehörigen Stichkanäle ein unschätzbarer Gewinn sein. Diesem Ausbau stehen nachweislich keine erheblichen technischen Schwierigkeiten entgegen; wohl aber ist seine hohe Wirtschaftlichkeit gesichert. Durch die Fortführung des Kanals bis zur Elbe würde die Rentabilität des Rhein-Weser-Kanals erhöht und eine Entlastung der Kommunalverbände von den übernommenen Garantieleistungen herbeigeführt werden. Ebenso wichtig ist die hohe volkswirtschaftliche und kriegswirtschaftliche Bedeutung des Endkanals. Was die Vergangenheit gefordert, die Gegenwart entbehrt hat, das muß der Zukunft gesichert werden. Die Not des Krieges hat den geschlossenen nationalen Wirtschaftsstaat geschaffen. Die Sorge um die künftige Sicherung unseres Vaterlandes wird dies niemals außer acht lassen dürfen. Die wirtschaftlichen und die Verkehrsverhältnisse haben sich gerade im Laufe des Krieges derart verschoben, daß für den erfolgreichen Ausgleich von Ost und West das einheitliche Wasserstraßennetz Vorbedingung ist. Der Ausschuß zur Förderung des Rhein-Weser-Elbe-Kanals muß hiernach auf Grund der in seinem Auftrage verfaßten und der Regierung und dem Parlament vorgelegten Denkschrift den möglichst raschen Ausbau des Schlußstückes des Mittellandkanals aufs dringendste befürworten. Gerade die gegenwärtige Zeit, wo Deutschland geeint über den Parteien sich erhoben hat, ist wie niemals geeignet, das große Kulturwerk zu vollenden.

Österreich.

— **Die mitteleuropäische Fahrplankonferenz in Wien,** deren Bevorstehen wir in Nr. 6. S. 68 meldeten, hat am 9. d. M. mit den Hauptverhandlungen begonnen. An der Konferenz nahmen Vertreter aus Bulgarien, Dänemark, Deutschland, Luxemburg, den Niederlanden Norwegen, Österreich-Ungarn Schweden, der Schweiz und der Türkei teil. Eisenbahnminister Freiherr v. Forster hielt eine Begrüßungsansprache, in der er betonte, eine von Voraussicht erfüllte Verkehrspolitik werde die erfreulichen Anzeichen der durch den Krieg unbeirrten Neubelebung alter starker Beziehungen zu verwerten wissen. Eine solche Politik werde bemüht sein, noch mitten im Kriege den Boden vorzubereiten, auf dem sich die von der Zukunft erhoffte Erstarkung der wirtschaftlichen und kulturellen Beziehungen entfalten soll. Wir werden über den Verlauf ausführlicher berichten.

— **Elbe-Umschlagsverkehr in Aussig.** Der Kohlen- und Güterverkehr im Aussiger Hafen hat im Januar d. J. trotz des wiederholt eingetretenen Hochwassers jenen des gleichen Zeitraumes im Vorjahre weit übertroffen. Es wurden 57 874 t Kohle (gegen 35 912 t im Vorjahre), also um 21 962 t mehr zur Elbe verfrachtet. Die größte Beistellung im Januar d. J. betrug 238 Wagen (1915: 204 Wagen), die durchschnittliche 138 Wagen (1915: 111 Wagen). An Gütern wurden im Januar d. J. 501 Wagen (1915: 333 Wagen), also 168 Wagen mehr umgeschlagen.

— **Die Schiffahrtsverhältnisse auf der Donau** gestalten sich andauernd sehr günstig, so daß der Verkehr jetzt so lebhaft ist wie kaum noch je zur gleichen Jahreszeit. In der zweiten Hälfte Januar sind in Wien zahlreiche Schiffsladungen Mais und Weizen aus Bulgarien und Rumänien angelangt. Hierbei ist wichtig, festzustellen, daß unter den rumänischen Sendungen sich eine große Anzahl befindet, welche aus Vorverkäufen stammen und mit den Käufen der Kriegsgetreideverkehrszentralen Deutschlands und Österreich-Ungarns nichts zu tun haben. Es gelangen demnach aus Rumänien nicht nur Sendungen auf die letzteren Abschlüsse zur Verschiffung, sondern auch abgesehen hiervon seit langem vorverkaufte Warenmengen, welche in diesen amtlichen Käufen nicht inbegriffen sind, aber selbstverständlich an die Kriegsgetreidezentrale zur Ablieferung kommen müssen. Der Mais ist zwar nicht hervorragend, aber zu Fütterungszwecken vollkommen geeignet. Auch die Beschaffenheit des zu Schiff anlangenden Weizens ist keine besondere, hingegen wird mit der Bahn einlangender rumänischer Weizen seiner Güte nach gelobt.

— **Betriebsgesellschaft der Orientalischen Eisenbahnen.** Die Jahresroheinnahmen der Gesellschaft im Geschäftsjahre 1915 betragen 20 552 057 Fr. Im Jahre 1914 wurden auf den Hauptstrecken 12,9 Millionen Franken und auf der Seitenlinie Alpullu (Babacski)-Kirkkilisse, die zum ersten Mal voll in Betrieb war und für die eine gesonderte Rechnung geführt wird, 265 073 Fr. vereinnahmt. Die Gesamtmehreinnahmen für 1915 berechnet die Verwaltung auf 7 799 065 Fr. Das Jahr 1913 erbrachte 13,3 Millionen Franken Roheinnahmen; 1912 stellten sich diese auf 19,4 Millionen Franken. Der recht erhebliche Unterschied zwischen den Einnahmen des Jahres 1913 und denen von 1912 rührt aus der Beschränkung des Betriebes durch den Balkankrieg her. Im Jahre 1913 waren während des größten Teiles nur 112 km in Betrieb, später wurde er auf 583 km ausgedehnt. Das letzte volle Friedensjahr 1911, in dem die Trasse noch 1000 km lang war, erbrachte 17 Millionen Franken Roheinnahmen. Im Vorjahr wurde die Dividende mit Rücksicht auf die noch im Besitz des serbischen Staates befindlichen Linien (die sich jetzt in bulgarischen Händen befinden) und infolge erhöhter Ausgaben für die Betriebsmaterialien von 8 auf 5 % ermäßigt. Über dieses vorjährige Ausmaß dürfte die Dividende mit Rücksicht auf die ungeklärten Verhältnisse hinsichtlich der westlichen Strecken schwerlich hinausgehen.

— **Der Abschluß der Petroleumlieferungen aus Österreich nach Deutschland.** Wie in Raffineriekreisen verlautet, sind die Verhandlungen wegen Lieferung von 6300 bis 6600 Wagen Petroleum nach Deutschland abgeschlossen worden. Diese Menge wird von der staatlichen Fabrik im Vereine mit jenen Raffinerien geliefert werden, die geographisch günstig zur deutschen Grenze gelegen sind.

— **Personalnachrichten.** Von den nachgenannten Beamten des Eisenbahnministerium wurden ernannt: der Titularsektionsrat Dr. Zbigniew Smolka zum Oberinspektionsrat, die Ministerialsekretäre Dr. Gustav Kokoschinegg und Dr. Adolf Nowotny zu Oberstaatsbahnräten, der Ministerialsekretär Dr. Leopold Dautz zum Inspektionsrat und der Ministerialvizesekretär Dr. Oskar Weinstabl zum Staatsbahnrat, die Oberingenieure Moritz Prinz, Wieslaw Baczalski und Robert Engels zu Bauräten, der Ingenieur Gustav Perner, der Bauoberkommissär Rudolf Sequens, der Titularbauoberkommissär Franz Musil, der Baukommissär Karl Seifert sowie der Maschinenkommissär Emmerich Karner zu Oberingenieuren und der Maschinenadjunkt Walter Fikeis zum Ingenieur.

Von den nachgenannten Beamten der Generalinspektion der österreichischen Eisenbahnen wurden ernannt: der Titular-

Oberinspektionsrat Theodor Adamovits zum Oberinspektionsrat, der Bauoberkommissär Heinrich Kiesewetter und der Titular-Maschinenoberkommissär Freidrich Steinhäusl zu Oberkommissären der Generalinspektion der österreichischen Eisenbahnen.

Ungarn.

— **Die Betriebseinnahmen der Kaschau-Oderberger Eisenbahn** betrugen im Dezember 1915 gegenüber dem gleichen Monat des Jahres 1914:

	1915	gegen 1914.
Ungarische Linien	2 102 259 K.	+ 611 607 K.
Ungarische u. österreichische Linien	3 304 153 K.	+ 745 063 K.

Die Besserung beträgt daher mehr als 41 bzw. 29 %.

Für das Jahr 1915 stellen sich die gleichen Ergebnisse wie folgt:

	1915	gegen 1914.
Ungarische Linien	22 751 807 K.	+ 3 872 971 K.
Gesamtnetz	35 727 095 K.	+ 6 338 868 K.

Die Zunahme beträgt daher 20,5 bzw. 21,6 %, was im Hinblick auf die Kriegszustände sehr befriedigend erscheint. Die im Betriebe der Kaschau-Oderberger Eisenbahn stehenden 12 Lokalbahnen haben im Jahre 1915 zusammen 1 927 861 K. vereinnahmt, gegen das Vorjahr mehr 221 075 K. = rund 13 %. Mr.

— **Brotversorgung der im Eisenbahndienste beschäftigten Kriegsgefangenen.** In Ungarn ist im zweiten Kriegsjahre der Mehlverbrauch bekanntlich so geregelt, daß im allgemeinen auf eine Person täglich 240 Gramm Mehl oder das dieser Menge entsprechende Brot entfällt. — Für Leute, die schwere körperliche Arbeit verrichten, ist 300 Gramm, für landwirtschaftliche Arbeiter 400 Gramm Mehl täglich bewilligt. Die Einhaltung dieser Verbrauchsnormen wird durch gesetzliche Verfügungen streng überwacht und gesichert. Diese Brotverbrauchsnorm ist für die russischen Kriegsgefangenen ungenügend, weil diese, wie bekannt, an viel reichlicheren Brotverbrauch gewöhnt sind. Die Eisenbahnbehörden benützen zur Ergänzung ihres Arbeiterstandes Kriegsgefangene bei Erd- und Bahnunterhaltungsarbeiten, beim Güterdienst, in Heizhäusern usw. Es sind etwa 4600 Kriegsgefangene derzeit im Dienste der kön. ung. Staatsbahnen. Den Kriegsgefangenen wird hauptsächlich aus Menschlichkeitsrücksichten und Mitleidsgefühl bei den ung. Staatsbahnen bei einzelnen Betriebsabteilungen täglich 1,0 bis 1 25 Kilogramm Brot verabfolgt. Dieses Verfahren der „Barbaren", als welche wir im Lager unserer Feinde gelten, wird gewiß Anlaß zum Nachdenken geben, da die biblische Vorschrift buchstäblich befolgt wird, indem wir unsere Feinde auch dann mit Brot versorgen, wenn wir der heimischen Bevölkerung nur den vierten Teil des dem Feinde täglich gebotenen Brotes zur Verfügung stellen. B.

Übrige europäische Länder.

— **Versuchsbetrieb mit Torfpulver in Schweden.** Auf der Staatsbahnstrecke Hallsberg-Mjölby (östlich vom Wetternsee) hat kürzlich ein Versuchsbetrieb mit Personen- und Güterzügen stattgefunden, wobei sowohl Lokomotiven mit Torfpulverfeuerung wie mit Steinkohlenfeuerung zur Verwendung kamen. Über diesen Versuchsbetrieb hat nunmehr der Bureauingenieur der Eisenbahndirektion, C. Flodin, einen Bericht erstattet, aus dem hervorgeht, daß die Zuggeschwindigkeit bei beiden Feuerungsarten ungefähr gleich groß war. Beim Feuern mit Torfpulver wurde der Wärmewert des Brennmaterials besser als beim Feuern mit Steinkohlen ausgenutzt. Das Endurteil über die Probefahrten läßt sich dahin zusammenfassen, daß mit den beiden zur Anwendung gekommenen Anordnungen für Feuerung mit Torfpulver bei gleichen Geschwindigkeiten und im übrigen unter gleichen Verhältnissen dieselben Zuggewichte wie bei Feuerung mit Steinkohlen befördert werden können. Man erhält dabei dieselbe Wärmeausbeute oder Wirkung von im Durchschnitt 1,45 kg Torfpulver mit einem Wärmewert von 4300 Wärmeeinheiten wie von 1 kg Steinkohlen mit einem Wärmewert von 7000 Wärmeeinheiten. Der Wirkungsgrad des Kessels beträgt bei Torfpulverfeuerung 0.73 gegen 0,65 bei Steinkohlenfeuerung. Somit scheint der Versuchsbetrieb ein sehr befriedigendes Ergebnis gehabt zu haben. Selbst bei dem gegenwärtigen verhältnismäßig hohen Preis für Torfpulver, der bei diesen Versuchen zu zahlen war, dürfte das Torfpulver erfolgreich mit der Steinkohle in Wettbewerb treten können. Dazu kommt die wirtschaftlich wichtige Seite der Sache, indem mit dem Torf die eigenen Hilfsquellen Schwedens herangezogen werden, während man Steinkohlen so gut wie gänzlich vom Auslande beziehen muß. In rein technischer Beziehung steht der Einführung der Torffeuerung im Eisenbahnbetrieb kein Hindernis im Wege. Gegenwärtig arbeitet man denn auch in der Verwaltung der schwedischen Staatsbahnen mit aller Kraft an der Lösung der Torffeuerungsfrage. Zudem hat der Minister des Innern schon angekündigt, daß auf einer ganzen Eisenbahnlinie ausschließlich Torffeuerung zur Anwendung kommen soll, um umfassende Erfahrungen zu gewinnen. Hierüber dürfte bereits dem nächsten Reichstag eine Vorlage zugehen. Augenblicklich finden Ermittlungen über Anschaffung von Torfmooren, die für den Eisenbahnbetrieb geeignet sind, statt, da die Staatsbahnverwaltung die Torfpulverherstellung selbst besorgen will, um damit Versuche größern Umfangs mit diesem Brennmaterial zu erleichtern. Im Anschluß hieran sei noch erwähnt, daß man auf den schwedischen Staatsbahnen in letzter Zeit mit der zur Anwendung gekommenen Feuerung von Kohlen- und Koksmischung weniger gute Erfahrungen gemacht hat, und der Minderwertigkeit dieses Feuerungsmaterials die vielen Zugverspätungen zuschreibt, die schon im Herbst im Eisenbahnverkehr eingetreten sind. Als mitwirkende Ursache wird angeführt, daß sich eine Partie belgischer Koks, die man bezogen hatte, als von weniger guter Beschaffenheit erwies. Auf Grund der erwähnten Umstände waren die verschiedenen Eisenbahnbezirke angewiesen worden, während der Weihnachtszeit mit dem starken Verkehr nur Steinkohlen zur Lokomotivenfeuerung zu benutzen. M.

— **Eisenbahnunfall bei St. Denis.** Dieser bereits in Nr. 11, S. 128 d. Ztg. gemeldete Unfall hat, wie die „Magdeburgische Ztg." berichtet, zum Teil seine Ursache in dem Zeppelinangriff auf Paris. Denn während des Angriffs auf den nördlichen Stadtteil erlitt auch der Bahnhof von St. Denis ernste Beschädigungen, die gewisse Änderungen im Betriebe erforderten. Da diese nicht mehr rechtzeitig den Angestellten bekannt gemacht werden konnten, geschah der Unfall. Die meisten Opfer sollen übrigens Engländer sein.

— **Ingenieur Alfred Ilg †.** Mit dem am 7. Januar d. J. zu Zürich im Alter von 61 Jahren verschiedenen Ingenieur Ilg ist eine immerhin ungewöhnliche Persönlichkeit dahingegangen; es war dem Verstorbenen beschieden, seine vielseitigen Fähigkeiten und Kenntnisse, seine unermüdliche Arbeitskraft während einer langjährigen Tätigkeit als Ratgeber und späterer Staatsminister Kaiser Meneliks der mit Erfolg gekrönten Aufgabe zu widmen, dessen Land und Volk in Abessinien auf eine höhere Stufe der Kultur zu bringen. Alfred Ilg stammte, wie wir einen Nachruf in der „Schweizerischen Bauzeitung" entnehmen, aus Fruthwilen im Kanton Thurgau. Nach erfolgreichem Studium an der technischen Hochschule in Zürich erwarb er das Diplom als Maschineningenieur und erhielt im Jahre 1878 durch Vermittlung der Firma Furrer & Escher in Aden seine Anstellung als Ingenieur im Dienste der Regierung König Meneliks von Schoa. Bei seiner Ankunft in Ankober, der damaligen Residenz des Königs von Schoa sah sich Ilg vor große Aufgaben gestellt, die der mannigfaltigsten Art waren, da das Land sich noch durchaus auf mittelalterlicher Kulturstufe befand. Zunächst mußten Wege und Brücken erstellt werden, dann waren Werkstätten, Häuser, ja ganze Städte anzulegen, Wasserleitungen Straßen zu bauen u. dgl. m. Dabei machte Ilg die Bevölkerung mit der Herstellung und Handhabung von allerhand Verkehrsmitteln bekannt. Nach glücklicher Beendigung des Krieges, mit dem Abessinien 1895/96 überzogen wurde und während dessen Ilg in Europa weilte, wurde der Verstorbene vom Kaiser Menelik zu dessen einzigem Staatsminister ernannt. Als solcher hat er in den Jahren 1897 bis 1907 in Abessinien Post, Telegraph und Fernsprecher eingeführt und insbesondere den Bau der Eisenbahn von Djibuti über Harrar in die Wege geleitet, die von einer französischen Gesellschaft übernommen wurde und im Jahre 1915 die Hauptstadt Adis-Abeba erreicht hat. Im Jahre 1907 reichte Ilg, nachdem Menelik unheilbar erkrankt war, sein Entlassungsgesuch ein und verlebte die Zeit bis zu seinem Tode im Kreise seiner Angehörigen in Zürich.

— **Einführung elektrischen Betriebes im Vorortverkehr von Manchester.** Unter den Strecken, durch deren Verschmelzung im Jahre 1847 die jetzige Lancashire und Yorkshire-Eisenbahn gebildet wurde, ging die wichtigste von Manchester aus, und unter den Strecken, auf denen diese durch ihre Rührigkeit in England bekannte Gesellschaft elektrischen Betrieb einführt, ist zwar nicht die allererste, aber doch eine der ersten und sicher ebenfalls die wichtigste die auch von Manchester ausgehende Strecke Manchester-Bury, auf der Anfang Februar der elektrische Betrieb aufgenommen werden sollte, was vermutlich mittlerweile geschehen ist. Die Probefahrten haben im Januar bereits stattgefunden. Die Arbeiten waren bei Ausbruch des Krieges bereits so weit gefördert, daß sie nicht mehr gut eingestellt werden konnten. Der Krieg hat aber die Fertigstellung der Arbeiten erheblich hinausgeschoben, weil alle Lieferungen langsamer erfolgten. Vorausgegangen ist dieser Umwandlung von Dampf- in elektrischen Betrieb bereits die gleiche Neuerung auf einigen

Strecken in der Umgebung von Liverpool, im Bezirk von Manchester ist aber die Strecke nach Bury die erste, auf der diese Verbesserung eingeführt wird. Die Gegend, die die neue elektrische Strecke durchschneidet, bildet zum Teil eine bevorzugte Wohnlage mit zunehmender Bevölkerung, also auch mit wachsendem Vorortverkehr. Ferner liegt an ihr ein großer öffentlicher Park, der einen lebhaften Ausflugverkehr auf sich zieht. Das Gelände liegt z. T. bis 100 m über dem Meeresspiegel, bietet also den Vorzug guter Luft, und schon diese Umstände sprechen für die Umwandlung des Dampfbetriebs in elektrischen, um die Rauchbelästigung in einer so bevorzugten Gegend zu beseitigen, ganz abgesehen von den Vorzügen, die die Elektrizität für einen Vorortverkehr mit zahlreichen Zügen hat. Der genannte Park, der von einem Gürtel von Landhäusern umgeben ist, wird übrigens auch noch dadurch dem Einfluß der Eisenbahn entzogen, daß er von ihr in einem Tunnel unterfahren wird. Der Endpunkt der elektrischen Strecke, Bury, ist eine aufstrebende Industriestadt von etwa 60 000 Einwohnern, und hat regen Verkehr mit Manchester, der fortgesetzt in Zunahme begriffen ist. Manchester bildet überhaupt den Mittelpunkt eines Bezirks von Städten mit lebhafter Fabriktätigkeit, so daß der Wechselverkehr zwischen all diesen Städten und Manchester sehr lebhaft ist. Die weitere Einführung elektrischen Betriebes ist also mit Bestimmtheit zu erwarten. Die neue Triebkraft bringt auch hier eine beträchtliche Erhöhung der Verkehrsgeschwindigkeit mit sich, die Fahrzeit bis Prestwich, das vom Victoria-Bahnhof, dem Ausgangspunkt der Strecke in Manchester, 7,6 km entfernt ist, wird z. B. um 5 Minuten verkürzt. Auch die starken Steigungen der Strecke und der dadurch bedingte zeitweilig hohe Kraftbedarf haben für die Einführung der Elektrizität gesprochen. Gleich an den Bahnhof Victoria schließt sich eine Steigung von 1:59 an, und weiterhin folgen Neigungen von 1:49. Der Krieg hat auch hier zu gewissen Einschränkungen genötigt. Der Dampfverkehr kann infolge gewisser Erschwernisse, die er für die Herstellung der Anlagen mit sich gebracht hat, nicht gleich ganz eingestellt werden, es werden vielmehr erst ein Viertel der Dampfzüge durch elektrische ersetzt; allmählich soll dann der ganze jetzige, auf Dampfbetrieb zugeschnittene Fahrplan mit elektrischen Zügen durchgeführt werden, und im weiteren Verlauf ist eine Vermehrung der Züge um 25 % vorgesehen. Der Fahrplan wird dann 90 tägliche Zugverbindungen aufweisen. In den Morgen- und Abendstunden folgen die Züge einander in 20 Minuten, im übrigen in 10 Minuten Abstand. Der 10-Minuten-Verkehr reicht aber nur bis Radcliffe, das von Victoria 12 km entfernt ist; das 4 km weiter entfernte Bury muß sich mit 20-Minuten-Verkehr begnügen.

Die Strecke Manchester-Bury wird mit Gleichstrom von 1200 Volt betrieben. Das Kraftwerk, das noch nicht voll ausgebaut, sondern in seiner Anlage für spätere Erweiterungen eingerichtet ist, liegt zwar abseits der jetzt elektrisch betriebenen Strecke, aber ungefähr im Schwerpunkt der für weitere Elektrisierung in Aussicht genommenen Bahnteile. Die örtlichen Verhältnisse boten für das Kraftwerk manche Vorteile: Kohlenfelder liegen in seiner unmittelbaren Nähe, ebenso der der Eisenbahngesellschaft gehörige Manchester-, Bury- und Bolton-Kanal, aus dem das zum Betrieb erforderliche Wasser entnommen wird. Der Bahndamm liegt beim Kraftwerk etwa 10 m über Geländehöhe, so daß die ankommenden Kohlen vom Gleis aus in Taschen gestürzt werden können, aus denen sie unten entnommen und ohne jede verlorene Arbeit den Kesselfeuerungen zugeführt werden. Nur Schlacken und Asche müssen zur Abbeförderung auf die Höhe des Bahndamms gehoben werden, doch ist deren Gewicht natürlich weit geringer als das der Kohlen. Zwei Unterwerke, eins in der Nähe des Bahnhofs Victoria, das andere in der Nähe von Radcliffe, verteilen den Strom auf die 16 km lange Strecke, deren Gleislänge etwa 35 km beträgt.

— **Felssturz auf der South Eastern und Chatham-Eisenbahn.** In der Nacht des 20. Dezember v. J. hat ein Felssturz die an der Steilküste hinführende Strecke Dover-Folkestone dermaßer verschüttet, daß der Verkehr gänzlich eingestellt werden mußte. Die Züge mußten über Canterbury umgeleitet werden, was einen sehr erheblichen Umweg bedeutet. Über die Wiederaufnahme des Verkehrs auf der gefährdeten Strecke ist noch nichts bekannt geworden.

— **Militär-Generaldirektion der Eisenbahnen in Warschau.** Zufolge Befehls des Chefs des Generalstabes des Feldheeres ist zur weiteren Ausgestaltung des Militärbetriebes in dem besetzten russischen Gebiete am 1. Februar d. J. in Warschau eine Militär-Generaldirektion gebildet. Sie gehört zum Stabe des Chefs des Feldeisenbahnwesens und ist diesem unterstellt. Der bisherige Deutsche Eisenbahnverwaltungsrat der russischen Bahnen in Warschau ist in die Militär-Generaldirektion übernommen. Es gelten folgende Organisationsbestimmungen: An der Spitze steht ein militärischer Eisenbahnpräsident mit Adjutanten, ein Vorstand des Verwaltungsrats (bisheriger Vorstand des Verwaltungsrats der russischen Bahnen in Warschau). Ferner werden folgende 6 Abteilungen gebildet: 1. Militärische Abteilung; 2. Personal- und Verwaltungsabteilung; 3. Finanzabteilung; 4. Bau- und Betriebsabteilung; 5. Verkehrsabteilung; 6. maschinentechnische und Werkstättenabteilung. Die Betriebsführung und das ganze Militärtransportwesen verbleibt in den Händen der Militär-Eisenbahndirektionen. Der Verwaltungsrat besteht aus den Abteilungsdirigenten der Abteilungen 2 bis 6.

— **Die Wegeverhältnisse im Gouvernement Olonez.** Zurzeit ist die allgemeine Aufmerksamkeit Rußlands auf die nördlichen Gouvernements gerichtet, weil über die Häfen an der Küste des nördlichen Eismeeres die einzige Möglichkeit des Verkehrs mit der Außenwelt besteht, wenigstens soweit hierbei das europäische Rußland in Frage kommt. Ein sehr wichtiger, aber ebenso fragwürdiger Punkt in dem Kreise der Erwägungen, die hierbei eine Rolle spielen, sind natürlich die Wege, auf denen die Hafenplätze erreicht werden können. Im 20. Jahrhundert denkt man in erster Reihe an Eisenbahnen. Allein dieses Hilfsmittel steht dem Gouvernement Olonez nur in ganz verschwindend geringem Umfange, wenigstens zurzeit noch, zur Verfügung. Es berührt nämlich die Eisenbahnlinie Jaroslawl-Archangelsk auf einer kurzen Strecke von etwa 150 Werst (= 160 km) das Gouvernement Olonez an seiner östlichen Grenze, wo es an das Gouvernement Archangelsk grenzt. Das ist alles, was das Gouvernement Olonez an diesem modernen Verkehrsmittel aufzuweisen hat. Es ist das aber sehr wenig, wenn man erwägt, daß das Gouvernement 112 322 Quadrat-Werst (= 127 822 qkm) groß, also größer ist als Bayern, Württemberg und Sachsen zusammengenommen. Das große Gouvernement ist sonach zurzeit noch fast ohne Eisenbahnen, denn die vorhandene, kurze Strecke, im Zuge der Bahn nach Archangelsk, kommt für die Erschließung kaum in Frage. Dagegen ist eine Eisenbahn Iwanka-Petrosawodsk — am Onegasee — im Bau begriffen, zum Teil sogar schon, soweit Nachrichten darüber hierher gelangt sind, für den zeitweiligen Betrieb eröffnet. Diese Eisenbahnlinie wird dem Gebiete sicher einmal gute Dienste leisten, denn sie schafft eine unmittelbare Verbindung mit Petersburg, was natürlich von sehr großer Bedeutung für das Land sein wird. Was sonst noch an Eisenbahnbauplänen besteht, die jetzt ganz plötzlich unter dem Druck der Not der Zeit in aller Eile ausgeführt werden sollen, darüber ist in letzter Zeit wiederholt berichtet worden. Es handelt sich dabei bekanntlich um die Erreichung der Murmanküste, in der Hoffnung, damit einen sicheren Weg für den Verkehr mit dem Auslande zu erlangen. Wie man aber der russischen Presse entnehmen kann, so hat der diesmalige Winter mit seiner, selbst für russische Gewohnheiten und Verhältnisse ganz außerordentlich niedrigen Temperatur es zuwege gebracht, daß sogar die Hafenplätze an der Murmanküste, durch Eis behindert, schwer oder gar nicht zu erreichen sind. Sollte das wirklich zutreffen, und da die Nachricht aus russischer Quelle stammt, sollte man ihr in diesem Falle Glauben schenken können, dann würde sie so ziemlich alle Hoffnungen zerstören, die an die Erreichung der Murmanküste geknüpft worden sind. Es würde Rußland von der Außenwelt abgeschnitten werden können, wenigstens während der Wintermonate. Also auch dieser Weg, an das offene Meer zu gelangen, wäre in diesem Winter nicht gangbar.

Im Lande selbst sind die Wegeverhältnisse reichlich traurig. Kunststraßen gibt es überhaupt nicht, selbst andere befestigte Wege sind kaum vorhanden. Das Land muß sich also mit sogenannten Landwegen zufrieden geben, d. h. mit Wegen, die so ziemlich jeder künstlichen Befestigung oder Abgrenzung durch Gräben, die gleichzeitig die Wege trocken halten würden, entbehren. Daß so gut wie nichts für den Wegebau in den großen Gouvernements geschehen kann, geht schon daraus hervor, daß im Jahre 1914 überhaupt für Neuanlage und Unterhaltung der Wege im ganzen Gouvernement nur 112 253 R. verausgabt worden sind. Daß für einen solchen Betrag nicht viel geleistet werden kann, liegt auf der Hand. Es wirft aber ein grelles Licht auf die russischen Zustände, wenn man bedenkt, daß das angrenzende Gouvernement dasjenige von Petersburg ist. Selbst in nächster Nähe — nach russischem Maßstabe gerechnet — der Residenz solche Wegeverhältnisse! m.

— **Die russische Bahn zur Murmanküste.** Es liegen folgende neue Nachrichten vor: Nach einer Meldung der Kopenhagener „Nationaltidende" aus Petersburg ist am dritten Februar der erste Personenzug auf der neuen Eisenbahn von Petersburg nach der Soroka-Bucht am Weißen Meere abgegangen. In einer anderen etwas früheren Mitteilung aus Christiania vom 30. Januar heißt es: Reisende, die mit einem norwegischen Dampfer aus Alexandrowsk in Tromsö angekommen sind, erzählten, von der Kolabahn wären noch 24 Kilometer zwischen Kandalax und Kola unfertig. (? Die Entfernung beider Orte von einander beträgt rd. 200 km.) Die englischen Ingenieure und kanadischen Arbeiter, die diese Strecke bauen und vertragsmäßig bis 1. Mai vollenden sollen, reisten nächster Zeit heim, wofür russische

Arbeiter den Bau fortsetzen sollten; es werde aber sicher noch lange Zeit vergehen, ehe die Bahn fertig sei. In Alexandrowsk hätten 32 Schiffe gelegen, die wegen der Eisverhältnisse unterwegs nach Archangelsk die Fahrt unterbrechen mußten.

Stellt man beide Nachrichten zusammen, so ist klar, daß gerade auf der schwierigsten Strecke von der Soroka-Bucht bis Kola (rd. 600 km) noch große Teile der Bahn unfertig sind.

Fremde Erdteile.

— **Suezkanal und Panamakanal ohne Schiffe.** Zur selben Zeit, wo der Suezkanal einer kritischen Zeit entgegengeht, hat durch ein eigentümliches Zusammentreffen der Panamakanal einstweilen seinen Beruf verfehlt, und doch hätte er gerade in diesem Augenblick seine Bedeutung als neuer Welthandelsweg und strategische Heerstraße zeigen können. Aber wiederum ist er von Erdrutschungen heimgesucht worden, die eine langwierige Störung verursachen, deren Dauer sich anscheinend noch garnicht berechnen läßt. Die abgerutschten Erdmassen haben sich mitten im Kanal zu hohen Dämmen aufgetürmt, so daß die Handelsschiffahrt durch den Kanal völlig unterbrochen ist und selbstverständlich auch eine schnelle Verlegung der amerikanischen Kriegsflotte vom Atlantischen zum Stillen Ozean oder in umgekehrter Richtung nicht in Frage kommen kann. Schon seit etlichen Monaten müssen wieder alle Schiffe, die durch den Panamakanal wollten, den langen Weg um die stürmische Südspitze von Amerika nehmen. Der Grund zu den fortwährenden Störungen, die bewirken, daß die Amerikaner noch keine Freude am Panamakanal gehabt haben, dürfte in verschiedenen Umständen zu suchen sein. Wo beim Bau des Kanals Rücksicht auf Neigungsverhältnisse, geologische Verhältniss usw. zu nehmen war, sind offenbar Fehler begangen worden, indem die Amerikaner bei ihrer gewöhnlichen Sucht, Riesenbauten gleichzeitig mit größter Schnelligkeit auszuführen, nicht genügend Sorgfalt auf kleinere, aber wichtige Einzelheiten legten. Zudem spielen auch Naturverhältnisse, wie die in den Tropen häufig vorkommenden heftigen Sturzregen, üppige Vegetation und Erdbeben mit und es ist überhaupt schwierig, einen Kanal an Gebirgsabhängen entlang zu führen, besonders wenn der Boden, wie im Panamagebiet, vulkanischer Art ist. Bei den fortgesetzt vorkommenden Erdstößen werden gewaltige Bergmassen gelockert, die dann in den Kanal rutschen. Mit Baggerungen sucht man dann den Kanal wieder zu säubern, aber um so mehr drängen von oben neue Massen heran, so daß eines schönen Tages auch die Bagger verschüttet sein können. Beim Culebradurchstich, einem der gefährlichsten Punkte des Panamakanals, war im November ein großer Erdrutsch vorgekommen, und kürzlich entdeckte man, daß auch Golden Hill, eine große Anhöhe, im Gleiten begriffen ist. Nach den bisherigen Ermittlungen handelt es sich bei dem Teil des Erdreichs, der in den Kanal stürzen wird, um eine Masse von 10 Millionen Kubikmeter. Trotz der Abrutschungen soll das Aussehen von Golden Hill noch nicht verändert sein. Um zu verhindern, daß der ganze übrige Berg in den Kanal sinkt, wird geplant, den Berg auf der dem Kanal entgegengesetzten Seite zu unterminieren, damit die Erdmassen eine andere Richtung nehmen. Eine solche Arbeit würde jedoch lange Zeit erfordern und gewaltige Kosten verursachen.

Beim Suezkanal bilden natürlich die Kriegsereignisse den kritischen Punkt. Trotz der von den Engländern ergriffenen Maßnahmen ist die Handelsschiffahrt bei Benutzung des Mittelländischen Meeres beständigen Gefahren ausgesetzt, und die bekannte große japanische Dampfergesellschaft „Nippon Yusen Kaisha“ läßt ihre Schiffe um Südafrika gehen, seitdem die „Yasaka“, einer der neuesten Dampfer der Gesellschaft, im Mittelmeer torpediert worden ist. Die Rotterdamsche Lloydlinie ließ, wie an dieser Stelle von uns seiner Zeit mitgeteilt wurde, im Dezember bekannt machen, daß gewisse ihrer Dampfer bei der Fahrt zum fernen Osten vorläufig den Weg ums Kap der guten Hoffnung nehmen sollen, weil die Gesellschaft fürchtet, daß künftig nicht in Port Said die nötigen Kohlenmengen zur Verfügung stehen. Der Umweg um Südafrika bedeutet für die Handelsgesellschaft eine beträchtliche Ausdehnung der Reisedauer, allerdings auch eine Ersparung an Kriegsversicherungskosten. Jedenfalls haben die großen Kanalwege für den Weltverkehr kritische Tage: der Suezkanal wegen des Krieges und der Panamakanal auf Grund widriger Naturverhältnisse. M.

— **Eisenbahnunglück in Deutsch-Südwestafrika.** Wie aus einem der „Tägl. Rundschau“ zur Verfügung gestellten Privatbrief hervorgeht, hat am 30. Oktober 1915 auf der Strecke Usakos-Otavifontain ein Eisenbahnzusammenstoß stattgefunden. Ein Güterzug rannte in einen auf der Station stehenden Personenzug. Auch Menschenleben sind dem Unfall zum Opfer gefallen. Ein deutscher Reservist, außerdem ein englischer Offizier, ein englischer Soldat und ein Handwerker verunglückten tödlich. Vier andere Europäer wurden schwer verletzt und eine Anzahl Eingeborener leicht. Die Schuld an dem Zusammenstoß soll der völlig betrunkene englische Führer des Güterzugs gehabt haben. Der Briefschreiber klagt darüber, daß, seit die Engländer im Lande seien, auf den Bahnen eine unglaubliche Unordnung herrsche.

— **Verkehrsstockungen in den Vereinigten Staaten von Amerika.** Aus Neuyork, 27. Januar d. J. wird der „Köln. Ztg.“ gemeldet: Der republikanische Abgeordnete für den Staat Nebraska, Sloan, brachte einen Antrag ein, der die Ausfuhr von Kriegsmunition über See für 60 Tage oder auf solange verbietet, bis die in Amerika herrschende Stockung des Getreideverkehrs beendet sei. Der Antrag sagt, daß der Fehlbetrag an Eisenbahnwagen im Osten und an Schiffen in den Häfen durch die Bevorzugung verursacht sei, die die Eisenbahngesellschaften des Ostens und die Reeder den Kriegsmunitionsladungen vor den Getreideladungen gewähren.

— **Der „Empire State Expreß“**, der erste regelmäßig verkehrende, fahrplanmäßige Schnellzug der Vereinigten Staaten, dessen Reisegeschwindigkeit 50 Meilen (80 km) übertraf, ist kürzlich in das 25. Jahr seines Verkehrs eingetreten. Seit seinem Bestehen hat er etwas über 10 000 000 km zurückgelegt und dabei etwa 8 000 000 Reisende befördert. Die Neuyorker Zentralbahn rühmt sich bei dieser Gelegenheit, daß kein einziger Reisender, der diesen bekanntlich auf der Strecke Neuyork-Albany-Buffalo laufenden Zug benutzt hat, dabei tötlich verunglückt ist. Ein Lokomotivführer hat den Empire State Expreß 16 Jahre gefahren; als Anerkennung für seine Leistungen in diesem Dienst ist ihm die Harriman-Medaille verliehen worden, die von der Witwe des bekannten Eisenbahnfachmanns zur Belohnung von tüchtigen Leistungen auf dem Gebiete des Eisenbahnbetriebes, namentlich soweit die Betriebssicherheit in Frage kommt, gestiftet worden ist. Als der Zug das erstemal verkehrte, wog er 230 t; in seiner heutigen Zusammensetzung und Ausrüstung hat er das Gewicht von 780 t erreicht.

— **Die Eisenbahnbrücke über die Coos Bay.** Die an der Westküste der Vereinigten Staaten, im Staate Oregon gelegene Coos Bay wird an einer Stelle, an der sie rund 1,6 km Breite aufweist, durch eine Eisenbahnbrücke überspannt, die u. a. elf durch Fachwerkträger überbrückte Öffnungen von 46 und 55 m und eine Drehbrücke von 140 m, mit Drehpunkt in der Mitte, umfaßt. Von besonderem Interesse ist das bei der Erstellung des Pfeilers für die 1000 t schwere Drehbrücke angewandte Bauverfahren. Dieser im Querschnitt kreisförmige Pfeiler hat unter der Niederwasserlinie einen Durchmesser von 11,5 m, während der 4 m über den Niederwasserspiegel herausragende Teil einen solchen von 9,3 m besitzt. Obwohl die Wassertiefe an dieser Stelle nur 4,6 m beträgt, mußte mit einer spätern Vertiefung der Schiffahrtsrinne auf 9,4 m gerechnet werden. Mit Rücksicht auf den sandigen Boden wurde nach „Eng. News“ der Pfeiler auf 22 m lange Pfähle gegründet, die bis zu 18 m Tiefe unter die jetzige Sohle der Bucht reichen. Der die obere Hälfte der 141 Pfähle umschließende Betonkörper hat, bis zum Wasserspiegel gerechnet, eine Höhe von 12,5 m. Bemerkenswert ist, daß die Ausführung des Pfeilers innerhalb einer einfachen Spundwand in offener Baugrube erfolgte, wobei sich eine dreifache Lage von 10,5 cm dicken und bis 3,6 m unter die Sohle der Baugrube eingerammten Spunddielen als durchaus genügend erwies. (Schweiz. Bauztg.)

— **Die Dampffährenverbindung zwischen Florida und Cuba.** Das Januarheft der „Zeitschr. f. d. Intern. Eisenbahn-Transport“ enthält über diese Verbindung folgende neuere Mitteilungen: Die von Jacksonville der Ostküste von Florida entlang führende Eisenbahn wurde kürzlich verlängert und greift nun von einem „Key“ zum andern auf die Kette der kranzförmig gelegenen, niedrigen und sandigen Inselchen über, scheinbar dem südlichen Ufer Floridas zwischen der Meerenge und dem Meerbusen gleichen Namens folgend, um die Stadt Key-West, das amerikanische Gibraltar, zu erreichen. Der Verkehr zwischen dieser Stadt und Havana nahm bald zu, und seit Anfang 1915 sind die zwei, 125 km von einander entfernten Städte durch Dampffährenkurse verbunden. Zieht man in Betracht, daß Cuba gegenwärtig jährlich 25 Millionen Tonnen Zuckerrohr mit einem durchschnittlichen Ertrag von 100 kg Zucker für die Tonne hervorbringt, daß die jährliche Ausfuhr an Tabakblättern — ohne Zigarren und Zigaretten — sich auf 4—500 000 Ballen zu 50 kg belaufen kann, und daß von diesen beiden Produkten, die 85 % der Ausfuhr der Perle der Antillen darstellen, ein großer Teil nach den Vereinigten Staaten geht, so kann man sich Rechenschaft über die Bedeutung des Verkehrsanteils geben, der diesem neuen Schiffahrtszweige zufallen dürfte, mit Hilfe dessen die Güter ohne Umladung weiter befördert werden können. Die in diesem Jahre gemachten Erfahrungen sind bereits überzeugend. Dabei finden die Eisenbahnen der Insel übrigens noch einen direkten Vorteil für ihre vollständig bei den Vereinigten Staaten gemachten Bestellungen von Roll-

material. In der Tat, anstatt dieses Material zerlegt einschiffen und hernach in Havana wieder zusammensetzen zu müssen, wird es jetzt auf seinen eigenen Rädern nach Key-West und von da durch die Dampffähre nach Cuba befördert. Die erzielte Ersparnis wird auf 1500 Fr. für jede Lokomotive geschätzt, und überdies können die Maschinen auf diese Weise 4—6 Wochen früher in Betrieb genommen werden, als dies vorher der Fall war. Obgleich in etwas geringerem Maße ist der Vorteil bei den Personenwagen und bei den bedeckt gebauten Wagen immer noch sehr schätzenswert.

— **Mexikanische Nationalbahn.** Die Leitung dieser Bahn hat von der Pullman Co. in Chicago 30 Schlaf- und Speisewagen geliefert erhalten, um mit deren Hilfe den Dienst zwischen San Antonio, der Stadt Mexiko, Tampico, Durango und den dazwischenliegenden Plätzen wieder aufzunehmen. Der Verkehr soll demnächst eröffnet werden. Wegen der Revolutionen in Mexiko hatte die Bahn in dem mit Juni 1915 beendeten Geschäftsjahre nur 1 779 000 D. Roheinnahmen zu verzeichnen gegen eine solche von 57 792 000 D. in 1914 und 61 447 000 D. in 1913. Zum Schluß des Jahres 1915 betrug der Fehlbetrag 57 645 990 D. gegen den vorjährigen von 28 736 661 D.

Allgemeines.

— **Wertverhältnisse der Währungen im internationalen Verkehr.** Das Januarheft der Zeitschrift für den Internationalen Eisenbahntransport teilt unter dieser Überschrift folgendes mit: „In den Jahren 1893/1906 haben wir in unserer Zeitschrift unter diesem Titel die Wertverhältnisse der Währungen in den verschiedenen Verkehren mit denjenigen Staaten, die dem I. U. angehören, unter einer besonderen Rubrik veröffentlicht. Da die Veränderungen in diesem Zeitraum des Friedens im allgemeinen nur gering und selten waren, sahen wir uns veranlaßt, diese Veröffentlichung seit 1907 aufzugeben. Seit Beginn des gegenwärtigen Krieges zwischen den den größten Verkehr aufweisenden europäischen Ländern ist dies leider nicht mehr der Fall, wie das fast tägliche Schwanken der Kurse, die von den verschiedenen Eisenbahnverwaltungen in ihren Publikationsorganen für das Transport- und Tarifwesen bekannt gegeben werden, beweist. Diese seit Herbst 1914 fast beständig sinkenden Kurse üben auf die Gütertransporttaxen einen äußerst ungünstigen Einfluß aus und erschweren den Absendern die Benutzung der direkten Tarife. Die Schwankungen entspringen ökonomischen und politischen Faktoren; der Rahmen unserer Zeitschrift ist aber eng begrenzt und erlaubt nicht, uns über dieselben näher auszusprechen.

Datum	Deutschland		Österreich u. Ungarn		Frankreich	Italien	Vergleich. Kurse	
	Landeswährungen: 1 Mark = 123,5 Cts.		1 Krone = 105 Cts.		1 Fr. = 100 Cts.	1 Lire = 100 Cts.	des £	des $
	Umrechnungsverhältnis in der Schweiz (Centimes)						1 £ = 25 Fr. 22 Cts.	1 $ = 5 Fr. 18 Cts.
	Eisenbahn	Bank Mittelkurs	Eisenbahn	Bank Mittelkurs	Bank Mittelkurs	Bank Mittelkurs		
31. VII. 14	123,15	122 13	104,32	103,—	101,50	97,88	25,16	5,13
16. X. 14	120,48	116,88	104,32	92,50	100,93	97,25	25,24	5,08
22. I. 15	115,61	115,05	90,—	90,30	101,95	98,30	25,58	5,27
1. VII. 15	109,29	109.53	80,—	81,15	96,13	88,55	25,98	5,41
1. X. 15	109,77	109,70	79,75	78,50	92,38	85,13	25, -	5,28
2. XII. 15	105,99	105,80	73,—	73,75	92,75	82,48	25,33	5,35
29. XII. 15	100,70	99,85	69,50	68,50	89,95	79,63	24,91	5,25

Wir glauben deshalb, nur als schematische Beigabe und nur für den Verkehr zwischen der Schweiz und den angrenzenden Ländern vorstehend das Verzeichnis dieser Schwankungen veröffentlichen zu sollen. Die Zahlen sind dem Eisenbahnamtsblatt der Schweizerischen Bundesbahnen und den Bekanntmachungen einer der wichtigsten schweizerischen Banken entnommen. Angaben über den französisch-schweizerischen und italienisch-schweizerischen Verkehr fehlen, weil durch besondere Verträge unter den interessierten Eisenbahnverwaltungen vereinbart worden ist, daß die Verrechnung in gewissen Verkehren mit französischem und in anderen mit Schweizergeld zu erfolgen habe. Im italienisch-schweizerischen Verkehr vollzieht sich der Ausgleich laut Vereinbarung in Gold (Frankenwährung).

Wir vervollständigen die Tabelle mit einer Vergleichung des Kurses des Pfund Sterlings und des amerikanischen Dollars auf den gleichen Zeitpunkt."

Wir geben nebenstehend einen Auszug der Tabelle wieder, der den Stand der betreffenden Kurse vom 31. Juli 1914, 16. Oktober 1914, 22. Januar, 1. Juli, 1. Oktober, 2. und 29. Dezember 1915 zeigt. Hiernach ist zurzeit der amerikanische Dollarkurs der einzige, der gegenüber dem regelmäßigen Währungskurs etwas gestiegen ist. Alle anderen Kurse, auch der Sterlingkurs, sind gesunken.

Rechtspflege.

— **Wer ist bei Gefährdung der Bahnanlagen durch die natürliche Beschaffenheit des Nachbargrundstücks zur Beseitigung des gefahrdrohenden Zustandes öffentlichrechtlich verpflichtet?** (Urteil des Gr. Bad. Verwaltungsgerichtshofs Karlsruhe vom 26. Oktober 1915 Nr. 2390.)

Auf Antrag der Eisenbahnverwaltung machte das Bezirksamt W. der Gemeinde W. auf Grund der §§ 30 u. 108, Ziff. 5 des badischen Polizeistrafgesetzbuches*) die Auflage, die Gefährdung der Bahnlinie durch die Beschaffenheit der Spitze des auf ihrem Eigentum an der Bahnlinie zwischen K. und W. befindlichen Rappenfelsens zu beseitigen. Die polizeiliche Verfügung wurde damit begründet, daß der Rappenfelsen nach dem geologischen Gutachten in seinem oberen Teile durch Gehängedruck, Frostwirkung und Verwitterung tief und reichlich zerklüftet sei, so daß Brocken der Felskrone leicht abbrechen und wegen der Höhe in Sprüngen zu Tal gehen könnten; hierdurch sei vor allem, da der am Gehänge errichtete Schwellenzaun größere Steine nicht aufhalten könne, der Betrieb auf der am Fuß des Bergabhangs gelegenen Bahnlinie gefährdet. Die Beseitigung dieses gefährlichen und ordnungswidrigen Zustands liege daher im öffentlichen Interesse; kraft öffentlichen Rechts sei zur Beseitigung die Gemeinde W. als Eigentümerin des Grundstücks verpflichtet, von dem jener Zustand ausgehe.

Gegen die Verfügung erhob die Gemeinde W. verwaltungsgerichtliche Klage mit dem Antrag auf Aufhebung der Verfügung: Die Eisenbahnverwaltung habe als Eigentümerin des Bahnkörpers und Unternehmerin des Bahnbetriebs für völlige Betriebssicherheit zu sorgen und weitere Maßnahmen zur Verhütung künftiger Gefahren zu ergreifen. Eine Gefährdung der Bahn hätte überhaupt nicht in Frage kommen können, wenn einem Wunsche der Gemeinde W. bei Erbauung der Bahn entsprechend die Bahnlinie weiter vom Bergabhang weg verlegt worden wäre, und wenn nicht infolge der Anlegung der Bahn unmittelbar am Bergabhang der bisher vorhandene Hochwald hätte beseitigt werden müssen. Die Anordnung des Bezirkamts sei auch nicht im öffentlichen Interesse gelegen; sie diene lediglich einer juristischen Person, die die Beförderung von Gütern und Personen übernommen habe und zufällig identisch mit dem Staat sei; auch im übrigen seien die Voraussetzungen des § 30 PStGB. nicht gegeben.

Der Vertreter der beklagten Staatsverwaltungsbehörde machte zur Begründung des Antrags auf Abweisung der Klage folgendes geltend: Die Gemeinde W. sei öffentlich-rechtlich gegenüber der Polizeibehörde verpflichtet, die von ihrem Grundstück ausgehende Gefahr eines Felssturzes auf den Bahnkörper durch die von der Polizei im öffentlichen Interesse als erforderlich erachteten Arbeiten zu beseitigen; es sei auch nicht richtig, daß sich die Polizeibehörde wegen Beseitigung des gefährlichen Zustandes ausschließlich an die Eisenbahnverwaltung habe wenden müssen, sei es, weil diese als Unternehmerin des Bahnbetriebs zur Abwendung von Gefahren von dem Betrieb verpflichtet sei, sei es, weil sie wegen unrichtiger Anlage der Bahn und der weiteren in dieser Hinsicht von der Gemeinde W. angeführten Umstände als Urheberin des jetzigen gefahrdrohenden Zustandes zu gelten habe; die Polizeibehörde könne für einen rechts- und ordnungswidrigen Zustand neben dem Urheber unter allen Umständen auch den Eigentümer des Grundstücks, auf dem der Zustand bestehe und dessen Beschaffenheit die Ursache der Gefährdung des öffentlichen Interesses bilde, als solchen verantwortlich machen; dazu komme im vorliegenden Falle noch, daß möglicherweise für die Gemeinde W. auch aus §§ 80, 82 der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung die Verpflichtung abgeleitet werden könnte, den Absturz des Felsens auf den unten

*) Anmerkung des Einsenders: § 30 gibt den Polizeibehörden die Befugnis, „auch unabhängig von der strafgerichtlichen Verfolgung rechts- und ordnungswidrige Zustände innerhalb ihrer Zuständigkeit zu beseitigen und deren Entstehung und Fortsetzung zu hindern", soweit solche „Anordnungen im öffentlichen Interesse geboten erscheinen"; und § 108, Ziff. 5 bedroht mit Geld- oder Haftstrafe den, der Bestimmungen, die zur Verhütung von Unglücksfällen erlassen sind, oder den zum gleichen Zweck von der Polizeibehörde getroffenen Anordnungen zuwiderhandelt.

liegenden Bahnkörper zu verhüten. Unerheblich sei, daß die Gemeinde W. der Bahnverwaltung gestattet habe, die Felsen auf eigene Kosten zu beseitigen und dabei ihr Gelände zu benutzen; privatrechtliche Erwägungen könnten im vorliegenden Falle keine maßgebende Bedeutung beanspruchen; vor allem könne die der Gemeinde W. auf Grund der §§ 30, 108, Ziff. 5 PStGB. auferlegte öffentlich-rechtliche Verpflichtung nicht etwa deswegen unrechtmäßig sein, weil sie sich nicht mit den bürgerlichrechtlichen Beziehungen zwischen der Gemeinde W. und der Eisenbahnverwaltung decken sollte.

Der Verwaltungsgerichtshof (in erster und letzter Instanz) erkannte den Klageanspruch der Gemeinde W. als begründet an und hob die polizeiliche Verfügung auf aus folgenden Gründen:

Nach dem geologischen Gutachten liegt für die Eisenbahnanlage ein infolge der Beschaffenheit des Rappenfelsens bestehender gefahrdrohender Zustand im weitesten Sinne genommen vor, und es wird in dem Bestehen dieses Zustands neben einer betriebenen Eisenbahn ein mit der allgemeinen Ordnung nicht vereinbarer Zustand zu erblicken sein. Ein Vorgehen der Polizeibehörde zu dem Zwecke, eine dem öffentlichen Interesse entsprechende Beseitigung dieses Zustandes herbeizuführen, erscheint bei dieser Sachlage nicht schlechthin ausgeschlossen. Es kann aber nicht als zutreffend anerkannt werden, daß der Eigentümer des Grundstücks, auf dem der von der Polizeibehörde als gefährlich und ordnungswidrig angesehene Zustand besteht, unter allen Umständen kraft öffentlichen Rechts zu seiner Beseitigung verpflichtet sei. Der Satz, daß die Polizeibehörde den Eigentümer als solchen anhalten darf, für einen Zustand seines Grundstücks Sorge zu tragen, welcher die ihrerseits zu wahrenden öffentlichen Interessen ungefährdet läßt, findet bei der Anwendung auf Verhältnisse, für welche die öffentlich-rechtlichen Verpflichtungen des Eigentümers als solchen oder die Grenzen dafür durch besondere Bestimmungen geregelt sind, an diesen seine Schranke. Besondere Bestimmungen darüber, wie der Eigentümer sein Eigentum mit Rücksicht auf eine benachbarte Bahnanlage benutzen und wie er es imstand zu halten hat, finden sich in § 29 des Ortsstraßengesetzes vom 15. X. 08 und namentlich in der Verordnung betr. den Schutz der Eisenbahnen und des Eisenbahnbetriebs vom 25. III. 1872*). Durch diese Verordnung sind dem Eigentümer in der Benutzung seines dem Bahngebiet benachbarten Eigentums zum Schutze der Bahnanlage und des Bahnbetriebs in mehrfachen Richtungen Beschränkungen auferlegt; ein tätiges Verhalten ist ihm nur darin vorgeschrieben, daß er alle Baumpflanzungen, soweit sie überhaupt zulässig sind, in der Nähe der Bahn hinsichtlich ihres Höhenwuchses auf das Maß der Entfernung des Stammes von der äußersten Randlinie des Bahnkörpers oder Bahneinschnitts beschränkt halten muß. Es gehört zu den Aufgaben der Polizeibehörde, den Eigentümer eines Grundstücks gegebenenfalls zur Herstellung eines diesen Bestimmungen entsprechenden Zustandes anzuhalten. Die Polizeibehörde ist dagegen nicht befugt, den Eigentümer eines Grundstücks aufzugeben, darüber hinaus zum Schutze der Bahnen in dem natürlichen Bestand seines Eigentums seinerseits Veränderungen vorzunehmen. Eine solche Befugnis kann nicht aus den allgemeinen Bestimmungen der §§ 30 Abs. 1, 108 Ziff. 5 PStGB. abgeleitet werden, da die dem Eigentümer als solchem zum Schutze einer benachbarten Bahnanlage obliegenden Verpflichtungen in den oben erwähnten besonderen Bestimmungen ausdrücklich und erschöpfend geregelt sind. Hiernach ist die Gemeinde W. öffentlich-rechtlich nicht verpflichtet, auf ihrem Eigentum zum Schutz der Bahn das Felsenstück zu beseitigen, das schon zur Zeit des Bahnbaues im wesentlichen in gleicher Beschaffenheit vorhanden war. Vgl. Stier-Somlo, Die Pflicht des Eigentümers zur Erhaltung seines Eigentums in polizeigemäßem Zustand, im Verw.-Archiv Bd. 6, S. 347—51; PrOVG. Bd. 16, S. 321 — U. v. 2. I 1888 —, Fleiner, Institutionen des deutschen Verwaltungsrechts 3, S. 309/310. Auch auf § 80 der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung kann ein solches Verlangen nicht gestützt werden. Diese Bestimmung verbietet lediglich Handlungen, welche unmittelbar schädigend oder störend auf die Bahnanlagen und Betriebseinrichtungen einwirken.

Als öffentlich-rechtlich verpflichtet zur Beseitigung des gefahrdrohenden und ordnungswidrigen Zustandes auf dem Grundstück der Gemeinde W. ist vielmehr die Eisenbahnverwaltung anzusehen. Die Eisenbahnen haben die Eigenschaft öffentlicher Verkehrswege. Das Gesetz betr. das Genehmigungsverfahren bei Eisenbahnanlagen vom 23. VI. 1900 bestimmt in § 2 den Begriff der Eisenbahnen dahin, daß sie Wege sind, auf denen sich die der Beförderung dienenden Fahrzeuge auf festgelegten eisernen Schienen als Spuren bewegen. Für die Auffassung, daß die Eisenbahnen als öffentliche Straßen zu gelten haben, kann insbesondere auf § 23 Ziff. 3 des Preuß. Enteignungsgesetzes verwiesen werden, wo bestimmt ist, daß das Enteignungsrecht bei der Anlage von Eisenbahnen sich überhaupt auf alle nicht schon namentlich genannten Anlagen erstrecke, welche zu dem Behufe, damit die Bahn als eine öffentliche Straße zur allgemeinen Benutzung dienen könne, nötig oder infolge der Bahnanlage im öffentlichen Interesse erforderlich sind. Derjenige, dem bezüglich öffentlicher Wege die Wegbaulast obliegt, ist nach öffentlichem Rechte verpflichtet, alle zum Schutz und zur Sicherheit der Weganlagen und ihrer Benutzung nötigen Vorkehrungen zu treffen, die Weganlage und den sich auf ihr bewegenden Verkehr gegen Gefahren zu schützen. In gleicher Weise müssen die Eisenbahnverwaltungen nach allgemeinen Grundsätzen hinsichtlich der Eisenbahnen wegen ihrer Eigenschaft als öffentlicher Verkehrswege zur Vornahme derjenigen Veranstaltungen als verpflichtet erachtet werden, die im Interesse der Sicherheit und Ordnung des auf ihnen sich bewegenden Verkehrs erforderlich sind. Diese Verpflichtung ist namentlich dann gegeben, wenn, wie im vorliegenden Falle, die Gefahr für die Bahn lediglich durch die natürliche Beschaffenheit des angrenzenden Grundstücks bedingt ist und diese Gestaltung überhaupt nur deshalb als eine gefährliche in die Erscheinung tritt, weil die Bahn entlang dem Grundstück führt. Die Eisenbahnverwaltung hat deshalb die von ihr seit der Erbauung und Inbetriebnahme der Bahn im Jahre 1878 gerade an dieser Stelle erstellten Schutzeinrichtungen gegen Steinschlag, insbesondere den Schwellenzaun, nicht ohne eigene öffentlich-rechtliche Verpflichtung ausgeführt und unterhalten. Reichen die bisherigen Schutzmaßnahmen nicht aus, so sind die erforderlichen weiteren Vorkehrungen gegen die Betriebsgefahren für den Bahnverkehr nicht von dem benachbarten Grundeigentümer, sondern ausschließlich von der Eisenbahnverwaltung kraft ihrer allgemeinen Schutzpflicht zu treffen. Will die Polizeibehörde die Beseitigung des nach ihrer Ansicht vorhandenen gefahrdrohenden und ordnungswidrigen Zustands herbeiführen, so hat sie im vorliegenden Fall nicht die Wahl zwischen zwei Verpflichteten, dem Grundeigentümer und der Eisenbahnverwaltung; sie hat sich vielmehr an die nach den gegebenen Umständen allein verpflichtete Eisenbahnverwaltung zu wenden.

Ein polizeiliches Einschreiten gegen die Gemeinde W. hätte nur dann in Frage kommen können, wenn sie als Eigentümerin des Grundstücks auf dem die Veranstaltungen zum Schutze der Bahnanlage und des Bahnbetriebs vorzunehmen sind, der Ausführung der dazu nötigen Arbeiten durch die Eisenbahnverwaltung sich widersetzt hätte und wegen der Eiligkeit des Falles die zur Brechung des Widerstandes erforderlichen Maßnahmen auf andere Weise nicht durchführbar gewesen wären (vgl. Fr. OVG. Bd. 24 S. 406 — U. v. 5. IV 1893 — u. Bd. 30 S. 220 U. v. 28. X. 1896; Janzer, Schutz der Eisenbahnen gegen gefährliche Zustände auf Nachbargrundstücken, in Eger's Eisenbahnrechtl. Entsch. u. Abhandl. Bd. 24 S. 301). Um eine derartige Maßnahme konnte es sich aber bei der gegebenen Sachlage nicht handeln, da die Gemeinde W. durchaus zu dulden einräumte, daß die Beauftragten der Eisenbahnverwaltung das Grundstück zum Zwecke der Ausführung der für erforderlich erachteten Schutzarbeiten betreten und benutzen.

*) Anmerkung des Einsenders: § 29 des Ortsstraßengesetzes schreibt u. a. vor, daß Bauten aller Art nicht in geringerer Entfernung von der Eisenbahn als 7,5 m von der Kante des Bahnkörpers oder von der Grenze eines Bahnhofs errichtet werden dürfen; und die VO. vom 25. III. 1872 trifft Bestimmungen über die Entfernung von Bäumen, Kiesgruben und Steinbrüchen von der äußersten Randlinie eines Bahnkörpers.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Güterverkehr.

Frachtberechnung für gebrauchte Waren aus Kupfer und Messing zum Einschmelzen.

Mit Gültigkeit vom 14. Februar 1916 bis auf Widerruf, längstens für die Dauer des Krieges, wird auf den Strecken einer Anzahl deutscher Staats- und Privatbahnen für gebrauchte Waren (Haushaltungsgegenstände usw.) aus Kupfer und Messing, die zum Einschmelzen für die Herstellung von Munition beschlagnahmt und gesammelt sind und von der Kriegsmetall-Aktiengesellschaft in Berlin bezogen oder versandt werden, im Frachtbrief die Inhaltsangabe „Abgängige Altwaren aus

Kupfer (oder/und Messing) zum Einschmelzen" zugelassen.

Nähere Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbureau, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 10. Februar 1916. (220)
Königliche Eisenbahndirektion.

Ausnahmetarif 2 III k für Steinkohlen usw. nach Stationen in Ostpreußen sowie nach Hafenstationen zur Verschiffung nach Ostpreußen.

Der zunächst für die Zeit bis 31. März 1916 eingeführte Ausnahmetarif wird auf weiteres, längstens für die Dauer des Krieges, verlängert.

Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbureau, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 10. Februar 1916. (221)
Königliche Eisenbahndirektion.

Ausnahmetarif für Mischfutter, wie im Spezialtarif I genannt. — Tfv. Nr. 2 II n.

Mit Gültigkeit vom 14. Februar 1916 erscheint eine Neuausgabe des Tarifs, durch die die Ausgabe vom 8. März 1915 nebst Nachtrag 1 und die bereits im Verfügungswege eingeführten Änderungen aufgehoben werden. — Abzüge des neuen Tarifs sind zum Preise von 5 ₰ für das Stück durch die Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbureau, hier, Bahnhof Alexanderplatz, zu beziehen.

Berlin, den 10. Februar 1916. (222)
Königliche Eisenbahndirektion.

Ausnahmetarif für Gerste und Mais, auch geschroten, zu Futterzwecken. — Tfv. 2 v.

Mit Gültigkeit vom 14. Februar 1916 bis auf Widerruf, längstens für die Dauer des Krieges, erscheint ein neuer Ausnahmetarif 2 v, durch den die Ausnahmetarife 2 v vom 15. Dezember 1911 und 2 y vom 1. Februar 1915 nebst Nachträgen aufgehoben werden. In der Neuausgabe sind die bisher im Verfügungswege eingeführten Änderungen und Ergänzungen enthalten. — Der neue Ausnahmetarif ist zum Preise von 5 ₰ für das Stück durch die Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbureau, hier, Bahnhof Alexanderplatz, zu beziehen.

Berlin, den 9. Februar 1916. (219)
Königliche Eisenbahndirektion.

Ausnahmetarif für eilgutmäßige Beförderung von Getreide und Hülsenfrüchten im Falle der Verwendung als Saatgut sowie von Gemüsesamen, Grassamen und sonstigen Feldsämereien. — Tfv. 2 II v.

Mit Gültigkeit vom 15. Februar bis 31. Mai 1916 (einschließlich) wird auf den Strecken fast aller deutschen Staats- und Privatbahnen ein neuer Ausnahmetarif 2 II v eingeführt, durch den

a) Weizen, Roggen, Gerste, Hafer, Spelz, Buchweizen, Mais und Hülsenfrüchte im Falle der Verwendung als Saatgut,
b) Gemüsesamen, Grassamen und sonstige Feldsämereien, wie Kleesamen, Seradella, Rübensamen, Sonnenblumenkerne, Zuckerhirse, Ölsaaten, Senf,

sämtlich bei Aufgabe als Frachtstückgut mit den Personen- oder Eilgüterzügen zu den Frachtgutsätzen befördert werden, soweit die Verwaltung nach den Betriebseinrichtungen und den Fahrplanbestimmungen die Benutzung dieser Züge für zulässig erklärt. — Abzüge des Tarifs sind zum Preise von 5 ₰ für das Stück durch die Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbureau, hier, Bahnhof Alexanderplatz, zu beziehen.

Berlin, den 9. Februar 1916. (218)
Königliche Eisenbahndirektion.

Tfv. 1100. Heft 3. Oberschlesischer Staats- und Privatbahn-Kohlenverkehr, Heft 3 vom 1. März 1914.

Mit Gültigkeit vom Tage der Betriebseröffnung der Gleisanschlüsse werden die „Annagrube bei Pschow" — Abfertigungsstation Annagrube bei Pschow — unter lfd. Nr. 68 der Tariftafeln und die „Gleiwitzer Steinkohlengrube" — Abfertigungsstation Gleiwitz — unter lfd. Nr. 11 a der Tariftafeln als Versandstationen in den obenbezeichneten Kohlenverkehr einbezogen.

Über die Höhe der Frachtsätze geben die beteiligten Dienststellen Auskunft.

Kattowitz, den 6. Februar 1916. (215)
Königliche Eisenbahndirektion.

Tfr. 1267. Oberschlesisch-österreichischer Kohlenverkehr, Eisenbahngütertarif Teil II Heft 3 vom 1. September 1913.

Auf Seite 48 ist der Frachtsatz von Versandstation Nr. 48 (Carmerschacht) nach Wollersdorf von 1695 auf 1595 Heller für 1000 kg zu berichtigen.

Kattowitz, den 8. Februar 1916. (214)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Güter- und Tiertarif für die schmalspurigen Linien der Sächsischen Staatseisenbahnen Teil II.

Vom 1. März 1916 an erhält der Bahnhof Malter volle Abfertigungsbefugnisse. Die bisherigen Beschränkungen — vergl. besondere Ausführungsbestimmungen zu § 53 Eisenb.-Verk.- Ordng. — fallen weg.

Dresden, am 9. Februar 1916. (216)
Kgl. Gen.-Dir. d. Sächs. Staatseisenb.

Ostdeutsch-Bayerischer Güterverkehr.

Im Ausnahmetarif 9 S für Schiffsbaueisen (Nachtrag VIII, Seite 4) werden folgende Versandstationen nachgetragen:

Bismarckhütte, Breslau West, Gleiwitz, Kattowitz, Königshütte (Oberschles.), Laurahütte, Mochbern, Morgenroth, Zawadzki.

München, den 3. Februar 1916. (211)
Tarifamt der K. B. Staatseisenbahnen rechts des Rheins.

Binnen-Tiertarif für die vollspurigen Linien der Sächsischen Staatseisenbahnen, Teil II.

Am 20. Februar 1916 werden die Besonderen Tarifvorschriften unter B IV (Zuchttiere usw.) durch Aufnahme einer Bestimmung über die gegenseitige Anerkennung der in Deutschland und in Österreich-Ungarn ausgestellten Zuchttierbescheinigungen ergänzt. Näheres ist aus unserm Verkehrsanzeiger zu ersehen, auch geben die Abfertigungsstellen Auskunft.

Dresden, am 9. Februar 1916. (217)
Kgl. Gen.-Dir. d. Sächs. Staatseisenb.

Ostdeutsch-Bayerischer Güterverkehr. Tarif vom 1. Januar 1912.

Ab 10. Februar 1916 werden die Stationen Breslau Stadthafen Umschlag (Bsl) Bes, OR, W und Pöpelwitz Umschlag (Bsl) Bes, OR, W in den Tarif aufgenommen.

Die Tarifentfernungen werden für beide Stationen durch Anstoß von 3 km an die Entfernungen für Mochbern gebildet. Die Verkehrsleitung ist die gleiche wie für Mochbern.

München, den 7. Februar 1916. (212)
Tarifamt der K. Bayer. St.-E.-B. r. d. Rh.

Staats- und Privatbahn-Gütertarif, Heft C 2.

Ab 15. Februar 1916 wird Wörblitz (Strecke Torgau-Pretzsch) als Versandstation in den Ausnahmetarif 6 g für Braunkohlen, Braunkohlenbriketts usw. aufgenommen.

Halle (Saale), 7. Februar 1916. (213)
Königliche Eisenbahndirektion.

Süddeutsch-Österreichischer Verkehr. Eisenbahngütertarif Teil II, Heft 1 vom 1. Juli 1911.

Mit Gültigkeit vom 15. IV. 16 werden die Frachtsätze des Ausnahmetarifs 1 (Frachtgüter aller Art) von Asch Bay. St. B., Asch Stadt und Franzensbad Bay. St. B. nach Nußdorf und Wien Franz Josefbahnhof um 22 Heller erhöht.

München, den 4. Februar 1916. (210)
Tarifamt der K. Bayer. St.-E.-B. r. d. Rh.

2. Verdingungen.

Verdingung

der Lieferung von Werkstattsmaterialien für die Königlichen Eisenbahndirektionen in Altona, Cassel, Erfurt, Hannover und Münster (Westf.) für das Etatsjahr 1916, und zwar: 1290 Mille Bekleidungsschrauben, 3 720 900 Stück eisernen Schrauben mit Muttern, 1 250 000 Stück Muttern.

Eröffnung der Angebote am Sonnabend, den 26. Februar 1916, vormittags 11 Uhr. Verdingungsunterlagen gibt unser Zentralbureau gegen 1 ℳ 90 ₰ bar im Zimmer 292 ab. Zuschlagsfrist bis 31. März 1916.

Hannover, den 7. Februar 1916. (208)
Königliche Eisenbahndirektion.

Verdingung

der Lieferung von Werkstattsmaterialien für die Königlichen Eisenbahndirektionen in Altona, Cassel, Erfurt, Hannover und Münster i. W. für das Etatsjahr 1916, und zwar: A. 253 000 kg Achslagerkasten und Teile davon aus Eisenguß, 82 000 kg Unterteile aus Flußeisenguß. B. 125 500 Stahlgußbremsklötzen und 186 000 kg Federstahl.

Eröffnung der Angebote am 1. März 1916 zu A. vormittags 11 Uhr, zu B. vormittags 11¼ Uhr. Verdingungsunterlagen gibt unser Zentralbureau gegen A 2 ℳ, B 1 ℳ bar im Zimmer 292 ab. Zuschlagsfrist bis 22. März 1916.

Hannover, den 5. Februar 1916. (209)
Königliche Eisenbahndirektion.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Eisenbahndirektions-Präsident a. D. v. Mühlenfels in Berlin.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins

Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nummer 14. **16. Februar 1916.** **LVI. Jahrgang.**

Inhalt:

Die Eisenbahnen der Vereinigten Staaten von Amerika im Jahre 1915.

Verhandlungen des preußischen Landeseisenbahnrats im Jahre 1915.

Neuerungen auf dem Gebiete des schmalspurigen Eisenbahnwesens.

Nachrichten.

Deutschland: Heranziehung der Lehrlinge zur Mitarbeit im Werkstättendienst. — Besoldung der zum Kriegsdienst einberufenen Zivilsupernumerare. — Kartoffeln in der Schale. — Einstellung weiblicher Kräfte in den Eisenbahndienst. — Der Spreetunnel der A. E. G.-Schnellbahn Gesundbrunnen-Neukölln. — Klasseneinteilung auf den Berliner Schnellbahnen. — Ausnahmetarif für eilgutmäßige Beförderung von Getreide und Hülsenfrüchten im Falle der Verwendung als Saatgut sowie von Gemüsesamen, Grassamen und sonstigen Feldsämereien. — Kaisergeburtstagsfeier in der Jugendabteilung des Breslauer Eisenbahnvereins. — Einzelspenden für den Eisenbahntöchterhort. — Personalnachrichten.

Österreich: Zur Eröffnung der mitteleuropäischen Fahrplankonferenz. — Legitimationen für Familienangehörige von Militärpersonen auf den österreichischen Staatsbahnen. — Aussig-Teplitzer Eisenbahn. — Die Buschtiehrader Bahn. — Verkehrsstörung auf der elektrischen Bahn Wien-Preßburg. — Der Verkehr mit dem Balkanzug. — Vier Söhne eines Eisenbahnbeamten im Felde ausgezeichnet. — Personalnachrichten.

Übrige europäische Länder: Verbesserung des Seeverkehrs zwischen Schweden und England. — Der neue internationale Eisenbahnknotenpunkt zwischen Schweden und Rußland. — Zustände in den Häfen von Le Havre und Rouen. — Statistik der schweizerischen Kleinbahnen für das Jahr 1913. — Umbau von Tenderlokomotiven in Lokomotiven mit Schlepptender. — Reisebeschränkungen für Russen auf den im deutschen Militärbetriebe stehenden Bahnen des östlichen Kriegsschauplatzes. — Störungen im russisch-rumänischen Eisenbahnverkehr. — Eisenbahnunglück bei Schubino in Rußland.

Fremde Erdteile: Neue amerikanische Personenwagen.

Allgemeines.

Bücherschau.

Amtliche Mitteilungen.

Amtliche Bekanntmachungen.

Die Eisenbahnen der Vereinigten Staaten von Amerika im Jahre 1915.

Die „Railway Age Gazette“ in Neuyork bringt regelmäßig in der letzten Jahresnummer einen Überblick über die Entwicklung der Eisenbahnen der Vereinigten Staaten in dem verflossenen Jahr. Da die Nachrichten auch über diese Bahnen seit Beginn des Weltkrieges recht spärlich fließen, so möchte ich unter Benutzung dieser Zeitung den Lesern der Vereinszeitung einiges mitteilen und damit den vortrefflichen Jahresbericht ihres Herausgebers ergänzen. Freilich sind die tatsächlichen Nachrichten nicht aus amtlichen Quellen geschöpft, sie beruhen auf eigenen Ermittlungen der Zeitschrift, beziehen sich außerdem auf das Kalenderjahr, nicht auf das Etatsjahr (1. Juli bis 30. Juni), deswegen können sie auch nicht mit der Statistik des Bundesverkehrsamtes übereinstimmen.

I.

Um dieses vorauszuschicken: Die auch bei uns viel verbreitete Annahme, das Jahr 1915 sei für die Eisenbahnen der Vereinigten Staaten das einer glänzenden Entwicklung gewesen, ist eine irrtümliche. Der Einfluß des wachsenden, durch das Blutgeld für Kriegssendungen geförderten allgemeinen Wohlstandes hat sich bei den Eisenbahnen noch nicht fühlbar gemacht, er scheint erst in dem letzten Vierteljahr ein wenig zu wirken und an der allmählich sich zeigenden Verkehrsentwicklung mit schuldig zu sein. Zwei Tatsachen beweisen dieses. Das Eisenbahnnetz der Vereinigten Staaten hat sich im Jahre 1915 nur um 933,24 engl. Meilen (= rund 1500 km) vergrößert. Das ist die kleinste Zahl seit 1864, seit dem Jahre 1848 ist nur in drei Jahren (1861, 1862 und 1864, d. h. den Jahren des Bürgerkrieges) der Zuwachs geringer gewesen als 1000 Meilen (1609 Kilometer). Andrerseits ist die Länge der im Jahre 1915 unter Zwangsverwaltung gestellten Eisenbahnen die größte seit dem Unglücksjahr 1893. Es verfielen 12 Eisenbahnen in einer Länge von 20 143 engl. Meilen (32 430 km) mit einem Anlagekapital von 1,070 Millionen Dollar (= rund 4 Milliarden Mark) in Konkurs. In dem schlimmsten Jahre 1893 waren es 74 Eisenbahnen in einer Länge von 29 340 Meilen (= 47 237 km) mit einem Anlagekapital von 1,781 Million Dollar (= rund 7 Milliarden Mark). Nur in zwei Jahren seit Führung der Statistik über die Zahlungseinstellungen der Eisenbahnen, d. h. seit dem Jahre 1876, hat die Länge der dem Bankerott anheimgefallenen Eisenbahnen etwas mehr als die Hälfte des Jahres 1915 betragen (1884: 11 038 Meilen, 1892: 10 508 Meilen); im Jahre 1901 war sie auf 73 Meilen heruntergegangen, noch 1910 betrug sie nur 735 Meilen, um dann allerdings wieder sprunghaft in die Höhe zu gehen. — Also starke Verminderung der Bautätigkeit, starke Vermehrung der finanziellen Zusammenbrüche.

Welches sind die Ursachen dieser Erscheinung? Der Krieg als solcher ist es nicht. Die Eisenbahnen der, wenngleich englisch-neutralen, aber doch neutralen Vereinigten Staaten sind für militärische Leistungen überhaupt nicht in Anspruch genommen gewesen, Truppen haben sie gar nicht befördert, und die Massen von Munition und anderem Kriegsbedarf waren ein gewöhnliches Handelsgut, das hohe Fracht brachte. Unsere Quelle gibt auch dem Kriege nicht Schuld, sie meint, der Niedergang sei das Ergebnis einer seit etwa neun Jahren befolgten falschen Eisenbahnpolitik. Die Ausgaben der Eisenbahnen seien ununterbrochen gestiegen infolge fortschreitender Erhöhung der Löhne und der Steuern sowie infolge der strengen Aufsicht des Bundesstaats und der Einzelstaaten, die ein Herabgehen der Einnahmen zur Folge gehabt hätten. „Gemahlen zwischen diesen beiden Mühlsteinen ist das für Zinsen und Dividenden verfügbare Einkommen ununterbrochen herabgegangen.“ Allerdings seien die Reineinnahmen verhältnismäßig nicht so niedrig, wie zuweilen in früheren Zeiten; aber damals seien die Eisenbahnen nicht wie heute einer Staatsaufsicht unterworfen gewesen, deren Hauptzweck die Einschränkung der Reineinnahmen sei. Damals habe man denn auch erwarten können, daß dem Nieder-

gang ein neuer Aufschwung folge und daß dann wieder eine Besserung eintrete und gern Geld für neue Eisenbahnen hergegeben werde. „Das gegenwärtige System der Staatsaufsicht hat derartige Hoffnungen und Erwartungen entmutigt. Das ist unzweifelhaft die richtige Erklärung der durch die Statistik für 1915 enthüllten Eisenbahnzustände."

Einige Politiker seien allerdings anderer Meinung. Sie folgerten aus allerhand statistischen Zusammenstellungen, daß die gegenwärtigen Verhältnisse durchweg befriedigende, daß die Wirkungen der Staatsaufsicht nur günstige seien. Es sei sehr leicht, die aus solchen Statistiken gezogenen Schlüsse zu widerlegen. Die gegenwärtigen Zustände aber seien die beste Antwort auf solche Behauptungen. Insbesondere könne darüber kein Zweifel bestehen, daß die Kapitalisten wenig Neigung hätten, ihr Geld in Eisenbahnen anzulegen, weil eben derartige Anlagen nicht mehr lohnend seien. Wenn vielfach behauptet würde, daß der Bau neuer Bahnen stillstehe, weil das Land genügend mit Eisenbahnen ausgestattet sei, so sei diese Auffassung ganz unrichtig. In den verkehrsreichen Industriestaaten des Ostens möge das Eisenbahnnetz genügend sein, aber im Westen und Süden der Vereinigten Staaten sei noch sehr viel Platz für Eisenbahnen vorhanden, die gute Erträge erwarten ließen.

II.

Das Bild der Wirtschaftsverhältnisse der amerikanischen Eisenbahnen wird noch verdüstert, wenn wir erfahren, daß während des Jahres 1915 im ganzen Eisenbahnen in einer Länge von rund 42 000 Meilen (67 600 km) unter Zwangsverwaltung gestanden haben. Eine dieser Bahnen, die Wabash-Eisenbahn (2515 Meilen) wurde zwangsweise verkauft und schied damit aus der Zwangsverwaltung aus, dagegen wurde am 27. Dezember 1915 der Antrag gestellt, die Texas and Pacific-Eisenbahn (rund 1900 Meilen) in Zwangsverwaltung zu nehmen; über den Antrag sollte erst am 31. Dezember 1915 entschieden werden. Diese ist in obiger Zahl nicht inbegriffen. Im ganzen stellt sich das Verhältnis so, daß im Jahre 1915 Eisenbahnen in einer Länge von 38 661 Meilen (62 244 km) mit einem Anlagekapital von 2355 Millionen Dollar (über 9 Milliarden Mark) in Vermögensverfall waren und unter Zwangsverwaltung standen. Darunter sind eine Reihe der größten Eisenbahnnetze der Vereinigten Staaten, z. B. die Chicago Rock Island and Pacific (8330 Meilen), die Missouri Kansas and Texas (3536 Meilen), die Missouri Pacific (3931 Meilen), die St. Louis Iron Mountain and Southern (3363 Meilen), die St. Louis and San Francisco (4749 Meilen), die Père Marquette (1795 Meilen). Alle diese Bahnen haben ihren Verpflichtungen nicht nachkommen können, sie müssen entweder zwangsweise verkauft, oder, wie man das in den Vereinigten Staaten nennt, reorganisiert werden, was natürlich nicht ohne bedeutende Einbuße der Gläubiger und meistens auch der Aktionäre abgeht. Wie hoch diese Verluste sind, läßt sich auch nicht annähernd schätzen.

Einen weiteren Einblick in die wirtschaftliche Lage der Eisenbahnen geben uns die Zahlen über die Beschaffung und die Bestellung von Betriebsmitteln. Während der Bau der Betriebsmittel im Jahre 1915 sehr erheblich abgenommen hat, haben sich die Bestellungen gegenüber 1914 vermehrt, allerdings erst im letzten Viertel des Jahres 1915 sind wesentlich größere Bestellungen eingegangen. Die Zahlen sind für die letzten drei Jahre folgende:

gebaute	Personenwagen	Güterwagen	Lokomotiven
1913	3269	210 980	5332
1914	3691	108 232	2235
1915	1949	76 061	2085
bestellte	**Personenwagen**	**Güterwagen**	**Lokomotiven**
1913	3179	146 732	3467
1914	2002	80 264	1265
1915	3092	107 796	1573.

Diese Zahlen beweisen, daß die Eisenbahnen im Jahre 1914 ihre Ausgaben für Vermehrung des Betriebsmittelparks einzuschränken angefangen haben, offenbar aus Ersparnisrücksichten, denn die Erträge fingen schon damals an herabzugehen. Die Folge davon ist die Verminderung des Baus von Betriebsmitteln im Jahre 1915, die freilich wohl auch dadurch beeinflußt ist, daß nicht nur manche Wagenbauanstalten, sondern auch fast alle sonstigen Eisen- und Stahlwerke es vorteilhafter fanden, Munition für England, Frankreich, Rußland usw. herzustellen, als den Wagenbau zu fördern. Die Mehrbestellungen seit Ende 1915 haben ihren Grund wohl darin, daß die Eisenbahnen mit den vorhandenen Betriebsmitteln den allmählich anwachsenden Verkehr nicht mehr bewältigen konnten, die bedenklichen Seiten der Ersparnispolitik der letzten Jahre mehr und mehr zutage traten. Von dem Verlauf des Krieges und der weiteren Entwicklung der Munitionsfrage wird es abhängen, ob alle die neuen Bestellungen im Jahre 1916 ausgeführt werden. Bei den Amerikanern fängt es schon an zu dämmern, daß diese Einstellung der gesamten Fabrikation auf Kriegsmaterial doch einmal auch recht bedenklich werden könnte. Ewig kann der Krieg nicht dauern. Und was soll aus all' den in fieberhafter Hast hergestellten neuen Anlagen — trotz aller Vorsicht bei Abschreibungen — werden, wenn die Bestellungen unserer Feinde einmal aufhören?

III.

Über die Betriebsergebnisse des Jahres 1915 lassen sich selbstverständlich jetzt noch keine statistischen Angaben machen. Nach den Monatsausweisen der letzten Zeit haben sich die Einnahmen allmählich vermehrt, an Stelle des Wagenüberflusses ist sogar hier und da Wagenmangel getreten. Auf die Vermehrung der Einnahmen ist natürlich von Einfluß gewesen die Erhöhung der Personentarife und der Gütertarife. Den Lesern der Vereinszeitung ist bekannt, daß die Personentarife fast im ganzen Lande, seit Anfang 1915, die Gütertarife der östlichen, verkehrsreichsten Bahnen im Frühjahr 1915 um etwa 5 %, die der westlichen Bahnen um einen geringeren Prozentsatz im Herbst 1915 erhöht worden sind. Wieweit die Erhöhung der Einnahmen durch eine Erhöhung der Ausgaben für die Reinerträge an Bedeutung verloren hat, läßt sich noch nicht übersehen. Bei einem Blick in die Zukunft sind also die Betriebsergebnisse ein recht unsicherer Faktor. Es sind andere Gründe, die unseren Gewährsmann mit froher Zuversicht für die weitere Entwicklung der Eisenbahnen erfüllen.

Die Presse, eine Reihe einflußreicher Männer, darunter einzelne Mitglieder des Bundesverkehrsamts, und — der Präsident Wilson haben, so wird bemerkt, allmählich eingesehen, daß eine Art Notlage der Eisenbahnen vorliegt, und es zeigt sich ein erfreulicher Umschwung in ihrer Gesinnung gegenüber den Eisenbahnen. Die Angriffe in der Presse haben aufgehört, ihre Haltung den Eisenbahnen gegenüber wird freundlicher. (Sollte das, möchte ich bescheiden fragen, lediglich in einem Wechsel der Überzeugung begründet sein, oder sollten hier die immer noch reichlichen Mittel der Eisenbahnfürsten etwas nachgeholfen haben?) Das Bundesverkehrsamt hat, wie oben bemerkt, Tariferhöhungen zugestimmt, und hat sich angeblich überzeugt, daß es bei der Ausübung seiner Aufsichtsrechte zuweilen zu schroff vorgegangen ist und daß ein gewisses Maß bei Warnehmung der Aufsichtsrechte sowohl der bundesstaatlichen als der einzelstaatlichen Ämter erforderlich ist. In dieser Richtung ist auch auf die einzelstaatlichen Ämter eingewirkt worden. Endlich der Präsident. In seiner Botschaft an den Kongreß vom 7. Dezember 1915 hat er folgendes ausgesprochen: „Die Beförderungsfrage ist in unserem Vaterlande eine ganz außerordentlich ernste. Von Zeit zu Zeit wird neuerdings mit Recht die Befürchtung ausgesprochen, daß die Eisenbahnen nicht länger im Stande sind, mit ihrem jetzigen Netz und ihren Betriebsmitteln eine erfolgreiche Tätigkeit fortzuführen. Ich möchte es für weise halten, einen besonderen Ausschuß einzusetzen, der durch eine gründ-

liche Untersuchung der ganzen Frage feststellt, ob unsere Gesetze in ihrer jetzigen Fassung und Handhabung für die Lösung dieser Frage so dienlich sind, als sie sein müßten." Diese Botschaft wird von der „Railway Aze Gazette" und ihren Hintermännern mit überschwänglichen Hoffnungen begrüßt: „Daß ein Ausschuß, der zusammengesetzt ist aus tüchtigen Volkswirten, Geschäftsleuten und Staatsmännern, Gründe finden wird zur Empfehlung großer und wichtiger Änderungen in dem gegenwärtigen System und der jetzigen Politik, kann ernstlich nicht in Frage gestellt werden."

An dieser Botschaft ist zweierlei bezeichnend. Erstens, Herr Woodrow Wilson hat sich nunmehr mit Haut und Haaren den großen Eisenbahnen verschrieben. Der Mann, der in seinen Wahlreden erklärt hatte, die Interessengemeinschaften der Riesenunternehmungen — darunter der Eisenbahnen — „bilden eine Gefahr selbst für die Regierung des Landes. Sie müssen beseitigt werden durch Gesetz, sie müssen mit kaltem Blut, aber mit festem Griff auseinandergerissen werden", der in seinen beiden ersten Botschaften an den Kongreß sich auf das nachdrücklichste dahin ausgesprochen hat, daß die Privatmonopole unerträglich sind und beseitigt werden müssen, dieser selbe Mann hat zuerst den reichen Eisenbahnen des Ostens mit seinem ganzen Einfluß dazu verholfen, daß ihnen die Erhöhung ihrer Tarife gestattet wurde. Jetzt aber, nur das kann der Sinn der neuesten Botschaft sein, hält er augenscheinlich noch andere Maßnahmen für erforderlich, um den Eisenbahnen finanziell auf die Beine zu helfen, ihnen den Bau neuer Bahnen, die Beschaffung der für den Verkehr notwendigen Betriebsmittel zu erleichtern. Aus dem Saulus, dem Bekämpfer der Trusts, ist ein Paulus, ein Förderer dieser „gemeingefährlichen Interessengemeinschaften" geworden. Zweitens: Herr Wilson will einen Ausschuß einsetzen, der die Mittel und Wege finden soll, wie dieses Ziel zu erreichen ist. Daß dieses eine Änderung der Eisenbahngesetzgebung ist, wird nur angedeutet, in welcher Richtung, wird wohlweislich nicht gesagt, ist aber für den, der die Tages- und Fachliteratur seit Wilsons Umfall in der großen Trustfrage verfolgt, sehr klar. Die Eisenbahnaufsichtsgesetze sollen nicht etwa verschärft werden — worauf der Professor und der junge Präsident hinaus wollten — sie sollen gemildert werden in der Richtung, daß den Eisenbahnen eine größere Freiheit in ihrer Finanz- und Tarifwirtschaft gegeben wird. Davon verspricht man sich einen neuen Aufschwung des Verkehrs und eine Kräftigung der Finanzen. Vielleicht hat man auch Gesetze im Sinn, die die Arbeiterverbände mit ihren Lohnforderungen einschränken. — Wie die Verfrachter, die Reisenden, die Arbeiter darüber denken, das ist Herrn Wilson vorläufig gleichgiltig.

Indessen — er selbst macht ja keine Vorschläge. Einstweilen soll nur ein besonderer Auschuß die Eisenbahnfrage gründlich prüfen. Man wird zunächst gespannt sein, wann dieser Ausschuß berufen, und wie er zusammengesetzt ist. Davon wird in erster Linie das Ergebnis seiner Untersuchungen abhängen. Jedenfalls scheint sich im Jahre 1916 eine neue Wendung der Eisenbahnpolitik der Vereinigten Staaten vorzubereiten.

Februar 1916. A. v. der Leyen.

Verhandlungen des preußischen Landeseisenbahnrats im Jahre 1915.

Diese sind wie üblich, in einer Drucksache zusammengefaßt, zu Beginn dieses Jahres dem preußischen Abgeordnetenhause zur Kenntnis zugegangen. Die Drucksache Nr. 6 A enthält eine Nachweisung über die seit dem 25. November 1914 genehmigten Änderungen von Ausnahmetarifen, die dem Entwurf des Staatshaushaltsetats für 1916 beigefügte Übersicht der Normaltransportgebühren für Personen und Güter, eine Vorlage an den Landeseisenbahnrat betreffend die Einführung von Ausnahmefrachtsätzen für Siede- und Hüttensalz zu gewerblichen Zwecken von Neckarsulm und Wimpfen nach Worms und Horchheim bei Worms, ferner je einen Auszug aus den Niederschriften der ständigen Tarifkommission der deutschen Eisenbahnen vom 23./24. Juni 1914 und vom 16./17. September 1915 betreffend Aufnahme von leicht verderblichem Käse in den Eilgutspezialtarif während der Sommermonate, Aufnahme von Schaufelstielen in das Verzeichnis der bedeckungspflichtigen Güter, und Ergänzung der Bestimmungen über die Beförderung von Raubtieren, worüber eine gutachtliche Äußerung vom Landeseisenbahnrat erbeten worden war, und schließlich eine schematische Übersicht der auf den preußisch-hessischen Staatsbahnen im Güter- und Tierverkehr bestehenden Ausnahmetarife nach dem Stande im Dezember 1915 mit Angabe der Güterart, des Geltungsbereichs, der ermäßigten Einheitssätze und der Veranlassung usw. zur Einführung. In diese Nachweisung sind nicht aufgenommen worden die mit vorübergehender Gültigkeit, längstens für die Dauer des Krieges eingeführten Ausnahmetarife und die direkten Tarife mit dem feindlichen Auslande. Die letzte derartige Übersicht war dem Landeseisenbahnrat im November 1910 zugegangen. In der vorliegenden neuen Übersicht sind die in der Zwischenzeit eingetretenen Änderungen berücksichtigt, neu aufgenommen sind u. a. die Bestimmungen über den seit dem 1. Oktober 1912 gewährten Frachtnachlaß bei Ausnutzung des Ladegewichts.

Die Drucksache Nr. 6 B enthält eine übersichtliche Darstellung des Ergebnisses der Verhandlungen des Landeisenbahnrats im Jahre 1915. Dieser ist bekanntlich im abgelaufenen Jahre zweimal, am 16. Juni und am 10. Dezember, zusammengetreten. Der letzteren Sitzung ist eine Beratung des Ausschusses am vorhergehenden Tagen vorausgegangen.

Außerhalb der Tagesordnung wurde gelegentlich der ersten Sitzung von einem Mitgliede des Landeseisenbahnrats die Verlängerung der Verjährungsfrist für die Einbringung von Frachterstattungsanträgen während der Dauer des Krieges befürwortet gelegentlich der zweiten erfolgte auf die Bitte eines Mitgliedes des Ausschusses die in Nr. 8 S. 90/91 der Zeitung wiedergegebene Mitteilung über die Gestaltung der Verkehrsverhältnisse und über die zur Bewältigung des Verkehrs getroffenen Maßnahmen.

Auf der Tagesordnung der Sitzung vom 16. Juni v. J. stand zunächst die Wahl des ständigen Ausschusses zur Vorbereitung der Beratungen des Landeseisenbahnrats. Bis auf einen Fall, in dem eine Ersatzwahl notwendig war, wurden die bisherigen Mitglieder des Ausschusses und deren Stellvertreter durch Zuruf wiedergewählt. Die Mitteilung über genehmigte Ausnahmetarife (Punkt 2 der T. O.) wurde ohne Bemerkungen zur Kenntnis genommen. Bei Punkt 3 der T.O.: „Seit der vertraulichen Mitteilung vom 19. November 1914 aus Anlaß des Krieges weiter eingeführte Ausnahmetarife für Güter sowie Fahrpreisermäßigungen und sonstige Vergünstigungen" wurde von einer allgemeinen Erörterung abgesehen. Die Einzelerörterung erstreckte sich auf den Ausnahmetarif für Rohzucker von östlichen Stationen nach Stationen mit Raffinerien und auf die Frachtermäßigungen für Stein- und Braunkohlen usw. Auf die Anregung eines Mitgliedes, daß Eichenrinde während der Kriegsdauer zu den Sätzen des Rohstofftarifs befördert werden möchte, wurde Prüfung der Angelegenheit zugesagt. Zu der außerhalb der Tagesordnung gegebenen Anregung betreffend Änderung der Bestimmungen über die Verjährungsfristen während der Dauer des Krieges bemerkte Geh. Oberregierungsrat v. Schaewen, daß die gewünschte Verlängerung der Verjährungsfristen gesetzliche Änderungen voraussetze, die nicht ohne weiteres durchgeführt werden könnten. Die Königlichen Eisenbahndirektionen seien indes bereits ermächtigt, auf den Einwand der Verjährung gegen Frachterstattungsansprüche zu verzichten, wenn nach sachlicher Prüfung des Anspruchs Billigkeitsgründe für seine Berücksichtigung vorliegen. Sie seien aus Anlaß einer dieselbe Frage behandelnden Eingabe angewiesen worden, unter den angegebenen Voraussetzungen auf den Verjährungseinwand insbesondere dann zu verzichten, wenn die rechtzeitige Einbringung der Erstattungsanträge durch die mit dem Kriege zusammenhängenden Umstände (Mangel an einem für die ordnungsmäßige Nachprüfung der Frachtbriefe innerhalb der einjährigen Frist zureichenden und geeigneten Personal) erschwert oder unmöglich gemacht werde. Den Wünschen dürfte hierdurch, auch soweit es sich um eine möglichst gleichmäßige Regelung solcher Anträge bei den Eisenbahndirektionen handelt, ausreichend Rechnung getragen sein.

Vor Eintritt in die Tagesordnung der zweiten Sitzung am 10. Dezember v. J. beglückwünschte Geh. Kommerzienrat Arnhold im Auftrage des ständigen Ausschusses den Vorsitzenden des Landeseisenbahnrats, Unterstaatssekretär Stieger, zu seinem nur wenige Wochen zurückliegenden 50 jährigen Dienstjubiläum mit

warmen Worten. Hierauf dankte Exzellenz Stieger und führte dann folgendes aus: „Schon bald nach meinem Eintritt in die Staatseisenbahnverwaltung im Jahre 1872 gelangte ich zu der Erkenntnis, daß ein erfolgreiches Wirken, besonders auf dem weitverzweigten Gebiete des Verkehrs- und Tarifwesens, sich nur in enger Fühlung mit Landwirtschaft, Handel und Industrie erzielen lasse. Zu einer richtigen Würdigung der Vorgänge im Wirtschaftsleben gelangt man am sichersten durch unmittelbare Anschauung und mündliches Benehmen. Beides wurde mir in meiner langjährigen Tätigkeit im rheinisch-westfälischen Industriebezirk in großem Umfange zuteil, zumal nach Errichtung der wirtschaftlichen Eisenbahnbeiräte. Besonders wertvoll gestaltete sich für mich die regelmäßige Teilnahme an den Verhandlungen des Landeseisenbahnrats zunächst in der Mitte der 90 er Jahre und dann ununterbrochen seit 1903, davon in den letzten fünf Jahren als Ihr Vorsitzender. Dadurch ist es mir vergönnt gewesen, mich über die Bedürfnisse des Verkehrs und die häufig verwickelten und schwierigen Fragen der Frachtgestaltung genauer zu unterrichten und meine Auffassungen zu vertiefen und auch öfter zu berichtigen. Hierfür bin ich dem Landeseisenbahnrat zu aufrichtigem Dank verpflichtet. Ich verbinde hiermit den Wunsch, daß das einmütige Zusammenwirken des Landeseisenbahnrats und der Staatseisenbahnverwaltung sich wie bisher auch fernerhin erfolg- und segensreich bewähren möge und besonders erhoffe ich hiervon eine glückliche Lösung der schwierigen Fragen, die nach dem Kriege an die Staatseisenbahnverwaltung zweifellos in großer Zahl herantreten werden, zum Heil und Segen der vaterländischen Volkswirtschaft."

Der erwähnte Antrag auf Erstellung von Ausnahmefrachtsätzen für Siedesalz usw. wurde mit Rücksicht auf die noch nicht genügend geklärten Verhältnisse dem Vorschlag des Ausschusses entsprechend zurzeit abgelehnt. Es folgte die Stellungnahme zu den oben erwähnten weiteren Anträgen. Der erste, betreffend die Aufnahme von Schaufelstielen in das Verzeichnis der bedeckungspflichtigen Güter, wurde zurzeit zur Ablehnung empfohlen. Der zweite Antrag betraf eine Ergänzung der Bestimmungen über die Beförderung von Raubtieren. Der Landeseisenbahnrat beschloß, der beabsichtigten Neufassung des zweiten Satzes in der Ausführungsbestimmung III zu § 48 der Verkehrsordnung zuzustimmen, dagegen den Antrag der ständigen Tarifkommission, in der Ausf.-Best. VII zu § 48 E. V. O. als 2. Ziffer einzuschalten: „Größere Raubtiere oder Raubtiere in Ladungen werden nur mit Begleitung angenommen" nicht zu befürworten. Ebenso wurde nach dem Vorschlage des Ausschusses beschlossen, den dritten Antrag, leicht verderblichen Käse in den Eilgutspezialtarif während der Sommermonate aufzunehmen, nicht zu befürworten. Von den vertraulichen Mitteilungen über die seit der Junisitzung des Landeseisenbahnrats durchgeführten Kriegstarife usw. (Punkt 3 der T. O.) wurde Kenntnis genommen. Bei dieser Gelegenheit wurde u. a. darauf hingewiesen, daß die Kartoffelversorgung überall große Schwierigkeiten verursacht habe. Hierzu bemerkte Geh. Oberregierungsrat v. Schäwen, daß die preußische Staatsbahnverwaltung der Kartoffelbeförderung ihre besondere Aufmerksamkeit zugewendet habe. Es sei angeordnet worden, daß der Bedarf an Wagen für Kartoffelsendungen ohne Rücksicht auf den sonstigen Wagenbedarf vorweg gedeckt sowie daß die Beförderung äußerst beschleunigt und insbesondere nach dem Westen in geeigneten Fällen eilgutmäßig ohne Frachterhöhung vorgenommen werde. Dadurch, daß diese Sendungen auf bestimmten Stationen zu ganzen Kartoffelzügen nach dem Westen, z. B. Schneidemühl-Hamm, zusammengefaßt wurden, sei es gelungen, eine Schnelligkeit der Beförderung zu erzielen, wie sie im Frieden kaum erreicht worden sei. Beispielsweise habe die Beförderungsdauer von Pelplin bis Cöln (rund 1000 km) 4 Tage, von Putzig bis Oberhausen (gleichfalls rund 1000 km) 3 Tage betragen. Die westlichen Eisenbahndirektionen hätten übereinstimmend berichtet, daß Beförderungsschwierigkeiten nirgends zutage getreten seien. Über die beförderten Mengen seien seit dem 28. Oktober v. J. Aufschreibungen gemacht worden. Danach seien bis 7. Dezember im ganzen rund 77 000 Wagen, also etwa 900 000 t Kartoffeln, größtenteils nach dem Westen, abgefahren worden. Die Wagengestellung habe sich im allgemeinen befriedigend abgewickelt; daß an einzelnen Tagen hin und wieder Wagen fehlten, sei nicht zu vermeiden und in der Eigenart des Eisenbahnbetriebes begründet. Die geringe Zahl der fehlenden Wagen sei in solchen Fällen am folgenden Tage gestellt worden.

Bemerkenswert seien die Schwierigkeiten bei der Bewältigung des Stückgutempfanges an Kartoffeln, die in fast allen großen Plätzen dadurch aufgetreten seien, daß es an Abfuhrgelegenheit gefehlt habe. Besonders in Berlin seien diese Schwierigkeiten sehr groß gewesen. 90 % des Stückgutempfanges hätten hier aus Kartoffeln bestanden. Die hiesige Eisenbahndirektion habe dazu übergehen müssen, die Wagen, deren Entladung rückständig geblieben sei, bahnseitig entladen zu lassen und die Kartoffeln in verfügbaren öffentlichen Räumen wie Turnhallen usw. vorläufig unterzubringen. Erfreulicherweise hätten diese Schwierigkeiten inzwischen nachgelassen, und es könne jetzt mit einer geregelten Abwickelung des Verkehrs gerechnet werden.

Außerhalb der Tagesordnung erfolgten dann die Mitteilungen über die Gestaltung der Verkehrsverhältnisse usw., von denen der Landeseisenbahnrat gleichfalls Kenntnis nahm.

Neuerungen auf dem Gebiete des schmalspurigen Eisenbahnwesens.

Unter diesem Stichwort berichtet Oberingenieur F. Zezula seit dem Jahre 1911 alljährlich in der „Zeitschrift für Kleinbahnen" über die in den vorhergegangenen Jahren im Bau von schmalspurigen Fahrzeugen erzielten Fortschritte. Dem im diesjährigen Septemberheft der genannten Zeitschrift veröffentlichten Aufsatze entnehmen wir über einige der darin beschriebenen Neuerungen folgende Einzelheiten.

Von den im Jahre 1913 für den Betrieb auf Schmalspurbahnen gelieferten elektrischen Lokomotiven beschreibt der Verfasser u. a. eine von der Aktiengesellschaft Brown, Boveri & Cie. in Baden (Schweiz) für den elektrischen Betrieb auf den Teilstrecken Bevers-Schuls, Bevers-St. Moritz und Samaden-Pontresina der Rhätischen Bahn gelieferte Lokomotive von 42 t Reibungsgewicht und 600 PS Stundenleistung. Beim Betriebe der genannten meterspurigen Strecken wird Einphasen-Wechselstrom von 10 000 Volt mittlerer Speiseleitungsspannung bei 16⅔ Perioden verwendet. Die Höchstgeschwindigkeit der Lokomotive beträgt 45 km in der Stunde, sie vermag in der Steigung von 25 ‰ eine angehängte Last von 125 t mit 28 km/Std. zu befördern. — Dieselbe Gesellschaft lieferte 1913 an die Berner Oberlandbahnen und an die Jungfraubahn mehrere elektrische Lokomotiven für gemischten Zahnrad- und Reibungsbetrieb sowie 4 Zahnradlokomotiven von 800 mm Spurweite für die Bahn auf die Schynige Platte, auf der im Herbst 1913 der elektrische Betrieb aufgenommen worden ist. Die für die meterspurigen, mit Gleichstrom von 1350—1650 Volt am Fahrdraht betriebenen Berner-Oberland-Bahnen bestimmten Lokomotiven besitzen bei 36 t Gewicht 3 Triebachsen mit einem Trieb- und einem Bremszahnrad sowie einem Reibungs- und einem Zahnradmotor. Die Geschwindigkeit beträgt auf der Zahnstangenstrecke 9—11 km/Std., auf der Reibungsstrecke 20 bis 40 km/Std. Die Lokomotiven befördern in der Reibungsstrecke eine angehängte Last von 125 t, in der Zahnstangenstrecke eine solche von 60 t. Auf der Jungfraubahn besteht Dreiphasen-Wechselstrombetrieb von 650 Volt mittlerer Spannung und 40 Perioden. Die für diese gleichfalls meterspurige Bahn gelieferten Lokomotiven mit je 2 Drehstrommotoren zu je 165 PS bei 760 Umläufen in der Minute befördern in der Steigung von 250 ‰ eine angehängte Last von 16,5 t mit einer Geschwindigkeit von 8,5 km/Std. und auf der Reibungsstrecke (Steigung 63,5 ‰) mit einer solchen von 18 km/Std. Für die mit Gleichstrom ausgerüstete Schynige Platte-Bahn wurden zweiachsige Lokomotiven mit zwei Triebzahnrädern geliefert. Die Leistung der in Serie geschalteten je zwei Motoren entspricht einer Zuggeschwindigkeit von 8,5 km/Std. Das Gewicht einer Lokomotive beträgt 16 t, das Gewicht des angehängten Zuges 18 t. — Von den zur Bedienung von Anschlußgleisen bestimmten elektrischen Lokomotiven hebt der Verfasser zwei Bauarten hervor, die im Jahre 1915 von den Siemens-Schuckertwerken geliefert worden sind, eine zweiachsige Form von 116 PS Stärke bei 14 t Dienstgewicht sowie eine vierachsige Form von 640 PS bei 55 t Gewicht. Die letztere befördert auf den Rombacher Hüttenwerken 210 t schwere Züge über die Steigung von 30 ‰ und kann eine Geschwindigkeit bis zu 50 km/Std. erreichen, die bei weitem die sonst bei Industriebahnen übliche Fahrgeschwindigkeit übertrifft.

Bei der Aufzählung der im Jahre 1913 erzielten Fortschritte im Bau von elektrischen Triebwagen erwähnt der Verfasser zwei von der Bremsgarten-Dietikon-Bahn eingestellte Personentriebwagen mit Seitengang, die für eine Fahrgeschwindigkeit von 45 km/Std. bestimmt sind und 70 t schwere Züge über 50 ‰ Steigung mit 20 km Geschwindigkeit befördern. Die daneben erwähnten Personentriebwagen mit Gepäckraum der Eisenbahn Martigny-Châtelard sind für gemischten Betrieb gebaut. Ihre Fahrgeschwindigkeit beträgt auf der Reibungsstrecke 25 km, auf der Zahnstangenstrecke 7 km/Std., sie be-

fördern eine angehängte Last von 16 t auf der ersteren über 70 ‰ Steigung mit 16 km/Std., auf der letzteren über 200 ‰ Steigung mit 6 km/Std.

Von neuen Personenwagen des Jahres 1913 werden u. a. die für den Engadinschnellzug der Rhätischen Bahn beschafften Durchgangswagen beschrieben, die den vollspurigen Hauptbahnwagen in D-Zügen entsprechen. Bei diesen Wagen beträgt die Länge eines Abteils 1,915 m, der freie Durchgang zwischen den Sitzen 625 mm, die Breite des Seitenganges 670 mm; die Übergangsbrücken an den Stirnwandtüren und die Faltenbälge sind wie auf den vollspurigen Hauptbahnen ausgestattet. Die im Jahre 1913 gelieferten 253 Wagen sind mit Kugellagerachsbüchsen von Schmidt-Rost in Örlikon ausgerüstet, sie bedürfen sozusagen keiner Wartung, der Ölverbrauch ist äußerst gering, der Gang der Wagen leicht und der Reibungswiderstand erheblich geringer, als bei den Wagen mit den bisher verwendeten gewöhnlichen Achsbüchsen. Durch die Anbringung von Wiegefedern wurde ein ruhiges, fast geräuschloses Fahren der durchweg für elektrische Beleuchtung eingerichteten neuen Wagen erzielt. Bemerkenswert ist, daß sich unter den in den Engadinschnellzug eingestellten Wagen auch mit Rücksicht auf die vielen von der Bahn berührten Kurorte ein Krankenwagen mit einem Abteil für den Kranken, je einem Abteil für den Arzt und die Begleitung und einem für die Küche befindet. Die Ausstattung der Durchgangswagen I. Klasse für den Engadinschnellzug trägt natürlich der Bequemlichkeit der Fahrgäste in möglichst hohem Maße Rechnung. — Außerdem berichtet der Verfasser von zwei aus den Werkstätten der Wagenbau-Akt.-Ges. Wismar (Meckl.) hervorgegangenen Wagenarten, die trotz geringer Kastenbreite einen bedeutenden Fassungsraum besitzen. Der für die Geldersche Stoomtramweg Maatschappij Dötinchem, Holland, (Spurweite 750 mm) gebaute vierachsige Personenwagen I./II. Klasse nimmt bei 1,756 m innerer Kastenbreite 54 Fahrgäste auf, er besitzt Drehgestelle mit zweifacher Abfederung und zwar Blattfedern über den Achsbüchsen und zur Dämpfung der leichteren Stöße unter jedem Gleitstück doppelte Spiralfedern, auf die sich der Wagenkasten stützt. Der Verfasser betont bei dieser Gelegenheit, daß alle Einrichtungen, die in den letzten Jahren auf den vollspurigen Hauptbahnen zur Erzielung eines ruhigeren und geräuschlosen Ganges der Wagen getroffen wurden, in erster Linie freie Achslagerführung und große Radstände, auch auf den schmalspurigen Eisenbahnen vorhanden sind. Der zweite von der erwähnten Wagenbaugesellschaft gelieferte Wagen, ein zweiachsiger Triebwagen für die meterspurige Überlandbahn Merseburg-Mücheln-Kayna (Thür.), kann bei 1,91 m lichter Kastenbreite 18 Personen aufnehmen. Er ist ohne besonderes Fahrgestell ausgerüstet; das Untergestell ist als geschlossener Rahmen ausgebildet, die Federung ist eine dreifache nach einer patentamtlich geschützen Anordnung der Bauanstalt.

Unter den Neuerungen auf dem Gebiete des Speisewagenbaues für Schmalspurbahnen macht der Verfasser auf zwei in der Wagenbauanstalt Nesselsdorf (Mähren) angefertigte Arten aufmerksam, die durch ihre Abmessungen und großen Radstände vollste Aufmerksamkeit verdienen. Es sind dies je ein vierachsiger Speisewagen von 14 bezw. 17,565 m Länge für die Piräus-Athen-Peloponnes-Bahn und für die argentinischen Staatsbahnen, beide mit 1 m Spurweite. Bei diesen Wagen beträgt die lichte Länge des Küchenraumes 2,20 bezw. 2,44 m, des Anrichteraumes 1,475 bezw. 2,215 m, des Speiseraumes 7,39 bezw. 8,72 m, der Abstand zwischen den Tischen 965 bezw. 1040 mm und die Breite des Mittelganges 650 bezw. 600 mm.

Unter den sonstigen Fortschritten, die das Jahr 1913 auf dem Gebiete des schmalspurigen Eisenbahnwesens gebracht hat, bildet die Einführung der vierten Wagenklasse auf den schmalspurigen Linien der sächsischen Staatsbahnen nach den Darlegungen der Verfassers eine hervorragende und auch vielversprechende Neuerung. Die hierfür in der Wagenfabrik vorm. Busch in Bautzen im Jahre 1913 gelieferten 58 Personenwagen 4. Klasse haben eine Länge von 12,58 m, eine äußere Breite des Wagenkastens von 2,4 m und Raum für 50 Sitz- und 18 Stehplätze. Als einen weiteren sehr wichtigen Fortschritt des Jahres 1913 bezeichnet es schließlich der Verfasser, daß die eingleisig erbaute, 1890 in Privatbetrieb genommene und 1906 in den Besitz des sächsischen Staates übergegangene rund 11 km lange Linie Zittau-Oybin zum größten Teil (auf rd. 9 km) zweigleisig ausgebaut wurde. Der zweigleisige Betrieb wurde am 15. April 1913 eröffnet. Auch in dieser Beziehung beginne also die schmale Spurweite nunmehr den Charakter der Hauptbahnen anzunehmen.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Heranziehung der Lehrlinge zur Mitarbeit im Werkstättendienst.** Ein Erlaß des preußischen Eisenbahnministers vom 4. d. Mts. verweist zunächt auf einen früheren Erlaß, nach dem zur Steigerung der Leistungsfähigkeit der Werkstätten auch die Arbeitskraft der Werkstättenlehrlinge soweit wie möglich nutzbar zu machen ist. Zu diesem Zwecke empfiehlt es sich, die Lehrlinge, mehr als es bisher geschehen, zur Mitarbeit im Werkstättendienst heranzuziehen, was sich bei zweckmäßiger Einteilung ohne Schädigung in dem Fortgange der Ausbildung erreichen lassen wird. Soweit sich hierbei die Arbeit der Lehrlinge als nutzbringend erweist, entspricht es der Billigkeit, die ihnen gewährte Lohnvergütung in dem Maße der wachsenden Leistung zu erhöhen. Die Lohnvergütung der Werkstättenlehrlinge darf indessen den Mindestlohn erwachsener Handwerker nicht erreichen. Die Regelung der Löhne im einzelnen bleibt dem Ermessen der Königlichen Eisenbahndirektionen überlassen.

Ferner werden in Anbetracht der während des Krieges vorliegenden besonderen Verhältnisse die Königlichen Eisenbahndirektionen im Anschluß an frühere Erlasse ermächtigt, die Lehrzeit der Werkstättenlehrlinge auf Grund tüchtiger praktischer Arbeiten angemessen abzukürzen und die Lehrlinge schon vor dem Ablauf der sonst vorgeschriebenen vierjährigen Lehrzeit zur Gesellenprüfung zuzulassen. Die Amtsvorstände haben im einzelnen Falle auf Grund der vorliegenden Arbeitsausführungen an den Fahrzeugen zu bestimmen, ob nach den Leistungen des Lehrlings die Lehrzeit unbedenklich verkürzt werden kann; an dem Erfordernis einer mindestens dreijährigen Lehrzeit muß jedoch im Hinblick auf die Vorschrift im § 130 a der Gewerbeordnung festgehalten werden. Wird die Lehrzeit verkürzt, so ist dem Lehrlinge durch den Amtsvorstand zu eröffnen, daß er in Anerkennung seiner Leistungen fortab als Geselle behandelt und gelöhnt und ihm der Gesellenbrief nach Ablauf des vierten Jahres behändigt werden würde.

— **Besoldung der zum Kriegsdienst einberufenen Zivilsupernumerare.** Ein neuerer Erlaß des preußischen Eisenbahnministers bestimmt folgendes:

Soweit es sich bei den zum Kriegsdienst einberufenen Zivilsupernumeraren nicht um die Erfüllung der aktiven Dienstpflicht handelt, kann ihnen nach dem Erlaß vom 26. August 1914 die früher bereits bezogene Besoldung von 360 ℳ oder 720 ℳ belassen werden. Es ist jedoch nicht angängig, den Supernumeraren, die vor dem Eintritt in das Heer eine Besoldung noch nicht bezogen haben diese während des Kriegsdienstes zu gewähren oder während desselben die Erhöhung von 360 auf 720 ℳ zu verfügen, weil diese Bewilligungen nach den bestehenden Grundsätzen den wirklichen Eintritt in das zweite und dritte Ausbildungsjahr zur Voraussetzung haben.

— **Kartoffeln in der Schale.** Zur Vermeidung von Mißverständnissen macht ein Erlaß des preußischen Eisenbahnministers darauf aufmerksam, daß die Bestimmungen unter Ziffer 2 und 3 des seinerzeit in dieser Zeitung Nr. 29, S. 340, Jahrg 1915 mitgeteilten Erlasses vom 3. April v. J., worin dem Eisenbahnpersonal empfohlen wird, Kartoffeln ausnahmslos nur in der Schale zu kochen und den Bahnwirten sowie den Inhabern von Speisewagenbetrieben unbedingt verboten wird, die Kartoffeln in rohem Zustand zu schälen, auch jetzt noch zu beachten sind. Die zuletzt genannte Bestimmung ist in einzelnen Fällen dahin mißverstanden worden, als sei dadurch angeordnet, daß Kartoffeln in den Bahnwirtschaften und Speisewagen den Gästen nur in Form von sog. Pellkartoffeln vorgesetzt werden dürften. Diese Auffassung findet in dem Wortlaut des Erlasses keine Stütze. Es ist absichtlich nur verboten, Kartoffeln in rohem Zustand zu schälen und hiernach den Bahnwirten und Speisewagenbetrieben selbstverständlich freigestellt, nach bekannter Regel die in der Schale halbgar gekochten Kartoffeln in diesem Zustand zu enthäuten und dann in beliebigen Formen so zuzubereiten, wie es sonst mit den roh geschälten Kartoffeln geschieht.

Bezüglich der Zubereitung der Kartoffeln fügt der Erlaß eine dem Herrn Minister von sehr beachtenswerter Seite vorgelegte Anweisung bei, die auch den Bahnwirten und Speisewagenbetrieben mitzuteilen ist. Nach dieser Anweisung kann zur Bereitung von Bratkartoffeln Fett so gut wie ganz entbehrt werden. Es genügt, die Pfanne mit einer Speckschwarte auszureiben oder in anderer Weise mit einem ganz dünnen Fetthauch zu überziehen. Den fleißig umzurührenden Kartoffeln müssen in der Pfanne, für eine Familie von 4—6 Köpfen gerechnet, 2—3 Eßlöffel Milch zugesetzt werden.

Der Minister vertraut, daß die Königlichen Eisenbahndirektionen sich auch im übrigen die Belehrung des Eisenbahnpersonals usw. dahin angelegen sein lassen, daß auch bei sparsamster Fettverwendung die Zubereitung schmackhafter Speisen

möglich ist. Die Eisenbahn-Frauenvereine haben durch die von ihnen vielfach veranstalteten Kochkurse sowie durch anderweitige persönliche Belehrung und Einwirkung in dieser Hinsicht ein Feld sehr ersprießlicher und in höchstem Maße vaterländischer Tätigkeit. Die Königlichen Eisenbahndirektionen sind angewiesen auf möglichste Verbreitung der obigen Grundsätze hinzuwirken.

— **Einstellung weiblicher Kräfte in den Eisenbahndienst.** Durch mehrere Erlasse des preuß. Ministers der öffentlichen Arbeiten ist bekanntlich die vermehrte Einstellung weiblicher Kräfte während des Krieges empfohlen, um die durch Abgabe von Beamten und Arbeitern für den Heeresdienst und Feldeisenbahndienst schon entstandenen Lücken zu decken und um noch mehr Betriebsbeamte für den Feldeisenbahndienst frei zu machen. Zur Erreichung dieses Zieles ist in einem Verkehrsamt des Direktionsbezirks Saarbrücken auf einer größeren Zahl Bahnhöfe 4. Klasse folgende Einrichtung mit Erfolg getroffen.

Der Bahnhofsaufseher versieht den Gesamtdienst, wo angängig, allein. Eine Angehörige von ihm — Frau oder erwachsene Tochter — unterstützt ihn dabei nach Bedarf und vertritt ihn bei einzelnen bestimmt bezeichneten, meist Früh- oder Spätzügen, im Abfertigungsdienst ganz. Während der Vertretung besteht betrieblich Haltepunktdienst, und zwar entweder den ganzen Tag, wenn dies nach dem Fahrplan angängig ist, oder nur bei einzelnen bestimmten Zügen. In letzterem Falle beschränkt sich die Vertretung vorwiegend auf Fahrkartenausgabe und Gepäckabfertigung. Solche Vertretung macht umsoweniger Schwierigkeiten, als bei den Früh- und Spätzügen der Verkehr in der Regel schwach und die Abfertigung einfach ist. Die Angehörige wird durch besonderen Vertrag als Agentin bestellt und erhält eine feste Vergütung. Diese richtet sich nach dem Umfange der Arbeit, beträgt jährlich etwa 300 bis 400 ℳ und wird vierteljährlich bezahlt. Der Vertrag wird nach folgendem Muster abgeschlossen:

§ 1. N. N. übernimmt folgende Dienstleistungen auf dem Bahnhofe . . . . . 1. Aushilfe bei den Arbeiten des Bahnhofsaufsehers nach dessen Anweisung, 2. während der Abwesenheit des Bahnhofsaufsehers nach Maßgabe der Geschäftsanweisung für die Eisenbahnagenturen, a) die Wahrnehmung des äußeren Dienstes gemäß § 3 der genannten Geschäftsanweisung, b) die Verausgabung der Fahrkarten und die Besorgung des Gepäck-, Güter- und Tierverkehrs sowie der Wagenangelegenheiten 3. die Reinigung der Diensträume und Handtücher.

§ 2. Die Agentin erhält für die Leistungen im § 1 unter 1 unter 2 eine Vergütung von jährlich . . . . . und für die unter 3. eine solche von jährlich . . . . . ., also zusammen . . . . . geschrieben . . . . . zahlbar in Teilbeträgen vierteljährlich nach Ablauf.

§ 3. Der Vertrag tritt am 1. . . . . in Kraft. Er kann von beiden Parteien nach voraufgegangener dreimonatiger Kündigung am 1. jeden Kalendervierteljahres aufgehoben werden. Die Königliche Eisenbahndirektion kann ihn jedoch ohne Kündigung jederzeit lösen, wenn die Agentin ihren Verpflichtungen nicht nachkommen sollte oder die Dienstverhältnisse es erfordern.

§ 4. Dieser Vertrag ist stempelfrei, weil der Jahresbetrag die Gegenleistung von 1500 ℳ nicht übersteigt.

Das Verfahren hat folgende Vorteile:

Der zweite Betriebsbeamte, der sonst für den verlängerten Betriebsdienst nötig war, wird für den Felddienst frei. Nach außen, dem Publikum gegenüber, und auch im Verwaltungs-, Abfertigungs- und Rechnungsgeschäft tritt keine Änderung ein, da zu den Hauptverkehrszeiten am Tage der Bahnhofsaufseher im Dienst ist. Der Aufseher hat aber persönlich Interesse an der Einrichtung und sorgt für ihre glatte Durchführung. Er selbst wird an Sonn- und Feiertagen planmäßig abgelöst, nicht dagegen die Agentin, die wie alle Agentinnen, auch Sonn- und Feiertag Dienst zu leisten oder für Vertretung selbst zu sorgen hat. Personalwirtschaftlich tritt eine Ersparnis ein, da der zweite Beamte ganz gespart und die Entschädigung für die Agentin zur Hälfte und mehr schon durch den Fortfall der sonst erforderlichen Sonntagsablösung des zweiten Beamten gedeckt wird. Das Schreibwerk wird vermindert, da die monatlichen Rechnungen für Hilfsbeamten, Reinigen der Räume usw. entfallen, die Entschädigung an die Agentin fortlaufend nach einmaliger Kassenanweisung gezahlt wird. Die Einführung ist leicht und sofort möglich, kann aber bei Bedarf jederzeit ohne jeden Anstand wieder aufgehoben werden.

Das Verfahren wird sich wohl auch anderwärts auf vielen Bahnhöfen zur Einführung empfehlen. Selbstverständlich müssen die örtlichen Verkehrs- und Betriebsverhältnisse jedes Bahnhofs eingehend berücksichtigt werden. Das Verfahren ist aber nicht nur anwendbar auf Nebenbahnen, die vorwiegend in Betracht kommen. Auch auf einer Hauptbahnstation des Bezirks Saarbrücken ist es eingeführt. Hier besteht betrieblich voller Tag- und Nachtdienst, die Fahrdienstleitung liegt im Befehlsstellwerk auf dem Bahnsteig, Personenzüge verkehren von 5½ vormittags bis 11½ nachmittag mit Bahnsteigsperre. Die Einführung war hier in folgender Weise möglich:

Fahrkartenausgabe und Gepäckabfertigung beim ersten Personenzuge wird dem Fahrdienstleiter nach Beendigung seines eigentlichen Dienstes übertragen, der Aufseher versieht nur Tagesdienst und die Agentinnen außer Aushülfe bei Tage Fahrkartenausgabe und Gepäckabfertigung bei den Spätzügen. Bei geschickter Diensteinteilung kann die Einrichtung also unter Umständen auch auf Hauptbahnen angewandt werden.

Angesichts der guten Erfolge erschien es angezeigt, das Verfahren an dieser Stelle allgemein bekannt zu geben.

— **Der Spreetunnel der A.-E.-G.-Schnellbahn Gesundbrunnen-Neukölln** wurde vor kurzem von den Aufsichtsbehörden besichtigt. Mit dem Präsidenten Rüdlin, waren dessen Vertreter, Geheimräte Dr. Koch und Suadicani, ferner die Vertreter des Polizei-Präsidiums und der A. E. G. erschienen. Die Herren stiegen an der Waisenbrücke in die Baugrube hinab, die hier die beträchliche Tiefe von 13 m hat. Von der Ufermauer aus ist unter der eisernen Schutzdecke eine Strecke von etwa 45 m schon soweit ausgeschachtet, daß man in dem durch zwei Wasserhaltungen trocken gelegten Hohlraum aufrecht stehen kann. Man hat hier echt märkischen Sand unter den Füßen, die Wände bilden, anstelle der Spundpfähle, die ineinandergreifenden U-Eisen und den Druck des Spreebettes nimmt die eiserne Schutzdecke auf, deren einzelne Tafeln sich unter Wasser genau zusammengefügt haben. Die Erwartungen, welche an das bei dieser Spreeunterfahrung zum ersten Male angewendete Verfahren geknüpft wurden, haben sich durchaus erfüllt, indem die durch eine starke Betonschüttung befestigte und gehörig abgedichtete Schutzdecke das Wasser völlig abhält und es nun möglich ist, den Tunnelkörper unter der Spree sicher und gefahrlos herzustellen. Mit dem Fortschreiten der Ausschachtung werden die seitlich eingelassenen Rohrbrunnen nach und nach an die Wasserhaltung angeschlossen, so daß auch das von unten drohende Grundwasser durch ununterbrochenes Pumpen aus der Baugrube ferngehalten wird. Mit dem Bodenaushub ist von beiden Spreeufern aus begonnen und zugleich die Betonierung der Tunnelsohle und -Wände in Angriff genommen worden. Die von der Waisenbrücke emporführende Rampe reicht bis über die Schicklerstraße hinaus, wo sich der südliche Treppenzugang zur Haltestelle „Stralauer Straße" befinden wird. Hier konnte die obere Wasserhaltung zum Teil schon außer Betrieb gesetzt werden. Die neue Bauweise fand den ungeteilten Beifall der Vertreter der Aufsichtsbehörden, die ihre lebhafte Befriedigung über die Fortschritte des Baues und besonders über den Erfolg der Spreeunterfahrung zu erkennen gaben.

— **Klasseneinteilung auf den Berliner Schnellbahnen.** Die Reichshauptstädt. Korrespondenz schreibt: Die A. E. G.-Schnellbahn soll bekanntlich abweichend von der Berliner Hoch- und Untergrundbahn nur Wagen d r i t t e r Klasse erhalten. Da diese in Raucher- und Nichtraucherabteils getrennt werden sollen, ergeben sich eigentlich z w e i Klassen. Man erwartet von dieser Maßnahme eine Beschleunigung der Zugabfertigung, denn wo zwei Wagenklassen mit Raucher- und Nichtraucherabteilen (also eigentlich v i e r Klassen) vorhanden sind, nimmt das Aufsuchen der Plätze auf den Haltestellen sicherlich mehr Zeit in Anspruch als bei Zügen mit einer Klasse. Auch der Berliner Magistrat scheint von seiner ursprünglichen Absicht, in den Zügen der N o r d - S ü d b a h n zwei Klassen einrichten zu lassen, zurückzukommen, wenigstens haben die Aufsichtsbehörden ihm dies nahegelegt und bei Besichtigung der Probewagen, die mit zwei Klassen ausgerüstet sind, zeigten sich die Magistratsvertreter nicht abgeneigt, die Wageneinteilung der der A. E. G. anzupassen, schon um den Ü b e r g a n g von der einen zur anderen Bahn nicht zu erschweren. (Auf eine Fahrkarte zweiter Klasse der Nord-Südbahn würde ja der Reisende in den A. E. G.-Zügen doch nur dritter Klasse fahren können.) Würde die Stadt sich doch für das Zweiklassensystem entschließen, so müßte die Einführung von Raucherabteilen unterbleiben, denn die sich daraus ergebende Vierteilung der Züge wollen die Aufsichtsbehörden künftig nicht mehr zulassen. Übrigens hat die Teilung der Wagen in Raucher- und Nichtraucherabteile auch auf der Hoch- und Untergrundbahn schon wiederholt zu Reibereien zwischen den Fahrgästen Anlaß gegeben. Auf den Teilstrecken Wittenbergplatz-Uhlandstraße und -Tielplatz und Bismarckstraße-Reichskanzlerplatz pflegen in verkehrsarmen Stunden nur Triebwagen mit Nichtraucherabteilen beider Klassen eingestellt zu werden. Aus dem Nichtvorhandensein von Raucherabteilen folgern nun eingefleischte Raucher, daß sie sich auch in jenen Abteilen dem Tabaksgenuß ungestört hingeben dürften. Diese Ansicht ist irrig. Auf an ihn gerichtete Beschwerden hat der Polizeipräsident die Hochbahngesellschaft ersucht, ihre Beamten anzuweisen, daß dieser Mißachtung des Rauchverbots unter allen Umständen entgegengetreten werde.

— **Ausnahmetarif für eilgutmäßige Beförderung von Getreide und Hülsenfrüchten im Falle der Verwendung als Saatgut sowie von Gemüsesamen, Grassamen und sonstigen Feldsämereien.** Ein solcher wird mit Gültigkeit vom 15. Februar bis 31. Mai 1916 auf den Strecken fast aller deutschen Staats- und Privatbahnen eingeführt. (Vgl. die Bekanntmachung in Nr. 13, S. 156 dieser Zeitung.)

— **Kaisergeburtstagsfeier in der Jugendabteilung des Breslauer Eisenbahnvereins.** Dem Eisenbahnverein Breslau ist kurz vor Ausbruch des Krieges eine Jugendabteilung angegliedert worden, welcher die Lehrlinge der acht Breslauer Werkstättenämter angehören. Aus dieser Jugendabteilung werden die Lehrlinge von 16—18 Jahren herausgezogen und in einer Jungwehrkompagnie unter der Leitung des Ober- und Geheimen Baurats Wagner, Hauptmann der Landwehr I a. D., militärisch ausgebildet. Der Eisenbahnverein hatte die Mittel bereitgestellt zu einer Kaisergeburtstagsfeier für diese Jungwehrkompagnie, die als Elternabend gedacht war, und an der auch die Lehrlinge unter 16 Jahren teilnehmen sollten. Das Fest fand am 29. Januar statt und war durch die Anwesenheit von Vertretern der Regierung, der Stadt, der militärischen Oberleitung der Jungwehr, der Eisenbahndirektion, der Vorstände der Werkstättenämter, der Werkmeister und Werkführer, der mittleren und unteren Beamten und Arbeiter zu einer hohen vaterländischen Feier geworden. Ober- und Geheimer Baurat Wagner führte in der Festrede aus, wie jeder Deutsche der Feldgrauen in Ost und West immer wieder gedenke und sich willig und selbstverständlich eingerichtet habe für den Kampf draußen und drinnen. Hoch und Niedrig, Reich und Arm, Alt und Jung wetteifern darin und auch diejenigen jungen Leute, welche Waffen noch nicht tragen können, unsere Jungwehrmannschaften, streben dahin, sich militärisch vorbilden zu lassen, damit sie, wenn das Vaterland sie ruft, so schnell als möglich einspringen können in die Lücken, die der Kampf geschlagen. Heil dem Vaterlande, das ein solches Volk erzeugt hat. Heil unserem Kaiser, der ein solches Volk hinter sich weiß. Der Festrede folgten Vorführungen der Jungwehrmannschaften und deren Ausbilder. Eingeleitet durch einen vom Trommler- und Pfeiferkorps der Jugendabteilung gespielten Marsch zeigten hervorragend gewandte Stabübungen, die Angriff und Abwehr zum Ausdruck brachten, und ein Keulenreigen mit elektrisch erleuchteten Keulen im verfinsterten Saale die Gewandtheit der Lehrlinge in Arm und Handgelenk. Ein weiterer Reigen, als Kampf und Sieg gedacht, und zusammengestellt aus Freiübungen, welche die Lieder: „Vater, ich rufe Dich", „Du Schwert an meiner Linken", „Es braust ein Ruf wie Donnerhall" versinnbildlichten, überraschte allgemein durch die herrliche Kraftentfaltung, Gleichmäßigkeit und geschickte Anordnung. Weiterhin wurde am Barren von dem ausbildenden Personal hervorragend geturnt und erstklassige Leistungen gezeigt. Endlich wurden Gruppenstellungen zur Huldigung des Kaisers unter Entwicklung der deutschen Fahnen und der Fahnen der Bundesgenossen künstlerisch gestellt. Um diese Vorführungen hat sich der Werkmeister Sonsalla ganz besonders verdient gemacht. Die Musik stellte die Eisenbahnkapelle unter Leitung des Oberbahnassistenten Ziegler. Der in allen Teilen voll besetzte Saal nahm die Vorführung freudigen Herzens auf und zeigte dauernd hohe Aufmerksamkeit und Anteilnahme an der Erziehung der Werkstättenlehrlinge, die sie befähigte, derartige kraftvolle Ausführungen darzustellen.

— **Einzelspenden für den Eisenbahntöchterhort.** Solche sind nach einer Mitteilung in der „Eisenbahn" auch im abgelaufenen zweiten Halbjahr 1915 wiederum von Freunden und Gönnern hochherzig der Stiftung zugewendet worden. Unter anderen stifteten die Berliner Maschinenbau-Aktiengesellschaft vormals L. Schwartzkopff 25 000 ℳ, Geheimrat Arnhold in Berlin 10 000 Mark, Baunternehmer Müller in Elberfeld 1500 ℳ, die Eisenbahnsignal-Bauanstalt Jüdel & Co. in Braunschweig 2000 ℳ der Verband der Bahnhofsaufseher und Unterassistenten der preußisch-hessischen Staatsbahnen und der Reichsbahnen 1000 Mark.

Im Anschluß an diese Mitteilung wird in unserer Quelle der Hoffnung Ausdruck gegeben, daß auch in dem soeben begonnenen neuen Jahre die Mitglieder, Freunde und Gönner des Töchterhorts bereit sein werden, der Stiftung die zur Durchführung ihrer segensreichen Tätigkeit erforderlichen Geldmittel an die Hand zu geben, umsomehr, als die Anforderungen an die Stiftung durch die Hinterbliebenen der auf dem Felde der Ehre gefallenen großen Zahl von verheirateten Eisenbahnern in immer steigendem Umfange zunehmen, und die Stiftung in besonderem Maße bemüht ist, gerade den Kriegswaisen gegenüber sowohl zum Zwecke der Ausbildung und Förderung der Erwerbstätigkeit als auch zur Linderung von Notlagen ohne Verzug jede nur mögliche Hilfe zu gewähren.

— **Personalnachrichten.** Bei der preußisch-hessischen Staatsbahnverwaltung sind etatsmäßige Stellen für Vorstände der Eisenbahn-Maschinenämter verliehen: dem Regierungsbaumeister des Maschinenbaufachs Exner in Stolp und für Regierungsbaumeister dem Regierungsbaumeister des Maschinenbaufachs Kleinow in Breslau. — Der Regierungsbauführer des Eisenbahn- und Straßenbaufachs Johannes Zache aus Berlin ist zum Regierungsbaumeister ernannt.

Österreich.

— **Zur Eröffnung der mitteleuropäischen Fahrplankonferenz.** Die Gruppenberatungen der mitteleuropäischen Fahrplankonferenz in Wien haben bereits am 8. d. M. ihren Anfang genommen. In der Hauptverhandlung der Fahrplankonferenz, die am 9. d. M. stattfand, richtete Eisenbahnminister Dr. Freiherr v. Forster nachstehende Ansprache an die versammelten Vertreter der mitteleuropäischen Eisenbahnverwaltungen: „Zum dritten Male während des Krieges finden sich die sehr geehrten Herrn Vertreter der hohen Regierungen und Verkehrsverwaltungen aus den Gebieten der verbündeten Zentralmächte und der neutralen Staaten in einer mitteleuropäischen Fahrplankonferenz zusammen. Die österreichische Regierung, in deren Namen ich Sie aufs herzlichste willkommen heiße, begrüßt mit Freude Ihr Erscheinen in der Reichshaupt- und Residenzstadt Wien. Insbesondere begrüße ich auch die in unserer Mitte erschienenen Herren Vertreter der k. u. k. Zentraltransportleitung im Kriegsministerium und die Vertretung der k. u. k. Heeresbahn. Wie es bereits die vor Jahresfrist in München abgehaltene Fahrplankonferenz bewiesen hat, vermochte der Krieg dem gegenseitigen Bedürfnisse nach einer zwischenstaatlichen Verständigung in Fragen des Personenverkehrs keinen Abbruch zu tun; vielmehr ist der Drang nach einer einvernehmlichen Lösung der schwebenden Verkehrsfragen noch lebhafter und dringender geworden, seit der Entwicklung des mitteleuropäischen Verkehrs durch den Gang der Ereignisse neue Ziele und Richtungen gewiesen sind. Schon keimt selbst im Bereiche der Länder, die vor kurzem noch die Schauplätze der Zerstörung und des kriegerischen Ringens waren, neues wirtschaftliches Leben; es tritt in Wünschen der Industrie- und Handelswelt nach fortschreitender Ausgestaltung des Verkehres nach und aus diesen Ländern in Erscheinung. Eine von Voraussicht erfüllte Verkehrspolitik wird diese erfreulichen Anzeichen einer durch den Krieg unbeirrten Neubelebung alter und starker Beziehungen zu werten und im Rahmen der ihr durch die Kriegslage gezogenen Grenzen voll zu beachten wissen; eine solche Politik wird auf diese Weise bemüht sein, noch mitten im Kriege den Boden vorzubereiten, auf dem sich die von der Zukunft erhoffte Erstarkung merkantiler und kultureller Beziehungen entfalten soll. Ihrer gemeinsamen Arbeit, meine sehr geehrten Herren, fällt die dankenswerte Aufgabe zu, zu diesem Werke in mitbestimmender Weise beizutragen. Wie es die Sendung der Eisenbahn von jeher war, mit der wirklichen auch die geistige Brücke zwischen den Kulturleben der Völker und Nationen zu schlagen, so werden diese Wechselbeziehungen und der Ausgleich der Interessen sich auch in Hinkunft auf den eisernen Adern des Verkehrs vollziehen.

Mit solchem hohen Ziele vor Augen, treten wir in die heutige Beratung ein; wir begrüßen in dem neuerlichen Austausch der Wünsche und Meinungen ein Mittel zur Wahrung eines stetigen Fortschrittes auf dem Wege zur Verbesserung und Ausgestaltung der Verkehrsbeziehungen. Mit dem Wunsche nach einem gedeihlichen Verlauf Ihrer Beratungen erkläre ich die heutige Tagung der Fahrplankonferenz für eröffnet."

—**Legitimationen für Familienangehörige von Militärpersonen auf den österreichischen Staatsbahnen.** Das Eisenbahnministerium hat den Familienangehörigen (Frauen und Kindern, bzw. Witwen und Waisen) von Militärpersonen vom 1. März an die Ausfolgung fünfjähriger Legitimationen zugestanden, auf Grund deren diese Personen berechtigt werden, die ihnen zugestandenen Fahrbegünstigungen unmittelbar bei den Personenkassen der österreichischen Staatsbahnen in Anspruch zu nehmen. Die Ausdehnung dieser Begünstigung auf die österreichischen Privatbahnen ist in die Wege geleitet. Zur Durchführung dieser Neuerung hat das Kriegsministerium eine Reihe von Verfügungen erlassen, denen folgendes zu entnehmen ist:

Vom 1. März d. J. an kann die Fahrbegünstigung nur mehr ausschließlich bei den Personenkassen gegen Vorweis der Legitimation in Anspruch genommen werden. Es entfallen daher die bisher erforderlichen fallweisen Ansuchen um Anweisung der Fahrbegünstigung für einzelne Fahrten. Nur für je zwei unter zehn Jahre alte Kinder von aktiv dienenden Militärpersonen sind Ansuchen um Anweisung zur Fahrt mit einer halben Zivilfahrkarte fallweise wie bisher einzubringen. Die vor dem 1. März dieses Jahres bereits ausgefolgten Fahrbegünstigungsanweisungen behalten ihre dreimonatige Gültigkeit. Eine Verlängerung dieser Anweisungen ist ausgeschlossen. . . . . .

— **Aussig-Teplitzer Eisenbahn.** Im Januar d. J. betrugen die Einnahmen auf den Linien des alten Netzes 1 158 858 K. (um 11 151 K. mehr als im Januar 1915, dagegen noch um 130 669 K. weniger als im selben Monat 1914). Auf der Lobahlbahn Teplitz-Reichenberg wurden 288 441 K., somit 28 790 K. weniger als im Januar 1915 und um 25 751 K. weniger als im gleichen Monat 1914 eingenommen.

— **Die Buschtiehrader Bahn** vereinnahmte im Januar d. J. 1 969 565 (+ 222 600) K.; hiervon entfallen auf die A-Linie 772 460 (+ 124 700) K. und auf die B-Linie 1 197 105 (+ 97 900) K. Die Richtigstellung für den Monat Dezember 1915 ergab eine Erhöhung um 182 463 K. für die A-Linie und von 102 142 K. für die B-Linie. Die Besserung des Verkehres im Januar ist hauptsächlich auf die Zunahme der Verschiedenen Güter und weniger auf die Mehrtransporte von Kohlen zurückzuführen. Der Güterverkehr im allgemeinen ist im ersten Monat des neuen Jahres um rund 69 000 t oder über 10 % gestiegen, wovon 48 000 t auf Verschiedene Güter und der Rest auf Kohle entfallen. An der Erhöhung der Monatseinnahmen von 222 600 K. ist der Transport der Verschiedenen Güter mit rund 180 000 K. beteiligt. Ihre Zunahme hängt offenbar mit dem Geschäftsgange der Eisenwerke in Kladno, Komotau usw. zusammen. Eine namhafte Steigerung erfuhr auch der Personenverkehr. Die Zahl der beförderten Reisenden ist um mehr als 20 % gestiegen, wobei um etwa 31 000 K. mehr eingenommen wurden als im Januar vorigen Jahres. Bei der endgültigen Buchung der Einnahmen für den Monat September 1915 ergab sich eine Mehreinnahme von 182 463 K. für die Lit. A-Strecke und von 102 142 K. für die Lit. B.-Strecke. Dadurch erhöhte sich die Ende des Jahres 1915 ausgewiesene Steigerung der Einnahmen für die A-Linie auf 1 300 000 K. und für die B-Strecke auf 182 000 K.

— **Verkehrsstörung auf der elektrischen Bahn Wien-Preßburg.** Hervorgerufen durch außergewöhnlich starken Sturmwind wurde kürzlich die Fahrdrahtleitung dieser Eisenbahn zwischen den Stationen Maria-Ellend und Petronell an mehreren Stellen derart beschädigt, daß der Zugverkehr eingestellt werden mußte. Die Behebungsarbeiten, die sofort begonnen worden sind, waren durch den orkanartigen Sturm und die durch ihn hervorgerufene Unterbrechung aller Verständigungsmittel aufs äußerste erschwert. Vorerst konnten die Züge nur zwischen Wien und Regelsbrunn geführt werden, doch schon am nächsten Tage gelang es den gesamten Zugverkehr bis Preßburg wieder aufzunehmen.

— **Der Verkehr mit dem Balkanzug.** Neben den von der Berliner Stadtbahn und vom Anhalter Bahnhof ausgehenden Teilen des Balkanzuges geht bekanntlich ein dritter Zugteil von München aus. Dieser ist, wie das „Österreichisch-ungarische Eisenbahnblatt" meldet, bis Straßburg im Elsaß verlängert worden, so daß von dort nach Konstantinopel jetzt direkte Schlafwagen verkehren. Der Straßburger und der vom Anhalter Bahnhof abgelassene Zugteil vereinigen sich in Wien und treffen in Galanta mit dem über die Berliner Stadtbahn gehenden Zugteile zusammen.

Die Benützung des Balkanzuges auch innerhalb der österreichisch-ungarischen Monarchie ist von der Beibringung eines Passierscheines abhängig gemacht. Jeder Zivilreisende, der in Österreich-Ungarn reisen will, muß also im Besitze eines Passes und eines Passierscheines sein. Militärpersonen haben sich durch Vorzeigung der offenen Befehle und der Anweisung zur Benützung des Balkanzuges auszuweisen. Fahrkarten nach österreichisch-ungarischen Stationen für den Balkanzug dürfen daher an Zivilreisende nur gegen Vorlegung des Passes und Passierscheines ausgegeben werden.

— **Vier Söhne eines Eisenbahnbeamten im Felde ausgezeichnet.** Gleich zu Kriegsbeginn zogen die vier Söhne des Oberstaatsbahnrates i. R. Heinrich Möchel, alle Berufsoffiziere, ins Feld. Der älteste Sohn Rudolf, Hauptmann eines Infanterieregiments, kämpfte in Galizien, auch in den zwei Schlachten bei Lemberg. Er fand bei Limanowa an der Spitze seiner Kompagnie im Dezember 1914 den Heldentod. — Otto, Hauptmann eines Landwehr-Infanterieregiments, wurde als Kompagniekommandant auf dem südöstlichen Kriegsschauplatz verwundet. Dann stand er in Bosnien und kam später an die Isonzofront, wo er alle vier Isonzoschlachten mitmachte. — Der dritte Sohn, Alfred Hauptmann eines Infanterieregiments, wurde als Kompagniekommandant auf dem nördlichen Kriegsschauplatz verwundet. Wiedereingerückt, machte er den Siegeszug durch Galizien mit und steht in der Armee Böhm-Ermolli auf wolhynischem Boden. — Der jüngste Sohn, Heinrich, Oberleutnant eines Feldkanonenregiments, stand durch zehn Monate als Batteriekommandant an der Front im Norden, nahm unter anderem auch an der Durchbruchsschlacht Gorlice-Tarnow teil. In Anerkennung tapferen Verhaltens vor dem Feinde wurden alle vier Brüder mit dem Militärverdienstkreuz 3. Klasse mit der Kriegsdekoration — Rudolf und Alfred außerdem mit dem Signum laudis — ausgezeichnet.

— **Personalnachrichten.** Die Rechnungsräte Julius Pohl und Rudolf Schlesinger wurden zu Oberrechnungsräten und die Rechnungsräte Karl Graf Berchtold Freiherr von und zu Ungerschütz, Frätting und Pullitz, Karl Müller, Oskar Bergsohn-Sonnenberg, Franz Penka und Ferdinand Schindler zu Rechnungsräten im Eisenbahnministerium ernannt.

Übrige europäische Länder.

— **Verbesserung des Seeverkehrs zwischen Schweden und England.** Das Blatt „Dagens Nyheter" meldet aus Stockholm vom 12. d. M., das Handelskollegium bearbeitete Vorschläge zur Verbesserung des Seeverkehrs zwischen Schweden und England, denen große Bedeutung beigemessen werde. Es beabsichtige, dem Reichstag den Bau großer Fähren von 10 500 t für eine tägliche Verbindung zwischen Gotenburg und einem englischen Hafen, vielleicht Immingham, vorzuschlagen. Diese Fähren würden also dreieinhalb Mal so groß ein wie die zwischen Saßnitz und Trelleborg verkehrenden. Das Blatt spricht von einer möglichen Fortsetzung der vorgeschlagenen Seeverbindung über Stockholm hin nach Åbo.

— **Der neue internationale Eisenbahnknotenpunkt zwischen Schweden und Rußland.** Die bemerkenswerteste Verschiebung im europäischen Eisenbahnverkehr, die der Krieg im Gefolge hatte, vollzog sich im hohen Norden. Denn abgesehen von dem Seewege über das Weiße Meer, der jedoch im Winter mit so schwierigen Eisverhältnissen wie den gegenwärtigen unbrauchbar ist, muß bekanntlich seit Ausbruch des Krieges der ganze Verkehr zwischen Rußland und dem westlichen Ausland den Weg nördlich um den Bottnischen Meerbusen nehmen. Auf dieser Linie ist nunmehr, nachdem die schwedische Staatsbahn im Anschluß an die von der Festung Boden nach Karungi an der finnischen Grenze fortgesetzte Nordbahn noch die in nordsüdlicher Richtung gehende Strecke Karungi-Haparanda gebaut hat, Haparanda ein neuer internationaler Verkehrsmittelpunkt geworden, während das einst viel genannte Karungi seine Rolle ausgespielt hat. Wir haben hierüber wiederholt berichtet. Jetzt dient als Bindeglied zwischen dem schwedischen und dem finnischen Bahnnetz die schwedische Staatsbahnlinie Karungi-Haparanda, auf der indessen zunächst noch erst ein vorläufiger Verkehr vonstatten geht. Allerdings ist die Verbindung der beiden Bahnnetze auch im Augenblick noch keine vollständige, da noch als allerletztes Glied die Eisenbahnbrücke zwischen Haparanda und dem nahen Torneå fehlt. Diese Brücke ist jedoch schon beschlossen, und die Pläne dazu sind fertig, aber sie kann höchstens innerhalb zwei Jahren vollendet sein und somit schwerlich noch während des Krieges dem mächtigen Verkehr dienen, der jetzt zwischen Rußland und den Westmächten über Torneå-Haparanda stattfindet, und auf welchem Wege natürlich auch Post und Pakete für die deutschen usw. Kriegsgefangenen in Rußland und die russischen Gefangenen in Deutschland gehen. Auf der Strecke zwischen Haparanda und Torneå müssen Reisende und Güter einstweilen entweder mit Dampfern oder auf der vorhandenen Fußgänger- und Wagenbrücke befördert werden. Auf alle Fälle indessen spielt Haparanda schon jetzt für den Verkehr zwischen Osten und Westen — wofür jedoch bei der strengen Neutralität Schwedens Kriegsmaterial nicht in Betracht kommt —, eine hervorragende Rolle. Bisher war Haparanda als nördlichste Stadt an der Ostsee und Sitz einer meteorologischen Station bekannt. Die Ausdehnung des schwedischen Staatsbahnetzes bis zu diesem Grenzpunkt wird sicher dazu beitragen, die Einwohnerschaft dieser Gebiete, in denen sich infolge ihrer Abgeschiedenheit schon stark der finnische Einfluß geltend gemacht hat, enger an Schweden zu ketten. Das strategische Interesse der schwedischen Bahnverbindung mit Finnland wurde dadurch gewahrt, daß die Nordbahn von Boden aus — das bekanntlich eine der stärksten Festungen Schwedens ist — in ziemlichem Abstand von der Nordseite des Bottnischen Meerbusens entlang geht und, wie erwähnt, bei Karungi auf die finnische Grenze stößt. Erst von dort aus südlich gehend hat man längs der Westseite des Torneåflusses die Verbindung mit Haparanda, etwa 27 km, hergestellt. Das finnische Bahnnetz geht noch weiter nördlicher, nämlich bis zur Station Rovaniemi hinauf, und hierauf gründen sich die russischen Pläne, nach Vollendung der durch die Kolahalbinsel führenden Strecke der Murmanbahn von der Kolabucht bis Kandalaks (am Weißen Meer) Schlittenverbindungen von Kandalaks bis Rovaniemi im Westen und Archangel im Osten herzustellen, damit Rußland von der eisfreien Murmanküste her Kriegsmaterial heranschaffen kann.

M.

— **Zustände in den Häfen von Le Havre und Rouen.** Die „Köln. Ztg." meldet vom 10. d. M.: In den für Frankreich heute doppelt wichtigen Häfen von Le Havre und Rouen herrscht ein derartiges Durcheinander, daß ordnungsgemäße und rechtzeitige Verschiffungen zurzeit bereits fast unmöglich sind und die Zahl der festsitzenden Schiffe von Tag zu Tag größer wird. (In Rouen beträgt sie bereits über 1000.) Um diesen heillosen Zuständen zu begegnen, hat ein gemischter Ausschuß unter Vorsitz des Handelskammerpräsidenten von Le Havre und in Gegenwart des Handelsministers Clémentel zunächst einmal für die Hafenanlagen von Le Havre entsprechende Maßnahmen beschlossen. Danach soll das Kran-, Roll- und Flußschleppmaterial vermehrt werden. Am bemerkenswertesten ist aber, daß Oberst Gassouin, Direktor im Kriegsministerium, die Ankunft von 800 weiteren Kriegsgefangenen zugesagt hat, zur Beschleunigung der Abfertigung der ankommenden Ladungen die bekanntlich nicht nur Handelswaren, sondern vornehmlich Rohstoffe und Artikel zur Kriegsführung enthalten.

— **Statistik der schweizerischen Kleinbahnen für das Jahr 1913.** Nach Band XLI der schweizerischen Statistik war am Schluß des Jahres 1913 in der Schweiz ein Netz von insgesamt 161 Kleinbahnen mit einer Betriebslänge von rund 1964 km vorhanden. Der Zugang gegenüber dem Vorjahr beträgt 7 Kleinbahnen und rund 152 km Betriebslänge. Von den 161 Kleinbahnen wurden 60 mit einer Betriebslänge von 1338 km schmalspurig betrieben, 48 mit 47,5 km waren Drahtseilbahnen, 37 mit 468,6 km Straßenbahnen und 16 mit 109,8 km Zahnradbahnen. Betrieben wurden mit Dampfkraft 22 Bahnen mit 380 km mit Elektrizität 123 (im Vorjahr 112) mit 1176 km, teils mit Lokomotiven, teils elektrisch 2 mit 399 km, mit Wasserkraft 11 mit nur rd. 7 km, von den Straßenbahnen wurde nur noch eine einzige mit Pferdekraft betrieben. An Betriebsmitteln waren im Berichtsjahr vorhanden 297 (271) Dampf- und elektrische Lokomotiven, 1177 (1118) Motorwagen, 2379 (2353) Personen- und 2153 (1953) Güterwagen. Die Anzahl der Bediensteten ist von 8723 im Jahre 1912 auf 9608 im Berichtsjahr gewachsen. Insgesamt stelle sich die Zahl der geleisteten Zugkilometer auf rd. 41,47 (38,99) Millionen Kilometer, die Zahl der beförderten Reisenden auf rd. 176,57 (156,08) Millionen, die Zahl der beförderten Gütermengen auf rd. 1,46 (1·36) Millionen Tonnen, die Gesamteinnahme auf rd. 47,75 (44,89) Millionen Franken, die Gesamtausgabe auf rd. 33,12 (30,18) Millionen Franken, der Überschuß demnach auf rd. 14,63 (14,71) Millionen Franken. — Die Zahl der Unfälle ist im Berichtsjahr mit 470 auf sämtlichen schweizerischen Kleinbahnen angegeben, sie ist gegen das Vorjahr um 57 Fälle zurückgegangen. Dabei wurden 394 (448) Personen verletzt und 24 (27) getötet; von den Verletzungen bzw. Tötungen entfallen 143 und 12 auf das Netz der Schmalspurbahnen, 12 und 2 auf das der Drahtseilbahnen, 238 und 9 auf das Straßenbahnnetz und nur je eine auf das Netz der Zahnradbahnen. Wieviele von den bei den Unfällen getöteten oder verletzten Personen Reisende oder Bedienstete der Kleinbahnunternehmungen waren, wird in unserer Quelle nicht angegeben.

Von den 60 in der Statistik behandelten Schmalspurbahnen dienten alle mit einer Ausnahme (Genf-Veyrier nur für den Personenverkehr) dem Personen- und Güterverkehr. Von den 48 Drahtseilbahnen waren 5 nur für den Personenverkehr bestimmt, die übrigen dienten gleichfalls dem Personen- und Güterverkehr. 20 Straßenbahnen beförderten Personen und Güter, die übrigen 17 nur Personen, auch die Zahnradbahnen waren größtenteils (13) für den Personen- und Güterverkehr eingerichtet.

— **Umbau von Tenderlokomotiven in Lokomotiven mit Schlepptender.** Die Kambrische Eisenbahn hat 1905 von der Metropolitan-Eisenbahngesellschaft 6 vierachsige Tenderlokomotiven (zwei Triebachsen, ein führendes Drehgestell) gekauft. Bei einem Gewicht von 33,5 t waren sie jedoch für die Nebenstrecken der Kambrischen Eisenbahn zu schwer, und ihr geringer Fassungsraum für Wasser und Kohlen verbot ihre Verwendung auf Hauptstrecken. Sie wurden denn fast nur im Verschiebedienst verwendet. Neuerdings ist eine von ihnen in der bekannten Lokomotivfabrik Beyer, Peacock & Co. versuchsweise in eine Lokomotive mit Schlepptender umgebaut worden, um sie zur Verwendung auf Hauptstrecken geeignet zu machen. Sie kann jetzt 3,5 t Kohle und + 7,7 cbm Wasser, gegen 1,5 t und 4 cbm früher, mitführen. Ob sich ein solcher Umbau, noch dazu bei einer verhältnismäßig alten Lokomotive lohnt, scheint zweifelhaft. Möglicherweise hängt die Sache so zusammen, daß die Lokomotivbauanstalten Englands jetzt stark durch Heereslieferungen in Anspruch genommen sind, daß sie jedenfalls wie die übrigen Werkstätten des Landes in der Hauptsache Geschosse herstellen und infolgedessen keine Lokomotiven bauen können; die Eisenbahnen werden sich daher mit ihren alten Lokomotiven behelfen müssen, statt neue zu beschaffen, und müssen deshalb einem nicht lohnenden Umbau zustimmen, wenn ihre alten Lokomotiven nicht mehr ausreichen, weil neue nicht oder nur schwer zu beschaffen sind.

— **Reisebeschränkungen für Russen auf den im deutschen Militärbetriebe stehenden Bahnen des östlichen Kriegsschauplatzes.** Russische Staatsangehörige sind von der Benutzung der Schnellzüge und der Polsterklasse auf den Strecken im Militärbetriebe ausgeschlossen. Es dürfen ihnen daher direkte Fahrkarten zur Benutzung der Schnellzüge und der Polsterklasse auf diesen Strecken nur gegen Vorlage einer vom Deutschen Eisenbahn-Verwaltungsrat der russischen Bahnen in Warschau ausgestellten und unterstempelten Bescheinigung über die „Zulassung zur Beförderung in den Schnellzügen und der Polsterklasse auf den Strecken im Militärbetriebe" verabfolgt werden.

— **Störungen im russisch-rumänischen Eisenbahnverkehr.** Wie „Pester Lloyd" aus Jassy meldet, ist die russische Zugverbindung mit Rumänien infolge von Truppenbewegungen in Beßarabien neuerdings unterbrochen worden. Auch die Post ist ausgeblieben. Die rumänischen Züge fahren bis Russisch-Ungheni, wo die wenigen Fahrgäste die ins Innere Rußlands reisen wollen, zurückgehalten werden, da in Beßarabien nur Militärzüge, die keine Zivilisten mitnehmen, verkehren. Amtlich sind die rumänischen Eisenbahnen von dieser Verkehrsunterbrechung noch nicht verständigt worden.

— **Eisenbahnunglück bei Schubino in Rußland.** Die „T. R." meldet über Kopenhagen, 13. Februar: Auf der Linie Moskau-Witebsk ereignete sich bei der Station Schubino ein schweres Eisenbahnunglück, da infolge Versagens der Luftbremse der aus Witebsk kommende Schnellzug in den Petersburger Schnellzug hineinfuhr. Nach den bisherigen Feststellungen sind 16 Personen, darunter 10 Reisende und 6 Beamte, getötet und 12 Personen verwundet worden, 4 davon schwer. Der Materialschaden ist bedeutend. Unter den Getöteten befinden sich der Generalmajor Dymscha und der Generalsekretär des Ausschusses für die Flüchtlinge, Feliwanwitsch. Schwer verletzt wurde General Schuwalow.

Fremde Erdteile.

— **Neue amerikanische Personenwagen.** Die Canadian Pacific-Bahn hat kürzlich von der Pullman-Wagenbauanstalt in Chicago eine Anzahl neuer Personenzugwagen erhalten, die hauptsächlich für den Verkehr zwischen St. Paul und Duluth bestimmt sind. Die Wagen sind ganz aus Eisen hergestellt. Es sind 47 Personenwagen, 22 Post- und Expreßwagen 17 Gepäckwagen und 6 Speisewagen. Alle diese Wagen sind sechsachsig. Das Eigengewicht der Personenwagen beträgt 63,5 t, das der Post- und Expreßwagen 63 t, das der Packwagen 58 t und das der Speisewagen 73 t. Ein Teil der Post- und Expreßwagen und der Packwagen ist für elektrische Zugbeleuchtung eingerichtet, wodurch das Eigengewicht um 3 t vermehrt wird. Die Personenwagen sind für eine Betriebslast von 9 t, die Speisewagen für eine solche von 8 t und die Post und Gepäckwagen für eine solche von 22,5 t berechnet. Der Raddruck der Personenwagen ist also 6,2 t, der der Post- und Expreßwagen 7,4 t, der der Gepäckwagen 6·9 t und der der Speisewagen 6,7 t. Die Länge der Personen-, Post- und Gepäckwagen beträgt 21,6 m, die der Speisewagen 22,2 m, die äußere Wagenbreite 3,09 m. Die Personenwagen enthalten 84 Plätze, die Speisewagen 30 Plätze. Die Personen- und Speisewagen sind innen mit Holz ausgekleidet; zwischen Holz und Eisen ist eine unverbrennbare Schicht eingelegt. Die Fenster der Wagen sind außergewöhnlich groß, um einen ungehinderten Blick in die Landschaft zu ermöglichen. Die Post-, Expreß- und Packwagen sind innen mit Blech bekleidet. Die Post- und Expreßwagen sind durch eine Mittelwand getrennt, so daß ein Postabteil von 9 m Länge entsteht. Diese Mittelwand kann auch um 3 m verschoben werden, so daß das Postabteil eine Länge von 12 m bekommt. Die Stoßvorrichtungen an den Stirnwänden der Wagen sind für eine Stoßkraft von 160 t berechnet. Der Radstand der Drehgestelle beträgt 3,35 m, der Raddurchmesser 838 mm.

Allgemeines.

— **Über das Reisen nach dem Kriege** spricht sich ein englischer Schriftsteller folgendermaßen aus: „Viele Leute, Bürger der Kriegführenden und Neutrale, haben die Absicht geäußert, nach Friedensschluß das Kriegsgebiet zu durchreisen, das heute in Etappen und Lagern, mit Schützengräben und Erdbefestigungen einen großen Teil Europas bedeckt. Doch diese Reiselustigen täten gut daran, ihre Reisen um 10 Jahre hinauszuschieben. Denn nicht wie früher wird Europa imstande sein, die Gäste mit den früher üblichen Bequemlichkeiten zu empfangen. Europa wird im Gegenteil den Wunsch haben, daß während mehrerer Jahre nach dem Kriege jeder, der sonst reiste, möglichst daheim bleibt. Der Zustand, in dem der Reiseverkehr in Europa sich nach Friedensschluß befinden wird, kann durch die Devise bezeichnet werden: Nur Geschäftsreisende erwünscht. Sicherlich

wollen viele Amerikaner gleich nach Friedensschluß das vom Kriege heimgesuchte Europa besichtigen. Doch wenn diese Leute ihre Reisen ungestört auszuführen gedenken, sollten sie sich vor allem eigene Schiffe mieten, denn nach dem Kriege wird jede Tonne Schiffsraum wertvoll sein zur Aufnahme des Materials zum Aufbau des Zerstörten und zur Beförderung von Lebensmitteln nach den leer gewordenen Speichern. Die Touristen sollten auch ihre eigenen Automobile und wenn möglich eigene Bahnwagen mitbringen, denn das rollende Material Europas wird zum großen Teile zerstört oder beschädigt, auf jeden Fall aber sehr unvollkommen sein. Auch wird es schwer sein, die Vergnügungsreisenden unterzubringen, wenn sie dieselben Ansprüche stellen wie vor dem Kriege. Besonders in den direkt von den Kämpfen heimgesuchten Städten wird man das Hotelwesen erst allmählich neu organisieren können. In England, wo man das freie Fremden- und Reiseleben gewöhnt war, wird man die neuen Unbequemlichkeiten wie einen starken Druck empfinden. Selbst wenn wir unsere Verbündeten besuchen und auch wenn wir nur im eigenen Lande reisen werden, wird dieser Druck empfindlich zu verspüren sein. Nichts war in England unbeliebter als Paßvorschriften. Nun haben auch wir durch den Krieg ein strenges Paßsystem erhalten und dies wird auch im Frieden nicht verschwinden, gleichwie die bei uns neu eingeführte Meldepflicht auch im Frieden zu recht bestehen wird. Darum wird selbst das Reisen in der Heimat längere Zeit hindurch nicht so einfach sein wie vor dem Kriege. Auch werden die Reisekosten sich als merklich höher erweisen. Wie lange wird es dauern, bis alle Vergnügungssonderzüge, alle internationalen Luxusexpreßverbindungen wieder im alten Betrieb sein werden? Die Eisenbahngesellschaften werden hart zu arbeiten haben, um den einstigen Friedenszustand wieder in früherem Umfang herzustellen. Die Welt wird so ruhiger erscheinen, man wird mehr auf seinem Platze verbleiben und da arbeiten, um die Spuren des Krieges zu verwischen, das Entschwundene allallmählich neu erstehen zu lassen."

Solchen Gedanken gegenüber wirkt es fast komisch, wenn im „Echo de Paris" ein gewisser Viktor Cambon (nicht zu verwechseln mit dem bekannten Diplomaten Jules Cambon) seinen Landsleuten verheißungsvolle Versprechungen über einen Massenbesuch der französischen Schlachtfelder durch die Amerikaner macht. „Es gibt keinen Amerikaner", so schreibt er, „der mir nicht gesagt hätte, daß er nach dem Kriege Frankreich besuchen werde. Alle sind fest entschlossen, die Plätze zu sehen, wo die Franzosen gelitten und gestritten haben. (Natürlich für die Taten der Sieger, der Deutschen, werden ja die Amerikaner kein Auge haben! Die Schriftl.) Damit werden die Amerikaner sich erkenntlich zeigen für die gewaltigen Summen, die wir ihnen gegenwärtig zu verdienen geben, und uns wird dadurch wieder eine Gelegenheit geboten, wenigstens einen Teil unseres nach Amerika geflossenen Geldes zurückzuerhalten. Hunderttausende werden nach Europa kommen! Alle großen Dampfer werden von amerikanischen Vergnügungsreisenden gefüllt sein, auf allen Straßen Frankreichs werden die Kraftwagen unserer amerikanischen Gäste dahinsausen. Unsere Städte werden nicht genug Gasthöfe und sonstige Fremdenherbergen besitzen, um alle amerikanischen Gäste unterbringen zu können. Hier werden wir etwas zu leisten haben, denn wir dürfen nicht vergessen, daß unsere Gäste aus Amerika besondere Ansprüche stellen in bezug auf Bequemlichkeit, Behaglichkeit, gutes Leben und Unterhaltungsstellen. Man kann sich ja in Frankreich gar keinen Begriff von der Verfeinerung des materiellen Lebens der Amerikaner machen. Diese haben noch niemals so viel Geld verdient wie jetzt, und sie wollen es nun mit vollen Händen in Frankreich wieder ausstreuen, ohne jedoch dabei auf ihre Lebensgewohnheiten verzichten zu müssen." (Es wird wohl manches anders kommen! Die Schriftl.)

Bücherschau.

— **Sächsischer Eisenbahnkalender.** Nachschlage-, Hand- und Merkbuch auf das Jahr 1916, bearbeitet von Eisenbahnassistent Hultsch. Verlag von C. Heinrich in Dresden-Neustadt. Preis in Leinwand gebunden 1,30 *M*.

Die handliche Taschenbuchform, die seit dem vorigen Jahre für den früher von demselben Verfasser bearbeiteten „Terminkalender für den Betriebs-, Abfertigungs- und technischen Dienst der sächsischen Staatsbahnen" gewählt wurde, ist auch für die diesjährige Ausgabe des Kalenders beibehalten worden. Die Anordnung des stofflichen Inhalts ist im wesentlichen ebenfalls die gleiche geblieben. Außer einem Jahreskalender mit Raum zu täglichen handschriftlichen Vermerken enthält die neue Ausgabe einen allgemeinen und einen eisenbahnfachlichen Teil, ein Verzeichnis der höheren Beamten bei der Generaldirektion der sächsischen Staatsbahnen, ein Verzeichnis der sächsischen Eisenbahndienst- und Verkehrsstellen nach dem Stande vom 1. Dezember v. J., ein mit Ende September v. J. abgeschlossenes, alphabetisch geordnetes Sachverzeichnis wichtigerer, durch das Amtsblatt bekanntgegebener Verordnungen sowie Anzeigerverfügungen und ein Fristenverzeichnis nach dem Stande von Ende November v. J., je besonders für den Betriebs- und Abfertigungsdienst, den Heizhausdienst und den bautechnischen Dienst. Die Form und Anlage dieses zweifellos für den täglichen Dienstgebrauch recht zweckmäßigen Fristenverzeichnisses ist bereits bei der Ankündigung früherer Ausgaben beschrieben worden. Der allgemeine wie der eisenbahnfachliche Teil haben wiederum eine Vermehrung ihres Inhalts erfahren, die größtenteils mit dem Kriege im Zusammenhang steht. In dem ersteren sind neben den üblichen, für den täglichen Gebrauch zuweilen recht willkommenen Angaben über Maße und Gewichte, Münzwesen, Flächen- und Körperberechnung, Besitz-, Vermögens- und Stärkeverhältnisse der wichtigsten Kulturländer usw. und mehrerer besonders für sächsische Verhältnisse bestimmten Mitteilungen eine Reihe zeitgemäßer Angaben aufgenommen worden, wie z. B. über Löhnung und Gehalt der zum Kriegsdienst einberufenen Beamten, Anrechnung der Jahre 1914 und 1915 als Kriegsjahre u. a. m. Der eisenbahnfachliche Teil des diesjährigen Kalenders enthält u. a. Personalnachrichten über obere Beamte der sächsischen Staatsbahnen, eine schematische Übersicht der Beamtenklassen der sächsischen Staatsbahnen, ihrer Besoldungs- und Rangverhältnisse, eine Mitteilung über die Abgabe von sächsischem Eisenbahnpersonal zum Kriegsdienst, Angaben über Besoldungsverhältnisse u. dergl. m.

Der Herausgeber des sächsischen Eisenbahnkalenders ist sichtlich bemüht, dessen Inhalt von Jahr zu Jahr reichhaltiger auszugestalten, ohne das Büchelchen seiner eigentlichen Zweckbestimmung, als Hilfsmittel für den täglichen Dienstgebrauch verwendet zu werden, zu entfremden. Da der Anschaffungspreis des Kalenders im Verhältnis zu dessen Verwendbarkeit als nur mäßig bezeichnet werden muß, ist ihm in den Kreisen der sächsischen Eisenbahnbeamten weiteste Verbreitung zu wünschen.

— **Graphisch-statistischer Verkehrsatlas der Schweiz.** Herausgegeben vom schweiz. Post- und Eisenbahndepartement Bern 1915, Buchdruckerei Hans Feuz. Zu beziehen zum Stückpreise von 5 Fr. von der Eisenbahnabteilung des Post- und Eisenbahndepartements.

Am 15. Mai 1914 fand in Bern die feierliche Eröffnung der dritten von der schweizerischen Eidgenossenschaft veranstalteten Landesausstellung statt, deren treffliche Organisation seinerzeit bei allen Besuchern große Anerkennung gefunden hat. Leider fiel die Hälfte des Ausstellungszeitraumes in die ersten Kriegsmonate, worunter sicherlich der Besuch dieser am 15. Oktober geschlossenen Ausstellung nicht unerheblich gelitten hat. Insbesondere zeichnete sich auf dieser Ausstellung die Gruppe „Öffentliche Verkehrsanstalten" durch eine Fülle von Darbietungen aus den Gebieten der Verwaltung, der Technik, des Betriebes, der Finanzwirtschaft und der Statistik ihrer Unternehmung aus. Dank den Bemühungen der Aussteller in dieser Gruppe war es den Ausstellungsbesuchern ermöglicht worden, einen weitgehenden Einblick in das Wirkungsfeld der öffentlichen Verkehrsunternehmungen der Schweiz zu tun. Die Ausstellung des schweizerischen Eisenbahndepartements nahm dabei einen eigenen mit Büchern, Karten, Plänen und Profilen ausgestatteten Raum ein, in dem der Beschauer sich leicht ein Bild vom gesamten Eisenbahnwesen, insbesondere von der Entstehung der Schienenwege, ihrer Steigungs- und Richtungsverhältnisse und ihrer technischen und wirtschaftlichen Bedeutung zu verschaffen in der Lage war. Es wäre schon im fachlichen Interesse bedauerlich gewesen, wenn diese Darbietungen des Eisenbahndepartements lediglich dem Kreise der Ausstellungsbesucher zugänglich gewesen sein sollten. Mit Dank ist es daher zu begrüßen, daß von Anfang an beabsichtigt war, einen Teil der Ausstellungspläne und Karten der Eisenbahnabteilung in einem besonderen, auch graphisch vervollständigten statistischen Bande zusammenzufassen und sie so der Allgemeinheit zugänglich zu machen. Leider führte die Kriegszeit zu einer Beschränkung und Verzögerung der geplanten Veröffentlichung und es wurde erst Ende vorigen Jahres möglich, das geplante Werk im Druck erscheinen zu lassen. Es enthält bei trefflicher Ausstattung im Format 37 × 24,5 cm 92 Seiten Text in deutscher, daneben in französischer Sprache, eine Karte der schweizerischen Eisenbahnlinien mit Angabe der Eröffnungsjahre, eine Höhenprofilkarte des Bahnnetzes, eine Karte, auf der die geographische Lage der schweizerischen elektrischen Kaftwerke, der Umformerstationen und der Verlauf der Hochspannungsleitungen kenntlich gemacht ist, 34 künstlerisch vollendete Abbildungen hervorragender Eisenbahnbauwerke der Schweiz, darunter 14 Brücken und Viadukte und 20 Bahnhofsgebäude, 31 Abbildungen von Lokomotiven alter und neuer Bauart, die hauptsächlich auf den schweizerischen Eisenbahnen im Betriebe waren und noch sind, und schließlich ein reichhaltiges, überaus wertvolles, auf Tafeln dargestelltes graphisch-statistisches Material.

Dem textlichen Teil des Verkehrsatlas ist eine Zusammenstellung bemerkenswerter Ereignisse im schweizerischen Eisenbahnwesen in zeitlicher Reihenfolge vorangestellt; sie beginnt mit dem 17. Januar 1838, Gründung der Eisenbahngesellschaft Basel-Zürich in Zürich, und schließt mit dem 18. Juni 1914, Bundesgesetz über

die Gebühren für Konzessionen der Transportanstalten, ab. Dieser Zusammenstellung folgen kurze aber die Kernpunkte geschickt hervorhebende Abhandlungen über nachstehende Gegenstände: schweizerisches Eisenbahnrecht, Rückkauf der Hauptbahnen durch den Bund, Entwicklung des schweizerischen Bahnnetzes, Vorkehrungen zur Sicherung des Bahnbetriebes, Tarifgrundlagen für den Personen-, Gepäck- und Güterverkehr auf den schweizerischen Eisenbahnen, Wohlfartseinrichtungen zugunsten des schweizerischen Eisenbahnpersonals, Ausdehnung der schweizerischen Schiffahrt, der Kraftwagenunternehmungen, Aufzüge und Luftseilbahnen, Entwicklung der Starkstromanlagen in der Schweiz.

Im graphisch-statistischen Tafelwerk gelangten zur Darstellung: Entwicklung der Baulängen der schweizerischen Eisenbahnen von 1844 bis 1913; geschichtliche Entstehung des Netzes der Bundesbahnen aus den Netzen der einzelnen Bahngesellschaften; Organisation des eidgenössischen Post- und Eisenbahndepartements im Jahre 1914 und Angabe der leitenden Persönlichkeiten der Eisenbahnabteilung seit dem Jahre 1873; Eisenbahntunnel der Schweiz über 2000 m Länge einschließlich der während des Jahres 1914 im Bau befindlichen; Zahl der täglichen Züge — Personen- und Güterzüge —, die seit dem Jahre 1860 bis 1912 über die Netze der ehemaligen Hauptbahnen und das der Bundesbahnen gelaufen sind; Reisegeschwindigkeit (kilometrische Stundengeschwindigkeit, Anzahl und Halte der Züge) auf den schweizerischen Hauptbahnen von 1860 bis 1914; umfangreiche statistische Angaben aus allen Zweigen des schweizerischen Eisenbahnwesens von 1875 bis 1913 (Personen- und Güterverkehrsstatistik, Rechnungsergebnisse, Gewinn- und Verlustrechnungen nach Bahngruppen, Personalstatistik u. a. m.) sowie über die Entwicklung und den derzeitigen Stand der Straßen- und Drahtseilbahnen in der Schweiz; statistische Angaben, die nicht das Eisenbahnwesen berühren, z. B. über den schweizerischen Postverkehr 1850—1913, das Telegraphen- und Fernspechwesen 1855—1913 und den schweizerischen Außenhandel 1890—1913.

Der große Wert des vorstehend seinem Inhalt nach gekennzeichneten Werkes dürfte vor allem darin bestehen, daß der in ihm gebotene reiche statistische Stoff Rückblicke auf längere Zeiträume und die Anstellung von Vergleichungen mit früheren Zeitabschnitten gestattet, wogegen die für solche Zwecke sonstwohl verfügbaren regelmäßigen Nachweisungen der schweizerischen Verkehrsanstalten über die Entwicklung und den Stand ihrer Unternehmungen, ihre Arbeitsleistungen und ihre finanziellen Erfolge sich gewöhnlich auf Angaben aus den letzten Betriebsjahren beschränken. Dazu kommt, daß die Stelle, von der das Werk herausgegeben wurde, die unbedingte Zuverlässigkeit aller in ihm enthaltenen Angaben verbürgt. In dem vorliegenden graphisch-statistischen Verkehrsatlas hat das schweizerische Post- und Eisenbahndepartement ein Nachchlagewerk von bleibendem Werte geschaffen, das allen Kreisen des staatlichen Lebens, der Wissenschaft, des Handels und Verkehrs sehr schätzbare Dienste leisten wird. Wir werden demnächst aus dem reichhaltigen Inhalt des Werkes einige ausführlichere Mitteilungen in besonderem Aufsatz folgen lassen.

Amtliche Mitteilungen der Geschäftsführenden Verwaltung.

Vereins-Güterwagenparkverzeichnisse.

Die Vereins-Güterwagenparkverzeichnisse Nr. 10 — Georgsmarienhütten-Eisenbahn — und Nr. 64 — Lokaleisenbahn Debreczen-Nyirbator — sind neu herausgegeben und zur Verteilung gelangt.

Rundschreiben der Geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. III 108/1915 vom 7. Februar d. J. an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Antrag der Direktion der Elmshorn-Barmstedt-Oldesloer Eisenbahn-Aktiengesellschaft auf Zulassung zur Teilnahme an den Vereinseinrichtungen (abgesandt am 10. Februar d. J.).

Nr. III 109/1915 vom 7. Februar d. J. an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Antrag der Direktion der Stendal-Tangermünder-Eisenbahngesellschaft auf Zulassung zur Teilnahme an den Vereinseinrichtungen (abgesandt am 10. Februar d. J.).

Nr. III 123/1915 vom 8. Februar d. J. an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Antrag der Direktion der Nagyvarader Stadtbahn-Aktiengesellschaft auf Zulassung zur Teilnahme an den Vereinseinrichtungen (abgesandt am 11. Februar d. J.).

Nr. VI 21 vom 11. Februar d. Js an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend die Sammlung von Vereins-Güterwagenparkverzeichnissen (abgesandt am 14. Februar d. J.).

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Änderung von Stationsnamen.

Mit dem 1. März 1916 wird der Name der an der Nebenbahn Ahrensböck-Bhf. Gleschendorf gelegenen Haltestelle „Fabrik" in „Holstendorf" abgeändert.

Lübeck, den 7. Februar 1916. (230)
Die Direktion der
Eutin-Lübecker Eisenbahn-Gesellschaft.

2. Güterverkehr.

Staatsbahn- und Privatbahn-Güter- und Tierverkehr, Ost-Mitteldeutsch-Sächsischer Güterverkehr.

Der voraussichtlich am 15. März 1916 zu eröffnende, an der Strecke Falkenberg b. Torgau-Cöthen zwischen Wittenberg (Pr. Sa.) und Coswig (Anh.) gelegene Bahnhof Klein Wittenberg wird vom Tage der Eröffnung in die obenbezeichneten Verkehre für die Abfertigung von Kleinvieh in einzelnen Stücken, Eil- und Frachtstückgütern sowie von Wagenladungen der angeschlossenen Werke und Lagerplätze einbezogen.

Auskunft über die Tarifsätze erteilen die Güterabfertigungen.

Halle (Saale), 9. Februar 1916. (237)
Königliche Eisenbahndirektion.

Ausnahmetarif für Hafer, — Tfv. 2 I y —.

Mit Gültigkeit vom 14. Februar 1916 erscheint eine Neuausgabe des Tarifs, durch die die Ausgabe vom 1. Februar 1915, der Nachtrag 1 und die bereits durch Bekanntmachungen erlassenen Ergänzungen aufgehoben werden. Preis des Tarifs 5 Pf. für 1 Stück.

Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbureau, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 10. Februar 1916. (224)
Königliche Eisenbahndirektion.

Württ. Binnen-Gütertarif.

Mit Gültigkeit vom 15. Februar 1916 werden die Frachtsätze für Möhringen (Filder) für Steine, wie im Spezialtarif III unter „Steine" Ziffer 8 genannt, im Verkehr mit Echterdingen, Möhringen (Filder) und Unteraichen allgemein durch Anstoß von 5 Tarifkilometern an die Entfernungen der Station Vaihingen (Filder) gebildet.

Stuttgart, 12. Februar 1916. (234)
Generaldirektion der K. Württ. Staatseisenbahnen.

Ausnahmetarif 2 III V für frische Futterkräuter usw.

Mit Gültigkeit vom 17. Februar 1916 wird die zum 10. Februar 1916 zunächst für die preußisch-hessischen und oldenburgischen Staatseisenbahnen eingeführte Ausdehnung auf Heidekraut allgemein für den ganzen Bereich des Ausnahmetarifs ausschließlich Altona-Kaltenkirchen-Neumünster und Meppen-Haselünner Eisenbahn eingeführt. Gleichzeitig wird der Ausnahmetarif neu ausgegeben.

Abzüge (Preis 5 ₰) sind durch die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbureau, hier, Bahnhof Alexanderplatz zu beziehen.

Berlin, den 17. Februar 1916. (233)
Königliche Eisenbahndirektion.

Nordwestdeutsch-bayerischer Gütertarif.

Mit sofortiger Gültigkeit wird die Station Lelbach-Rhena in den Tarif aufgenommen und die Stationen Büsum und Marne im Ausnahmetarif S 18 d für frische Seefische und frische Seemuscheln usw. als Versandstationen nachgetragen sowie verschiedene sonstige Änderungen durchgeführt.

Näheres bei den beteiligten Güterabfertigungen. (232)

Frankfurt (Main), 9. Februar 1916.
Königliche Eisenbahndirektion.

Staats- und Privatbahngütertarif, Heft C 2.

Mit Gültigkeit vom 21. Februar 1916 werden die Stationen Bochum-Riemke, Duisburg Hbf., Gelsenkirchen-Schalke, Gelsenkirchen-Wattenscheid, Lünen Nord,

Recklinghausen Ost und Sinsen als Versandstationen für Schlacken und Aschen in den Ausnahmetarif 5 i unter Ziffer II des Geltungsbereichs aufgenommen.

Essen, 8. Februar 1916. (226)
Königliche Eisenbahndirektion.

Binnen-Güterverkehr der Sächsischen Staatseisenbahnen.

Vom 15. April 1916 an werden Sendungen nach Eibenstock ohne Bahnhofsvorschrift nach Eibenstock oberer Bahnhof abgefertigt.

Dresden, am 10. Februar 1916. (223)
Kgl. Gen.-Dir. d. Sächs. Staatseisenb.

Kombinierter Schiffs- und Bahnverkehr mit Umschlag in Wien oder Passau, Ausnahmetarif für Getreide usw., Heft 2 (Süddeutschland); gültig vom 1. August 1908.

Mit Wirksamkeit vom 15. April 1916 werden die Frachtsätze für die Stationen Pforzheim W. B. der K. Württembergischen Staatseisenbahnen und Breisach (Hauptbahn) der Großh. Badischen Staatseisenbahnen ohne Ersatz aufgehoben.

München, den 7. Februar 1916. (225)
Tarifamt der K. Bayer. St.-E.-B. r. d. Rh.

Niederländisch-Südwestdeutscher Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 20. April 1916 werden im Tarifheft 6 vom 1. Mai 1903 und dem hierzugehörigen, besonders ausgegebenen Ausnahmetarif (20) für Torfstreu und Torfmull vom 1. Oktober 1902 die Frachtsätze der württembergischen Station Trossingen Ort in den Eil- und Frachtstückgutklassen um je 10 ₰, in den Wagenladungsklassen (einschl. der Ausnahmetarife) um je 4 ₰ für 100 kg erhöht.

Cöln, den 10. Februar 1916. (227)
Königliche Eisenbahndirektion.

Deutsch-Schwedisch-Norwegischer Güterverkehr über Vamdrup und Saßnitz-Trelleborg, Teil II.

Mit Gültigkeit vom 20. Februar 1916 werden die schwedischen Stationen Ankarsrum, Maltesholm, Östervärn und die sächsische Station Sebnitz in den Abschnitt 1 der ordentlichen Tarifklassen aufgenommen.

Nähere Auskunft erteilen die Abfertigungsstellen.

Altona, den 12. Februar 1916. (228)
Königliche Eisenbahndirektion
namens der Verbandsverwaltungen.

Norddeutsch-niederländischer Güterverkehr.

Am 1. März 1916 wird die Station Weesp der Holländischen Eisenbahn mit den für Amsterdam loko geltenden Frachtsätzen in die Abteilung A, Abschnitt 1 und 2, des Ausnahmetarifs für Eisen und Stahl vom 15. Mai 1914 aufgenommen.

Cöln, den 12. Februar 1916 (239)
Königliche Eisenbahndirektion.

Elbeumschlagstarif für Ungarn, Teil II, vom 1. April 1909. Einführung eines Frachtsatzes für Getreide usw. des Ausnahmetarifes 2 A im Rückvergütungswege.

Mit Gültigkeit vom 1. März 1916 bis auf Widerruf, bzw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens bis 1. Februar 1917 gelangt im Rahmen des Ausnahmetarifes 2 A für Getreide usw. im Rückvergütungswege bei Frachtzahlung für mindestens 10 000 kg für den Wagen und Frachtbrief von Görögszallas nach Dresden Elbufer im Verkehr mit Hamburg der Frachtsatz von 327 Pfennigen für 100 kg zur Einführung.

Die Liquidierung der Frachtdifferenzen erfolgt gegen Vorlage der auf den Namen des Reklamanten als Absender lautenden Frachtbrief-Duplikate über den Bahntransport und der Schiffsladescheine über die Weiterbeförderung auf der Elbe bis Hamburg, Harburg oder Lübeck bis längstens Ende April 1917.

Wien, am 9. Febr. 1916. (238)
K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Süddeutsche Donau-Dampfschiffahrt-Gesellschaft.

Zu den vom Schiffahrtbeginn 1910 gültigen Kartierungssätzen für Getreide, Hülsenfrüchte usw. nach Passau, Deggendorf und Regensburg wird mit 1. März 1916 der Nachtrag II eingeführt. Preis 10 Heller.

München, im Februar 1916. (229)

3. Verdingungen.

a) 30 Brechstangen, 200 Nagelklauen, 100 Drahtbürsten, 150 Feilenbürsten, 20 hölzerne Schwellenbohrmaschinen, 100 eiserne Harken, 800 Spitzhauen, 300 Kreuzhauen, 1000 Stopfhauen, 2500 Reserve-Stahlstopfer, 200 Krauthauen, 50 Metallschienenbohrer, 2500 Erdschaufeln, 300 eiserne Schneeschaufeln, 100 eiserne Grasschaufeln, 2000 Steinschlaggabeln, 1400 Schwellenhandbohrer, 1200 Irwinbohrer, 50 Spaten 200 Schienennagelhämmer, 100 Dechsel, 200 hölzerne Schneeschaufeln, 100 Holzäxte.

b) 300 Kohlenlöffel, 100 Müllschippen, 200 Trinkbecher, 300 Trinkgläser, 50 Lampenscheren, 400 Signalhörner, 1000 Signalpfeifen, 75 Schöpfkellen, 50 Seifennäpfe, 50 hölzerne Lineale, 20 Brustschilder, 100 Schleifsteine (Abziehsteine), 20 Schiefertafeln, 50 Tintenfässer (Glas), 50 Anfeuchter (Porzellannäpfchen mit Schwamm), 150 Waschgerätständer, 50 kleine Feuerhaken, 100 Schutzbrillen, 200 Brustleder für Handlaternen, 50 Wasserflaschen, 50 Kohleneimer, 200 Kohlenkasten, 50 Spucknäpfe, 20 Handglocken für Pförtner, 400 Fußdecken aus Rohr, 50 Leibgurte für Telegraphenarbeiter mit Taschen, 100 Patronentaschen mit Riemen, 50 Taschen für Zugführer, 300 Mundstücke für Signalhörner, 100 rote Signalfahnen, 100 Futterale zu Signalfahnen, 30 Heckenscheren.

c) 800 Signallaternen für Stationsbeamte, 200 Laternen für das Bahnbewachungspersonal, 100 Handlaternen (Stallaternen).

d) 200 große Signallaternen für Lokomotiven, 60 kleine Signallaternen für Lokomotiven, 600 Oberwagen-300 Schluß-, 300 Kugellaternen für Lichtpatronen, 150 Wasserstandslaternen für Lokomotiven.

e) 9450 verschiedene Pinsel.

f) 300 emaillierte Waschbecken, 800 Eimer aus verzinktem Eisenblech, 850 verschiedene Ölkannen, 200 Spritzkannen, 500 Wasserkannen, 150 Handbeile, 50 Sattlermesser, 60 Ziehmesser (zweigriffig), 400 Handhämmer, 20 Maurerhämmer, 200 Niethämmer, 250 Feilkloben, 1500 Maßstäbe, zusammenlegbare, 10 Maßstäbe, nicht zusammenlegbare, 100 Wand-Thermometer, 300 Kneifzangen, 190 verschiedene Zangen, 50 Handsägen mit Gestell, 20 Schrotsägen für Bahnmeister, 10 Bügelsägen, 50 Schrotsägen für Packwagen, 75 Metallsägen, 3650 Sägeblätter für Metallsägen, 1000 Handschaufeln, 50 Schraubenzieher, 100 Hohlschaber, 100 Fuchsschwanzsägen für Stellmacher, 100 Stichsägen, 50 Bohrdraufe

sollen in verschiedenen Losen verdungen werden. Angebotbogen und Bedingungen können in unserem Zentralbureau, Fürstenstraße 1—10, eingesehen, auch von dort gegen portofreie Einsendung von je 70 ₰ zu a b, f, und 50 ₰ zu c, d, e in bar (nicht in Briefmarken) bezogen werden. Die an uns einzusendenden Angebote werden am 21. März d. J., vormittags 10 Uhr, im Verwaltungsgebäude, Fürstenstraße 1—10, eröffnet. Der Zuschlag erfolgt bis zum 20. April 1916. (231)

Königliche Eisenbahndirektion
Magdeburg.

Die für das Etatsjahr 1916 für die Direktionsbezirke Altona, Hannover und Magdeburg erforderlichen 13 175 t Braunkohlenbriketts zur Zimmerheizung und 1000 t Braunkohlen zur Dampfkesselheizung sollen in verschiedenen Losen verdungen werden. Angebotbogen und Bedingungen können in unserm Zentralbureau, Fürstenstr. 1—10, eingesehen, auch von dort gegen portofreie Einsendung von 50 Pf. in bar (nicht in Briefmarken) bezogen werden. Die an uns einzusendenden Angebote werden am 17. März 1916, vormittags 11 Uhr, im Verwaltungsgebäude Fürstenstr. 1—10 eröffnet. Der Zuschlag erfolgt bis zum 18. April 1916.

Königliche Eisenbahndirektion
Magdeburg. (235)

4. Verkauf von Altmaterialien.

Altmaterialien öffentlich zu verkaufen:

A. Betriebsmaterialien: Asbestabfälle, Gummiabfälle, Seile, Wagendeckenstücke, Lederabfälle, Abfallöl, Glas u. a.

B. Metallwaren: Zink, Kompositionsasche, Metallspäne, Werkstättekehricht.

C. Oberbaumaterialien und sonstige Eisen- und Stahlwaren: Schienen, Schwellen, Kleineisenzeug, Auslenkungen, Herzstücke, Zentralweichenmaterial, Radreife, Federnstahl, Bleche, Schweiß- und Flußeisenabfälle Siedröhren, Gußeisen, Brückenwagen, Drehscheiben, Schiebebühnen, Drehspäne u. a.

Angebotsbogen auf postfreie Anfrage bei uns erhältlich und spätestens Mittwoch, den 8. März 1916, nachmittags 2 Uhr, bei uns einzureichen. Zuschlagfrist 3 Wochen.

Karlsruhe, den 12. Februar 1916. (236)
Rechnungsbureau der Gr. Generaldirektion der Staatseisenbahnen.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Eisenbahndirektions-Präsident a. D. v. Mühlenfels in Berlin.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nummer 15. 19. Februar 1916. LVI. Jahrgang.

Inhalt:

Die Fahrsperren der amerikanischen Eisenbahnen.

Die Fahrpreiserhöhungen im Personenverkehr der schweizerischen Bundesbahnen.

Die Leistungen der schwedischen Staatsbahnen beim Austausch invalider Kriegsgefangener.

Fortschritte im eisenbahnfachlichen Fortbildungswesen von 1912 bis 1914.

Nachrichten.

Deutschland: Anlage C zur Eisenbahn-Verkehrsordnung. — Eisenbahnanleihegesetz. — Freie Fahrt zur Rückkehr geflüchteter Deutscher nach Kurland. — Verein für Eisenbahnkunde zu Berlin. — Personalnachrichten.

Österreich: Januar-Einnahmen österreichischer Privatbahnen. — Die Kohlenförderung im abgelaufenen Jahre.

Ungarn: Übergangsverkehr zwischen Zemun (Semlin) und Belgrad. — Politische Begehung der zweiten Marchbrücke nächst Marchegg. — Eröffnung der Strecken Deményháza-Parajd und Mezöbánd-Kolozsnagyida.

Übrige europäische Länder: Hohe Einnahmen der schwedischen Staatsbahnen. — Der erste Streik auf schwedischen Staatsbahnen. — Zugentgleisung auf der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn. — Nachrichten von den schweizerischen Eisenbahnen. — Die Eisenbahn von Montenegro. — Das Schmierwesen auf den russischen Bahnen. — Die Bahnbauten im nördlichsten Rußland.

Fremde Erdteile: Die argentinischen Eisenbahnen und die Engländer.

Allgemeines.

Bücherschau.

Amtliche Bekanntmachungen.

Die Fahrsperren der amerikanischen Eisenbahnen.

Von **L. Kohlfürst.**

Im Verlaufe der letzten 20 Jahre — seit sich infolge des Ansteigens der Zuggeschwindigkeiten auch für die amerikanischen Eisenbahnen das Bedürfnis fühlbar gemacht hatte, zur Unterstützung des durch Schausignale erteilten Fahrverbots Einrichtungen zu treffen, welche dessen Nichtbeachtung verhindern sollen — fehlte es dort gleichfalls nicht an Versuchen mit einschlägigen Vorkehrungen, deren Anzahl insbesondere innerhalb der letzten 10 Jahre nennenswert zugenommen hat und die in weit größerem Umfange als in Europa zur ständigen Einführung gelangt sind. Der Entwicklungsgang und das Grundsätzliche für den Aufbau dieser verschiedenen Sicherungsanordnungen sind naturgemäß so ziemlich dieselben gewesen wie überall, sie weisen aber doch namentlich wegen der mancherlei Sonderbedürfnisse der elektrisch betriebenen Fern- und Schnellbahnen gewisse Eigentümlichkeiten auf. Ihrem Wesen nach beschränken sich jedoch die Anlagen, die zur Verschärfung der auf den Gesichtssinn wirkenden Haltsignale dienen, hier, wie eben überall, bekanntlich a) auf die mit den Hauptsignalen zwangläufig verbundenen sichtbaren oder hörbaren Vorsignale, welche an genügend vorgeschobener Stelle die Signallage bekanntgeben, in der sich das zugehörige Hauptsignal jeweilig befindet, b) auf Ankündigungssignale, welche im Wege sichtbarer oder hörbarer, auf der Strecke oder auf den Zügen erfolgender Zeichen aus entsprechender Entfernung die Annäherung an ein Hauptsignal vormelden und endlich c) auf die eine oder andere oder wohl auch auf eine Vereinigung dieser beiden Formen, vervollständigt durch eine Vorrichtung, welche die mittelbare oder unmittelbare selbsttätige Auslösung der Zugbremse zur Aufgabe hat und also dasjenige vorstellt, was unter Fahrsperre verstanden sein will. Welche Ausgestaltung namentlich die zuletzt angeführten Sicherungsformen auf den amerikanischen Eisenbahnen gefunden haben, geht ziemlich vollständig aus den Berichten hervor, welche ein ständiger Signalausschuß der Ingenieur-, Betriebs- und Verkehrs-Vereinigung der elektrischen Eisenbahnen Nordamerikas in den Jahren 1913, 14 und 15 erstattet hat und nach denen im folgenden die bereits in Anwendung stehenden Einrichtungen beschrieben sind, wobei allerdings die Ausführungseinzelheiten aus räumlichen Gründen nur auszugsweise wiedergegeben und so weit beleuchtet werden können, wie es zur Kennzeichnung der Sonderarten unumgänglich notwendig erscheint:

1. Eine von der Federal-Signal-Company erstellte, auf der Delaware-Hudson Eisenbahn angewendete Knallsignalanordnung besteht aus einem in bestimmter Entfernung vom festen Streckensignal (Hauptsignal) neben dem Gleise angebrachten Kasten, in welchem sich ein mit Knallkapseln beschickter verschiebbarer Rahmen befindet, der bei jeder Auslösung um 4 Kapsellängen seitwärts gerückt wird. Hierzu gehören noch vier auf einer gemeinsamen Achse drehbare Eisenhämmer und ein Elektromagnet, der auf den ersten Hammer festhaltend einwirkt, wodurch auch die übrigen drei Hammerstiele in aufrechter Lage festgehalten bleiben. Die Elektromagnetspulen stehen einerseits mit einer isoliert ins Gleis eingebauten Kontaktschiene, anderseits mittels eines vom zugehörigen Streckensignal gesteuerten Schalters mit einer geerdeten Batterie in stromleitender Verbindung, derart, daß die letztere während der Haltlage des Signals mit ihrem zweiten Pol an die Kontaktschiene angeschlossen wird, anderenfalls aber schon im Schalter isoliert bleibt. Überfährt ein Zug die Stelle während der Haltstellung des Signals, so gelangt eine auf der Lokomotive angebrachte, einen Gleitschuh tragende Schubstange auf die Kontaktschiene und vermittelt durch diese Berührung und durch den Lokomotivkörper einen zweiten Erdschluß, demzufolge der Stromkreis über den Elektromagneten in Schluß gelangt. Dieser bewirkt dabei das Kippen des ersten Hammers und dieser wieder auf mechanischem Wege das Abfallen des zweiten, dann des dritten und schließlich des letzten Hammers.

Auf diese Weise werden rasch hintereinander vier Schüsse gelöst, deren Rückstoß die Hämmer wieder in die Ruhelage hochhebt und zugleich das Vorrücken des Kapselrahmens bewirkt. Soweit stimmt diese Anordnung mit einer von H. Schellens erdachten, bei Wiesenthal & Co. in Aachen hergestellten, genau überein, welche vor etwa 25 Jahren im Bereiche der Königlichen Eisenbahndirektion Cöln (linksrheinisch) versucht wurde und 1891 in Frankfurt a. M. ausgestellt war. Die amerikanische Abweichung liegt nur im Wesen des Streckenstromschließers. Es sollen nämlich Entladungen der Schießvorrichtung tunlichst hintangehalten bleiben, indem der Zug, wenn er das Signal auf Halt findet, noch vor der Kontaktschiene hält. Würde dies verabsäumt, so kann der Führer durch Niederdrücken eines Handhebels die Kontaktstange hochheben, in welchem Falle der Gleitschuh die Kontaktschiene im Gleis beim Befahren nicht mehr berühren und daher auch keine Auslösung der Schüsse hervorbringen kann. Die Benützung dieses unter Bleisiegelverschluß befindlichen Ausrückhebels ist jedoch zwangläufig an die Bedingung gebunden, daß der Führer vorher den Dampf abgestellt oder bereits die Zugbremse in Tätigkeit gesetzt hat.

2. Die Union Switch- and Signal Company in Swissvale Pa. hat u. a. auf den dampfbetriebenen Linien der Delaware, Lackawanna- and Western- und der New Haven-Eisenbahn die Lokomotiven mit je einem Regelungskreisel ausgestattet, der von einem Rade angetrieben nach Maßgabe der Fahrgeschwindigkeit einen Kontakthebel senkt oder hebt, welcher unten am Maschinengestell angebracht ist, und, falls er tief genug herabreicht, mit einem neben dem Gleis angebrachten herzförmigen Stahldaumen in Berührung tritt, an den eine Erdleitung anschließt. Auf der Lokomotive befindet sich ferner eine kleine Sammlerbatterie, in deren Stromkreis die Spulen eines Elektromagneten eingeschaltet sind, der den Hahn der Dampfpfeife oder einer besonderen Preßluftpfeife beherrscht. Einer der Batteriepole ist auch noch durch eine Zweigleitung zum Lokomotivkörper und der zweite an den sorgfältig isolierten Kontakthebel des Regelungskreisels angeschlossen. Die Stahldaumen sind angemessen weit vor den Streckenblock- oder Einfahrsignalen eingebaut oder auch auf Gefällstrecken an beliebigen Stellen verteilt. Sobald der Zug eine solche Stelle erreicht, während er eine zu hohe Fahrgeschwindigkeit besitzt, tritt der gesenkte Kontaktarm mit dem Stahldaumen in Berührung; dadurch entsteht ein Kurzschluß der Batterie und der abreißende Elektromagnetanker löst die Signalpfeife aus, worauf der Führer das Erforderliche veranlaßt und auch wieder die Rückstellung der Meldevorrichtung durchführt. Hat der Zug bei seinem Eintreffen bereits eine genügend verminderte Geschwindigkeit, so kann der vom langsamlaufenden Kreisel hochgerückte Kontakthebel den Stahldaumen nicht mehr erreichen und es unterbleibt sonach auch die Auslösung der Meldesignalvorrichtung.

3. Auf der Erie-Linie der Nordbahn von New Jersey ist die Harringtonsche Sicherung in Anwendung: Eine von Federn festgehaltene Drehachse geht quer über den Führerstand und ist durch eine Gelenkstange mit einem Hahn der Bremsluftleitung verbunden. Eines der beiden Achsenenden reicht über das Profil der Lokomotive hinaus und bildet eine im rechten Winkel nach abwärts geführte Speiche, die unten auf einem kleinen Drehzapfen ein Rohrstück trägt. In dem letzteren läuft der Stab eines Gewichtspendels, der an einem auf dem Lokomotivdach angebrachten Ausleger mittels einer kurzen Kette aufgehängt ist. Die während der Fahrt auftretenden zufälligen Schwingungen dieses Pendels sind nicht imstande, dem Drehzapfen bzw. der Speiche eine Drehung zu erteilen, welche hinreichen würde, das Öffnen des Bremshahnes am Führerstand herbeizuführen. Eine solche Auslösung geschieht jedoch auf mechanischem Wege, indem ein während des Fahrverbotes in den Weg des Pendelgewichtes geschobener Fangarm dieses beim Vorüberfahren der Lokomotive erfaßt und zu größerem Ausschwingen bringt. Die Gewichtstange nimmt dabei den Drehzapfen samt Speiche mit, und zwar so weit, daß die mit dem Bremsleitungshahn gekuppelte Welle denselben öffnet. Zur Steuerung des in einem festen Gestelle gelagerten Fangarmes dient lediglich eine mit dem Hauptsignal verbundene Drahtzugvorrichtung, die durch ein Gegengewicht für alle Fälle in die Hemmstellung gebracht wird, wenn etwa die Drahtzugvorrichtung des Signals oder der Fahrsperre reißen würde.

4. Seit 1910 hat die Washington Water Power Company einige ihrer Strecken mit einer von Wilson & Wright ausgeführten Fahrsperre versehen, die an Einfachheit nichts zu wünschen übrig läßt. Zum Auslösen der Bremse ist lediglich an den Flügel des Hauptsignals ein Stück Rundeisen als Fortsatz angenietet, das sich also mit dem Signalflügel übereinstimmend bewegt und so abgepaßt ist, daß es bei wagerechter Lage für Halt in den lichten Querschnitt der Fahrbahn hineinreicht, bei jeder anderen Flügelstellung sich jedoch außerhalb desselben befindet. Während der Haltlage trifft den Anschlagarm, falls der Zug nicht rechtzeitig, d. h. vor dem Streckensignal anhält, ein oberhalb des Führerstandes angebrachtes leicht zerbrechliches Glasrohr, das in eine Abzweigung der Bremsluftleitung des Zuges eingebaut ist. Aus diesem Zweigrohr entweicht die Preßluft so lange, bis es der Führer, der jedes zerbrochene Glasrohr verantworten muß, wieder abschließt. Dies wurde vor etwa 25 Jahren auch schon vom Eisenbahndirektor Sürth in Vorschlag gebracht und — wie es scheint im Direktionsbezirk Halle a. S. — versucht.

5. Auf der elektrisch betriebenen, eingleisigen Fernbahn San Francisco-Oakland ist seit mehreren Jahren eine ähnliche Anordnung in Gebrauch, doch befindet sich statt des Glasröhrchens auf dem Dache jedes Wagens ein Wippbügel, der den Ausflußhahn eines Nebenrohrs der Bremsluftleitung bildet und für gewöhnlich senkrecht stehend den Hahn verschließt. Auch der Auslösearm ist zwar am Streckensignal angebracht, aber nicht als ein einfach an den Signalflügel angenieteter Stab, sondern in der Form eines durch Gelenke bewegten Auslegers, der sich zufolge zwangläufiger Verbindung mit dem Signalantrieb stets genau wie der Signalflügel einstellt. Wird das Haltsignal überfahren, dann werden durch den in die Fahrbahn vorgeschobenen Ausleger die Wippbügel auf den Wagendächern umgekippt und hierdurch erfolgt die Betätigung der Zugbremse. Dies geschieht jedoch nur bei den mit Bezug auf die betreffenden Streckensignale nach vorwärts fahrenden Zügen, wogegen beim Kippen der Bügel in entgegengesetzter Fahrrichtung in denselben bloß ein Wechsel im Rohranschluß eintritt, der auf die Bremsluftleitung keinen Einfluß ausübt. Die nach der wirksamen Richtung gekippten Bügel müssen Fall für Fall durch Eingriff des Führers zurückgestellt werden; die in unwirksamer Richtung umgelegten Bügel stellen sich hingegen von selbst wieder senkrecht, sobald beim nächsten Anhalten des Zuges die Bremsluftleitung ganz entleert wird. Die Wagen sind auf diese Weise stets für jede Fahrrichtung benutzbar. Übrigens soll die wirksame Ausnutzung der Vorrichtung nur im äußersten Falle erfolgen und durch gewissenhafte Beobachtung des sichtbaren Signals tunlichst vermieden bleiben. Da aber nach den örtlichen Vorschriften die Fahrt nach jedem erfolgten Anhalten vor dem Signal immer wieder mit Vorsicht fortgesetzt werden soll, so besitzt jeder Schaffner einen Schlüssel, mit dem er das Signal mitsamt dem Ausleger so lange auf Fahrt frei bringen kann, wie der angehaltene Zug braucht, um an dem Signal vorbei zu fahren. Doch läßt sich dieser Schlüssel, für den der Besitzer persönlich haftet, erst wieder abziehen, wenn das Signal samt Auslösegestänge durch das Zurückdrehen des Schlüssels wieder in die Haltlage gebracht worden ist.

6. Mit einer in den Werken der International Signal Co. hergestellten Fahrsperre werden soeben auf einigen Linien der Delaware, Lackawanna und Western-Eisenbahn Versuche gemacht. Zum Öffnen eines Bremsleitungshahnes dient ein an der Lokomotivwand wagrecht angebrachter, nach außen gekröpfter Hebel, der mit einem Greifer auf dem Wulst

einer senkrechten Schiebstange ruht; wird die letztere durch das Befahren einer beim Streckensignal neben dem Gleis eingebauten Blechrampe um etwa 7 cm geschoben, so erfolgt, weil die Stange den Greifer mithebt, die Auslösung der Bremse. Um dies bei der Freilage des Signals hintanzuhalten, dient ein mit dem Signalantrieb verbundener Winkelhebel, der bei dieser Signallage die gekröpfte Stange trifft und so gegen die Lokomotive drückt, daß der Greifer den Wulst der senkrechten Schiebestange verläßt, so daß die letztere den Bremshahnarm nicht mit hochheben kann.

7. P. F. Woodings Fernbremse, die von der Denver-Northwestern und Pacific-Eisenbahn versucht wird, besteht aus einer auf der Lokomotive untergebrachten Speicherbatterie, deren Schließungskreis über die Spulen eines Elektromagneten verläuft und einerseits an den Lokomotivkörper, andererseits an eine von letzterem isolierte, an der Außenseite der Lokomotive in Führungen senkrecht bewegliche, durch Federdruck in ihrer Tieflage festgehaltene Schiebstange angeschlossen ist. Für gewöhnlich kann die Stromquelle keine Wirkung ausüben; wird aber die Schiebstange mit der Erde in Verbindung gebracht, so löst der tätigwerdende Elektromagnet eine Abfallscheibe mit Fortläutewerk und zugleich die Zugbremse aus. Diesen Erdschluß hat eine in Gelenken drehbare Anlaufschiene zu vermitteln, die von der Signalstellvorrichtung beim jedesmaligen Umlegen von Frei auf Halt parallel zum Gleis gekippt und daher bei etwaigem Überfahren des Haltsignals von der obgedachten Schiebstange der Lokomotive berührt wird.

8. Eine aus den Werkstätten der Sicherungs- und Blocksignal-Gesellschaft in Atlantic City stammende Anhaltevorrichtung steht zurzeit auf der Huntington und Broad Top Mountain-Eisenbahn in Versuch. An jeder Signalstelle ist eine isolierte, rampenartig abgeschrägte, dritte Schiene neben dem Gleis eingebaut, die an der Flügelachse des Streckensignals durch Vermittlung eines Schalters mit einer ständigen Ortsbatterie derart in Verbindung steht, daß während der Freilage die Verbindung zur Ortsbatterie hergestellt, bei der Haltlage jedoch unterbrochen wird. Den Hauptteil der Zugeinrichtung bildet, wie bei der Woodingschen Fernbremse, wieder eine Schiebstange, welche, wenn sie aufwärts geschoben wird, einen Mitnehmer erfaßt und hochhebt, der das Ventil eines Preßluftzylinders öffnet, dessen Kolben mittels verschiedener Gelenkhebel auf der Lokomotive die Dampfzuströmung abschließt und dafür die Zugbremse betätigt. Das ist der regelrechte Vorgang beim etwaigen Überfahren des Haltsignals; bei erlaubter Fahrt führt hingegen die mit einem Kontaktschuh versehene Schiebstange bei ihrem Gleiten über die Rampenschiene den Strom der Ortsbatterie nach einem Lokomotiv-Elektromagneten, der den auslösenden Mitnehmer außerhalb des Wirkungsbereichs der Stange bringt, wodurch das Ansprechen der Vorrichtung verhütet wird. Wohl aber tritt diese Tätigkeit für alle Fälle auch dann ein, wenn etwa in der Ortsbatterie oder in ihrem Schließungskreise eine Störung durch Unterbrechung vorkommen würde.

(Schluß folgt.)

Die Fahrpreiserhöhungen im Personenverkehr der schweizerischen Bundesbahnen.

Die durch den Weltkrieg geschaffenen Verhältnisse haben auf die Einnahmen der Schweizerischen Bundesbahnen einen derart starken Einfluß gehabt, daß der entstehende Ausfall trotz der aus allseitig größter Sparsamkeit erzielten Ausgabenverminderung nicht gedeckt werden konnte. Da die Finanzlage angesichts des verhältnismäßig erst kurzen Bestehens der Staatsbahnen ohnehin noch nicht in allen Teilen gefestigt war, ergab sich die verstärkte Notwendigkeit zur Erschließung neuer und Vermehrung bestehender Einnahmequellen. Das letztere Mittel erschien zunächst als gegeben, und zwar in Anwendung auf die Fahrpreise im Personenverkehr.

Schon mit Botschaft vom 3. Dezember 1909 hatte der Bundesrat — nachdem die Betriebszahl im Jahre 1907 auf 77 gestiegen war — den eidgenössischen Räten empfohlen, einem Antrage des Verwaltungsrates der Bundesbahnen auf Änderung des Tarifgesetzes im Sinne einer Erhöhung der Personentaxen für Hin- und Rückfahrt zuzustimmen. Es war in Aussicht genommen, das Tarifgesetz in der Weise zu ändern, daß darin, in Übereinstimmung mit dem Inhalte der Konzessionen für Privatbahnen, nur noch Ansätze für die Fahrpreise einfacher Fahrt aufgenommen würden, mit der Verpflichtung, für Hin- und Rückfahrten mindestens 20 % Ermäßigung auf den doppelten Fahrpreis einfacher Fahrt eintreten zu lassen.

Die Beratung der Vorlage in der Bundesversammlung unterblieb jedoch, weil die Bundesbahnkommission des Nationalrates zunächst den Erfolg der von der Verwaltung eingeleiteten Maßnahmen zur Verminderung der Betriebsausgaben abzuwarten wünschte. Dieser war nicht ungünstig; allein mit dem Ausbruch des europäischen Krieges veränderte sich die Sachlage so durchgreifend, daß sich der Verwaltungsrat der Bundesbahnen veranlaßt sah, auf die frühere Vorlage mit teilweiser Abänderung zurückzukommen. Die Ermäßigung für Hin- und Rückfahrt sollte gegenüber dem doppelten einfachen Fahrpreis, anstatt wie bisher mit 20 % in der I., 25 % in der II. und 30 % in der III. Klasse, wie folgt festgesetzt werden: 20 % in der I., 20 % in der II. und 25 % in der III. Klasse. Der Bundesrat machte diese Vorschläge zu den seinigen, und die Bundesversammlung stimmte ihnen in der Märzsession 1915 zu; auf 1. Mai 1915 traten die erhöhten Taxen in Kraft. Im Vergleich mit den bisherigen Ansätzen ergibt sich für das Kilometer in Rappen folgende Gegenüberstellung:

	I. Kl.	II. Kl.	III. Kl.
bisher . . .	15,6	10	6.5
neu	16,6	11,7	7,8
Die prozentuale Vermehrung beträgt also:	6,4	11.7	12.

Im Jahre 1913 betrugen die Einnahmen der Bundesbahnen aus gewöhnlichen Fahrtausweisen für Hin- und Rückfahrt in der I. Klasse 1 253 143; in der II. 6 279 022 und in der III. 28 714 644 Franken. Sofern die eingetretene Preiserhöhung keine Abwanderung in die nächstniedrigere Klasse und keinen Rückgang im Reisen an sich zur Folge hat, würde sich für normale Zeiten eine Mehreinnahme ergeben von rund 84 000 Franken in der I., 735 000 in der II. und 3 445 000 in der III. Klasse; zusammen also von 4.26 Millionen. Ob die vielfach als sicher vorausgesetzte Abwanderung — was sich heute nur vermuten läßt — dauernd in die Erscheinung tritt, ist nach früher gemachten Erfahrungen zu bezweifeln; auch die Verminderung dürfte sich nur in geringem Umfange einstellen, da der III. Klasse-Reisende verhältnismäßig kurze Entfernungen zurücklegt, für welche sich die eingetretene Fahrpreiserhöhung, wenn sie dem Betroffenen auch unerwünscht ist, doch nicht als abschreckend fühlbar macht.

Es kann keinem Zweifel unterliegen, daß die Erhöhung der Rückfahrpreise nur einen ersten Schritt bedeutet zur gänzlichen Beseitigung der Rückfahrkarte, d. h. der mit ihr verbundenen Preisermäßigung. Eine solche Beseitigung ist jedoch nach übereinstimmender fachmännischer Ansicht nur möglich bei gleichzeitig eintretender Preisermäßigung der gewöhnlichen Fahrtausweise einfacher Fahrt. Das bezügliche Kilometer kostet heute in den 3 Wagenklassen 10,4, 7,3, 5,2 Rappen, ist also erheblich teurer als die entsprechenden deutschen Ansätze. Aus fiskalpolitischen Gründen wird bei der Ausmerzung der Rückfahrkarten eine Ermäßigung der einfachen Fahrpreise höchstens in einem solchen Umfange zugestanden werden dürfen, daß sich aus dem Endergebnis kein Ausfall ergibt. Die Grundlage für die anzustellenden Berechnungen liegt dabei im zahlenmäßigen Ertragsverhältnis zwischen einfachen und Rückfahrkarten. Im Jahre 1913 zeigte es folgendes Bild (in Franken):

	I. Kl.	II. Kl.	III. Kl.
Einfache Fahrt . .	2 154 532	7 209 790	14 381 915
Hin- und Rückfahrt	1 253 143	6 279 022	28 714 644

Nimmt man — womit die oberste zulässige Grenze erreicht sein dürfte — eine abermalige Erhöhung der jetzigen Rückfahrpreise um 10 % an, und setzt die Fahrpreise einfacher Art auf die Hälfte des neuen Rückfahrpreises herab, so ergibt es sich, wenn der Klassenwechsel und der Rückgang vernachlässigt werden, daß Mehrertrag und Mindererlös sich genau aufheben. Ob unter diesen Umständen an die an sich längst als richtig erkannte Abschaffung der Rückfahrkarten so bald herangetreten wird, ist zu bezweifeln.

Als eine unmittelbare Folge aus der Preiserhöhung der gewöhnlichen Fahrtausweise für Hin- und Rückfahrt ist die grundsätzlich beschlossene, für den 1. Mai 1916 in Aussicht genommene Preiserhöhung der Landeskarten (die amtliche Bezeich-

nung lautet „Generalabonnement") zu betrachten. Denn der Verkehr, welchem sie dienen, ist nahezu restlos Rückfahrverkehr.

Hier beträgt die in Aussicht genommene Preiserhöhung 10 % der bisherigen Ansätze. Sie läßt sich außer der Erhöhung des Rückfahrkartenpreises auch damit begründen, daß seit der am 1. Juni 1913 eingetretenen Preiserhöhung der Landeskarten der Geltungsbereich ohne Gegenleistung eine nicht unbeträchtliche Ausdehnung erfahren hat. Während jedoch die Erhöhung für kurzfristige Landeskarten (mit einer Gültigkeitsdauer von 15, 30 und 45 Tagen) allgemein als berechtigt anerkannt wird, verhält sich die Presse der Preiserhöhung der langfristigen Karten (Gültigkeitsdauer von 3, 6 und 12 Monaten) gegenüber im allgemeinen sehr ablehnend. Es wird darauf hingewiesen, daß diese Karten dem inländischen Geschäftsverkehr dienen, an dessen Gedeihen der Staat ein großes volkswirtschaftliches Interesse habe. Die jetzigen Preisansätze — eine Jahreskarte kostet in den drei Wagenklassen 800, 560, 400 Fr. — seien ohnehin schon sehr hoch, da die Inhaber der Landeskarten nicht die ganze Schweiz bereisen; zudem seien die Zeitumstände ungünstig und die Zahl der guten Schnellzugsverbindungen sei wesentlich zurückgegangen. Als Ausweg wird vermittelnd die Schaffung von Kreiskarten (entsprechend den fünf Kreisen der Schweizerischen Bundesbahnen) oder die Einschränkung des Geltungsbereiches durch Ausmerzung wenig befahrener Linien vorgeschlagen.

Diese Einwendungen und Vorschläge, welche sich teilweise zu Eingaben an die Bundesversammlung verdichtet haben, sind bei der Verwaltung bisher nicht auf Gegenliebe gestoßen. Dem Einwand zu hoher Preisansätze wird entgegengehalten, daß die Ausnutzung der Karten immer noch eine recht erhebliche sei. Sodann läßt sich außer der mehrerwähnten Fahrpreiserhöhung gewöhnlicher Rückfahrkarten anführen, daß auch für jene die Verbindungen ungünstiger geworden seien. Kreiskarten wären nur in der französischen Schweiz von Nutzen, deren Gebiet den ersten Bundesbahnkreis umfaßt.

Ernstlichere Beachtung verdienen dagegen die Zweifel, welche hinsichtlich des fiskalpolitischen Vorteils der Preiserhöhung für die beteiligten Transportunternehmungen, und vorweg für die schweizerischen Bundesbahnen, laut geworden sind. Die Preiserhöhung für Jahreskarten beläuft sich auf 80, 60 und 40 Fr.; es ist, mit Rücksicht auf die Ungunst der Zeit, daher mit einer (wenn auch vielleicht nur bescheidenen) Abwanderung, zum Teil auch mit einem Verzicht auf die fernere Lösung einer Landeskarte zu rechnen, und es erscheint als fraglich, ob der daraus entstehende Ausfall durch den Mehrertrag aus Preiserhöhung wettgemacht wird. Es ist zu beachten, daß der Rohstoffmangel und in neuerer Zeit auch die Knappheit vieler gangbarer Gegenstände ohnehin den Verkäufer zur Zurückhaltung der Reisen veranlaßt. Auch läßt sich ein allfälliger Ausfall nicht durch weitere Einschränkungen von Fahrdienstleistungen ausgleichen. — Wenn die Verwaltung gleichwohl die Erhöhung auf den 1. Mai beschlossen hat, so ist sie dazu vor allem durch zwei Erwägungen bewogen worden: einmal durch die bei Anlaß früherer Erhöhungen gemachte Erfahrung, daß Abwanderung und Wegbleiben nur vorübergehende Erscheinungen sind, sodann durch die gute Erfahrung, die vor kurzem bei der Postverwaltung mit einer Erhöhung der Fernsprecher-Grundgebühren gemacht wurde.

Die Mittel zur Einnahmenvermehrung aus Personenverkehr sind noch nicht erschöpft. Auf den 1. September 1915 sind einzelne Bestimmungen für die Preisansätze aus Arbeiter- und Schülerverkehr im Sinne einer bescheidenen Erhöhung abgeändert worden; die Möglichkeit einer solchen liegt auch vor für den Rundreiseverkehr sowie denjenigen von Gesellschaften und Schulen. Die Einführung der Bahnsteigsperre (Bahnsteigkarten!) wird zwar allseitig als dem demokratischen Empfinden zuwiderlaufend abgelehnt, dagegen ist der Widerstand gegen die Einführung von Schnellzugszuschlägen stark abgeflaut. Eine allfällige Fahrkartensteuer wäre bei unsern Verhältnissen nicht nach deutschem, sondern nach italienischem Muster (geringe feste Abgabe, 5 oder 10 Rappen ohne Rücksicht auf den Fahrpreis) durchzuführen. Daß letzten Endes alle diese Abgaben, welche eine neue Belastung des Verkehrs bedeuten, kein Wohlgefallen erwecken, ist begreiflich; dagegen ist eine Stärkung der finanziellen Lage der Bundesbahnen unerläßliches Erfordernis, wenn diese den Anforderungen des Verkehrs in ihrer baulichen Anlage gewachsen bleiben wollen.

Miller, Luzern.

Die Leistungen der schwedischen Staatsbahnen beim Austausch invalider Kriegsgefangener.

Aus Schweden geht uns folgende Zuschrift eines höheren Eisenbahnbeamten zur Veröffentlichung zu:

Die großen Austausch-Transporte deutscher, österreichischer und russischer Kriegsgefangener, die, verwundet oder verstümmelt, für den Kriegsdienst unbrauchbar geworden sind, haben für das verflossene Jahr ihren Abschluß gefunden. Die letzten Wagen kamen am 3. bzw. 5. Dezember v. J. in Haparanda und Trälleborg an. Die Wagen, aus denen diese Züge zusammengesetzt waren, wurden den Eisenbahnwerkstätten in Tomteboda zugeführt, wo sie in Stand gesetzt wurden, um dem öffentlichen Verkehr kurz vor Weihnachten wieder dienen zu können. Es dürfte daher jetzt am Abschluß der ersten Reihe dieser Invalidentransporte am Platze sein, einige Worte hierüber zu sagen, und einen Rückblick auf die Tätigkeit der schwedischen Staatsbahnen zu werfen, die dieses für das schwedische Volk so ehrenvolle Werk zum glücklichen Ende gebracht haben.

Zur Ausführung des schwierigen Vorhabens bedurfte es natürlich besonderer Vorbereitungen. Ein Transport gewöhnlicher Reisender läßt sich dem allgemeinen Verkehr leicht einfügen, auch wenn es sich um große Mengen handelt. Hier jedoch handelte es sich zum großen Teil um liegende Kranke und mit Rücksicht hierauf wurden alle Einrichtungen getroffen, um den Leuten die mehr als 2½ Tage dauernde Reise durch Schweden so erträglich wie möglich zu machen und ihnen gleichzeitig die hohe Entwicklung der schwedischen Errungenschaften auf dem Gebiet der Gesundheitspflege in jeder Beziehung zu Gute kommen zu lassen. Demgemäß wurden auf Veranlassung der Eisenbahnverwaltung Pläne entworfen für die Art der Zusammensetzung der Züge und ihre Ausrüstung für die neue Bestimmung, für Fahrzeiten, Absperrung und Bewachung der Bahnhöfe, wo längerer Aufenthalt vorgesehen war, besonders auf den im Voraus bestimmten Verpflegungsstationen. Bei der Festlegung dieser Ordnung hat die Eisenbahnverwaltung angelegentlich alle Erfahrungen benutzt, die bereits bei früheren Transporten durch die Schweiz gewonnen waren. Dadurch, daß die Leitung der militärischen Abteilung überlassen wurde, sind dem Unternehmen die Fachkenntnisse, über welche diese Verwaltung auf den verschiedensten Gebieten verfügt, zu gute gekommen.

Zunächst muß darauf hingewiesen werden, daß die Eisenbahnverwaltung schon im vorigen März im Auftrage des Auswärtigen Amtes einen vorläufigen Plan für die Transporte aufstellte, wobei beabsichtigt wurde, daß der Austausch über Värtan (bei Stockholm) oder wenigstens über einen Ort südlich von Umeå stattfinden sollte, hauptsächlich deshalb, um den stark in Anspruch genommenen Betriebsmittelpark so viel wie möglich zu schonen. Da indessen von den kriegführenden Mächten die lange Seefahrt zwischen Finnland und Schweden für unpraktisch angesehen wurde, so arbeitete die Eisenbahnverwaltung — nachdem sich herausgestellt hatte, daß der Mangel an Wagen weniger fühlbar sein würde und da die Arbeiten an der Strecke Karungi-Haparanda flott vorgeschritten waren — einen neuen Plan für die Beförderung durch ganz Schweden über die Strecke Haparanda-Trälleborg aus. Gemäß diesem Plane ist der Austausch nunmehr seit dem 12. August v. J. im Gange gewesen und zwar sind mit einer Unterbrechung vom 7. Oktober bis 2. November 3 Zugpaare in der Woche abgefertigt worden.

Wie schon bemerkt, galt es, in verhältnismäßig kurzer Zeit Liegeplätze für die Verwundeten und Kranken herzustellen und für möglichste Bequemlichkeit zu sorgen. In nicht weniger als 60 Wagen III. Klasse wurden Veränderungen vorgenommen; Bänke, Plattformen und Gepäcknetze wurden entfernt. Um die Behaglichkeit für die Verwundeten noch zu erhöhen, bestimmte die Verwaltung außer den Stationen, auf welchen Mahlzeiten eingenommen werden sollten, weitere Plätze, an denen die Züge verlassen werden durften. Dort wurde ein Raum für die Invaliden abgegrenzt. Zu diesem Zweck, und um den Zutritt des Publikums zu hindern, mußten Absperrungsmaßnahmen, wie das Errichten von Zäunen, vorgenommen werden, das Aufsichtspersonal, teils aus Eisenbahnbeamten, teils aus Provinzialbeamten und Militärangestellten bestehend, wurde verstärkt. Außerdem erwies sich auf einer Anzahl Stationen die Verlängerung des Bahnsteiges als notwendig, und es mußten besondere Treppen angebracht werden, um das Auf- und Absteigen der Verwundeten zu ermöglichen.

Besondere Aufmerksamkeit hat die Eisenbahnverwaltung der Heizung der Züge gewidmet. Durch genaue Versuche war festgestellt, daß bei einer Temperatur von 15 Grad und darunter die Lokomotive und ein Heizwagen nicht genügten, den etwa 265 m langen Zug, der aus 44 Achsen bestand, zu erwärmen. Da nun bei Wiederaufnahme der Beförderungen Anfang November die Temperatur ungewöhnlich niedrig war, entschloß man sich, den Zug um 2 Wagen zu kürzen und außerdem noch einen Heizwagen in die Mitte des Zuges einzustellen. Diese Anordnung hat sich sehr gut bewährt und trotz herrschender großer Kälte draußen, eine angenehme Temperatur im Innern der Wagen bewirkt.

Man kann sich ein ungefähres Bild von dem Umfang dieser Transporte machen, wenn man bedenkt, daß für sie 10 Durchgangswagen II., und 16 solcher III. Klasse, 44 gewöhnliche Wagen III. Klasse, 4 Krankenwagen und 4 mit Gepäckraum verbundene Wagen benötigt wurden. Seit Beginn der Beförderungen sind 35 solcher Züge von Trälleborg nach Haparanda und umgekehrt gefahren. 4400 Deutsche und Österreicher und 7730 Russen sind in ihre Heimat befördert worden.

Will man ein zusammenfassendes Urteil über die Invalidentransporte fällen, so darf man wohl sagen, daß die Anordnungen und Vorbereitungen der schwedischen Staatsbahnen ein vollständiges Gelingen ermöglicht haben, was auch schon bei mehreren Gelegenheiten innerhalb wie außerhalb Schwedens hervorgehoben worden ist. Diese Beförderungen sind die größten, die je in Schweden ausgeführt worden sind, denn die Entfernung zwischen Haparanda und Trälleborg beträgt 1791 km, und die Fahrzeit in nördlicher Richtung 61 Std. 43 Min., umgekehrt 61 Std. 11 Min. Bedenkt man außerdem, daß in Schweden keinerlei Erfahrungen für derartige langdauernde Krankentransporte zur Verfügung standen, kann man wohl ruhig behaupten, daß bei dem jetzigen ungewöhnlich starken Verkehr auf den schwedischen Bahnen und dem herrschenden Mangel an Beamten und Material alles glänzend geklappt hat, nicht zuletzt infolge des glücklichen Zusammenarbeitens von Eisenbahnverwaltung und Militärbehörden. Alle Einzelheiten der Transporte, besonders auf den Stationen mit längerem Aufenthalt wurden durch gemeinsame Arbeit beider Behörden vorausbestimmt. Auf ausdrückliche Anordnung des Generaldirektors der schwedischen Staatsbahnen sind bei verschiedenen Gelegenheiten Dienstreisen vorgenommen, um das Zusammenarbeiten des Eisenbahnpersonals mit dem in den Zügen beschäftigten Krankenpersonal zu regeln. Nicht zum wenigsten hat zu dem glücklichen Ergebnis auch das Interesse und die Sorgfalt beigetragen, die das Eisenbahnpersonal durchweg diesen Transporten gewidmet hat.

Fortschritte im eisenbahnfachlichen Fortbildungswesen von 1912 bis 1914.

Hierüber bringt die „Monatsschrift d. Verb. sächs. mittlerer Eisenbahnbeamten" einige Mitteilungen, denen wir auszugsweise folgendes entnehmen:

Über die Fortschritte im Bereiche der deutschen Eisenbahnen wird u. a. erwähnt, daß im Jahre 1912 in Bayern beschlossen wurde, jährlich je zwei von den Bediensteten, die regelmäßig und mit gutem Erfolge an den fremdsprachlichen Übungsstunden teilgenommen haben, die Vergünstigung eines einmonatigen Urlaubs zwecks Aufenthalts in England oder Frankreich unter Gewährung einer täglichen Zulage zuzuwenden. Auch bei den württembergischen Staatsbahnen können seit 1913 alljährlich einige Beamte, die durch einen Aufenthalt im Auslande ihre Fach- und Sprachkenntnisse erweitern möchten, für diese Zwecke unter Erlaß der Erstattung von Stellvertretungskosten auf 2 bis 3 Monate beurlaubt werden. Gefordert wird hierfür die Erstattung eines ausführlichen Reiseberichts. Bei den preußisch-hessischen Staatsbahnen werden u. a. die staatlichen Unterrichtskurse zur Vorbereitung für den Lokomotivdienst angeführt (vgl. die Mitteilung in Nr. 96, S. 1141 vor. Jahrg. d. Ztg.). Von verhältnismäßig größerer Bedeutung sind die in dieser Zeitung wiederholt erwähnten Fortbildungskurse des Verbandes deutscher und österreichischer Eisenbahnbeamtenvereine. Diesen abwechselnd in Dresden, Stuttgart und Karlsruhe abgehaltenen und von den sächsischen, württembergischen und badischen Staatsbahnverwaltungen durch Gewährung von Zuschüssen unterstützten Veranstaltungen kann man insofern noch eine besondere Bedeutung beimessen, als mit den Vorlesungen gleichzeitig Besichtigungen von Eisenbahnanlagen u. dgl. innerhalb Deutschlands verbunden sind.*) Für die sächsischen mittleren Eisenbahnbediensteten ist im Jahre 1914 die verwaltungsseitig begründete „Eisenbahnschule" in Wirksamkeit getreten, an der bemerkenswert ist, daß sie sich nicht, wie z. B. in Österreich, den Mittelschulen angliedert, sondern den Abschluß einer 21 monatigen praktischen Ausbildung darstellt.

Auch in Österreich-Ungarn sind die schulmäßigen fachlichen Fortbildungsveranstaltungen im Laufe der letzten Jahre vermehrt und erweitert worden. Genannt wird hier u. a. der einjährige „verkehrskommerzielle" Lehrgang an der Handelsakademie in Prag und die Errichtung von Bahnmeisterschulen bei den Staatsbahndirektionen in Krakau, Pilsen, Villach und Wien. Außerdem werde vom k. k. Eisenbahnministerium beabsichtigt, für eine bessere schulmäßige Vorbereitung einzelner, besonders wichtiger Klassen des niederen Dienstes Vorsorge zu treffen. In Ungarn errichtete im Jahre 1913 der Hilfsverein des Zugführungspersonals Unterrichtskurse für die fachliche Vorbereitung der sich zur Aufnahmeprüfung meldenden Anwärter. Diese Kurse dauern je 5 Monate und sind so eingerichtet, daß die Teilnehmer an der Wahrnehmung ihres Dienstes nicht beeinträchtigt werden. Der ungarische Eisenbahn- und Schiffahrtsklub veranstaltet zu Studienzwecken in rein privater Weise jährlich eine größere Auslandsreise, während deren besonders hervorragende Eisenbahn- und Hafenanlagen besichtigt werden. Eines eigenartigen Mittels zur fachlichen Fortbildung ihrer Bediensteten bedient sich die Aussig-Teplitzer Eisenbahn. Sie gibt zu diesem Zwecke seit Beginn des Jahres 1914 eine eigene Halbmonatschrift aus, worin vor allem fachliche Aufsätze über wichtige Gegenstände des Eisenbahnwesens, Besprechungen fachlicher Werke, Auszüge aus solchen und aus Fachzeitschriften usw. in passender und leicht faßlicher Form aufgenommen werden.

Ähnlich den deutschen und österreichisch-ungarischen eisenbahnfachlichen Fortbildungsbestrebungen sind entsprechende Bestrebungen, allerdings nicht in gleichem Umfange, auch in einigen Eisenbahnländern im Ausland vorhanden. So errichtete nach dem Beispiele einiger anderer englischer Bahnen im Jahre 1913 die London-Brigthon- und Südküstenbahn in Croydon eine Signalschule, in der den Angestellten Unterricht im Signalwesen und in anderen Zweigen des Außendienstes erteilt wird. Der Unterricht wird von einem Streckenoberingenieur geleitet. Die Eisenbahngesellschaft stellt außer den Mitteln für Errichtung und Betrieb der Schule noch Gelder für die Beschaffung von Preisen für besonders tüchtige Teilnehmer an den Lehrgängen zur Verfügung. Die englische Große Westbahn hat für die Ausbildung im Lokomotivdienst einen Unterrichtswagen in Betrieb gestellt, der nach und nach den einzelnen Bezirken des Bahnnetzes zur Benutzung überwiesen wird. — In Frankreich hat man sich mit der Errichtung von Eisenbahnschulen noch nicht recht befassen mögen. Als erste ist im Jahre 1914 die Orléansbahn dazu übergegangen, die Anwärter selbst durch Kurse vorzubereiten, die etwa denen entsprechen, die in Preußen in den Eisenbahnschulen abgehalten werden. Zugelassen werden Beamte, die auf Grund ihrer allgemeinen Bildung und ihrer praktischen Leistungen für geeignet befunden werden, demnächst in leitende Stellen aufzurücken. Der Lehrplan umfaßt 5 Unterrichtsstunden für den Eisenbahnbetrieb, 3 Stunden über technische Angelegenheiten, 6 Stunden über Verkehrswesen und 2 Unterrichtsstunden über Rechnungswesen. Außerdem werden in Paris örtliche Besichtigungen unternommen. Der Unterricht wird von geeigneten Beamten der Gesellschaft unter Zugrundelegung eines verwaltungsseitig herausgegebenen kurzen Leitfadens erteilt. — In den Vereinigten Staaten von Nordamerika rüstete im Jahre 1912 die Pennsylvania-Eisenbahn einen Unterrichtswagen aus, um das Personal über die Bedienung der Einrichtungen zur elektrischen Beleuchtung der Züge erfolgreich zu unterrichten und eine gleichmäßige Behandlung dieser Einrichtungen zu erreichen. Der Wagen geht von einem Bahnhof zum andern, wo Bedienungsmannschaft für elektrische Beleuchtung ihren Standort hat. Dort wird dann der Unterricht durch Vorträge und praktische Vorführungen erteilt. In ähnlicher Weise ist im Bereiche der Nord-Pacific-Bahn ein Unterrichtswagen in Betrieb, in dem Unterricht und Überwachungskurse über den Brennstoffverbrauch abgehalten werden. Es wird z. B. der Unterschied zwischen geschicktem und unwirtschaftlichem Feuern dargestellt und auch die richtige Behandlung der Lokomotive gezeigt. Durch diesen Unterricht hat die Bahn bezüglich der Ersparnisse von Brennstoff gute Erfolge zu verzeichnen. — In Smyrna ist vor kurzem eine Unterrichtsanstalt für das Eisenbahnwesen errichtet worden, in der nach ihrer Fertigstellung nunmehr 200 Schüler aufgenommen sind, die in drei Gruppen unterrichtet werden. In der ersten werden sie zu Bahnhofsbeamten in der zweiten zu Telegraphisten und in der letzten zu Streckenbeamten und Technikern ausgebildet. — Schließlich wird in unserer Quelle noch mitgeteilt, daß im Jahre 1914 in Peking ein Fortbildungsinstitut für das Verkehrswesen gegründet worden ist, das dazu bestimmt wurde, den chinesischen Staatsbahnen geeignete Beamte heranzubilden. Der Lehrgang auf der Schule ist auf 1½ Jahre berechnet. Es besteht eine Abteilung für das Bauwesen und eine für das Verwaltungsfach. Die Zahl der wöchentlichen Unterrichtsstunden beträgt 32 bis 36. Außerdem besteht in Schanghai eine deutsche Ingenieurschule, die geeignet ist, Chinesen zu Eisenbahningenieuren heranzubilden.

Wir bemerken zu vorstehenden Mitteilungen, daß die Aufzählung auf Vollständigkeit keinen Anspruch machen kann. Unter Leitung der ungarischen Staatsbahnen wurde namentlich in Budapest bis zum Beginn des Krieges ein Eisenbahnbeamtenkurs abgehalten, der regelmäßig 5—600 Hörer zählte und den Stamm für das mittlere Beamtenpersonal der ungarischen Bahnen lieferte.

*) Anm. d. Schriftl.: Da inzwischen auch der bayerische Verkehrsbeamtenverein dem Verbande beigetreten ist, haben die Fortbildungskurse im Jahre 1915 in München stattgefunden.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Anlage C zur Eisenbahn-Verkehrsordnung.** Das Reichs-Eisenbahn-Amt hat unterm 10. d. Mts. einige Änderungen der Nummern I a, I b, I c und II in Anlage C zur Eisenbahn-Verkehrsordnung verfügt. Das Nähere geht aus der Bekanntmachung in Nr. 27 des Reichs-Gesetzblattes vom 14. d. Mts. hervor. Die Änderung bei I b und I c ist vorgenommen worden um klarzustellen, daß die bisher vielfach als „Zündspiegel" aufgegebenen Knallkörper, wie Liliputmunition, die zu Spielzwecken dienen und hauptsächlich einen Knall hervorrufen sollen, nicht unter die Munition fallen.

— **Eisenbahnanleihegesetz.** Dem preußischen Abgeordnetenhause ist der Entwurf eines solchen zugegangen, durch den die Staatsregierung ermächtigt wird, zur Erweiterung, Vervollständigung und besseren Ausrüstung des Staatseisenbahnnetzes sowie zur Beteiligung des Staates an dem Bau von Kleinbahnen insgesamt 313 254 000 ℳ zu verwenden. Wir kommen in der nächsten Nummer der Zeitung noch eingehender auf den Entwurf zurück.

— **Freie Fahrt zur Rückkehr geflüchteter Deutscher nach Kurland.** Ein Erlaß des preußischen Eisenbahnministers und Chefs des Reichsamts für die Verwaltung der Reichseisenbahnen vom 10. d. M. an die nachgeordneten Eisenbahnbehörden und die Eisenbahnkommissare besagt folgendes: Nachdem zu meiner Kenntnis gelangt war, daß deutschen Flüchtlingen aus Rußland die dauernde Rückkehr dorthin nicht bloß nach Russisch-Polen links der Weichsel, sondern auch nach den übrigen Gebieten des besetzten Ostens gestattet würde, habe ich mich in Rücksicht auf die zahlreichen Freifahrtgesuche solcher Flüchtlinge an die zuständigen Verwaltungsbehörden um Auskunft darüber gewandt ob und nach welchen weiteren Gebieten Russisch-Polens, Kurlands und Litauens eine Rückwanderung durch Fahrtvergünstigungen auf der Eisenbahn angebracht sei. Das Kaiserlich Deutsche Generalgouvernement Warschau und der Chef der deutschen Verwaltung für Litauen haben sich gegen eine freie Rückbeförderung unbemittelter deutscher Flüchtlinge nach Russisch-Polen rechts der Weichsel und nach Litauen ausgesprochen, um in diesen Gebieten den Überschuß an arbeitslosen Personen nicht hierdurch noch zu vermehren. Nach der Erklärung des Chefs der Verwaltung von Kurland ist, wenn dort auch wegen der Entvölkerung des Landes Arbeitskräfte dringend gebraucht würden, die Rückkehr Unbemittelter doch nur dann erwünscht, wenn sie der arbeitenden Klasse angehören und voll arbeitsfähig sind; insbesondere verdiene die Rückkehr der geflüchteten deutschen Kolonisten jede Förderung.

Ich habe mich unter diesen Umständen entschlossen, den hiernach in Frage kommenden geflüchteten hilfsbedürftigen Deutschen zum Zwecke ihrer dauernden Rückkehr nach Kurland freie Fahrt auf den preußisch-hessischen Staatseisenbahnen und den Reichseisenbahnen sowie frachtfreie Mitführung ihrer Habe in demselben Umfange zu gewähren, wie bisher den rückwandernden Flüchtlingen aus Russisch-Polen links der Weichsel. Um diese Vergünstigung ausnahmslos nur den berücksichtigungswerten Personen zuteil werden zu lassen und Mißgriffen der Eisenbahndienststellen vorzubeugen, wird der Chef der deutschen Verwaltung für Kurland den rückwandernden Flüchtlingen selbst die Empfehlungsschreiben zur Erlangung der erwünschten freien Fahrt ausstellen.

Die (Titel) ermächtige ich, Anträgen mittelloser Flüchtlinge aus Kurland auf Gewährung freier Eisenbahnbenutzung zur dauernden Rückkehr nach ihren bisherigen Wohnorten in sinngemäßer Anwendung der für die Flüchtlinge nach Russisch-Polen links der Weichsel erlassenen Bestimmungen Folge zu geben, wenn eine Freifahrtempfehlung des Chefs der deutschen Verwaltung für Kurland beigebracht wird. Etwaige Empfehlungsschreiben anderer Stellen, z. B. des Kriegsbureaus des Berliner Polizeipräsidiums, haben im vorliegenden Falle keine Kraft und sind unberücksichtigt zu lassen. Ebensowenig genügt, worauf ich ausdrücklich hinweise, die bloße Erlaubnis des Grenzübertritts von Deutschland nach Kurland, deren Erteilung den stellvertretenden Generalkommandos im Einverständnis mit dem für das Reiseziel zuständigen Armee-Oberkommando vorbehalten ist. — Auf Reisen zum bloßen vorübergehenden Aufenthalt an den früheren Wohnorten in Kurland erstreckt sich die Vergünstigung nicht.

Die Herren Eisenbahnkommissare wollen den ihrer Aufsicht unterstellten Privatbahnen nahe legen, die gleiche Fahrterleichterung auch auf ihren Strecken zu gewähren. Den Bundesregierungen mit Staatsbahnbesitz ist anheimgestellt worden, sich der Maßregel anzuschließen.

— **Verein für Eisenbahnkunde zu Berlin.** In der Sitzung vom 8. Februar 1916, die unter dem Vorsitz des Geheimen Oberbaurat Hoogen stattfand, sprach Regierungs- und Baurat Schlesinger über: „Neuere öffentliche Bauten im Norden und Nordwesten von Groß-Berlin" mit Erläuterungen durch eine Reihe von Karten, Plänen und Bildern. Der Vortragende gab im Anschluß an die Staatseisenbahnbauten einen anschaulichen Überblick über das bauliche Werden der letzten zehn Jahre, der Gegenwart und des nächsten Jahrzehntes in dem Gebiete Groß-Berlins, das von der Stettiner Bahn im Norden und der Lehrter Bahn im Westen begrenzt wird. Wir entnehmen seinen Ausführungen folgendes:

Der Umbau der Stettiner Bahn ist durch Höherlegen und viergleisigen Ausbau bis Bernau beendet. Die Baukosten betragen 12,3 Millionen Mark, ein Kilometer kostet demnach 627 000 ℳ. Ende dieses Jahres wird der gesamte Umbau beendet sein. Ein hervorragender Punkt dieser Bahnstrecke ist der Bahnhof Buch, der infolge der dort im letzten Jahrzehnt entstandenen großartigen Wohlfahrtsanstalten der Stadt Berlin, auf die der Redner mit Anerkennung hinwies, einen regen Personen- und Güterverkehr erhalten hat. Die Gesamtausgaben Berlins für diese Bauten betragen bis jetzt 47,3 Millionen Mark. Auch die Eisenbahnlinie nach Oranienburg hat einen viergleisigen Ausbau zunächst bis Hermsdorf und Frohnau erfahren und wird jetzt stückweise weiter ausgebaut. Die Hochlegung des Bahnhofes Oranienburg ist jetzt im wesentlichen fertiggestellt. Der Teil von Frohnau bis Birkenwerder dürfte etwa 1919 vollendet werden. Der bemerkenswerteste Punkt dieser Strecke ist die Gartenstadt Frohnau. Für die dritte nach Norden führende Linie Tegel-Velten-Kremmen steht der zweigleisige Ausbau bevor, sobald die Bahn von Tegel bis Velten hochgelegt ist. Von Schönholz bis Tegel ist die Bahn schon zweigleisig ausgebaut. Die Baukosten belaufen sich auf 17,5 Millionen Mark, das Kilometer auf 1 005 000 ℳ. Dieser sehr große Satz ist dadurch bedingt, daß große und teure Bahnhöfe in kurzen Abständen hergestellt werden müssen. Der Bau wird wahrscheinlich im nächsten Jahr begonnen werden. Über die Vereinigung dieser drei Bahnen in Berlin spannt sich seit dem vorigen Jahre die Hindenburgbrücke, das Schlußstück der nördlichen Ringstraße Berlins von Lichtenberg nach Plötzensee. Dieses gewaltige Brückenbauwerk, wie die anderen beiden Millionenbrücken Berlins, die Swinemünder und die Putlitzstraßen-Brücke, wurden lobend hervorgehoben.

Von besonderer Anregung waren die Mitteilungen des Redners über die baulichen Veränderungen der Endbahnhöfe im Norden Berlins. Der frühere Nordbahnhof ist schon seit Jahren nur noch für den Wagenladungsverkehr und Milchverkehr bestimmt. Infolge des zunehmenden Verkehrs hat er mit einem Aufwand von 1,1 Million Mark umgestaltet werden müssen. Der Settiner Bahnhof genügte schon seit langer Zeit nicht mehr den Anforderungen des Reise- und Bäderverkehrs. Er ist daher völlig umgebaut worden. Da er rings umbaut ist, können dort die dringend erforderlichen Abstellgleise nicht angelegt werden; sie erhalten ihren Platz beim Bahnhof Gesundbrunnen auf einem 7 Hektar großen Abstellbahnhof. Dort sollen 2600 Achsen Platz finden. Es sind dort gewaltige Erdbewegungen auszuführen: 400 000 Kubikmeter Boden umzugraben und 20 000 Kubikmeter Futtermauern zu errichten. Die Kosten sind auf 6,8 Millionen Mark veranschlagt.

Ferner behandelte der Vortragende die großen Bauten der Stadt Berlin im Nordwesten: den Westhafen und die Großmarkthalle. Für die neuen Bahnanschlüsse des Hafens wird die Hamburg-Lehrter Güterbahn einem Umbau unterzogen. Die Eröffnung des Westhafens wird wahrscheinlich 1918 erfolgen. Auch die Großmarkthalle, deren Lage der Redner als günstig bezeichnete, erhält gute Verkehrsverbindungen. In Verbindung hiermit wird der Güterbahnhof Charlottenburg für 1,3 Millionen Mark erweitert. Für den außerordentlich starken Angestellten- und Arbeiterverkehr der Siemenswerke auf dem Nonnendamm wird die Vorortbahn Jungfernheide-Fürstenbrunn als zweigleisige Verlängerung des Nordrings angelegt. Die Kosten des Baues, der im nächsten Jahre begonnen werden soll, betragen 6 Millionen Mark. Sehr bedeutungsvoll ist die umfassende Umgestaltung der Bahnanlagen bei Spandau, die jetzt fast fertiggestellt ist; nur einige Teile, wie das Empfangsgebäude und die Kolonie Ernsttal sind noch zu erbauen. Die Kosten dieser Bahnbauten haben jetzt die Höhe von 22 Millionen Mark erreicht. Mit einer kurzen Darstellung des großen Verschiebebahnhofs Wustermark und der Gartenstadt Staaken, die das Reich anlegt, schloß der Vortrag. Die öffentlichen Bauten in diesem nordwestlichen Winkel Groß-Berlins, die der Redner behandelt hatte, stellen eine Bausumme von zusammen 200 Millionen Mark dar.

Die inhaltvollen Ausführungen des Vortrags zeigten, daß die Bauten auch während der Kriegszeiten weitergeführt werden. Redner erntete reichen Beifall.

— **Personalnachrichten.** Bei der bayerischen Staatseisenbahnverwaltung wurde unter dem 13. Februar d. J. den Ministerial-

räten des Staatsministeriums für Verkehrsangelegenheiten Dr. Josef Ritter v. Graßmann und Karl Ritter v. Völcker der Titel und Rang eines Königlichen Geheimen Rates verliehen.

Österreich.

— **Januar-Einnahmen österreichischer Privatbahnen.** Die „Berl. B.-Ztg." schreibt: Der erste Monat des neuen Betriebsjahres hat der Buschtiehrader Bahn eine beträchtliche Mehreinnahme gebracht, während die Aussig-Teplitzer Bahn eine kleine Mindereinnahme aufzuweisen hat. Diese Ungleichheit in der Entwicklung des Verkehrs auf den beiden böhmischen Privatbahnen fällt einigermaßen auf, da in den Friedensjahren eine gewisse Gleichläufigkeit der Geldeingänge zu beobachten war. Die Erklärung für die günstigen Einnahmen der Buschtiehrader Bahn und für das Zurückbleiben der Aussig-Teplitzer Bahn läßt sich darin finden, daß die erstere nicht so sehr von der Entwicklung der Kohlenindustrie abhängt wie die letztere. An den Linien der Buschtiehrader Bahn liegen die großen Hüttenwerke der Prager Eisen-Industrie-Gesellschaft in Kladno, der Poldihütte ebendaselbst und die großen Betriebe der Mannesmann-Röhrenwerke in Komotau usw., die schon längere Zeit bis zur vollen Leistungsfähigkeit beschäftigt sind. Diese Werke bringen nun große Transporte zur Aufgabe und nähren die Einnahmen der Buschtiehrader Bahn, insbesondere jene der Lit. A-Unternehmung, an deren Linien die Kladnoer Industriewerke gelegen sind. Abgesehen davon ist die Förderung in dem Buschtiehrad-Kladnoer Steinkohlenrevier eine ungleich stärkere als in dem Brüxer Braunkohlengebiete, das in dem Interessenkreis der Aussig-Teplitzer Bahn liegt. So hat das Kladnoer Revier im verflossenen Jahr eine Gewinnung von 26 Millionen Meterzentner ausgewiesen gegen nur 24,4 Millionen Meterzentner im Vorjahr, während das Brüxer Braunkohlenrevier mit seiner Förderung (142 2 Millionen Meterzentner) um nahezu 20 Millionen Meterzentner gegen das Vorjahr im Rückstande geblieben war. Im Gegensatze zu dem Brüxer Revier hatte die Förderung des Falkenauer Braunkohlengebietes, das mit der Buschtiehrader Bahn verbunden ist, um 1,5 Millionen Meterzentner zugenommen. Im allgemeinen bleibt die Braunkohlenförderung wegen der ungenügenden Arbeitskräfte und der unzureichenden Wagenbeistellungen im Rückstande. Die geringeren Ablieferungen des großen Brüxer Reviers berühren aber nicht nur die Aussig-Teplitzer Bahn, sondern auch die Buschtiehrader Bahn, auf welche in gewöhnlichen Zeitläuften umfangreichere Kohlenmengen der Brüx-Teplitzer Werke von der Aussig-Teplitzer Bahn in Komotau übergehen. Diese Übergänge sind nun wesentlich schwächer als in sonstigen Jahren, aber die Ausfälle werden reichlich ausgeglichen durch die Verfrachtungen der großen Hüttenwerke, die höher tarifierende Güter zur Aufgabe bringen, als es die Braunkohle ist. Ein Beispiel hierfür bietet der Januarausweis der Buschtiehrader Bahn, welche im ersten Monate des neuen Jahres um rd. 4800 Wagen verschiedener Güter mehr verfrachtete als gleichzeitig im Vorjahre und hierfür um rd. 180 000 K. mehr vereinnahmte als im Januar 1915. Die mehr beförderten 2500 Wagen Kohle erbrachten ein Mehr von nur etwa 12 000 K. Aus dem Personenverkehr, der sich um rd. 20 % gehoben hat, floß eine Mehreinnahme von 30 000 K., so daß im ganzen ein Monatsmehrertrag von 222 600 K. sich ergab, wovon die größere Hälfte auf die A-Strecke entfiel. Das alte Netz der Aussig-Teplitzer Bahn erlitt im Januar einen Ausfall in der Güterbewegung um etwa 5385 Wagen, trotzdem aber ergab sich die kleine Mehreinnahme von 11 150 K., die jedoch durch die Mindereinahme der Teilstrecke Teplitz-Reichenberg (28 800 K.) aufgezehrt wurde. Für das Gesamtunternehmen ergab sich somit eine Monatsmindereinnahme von rund 17 000 K.

— **Die Kohlenförderung im abgelaufenen Jahre.** Die amtliche Nachweisung der Gewinnung von Mineralkohlen in den Jahren 1914 und 1915 wurde kürzlich veröffentlicht. Nach dieser hat die Steinkohlenförderung im Jahre 1915: 160,8 gegen 154,1 Millionen Meterzentner im Jahre 1914 betragen und eine Zunahme um 6.7 Millionen Meterzentner erfahren. Es war eben im zweiten Kriegsjahr möglich, die Förderung dadurch zu heben, daß an Sonn- und Feiertagen mit größerer Belegschaft gearbeitet wurde. Besonders wichtig war es aber, daß die Aus- und Vorrichtungsarbeiten, das sogenannte Vortreiben der Strecke, um neue Felder sicherzustellen und ökonomisch zu wirtschaften, erheblich vermindert wurden. Dadurch, daß das Schwergewicht auf die Abbauarbeiten gelegt wurde, wurde eine größere Kohlenförderung erzielt. Nicht ohne Einfluß sind auch die Bestrebungen gewesen, maschinelle Einrichtungen in stärkerem Maße als früher in Anwendung zu bringen, wenngleich der Fertigstellung solcher Anlagen bei den Maschinenfabriken manche Schwierigkeiten gegenüberstanden. Im Ostrau-Karwiner Revier war die Förderung im zweiten Kriegsjahr fast gewöhnlich und dort betrug die Förderung 95,7 gegen 89,2 Millionen Meterzentner in der vergangenen Vergleichszeit. Das mittelböhmische Revier weist eine Zunahme der Förderung um 1,7 Millionen Meterzentner auf. Dagegen war die Steinkohlenförderung in Galizien um 0,9 Millionen Meterzentner rückgängig. In den übrigen Steinkohlenrevieren ergaben sich bei einem Vergleiche der Förderung der beiden Kriegsjahre keine größeren Schwankungen. In der Koksherstellung weist das Ostrau-Karwiner Revier einen Rückgang um 2,7 Millionen Meterzentner auf, wobei wohl auch berücksichtigt werden muß, daß im ersten Halbjahr 1914 die Koksausfuhr noch in gewöhnlicher Weise erfolgen konnte, daß aber später die Ausfuhr nach Russisch-Polen zum Stillstande kam. Die Braunkohlenförderung ist im Jahre 1915 um 17.5 Millionen Meterzentner schwächer gewesen, und das ist, abgesehen von den Einberufungen der Arbeiterschaft, auch auf die Wagenschwierigkeiten zurückzuführen, mit denen die Braunkohlenindustrie zu kämpfen hatte. Den stärksten Rückgang verzeichnet die Braunkohlenförderung im Brüx-Teplitz-Komotauer Revier, wo ein Ausfall von 19.6 Millionen Meterzentner ausgewiesen wird. Im Falkenau-Elbogen-Karlsbader Revier wurde die Förderung um 1.5 Millionen Meterzentner gehoben und auch im Trifailer Revier ist infolge des starken Bedarfes, der sich im südlichen Teile der Monarchie durch den Wegfall der englischen Kohleneinfuhr ergab, eine Mehrförderung von 0,9 Millionen Meterzentner zu verzeichnen. Durch den Kriegszustand war die Braunkohlenförderung in Dalmatien und in Galizien sowie der Bukowina in Mitleidenschaft gezogen, wodurch ein Ausfall von 0,36 Millionen Meterzentner eintrat.

Ungarn.

— **Übergangsverkehr zwischen Zemun (Semlin) und Belgrad.** Zwischen den ungarischen Staatseisenbahnen und der zuständigen deutschen Militäreisenbahndirektion wird demnächst hinsichtlich des Betriebes und der Erhaltung der Strecke Semlin-Belgrad, die Donaubrücke mit inbegriffen, sowie betreffs Ausführung des Übergabe- und Übernahmedienstes in der Station Belgrad ein Übereinkommen abgeschlossen werden. Als Tarifendpunkt gilt bis auf weiteres die Station Belgrad für beide Teile. Die ungarischen Staatseisenbahnen versehen den Dienst bis zur Station Belgrad, wo die Züge und Güter von den Organen der Militäreisenbahndirektion übernommen werden. Hinsichtlich des Überganges und der Wagenbenutzung gelten im allgemeinen die Bestimmungen des Übereinkommens, betreffend die gegenseitige Wagenbenutzung im Bereiche des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen. Den Betrieb der Strecke — mit Ausschluß der Station Belgrad — versehen die Organe der Betriebsleitung Szabadka der ungarischen Staatseisenbahnen.

— **Politische Begehung der zweiten Marchbrücke nächst Marchegg.** Auf dieser Brücke besteht derzeit eine Gleisverschlingung, da die Brücke bei dem Bau der Linie Wien-Budapest nur für eine eingleisige Strecke erbaut wurde. Bei dem Ausbau der genannten Linie zu einer zweigleisigen Strecke konnte das zweite Gleis nicht neben dem bestehenden Gleis gelegt werden, wodurch die Gleisverschlingung unvermeidlich wurde. Um nun diesem Zustande ein Ende zu bereiten, wurde bereits vor 12 Jahren von den ungarischen Staatseisenbahnen der Gedanke angeregt, die bestehende eingleisige Brücke zu einer zweigleisigen umzubauen oder aber für das zweite Gleis eine besondere Brücke herzustellen. Dieser Plan wurde von der Österreichisch-ungarischen Staatseisenbahngesellschaft, der damaligen Eigentümerin, entgegenkommend behandelt, doch scheiterte die Verwirklichung an den Verstaatlichungsverhandlungen. Als die Strecke mit der Verstaatlichung der österreichischen Linien der Staatseisenbahngesellschaft in den Besitz der österreichischen Staatsbahnen überging, wurden die Verhandlungen neuerdings angebahnt. Man entschied sich für eine neue Brücke, wobei die derzeit bestehende Brücke mit Auflassung der Gleisverschlingung mit einem Gleis weiter unberührt belassen würde. Die politische Begehung dieser neuen Eisenbahnbrücke wurde nun jüngsthin abgehalten. Nach den Ergebnissen der Verhandlung soll die Brücke in der Richtung Marchegg-Wien von der bestehenden Brücke in einer Entfernung von rund 12 m linksliegend errichtet werden. Die Länge der geplanten Brücke wird 466 m betragen, von der auf die beiden Reichshälften je 233 m entfallen. Bei dem Bau der Brücke sind die Wünsche der ungarischen und der österreichischen Marchregulierungsgesellschaft zu berücksichtigen und es ist der zukünftigen Möglichkeit einer Marchschiffahrt Rechnung zu tragen. Der Bau wird von den österreichischen Staatsbahnen ausgeführt, die auch die spätere Instandhaltung der Brücke zu besorgen haben. Die Baukosten werden sich auf 1 400 000 K. belaufen und diese sowohl wie auch die Instandhaltungskosten je zur Hälfte von den beiden Staatsbahnverwaltungen getragen. Im Zusammenhange mit dem Bau der Brücke wurde beschlossen.

die Auflassung der Verbindungsschleife Dévénytó-Marchegg der ungarischen Staatseisenbahnen höheren Ortes zu beantragen. Nach erfolgter Genehmigung der Vereinbarung wird mit dem Bau der Brücke voraussichtlich sofort begonnen werden, da die derzeit auf der Marchbrücke bestehende Gleisverschlingung bei einer weiteren Verkehrsteigerung kaum weiter aufrecht erhalten werden kann.

— **Eröffnung der Strecken Deményháza-Parajd und Mezöbánd-Kolozsnagyida.** Mit der am 23. Oktober v. J. erfolgten Eröffnung genannter Teilstrecken ist nunmehr das gesamte 190 Kilometer betragende Netz der schmalspurigen Marostordaer Lokalbahn dem öffentlichen Verkehre übergeben worden. Die Strecke Deményháza-Parajd hat eine Länge von 33 km, diejenige von Mezöbánd nach Kolozsnagyida eine solche von 53 km. Die erstere mündet 4 km vor der Station Parajd in die vollspurige Linie der Kisküküllötaler Lokalbahn ein und geht mit Einschaltung einer dritten Schiene auf demselben Bahnkörper bis unmittelbar vor die Station Parajd; hier tritt sie auf einen eigenen Bahnkörper über und endet in einem besonderen Schmalspurbahnhof. Die Linie berührt den bekannten Kurort Szováta, vornehmlich von leidenden Frauen besucht. Das Gelände ist übrigens an Naturschönheiten reich, weshalb in den Sommermonaten ein starker Besuch von Ausflüglern und Touristen zu erwarten ist. Den Hauptverkehr bilden die Forsterzeugnisse der naheliegenden Forstwirtschaften, wo eine planmäßige Entholzung zu gewärtigen ist. Die Strecke windet sich gleichlaufend mit dem Nyárádfluß in dessen Tal aufwärts. Die Eröffnung der Strecke hat eine Verspätung von nahezu eineinhalb Jahren erlitten, da die in einem solchen Umfang noch nie dagewesenen Überschwemmungen des Nyárádflusses den bereits hergestellten Oberbau fast gänzlich vernichteten und hierdurch ein teilweiser Neubau der Strecke notwendig wurde.

Die Linie Mezöbánd-Kolosznagyida durchquert einen sehr fruchtbaren Teil Siebenbürgens, „Mezöség" genannt. Sie berührt viele kleinere und größere Ortschaften, unter denen vor allen die Gemeinde Teke zu nennen ist, die hauptsächlich von Sachsen bewohnt wird. Das Gelände zeichnet sich durch seinen berühmten Weinbau aus. Die Haupttransporte werden landwirtschaftliche Erzeugnisse bilden. Auch ist ein reger Personenverkehr zu erhoffen. Der Ausbau dieser Strecke war durch die baulichen Schwierigkeiten in der Teilstrecke Nagynyulas-Mezöakna stark behindert, da hier der Bau eines außerordentlich hohen Dammes erforderlich wurde. Auch war es eine harte Aufgabe der Bauunternehmung, die in diesem Gelände so zahlreichen Gleitschichten durch Bindung und Entwässerung für den Bahnbau geeignet zu machen.

Die Spurweite dieser einer Aktiengesellschaft gehörenden Bahnen beträgt 76 cm. Sie werden von der Direktion der ungarischen Staatsbahnen verwaltet, deren Betriebsleitung in Koloszvár (Klausenburg) den Betrieb führt. Zum Schluß sei noch bemerkt, daß die schmalspurigen Fahrzeuge der Lokaleisenbahn-Aktiengesellschaft Marostorda auf den neuen Linien verwendet werden.

Übrige europäische Länder.

— **Hohe Einnahmen der schwedischen Staatsbahnen.** Wie der Verkehr der neutralen Länder blüht, zeigt Schweden, dessen Staatsbahnen im verflossenen Jahr eine so riesige Verkehrszunahme aufzuweisen hatte, daß die Einnahmen im Eisenbahnbetrieb so glänzend waren wie noch nie zuvor, obgleich die Betriebsausgaben, namentlich infolge der hohen Kohlenpreise, in ungewönlichem Grade gestiegen waren. Die gesamten Einnahmen betrugen rund 118 Millionen Kronen und die Ausgaben rund 90½ Millionen, so daß sich ein Überschuß von rund 27½ Millionen Kronen ergibt. Von den 118 Millionen Einnahmen entfallen 79 Millionen auf den Güterverkehr, dem die Verkehrszunahme in erster Linie zugute gekommen ist. Dies zeigt sich namentlich im Verkehr Schwedens mit Deutschland und Dänemark. Auf der Dampffährenlinie Saßnitz-Trälleborg stieg der Güterverkehr von 130 000 t in 1914 auf 297 000 t, also um 167 000 t, und auf der Dampffährenlinie Malmö-Kopenhagen von 242 400 auf 434 900 t, also um rund 192 000 t. Dagegen ist der Personenverkehr auf den genannten beiden Dampffährenlinien, wie es auch unter den Kriegsverhältnissen kaum anders sein kann, stark zurückgegangen. Der große Gewinn der schwedischen Staatsbahnen war mit der äußersten Ausnutzung des Personals und der Betriebsmittel verbunden und es macht sich überhaupt jetzt im schwedischen Eisenbahnbetrieb den gewaltigen Anforderungen gegenüber ein äußerst empfindlicher Wagenmangel geltend. M.

— **Der erste Streik auf schwedischen Staatsbahnen.** Seit 10. Februar streiken in Storvik und Bollnäs die für den Winterverkehr angestellten Bremser, ungefähr 250 Mann. Der Streik hat seinen Grund in erhöhten Lohnforderungen (3.50 Kr. statt 3 Kr.), die im Grunde schon bewilligt waren, mit deren Einführung aber wegen der Folgen und wegen einer auch bei uns vielfach eine Rolle spielenden Schwierigkeit zugewartet wurde, weil durch die Lohnerhöhung die vorübergehend Angestellten besser daran wären als das übrige Personal, dessen in Aussicht genommene Teuerungszulagen von einem Reichstagsbeschluß abhängig sind. Übrigens sollte wegen mangelnden Angebotes an Bremsern die Lohnerhöhung gewährt werden, aber die Bremser traten, anstatt mit der Distriktsverwaltung zu verhandeln, kurzerhand und unerwartet in den Ausstand. Der Güterverkehr wurde teilweise mit anderweitigem Personal aufrecht erhalten. Die Ausständigen wurden zuerst entlassen, doch ist die Distriktsverwaltung nachträglich in Verhandlungen mit den Ausständigen getreten. Es ist dies der erste im Eisenbahnbetrieb der schwedischen Staatsbahnen eingetretene Ausstand. Im Eisenbahnbau sind allerdings schon mehrfach Ausstände vorgekommen, aber im Eisenbahnbetrieb ist es das erste Mal, daß das Personal zur Erreichung seiner Zwecke zum Streik greift. Während des großen allgemeinen Streikes in Schweden, der im Jahre 1909 stattfand, war bekanntlich auch der schwedische Eisenbahnerverband stark in Versuchung, teilzunehmen. Dies scheiterte aber an der loyalen Gesinnung der Staatsbahnbediensteten. Übrigens handelt es sich, wie gesagt, im vorliegenden Fall nur um vorübergehend ohne Kündigungsfrist von einer der beiden Seiten angestellte Leute, so daß man streng genommen von einem Eisenbahnerausstand nicht sprechen kann. Gleichwohl erregt der Streik in Schweden großes Aufsehen, um so mehr als auch die Bremser der Strecke Ljusdal-Ange-Bräcke mit gleichen Lohnforderungen hervorgetreten sind und sich weigern, auf der vom Ausstand betroffenen Strecke Dienst zu tun. S.

— **Zugentgleisung auf der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn.** Ein Zug mit 29 Wagen der Schweizerischen Bundesbahnen, der von Marseille Getreide in die Schweiz bringen sollte, entgleiste im Bahnhof Collonges-Fort de l'Ecluse infolge Bruchs der Kuppelung. 19 Wagen wurden zertrümmert und eine Menge Getreide ging zu Grunde. Zwei Zugführer wurden schwer verletzt in das Genfer Krankenhaus geschafft.

— **Nachrichten von den schweizerischen Eisenbahnen.** Nach dem jetzt vom Schweizerischen Eisenbahndepartement ausgegebenen graphisch-statistischen Verkehrs-Atlas der Schweiz (s. Bücherschau in Nr. 14 S. 166 d. Ztg.) war der Stand der Bahnlinien Ende des Jahres 1914 folgender: Bundesbahnen 2695 km, Privatbahnen (vollspurige) 892 km, Schmalspurbahnen 1367 km, Zahnradbahnen 110 km, Trambahnen 475 km, Seilbahnen 48 km, zusammen 5587 km Baulänge, wovon 801 km Vollspur zweigleisig angelegt sind. Auf 100 qkm Bodenfläche entfallen 11,7 km und auf 10 000 Einwohner (bei einer Gesamtbevölkerung von 3 765 000) 13.7 km Bahnlänge. Mit dieser Ziffer von 13,7 steht die Schweiz unter den Eisenbahnländern Europas sehr günstig da. Es gehen ihr, was das Verhältnis der Eisenbahnen zur Bevölkerungszahl anlangt, nur noch vor: Schweden mit 26.5, Luxemburg mit 21.3 und Dänemark mit 14.6 Kilometer. — Der Kriegsbetrieb der schweizerischen Eisenbahnen war zu Beginn des Weltkrieges im August 1914 eingeführt worden. Gegen diese Maßnahme wurden, besonders aus den Kreisen der Eisenbahnangestellten, verschiedene Klagen erhoben. Jetzt ist nun zwischen Bundesrat und Militärverwaltung insofern eine Einigung erzielt worden, als der Betrieb der Verkehrsanstalten demnächst wieder in die Zivilgewalt übergeführt werden wird. Die Vorlagen hierüber sollen beschleunigt werden. — Die Generaldirektion der Bundesbahnen hat beim Verwaltungsrat die Zustimmung zu dem Vertrage zwischen den Bundesbahnen und dem Kanton Genf beantragt, betr. den Bau einer Rhônebrücke zwischen dem Plateau von Aire und Saint George (Butinbrücke). Zu den Kosten der 270 m langen Brücke von insgesamt 3 800 000 Fr. leisten die Bundesbahnen einen Beitrag von 1 500 000 Fr. Die Brücke wird für eine doppelspurige Eisenbahnlinie und eine Straße von 20 m Breite erstellt werden. Weiter beantragte die Generaldirektion die Genehmigung einer Anweisung für den bahnärztlichen Dienst der Bundesbahnen. Die Anweisung sieht die Errichtung der Stelle eines Oberbahnarztes vor, der sich in ständiger Fühlung mit den Eisenbahnverwaltungen halten soll. Dem Oberbahnarzte soll eine Reihe von Vertrauensärzten beigegeben und das ganze Bundesbahnnetz in 25—30 Bahnarztbezirke eingeteilt werden. — Die Betriebseröffnung der Brienzerseebahn (Brienz-Interlaken Ost) ist, wie aus den Fahrplanentwürfen hervorgeht, zum 1. Mai d. J. in Aussicht genommen. Es werden während des Sommers in jeder Richtung sieben Personenzüge verkehren. Als Stationen sind außer den End- und Durchgangsstationen Interlaken Ost und Brienz noch vorgesehen: Ringgenberg, Niederried, Oberried und Ebligen. Die Baukosten für die etwa 17 km lange Strecke betragen 7 Millionen Franken. Durch die Eröffnung der neuen Bahn wird der Verkehr der

Dampfboote auf dem Brienzersee, die Eigentum der Berner Alpenbahngesellschaft sind, stark zurückgehen. Für den Sommerdienst 1916 sind in jeder Richtung nur noch fünf tägliche Fahrten vorgesehen. — Das amtliche Schweizer Kursbuch, dessen Druck und Verlag zum 1. Mai d. J. neu ausgeschrieben war (vgl. Nr. 74 S. 888 Jahrg. 1915 d. Ztg.), soll nach einem Beschlusse des Post- und Eisenbahndepartements noch ein Jahr lang in der bisherigen Form und im alten Verlag weiter erscheinen. Da die Zeitverhältnisse den Druckereien Vorberechnungen auf lange Fristen erschweren, so konnten die bisherigen Angebote die Oberpostdirektion als ausschreibende Behörde nicht befriedigen. Die Ausschreibung soll zum 1. Mai 1917 wiederholt werden. Über die Neugestaltung des Kursbuches sind noch keine Beschlüsse gefaßt worden. — Bei dem geringen Fremdenverkehr haben die schweizer Gasthäuser unter den Kriegswirkungen besonders schwer zu leiden. Zwar hat der Bundesrat durch Stundung von Hypothekenzinsen und durch das Verbot, neue Gasthäuser zu bauen oder bestehende zu vergrößern, zu helfen versucht, aber die Notlage ist noch groß. Das zeigt eine von der Schweizerischen Bankgesellschaft in St. Gallen aufgestellte Statisitik. Danach soll die Bettenbesetzung im Jahre 1915 höchstens 15 % betragen haben. Berücksichtigt man, daß nach den Berechnungen der Fachleute eine durchschnittliche Besetzung von 71 % bei Jahresgeschäften erst einen Unternehmergewinn von höchsten 5 % abwirft, dann bekommt man ein Bild von der großen Einbuße der beteiligten Kreise. Eine Besserung der Verhältnisse verspricht man sich nur von einer wesentlichen Hebung des Fremdenverkehrs. Unter Hinweis auf die Bestrebungen Deutschlands und Österreich-Ungarns zur Hebung des Fremdenverkehrs wird die Schaffung eines eidgenössischen Verkehrsamtes gefordert, das den gesamten Fremdenverkehr der Schweiz regeln und fördern soll.

— **Die Eisenbahn von Montenegro.** Bei Einleitung der Friedensverhandlungen zwischen Österreich und Montenegro ist auch erwähnt worden, daß u. a. die „Eisenbahnen" von Montenegro an Österreich überwiesen werden sollten. Diese bestehen bekanntlich aus einer einzigen Schmalspurbahn von 75 cm Spurweite und 42 km Länge. Sie führt von Bar, dem Hafen von Antivari, nach Virpazar am Skutarisee. Da beide Orte in der Luftlinie nur etwa 20 km voneinander entfernt sind, muß sie starke Krümmungen aufweisen, um auf die doppelte Länge zu kommen. Der kleinste Krümmungshalbmesser beträgt 30 m, die stärkste Steigung 1 : 25, was bei der Gebirgsnatur des Landes nicht zu verwundern ist, aber natürlich schwere Hindernisse für den Betrieb bildet. Es verkehren auf ihr nur 5 Züge täglich, die das Gewicht von 27 t nicht übersteigen dürfen. Entsprechend klein ist der Betriebsmittelpark: er besteht aus 4 Lokomotiven, 26 offenen Güterwagen von 8 t Tragfähigkeit und 7 Personenwagen, von denen diejenigen I. Klasse je 9, diejenigen III. Klasse je 18 Sitzplätze haben. Die Bahn ist 1908 von der italienischen Compagnia di Antivari erbaut worden, die sich vor dem Kriege um die Genehmigung zu weiteren Bahnbauten in Montenegro bewarb; die Baukosten waren mit 3 Millionen Lire veranschlagt.

— **Das Schmierwesen auf den russischen Bahnen.** Der „Köln. Ztg." wird aus Kopenhagen, 7. d. M., geschrieben: Die schon seit langem in der russischen Presse gegen die Eisenbahnverwaltung erhobenen Anklagen, daß diese die einzigen Schuldigen, die bestechlichen Beamten, ungestraft ihr verbrecherisches Treiben fortsetzen lasse, waren von dem früheren Verkehrsminister Ruchlow stets mit verächtlichem Stillschweigen beantwortet worden. Erst als die Zustände immer unhaltbarer wurden und Ruchlow durch Trepow ersetzt worden war, ließen sich die russischen Regierungskreise herbei, die Verhältnisse auf den einzelnen Eisenbahnlinien einer näheren Prüfung zu unterziehen So große Vorsicht die Regierung auch anwandte, als sie in dieses Wespennest griff, die Folge war, daß Zustände aufgedeckt wurden, wie selbst die schwärzesten unter den Schwarzsehern sie niemals sich auch nur im Traume vorgestellt hatten. Es erwies sich aber als unmöglich, durch eine allgemeine Untersuchung vom grünen Tisch aus, dieser ungeheuren Krebswunde am russischen Staatskörper wirksam beizukommen, und so entschloß man sich, jede einzelne Bahn besonders vorzunehmen und für sie einen besonderen Untersuchungsausschuß einzusetzen. Damit schien man den rechten Weg gefunden zu haben, das Übel mit seinen Wurzeln jedenfalls kennen zu lernen. In der erstert Zeit regnete es förmlich Verabschiedungen von Beamten bis in die höchsten Stellen hinauf, und täglich berichteten die Zeitungen von Betrügereien, Bestechlichkeiten, Nötigungen und Erpressungen, die sich Eisenbahnbeamte dem Publikum gegenüber hatten zu schulden kommen lassen. Das Blatt „Juschni Krai" veröffentlichte in diesen Tagen die ausführlichen Ergebnisse der „Aufräumungsarbeiten" des Untersuchungsausschusses auf der Wladikawkas-Eienbahn, die für das Pflichtbewußtsein, die Ehrlichkeit und das vaterländische Gefühl des russischen Beamtentums in schwerer Zeit außerordentlich anschauliche Beweise liefern. Wie das erwähnte Blatt mitteilt, begann der Untersuchungsausschuß seine Tätigkeit damit, daß er für alle Beamten, die Bestechungsgelder entgegennahmen und für alle Personen, die Bestechungsgelder an Beamte zahlten, eine Gefängnisstrafe bis zu drei Monaten oder eine Geldbuße bis zu 500 Rubel festsetzte. Schon in der ersten Woche mußten über 200 Personen, die Schmiergelder genommen oder gezahlt hatten, mit den angedrohten Strafen belegt werden. Aus dem Bericht des Blattes seien folgende ergötzliche Fälle mitgeteilt:

Der Stationsvorsteher von Nieslobnaja zeigte sich bei der Forderung von Bestechungsgeldern noch sehr bescheiden, er ließ sich von einem Kaufmann in Georgiewsk nur 3500 Rubel für die Beschaffung von 33 Güterwagen zur Beförderung von Mehl und Hafer zahlen und erreichte dann seine Versetzung nach einer anderen Bahn. Der Stationsvorsteher in Gukenitschi Rak bediente sich bei seinem betrügerischen Tun der Mithilfe seiner Frau und Kinder, die leere Eisenbahnwagen meilenweit heranstoßen mußten, um möglichst viele Wagen zur Erhebung von Schmiergeldern zur Verfügung zu haben. Schließlich wurde festgestellt, daß auf der Station Georgiewsk der Stationsvorsteher mit seinem ganzen Personal von dem Mühlenbesitzer Guljew für die Herbeischaffung von genügendem Wagenmaterial schon seit Kriegsbeginn an ein festes monatliches Gehalt bezog. Die bestechlichen niederen Beamten der Station wurden entlassen, die höheren in niedere Ämter versetzt. Der Stationsvorsteher und sein Gehilfe wurden mit einem Verweis bestraft, außerdem mußten sie versprechen, die Annahme des Gehalts vom Mühlenbesitzer sofort einzustellen (!).

— **Die Bahnbauten im nördlichsten Rußland.** Der sehr deutschfeindliche Journalist Rennikow berichtet in der „Nowoje Wremja" vom 5. Februar über die erste Fahrt auf der neu eröffneten Bahn Petersburg-Petrosawodsk-Bucht von Soroka am Weißen Meer, die unter den größten Geländeschwierigkeiten mitten durch Sumpf und Ödland im Winter gebaut worden ist: „Beim Bau der Bahn waren 30 000 Arbeiter beschäftigt, davon 5500 aus Finnland. Die Arbeiter wurden aus allen Teilen Rußlands über Petersburg, Archangelsk, teilweise auch über Schweden und Norwegen nach der Halbinsel Kola geschafft. Ein Teil kam zu Fuß auf der Olonjezer Poststraße von der Station Swanka. Außerdem wurden über 10 000 Kriegsgefangene verwendet, Slawen, Tschechen, Slowaken und Ruthenen. Deutsche waren sehr wenig dabei; aber einer von ihnen konnte sich doch schon im richtigen Lichte zeigen. Als der Arbeitsaufseher ihn lobte und fragte, warum er so willig seine Arbeit ausführe, antwortete er: ‚Ich arbeite gar nicht für euch, sondern für meinen Kaiser. Diese Eisenbahn wird ihm ja doch einmal gehören.'" Die Baracken der Kriegsgefangenen, die Rennikow auf der Haltestelle „Foka" besichtigte, schildert er als „überfüllt und feucht". Mit der Arbeit der Kriegsgefangenen sind die Erbauer zufrieden. Entbehrungen und Nahrungsmittel werden zur Hälfte unter den Unsrigen und den Fremden geteilt, ohne jeden Unterschied. Die Bucht von Soroko ist nicht eisfrei, sondern jetzt völlig zugefroren.

In bezug auf diese Bahn wird uns von anderer Seite geschrieben: Nach einer von der Zensur verschiedentlich bearbeiteten Nachricht des „Rjetsch" (Nr. 19 vom 20. Januar russ. Stils) wäre die Eisenbahnverbindung von Swanka (an der Linie Petersburg-Wologda) zur Sorokobucht am Weißen Meer eröffnet worden und es hätte der Minister als erster mit einem Personenzug die Strecke bereist. Die Nachricht ist zu der vielumstrittenen Frage über den gegenwärtigen Stand der zum Weißen Meer beabsichtigten Bahnbauten offenbar von Wichtigkeit. „Rjetsch" drückt sich über die politische Bedeutung der Nachricht nur kurz dahin aus, daß in gegenwärtiger Zeit die neue Verbindung für den Handel mit dem Ausland sehr wichtig sei und daß sich die Engländer für den Bau der Linie sehr interessiert hätten. Im übrigen wird davon gesprochen, daß durch die Bahn der wald- und seenreiche, an Umfang etwa dem ganzen europäischen England gleiche Olonezkreis, der von einer halben Million hauptsächlich von Walderzeugnissen lebender Menschen bewohnt wird, erschlossen werde. Das von der Bahn durchquerte Gebiet soll Granit- und Marmorbrüche enthalten. Der Bahnbau soll 65 Millionen Rubel gekostet haben. Dr. S.

Fremde Erdteile.

— **Die argentinischen Eisenbahnen und die Engländer.** Aus Buenos Aires, Ende Dezember, wird der „Welt-Korrespondenz" geschrieben: Als in der alten Heimat Fürst Bismarck vor etwa 40 Jahren daran ging, die großen in Privatbesitz befindlichen Bahnlinien zu verstaatlichen, erhoben sich mancherlei Widerstände dagegen. Wenn hierzulande die Regierung daran gehen wollte und könnte, die Privatbahnen zu verstaatlichen, würde mit Ausnahme der direkt Beteiligten niemand dagegen Einwendungen erheben, im Gegenteil, das Land würde aufatmen. Denn hier in Argentinien verschärft sich die Schädigung der

Interessen der Allgemeinheit durch die private Monopolisierung des wichtigsten Verkehrsmittels noch dadurch, daß die größten Bahnlinien des Landes nicht in den Händen von Argentiniern, sondern von Fremden, von Franzosen und vor allem von Engländern sind. Die berühmte englische Rücksichtslosigkeit macht sich jetzt während des Weltkrieges störender als je bemerkbar, vor allem hat das deutsche Element darunter zu leiden. Es soll nicht allzuviel Aufhebens davon gemacht werden, daß die englischen Bahngesellschaften ihre deutschen Angestellten, darunter Beamte, die jahrzehntelang treu ihre Pflicht getan hatten, entlassen haben. So sehr die davon Betroffenen darunter zu leiden haben, so waren doch die Gesellschaften zu diesen Maßnahmen formell berechtigt, und zudem weiß man nicht, ob sie diese Rücksichtslosigkeit aus eigenem Antriebe begangen haben, oder auf Anweisung von London aus.

Völlig unentschuldbar und direkt gesetzwidrig ist aber der politische Boykott gegen das Deutschtum. Es ist während des Krieges mehr als einmal auf Bahnhöfen in der Provinz vorgekommen, daß Reisende von den Angestellten der englischen Bahngesellschaften belästigt wurden, weil sie deutsche Zeitungen lasen. Das Tollste aber ist die systematische Boykottierung der deutschfreundlichen Zeitung „La Union". Hier handelt es sich nicht etwa um den Übereifer untergeordneter Angestellter, sondern zweifellos um eine Anweisung seitens der Direktionen der im Besitze von Engländern und Franzosen befindlichen Bahnlinien. Die Zeitung „La Union" ist bald nach Kriegsbeginn von dem Herausgeber der „Deutschen La Platazeitung", Hermann Tjarks, begründet worden. Da sich der überwiegende Teil der spanisch-argentinischen Zeitungen, zumal in der ersten Zeit des Krieges, offen auf die Seite der Entente stellte, so konnte dieser Beeinflussung des argentinischen Lesers im deutschfeindlichen Sinne nur durch ein in spanischer Sprache erscheinendes großes Tagesorgan entgegengewirkt werden. Durch sehr geschickte Aufmachung, beispielsweise durch besonders eingehende Berücksichtigung des gesellschaftlichen Lebens, verschaffte sich die „Union" bald Eingang in die besseren argentinischen Kreise. Diese schnelle Verbreitung des den deutschen Auffassungen dienenden Blattes war den Direktionen der englischen und französischen Bahngesellschaften ein Dorn im Auge. Um die Zeitung nach Möglichkeit zu schädigen, sorgten sie dafür, daß sie auf keinem der zu ihren Linien gehörenden Bahnhöfe, weder in Buenos Aires, noch in der Provinz, zu erhalten war. Wenn ein Deutscher oder ein Argentinier das Blatt auf einem Bahnhofe verlangte, hatte der Verkäufer nur ein Achselzucken. Nur hie und da langte einer einmal heimlich, als ob er sich eines Vergehens schuldig machte, ein Exemplar hervor und gab es dem Käufer, für den es natürlich etwas Beschämendes hat, in dieser Weise zu seiner Zeitung zu gelangen. Nun ist der Bahnverkauf von Zeitungen in Argentinien besonders wichtig, da für die teilweise recht weiten Strecken viele Zeitungen gekauft werden. Der Verkauf auf der Bahn ist deshalb auch ein sehr wertvolles Mittel, um eine Zeitung einzuführen und beliebt zu machen. Die Leitung der „Union" wandte sich deshalb an die Generaldirektion des Eisenbahnwesens, welcher die Aufsicht über die gesetzmäßige Handhabung des Bahnbetriebes auch der fremden Gesellschaften zusteht, und legte energisch Verwahrung gegen den zweifellosen Boykott der „Union" ein. Der Generaldirektor, ein Argentinier, erklärte loyalerweise einen solchen Boykott als ungesetzlich und richtete ein Rundschreiben an die betreffenden Bahngesellschaften, in dem er sie zur Rückäußerung aufforderte. Er wies zugleich auch die Gesellschaften auf die Unzulässigkeit eines solchen Vorgehens hin. Darauf antworteten die Gesellschaften, wenn auch nicht dem Wortlaute, so doch dem Sinne nach völlig gleichmäßig, die Beschwerde des Verlages der „Union" wäre unzutreffend, denn von einem Verbote des Verkaufs des Blattes wäre nichts bekannt. Die klugen Direktionen, denen die Unzulässigkeit eines solchen Boykotts natürlich von vornherein bekannt war, hatten sich zweifellos dahin verständigt, ihren Untergebenen zu verstehen zu geben, daß diese wieder den Bahnhofsverkäufern andeuten möchten, daß der Verkauf der „Union" „nicht erwünscht" wäre.

In dieser Weise wird also das Gesetz umgangen und nicht nur das Deutschtum geschädigt, sondern mindestens in ebenso hohem Grade die wahre Neutralität und damit die Würde Argentiniens beeinträchtigt. Und dieser Fall steht nicht allein. Kann es dem Ansehen der Regierung nützen, wenn sie beispielsweise, um für entlegene Gebiete die dort fehlenden Erntearbeiter zu gewinnen, die Arbeiter durch billige Fahrpreise nach diesen Gebieten locken möchte, dafür aber erst bei fremdländischen Gesellschaften um gut Wetter bitten muß? Oder dient es dem Staatsinteresse, wenn nachweislich noch weite und fruchtbare Landstrecken durch Anlegung von Eisenbahnlinien der Bebauung erschlossen werden könnten, wenn aber die Herren Engländer entweder aus Eigensucht dagegen arbeiten, oder wo eine neue Linie mit ihren Interessen übereinstimmt, die Gelegenheit wahrnehmen, ihre wirtschaftliche Vorherrschaft noch weiter auszudehnen? Oder die englischen Gesellschaften erhöhen plötzlich, wie sie es im letzten Herbst getan haben, die Tarife für Personen und Frachten um 10 % und schädigen damit den für Argentinien wichtigsten Stand, die Landwirtschaft, die Regierung aber muß dazu die Faust in der Tasche ballen? Die großen englischen Bahn- und Landgesellschaften und die sonstigen großkapitalistischen Anlagen der Engländer sind eine wahre Zuchtrute für Argentinien, und es liegt nur im wohlverstandenen Interesse dieses Landes, wenn England aus dem gegenwärtigen Kriege möglichst geschwächt hervorgeht.

Allgemeines.

— **Zur Bewegung der Warenpreise in England.** In ihrer wirtschaftlichen Jahresübersicht verweist die „Times" auf die gewaltige Steigerung, welche die Preise der wichtigsten Nahrungsmittel und Rohstoffe im vergangenen Jahre in England, und zwar namentlich in den letzten Monaten erfahren haben, als die Frachten ihren ungewöhnlich hohen Stand erreichten. Die „Times" berechnet eine durchschnittliche Preiserhöhung um 40 % gegen den Stand am Schluß des Jahres 1914. Dabei ergeben sich jedoch für einzelne Waren Preiserhöhungen um mehr als 200 %, während für andere die Preissteigerungen unter dem Durchschnitt von 40 % zurückbleiben. Besonders stark ist die Preiserhöhung für Zink gewesen, dessen Preis im vergangenen Juni die Höhe von 115 £ erreicht hatte und damit eine Steigerung von mehr als 350 % gegen das Vorjahr aufwies, bis die Regierung eingriff. Aber auch jetzt noch macht die Preissteigerung bei Zink mehr als 200 % aus. Besonders stark ist die Preisbewegung bei den Rohstoffen für die gewerbliche Gütererzeugung nach oben gegangen. Einen Überblick über die allgemeine Bewegung liefert die nachfolgende Übersicht:

	31. Dez. 1913	31. Dez. 1914	31. Dez. 1915
Weizen engl. (480 Pfd.)	31 s 1 d	44 s 4 d	54 s 9 d
Weizen Manitoba (496 Pfd.)	34 s	53 s	65 s 6 d
Mais La Plata (480 Pfd.)	24 s	30 s	46 s
Mehl (380 Pfd.)	26 s 6 d	41 s	50 s
Reis Rangoon (engl. Zentn.)	7 s 9 d	12 s 6 d	14 s 9 d
Zucker westindisch. (engl. Zentner)	15 s	28 s	30 s
Zucker engl. (engl. Zent.)	17 s 9 d	31 s	40 s 6 d
Tee (1 Pfd.)	7½ d	8 d	8 d
Kaffee Santos (engl. Zent.)	42 s	43 s	42 s
Dänische Butter (engl. Ztr.)	131 s	152 s	153 s
Australische Butter (engl. Zentner)	114 s	136 s	143 s
Baumwolle amerik. (1 Pfd.)	7,14 d	4,85 d	7,92 d
Baumwolle ägypt. (1 Pfd.)	9,90 d	6,30 d	10,05 d
Wolle englische (1 Pfund)	12½ d	14¼ d	19 d
Wolle australische (1 Pfd.)	10¾ d	14⅛ d	18½ d
Jute (1 t)	35 £ 10 d	18 £	28 £
Gummi Fein Para (1 Pfd.)	3 s 2 d	2 s 10½ d	3 s 9 d
Kupfer Standard (1 t)	65 £ 3 s 9 d	61 £ 6 s 3 d	86 £ 2 s 6 d
Zinn Standard (1 t)	169 £ 10 s	144 £ 10 s	167 £ 15 s
Blei englisches (1 t)	18 £ 10 s	19 £ 10 s	30 £ 10 s
Zink (1 t)	21 £ 11 s 3 d	27 £ 15 s	38 £
Cleveland-Roheisen (1 t)	49 s 11 d	54 s 4½ d	78 s 3 d
Hämatit Ostküste (1 t)	61 s 6 d	77 s 6 d	130 s
Stahlschienen (1 t)	6 £ 10 s	6 £ 7 s 6 d	11 £
Schiffsbleche Nordostküste (1 t)	6 £	7 £ 10 s	11 £
Kohle Cardiff beste Kesselkohle (1 t)	20 s 3 d	21 s	26 s
do. Durham-Bunkerkohle (1 t)	13 s 9 d	11 s 3 d	22 s

Das einzige Erzeugnis, das mit einer Preisermäßigung gegenüber dem Stande vom 31. Dezember 1914 aus dem Jahre 1915 hervorgeht, ist sonach Kaffee. Im übrigen ist bei Beurteilung dieser Preise zu berücksichtigen, daß es sich durchweg um Großhandelspreise handelt. Die Preise im Kleinhandel haben naturgemäß noch ganz andere Erhöhungen erfahren.

— **Ein Riesenerzbergwerk über dem Polarkreis.** Das im nördlichen Norwegen an der Südseite des Varangerfjords, in unmittelbarer Nähe des russischen Grenzgebietes der Murmanküste belegene Eisenerzrevier Südvaranger wird laut einem kürzlich gefaßten Beschluß der dortigen Grubengesellschaft den Betrieb so erweitern, daß dieses Erzbergwerk eines der größten der Welt sein wird. An dem Südvarangerunternehmen ist deutsches Kapital beteiligt, und die deutsche Eisenindustrie gehört in Friedenszeiten zu den wichtigsten Abnehmern der Erzeugnisse von Südvaranger. Das vor gerade zehn Jahren ins Leben gerufene Unternehmen begann seine Wirksamkeit mit 5 Millionen Kronen Betriebskapital, das allmählich erhöht wurde und mit der jetzt beschlossenen Erweiterung auf 25 Millionen Kronen steigt. Der

Krieg bereitet dem Unternehmen zwar große Schwierigkeiten, doch wird der Betrieb im bisherigen Umfang fortgesetzt. Es werden gegenwärtig etwa 1400 Arbeiter beschäftigt. Die zur Ausfuhr bestimmte halb bearbeitete Ware soll mit Hilfe des erweiterten Betriebes auf jährlich 90 000 t gebracht werden, was einem Abbau von über 2 Millionen Tonnen Roherz entspricht. Aber trotz dieser mächtigen Ausnutzung wird das Eisenerz von Südvaranger doch lange vorhalten, da man die ungeheuren Erzmassen, die in dem Erzgebiet enthalten sind, auf mindestens 500 Millionen Tonnen berechnet, aber sogar das Vorhandensein einer Milliarde annimmt. Mittels Diamantbohrung ist man bis zu 100 m Tiefe gelangt, ohne daß das Ende der Erzschicht erreicht oder auch nur eine Abnahme gespürt worden ist. Im Grubengebiet geht die Lockerung des Eisenerzes mit gewaltigen Sprengungen von statten. Man wendet dabei jedesmal mehrere Tonnen Dynamit an, wobei sich eine Gesteinsmasse von riesiger Größe löst, die dann mittels einer 8 km langen Eisenbahn nach dem Verschiffungshafen Kirkenes gebracht wird, wo zunächst die weitere Verarbeitung des Roherzes erfolgt. Da dieses nämlich zu arm an Eisen ist, um eine Ausfuhr in rohem Zustand zu lohnen, wird das Erz entweder in Pulverform, Schlich genannt, oder in gepreßten Briketts von Mauersteingröße ausgeführt. Diese Umwandlung hat die Errichtung großartiger Betriebsanlagen nötig gemacht. So nimmt das sogen. Separationswerk, das sich terrassenförmig längs des Gebirgsabhangs erhebt, eine Fläche von 17 000 qm ein. Weitere bemerkenswerte Einrichtungen sind die Maschinen zum Zerkleinern des Eisenerzes sowie die mächtige Dampfzentrale für Herstellung der elektrischen Kraft, womit das Separationswerk, die Grubenbahn usw. betrieben werden.

Mit dem großartigen Grubenbetrieb bei Kirkenes haben auch die Touristen eine neue Sehenswürdigkeit erhalten. Für den Hauptteil der Nordlandsreisenden bildet zwar das Nordkap das Endziel, aber manche Touristen begeben sich mit Hilfe der norwegischen Postdampferlinien, die jetzt alle bis nach Kirkenes gehen, bis zu den Gebieten Südvarangers, das in einzelnen Teilen von großer Naturschönheit ist, namentlich das Gebiet, das sich von Kirkenes aus nach Osten und Süden hin erstreckt. Gewöhnlich besuchen die Touristen den Grenzort Boris Gleb, der bei einer früheren Grenzregulierung von Norwegen an Rußland abgetreten wurde, weil hier eine russische Kapelle steht, mit der sich eine alte Sage verknüpft. M.

Bücherschau.

— **Eisenbahner im Felde.** Von A. K. Rieger. Bunte Bilder aus dem Leben und Treiben der Eisenbahntruppe im Weltkriege 1914/16. Nach Feldpostbriefen zusammengestellt und ergänzt. Mit 8 Bildern. 1916. 1 *M.* Verlag von E. S. Mittler & Sohn, Berlin.

Der Weltkrieg hat die Eisenbahntruppen wie alle anderen Waffengattungen vor gewaltige, zum Teil neue und ungeahnte Aufgaben gestellt. Eine zusammenhängende und umfassende Darstellung dessen, was die Eisenbahner geleistet haben, wird voraussichtlich erst in Jahren zu erwarten sein, wenn die amtlichen Quellen und Urkunden nach dem Kriege geordnet und durchgearbeitet sind. Um so willkommener werden die Eisenbahner im Felde und in der Heimat ein Buch von A. K. Rieger begrüßen, das in mehr als 25 Aufsätzen, Skizzen und Erzählungen ein Bild von der Tätigkeit der Eisenbahntruppen auf den verschiedenen Kriegsschauplätzen im Osten und Westen gibt. Ob der in den Kreisen der Eisenbahner wohlbekannte Verfasser in flottem Plauderton von dem Leben und Treiben der Mannschaften erzählt, ob er den Ernst und die Größe der von ihnen auszuführenden Arbeiten bespricht, immer behält Sachlichkeit die Oberhand. Jedes Handwerk, jeder Beruf und jede Tätigkeit erfährt eine der Eigenart des technischen Dienstes angepaßte Beleuchtung. Daher wird der Zimmermann, Schlosser oder Schmied wie der Techniker, Maschinenführer oder -Heizer, der Oberbauarbeiter, Telephonist, Weichensteller wie der Bahnhofsvorsteher und Zugführer, aber auch jeder Offizier, Unteroffizier und einfache Soldat die unterhaltenden Schilderungen mit Genuß lesen. Sind unsere Feldgrauen an sich schon Freunde des Humors, so gilt dies im besonderen von den Eisenbahnern, die hier aus Feldpostbriefen selbst zu Worte kommen. Wie ein roter Faden zieht sich von Abschnitt zu Abschnitt das Aufleuchten dieses prächtigen Frohsinns. Mag er zuweilen im Ernst des Augenblicks schweigen, immer ist er im rechten Zeitpunkt wieder zur Stelle, bei der Arbeit, auf der Fahrt, in den Ruhepausen, im Bauzuge oder auf luftigen Feldbahnwagen. Das mit 8 Bildern geschmückte Buch eignet sich vorzüglich als Liebesgabe zur Sendung ins Feld. Aber auch allen ehemaligen Eisenbahnern und nicht zuletzt allen Eisenbahnbeamten in der Heimat sei es bestens empfohlen.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Verkehrsstörung und Verkehrswiederaufnahme.

N. ö. Landesbahnen.

Infolge einer durch Schneesturm am 4. d. M. eingetretenen, ausgedehnten Zerstörung der elektrischen Fahrdrahtleitungen war der Verkehr auf der Bahnstrecke Regelsbrunn - Hainburg Frachtenbahnhof der h. s. Betriebslinie Wien Großmarkthalle L. B. - Pozsony bis einschließlich 9. Februar 1916 eingestellt. Am 10. Februar 1916 wurde der Gesamtverkehr wieder aufgenommen.

Wien, am 14. Februar 1916. (259)

2. Güterverkehr.

Ausnahmetarif für Roggen, Weizen, Kartoffeln, Kartoffelstärkemehl usw. — Tfv. 2 I.

Die Gültigkeit der durch Bekanntmachungen vom 18. und 22. November 1915 eingeführten und bis 19. Februar 1916 ausgedehnten Tarifmaßnahme für frische Kartoffeln (Übertragung des Frachtsatzes für 750 km auf die weiteren Entfernungen) wird „bis auf Widerruf" verlängert.

Berlin, den 16. Februar 1916. (258)
Königliche Eisenbahndirektion.

Tfr. 1297 Oberschlesisch - rumänischer Kohlenverkehr, gültig vom 1. September 1913, Tfr. 1273, Oberschlesisch-ungarischer Kohlenverkehr Heft II, gültig vom 4. März 1912.

Die unter Punkt C der Bekanntmachung vom 31. Januar 1916 verlautbarten Frachtsätze für Zyimes Landesgrenze Übergang, Predeal Übergang und Verestorony Landesgrenze Übergang gelten nur bis auf sofortigen Widerruf.

Kattowitz, 16. Februar 1916. (257)
Königliche Eisenbahndirektion Kattowitz, namens der beteiligten Verwaltungen.

Staats- und Privatbahn - Güterverkehr, Teil II Heft C 2.

Mit Gültigkeit vom 23. Februar 1916 wird die Station Wefensleben (Direktionsbezirk Magdeburg) als Versandstation in die Ausnahmetarife 3 e, 3 f, 3 h für Steinsalz sowie 3 g und S 10 für Stein- und Siedesalz einbezogen. Über die Höhe der neuen Ausnahmefrachtsätze geben die beteiligten Güterabfertigungen Auskunft.

Magdeburg, 15. Februar 1916. (256)
Königliche Eisenbahndirektion.

Niederländisch - deutsche Eisenbahnverbände.

Am 1. März 1916 tritt zum Verbandsgütertarif, Teil I Abteilung B, vom 1. September 1912 der Nachtrag II in Kraft. Er enthält Änderungen und Ergänzungen der Allgemeinen Tarifvorschriften und der Güterklassifikation. Preis 10 Pf.

Cöln, den 14. Februar 1916. (255)
Königliche Eisenbahndirektion.

Kombinierter Schiffs- und Bahnverkehr mit Umschlag in Wien oder Passau. Ausnahmetarif für Getreide usw., Heft 1 (Bayern), gültig vom 1. August 1908.

Mit Wirksamkeit vom 15. April 1916 ist auf Seite 187 des Tarifs die Station Wertheim nebst Entfernungen und Frachtsätzen zu streichen.

München, den 15. Februar 1916. (248)
Tarifamt der K. Bayer. St.-E.-B. r. d. Rh.

Deutscher Eisenbahn-Gütertarif, Teil I B (Tvf. 1 b).

Mit Gültigkeit vom 15. Februar 1916 wird zu der Überschrift des Verzeichnisses VI (zur Beförderung in Privatgüterwagen — ausgenommen Kessel- und andere Gefäßwagen — zugelassene Güter) folgende Anmerkung aufgenommen:

„*) Für die Dauer des Krieges sind die Eisenbahnverwaltungen berechtigt, für bestimmte Verkehrsbeziehungen mit Zustimmung der beteiligten Bahnen auch für Güter, die nicht in dieses Verzeichnis aufgenommen sind, die Benutzung von Privatgüterwagen, und zwar auch von solchen zuzulassen, die keine besonderen Einrichtungen haben."

Gleichzeitig ist am Schluß des § 59 (4) b der Allgemeinen Tarifvorschriften ein Stern zu setzen und folgende Fußnote aufzunehmen: „*) Siehe jedoch die Anmerkung zu diesem Verzeichnis."

Berlin, den 15. Februar 1916. (252)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der beteiligten Verwaltungen.

Süddeutscher Donauumschlagsverkehr über Regensburg Dl. trs., Deggendorf Dl. trs. und Passau Dl. trs., Teil II, vom 1. Januar 1911.

Mit Wirksamkeit vom 15. April 1916 ist die Station Wertheim der K. Bayer. Staatseisenbahnen nebst Entfernungen und Frachtsätzen auf Seite 34, 35, 73, 116, 117, 144, 145 und 165 des Tarifs zu streichen.

München, den 15. Februar 1916. (249)
Tarifamt der K. Bayer. St.-E.-B. r. d. Rh.

Bayerisch-Württembergischer Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. März 1916 wird die Station Auhausen der bayer. Stb. r. d. Rh. mit einem Frachtsatz von 51 Pf. für 100 kg in den Ausnahmetarif 1 b für Stammholz nach Heilbronn Hbf. einbezogen.

München, 15. Februar 1916. (250)
Tarifamt der K. Bayer. St.-E.-B. r. d. Rh.

Freigabe des Bahnhofs Bielefeld H für Kohlen in Ladungen an die Postverwaltung.

Der Bahnhof Bielefeld H wird zum 1. Mai 1916 für Kohlen in Ladungen an die Postverwaltung freigegeben.

Hannover, im Februar 1916. (254)
Königliche Eisenbahndirektion.

Ausnahmetarif für frisches, nicht zubereitetes Fleisch usw. (Tfv. 2 h).

Mit Gültigkeit vom 15. Februar 1916 wird der Ausnahmetarif auf frisches Renntierfleisch ausgedehnt.

Die Maßnahme gilt zunächst für den Bereich der preußisch-hessischen, oldenburgischen und mecklenburgischen Staatsbahnen, der Reichsbahnen, der Militäreisenbahn und der in Preußen liegenden Privatbahnen.

Welche weiteren Bahnen beitreten, wird im Gemeinsamen Tarif- und Verkehrsanzeiger bekanntgemacht.

Berlin, den 14. Februar 1916. (240)
Königliche Eisenbahndirektion.

Tfv. 1103. Oberschlesisch-Sächsischer Kohlenverkehr. Tfv. 1104. Oberschlesisch-Sächsischer Dienstkohlenverkehr.

Mit Gültigkeit vom Tage der Betriebseröffnung des Gleisanschlusses wird die „Annagrube bei Pschow" (Abfertigungsstation Annagrube bei Pschow) unter lfd. Nr. 68 der Tariftafeln mit den Frachtsätzen von Emmagrube (lfd. Nr. 65 der Tariftafeln) zuzüglich 28 Pf. für 1000 kg einbezogen.

Kattowitz, den 15. Februar 1916. (247)
Königliche Eisenbahndirektion Kattowitz, namens der beteiligten Verwaltungen.

Niederschlesisch-österreichischer Kohlenverkehr.

Die Frachtsätze der vom 15. Januar 1916 ab neu aufgenommenen Station Ferlach (vergl. Bekanntmachung vom 9. Januar 1916) gelten in der veröffentlichten Höhe nur bis längstens 31. Dezember 1916.

Breslau, den 7. Februar 1916. (242)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der beteiligten Verwaltungen.

Kriegsausnahmetarife.

Mit Gültigkeit vom 20. Januar 1916 wird zu einer Reihe von Kriegsausnahmetarifen die Frist für Einbringung von Erstattungsanträgen bei Sendungen, die über nicht beigetretene Bahnen befördert sind, auf 6 Monate verlängert. Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbureau, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 12. Februar 1916. (243)
Königliche Eisenbahndirektion.

Staats- und Privatbahn-Gütertarif, Heft C 2.

Mit Gültigkeit vom 20. Februar 1916 werden die Stationen Großenbaum, Nachrodt, Schee und Sprockhövel als Versandstationen in den Ausnahmetarif 5 i (Abschnitt II des Geltungsbereichs) für Hochofenschlacken usw. aufgenommen.

Elberfeld, den 14. Februar 1916. (244)
Königliche Eisenbahndirektion.

Westböhmisch-Tirol-Vorarlberger Eisenbahnverband. Tarif, Teil II, Heft 1, vom 1. Januar 1912 und Heft 2 vom 1. März 1911. Änderungen.

Mit Gültigkeit vom 15. April 1916 gelangen in den obenbezeichneten Tarifheften folgende Änderungen zur Durchführung, und zwar:

Im Heft 1:

Auf **Seite 10** ist nach „Abänderungen und Ergänzungen der Güterklassifikation" ein †) zu setzen und anschließend an die Tabelle folgende Anmerkung einzuschalten: „†) **Nicht anwendbar** für Strecken der **Lokalbahn Karlsbad (Dallwitz)-Merkelsgrün, Lokalbahn Schlackenwerth-Joachimsthal, Lokalbahn Tirschnitz-Wildstein-Schönbach**, der **k. k. priv. Bozen-Meraner Bahn**, der **k. k. priv. Valsugana Eisenbahn** (Linien Trient-Tezze) und der **Vinschgaubahn** (Linie Meran-Mals)."

Im Abschnitt „G—I. Schnitt-Tarife" sind die **Frachtsätze des Ausnahmetarifes 2** der Schnitt-Tarif-Tabelle A zu ersetzen durch jene der **Klasse A** dieser Schnitt-Tarif-Tabelle, und zwar: auf **Seite 475** (Nachtrag III, Ersatzseite 475) bei der **Lokalbahn Karlsbad (Dallwitz)-Merkelsgrün** und auf **Seite 481** (Nachtrag III, Ersatzseite 481) bei der **Lokalbahn Schlackenwerth-Joachimsthal** und der **Lokalbahn Tirschnitz-Wildstein-Schönbach.**

Im Heft 2:

Auf **Seite 9** (Nachtrag I. S. 10) ist nach „Ergänzungen und Abänderungen der Güterklassifikation" ein †) zu setzen und anschließend an die Tabelle folgende Anmerkung einzuschalten: „†) **Nicht anwendbar** für die Stationen **St. Joachimsthal** und **Schönbach.**"

Wien, am 11. Februar 1916. (246)
K. k. österreichische Staatsbahnen, namens der beteiligten Verwaltungen.

3. Verdingungen.

Verdingung von 18 000 t Braunkohlenbriketts für die Eisenbahndirektionen Berlin und Bromberg. **Angebote** sind portofrei, versiegelt und mit entsprechender Aufschrift bis zum 4. März 1916, vormittags 10½ Uhr, an **das Zentralbureau, Zimmer 257, in Berlin W. 35, Schöneberger Ufer 1-4**, Proben bis spätestens zum 2. März 1916 an das Werkstättenamt Grunewald einzureichen. Die **Eröffnung der Angebote** findet am 4. März 1916, vormittags 11 Uhr, Tempelhofer Ufer 28 III, Zimmer Nr. 4, statt. Angebotbogen und Bedingungen können in unserem **Zentralbureau**, Zimmer 257 eingesehen, auch von dort **gegen portofreie Einsendung** von 0,50 ℳ und 5 Pf. Bestellgeld **bar** (nicht in Briefmarken) bezogen werden. Zuschlagsfrist bis 31. März 1916.

Berlin, den 14. Februar 1916. (253)
Königliche Eisenbahndirektion.

4. Verkauf von Altmaterialien.

Altmaterialien öffentlich zu verkaufen:

A. Betriebsmaterialien: Asbestabfälle, Gummiabfälle, Seile, Wagendeckenstücke, Lederabfälle, Abfallöl, Glas u. a.

B. Metallwaren: Zink, Kompositionsasche, Metallspäne, Werkstättekehricht.

C. Oberbaumaterialien und sonstige Eisen- und Stahlwaren: Schienen, Schwellen, Kleineisenzeug, Auslenkungen, Herzstücke, Zentralweichenmaterial, Radreife, Federnstahl, Bleche, Schweiß- und Flußeisenabfälle Siedröhren, Gußeisen, Brückenwagen, Drehscheiben, Schiebebühnen, Drehspäne u. a.

Angebotsbogen auf postfreie Anfrage bei uns erhältlich und spätestens Mittwoch, den 8. März 1916, nachmittags 2 Uhr, bei uns einzureichen. Zuschlagfrist 3 Wochen.

Karlsruhe, den 12. Februar 1916. (241)
Rechnungsbureau der Gr. Generaldirektion der Staatseisenbahnen.

K. Württ. Staatseisenbahnen.
Verkauf von alten Oberbaumaterialien.

Die hier lagernden alten Oberbaumaterialien — etwa 614 Tonnen — werden dem Verkauf ausgesetzt. Verkaufsbedingungen und Sortenverzeichnis werden von der unterzeichneten Stelle abgegeben. Angebote sind spätestens bis

9. März d. J., vormittags 11 Uhr,

hierher einzureichen; anschließend hieran findet die Eröffnungsverhandlung statt, der die Bieter anwohnen können.

Die Bieter bleiben bis zum 31. März d. J. an ihre Angebote gebunden.

Heilbronn, den 16. Februar 1916. (251)
K. Oberbaumaterialverwaltung.

Die in unserem Bezirk angesammelten Altmaterialien, bestehend aus Oberbau-, Bau- und Werkstattsmaterialien, sollen verkauft werden. Die Bedingungen sowie die Nachweisung der zu verkaufenden Materialien — gleichzeitig Angebotbogen — liegen bei den Bahnhofsvorständen zu Berlin Friedrichstraße, Breslau Hauptbahnhof, Bromberg, Danzig Hauptbahnhof, Dirschau, Elbing, Königsberg i./Pr. Ostbahnhof und Posen Zentralbahnhof sowie bei den Börsen in Berlin, Stettin, Danzig, Königsberg i./Pr., Memel und außerdem bei den Handelskammern zu Berlin, Breslau, Cöln, Stolp i./Pom. zur Einsicht aus und werden auch von dem Vorstand unseres Zentralbureaus zum Preise von 50 ₰ bei portofreier barer Einsendung des Betrages abgegeben.

Die Angebote und die mit Anerkenntnis versehenen Verkaufsbedingungen sind bis zum

21. März d. Js., vormittags 10 Uhr,

einzusenden, zu welchem Zeitpunkt die Öffnung und Verlesung in Gegenwart der etwa erschienenen Bieter erfolgt.

Zuschlagsfrist bis einschl. den 8. April 1916.

Danzig, den 10. Februar 1916. (245)
Königliche Eisenbahndirektion.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Eisenbahndirektions-Präsident a. D. v. Mühlenfels in Berlin.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins
Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nummer 16. 23. Februar 1916. LVI. Jahrgang.

Inhalt:

Die Fahrsperren der amerikanischen Eisenbahnen. (Schluß.)

Der Entwurf eines preußischen Eisenbahnanleihegesetzes.

Nachrichten.

Deutschland: Dienstwohnungen in den Empfangsgebäuden. — Kriegsmaßnahme betr. Privatgüterwagen. — Militärische Bestimmungen über die Benutzung der Balkanzüge. — Verkehr über die schweizerische Grenze. — Präsident a. D. v. Schleicher †. — Personalnachrichten.

Österreich: Eisenbahnbauten. — Bestellungen von Fahrbetriebsmitteln durch die Wagenleihanstalten. — Satzungsausschuß.

Ungarn: Zugentgleisung in Ungarn.

Übrige europäische Länder: Bau einer Eisenbahn Torneå-Haparanda. — Die Kohlenteuerung in Frankreich und die Frachten. — Explosion auf dem Güterbahnhof von Chalons sur Marne. — Die Zustände im Hafen von Le Havre. — Deutschlands Rohstoffbezüge aus dem Orient. — Die neueste Vergewaltigung Griechenlands. — Das Fernbleiben des Privatkapitals vom Eisenbahnbau in Rußland.

Fremde Erdteile: Betriebseröffnung auf der Kulundinsker Eisenbahn (Sibirien). — Kohlenansammlungen der amerikanischen Eisenbahnen. — Die Staatseisenbahnen von Queensland.

Allgemeines.

Amtliche Mitteilungen.

Amtliche Bekanntmachungen.

Die Fahrsperren der amerikanischen Eisenbahnen.

(Schluß aus Nr. 15.)

9. Die Maryland- and Pennsylvania-Eisenbahn hat neun Lokomotiven mit Fahrsperren ausgerüstet, welche in der Jonesschen Fabrik für Zugsicherungen in Baltimore hergestellt worden sind. Die Lokomotivsignale sowie die Bremsenauslösungen erfolgen durch Vermittlung zweier oder dreier parallel zu den Schienen ins Gleis eingebauter, isolierter Kontaktschienen, die mit einer beim Hauptsignal aufgestellten Ortsbatterie durch Leitungsdrähte über einen auf der Drehachse des Signalflügels sitzenden Umschalter in Verbindung stehen. Der zweite Pol der Batterie ist geerdet und der Umschalter derart angeordnet, daß er bei der Freilage die erste, bei der Haltlage des Signals die zweite der Kontaktschienen an die Batterie anschließt. An der Lokomotive hängen drei isolierte Gleitschuhe, welche beim Überfahren der Signalstelle mit den Kontaktschienen in Berührung treten, wodurch die Lokalbatterie über einen Elektromagneten und den Lokomotivkörper zur Erde in Schluß gelangt. Der betreffende Elektromagnetanker löst eine am Führerstand angebrachte mit der Aufschrift „Achtung" versehene Abfallscheibe samt Läutewerk aus, wenn die Fahrt frei ist, oder eine andere solche Abfallscheibe mit der Aufschrift „Halt", wenn die Fahrt verboten ist. Der Abfall dieser Haltscheibe bewirkt auch die Betätigung der Zugbremse. Die Rückstellung hat in beiden Fällen der Führer zu bewerkstelligen. Auf einer Strecke mit besonders großen und ungleichen Gefällen hat man an einigen starken Gefällbrüchen, wo keine Streckensignale vorhanden sind, die dritte Kontaktschiene für sich allein eingebaut und mit einer geerdeten Ortsbatterie verbunden; hier wird beim Befahren für alle Fälle durch den dritten Gleitschuh der Lokomotive ein besonderer Elektromagnet und dabei eine dritte Abfallscheibe betätigt, welche die Aufschrift „Vorsicht! Bremsen!" trägt.

10. Einigermaßen verwandt mit der ebengeschilderten ist eine von Gollos angegebene, allerdings insofern wesentlich vereinfachte Einrichtung, als sie darauf verzichtet, Ankündigungssignale zu geben. Auf der Lokomotive bzw. im Triebwagen befindet sich eine Batterie, in deren Ruhestrom der Elektromagnet liegt, welcher bei abgerissenem Anker die Tätigkeit der Zugbremse bewirkt. Eine senkrechte Schiebestange steht mit einem Schalter derart in Verbindung, daß sie, wenn sie hochgeschoben wird, den vorgedachten Stromkreis der Bremsenauslösung unterbricht und sonach letztere tätig macht. Auf der Strecke liegt bei jedem Signal eine feste Rampenschiene, die, wie bei der Jonesschen Anlage, mit einem vom Signal gesteuerten Umschalter und einer Ortsbatterie der Signalstelle verbunden ist, jedoch derart, daß der Anschluß zur Batterie nur während der Freilage des Signals besteht, wogegen dieser Anschluß während der Haltlage im Umschalter unterbrochen bleibt. Gelangt der Zug bei Freilage des Signals mit der Kontaktstange auf die Rampenschiene, so wird sie um etwa 5 cm gehoben; trotzdem erfolgt aber keine Bremsenauslösung, weil während der Dauer der Rampenberührung der Strom der Ortsbatterie an Stelle des Stromes der Lokomotivbatterie tritt. Steht das Signal jedoch auf Halt, dann fehlt dieser Ersatzstrom und das Hochgehen der Kontaktstange bewirkt regelrecht die Bremsenauslösung.

11. Ähnlich ist auch Millers selbsttätige Bremsenauslösung beschaffen, mit der eine 172 km lange Linie der Chicago-Eastern Illinois-Eisenbahn und mehr als 100 ihrer Lokomotiven seit einigen Jahren ausgestattet worden sind. Die Lokomotiveinrichtung besteht aus einem an der rechten Seitenwand etwa 406 mm außerhalb des lichten Querschnittes und 75 mm über Schienenoberkante angebrachten, zum Stromabnehmen geeigneten Gleitschuh. Wenn das Gestänge, welches den Gleitschuh trägt, hochgehoben wird, kann die selbsttätige Bremsenauslösung nicht erfolgen, weil ein Daumen, der den Ventilhebel anzutreiben hat, an der Angriffstelle der Stange infolge einseitiger Federung zur Seite ausweicht, was beim Abwärtsgehen der Stange aber nur dann der Fall ist, wenn und so lange ein Elektromagnet wirkt, der den Hebedaumen auch während dieser Bewegung seitlich ausgerückt festhält. Die Stromquelle, welche zu dem Ende auf der Lokomotive vorhanden ist, besteht aus zwei Speicherzellen, die mit einem Pol durch Anschluß an den Lokomotivkörper geerdet sind. Die auf jeder Signalstelle angelegte, aus U-Eisen hergestellte, rampenförmige, isolierte Kontaktschiene besitzt die beträchtliche Länge von 45 m und ist

in ihrer Längsmitte annähernd 75 mm höher als an beiden Enden. Da die in Frage kommenden Strecken durchweg mit selbsttätigen, auf Gleisstrom geschalteten Blocksignalen versehen sind, so wurden die Rampenschienen nicht erst an einen vom Signal gesteuerten Schalter, sondern gleich unmittelbar an einen Ortskontakt des Linienrelais des Gleisstromkreises angeschlossen, der bei befahrenem Blockabschnitt diesen Leitungsanschluß unterbricht, bei unbesetztem Abschnitt hingegen erdet. Wird die Rampe überfahren, so erfolgt ein Hochgehen des Gleitschuhgestänges um 75 mm, das aber wirkungslos bleibt, wenn die Fahrt frei ist und sonach im Relais der Erdschluß besteht, denn unter dieser Voraussetzung entsteht sofort beim Anfahren jener Strom auf der Lokomotive, der die Ausrückung des Mitnehmers (Daumens) vermittelt, so daß beim Abwärtsgleiten des Kontaktschuhes auf der Abfallseite der Rampe keine Bremsenauslösung eintreten kann. Ist hingegen der Blockabschnitt besetzt und sonach der Erdanschluß im Linienrelais unterbrochen, so vermag kein Ausrückstrom aufzutreten und der Stangenniedergang bewirkt regelrecht die Bremsenauslösung.

12. Eine von der Automatic Cab Signal Co. in Lacroix u. a. für die States Island Rapid Transit Eisenbahn erstellte Einrichtung ist vorwiegend für elektrisch betriebene Fernbahnen bestimmt. Die Zugeinrichtung besteht lediglich aus einem kräftigen Elektromagneten, dessen angezogener Anker das Bremsventil geschlossen hält, beim Abreißen jedoch die Luftleitung der Zugbremse öffnet und zugleich eine besondere Preßluftpfeife betätigt, während eine Glühlichtlampe, welche für gewöhnlich als besonderes Überwachungssignal am Führerstand brennt, erlischt. Die Auslösung erfolgt, wenn der Zug mit einem herabhängenden Gleitschuh über eine 33 m lange ins Gleis eingelegte Kontaktschiene berührend hinfährt, welch letztere ebenso an das Gleisstrom-Linienrelais der nächsten Blockstrecke angeschlossen ist, wie bei der Stiller schen Anordnung, nur mit dem Unterschied, daß der Ortskontakt im Relais den Leitungsanschluß an die isolierte Kontaktschiene bei besetztem Blockabschnitt erdet, bei freiem Abschnitt jedoch isoliert. Würde also das Signal in der Haltlage überfahren, so käme durch Vermittlung des Gleitschuhes ein zur Erde gelangender Nebenschluß der Stromquelle des Zuges — ähnlich wie bei der unter Nr. 7 geschilderten Wooding schen Fernbremse — zustande, und der Elektromagnet tritt in Tätigkeit. Sobald die Kontaktschiene überfahren ist, hört auch das Pfeifen auf und wird ebenso das Glühlicht wieder sichtbar; das Offenlassen oder Abstellen des Bremsventils bleibt jedoch dem Führer anheimgestellt. Während der Blockabschnitt frei ist, tritt ersichtlichermaßen ein Nebenschluß des Elektromagnetstromes nicht ein; daher kann auch das Befahren der Kontaktschiene keine Bremsenauslösung bewirken.

13. Nach Anschauung J. M. Woldsons, des Obmannes des berichterstattenden Signalausschusses, dürfen die selbsttätigen Sicherungen gegen das Überfahren des Haltsignals bereits vierzehn Jahre hindurch in Amerika für gewisse elektrische Eisenbahnen zu den unentbehrlichen ständigen Betriebseinrichtungen gerechnet werden, seit nämlich die Bostoner Hochbahn ihre gesamte Blocksignalanlage von der Union Switch & Signal Company durch Fahrsperren ergänzen ließ. Die Vorrichtung am Zuge besorgt selbsttätig, mag ihre Auslösung durch Vermittlung von angehobenen Gleitschuhen oder abgelenkten Drehspeichen oder dergl. geschehen, die Abstellung des Zugförderungsstromes und die Auslösung der Zugbremse sowie alle sonstigen Maßnahmen, welche der Führer vorzunehmen hat, wenn er aus eigenem Ermessen seinen Zug anhalten will. Überdies macht es die ausgelöste Fahrsperre dem Führer unmöglich, von seinen Hilfsmitteln zum Ingangsetzen des Zuges Gebrauch zu machen, ehe er nicht die Vorrichtung*) mittels eines Rückstellhebels wieder für eine nächste Auslösung richtig eingestellt hat. Die an den Signalstellen der Bostoner Hochbahn benützten Streckenanschläge besitzen die Form eines senkrecht zum Fahrgleis liegenden Doppelhebels, der mit seinem freien Arm in den Querschnitt der Bahn reicht und bei besetztem Blockabschnitt vom Antrieb des Signalflügels in gehobener Lage derart festgehalten wird, daß er den Auslösungsbügel des Zuges bei Vorüberfahrt des letzteren zur Seite drückt und dadurch das Tätigwerden der Fahrsperre bewirkt.

Bei den ganz verwandten Blockanlagen der im Jahre 1903 entstandenen Interborough Rapid Transit Co. in Neuyork und der bald nachher eingerichteten Linien der Philadelphia Rapid Transit Comp. wurden dieselben Streckenanschläge eingeführt, lediglich mit dem Unterschied, daß jede dieser Vorrichtungen nicht durch Vermittlung des Blocksignalantriebes, sondern mittels eines eigenen Preßluftantriebes arbeitet, dessen Luftventil von einem besonderen Ortskontakt des in den Gleisstromkreis der zugehörigen Blockstrecke eingeschalteten Linienrelais, genau wie das Blocksignal, elektrisch gesteuert wird. Dieselben Fahrsperren haben auf den Linien der Hudson- und Manhattan-Eisenbahn sowie innerhalb der Neuyorker Untergrund- und Röhrenbahnstrecken der Pennsylvaniabahn an der Auslösung eine Verbesserung erfahren, vermöge welcher eine Betätigung durch Fremdkörper, hauptsächlich durch Zeitungspapier, das von den Fahrgästen zu den Fenstern hinausgeworfen wird, oder durch Schnee und Eis hintangehalten wird. Zu dem Ende vertritt den gewöhnlichen Auslösebügel an den Triebwagen eine lotrecht bewegliche, durch Federkraft niedergedrückte Stange, die an ihrem unteren freien Teil zwischen zwei parallelen Wangenstücken gegen jeden seitlichen Angriff geschützt ist und nur durch den gehobenen Arm des Streckenanschlages genau senkrecht hochgedrückt werden kann, was eben geschehen muß, wenn die Fahrsperrenauslösung erfolgen soll. Da nun dieses Ansprechen sowohl für die geringsten als für die höchsten Zuggeschwindigkeiten — bis zu 112 km/St. — mit gleicher Sicherheit erfolgen mußte, hat es ziemlich langwieriger und sorgsamer Versuche bedurft, um die Verhältnisse zwischen dem Hebel des Streckenanschlages und den Teilen der Auslösevorrichtungen der Züge herauszufinden, durch welche eine tadellose Tätigkeit der Fahrsperre für alle Fälle gewährleistet wird.

Da die Unterbringung der Streckenanschläge namentlich in Untergrund- und Röhrenbahnstrecken nicht selten gewisse Schwierigkeiten bieten kann, und für die Unterhaltungsarbeiten in der Regel eine Behinderung und Erschwernis bedeuten, so fehlte es neuestens nicht an Bestrebungen, die mechanischen bzw. Luftdruckauslösungen durch elektromagnetische oder rein elektrische zu ersetzen. In diesem Sinne werden u. a. auf einigen Strecken der Neuyorker Interborough Rapid Transit Co. zurzeit Versuche mit einer von G. P. Finnigan erdachten Anordnung vorgenommen. Bei dieser besteht das Auslöseglied an den Antriebwagen aus einem oberhalb Schienenhöhe angebrachten mit Dauerstrom betriebenen Solenoid, dessen Kern der Spulenstrom abwärts zieht und der, aufwärts bewegt, die Anhaltevorrichtung in Tätigkeit setzt. Die Stelle des Streckenanschlages vertritt eine dem Gleis entsprechend nahe, auf Schienenhöhe eingebaute Batterie aus mehreren polarisierten Magneten, deren Schenkel mit hintereinander geschalteten Spulen versehen sind, die mit einem besonderen Ortskontakt des im Gleisstromkreis des zugehörigen Blockabschnittes und der Signalstromleitung in Verbindung stehen. Bei besetztem Blockabschnitt sind die Magnetspulen stromlos und die Streckenmagnetbatterie wirkt vermöge ihrer natürlichen Polarität auf den sich nahe darüber wegbewegenden Solenoidkern abstoßend, so daß er sich hebt und die Fahrsperre in Tätigkeit setzt. Wenn jedoch die Strecke frei ist, überführt das Relais einen Teil des Signalstroms in die Spulen der Streckenmagnete, wodurch deren Polarität aufgehoben oder um-

*) Diese seither vielfach verbesserte Vorrichtung ist in ihrer zurzeit vollkommensten Ausführung der „Gesellschaft für elektrische Hoch- und Untergrund-Bahnen in Berlin“ unter Nummer 285 466 vom 3. Mai 1914 (ausgegeben den 10. Juni 1915 in Deutschland) patentiert worden.

gekehrt wird; die Magnete wirken in diesem Falle auf den Solenoidkern anziehend und verhüten demnach die Fahrsperrenauslösung. Eine Auslöseanordnung verwandter Art wurde ferner von Harald Patterson angegeben; diese beruht auf denselben Grundgedanken, die schon vor 30 Jahren in Amerika von Phelps, Delfieu, Edison u. a. für Zugtelegraphen benutzt worden sind, nämlich auf der Wirkung von Induktionsspulen, die an Stelle mechanischer Streckenanschläge ins Gleis eingebaut werden. Endlich gehört hierher auch die Prentice'sche Fahrsperre, welche nichts anderes ist, als eine elektrische, drahtlose Signalvorrichtung, wie sie bekanntlich auch in Deutschland von Kramer (C. Lorenz, Berlin) und von Wirth in Bayern für dieselben Zwecke schon einige Jahre früher versucht worden sind.

14. Neben den selbsttätigen Blocksignalen mit Fahrsperren nach der unter 13. erwähnten Anordnung, wendet u. a. die Neuyorker Hochbahn noch eine von allen üblichen Formen abweichende Einrichtung am Haltesignal in Gestalt sogenannter „Folgezeiger" an. Es sind das an allen Haltepunkten und vor den Blockabschnitten gut sichtbare oder besonders beleuchtete elektrische Uhren mit einem großen Sekundenzeiger, der für gewöhnlich auf 60 bzw. 0 zeigend feststeht, sich jedoch infolge der Wirkung eines Streckenstromschalters bei der Vorbeifahrt jedes Zuges in Lauf setzt. Die Zeigerlage läßt für jeden Folgezug erkennen, wie viel Sekunden seit der Vorbeifahrt des vorausgegangenen Zuges verflossen sind. Der Führer des Folgezuges kann danach seine eigene Fahrgeschwindigkeit danach einrichten, ob er seinen Weg frei findet und keine überflüssigen Aufenthalte zu befürchten braucht. Der durch einen Zug in Gang gesetzte Zeiger springt nach Verlauf von 11½ Minuten selbsttätig wieder in seine 0-Stellung zurück, was auch jedesmal erfolgt, wenn ein Folgezug vor Ablauf dieser Frist an der Stelle vorüberkommt, nur daß letzterenfalls der Zeiger seinen normalen Lauf immer wieder aufnimmt. Der Folgezeiger stellt also eine Zeitdeckung dar, welche für die Raumdeckung zugunsten der gleichmäßigen und möglichst raschen Ausnutzung des Gleises eine wertvolle Unterstützung und namentlich an den Ausfahrsignalen auch eine Verbesserung bedeutet, weil hier der Gleisstromkreis des anstoßenden Blockabschnittes mit dem Uhrwerk durch einen Zustimmungskontakt verbunden wird, so daß das Signal sich nicht in die Freilage einzustellen vermag, bevor nicht nach dem Abgang des letzten Zuges die für den Blockabschnitt ein für allemal festgestellte Fahrzeit richtig verflossen ist, selbst dann, wenn dieser Zug die Strecke schon früher verlassen haben sollte. Auf die Raumdeckung an sich bleibt die Uhr sonst selbstverständlich ohne jeglichen Einfluß, denn das in die Blockanlage einbezogene Ausfahrsignal kann sich für alle Fälle nie auf frei stellen, so lange die zugehörige Strecke noch besetzt ist.

Es steht außer Frage, daß die vorgeführten amerikanischen Einrichtungen an Mannigfaltigkeit den europäischen bei den bislang noch immer recht auseinandergehenden Bestrebungen der europäischen Fachleute ebenbürtig sind; was aber die praktische Verwertung dieser Sicherungen sowohl auf dampfbetriebenen Vollbahnen als auf elektrischen Fern- und Schnellbahnen anbelangt, so scheint Amerika bereits einen entschiedenen Vorsprung gewonnen zu haben. Bemerkenswert bleibt dabei, daß die großen elektrischen Schnell- und Fernbahnen auf die Einführung von Fahrsperren erst Bedacht zu nehmen begannen, als ihr Verkehr immer engere Zugabstände beanspruchte und die äußerste Ausnutzung der Gleise zwingendste Notwendigkeit wurde, um nicht zur Vermehrung der Gleisanlagen genötigt zu sein, was namentlich für städtische Untergrund-, Röhren- oder Hochbahnen mit den größten Schwierigkeiten und außerordentlich hohen Kosten verbunden ist. So kam es also auf allen solchen, in Amerika zahlreicher als anderwärts vertretenen Bahnen zur grundsätzlichen Einführung der selbsttätigen Fahrsperren, um sie hier nicht bloß unmittelbar zur Erhöhung der Sicherheit der Zugsfahrten, sondern auch mittelbar als Förderungsbehelf für die Erreichung einer äußersten Beschleunigung des Verkehrs auszunutzen. Diese Anordnungen haben sich denn auch rücksichtlich dieser beiden Aufgaben innerhalb der letzten zehn Jahre bereits als so vorteilhaft erwiesen, daß — wie der berichterstattende Signalausschuß bemerkt — Bahnen, sofern sie etwa auf einen Zweiminutenverkehr rechnen müssen, der selbsttätigen Fahrsperren ebensowenig mehr entraten können, wie der übergreifenden Gleisstrom-Blocksicherungen und der mit den Einrichtungen verbundenen sichtbaren Block-, Vor- und Nachrück*)-Signale.

*) Vgl. G. Kemmann „Vorstudien z. Einführung des selbsttgn. Signalsystems auf der Berliner Hoch- und Untergrundbahn"; J. Springers Verlag, Berlin 1914; S. 24 usf.

Der Entwurf eines preußischen Eisenbahnanleihegesetzes

ist nebst Begründung dem Hause der Abgeordneten zugegangen. Er lautet, wie folgt:

§ 1.

(1) Die Staatsregierung wird ermächtigt, zur Erweiterung, Vervollständigung und besseren Ausrüstung des Staatseisenbahnnetzes sowie zur Beteiligung des Staates an dem Bau von Kleinbahnen die folgenden Beträge zu verwenden:

I. zur Herstellung von zweiten und weiteren Gleisen auf den Strecken:	
1) Bremen Hbf.-Bremen Neustadt	312 000 ℳ
2) Scharnhorst-Hamm i. Westf. (drittes und viertes Gleis), weitere Kosten	9 780 000 „
3) Volmarstein-Vorhalle	1 290 000 „
zusammen . . .	11 382 000 ℳ
II. zu nachstehenden Bauausführungen:	
1. vollspuriger Ausbau der schmalspurigen Nebenbahn Dorndorf-Kaltennordheim (Feldabahn)	4 810 000 ℳ
2. zur Deckung der Mehrkosten für bereits genehmigte Bauausführungen, und zwar:	
a) der Eisenbahn von Laucha a. Unstrut nach Cölleda	578 000 „
b) der Eisenbahn von Witten West nach einem geeigneten Punkte der Bahnstrecke Schwelm-Barmen-Rittershausen .	5 900 000 „
c) der Eisenbahn von Kontopp nach Schwiebus	530 000 „
Übertrag	11 818 000 ℳ
d) der Eisenbahn von Wiesenburg nach Roßlau	412 000 „
e) der Eisenbahn von Mogilno nach Orchheim	600 000 „
f) der Eisenbahn von Meinerzhagen nach Olpe	2 800 000 „
g) des dritten und vierten Gleises auf der Strecke Vohwinkel-Barmen	662 000 „
h) des zweiten Gleises auf der Strecke Wemmetsweiler-Primsweiler	430 000 „
i) des zweiten Gleises auf der Strecke Höchst a. M.-Niedernhausen	655 000 „
k) des zweiten Gleises auf der Strecke Niedernhausen-Eschhofen	455 000 „
l) des zweiten Gleises auf der Strecke Skandau-Insterburg	2 840 000 „
zusammen . . .	20 672 000 ℳ
III. zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit des Bahnnetzes:	
1. zur Beschaffung von Fahrzeugen für die bestehenden Staatsbahnen	207 700 000 ℳ
2. zu sonstigen Ausgaben	72 500 000 „
zusammen . . .	280 200 000 ℳ
IV. zur weiteren Förderung des Baues von Kleinbahnen	1 000 000 ℳ
insgesamt . . .	313 254 000 ℳ

Über die Verwendung des Fonds zu IV wird dem Landtag alljährlich Rechenschaft abgelegt werden.

§ 2.

Für den im § 1 unter II 1 vorgesehenen vollspurigen Ausbau der schmalspurigen Nebenbahn Dorndorf-Kaltennordheim (Feldabahn) ist von der Regierung des Großherzogtums Sachsen-Weimar die Gewährleistung für die unentgeltliche und lastenfreie Hergabe des erforderlichen Grund und Bodens und die Verpflichtung zur Leistung eines unverzinslichen, nicht rückzahlbaren Baukostenzuschusses von 350 000 ℳ zu übernehmen.

§ 3.

(1) Die Staatsregierung wird ermächtigt, zur Deckung der Mittel für die im § 1 unter I bis III vorgesehenen Bauausführungen und Beschaffungen im Betrage von 312 254 000 ℳ den Baukostenzuschuß der Großherzoglich Sachsen-Weimarischen Regierung gemäß § 2 im Betrage von 350 000 ℳ mitzuverwenden. Etwaige weitere Beiträge Dritter sind ohne Anrechnung auf die Anleihe durch Absetzung von den Bauausgaben zu verrechnen. Für den nach Abzug der vorgenannten 350 000 Mark zu deckenden Restbetrag im § 1 Nr. 1 bis III von 311 904 000 ℳ sowie zur Deckung des im § 1 unter IV vorgesehenen Betrages von 1 000 000 ℳ sind Staatsschuldverschreibungen auszugeben.

Die weiteren Bestimmungen des Gesetzentwurfs betreffen die Ausgabe der Staatsschuldverschreibungen und ihren etwaigen Ersatz durch Schatzanweisungen sowie einige andere minder wichtige Punkte. In der dem Gesetzentwurf beigegebenen Begründung wird ausgeführt: Mit Rücksicht auf die gegenwärtigen Verhältnisse muß von der sonst üblichen Einstellung von Mitteln zum Bau neuer Bahnen behufs weiterer Aufschließung des Landes einstweilen Abstand genommen werden; deshalb sind in dem vorliegenden Gesetzentwurf nur Forderungen für die dringendsten Bedürfnisse der Staatseisenbahnverwaltung eingestellt worden. Der im § 1 unter II 1 des Gesetzentwurfs mit 4 810 000 ℳ eingestellte vollspurige Ausbau der schmalspurigen Nebenbahn Dorndorf-Kaltennordheim war bereits bei der durch das Gesetz vom 20. Mai 1902 genehmigten Verstaatlichung der Feldabahn in dem zugehörigen Staatsvertrage mit dem Großherzogtum Sachsen vom 23. April 1901 ins Auge gefaßt. Die Linie liegt ganz im Gebiet des Großherzogtums Sachsen-Weimar und des Herzogtums Sachsen-Meiningen. Ihr Umbau ist nicht nur im wirtschaftlichen Interesse der beteiligten Staaten, sondern auch zur Aufrechterhaltung eines geordneten Betriebes erforderlich. Ein förmlicher Staatsvertrag ist zwar mit den beiden Bundesregierungen noch nicht abgeschlossen, ein befriedigender Abschluß ist aber zu den im § 2 des Gesetzentwurfs vorgesehenen Bedingungen in Kürze zu erwarten. Zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit des Bahnnetzes ist im § 1 unter III neben sonstigen Ausgaben im Betrage von 72 500 000 ℳ eine Summe von 207 700 000 ℳ zur außerordentlichen Beschaffung von Fahrzeugen für die bestehenden Staatsbahnen vorgesehen, über welche eine Anlage nähere Angaben enthält. Zur weiteren Förderung des Baues von Kleinbahnen (§ 1 IV) sind durch verschiedene Gesetze, zuletzt durch Gesetz vom 26. März 1915 insgesamt 135 500 000 ℳ bereitgestellt. Davon sind bereits an Staatsbeihilfen bewilligt und in Aussicht gestellt 129 522 272 ℳ, so daß zurzeit verfügbar bleiben 5 977 728 ℳ. Es schweben Unterstützungsanträge in Höhe von etwa 5 Millionen ℳ. Mit Rücksicht darauf, daß erfahrungsmäßig aber nur ein Teil dieser Anforderungen in näherer Zeit spruchreif werden dürfte, erscheint gegenüber dem noch unverwendeten, verhältnismäßig hohen Betrage eine Auffüllung des Kleinbahnunterstützungsfonds um 1 Million ℳ ausreichend.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Dienstwohnungen in den Empfangsgebäuden.** Ein Erlaß des preußischen Eisenbahnministers vom 12. d. M. besagt folgendes: Es ist wiederholt festgestellt worden, daß, namentlich bei dem Bau kleinerer Empfangsgebäude, nicht genügend Rücksicht auf die Zweckmäßigkeit der Räume der in den Gebäuden vorgesehenen Dienstwohnungen genommen wird. Die Räume entsprechen zwar in bezug auf ihre Größe den bestehenden Vorschriften, sie leiden aber hinsichtlich ihrer Anlage und Wohnlichkeit offenbar vielfach unter dem Bestreben, eine bestimmte architektonische Wirkung der Gebäude zu erzielen. Die Königlichen Eisenbahndirektionen werden erneut darauf aufmerksam gemacht, daß in erster Linie die Zweckmäßigkeit der Räume bei der Bearbeitung und Ausführung der Entwürfe entscheidend bleiben muß.

— **Kriegsmaßnahme betr. Privatgüterwagen.** Zur Beförderung in Privatgüterwagen, d. s. privateigene Wagen besonderer Bauart oder mit besonderen Einrichtungen, ist nach den allgemeinen Tarifvorschriften im deutschen Eisenbahn-Gütertarif, Teil I B, nur eine eng begrenzte Anzahl Güter zugelassen, die im Verzeichnis VI a. a. O. namentlich aufgeführt sind. Die Auswahl dieser Güter ist nach bestimmten Grundsätzen getroffen: einerseits muß das technische Bedürfnis für diese Beförderungsart nachgewiesen sein, z. B. starke Geruchsempfindlichkeit, wie bei Butter, zum andern müssen allgemeine wirtschaftliche Gründe dafür sprechen. Für Güter, die ebenso gut in gewöhnlichen Güterwagen befördert werden können, kommt die Einstellung von Privatgüterwagen nicht in Frage.

Diese für sämtliche deutschen Eisenbahnen gültigen Tarifvorschriften sind kürzlich für die Dauer des Krieges geändert worden. Mit Wirkung vom 15. Februar 1916 ist nämlich zu dem genannten Verzeichnis VI folgende Anmerkung aufgenommen worden: „Für die Dauer des Krieges sind die Eisenbahnverwaltungen berechtigt, für bestimmte Verkehrsbeziehungen mit Zustimmung der beteiligten Bahnen auch für Güter, die nicht in dieses Verzeichnis aufgenommen sind, die Benutzung von Privatgüterwagen und zwar auch solchen zuzulassen, die keine besonderen Einrichtungen haben."

Diese Maßnahme ist durch die Kriegsverhältnisse veranlaßt und soll es den Eisenbahnverwaltungen ermöglichen, in besonders begründeten dringlichen Fällen eine weitergehende Ausnutzung der Privatgüterwagen als bisher zuzulassen. Die Anträge auf Zulassung derartiger Ausnahmen sind von derjenigen Verwaltung zu genehmigen, in deren Wagenpark die Privatwagen eingestellt sind.

— **Militärische Bestimmungen über die Benutzung der Balkanzüge.** Die für Reisen von Deutschland nach dem Balkan und umgekehrt sowie für Reisen nach und aus Serbien für Zivilpersonen sowie für Offiziere und Militärbeamte maßgebenden militärischen Bestimmungen sind zusammengefaßt für den Dienstgebrauch herausgegeben worden. Bei Reisen von Zivilpersonen nach dem Balkan erfolgt die Ausgabe von Fahrkarten an den Schaltern nur gegen Vorweisung des im Sinne der Verordnung vom 16. Dezember 1914 ausgestellten und mit den vorschriftsmäßigen Sichtvermerken versehenen Reisepasses sowie eines von den dazu berechtigten Stellen ausgestellten Passierscheines mit abgestempeltem Bildnis an den berechtigten Inhaber. Bei Ausstellung der Passierscheine kommen nur Berlin, Breslau, Kandrzin, Dresden und München als Abgangsorte zur Reise nach dem Balkan in Betracht. Die Bestimmungen über die Zulässigkeit der Mitnahme von Schriftstücken und Handgepäck sowie über das aufzugebende Reisegepäck sind hier schon früher mitgeteilt worden. Die Paßprüfung, Personen- und Handgepäckdurchsuchung an der Grenze erfolgt im Zuge während der Fahrt. Bei Reisen vom Balkan nach Deutschland werden bis zum Eingange der türkischen und bulgarischen Bestimmungen über Passierscheine etwaige Reiseausweise der obersten Militärbehörden dieser Staaten in Verbindung mit dem Reisepaß als gültig angesehen. Für die Reise nach Serbien ist vor Erteilung des Passierscheines bekanntlich die Zustimmung der Obersten Heeresleitung oder des Kommandos der Heeresgruppe Mackensen erforderlich. Bei der Ausreise aus Serbien bedarf es der in Form einer schriftlichen Bescheinigung zu erteilenden Genehmigung der für ganz Serbien bzw. West- oder Ostserbien zuständigen deutschen oder österreichisch-ungarischen Kommandostellen. Deutsche Offiziere und Militärbeamte bedürfen zur Benutzung des Balkanzuges einer Bescheinigung, zu deren Ausstellung außer den zur Ausstellung von Passierscheinen für Zivilpersonen berechtigten militärischen Dienststellen noch der Generalstab des Feldheeres, der Chef des Feldeisenbahnwesens, das Kommando der Heeresgruppe Mackensen, die Militäreisenbahndirektion 7 in Nisch sowie einige weitere Stellen befugt sind. Auf Grund dieser Bescheinigung erhalten die Offiziere und Militärbeamten an den Fahrkartenausgaben den Fahrschein. Die österreichisch-ungarischen Offiziere erhalten den Fahrschein auf Grund eines „offenen Befehls", aus dem das Recht zur Benutzung des Balkanzuges und der zu durchfahrenden Strecke zu ersehen ist.

— **Verkehr über die schweizerische Grenze.** Hierüber enthält der soeben erschienene Tarif- und Verkehrsanzeiger der preußisch-hessischen Staatsbahnverwaltung eine Anordnung des stellvertretenden Generalkommandos XIV, der wir folgende Angaben entnehmen: Die badisch-schweizerische Grenze ist militärisch gesperrt. Die Sperrlinie läuft von der Schuster-Insel bei Basel über Radolfzell, den Zeller- und Obersee bis Uttwil an der württembergischen Grenze. Längs der Sperrlinie sind 14 Hauptpassierstellen errichtet, an denen Personen, die sich als Angehörige des Deutschen Reiches oder eines neutralen Staates ausweisen, die Grenze überschreiten können. Als Ausweis von und nach der Schweiz werden ausschließlich Reisepässe anerkannt, welche mit einer Personalbeschreibung und

mit einer beglaubigten Photographie nebst Unterschrift des Paßinhabers versehen sein müssen. Besondere Bestimmungen gelten für die Bewohner des Kantons Basel und für den „kleinen Grenzverkehr" (15 km beiderseits der Grenze), für den von einem Passe abgesehen werden darf. Auf dem Bodensee verkehren die staatlichen Dampfschiffe ungehindert, ebenso Lastschiffe, deren Besatzung mit Ausweisen versehen ist.

— **Präsident a. D. v. Schleicher †.** Hochbetagt ist zu Stuttgart am 1. d. M. im 87. Lebensjahr Präsident a. D. v. Schleicher gestorben, der ein volles Jahrzehnt, von 1891 bis 1901, die Verwaltungsabteilung der Generaldirektion der württembergischen Staatseisenbahnen geführt hatte. v. Schleicher war zunächst im württembergischen höheren Justizdienst verwendet gewesen und von dort im Jahre 1864 in den Dienst der württembergischen Verkehrsanstalten übernommen worden. Hier war er bis zum Jahre 1891 bei der Postverwaltung als Finanzassessor, Postrat und Oberpostrat tätig. Im Jahre 1891 wurde er zum Vorstand der Verwaltungsabteilung der Generaldirektion der Staatseisenbahnen unter Beförderung zum Direktor ernannt. Bis zum Jahr 1901 bekleidete er dieses Amt, in dem er vielfach sich auch mit den Angelegenheiten der Ausschüsse des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen zu befassen hatte. Im Februar 1901 wurde er auf sein Ansuchen in den Ruhestand versetzt unter Verleihung des Titels und Ranges eines Präsidenten. Noch 15 Jahre lang war es ihm vergönnt, in voller geistiger und körperlicher Frische mit lebhafter Anteilnahme dem weiteren Aufschwung des deutschen Verkehrswesens zu folgen. Der älteste Sohn des Vertorbenen, Medizinalrat Dr. Schleicher, steht als Oberbahnarzt gleichfalls im Dienste der württembergischen Staatseisenbahnverwaltung.

— **Personalnachrichten.** Bei den württembergischen Staatseisenbahnen wurde verliehen der Titel und Rang eines Finanzrats an den Oberfinanzassessor Gaier bei der Generaldirektion, der Titel und Rang eines Baurats an die Eisenbahnbauinspektoren Kühner, Vorstand der Werkstätteninspektion Friedrichshafen, Schober, Vorstand der Maschineninspektion Tübingen, Schiller, Wilhelm, bei der Generaldirektion, Stohrer, in Freudenstadt und Weißer bei der Generaldirektion, der Titel eines Eisenbahnbetriebsinspektors an den Bahnhofinspektor Hartmann in Aalen, der Titel und Rang eines Rechnungsrats an die Eisenbahninspektoren Funck bei der Generaldirektion, König bei der Betriebsinspektion Mühlacker und Wörner bei der Generaldirektion, sowie der Titel und Rang eines Eisenbahnbauinspektors an die Abteilungsingenieure Lechner bei der Generaldirektion und Hartman, Vorstand der Bahnbausektion Schorndorf. — Befördert wurden die tit. Eisenbahninspektoren Bläßle bei der Generaldirektion zum Eisenbahnbauinspektor des inneren Dienstes bei dieser Behörde, Enßlin, Hermann, bei der Generaldirektion zum Eisenbahnbauinspektor des äußeren Dienstes in Horb und Fuchslocher bei der Bauinspektion Eßlingen zum Vorstand der Oberbaumaterialverwaltung in Heilbronn mit der Dienststellung eines Eisenbahnbauinspektors des äußeren Dienstes, ferner die Regierungsbaumeister Falch zum Abteilungsingenieur bei der Bahnbausektion Göppingen, Dorsch zum Abteilungsingenieur bei der Hochbausektion Ulm, Weitmann zum Abteilungsingenieur bei der Bauinspektion Stuttgart und Müller, Georg, zum Abteilungsingenieur bei der Bahnbausektion Böblingen, sodann der tit. Eisenbahnbetriebsinspektor Böckeler bei der Generaldirektion zum Eisenbahnbetriebsinspektor des inneren Dienstes bei dieser Behörde und der Eisenbahnassessor Harttmann sowie der Gerichtsassessor Dr. Seybold zu Eisenbahninspektoren in Stuttgart H. — Gestorben ist der Baurat Jori, Mitglied der Generaldirektion.

Österreich.

— **Eisenbahnbauten.** Die Konzessionsurkunde samt den Konzessionsbedingungen für die vollspurige Lokalbahn mit elektrischem Betriebe Peggau-Deutsch-Feistritz-Übelbach wurde kürzlich verlautbart. Die Lokalbahn wird eingleisig und vollspurig hergestellt und elektrisch betrieben werden. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit wird mit 40 km/St festgesetzt. Die neue Bahn wird vom Bahnhof Peggau-Deutsch-Feistritz bis zur Murbrücke das rechtsseitige Gleis der Südbahnlinie Wien-Triest auf rund 400 m Länge benutzen. Sie zweigt nach der Murbrücke von dem erwähnten Südbahngleis ab, führt vorerst in südwestlicher Richtung durch den Markt Deutsch-Feistritz, dann in nordwestlicher Richtung im Tale des Übelbaches bis zur Endstation Übelbach, die um 169 m höher liegen wird als die Station Peggau-Deutsch-Feistritz. Von der Betriebsausweiche Guggenbach zweigt ein Schleppgleis zur Papierfabrik der bekannten Firma Ruhmann ab. Der kleinste Bogenhalbmesser wird 180 m, die größte durchschnittliche Steigung 32‰ betragen. Ein Teil der Weichen und ein Drittel des gesamten Oberbau-Kleinmaterials soll bereits fertiggestellt sein und dürfte im Laufe des Monats das gesamte Oberbaumaterial nach Peggau-Deutsch-Feistritz abgeliefert werden. Der elektrische Strom als Gleichstrom, der eine Spannung von 2500 V, in der Fahrdrahtleitung gemessen, haben muß, wird vom Elektrizitätswerk in Deutsch-Feistritz-Peggau und von jenem in Lebring der steiermärkischen Elektrizitätsgesellschaft beigestellt. Als Grundlage der Leistung hat die Bestimmung zu gelten, daß eine Zug-Rohlast von 110 t in einer reinen Fahrzeit von 39 m von Peggau-Deutsch-Feistritz nach Übelbach befördert werden kann. Auch die Heizung und Beleuchtung der Wagen wird elektrisch sein. Als Motorwagen sind 2 vierachsige Triebwagen mit 2 Drehgestellen und 4 Antriebsmaschinen von je 70 PS Höchstleistung in Aussicht genommen. Über 2 km Erdarbeiten wurden bereits durch russische Gefangene durchgeführt.

Das Eisenbahnministerium hat dem Eisenbahnausschusse Karlsbad-St. Joachimsthal-Keilberg-Weipert in Weipert die Bewilligung zu technischen Vorarbeiten für eine vollspurige Lokalbahn mit Dampfbetrieb von der Station Weipert der Buschtěhrader Eisenbahn bis nach Böhm.-Wiesental auf die Dauer eines Jahres erteilt.

— **Bestellungen von Fahrbetriebsmitteln durch die Wagenleihanstalten.** Wir lesen in Heft 1 der Wiener Zeitschrift „Eisenbahn und Industrie": Durch die umfangreichen Bestellungen, welche den Wagenbauanstalten von der österreichischen Staatsverwaltung zugekommen sind, sind diese Unternehmungen derartig beschäftigt, daß sie Aufträge für private Rechnung nur mit längerer Lieferfrist entgegennehmen. Bei den Wagenleihanstalten besteht aber die Ansicht, daß sich nach Eintritt normaler Verhältnisse eine lebhafte Nachfrage nach Güter- und Spezialwagen einstellen wird, und sie sind deswegen darauf bedacht, schon jetzt eine Ergänzung ihrer Fahrbetriebsmittel vorzunehmen. So hat sich eine der Wagenleihanstalten auch nach Deutschland mit der Anfrage gewendet, ob die dortigen Wagenbaufabriken eine größere Anzahl von Spezial- und Güterwagen innerhalb absehbarer Zeit liefern könnten. Die Mehrzahl der deutschen Fabriken mußte aber erklären, daß sie gleichfalls mit umfangreichen Bestellungen versehen sind, so daß sie eine rasche Fertigstellung der gewünschten Wagen nicht in Aussicht stellen könnten. Es wurden daher von der betreffenden Gesellschaft in Österreich eine Anzahl von Spezialwagen in Bestellung gegeben, die in den Monaten April bis Ende Juli zur Lieferung gelangen sollen. Für diese Wagen zeigt sich in den Kreisen der Beteiligten schon jetzt sehr starke Nachfrage, die mit der Tatsache in Zusammenhang steht, daß von maßgebender Seite erklärt wurde, derartig neubestellte Wagen würden nicht für ärarische Zwecke in Anspruch genommen, sondern für die private Benützung freigelassen werden. Es wurde auch den Gesellschaften mitgeteilt, daß Spezialwagen, welche für Melasse-, Teer- und Spiritustransporte geeignet seien, dem privaten Verkehr überlassen bleiben, falls sie früher nicht zur Beförderung von Petroleum in Benützung gewesen sind.

— **Satzungsausschuß.** Das Eisenbahnministerium als vorsitzende Verwaltung hat diesen Ausschuß des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen zu einer am Freitag, den 25. Februar, in Leipzig stattfindenden außerordentlichen Sitzung einberufen. Gegenstand der Beratung bildet die durch den Antrag der ungarischen Staatsbahnen auf Neuregelung der Frankenumrechnung bedingte Nachprüfung des vom Satzungsausschusse in seiner Münchener Sitzung vom 20. Mai 1915 gefaßten Beschlusses (s. Nr. 54 S. 663 Jahrg. 1915 d. Ztg.).

Ungarn.

— **Zugentgleisung in Ungarn.** Wie der „T. Rundsch." aus Budapest gemeldet wird, geriet am 19. d. M. früh ein Lastzug zwischen den Stationen Predeal und Felsötömöß auf einer abschüssigen Strecke ins Rollen und wurde an mehreren Stellen auseinandergerissen. Sechzehn beladene Wagen entgleisten auf offener Strecke, der übrige Teil des Zuges bei der Station Felsötömöß. Vier Personen des Zugpersonals wurden getötet und fünf verletzt.

Übrige europäische Länder.

— **Bau einer Eisenbahn Torneå-Haparanda.** Wie die „Köln. Ztg." meldet, hat nach einem Stockholmer Telegramm aus Petersburg der russische Ministerrat den Verkehrsminister ermächtigt, den finnischen Senat zu ersuchen, beim Zaren die Zustimmung zum Bau einer Bahn Torneå-Haparanda sowie einer Brücke über den Torneåfluß nachzusuchen. „Nya Dagligt Allehanda" bemerkt dazu, daß damit der schwedische Standpunkt gesiegt habe, da Rußland früher wünschte, der Anknüpfungspunkt

zwischen dem schwedischen und dem finnischen Eisenbahnnetz solle mehr nördlich liegen.

— **Die Kohlenteuerung in Frankreich und die Frachten.** Trotz aller Vorschläge und Untersuchungen, schreibt die „Petite Gironde“ vom 8. d. M., sei es bis jetzt noch nicht gelungen, die Kohlenpreise zu ermäßigen, sie steigen im Gegenteil immer noch weiter. Vor dem Kriege kostete die Kohle ab Glasgow 12 sh = 15,15 Fr., die Fracht nach Bordeaux kaum 6 Fr. Jetzt koste die Fracht allein 60—62 Fr., also das Zehnfache, die Liegegelder 10—15 Fr. Dazu komme der ungünstige Wechselkurs, der die Tonne um 3 Fr. verteuere. Es ergeben sich also auf die Tonne 73—78 Fr. Kosten ohne den Preis der Kohle selbst. Die Kohle koste jetzt 32 Fr., so daß die Tonne Kohle schon auf mehr als 100 Fr. zu stehen komme. Das neue Gesetz zur Regelung der Preise habe einen Ausgleich zwischen der teuren englischen und der billigen französischen Kohle herbeizuführen versucht, der zwar einzelnen Industriellen Vorteile bringe, aber nicht der Gesamtheit. Kohle frei Newcastle koste 23 sh, die Fracht nach Marseille 85 sh, nach Dünkirchen 23 sh, Eisenbahntransport Dünkirchen-Marseille 15 sh, so daß sich die Tonne Kohle auf dem Landweg in Marseille um 43 sh billiger stelle als auf dem Seeweg. Der Vorschlag sei gemacht worden, Höchstpreise für Frachten festzusetzen und zwar auf das Doppelte des Durchschnittspreises des Jahres 1912. Das würde für Bordeaux eine Herabsetzung um 20 Fr. für die Tonne ausmachen. Die Neutralen könne man zwingen, sich dieser Bestimmung zu unterwerfen, indem man ihnen im Weigerungsfalle den Zugang zu englischen und französischen Häfen verweigere und keine Bunkerkohle liefere. Aber die Engländer verlangen als Gegenleistung, daß Frankreich den Ausgleich zwischen heimischer und ausländischer Kohle durchführe, damit die englischen Zechen sich nicht mit einem kleinen Nutzen begnügen müssen, während die französischen Riesengewinne einstecken. Außerdem werde sich England vorbehalten, die Schiffe nur nach solchen Häfen zu leiten, wo Sicherheit bestehe, daß sie möglichst rasch entladen werden, also möglichst wenig Zeit verlieren. Das werde ein Ansporn für die französischen Häfen sein, ihre Betriebe zu beschleunigen.

— **Explosion auf dem Güterbahnhof von Chalons sur Marne.** Beim Rangieren explodierte dort kürzlich, wie die „T. Rundsch.“ meldet, ein mit Granaten gefüllter Eisenbahnwagen, der keine Aufschrift über den Inhalt seiner Ladung trug und infolgedessen ohne besondere Vorsichtsmaßregeln mit den übrigen Wagen verschoben wurde. Nach den Pariser Blättern ist der Schaden bedeutend. Mehrere Gleise wurden beschädigt, zahlreiche Telegraphenleitungen unterbrochen und etwa 20 mit Waren gefüllte Eisenbahnwagen vernichtet. Ein Unteroffizier, der die Verschiebungen überwachen sollte, wurde, während er in einem Wagen schlief, getötet.

— **Die Zustände im Hafen von Le Havre.** Wie „W. T. B.“ aus Paris vom 17. d. M. meldet, entwirft im „Echo de Paris“ Victor Cambon ein Bild von dem geradezu hoffnungslos verfahrenen Zuständen im Hafen von Le Havre. Die Anhäufung der Waren nimmt täglich einen riesigeren Umfang an. Der Bericht der amtlichen Kommission enthält mehr Hoffnungen als Feststellungen von Verbesserungen. Vieles entging der Untersuchungskommision. Zum Beispiel hütet sie sich wohl, die Zahl der Auslader anzugeben, die infolge ständiger Trunkenheit unbrauchbar sind, und ferner Dinge zu erwähnen, die das Publikum nicht wissen darf und das Parlament nicht wissen will. Dafür sollen die zum Ladegeschäft verwandten Gefangenen vermehrt werden. Alle Anlegestellen liegen voller Schiffe, die mit nervös machender Langsamkeit entladen werden. Andere Schiffe warten seit Wochen und Monaten. Auf den Kais ist die Anhäufung der Warenmengen derart, daß man durch das Durcheinander kaum zu Fuß hindurchkommt. Der Güterbahnhof, der ebenso überfüllt ist, ist von drei Tagen nur an zweien für die Abfertigung geöffnet. Der entsprechende Bahnhof Batignolles in Paris ist überhaupt ständig geschlossen. Soll man es für möglich halten, daß die Verwaltung bis vor kurzem nicht zu wissen schien, daß es zwischen Le Havre und Paris einen schiffbaren Fluß gab? Da aber fehlen wieder Schiffer und Heizer. Der Wagenmangel ist nicht weniger trostlos. Dazu ist die Krise nicht etwa vorübergehend. Sie wird vielmehr chronisch werden. Warum hat man nicht für Le Havre gesorgt, wie Deutschland für Hamburg? Nachdem Cambon die Schuld an den Mißständen dem französischen Bureaukratismus zugeschrieben hat, ruft er nach einer starken Hand.

— **Deutschlands Rohstoffbezüge aus dem Orient.** Man schreibt der Deutschen Orient-Korrespondenz aus Sofia: Kürzlich haben Sachverständige aus der deutschen, österreichischen und ungarischen Textilindustrie unter Beteiligung von österreichisch-ungarischen Regierungsvertretern in Sofia und Konstantinopel geweilt, um an Ort und Stelle die Möglichkeit des Bezuges verschiedener Rohstoffe aus dem Orient zu untersuchen und geeignete Maßnahmen dafür in die Wege zu leiten. Es handelt sich vor allem um den Bezug von Baumwolle und Wolle, für deren Lieferung Kleinasien in erster Linie in Frage kommt. Außerdem kommt Kupfer und Kautschuk aus der Türkei in Betracht. Eine Schwierigkeit der Ausfuhr dieser Erzeugnisse nach Deutschland und Österreich-Ungarn liegt naturgemäß gegenwärtig in der starken Inanspruchnahme der Verkehrsmittel. Denn die Bezugsgebiete in Kleinasien liegen ziemlich weit entfernt und es bedarf daher eines längeren Bahntransportes, der naturgemäß in der gegenwärtigen Kriegszeit, die alle Verkehrsmittel in Anspruch nimmt, gewisse Schwierigkeiten bietet. Es handelt sich deshalb zunächst um die Lösung der Transportfrage, zu der die Mittelmächte selbstverständlich das ihrige beitragen werden. Jedenfalls ist auf Bezüge aus den kleinasiatischen Gebieten zunächst nur in beschränktem Umfange zu rechnen. Die Getreide- und Futtermittelbezüge aus Rumänien und Bulgarien haben sich dadurch in der letzten Zeit günstig gestaltet, daß die Donau nach wie vor eisfrei ist, es sind daher in den letzten Wochen sehr bedeutende Schiffsladungen Weizen und Mais die Donau aufwärts gegangen. Deutschland und Österreich-Ungarn befolgen bei ihren Einkäufen den Grundsatz, stets nur solche Mengen zu erwerben, deren Abtransport in absehbarer Zeit zu ermöglichen ist. Es werden daher jetzt neue große Abschlüsse getätigt, da die bisher angekauften Mengen bereits zum wesentlichen Teil auf den Weg gebracht sind. Rumänien verfügt über einen Ernteüberschuß von etwa 400 000 Wagen, der Bezug von Lebens- und Futtermitteln durch die Mittelmächte wird daher durch die Ankäufe der englischen Regierung kaum irgendwie beeinträchtigt.

— **Die neueste Vergewaltigung Griechenlands.** Die „Frankf. Ztg.“ vom 18. d. M. meldet aus Konstantinopel: Nach amtlichen Meldungen aus Athen haben die Gesandten Englands, Frankreichs, Rußlands und Italiens einen gemeinsamen Schritt bei Skuludis unternommen, um ihm trocken anzukündigen, daß der in Paris tagende Kriegsrat die militärische Besetzung aller griechischen Eisenbahnen und Telegrapenstationen in Thessalien und Morea durch die Truppen der Verbündeten angeordnet habe. Die Gesandten bemerkten nur, daß, falls Griechenland sich nicht freiwillig dem Beschluß füge, Gewalt angewendet werden würde. Auf Grund dieser Mitteilung wurde sofort ein Kriegsrat einberufen, um über die neugeschaffene Lage zu beraten.

— **Das Fernbleiben des Privatkapitals vom Eisenbahnbau in Rußland.** In einem interessanten Vortrage über die Maßnahmen betr. das Fernbleiben des Privatkapitals vom Eisenbahnbau in Rußland behandelt ein Redner in Gegenwart von Gliedern der Reichsduma und des Reichsrates die vorbezeichnete, wichtige Frage. Wie wichtig die Frage des Eisenbahnbaues, das Vorhandensein eines ausgedehnten Eisenbahnnetzes ist, darüber heute, während des Krieges, der ungezählte und unwiderlegliche Beweise hierfür fast täglich geliefert hat, zu sprechen, kann man sich im großen und ganzen ersparen. Auch der Vortragende benutzt die Erörterung dieser Frage nur, um zu zeigen, daß die russische Staatsleitung aus der richtigen Würdigung dieser Erkenntnis heraus, schon bald nach Abschluß des Krieges mit Japan alle Kräfte anspannte, um mit Hilfe des Privatkapitals das russische Eisenbahnnetz auszubauen. Es glückte das auch der Regierung recht gut, weil in den Kreisen des Privatkapitals die Überzeugung Platz griff, daß die Anlage des Kapitals im Eisenbahnbau, nach Maßgabe der Bestimmungen des Gesetzes vom 10. Juni 1905 durchaus vorteilhaft ist. Es flossen große Kapitalien für den Zweck zusammen und der Eisenbahnbau ging gut vorwärts. In diesen Zeitabschnitt fällt auch der Bau der Nord-Donezbahn, für den das Ausland das erforderliche Kapital (100 Millionen Rubel) hergegeben hat, und manche andere Bahn wurde auf diesem Wege erbaut, so daß erwartet werden konnte, daß Rußland mit Hilfe des Privatkapitals auch weiterhin die notwendigsten Bahnbauten durchführen würde. Da kam das Jahr 1912 und mit ihm der Beginn der Ablenkung oder besser gesagt der Beginn des Zeitpunktes, von dem ab das Privatkapital sich nicht mehr so lebhaft am Eisenbahnbau beteiligte, ohne daß auf dem Geldmarkt hierfür besonderer Anlaß erkennbar war. Warum trat die Erscheinung dennoch auf? Der Vortragende sieht den Grund hierfür in dem Verhalten der Staatsregierung, die jede Gelegenheit benutzt, um den Gewinnanteil des Staates auf Rechnung des Privatkapitals möglichst zu erhöhen. Zur Begründung hierfür wird angeführt, daß z. B. bei Gelegenheit einer Erweiterung des Unternehmens der Wladikawkas Eisenbahn-Gesellschaft die Konzession an die Bedingung geknüpft wurde, daß der Staat an der „Superdividende“ des Unternehmens nicht mehr, wie bisher, nur mit 50 %, sondern mit 85 % beteiligt sein soll sowie daß der Auskaufsbetrag einer Aktie 3000 Rbl. nicht übersteigen soll. Diese Bestimmung ist an die Stelle der früheren Regeln getreten, wonach die Höhe des Auskaufs-

preises in der Weise berechnet wurde, daß aus den Betriebsergebnissen der letzten sieben Jahre, nachdem aus diesen die beiden ungünstigsten ausgeschieden worden waren, ein Durchschnittsertrag gebildet und nach diesem dann die Auskaufssumme berechnet und gezahlt wurde. Ferner wird der Anordnung vom 26. November 1914, nach der, vorläufig auf ein Jahr, zu Gunsten der Staatskasse ein Zuschlag zum Personenfahrpreis und ebenso zu den Sätzen des Gütertarifs gemacht worden ist, ein schlimmer Einfluß zugeschrieben, denn in den Kreisen der Kapitalisten ist hierdurch die Befürchtung wachgerufen, daß durch diese Zuschläge (Kriegssteuer) die Absicht der Verwaltung, um eine Erhöhung der Gütertarife zu Gunsten des Unternehmens nachzusuchen, unmöglich gemacht wird. Auch soll die Absicht bestehen, den gesetzgebenden Körperschaften einen Entwurf einer weiteren Belastung der Einnahmen der Privatunternehmungen vorzulegen, wodurch die Rentabilität des angelegten Kapitals immer weiter eingeschränkt wird. Es ist sehr wohl möglich, daß die Auffassung richtig ist, daß durch derartige Maßnahmen der Regierung eine Unsicherheit unter den Kapitalisten darüber hervorgerufen wird, ob sich die erwarteten Einnahmen auf der bisherigen Höhe halten werden. Andererseits darf nicht übersehen werden, daß derartige Änderungen bestehender Vereinbarungen immer nur mit Zustimmung der Aktionäre durchgeführt werden. Wird die Zustimmung versagt, so unterbleibt die Erweiterung des Unternehmens. Es kommt also darauf an, was vorteilhafter erscheint. Darin muß dem Vortragenden aber ohne Einschränkung beigetreten werden, daß „der wichtigste Punkt unseres volkswirtschaftlichen Programms für die nächste Zukunft ein unentwegtes Streben, Rußland ein ausgebreitetes Wegenetz zu schaffen, bleiben muß. Dieses Verkehrsnetz muß dem Umfange, der Güte und der Anlage nach so einwandfrei sein, daß es in sich die Kraft besitzt, die großen Schäden, die der Krieg Rußland zugefügt hat, vollständig zu beseitigen. Soll das erreicht werden, so muß alles geschehen, um das Privatkapital heranzuziehen".

Bisher hat übrigens schon oft ein Krieg die Folge gehabt, daß Rußland sich entschloß, das Privatkapital heranzuholen, ihm soziale, wertvolle Zugeständnisse zu machen, daß es, wie die Geschichte der Eisenbahnen lehrt, bisher noch immer die gebotene Gelegenheit zur Beteiligung am Ausbau des Eisenbahnnetzes ziemlich bereitwillig ergriffen hat. Allerdings kommt es darauf an, daß das Vertrauen in die Beständigkeit der getroffenen Vereinbarungen nicht erschüttert oder, wo das bereits geschehen ist, es wiedergewonnen wird. Ob das nach Abschluß des gegenwärtigen, gewaltigen Krieges Rußland so ohne weiteres gelingen wird, ist eine andere Frage. m.

Fremde Erdteile.

— **Betriebseröffnung auf der Kulundinsker Eisenbahn (Sibirien).** Die „Torgowo-prom. Gaseta" teilt mit, daß der erste Zug auf der Station Kupino der neuen Kuludinsker Eisenbahn eingetroffen ist. Die Bahn zweigt von der Station der Sibirischen Bahn Tatarskaja ab und erreicht nach 150 Werst (= 160 km) das Dorf Kupino. Die Gesamtlänge der Kulundinsker Eisenbahn beträgt 300 Werst (= 320 km) und führt bis zur Stadt Slawgorod. Unsere Quelle führt aus, daß die Bahn in ein ehemals menschenleeres Gebiet führt, das jetzt jedoch angesiedelt worden ist und überreiche Ernten an Weizen und anderem Getreide liefert. Schon die dritte Reichsduma hat wiederholt und dringend auf die Notwendigkeit dieses Bahnbaues hingewiesen, die für die Kolonisierung weiter asiatischer Gebiete notwendig sei. Es läßt sich noch sehr viel den fruchtbaren, weitausgedehnten Länderstrichen Asiens abgewinnen, nur muß die erste Voraussetzung für eine nutzbringende Erschließung des Landes erfüllt, es müssen Eisenbahnen und andere Wege gebaut werden. Die Kulundinsker Steppe ist ein solches, vielversprechendes Kolonisationsgebiet, das nicht nur den dort angesetzten Kolonisten eine sichere Zukunft verspricht, sondern auch alle Bedingungen in sich schließt, die geeignet erscheinen, daß es dem Mutterlande zum Vorteil und Nutzen gereichen wird. m.

— **Kohlenansammlungen der amerikanischen Eisenbahnen.** Die Abkommen, die die amerikanischen Bergwerksgesellschaften in bezug auf die Regelung der Löhne mit ihren Arbeitern getroffen haben, laufen im nächsten April ab. Da die Verhandlungen wegen der Neuregelung der Lohnverhältnisse voraussichtlich nicht ohne Streitigkeiten abgehen werden, befürchtet man Streiks, und da außerdem das Ergebnis dieser Verhandlungen sicher Lohnerhöhungen sein werden, richten sich die amerikanischen Eisenbahngesellschaften darauf ein, daß sie im kommenden Frühjahr einige Zeit ohne Kohlenzufuhr bleiben werden. Die Bedingungen, unter denen infolge der veränderten Lohnverhältnisse die Bergwerksgesellschaften in Zukunft Kohlen anbieten und liefern werden, gelten schon jetzt für unannehmbar, und es ist deshalb sehr wohl möglich, daß einige Zeit vergehen wird, ehe die Eisenbahngesellschaften wieder auf eine regelmäßige Kohlenzufuhr werden rechnen können. Die Neuyorker Zentralbahn legt z. B. ein Kohlenlager von 140 000 Tonnen an, die Zentralbahn von Michigan sammelt 200 000 t, die Pennsylvania-Eisenbahn einen Vorrat, der für sechs Wochen ausreichen soll. Alle Eisenbahngesellschaften vermehren die Vorräte stark, die sie sonst auf Lager halten.

— **Die Staatseisenbahnen von Queensland.** Nach dem Bericht über das Rechnungsjahr vom 1. Juli 1914 bis 30. Juni 1915 haben sich die Staatsbahnen von Queensland im Berichtsjahr ausgezeichnet entwickelt. Die Einnahmen haben eine noch nicht dagewesene Höhe erreicht; sie übertrafen diejenigen des Vorjahrs um nicht weniger als 171 981 £. Diese Zunahme ist hauptsächlich eine Folge des lebhaften Viehverkehrs, und dieser ist wiederum auf den Krieg zurückzuführen, der also seine Kreise sogar bis in das Wirtschaftsleben von Australien zieht, wie übrigens auch noch aus den Berichten über die Eisenbahnen von Victoria zu ersehen ist. Die Preise für Schlachtvieh sind infolge des starken Heeresbedarfs sehr hoch; die australischen Viehzüchter bringen daher jetzt so viel Vieh wie möglich zu Markte, was für sie, abgesehen von dem hohen Preis, den sie erzielen, noch den Vorteil hat, daß das Vieh der Gefahr des Verdurstens bei Dürre entgeht, eine Gefahr, die bekanntlich in den wasserarmen Gegenden Australiens nicht gering ist, wenn der Regen einmal längere Zeit ausbleibt. Im September und Oktober 1914, also in den ersten Kriegsmonaten, war allerdings der Verkehr in Queensland stark zurückgegangen, und die Einnahmen blieben infolgedessen um 45 774 £ hinter denen der entsprechenden Monate des Vorjahres zurück. Dieser Rückschlag ist aber im weiteren Verlauf des Berichtsjahres wieder ausgeglichen worden, ja, sogar eine Steigerung der Betriebsausgaben um 30 418 £ hat nicht vermocht, das Jahresergebnis ungünstig zu beeinflussen. Die Zunahme der Betriebsausgaben entfällt mit 36 161 £ auf den Lokomotiv- und mit 15.216 £ auf den Verkehrsdienst; ihr steht eine Verringerung der Ausgaben für Unterhaltung und Baulichkeiten im Betrag von 23 127 £ gegenüber. Die Betriebszahl betrug 62,68, d. i. 2,11 % mehr als im Vorjahre. Die Kosten für die Zugmeile sind um 0,12 ℳ zurückgegangen. Die günstige Gestaltung der Betriebszahl und der Einheitskosten wird darauf zurückgeführt, daß im Vorjahre eine genaue Untersuchung aller Ausgabeposten stattgefunden hat; auf Grund der dabei erzielten Ergebnisse ist die äußerste Sparsamkeit eingeführt worden.

Allgemeines.

— **Fremdwörterei.** In der „Voss. Ztg." vom 12. d. M. lesen wir ein kräftiges Wort von Exzellenz v. d. Leyen, das wir hier mit Vergnügen abdrucken. Er schreibt: „Ein Fremdwort, das uns täglich in den Zeitungen, besonders in den Börsenteilen, begegnet, ist das Wort: Rate. Rate — rate —, ausgesprochen Rät, ist ein rein englisches, in der englischen und amerikanischen Fachpresse gebräuchliches Wort und bedeutet Entgelt für die Beförderung von Gütern und Personen auf den Eisenbahnen und Wasserstraßen. Wir nennen das: Gebühren, Fracht, Frachtsatz, Tarif, haben also eine Reihe vollständig gleichbedeutender Bezeichnungen. Das Wort Tarif ist ein internationales, das auch in der französischen, englischen, italienischen, spanischen usw. Sprache gebraucht wird, beiläufig uralt und aus dem Arabischen stammend. Es gehört u. E. zu den nicht entbehrlichen Fremdwörtern. Aber — wer gleichwohl daran Anstoß nimmt, warum sagt er nicht Fracht, Frachtsatz, Gebühr? Steigende, fallende Frachten, Gebühren, Fracht für Kartoffeln, für Kohlen ist genau dasselbe wie hohe und niedrige Frachtraten für Kohlen, Getreide usw., von denen jetzt bei Betrachtung der italienischen Wirtschaftslage soviel die Rede ist. Und statt „Ratenkämpfe" (zwischen den Reedereien und Eisenbahnen, ein sehr beliebtes Börsenwort vor dem Kriege) kann man ebensogut „Tarifkämpfe" oder „Tarifkriege" sagen. Es ist wirklich kein sachlicher Unterschied. Also — fort mit diesem abscheulichen und völlig überflüssigen Fremdwort, das wohl nur aus Gedankenlosigkeit immer wieder nachgesprochen und nachgedruckt wird!"

Das Wort spielt ja in der hier treffend gegeißelten Anwendung eine besondere Rolle im Eisenbahnwesen; wir möchten hier aber hinzufügen, daß es in der Bedeutung als „Teil" gleichfalls sehr häufig und ganz überflüssig verwendet wird. Warum Ratenzahlung statt Teilzahlung? Noch geschmackloser ist das abgeleitete Eigenschaftswort „ratierlich" statt „anteilig" oder „entfallend auf . . ."! Hier, wie so oft entspringt die Verwendung wohl nur der gedankenlosen Vorliebe für den zopfigen Kontor- oder Kanzleistil früherer Zeiten. Weg damit! v. M.

Amtliche Mitteilungen der Geschäftsführenden Verwaltung.

Änderung von Stationsnamen.

Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen. Die nachstehend in Spalte 1 aufgeführten Stationen haben an Stelle ihrer bisherigen Namen die in Spalte 2 vermerkten neuen Bezeichnungen erhalten:

1. bisheriger Name	2. neue Bezeichnung
Blotzheim	Blotzheim=Neuweg
Eschen	Eschen am Wald
Kurzel	Kurzel=Urweiler
Kurzel (Nied)	Kurzel
Mühlen b. Metz	Mühlen=Sigach

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Königlich Ungarische Staatseisenbahnen. Die an der Strecke Nagytapolcsány-Németpróna zwischen den Stationen Nagytapolcsány und Nagybossány gelegene Station mit beschränktem Verkehr Nyitrakoros ist am 10. Januar d. Js. auch für den Stückgut-Verkehr, somit für den Gesamtverkehr eröffnet worden. Güter, zu deren Ver- oder Entladung besondere Einrichtungen erforderlich sind, bleiben vom Verkehre ausgeschlossen.

Rundschreiben der Geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. III 107/1915 vom 12. Februar d. Js. an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Antrag des Vorstandes der Rinteln-Stadthagener Eisenbahngesellschaft auf Zulassung zur Teilnahme an den Vereinseinrichtungen.

Nr. III 24 vom 14. Februar d. Js. an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Anwendung der Vereinseinrichtungen auf den Verkehr der Cöln-Frechen-Benzelrather Eisenbahn mit den Vereinsbahnen (abgesandt am 18. Februar d. Js.).

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Änderung von Stationsnamen.

Die in nachstehendem Verzeichnis aufgeführten Stationen unseres Netzes haben an Stelle ihres bisherigen Namens die in Spalte 2 vermerkte neue Bezeichnung erhalten:

1. die Station mit dem bisherigen Namen	2. heißt fernerhin
Blotzheim	Blotzheim=Neuweg
Eschen	Eschen am Wald
Kurzel	Kurzel=Urweiler
Kurzel (Nied)	Kurzel
Mühlen b. Metz	Mühlen=Sigach

Straßburg, den 10. Februar 1916. (263)
Kaiserliche Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

2. Güterverkehr.

Zum Tarif- und Verkehrsanzeiger. Güterverkehr. Elsaß-lothr.-lux.-Pfälzischer/Badischer Güterverkehr vom 1. Dezember 1908, Nr. 94.

T 753 (15)

Die Reichsbahnstation Mühlen bei Metz (früher Moulins) OK erhält mit sofortiger Gültigkeit die Bezeichnung Mühlen=Sigach OK. Die Entfernungstafel II ist zu berichtigen. (264)
Straßburg, den 16. Februar 1916.
Kaiserliche Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

Staats- und Privatbahn-Güterverkehr Tfv. 5 Stationstarif (Gemeinsamer Anhang 4 zu Nr. 5 und 200 des Tarifverzeichnisses) und Heft C. 1.

Mit sofortiger Gültigkeit wird für die Weiterbeförderung zwischen den beiden Bahnhöfen in Blankensee (Meckl.). — Blankensee (Meckl.) Stb. und Blankensee (Meckl.) M. F. W. E. — und den beiden Bahnhöfen in Neustrelitz — Neustrelitz Stb. und Neustrelitz M. F. W. E. — eine Überfuhrgebühr in Höhe von 3 ℳ für den Wagen eingeführt.

Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbureau, hier, Bahnhof Alexanderplatz.
Berlin, den 18. Februar 1916. (262)
Königliche Eisenbahndirektion.

Güterverkehr der badisch-schweiz. Übergangsstationen mit der Schweiz.

In den gemeinsamen schweiz. Ausnahmetarifen Nr. 15 für Kalzium-Karbid, Nr. 33 für Eisenlegierungen, Nr. 34 für Papier und Nr. 35 für Holzstoff usw. treten mit Gültigkeit vom 1. März 1916 verschiedene Änderungen von Frachtsätzen im Verkehr mit den bad.-schweiz. Grenzstationen ein. Näheres enthält unser Tarifanzeiger.
Karlsruhe, 19. Februar 1916. (267)
Gr. Generaldirektion der Staatseisenbahnen.

Ausnahmetarif für Kakao, Baumwolle, Bananen, Apfelsinen usw. Tfv. 2 I 1.

Mit Gültigkeit vom 21. Februar 1916 wird das Warenverzeichnis des Ausnahmetarifs unter c durch den Zusatz „(Orangen)“ hinter Apfelsinen ergänzt. Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbureau, hier, Bahnhof Alexanderplatz.
Berlin, den 15. Februar 1916. (260)
Königliche Eisenbahndirektion.

Österreichisch-ungarisch-schweizerischer Eisenbahnverband. Teil IX (Verkehr aus Österreich). Ausnahmetarif für Petroleum usw., vom 1. August 1911. Einschränkung der Anwendbarkeit der Frachtsätze für Petroleum usw.

Mit Gültigkeit vom 15. April 1916 erhält auf Seite 8 des obengenannten Tarifes der erste Absatz des Punktes III der Tarifbestimmungen folgende Fassung:

„Die Frachtsätze dieses Tarifes finden nur Anwendung auf Erzeugnisse österreichischer, ungarischer, bosnisch-herzegowinischer Petroleumraffinerien oder solcher des deutschen Reiches und gelten nur für die Ausfuhr aus dem Vertragszollgebiete der beiden Staaten der österr.-ungar. Monarchie.“

Wien, am 30. Dezember 1915. (268)
K. k. österr. Staatsbahnen, namens der beteiligten Verwaltungen.

3. Verdingungen.

Zur Verdingung

des Bedarfs vom 1. April bis 30. September 1916 an 376 t Roheisen, als graues Gießerei- und deutsches Hämatit-Roheisen I, graues Holzkohlen- und graues Siegener Spezial-Roheisen, Concordiahütter Kohlenstoffarmes Spezial-Roheisen Marke C. H.

Termin am 6. März 1916, vorm. 10 Uhr.

Die Bedingungen usw. können in unserer Kanzlei eingesehen oder von dem Vorstand unseres Zentralbureaus gegen postgeldfreie Einsendung von 50 ₰ (nicht Briefmarken) bezogen werden. Zuschlagsfrist 2 Wochen.
Erfurt, den 14. Februar 1916. (266)
Königliche Eisenbahndirektion.

4. Verkauf von Altmaterialien.

Verkauf von 4992 t alten **Oberbau- und Baumaterialien,** bestehend aus zu Eisenbahnzwecken nicht mehr verwendbaren 901 t Schienen (aus Stahl und Eisen), 600 t Eisenschwellen, 1130,5 t Eisenschrot (Kleineisen, Stangen usw.), 1880 t Stahlschrot (Herzstücke, Laschen usw.), 310 t Gußschrot, 130,5 t Blechschrot und 40 t Kabel.

Der Angebotbogen kann von unserer Kanzlei hier gegen kostenfreie Einsendung von 55 ₰ bezogen oder daselbst eingesehen werden. Die Angebote werden am 10. März 1916, vorm. 10 Uhr, eröffnet.
Elberfeld, 19. Februar 1916. (265)
Königliche Eisenbahndirektion.

K. Württ. Staatseisenbahnen.
Verkauf von alten Oberbaumaterialien.

Die hier lagernden alten Oberbaumaterialien — etwa 614 Tonnen — werden dem Verkauf ausgesetzt. Verkaufsbedingungen und Sortenverzeichnis werden von der unterzeichneten Stelle abgegeben. Angebote sind spätestens bis **9. März d. J., vormittags 11 Uhr,** hierher einzureichen; anschließend hieran findet die Eröffnungsverhandlung statt, der die Bieter anwohnen können.

Die Bieter bleiben bis zum 31. März d. J. an ihre Angebote gebunden.
Heilbronn, den 16. Februar 1916. (261)
K. Oberbaumaterialverwaltung.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Eisenbahndirektions-Präsident a. D. v. Mühlenfels in Berlin.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins

Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nummer 17. 26. Februar 1916. LVI. Jahrgang.

Inhalt:

Die Motorposten in Bayern.

Die Kräftewirkungen am Eisenbahngleis und ihre Bekämpfung einst und jetzt.

Die United States Steel Corporation als Transportunternehmerin.

Nachrichten.

Deutschland: Der Entwurf des preußischen Eisenbahnanleihegesetzes. — Teuerungslohnzulagen für die Arbeiter der preußisch-hessischen Staatsbahnen. — Anrechnung von Militäreinkommen auf die Zivilbezüge. — Umbau der Linie Dorndorf - Kaltennordheim (Feldabahn). — Militärische Verkehrsbestimmungen für Elsaß-Lothringen und Luxemburg. — Das Walchenseewerk im bayerischen Landtag. — Der Großschiffahrtsweg Rhein-Main-Donau. — Für Balkanreisende. — Güterverkehr mit Bulgarien und der Türkei. — Kriegsauszeichnungen. — Geh. Regierungsrat Carl v. Kühlewein.

Österreich: Eisbeistellung für Fleischtransporte. — Der Geschäftsgang der österreichisch-ungarischen Lokomotivfabriken. — Zugverbindung Wien - Warschau. — Erste Eisenbahnwagen - Leihgesellschaft. — Die Bozener Handelskammer über das künftige wirtschaftliche Verhältnis zu Deutschland. — Personalnachrichten.

Übrige europäische Länder: Verkehr zwischen Schweden und Deutschland. — Anwachsen des Güterverkehrs in Schweden. — Neuer Verkehrsweg von Norwegen nach Finnland. — Zur italienischen Kohlennot. — Parlamentsvorlagen der englischen Eisenbahnen. — Keine Beschlagnahme der griechischen Eisenbahnen. — Ein Zugzusammenstoß auf der Zarskoje-Sselobahn vor Gericht. — Vollspuriger Ausbau der Bahn nach Archangelsk.

Fremde Erdteile: Zum Eisenbahnbau in der asiatischen Türkei. — Tieferlegung einer Bahnstrecke in Minneapolis.

Allgemeines.

Rechtspflege.

Amtliche Bekanntmachungen.

Dieser Nummer liegt Titelblatt und Inhaltsverzeichnis des Jahrgangs 1915 der Zeitung bei.

Die Motorposten in Bayern.

Bereits um die Jahrhundertwende wurde im Schoße des Bayerischen Staatsministeriums des kgl. Hauses und des Äußern die Errichtung staatlich betriebener Motorwagenlinien auf vorhandenen Straßen als Ersatz bisheriger Pferdeposten und als wertvolle Ergänzung des Lokalbahnnetzes für schwache Verkehre in Erwägung gezogen und deren Organisation tatkräftig und umsichtig vorbereitet. Dem neu geschaffenen bayerischen Verkehrsministerium oblag die Verwirklichung des jüngsten Verkehrsmittels: die Massenbeförderung von Personen, versuchsweise auch von Gütern, mittels Kraftwagen in eigener Regie der Staatspostverwaltung.

Am 1. Juni 1905 ward die erste bayerische staatliche Motorpostlinie Bad Tölz-Lenggries (10,4 km) als Probestrecke unter Auflassung der bisherigen Postomnibusfahrten eröffnet, und gleichzeitig traten die ministeriell genehmigten Bedingungen für die Beförderung von Personen und Gütern mit den Motorwagen der k. b. Post in Kraft. Am 30. Juli 1905 folgte die Linie Bad Tölz-Bichl (14,1 km) und zwei Tage darauf die Linie Sonthofen-Hindelang (7,6 km). 1905 wurden auf diesen drei Motorwagenlinien 66 217 Personen befördert und 56 158 km zurückgelegt, doch stiegen beide Verkehrszahlen 1906 bereits fast auf das Doppelte.

Wie die Denkschrift über die Errichtung staatlicher Motorwagenlinien, welche von der bayerischen Regierung im Mai 1906 dem Landtage vorgelegt wurde (Kammerverhandlungen 1906 Beil. 271 S. 377—389), des näheren ausführt, kann eine fruchtbringende, von allen Nebenrücksichten freie Förderung des Motorwagenbetriebes unter Wahrung einer gesunden Finanzgebahrung wie der Interessen der Allgemeinheit nur durch Staatsbetrieb erzielt werden. Die Errichtung der staatlichen, vorwiegend der Befriedigung rein örtlicher Verkehrsbedürfnisse dienenden Motorpostlinien beruht auf dem sehr richtigen Gedanken einer teilweisen Interessengewähr, d. h. auf einem Übereinkommen zwischen der Postverwaltung und den Verkehrsbeteiligten (Gemeinden), worin sich letztere verpflichten, für die Verzinsung und Abschreibung der Motorwagen, d. h. des Anlagekapitals, aufzukommen, soweit die Einnahmen hierzu nicht ausreichen. Der Staat trägt also nur das Wagnis für die reinen Betriebskosten, die aber selbstredend in erster Linie aus den Betriebseinnahmen gedeckt werden. Die Haftung (Garantieverpflichtung) der Beteiligten ist hiernach fest begrenzt bezw. beschränkt. Wir werden auf diesen Punkt nochmals zurückkommen.

Nach den dargelegten Ergebnissen des ersten Betriebsjahres konnte angesichts der besonders schwierigen Betriebsverhältnisse der gewählten Versuchsstrecken der Nachweis der Durchführbarkeit von Motorwagenlinien als erbracht gelten, und es gelangt die Denkschrift zu dem Schlusse, daß die Motorwagenverbindungen imstande erscheinen, für Gegenden, deren Verkehr die Erbauung einer Lokalbahn nicht rechtfertigt, einen den Verkehrsbedürfnissen entsprechenden Ersatz der Lokalbahnen zu bieten.

Zur Bewältigung des sommerlichen Fremdenverkehrs wurden 1907 neben den ständigen Motorpostlinien, die inzwischen auf sechs angewachsen waren, noch vier sog. Sommerlinien (Gebirgslinien) während der Monate Mai bis September bezw. Oktober eingerichtet, die sich ungeahnter Benutzung erfreuten und in den Folgejahren rasche Vermehrung fanden. Nach den Grundsätzen der erwähnten Denkschrift, die den Beteiligten durch Vermittlung der k. Bezirksämter bekanntgegeben wurden, hatten sich noch im Jahre 1906 nicht weniger als 57 Interessengruppen für die Errichtung von Motorpostlinien gemeldet, ein Beweis der günstigen Aufnahme der Neuerung durch die nach Anschluß an den öffentlichen allgemeinen Verkehr strebende Bevölkerung selbst ganz armer Gegenden!

Volkswirtschaftliche Vorteile.

Die Motorwagenlinien erschließen weniger dicht bevölkerte Gebiete, deren Verkehr für eine Lokalbahnanlage viel zu gering, andererseits doch viel zu groß wäre, als daß er durch Pferdeomnibusse hinreichend bedient werden könnte; in der Tat beträgt der Personenverkehr der Motorpostlinien gegenüber

dem Verkehr der vordem vorhandenen Pferdepostlinien durchschnittlich das 10—12 fache.

Ein weiterer Vorteil der Motorwagenlinien liegt infolge der Benützung vorhandener Straßen in ihren geringen Anlagekosten und in der Möglichkeit, bei etwaiger Einstellung des Betriebes die Fahrzeuge auf anderen Strecken weiter zu verwenden, daher ist das finanzielle Wagnis ihrer Errichtung unbedeutend und die Belastung der Staatsschuld nur mäßig. Das Anlagekapital der Motorpostlinien betrug Ende 1913 durchschnittlich rund 2440 ℳ für 1 km Betriebslänge, gegenüber rund 75 100 ℳ Bauaufwand für 1 km Lokalbahn des rechtsrheinischen Netzes! Tatsächlich hat man bis Ende 1911 Lokalbahnwünsche, deren Durchführung 43 Millionen erfordert hätte, durch Aufwendung von nur 3½ Millionen für Motorpostlinien auf diesen Strecken zum Verstummen gebracht.

Endlich macht die geringe Größe und daher wirtschaftliche Ausnützbarkeit der Fahrzeuge die Aufnahme des Motorwagenverkehres auch in schwachbevölkerten Gegenden möglich und ertragversprechend.

Die Personenbeförderung bietet gegenüber den vormaligen Postomnibussen eine um etwa das Doppelte beschleunigte Fahrt bei namhafter Ermäßigung des Fahrpreises, ferner zahlreichere Fahrgelegenheiten und hiermit schnellere und öftere Beförderung der Brief- und Paketposten. Die Vorteile der Güterbeförderung durch Motorwagen liegen in einer hohen Ermäßigung der Preise gegenüber der Vermittelung durch Lastfuhrwerke, sodann in der Bequemlichkeit der Abholung und Zufuhr der Sendungen von und zu den Wohnungen.

Die Motorpostfahrzeuge.

Es stehen im Verkehre Personenmotorwagen (Motoromnibusse) für Personen und Postsendungen, Lastmotorwagen für Stückgüter und Wagenladungen, Anhänger, sowie Postwagen für den städtischen Verbindungsdienst in München und Nürnberg. Für den Bau der Fahrzeuge hat die Postverwaltung eingehende Regelvorschriften aufgestellt. Die älteren Motoromnibusse der ständigen Linien sind schwere Wagen mit 4 t Eigengewicht, 20 Sitzplätzen, Vollgummireifen (die Hinterräder Doppelreifen) und vierzylindrigen Daimlermotoren zu 28 bezw. 35 PS, welche Steigungen bis 12 % bewältigen. 1909 folgten leichte Wagen mit nur 2,39 t Eigengewicht und 3,1 t Durchschnittsgewicht, 16—18 Sitzplätzen und Motoren zu nur 22 bezw. 28 PS, die zur Mitnahme von Anhängewagen nicht, wie jene der schweren Omnibusse, befähigt sind. Seit 1912 erhalten die leichteren Wagen stärkere Motoren, so daß auch sie gummibereifte Anhänger mit 16 Personen zu ziehen vermögen. Auf den Sommerlinien laufen sowohl geschlossene, als auch offene Wagen mit 35 pferdigen Motoren und 22 Sitzplätzen. Die Untergestelle (Chassis) und Motoren der Fahrzeuge stammen zum größeren Teil von der Daimler-Motoren-Gesellschaft in Marienfelde, dann auch von der schweizerischen Firma Saurer in Lindau, von der N. A. G. in Oberschöneweide und von Büssing in Braunschweig, die Wagenkasten von verschiedenen einheimischen Firmen.

Von den z. Zt. vorhandenen 378 Motorpostfahrzeugen bedienen 323 den Überlanddienst, die übrigen die Stadtverbindungen; von den Fahrzeugbeständen sind 1914 aus Anlaß des Krieges 179 Stück an die Heeresverwaltung um den Buchwert von rund 1 528 000 ℳ verkauft worden. 97 Motorwagenführer wurden für den Feldpostdienst abgestellt, 104 wurden zum Heeresdienst mit der Waffe eingezogen.

Die Postverwaltung rechnete anfänglich auf eine Unterstützung der schweren, in Lastwagen verwandelbare Motoromnibusse durch die Heeresverwaltung, die bekanntlich zur Einbürgerung kriegsbrauchbarer Lastmotorfahrzeuge Beschaffungs- und Betriebsprämien allgemein gewährt, falls die Fahrzeuge genau den behufs Verwendung in Kolonnen aufgestellten militärischen Bedingungen hinsichtlich Geschwindigkeit, Größe, Nutzleistung und Leistung in der Steigung entsprechen. Es zeigte sich aber die Unmöglichkeit, ein den militärischen und den postalischen Anforderungen zugleich gerecht werdendes Fahrzeug zu erbauen, weshalb die Postverwaltung aus wirtschaftlichen und auch straßentechnischen Gründen auf fragliche Beihilfe Verzicht leistete.

Betriebsorganisation.

An der Spitze jeder Motorpostlinie steht ein betriebsleitendes Postamt; ihm untersteht der Werkstätteleiter, der die Wagenhalle und die damit verbundene Werkstätte zu beaufsichtigen hat, und dem wiederum die Wagenführer und die Werkstättetaglöhner untergeben sind. Der Werkstätteleiter und die Wagenführer sind keine Beamten, sondern stehen lediglich in Vertragsverhältnis. Die Fahrer haben den Schaffnerdienst und die Fahrkartenabgabe auf der Strecke mit zu besorgen. Die größeren und die regelmäßig wiederkehrenden Reparaturen obliegen der Eisenbahn- und Hauptwerkstätte Aubing, bei welcher der Schwerpunkt des Werkstättedienstes liegt, sie hat auch den Motorwagenbetrieb fortlaufend zu überwachen und das erforderliche Personal heranzubilden.

Finanzdienst.

Die finanzielle Grundlage der Motorpost bildet ein besonderer, auf Rechnung des allgemeinen Staatsanlehens geschaffener „Betriebs- und Reservefonds für Motorpostlinien", aus dem vorschußweise die Anschaffungskosten der Fahrzeuge und Wagenhallen samt Einrichtung, sowie die Kosten für Ausbildung des Fahrpersonals bestritten werden. Die dem Fonds entnommenen Beträge werden ihm nach Maßgabe des Abschreibungsplanes in jährlichen Raten aus dem ordentlichen Etat wieder zugeführt. Die Abschreibungen erfolgen auf der erfahrungsmäßigen Grundlage einer 10 bezw. 15 jährigen Lebensdauer der Fahrzeuge der ständigen Linien und der Sommerlinien (also 10 bezw. 6,66 % Abschreibung), einer 25 jährigen Lebensdauer der Bauten (4 % Abschreibung) und 10 jähriger Abschreibungen (10 %) für die Einrichtungen und für die Ausbildungskosten des Fahrpersonals.

Für die Ertragsberechnung kommen die Einnahmen und Ausgaben sowie die Verwaltungskosten in Betracht. Die Einnahmen setzen sich zusammen a) aus den reinen Betriebseinnahmen: Personengeldern, Gepäckgebühren, Rollgebühren; b) aus den Beitragsleistungen — feste Zuschüsse oder Garantiebeträge — der Beteiligten, aber auch c) aus den Einsparungen aus dem Wegfall der früheren Pferdepostverbindungen der betr. Linie, wie Poststellvergütungen, Abschreibungs- und Reparaturkosten der Pferdefahrzeuge, welche Einsparungen für die einzelnen Linien beispielsweise i. J. 1912 zwischen 1500 und 8000 ℳ schwankten. Der letztere, den Gewährleistern zugute kommende Einnahmetitel ist wohlberechtigt, da jene Einsparungen die finanzielle Wirkung mit darstellen, um die der Postetat infolge der Einführung von Motorpostlinien gewinnt.

Die Ausgaben setzen sich zusammen a) aus den laufenden oder reinen Betriebsausgaben, b) aus den oben erwähnten Abschreibungen und c) aus den Verwaltungskosten, welche reichlich hoch angesetzt sind und sich beispielsweise im Betriebsjahr 1912 auf 7 % der Betriebsausgaben bezifferten. Die kilometrischen Ausgaben sind für jede einzelne Linie beeinflußt durch die Höhe der Reparaturkosten, den Zustand der Straßen, die Höhe der Benzin- und Gummipreise, durch Unfälle usw.; sie schwankten 1912 zwischen 31 und 70 ₰. Die Aufstellung eines kilometrischen „Ausgabesatzes" ist ausgeschlossen. Es muß betont werden, daß in den Einnahmeberechnungen der bayerischen Motorposten noch verschiedene, nicht unbeträchtliche Einsparungen unberücksichtigt gelassen werden, so jene an Neuanschaffungen für Postwagen und an Verwaltungskosten, die erwachsen würden, wenn anstelle der Motorpostlinien Lokalbahnen zu bauen und zu betreiben wären.

Die Auswahl der einzurichtenden Linien

steht dem Verkehrsministerium zu. Über die volkswirtschaftlichen, finanziellen und betriebstechnischen Voraussetzungen

der Schaffung neuer Linien werden Vorerhebungen durch die Oberpostdirektionen im Benehmen mit den k. Bezirksämtern und — insofern Staatsstraßen in Betracht kommen — auch mit den k. Straßen- und Flußbauämtern der inneren Verwaltung gepflogen. Bedungen wird, daß die Motorpoststraßen von den verkehrsbeteiligten Gemeinden usw. mit hartem Deckmaterial versehen, gewalzt und tunlichst geteert werden.

Beiträge der Verkehrsbeteiligten.

Ob oder inwieweit deren finanzielle Heranziehung erfolgen soll, wird nach den Ertragsvorberechnungen bemessen, und diesen werden die gemachten Erfahrungen zugrunde gelegt. Ausgegangen wird von dem Gesichtspunkte, daß jede Linie mindestens ihre Selbstkosten decken soll. Lassen nun die Ertragsberechnungen einen Überschuß über die Betriebskosten (einschließlich der Abschreibungen) bestimmt erwarten, so wird von einer finanziellen Heranziehung der Verkehrsbeteiligten überhaupt abgesehen. Ist das Ertragsergebnis zweifelhaft, so haben die letzteren lediglich bis zur Höhe der jährlichen Abschreibungskosten der Fahrzeuge zu haften (Garantie), einen weitergehenden Ausfall trägt die Postverwaltung. Lassen die Vorerhebungen jedoch jährliche Fehlbeträge sicher erwarten, so werden feste jährliche Zuschüsse in bestimmten Abstufungen gefordert. Eine Gewährleistung für die Verzinsung des Anlagekapitals wird den Beteiligten niemals angesonnen.

Außer jenen Verpflichtungen haben die an den Garantielinien Beteiligten auch eine Wagenhalle nebst Werkstättenraum und Dienstwohnung zu stellen, es entspricht dies etwa der Überbürdung der Grunderwerbung beim Bau von Lokalbahnen. Von den zurzeit vorhandenen Motorwagenlinien sind 66 ständige und Sommerlinien unter Garantie betrieben, bei 5 Linien werden feste Jahreszuschüsse geleistet, 53 Linien gehen auf alleinige Rechnung des Staates.

Fahrgelder.

Nach der „Verkehrsordnung der Motorpostlinien für Personenbeförderung“ vom 1. Juni 1913 beträgt das Fahrgeld auf den gewöhnlichen ständigen Linien 5, 6, 7 und 8 ₰, je nach den Verkehrsverhältnissen (auf Garantielinien und auf unzweifelhaft ertragbringenden Linien 5 ₰), für eine Person und ein Kilometer, auf Sommerlinien im allgemeinen 10 und bei Eilfahrten 15 ₰, ausnahmsweise auch 6, 7 und 8 ₰. Schüler- und Arbeiterkarten genießen Ermäßigungen. Freigepäck wird auf den Sommerlinien überhaupt nicht, auf den ständigen Linien bis 15 kg gewährt; das Höchstgewicht an Reisegepäck beträgt dort 30, hier 50 kg. Von 1908 bis 1912 trafen an Personengeld einschl. Gepäckgebühren durchschnittlich auf 1 km Betriebslänge 838 ℳ und auf einen Motorwagen 36,8 ℳ. Der Hauptanteil an den Einnahmen des Motorpostverkehrs stammt aus der Personenbeförderung.

Motor-Güterverkehr.

Für den — noch im Versuchstande befindlichen — Stückgut- und Wagenladungsverkehr sind die Rollbezirke in Gebührenzonen eingeteilt. Grundsätzlich werden 80 % der ortsüblichen Fuhrlöhne berechnet, daher auch die Tarife der einzelnen Linien an sich sehr verschieden sind. Es gibt verschiedene Tarifermäßigungen. Als Mindestgebühr für Wagenladungen wird der Tarif für 3000 kg berechnet. Die Tätigkeit und die Haftung der Post beschränkt sich auf die Beförderung selbst, beginnend mit der Übernahme des Gutes am Motorwagen und endigend mit dessen Abladen vom Fahrzeuge an der Hinterlegungsstelle. Für die Zu- und Abfuhr der Sendungen, für das Auf- und Abladen und allenfalsige Einlagerung des Gutes haben die Absender bzw. Empfänger zu sorgen.

Größtenteils handelt es sich bei den Sendungen um Straßenbaumaterial, in kleinerem Maße um Lebensmittel, Kleinvieh, Getreide, Kohlen und Holz, Maschinen, Baumaterial, Dungstoffe, Umzugsgut usw. Im Jahre 1913 wurden auf 6 Linien, einschließlich der dem Güterverkehr allein dienenden Linie Augsburg-Pöttmes, 31 574 t Güter befördert. Erfahrungsgemäß ist die Motor-Güterbeförderung nur dann wirtschaftlich, wenn die Leistungsfähigkeit des Lastmotorwagens voll ausnützbar ist, oder wenn die Sendungen möglichst durch gummibereifte „Lastanhänger“ am Personenmotorwagen mitgenommen werden, was bei den neuesten Personenfahrzeugen überall möglich ist; diese Beförderungsart gestattet sogar, den Beteiligten ungefähr die gleich billigen Tarife einer Lokalbahn zu bieten. Die Lastanhängerwagen sind zweckmäßig mit Vorrichtungen für Tierbespannung ausgestattet.

Entwicklung des Motorpostwesens.

Der Motorpostbetrieb erfreute sich bisher des vollen Beifalles der Bevölkerung aller Landesteile. Die sehr zahlreichen Gesuche um Errichtung neuer Linien sind nur zu einem kleinen Teil erfüllbar, aber die nachgerade unheimlich angeschwollenen Wünsche nach Lokalbahnen sind glücklich zurückgedrängt worden. Ganz besonders bedacht mit Motorpostlinien erscheinen das bayerische Oberland, der Bayerische Wald, das Fichtelgebirge und die Gegend um Würzburg.

Die nachstehende, nach Maßgabe der Jahresberichte der k. b. Posten und Telegraphen angefertigte Tabelle zeigt die stetig aufsteigende Entwicklung des staatlichen Motorpostwesens in Bayern hinsichtlich der Zahl und Länge der Linien, der beförderten Personen und der von den Personenmotorwagen zurückgelegten Wagenkilometer, wobei zu bemerken ist, daß i. J. 1909 auch einige pfälzische Motorpostlinien erscheinen, deren Zahl seitdem auf acht mit zusammen 90 km Länge angewachsen ist.

Betriebsjahr	Zahl der Linien		Länge der Linien km		Tausend beförderte Personen		Tausend Wagenkm	
	ständig	Sommer	ständig	Sommer	ständig	Sommer	ständig	Sommer
1905	3	—	32,1	—	66,2	—	56,1	
1906	3	—	32,1	—	116,6	—	108,7	
1907	6	4	102,0	57,0	114,6	134,4	141,0	122,2
1908	11	9	242,0	168,0	303,4	291,9	401,3	296,3
1909	21	11	432,5	239,0	552,8	249,1	683,7	368,2
1910	37	15	674,9	407,3	980,0	407,9	1171,7	668,1
1911	53	19	1040,7	538,2	1446,7	460,5	1757,2	746,7
1912	65	20	1361,9	554,8	2075,8	407,0	2661,4	762,7
1913	85	21	1715,3	598,4	2922,0	461,7	3609,8	811,0
1914	99	25	2017,0	681,0	2732,7	324,6	3486,7	534,6

Die hohe Bedeutung der Motorposten als Ergänzung des Haupt- und Lokalbahnwesens erhellt deutlich aus einem Vergleiche der letzten amtlichen Statistik der staatlichen bayerischen Lokalbahnen mit jener der Motorpostlinien. Ende 1913 hatten sämtliche 144 Lokalbahnen des rechtsrheinischen und des pfälzischen Netzes (einschließlich der als Nebenbahn betriebenen Hauptbahn Garmisch-Mittenwald-Grenze mit 22,98 km) zusammen 3102,6 km Betriebslänge, und beförderten 33 634 993 Personen; die gesamte Betriebslänge der rechts- und linksrheinischen Staatseisenbahnen bezifferte sich auf 8255 km. Sonach betrug die Länge der 144 Lokalbahnen **37,58 %** und jene der 106 Motorpostlinien **28,03 %** der Länge sämtlicher Staatsbahnen. Befördert wurden 1913 auf den Motorpostlinien trotz ihrer geringen Verkehrsgebiete immer noch 10,06 % der Personenverkehrszahl aller Lokalbahnen zusammen!

Finanzergebnisse.

Der Motorpostbetrieb zeitigte bisher sehr befriedigende Ergebnisse und ermöglichte namhafte Abschreibungen. Zunächst ist festzustellen, daß die Sommerlinien bisher in erster Reihe durch ihre günstigen Einnahmen aus dem stetig mehr anschwellenden Fremdenverkehr zum Ertrage beitrugen. Die ständigen Linien führten erst seit 1909 zu einer Mehreinnahme, demungeachtet ist ihre Entwicklung eine durchaus gesunde.

Die nachstehende Tabelle veranschaulicht auf Grund der amtlichen Nachweisungen für die Betriebsjahre 1908 bis 1913 — für

1914 stehen die bez. Zahlen noch nicht fest — das jeweils aufgewendete Anlagekapital, die Gesamteinnahmen (einschließlich der Einsparungen aus dem Wegfall von Pferdeomnibussen), die Gesamtausgaben (einschließlich Abschreibungen), die Rente, d. i. die Mehreinnahme in Prozent des Anlagekapitals, sowie die Betriebszahl, d. i. das Prozentverhältnis der Ausgaben zu den Einnahmen.

Betriebsjahr	Anlagekapital Tausend Mark	Gesamteinnahmen Tausend Mark	Gesamtausgaben Tausend Mark	Rente %	Betriebszahl
1908	1566,5	541,0	464,1	4,9	85,8
1909	1994,2	725,0	605,4	6,0	83,5
1910	2821,0	1314,4	921,6	9,1	70,1
1911	3517,0	1615,1	1245,1	8,4	77,1
1912	4651,9	1884,6	1632,8	5,4	86,6
1913	5652,6	2343,5	2184,2	2,8	93,1

Einen die Rente mächtig beeinflussenden Faktor bilden die namentlich seit 1913 steigenden Handelspreise für Brennstoffe und Gummi sowie die Reparaturkosten. Nach der Betriebsstatistik für 1913 betrugen die reinen Betriebskosten für ein gefahrenes Wagenkilometer im großen Durchschnitt 38,37 ₰, hierunter für Personal (Löhne und Versicherung) 11,43 ₰, für Brennstoffe (Benzin, Benzol, Öl, Spiritus) 9,5 ₰, für Vollgummireifen 6,20 ₰ und für Werkstättedienst 7,68 ₰; auf die Abschreibungen trafen 8,66 ₰, auf die Gesamtausgaben 47,03 ₰ und auf die Gesamteinnahmen 50,05 ₰ für ein Wagenkilometer.

Eine fühlbare Störung in die Entwicklung der Motorpost brachten die Kriegsmaßnahmen der Postverwaltung im Verein mit den eingreifenden Änderungen aller Lebens- und Erwerbsverhältnisse. Die Abminderung der Motorpostfahrten seit Kriegsbeginn erfolgte allerdings bloß nach Maßgabe der Linienbenutzung, und nur verhältnismäßig wenige, verkehrstechnisch minder bewertete Motorpostlinien sind während der Kriegszeit gänzlich aufgelassen. Die vorwiegend dem Ausflugsverkehr dienenden Sommerlinien fielen ganz aus, mit Ausnahme von sechs stark benützten oberbayerischen. Im Kriegsjahr 1915 betrug die Gesamtabminderung an Wagenkilometern gegenüber dem Friedensfahrplan etwa 60 %.

In wenigen Worten möchten wir hier eine Folgeerscheinung des Motorwagenbetriebes streifen, nämlich die

Abnützung der Staatsstraßen.

Es tauchten vielfach Bedenken auf, daß der Motorwagenverkehr einen zunehmenden Mehraufwand für die Unterhaltung der zumeist benutzten Staatsstraßen verursache, und die Staatsbauverwaltung belaste. Demgegenüber kommt in Betracht, daß die Überschüsse der Motorpostlinien in die allgemeine Staatskasse fließen und dort dem Staat für die Straßenunterhaltung zur Verfügung stehen. Vom Standpunkt des gesamten Staatshaushaltes beurteilt sind die Einsparungen der Staatskasse für den Bau neuer Lokalbahnen — den vorwiegenden Zweck der Motorpostunternehmung — zu berücksichtigen, durch welche der jährliche Mehraufwand der Staatsbauverwaltung für die Straßenunterhaltung reichlich aufgewogen wird. Im übrigen trägt der neuzeitliche Bau leichterer Motorwagen und die doppelte Gummibereifung der meistbelasteten Hinterräder nach Möglichkeit zur Schonung der Straßen bei.

Ehemalige private Motorwagenlinien.

Gegenwärtig genießen die Motorpostverbindungen in Bayern gleichsam eine Staatsmonopolstellung, nachdem eine gleichzeitig mit der ersten staatlichen ins Leben getretene private Kraftwagenverbindung Kochel-Walchensee-Mittenwald-Partenkirchen nunmehr der Geschichte angehört. Für diese war die „Automobil-Wagenverbindung des bayerischen Hochlandes G. m. b. H. in München" gebildet worden, sie wurde unter Führung der „Lokalbahn-Aktiengesellschaft" als Geschäftsleiterin in Gemeinschaft mit den drei kgl. Posthaltern von Partenkirchen, Mittenwald und Kochel errichtet. Es entwickelte sich ein regelmäßiger, fahrplanmäßiger Personenverkehr auf rund 52 km Gesamtlänge in schwierigem Gelände; die Fahrpreise dieser, in erster Linie dem Fremdenverkehr im Sommer dienende Automobilverbindung entsprachen den gebotenen Annehmlichkeiten. Die höchste Verkehrsziffer brachte das Jahr 1907, nämlich 16 749 Personen und 355 581 Personenkilometer. Im Juli und August 1909 wurden die Fahrten noch von Kochel bis Bad Tölz, d. i. um weitere 22 km, ausgedehnt. Allein die Betriebsergebnisse der letzten Jahre befriedigten nicht unter dem Wettbewerb der billigeren staatlichen Motorpostlinie Garmisch-Mittenwald-Kochel, es erfolgte im September 1909 die Auflösung der Automobilgesellschaft und die Veräußerung der 5 Kraftwagen, des Inventars und Materials, an die kgl. bayerische Postverwaltung.

Die Eigenschaft, eine ausschließlich im Besitz und Betrieb des Staates befindliche, ausgesprochene Ergänzung des Landeseisenbahnnetzes zu sein, kommt innerhalb Deutschlands bis jetzt nur den bayerischen Motorpostlinien zu, deren Umfang die Linien der anderen deutschen Staaten weit übertrifft. Ihr mustergültiger Betrieb, dessen Ergebnisse alljährlich in ausführlichen, wertvollen Nachweisungen veröffentlicht werden, bewog bereits mehrere fremdstaatliche Verwaltungen zur Einführung des Motorwagenverkehrs. Während die Reichspostverwaltung hauptsächlich wegen ihres sonstigen umfangreichen Betriebes sich von Anfang an sehr zurückhaltend verhielt, übernahmen Sachsen und neuerdings auch Baden die Leitung von Motorbetrieben durch die Eisenbahn. Württemberg hat ein gemischtes System, geht aber mehr und mehr auf das bayerische System über; es besaß 1913 schon 22 der Post angegliederte Motorwagenlinien. Erwähnenswert ist, daß Bayern und Sachsen insofern eine Interessengemeinschaft haben, als das Fahrmaterial gemeinsam beschafft wird und Bayern die Geschäftsführung hat. Die k. k. österreichische Post hat den Motorbetrieb bereits in größerem Umfange aufgenommen, wie auch die Frage: ob Kraftwagenverkehr oder Lokalbahn? neuerdings in Österreich viel erörtert wird. Schweden will ebenfalls seine Kraftwagenlinien nach bayerischem Vorbild als Staatsunternehmen errichten.

Die Kriegsjahre mit ihren geminderten Verkehrsziffern und außerordentlich in die Höhe getriebenen Material- und Betriebsstoffpreisen werden selbstredend das wirtschaftliche Bild des Motorpostverkehrs trüben, dem ist jede Verkehrsunternehmung ausgesetzt. Voraussichtlich dürfte es künftig gelingen, den Preistreibereien erfolgreich zu begegnen, den Überlandverkehr namhaft zu heben und die Wirtschaftlichkeit der Motorpostlinien ohne Mehrbelastung der Beteiligten zu sichern!

Hugo Marggraff, Regierungsrat.

Die Kräftewirkungen am Eisenbahngleis und ihre Bekämpfung einst und jetzt.

Die Schienenwanderungsfrage wird seit langer Zeit in Eisenbahnkreisen lebhaft erörtert. In Nr. 75 des Jahrg. 1913 und in Nr. 59 des Jahrg. 1914 ist eingehender hierüber berichtet. Auch Finanz- und Baurat Scheibe, Dresden-Klotzsche, hat im Verein für die Förderung der Verwendung des Holzschwellen-Oberbaues zu Berlin, auf Grund langjähriger Erfahrungen über Kräftewirkungen am Eisenbahngleise Mitteilung gemacht. Er gibt hier u. a. auch Fingerzeige, auf welche Weise dem Schienenwandern erfolgreicher als bisher begegnet werden kann. Ein Auszug des Vortrags ist in Heft 36, Jahrg. 1915 der Zeitschrift des österreichischen Ingenieur- und Architekten-Vereins veröffentlicht. (Sonderabdrucke sind vom Verlag für Fachliteratur, G. m. b. H., Wien, zu beziehen).

Dem Schienenwandern versuchte man früher, laut sächsischer Oberbauvorschrift vom Jahre 1855, durch Nuten in den Schienenfüßen, die die Schienennägel umfaßten, entgegenzuwirken. Es

zeigte sich aber bald, daß dies nicht zum Ziele führte. Da durch die Nuten schließlich auch Schienenbrüche verursacht wurden, kam man nach und nach davon ab. Mit der Einführung der Winkellaschen und deren Verwendung zur Übertragung des Längsschubes des Gleises auf die Stoßschwellen durch Anstemmen der Laschen gegen die Nägel oder Unterlagsplatten hoffte man einen besseren Wanderschutz gefunden zu haben, zumal in Verbindung mit angeschraubten oder angeklemmten Stemmwinkeln, Stemmlaschen oder anderen besonderen Stützpunkten auf einzelnen Schienenschwellen. Auch diese Bauart erwies sich als zweifelhaft, denn die Schienenstöße werden dadurch fortgesetzt übermäßig beansprucht. Aus diesem Grunde wurde schon im Jahre 1900 vom Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen davon abgeraten, die Stoßverbindungen mit den Vorrichtungen zur Verhinderung des Schienenwanderns zu vereinigen. Dieser empfehlenswerte Ratschlag ist nach Ansicht Scheibes bis heute noch nicht befolgt.

Erfahrungsgemäß vermindert sich der ursprünglich große Reibungswiderstand zwischen Schiene und Holz recht bald infolge schlechter Schienenbefestigung. Durch bessere Schwellenstopfung, gute Schienenbefestigung und Einführung rauher Unterlagen aus Pappelholz, anstatt eiserner Unterlagen, hat man auf der französischen Ostbahn den ursprünglichen größeren Reibungszustand wiederherzustellen und auf lange Dauer zu erhalten vermocht. Auch die in Deutschland in dieser Richtung angestellten Versuche sollen befriedigende Ergebnisse geliefert haben.

Selbst in neuem, gut verlegtem Gleis liegt der Keim zur Einleitung einer gewissen Beweglichkeit in den Stößen und den Schienenbefestigungen, da den Walzwerken bei Abnahme der Schienen, Eisenschwellen und des Kleineisens ein gewisses Spiel zugestanden werden muß. Schließlich führen kleine und kleinste Ursachen zu Alterserscheinungen am Gleis und zu den gefürchteten Schienenwanderungen.

Scheibes Ausführungen zum Schutze gegen vorzeitiges Altern der Gleise und zur Schaffung eines wirksamen Wanderschutzes gipfeln in der Forderung, einem neuen Gleis gleich von Anfang an die Fähigkeit zu verleihen, auch beim Älterwerden der Wanderung widerstehen zu können.

Der Wanderschub hat üble Folgen, wenn er sich von einem Schienenpaare über die benachbarten auf eine größere Strecke fortpflanzen kann. Aber nur dann, wenn in den einzelnen Schienenlängen der Schutz nicht ausreicht, addiert sich der Schub von dem ersten Schienenpaare zu dem nächsten hinzu. Da guter, neuer Oberbau nicht wandert, so ist es voraussichtlich die vollkommene Reibung aller Auflagerstellen an den Schienenfüßen und in der Bettung, die dies verhindert; es wird mithin richtig sein, wenn ein vorbeugendes Wanderschutzmittel auch alle Schwellen (mit Ausnahme der Stoßschwellen) zur Vernichtung des in jedem Schienenpaare entstehenden Längsschubes heranzieht. Hierdurch wird der auf die Einzelstelle entfallende Teil des Schubes sehr klein.

Als vorbeugendes Wanderschutzmittel kann nur ein gewisser Eingriff des Schienenrandes in die Unterlage in Frage kommen. Die im Schienenfuß anzubringenden Nuten dürfen aber den Schienenquerschnitt nicht plötzlich vermindern, sondern müssen mit sanft gewellten Übergängen hergestellt werden; die Klemmplatten oder sonstigen Befestigungsmittel müssen mit gleichgeformten Nasen mit geringem Spielraum eingreifen. Durch Schlagproben ist erwiesen, daß diese wellenförmigen, ausgefrästen und ausgefeilten Ausklinkungen die Festigkeit der Schiene nicht beeinträchtigen. Scheibe hat diese und andere wertvolle Beobachtungen auf der sächsischen Versuchsstrecke Tharandt-Klingenberg machen können. Nach seiner Meinung mangelt es zur gründlichen Erforschung und Behebung der für die Bahnverwaltungen immerhin recht kostspieligen Folgen der Schienenwanderung an geeigneten Beobachtungsmitteln, mit andern Worten, an diesem Sonderzwecke dienenden Versuchsstrecken, deren Anlage er aus wirtschaftlichen Gründen empfiehlt.

Die United States Steel Corporation als Transportunternehmerin.

Ein Eisenhüttenwerk, das ein Eisenbahnnetz von 1570 km Länge mit 47 500 Wagen und 1203 Lokomotiven betreibt, dürfte wohl in der ganzen Welt einzig dastehen, und niemand wird im Zweifel sein, daß ein solches Unternehmen nur in den Vereinigten Staaten zu suchen ist, denn nur dort haben sich solche Riesenwerke entwickelt, daß sie als Nebenbetrieb ein Eisenbahnnetz verwalten können, das schon als selbständiges Unternehmen Beachtung verdienen würde. Und um einen Nebenbetrieb handelt es sich bei dem Eisenbahnnetz der Stahlwerksgesellschaft, dessen Länge etwa die Hälfte desjenigen der sächsischen Staatseisenbahnen ausmacht. Das Hauptgeschäft der Stahlwerksgesellschaft ist die Gewinnung und Verhüttung von Erzen und die Verarbeitung des aus ihnen gewonnenen Stahles und Eisens. Um sich aber wenigstens einen Teil des Gewinnes zu sichern, der mit der Beförderung der Erze von der Gewinnungs- und Verwendungsstelle zu verdienen ist, hat die Stahlwerksgesellschaft diesen Transport ihrem Hauptunternehmen angegliedert und betreibt selbst die Eisenbahn- und Schiffahrtsstrecken zwischen den Bergen von Minnesota, wo das Erz gewonnen wird, und ihren Werken in den Bezirken von Chicago und Pittsburgh wo es verarbeitet wird. Ganz unabhängig von den Eisenbahngesellschaften dieser Gegenden ist sie dadurch allerdings noch nicht geworden. In den Bergen von Minnesota muß sie immer noch große Mengen Erze, im Jahre 1912 14 000 000 t, der Großen Nordbahn zur Beförderung überlassen, und in den Häfen des Lake Superior werden außer von der Pittsburgh Steamship Company, die der Stahlwerkgesellschaft gehört, noch sehr erhebliche Mengen Erz von anderen Schiffahrtsunternehmungen für die Stahlwerksgesellschaft verladen. Auch die bekannte Pennsylvania-Eisenbahn die Baltimore und Ohio-Eisenbahn und eine Anzahl anderer Strecken befördern erhebliche Mengen Erz für die Stahlwerksgesellschaft. Ihr Eisenbahnbesitz, dessen Strecken auch dem öffentlichen Verkehr dienen, umfaßt folgende Eisenbahnen: die Duluth, Missabe and Northern Railway, die den Hafen Duluth am Lake Superior mit den Missabebergen in der Nähe von Hibbing und Virginia verbindet, die Duluth and Iron Range Railway, die von Ely nach Two Harbours am Lake Superior führt und durch Zweigstrecken an beiden Enden mit der erstgenannten Strecke in Verbindung steht, und die Bessemer and Lake Erie Railway, die von Conneaut Harbour am Eriesee nach North Bessemer führt und dadurch die Verbindung dieses Sees mit dem Bezirk von Pittsburgh herstellt; von der letztgenannten Eisenbahn zweigen eine Anzahl Stichbahnen zur Bedienung der in diesem Bezirk gelegenen Werke der Gesellschaft ab. Im Bezirk von Chicago endlich besitzt die Stahlwerksgesellschaft die Elgin, Joliet and Eastern Railway, die ihre Werke in diesem Bezirk bedient. Zur Beförderung der Erze über die Seen steht der Stahlwerksgesellschaft die Pittsburgh Steamship Company zur Verfügung, deren Schiffe zwischen den Häfen des Lake Superior einerseits und denen des Michigansees und des Eriesees andrerseits verkehren.

Um zu beleuchten, was für Mengen bei diesen Transporten zu befördern sind, sei nur erwähnt, daß in den Häfen des Lake Superior im Jahre 1912 48 221 546 t Erz verladen wurden. In der seitdem verflossenen Zeit wird diese Menge voraussichtlich noch übertroffen worden sein.

Die Bergwerke der Stahlwerksgesellschaft am Nordwestende der Seenkette werden von der Oliver Iron Mining Company betrieben. Am Anfang jedes Jahres wird ein Verteilungsplan aufgestellt, der festsetzt, wieviel Erz an jeder Stelle zu fördern ist. Das Erz wird zum größten Teil in Tagebauten im übrigen bergmännisch gewonnen. In den Tagebauten arbeiten riesige Löffelbagger, von denen einer in der Regel täglich bei zehnstündiger Arbeitszeit 75 Wagen von 50 t Ladefähigkeit zu beladen vermag; es sind aber auch schon Leistungen bis zu 180 Wagen in einer Arbeitsschicht vorgekommen. Die Gleise führen in Reihen von Spitzkehren oder in großen Schleifen in einen solchen Tagebau hinunter. Die Lokomotiven für ihren Betrieb wiegen bis zu 70 t und besitzen eine Zugkraft von 15 t. Die Züge auf den Zufahrtsrampen bestehen je nach der Neigung aus 5 bis 10 Wagen von 50 t Tragfähigkeit. Die Oberbauteile für die Gleise werden von der Eisenbahngesellschaft geliefert, die Unterhaltung und Herstellung der Gleise ist jedoch Sache der Bergwerks-Betriebsgesellschaft. Die größte Erzgewinnungsstelle ist diejenige von Hull-Rust, wo die Gleise zurzeit eine Länge von 60 km erreichen. Die Rampen sind gewöhnlich unter 1 : 50 geneigt, doch werden flachere Steigungen bevorzugt; es finden sich allerdings auch steilere Rampen. Die Krümmungshalbmesser sollen nicht unter 380 m betragen, doch kommen auch Ausnahmen vor, wo der Halbmesser bis 200 m heruntergeht. An einer Stelle findet sich sogar eine Krümmung von 140 m Halbmesser.

Wenn die Erze in den Eisenbahnzügen an die Küste des Lake Superior gelangen, werden sie dort in großen Bunkern untergebracht, aus denen dann die Schiffe beladen werden. Diese befördern das Erz über den genannten See, über den Huron-, den Erie- und Michigansee bis nach den Häfen in der Umgebung von Chicago und denen am Eriesee. Die Flotte der Pittsburgh Steamship Company umfaßt 79 Dampfer und 21 Schleppkähne, von denen die neuesten über 180 m lang sind. Sie können 11 000 t laden; ihre Tragfähigkeit wird durch den Tiefgang begrenzt der in den die Seen verbindenden Kanälen zulässig ist. Die Entfernung zwischen den Häfen am Westende des Lake Superior nach dem Ziel der Dampfer im Michigan- und Eriesee beträgt gegen 1350 km; die Fahrt dauert etwa 3½ Tage in jeder

Richtung. Das Beladen eines Dampfers nimmt etwa 15 Stunden in Anspruch, einschließlich des dabei aus anderen Gründen nötigen Aufenthalts, und das Entladen 27 Stunden. Die Schiffahrt ist an rd. 200 Tagen im Jahre offen.

In der Richtung nach Süden laden die Schiffe der Pittsburgh Steamship Company nur Erze der Stahlwerksgesellschaft; sie können aber nur etwa zwei Drittel des Bedarfs bewältigen, das verbleibende Drittel wird durch gemietete Schiffe anderer Gesellschaften befördert. Auf der Fahrt nach Norden laden die Gesellschaftsdampfer Kohlen, die ebenfalls für die Zwecke der Stahlwerksgesellschaft verwendet werden. Die Menge dieser Kohlen bleibt aber mit 1 200 000 t sehr erheblich hinter der Menge des von den eigenen Schiffen der Gesellschaft beförderten Erzes, die 14 600 000 t ausmacht, zurück. Trotzdem wird nicht einmal der Versuch gemacht, durch Gewinnung von Frachten anderer Eigentümer den Laderaum der Schiffe auf der Fahrt nach Norden auszunutzen; es kommt eben der Stahlwerksgesellschaft weniger darauf an, mit den in ihrem Besitz befindlichen Dampfern gute Geschäfte zu machen, als vielmehr die Gewähr zu haben, daß der Bedarf an Erz regelmäßig und zuverlässig gedeckt wird. Wenn allerdings im Frühjahr, was öfters vorkommt, bei Beginn der Schiffahrt noch nicht die genügende Anzahl von Schiffen vorhanden ist, um den Bedürfnissen des Verkehrs zu genügen, läßt die Stahlwerksgesellschaft es zu, daß auch Frachtgüter anderer Eigentümer auf deren Bitten auf den Schiffen der Gesellschaft befördert werden.

In dem Hafen von Conneaut am Erie-See, von dem aus Pittsburgh mit Rohstoffen versorgt wird, sind im letzten Jahr gegen 8 000 000 t Erz in 1009 Schiffsladungen eingegangen, die sich ungefähr zu gleichen Teilen auf die Schiffe der Gesellschaft und auf gemietete Schiffe verteilen. Ein Teil des Erzes wird in großen Bunkern als Vorrat für den Winter, wo die Schiffahrt ruht, gestapelt, der übrige Teil wird aus dem Schiff unmittelbar in den Eisenbahnzug übergeladen. Für diese Überladung sind ungeheure mechanische Vorrichtungen im Betriebe. Die Wagen, in denen das Erz landeinwärts befördert wird, sind im Durchschnitt mit 97 % ihrer Tragfähigkeit belastet, eine Ausnutzung des Laderaums, die anderwärts wohl nur in wenigen Fällen zu erreichen sein wird. Außerdem hat Conneaut noch lebhaften Verkehr mit Kohlen, Schienen, Ziegeln, Zement und anderen nach Norden bestimmten Gütern.

Das größte Interesse vom Standpunkte der Verkehrstechnik bietet unter den Transportunternehmungen der Stahlwerksgesellschaft die Bessemer and Lake Erie-Eisenbahn. Ihre Stammstrecke ist die Eisenbahn Conneaut Harbor-Butler, die die Carnegie Steel Company durch Ankauf von Aktien in ihre Gewalt brachte. Es war dies einer der Bestandteile, aus denen sich später die Stahlwerksgesellschaft gebildet hat. Daraufhin wurde diese Strecke um etwa 67 km bis Bessemer verlängert und dadurch unter Vermittlung der Union Railway, die noch besprochen werden wird, die Verbindung mit den Stahlwerken der Carnegie-Gesellschaft in Braddock, Homestead und Duquesne hergestellt. Im Eröffnungsjahr, 1897, wurden 1 151 356 t Güter über die Strecke befördert, wovon nahezu die Hälfte Erze waren. Heute wird diese Menge, solange die Schiffahrt auf den Seen im Gange ist, in einem Monat bereits übertroffen. Der Betrieb auf dieser ungewöhnlich verkehrsreichen Strecke wird dadurch sehr erschwert, daß sie bei einer Streckenlänge von 230 km nicht weniger als acht Wasserscheiden überschreitet. Infolgedessen werden ihre Züge meist von zwei Lokomotiven gezogen, deren Gewicht bis 177 t beträgt. Der Hauptverkehr der Bessemer und Lake Erie-Eisenbahn ist nach Süden gerichtet, dementsprechend ist auch ihr Längsprofil so gewählt, daß die maßgebenden Neigungen für diesen Verkehr flacher sind als in der Gegenrichtung. 1912 wurden vom See landeinwärts 8 578 930 t Erze befördert, während die nach dem See zu beförderten Kohlen nur 3 782 621 t ausmachten. Wenn aber die in der Entwicklung begriffenen Kohlenwerke der von der Eisenbahn durchquerten Gegend im vollen Betriebe sein werden, ist zu erwarten, daß der nach Norden gerichtete Kohlenverkehr den nach Süden gehenden Erztransporten mindestens die Wage hält, wenn er sie nicht gar übertreffen wird. Die Gleichmäßigkeit des Verkehrs auf der Bessemerbahn gibt sich auch in der eigenartigen Form des Fahrplans zu erkennen; solange die Schiffahrt im Gange ist, verkehrt von Albion nach North Bessemer alle Stunden ein Güterzug. Der Fahrplan wird im Gegensatz zu dem sonstigen Güterverkehr der Eisenbahnen in den Vereinigten Staaten dabei auf das pünktlichste eingehalten, weil alle die Ursachen, die bei anderen Eisenbahnen Verzögerungen herbeiführen, das Einsetzen von Wagen in den Zug, die Verschiebebewegungen, die Übergabe der Begleitpapiere und dergl. hier wegfallen, wo es sich fast nur um die Beförderung geschlossener Züge von einem Ende der Bahn zum anderen handelt.

In North Bessemer werden die Züge, die mit der Bessemer-Eisenbahn eingehen, der Union Railroad übergeben, die sie an die einzelnen Werke verteilt oder sie den Anschlußgleisen zuführt. Den Werken gehen täglich Berichte zu, welche Arten von Erzen unterwegs sind, und sie zeigen daraufhin der Leitung der Unionbahn täglich ihren Bedarf, sowohl für den täglichen Verbrauch, als auch zur Lagerung als Vorrat für den Winter an, wo die Schiffahrt ruht und wo die Werke infolgedessen die von ihnen vorher angesammelten Vorräte aufarbeiten müssen. In den Werken werden die Wagen meist durch Ausstürzen, seltener mit Hilfe von Erzgreifern entleert. Um was für Mengen es sich dabei handelt, ist aus den Zahlen für eins dieser Werke ersichtlich: im Edgar-Thomson-Werk gehen täglich im Durchschnitt 16 000 t Erze, 2400 t Kalkstein und 4800 t Koks ein. Im Mai 1914 waren z. B. auf den Gleisen dieses Werkes 38 000 Wagen in Empfang und Versand zu behandeln. In den Werken von Homestead verkehren monatlich sogar 50 000 Wagen. Um sie auf den Gleisanlagen dieses Werkes, die über 300 km lang sind, zu bewegen, sind 33 Lokomotiven erforderlich. Der Versand dieses Werkes an fertigen Erzeugnissen füllt täglich etwa 200 Wagen.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Der Entwurf des preußischen Eisenbahnanleihegesetzes,** den wir in vor. Nummer veröffentlichten, ist in der Sitzung des Abgeordnetenhauses am 22. d. M., auf Vorschlag des Abgeordneten v. Pappenheim, ohne Erörterung sofort an die Staatshaushaltskommission verwiesen worden.

— **Teuerungslohnzulagen für die Arbeiter der preußisch-hessischen Staatsbahnen.** Diesen Arbeitern soll nach einem Erlaß des preußischen Eisenbahnministers in der zweiten Hälfte dieses Monats eine weitere Teuerungslohnzulage nach den in einem früheren Erlasse gegebenen Weisungen gewährt werden.

Das Anhalten der Teuerung hat noch zu einer Prüfung weiterer Lohnmaßnahmen zugunsten der Arbeiterschaft geführt. Nach dem Ergebnis dieser Prüfung ist daran festzuhalten, daß allgemeine Erhöhungen der Löhne nicht am Platze sind, vielmehr dem bestehenden Bedürfnis nach wie vor am besten durch die Gewährung widerruflicher, nach dem Familienstande und den örtlichen Teuerungsverhältnissen abgestufter Teuerungszulagen Rechnung getragen wird. Dagegen erscheint es angezeigt, diese Zulagen regelmäßiger und öfter als bisher zu zahlen und so zu bemessen, daß sich für die verheirateten Arbeiter, insbesondere für solche mit größerer Kinderzahl eine Verbesserung des Lohneinkommens ergibt. Infolgedessen sind die Eisenbahndirektionen ermächtigt worden, vom Monat März ab bis auf weiteres an die Arbeiter monatliche Teuerungszulagen zum Lohneinkommen zu zahlen. Diese dürfen für ledige Arbeiter 3—4 ℳ, für verheiratete Arbeiter ohne Kinder unter 14 Jahren 5 bis 8 ℳ, mit ein bis drei Kindern unter 14 Jahren 8 bis 15 ℳ und mit mehr als drei Kindern unter 14 Jahren 12 bis 20 ℳ betragen.

Den Arbeitern soll alsbald bekannt gegeben werden, daß vom Monat März d. J. ab an die Stelle der bisher zeitweilig gewährten Zulagen bis auf weiteres monatliche Teuerungszulagen treten, mit denen für alle verheirateten Arbeiter eine Verbesserung der bisherigen Teuerungszuwendungen verbunden sein wird.

— **Anrechnung von Militäreinkommen auf die Zivilbezüge.** Nachdem durch die Bestimmungen über Neuregelung der Kriegsbesoldung der Beamten usw. vom 1. November v. J. (vgl. die Mitteilung in Nr. 100, S. 1188 vor. Jahrg. d. Ztg.) die Besoldungen der oberen Beamten in mobilen Stellen neu festgesetzt worden sind, ist vom preußischen Staatsministerium am 28. Dezember v. J. beschlossen worden, daß da, wo nunmehr auch bei diesen Beamten die Besoldung in Gehalt, Wohnungsgeldzuschuß und Feldzulage besteht, Gehalt und Wohnungsgeldzuschuß als reiner Betrag der Kriegsbesoldung zu erachten ist. Gehalt und Wohnungsgeldzuschuß sind daher, vorbehaltlich des unter I. 3 Abs. 2 des Staatsministerialbeschlusses vom 1. Juni 1888 festgesetzten Mindesteinkommens von 3600 M., voll anzurechnen, die Feldzulage dagegen nicht. Dieser Beschluß ist vom preußischen Eisenbahnminister der nachgeordneten Direktionen zur Beachtung mitgeteilt worden (Eis.-Verordn.-Bl. Nr. 4/1916).

— **Umbau der Linie Dorndorf-Kaltennordheim (Feldabahn).** Wie das „W. T. B." mitteilt, ist am 21. d. M. der bereits im preußischen Eisenbahn-Anleihegesetz (vergl. Nr. 16 d. Ztg. S. 183/184 letzter Absatz) angekündigte Staatsvertrag zwischen Preußen, Sachsen-Weimar und Sachsen-Meiningen wegen des vollspurigen Ausbaues der schmalspurigen, 28 km langen Neben-

bahnlinie Dorndorf-Kaltennordheim der Feldabahn abgeschlossen worden.

Die 1 m-spurige Linie wurde bekanntlich zugleich mit der 16,3 km langen Nebenbahn Salzungen-Dorndorf-Vacha, deren Umbau auf Vollspur bereits 1906 erfolgte, von der Lokomotivfabrik Kraus & Comp. in München für Rechnung der Staaten Sachsen-Weimar und Sachsen-Meiningen erbaut und auch von dieser Firma bis zum Übergang auf den preußischen Staat betrieben. Die Betriebseröffnung der einzelnen Teilstrecken erfolgte in den Jahren 1879 und 1880.

— **Militärische Verkehrsbestimmungen für Elsaß-Lothringen und Luxemburg.** Die in den vorbezeichneten, durch Sondernummer des Tarif- und Verkehrsanzeigers bekannt gegebenen Vorschriften (vgl. Nr. 11 S. 126/127 d. Ztg.) für Eisenbahnbedienstete vorgesehenen Verkehrserleichterungen beziehen sich, wie durch Amtsblattverfügung näher erläutert wird, nur auf dienstliche Fahrten. Bei diesen gilt, abgesehen von Fahrten nach aus und in dem oberelsässischen Operationsgebiet als ausreichender Ausweis die Freikarte oder der Freischein oder eine amtliche Bescheinigung über die Zugehörigkeit zur Eisenbahnverwaltung, die kein Bildnis zu tragen braucht. Für dienstliche Fahrten nach, aus und in dem oberelsässischen Operationsgebiet bedürfen Eisenbahnbedienstete außerdem entweder eines Reisepasses mit amtlich beglaubigter Unterschrift und Bildnis oder eines mit abgestempeltem Bildnis und eigenhändiger Unterschrift versehenen Ausweises der vorgesetzten Dienstbehörde über ihre Person.

Bei allen anderen Fahrten unterstehen die Bediensteten den gleichen Bestimmungen wie andere Reisende, soweit nicht für Reichs- oder Landesbeamte allgemein Erleichterungen zugestanden sind. Letzteres ist nur der Fall für das unterelsässische und lothringische Sperrgebiet des Befehlsbereichs der Armeeabteilung Falkenhausen und den Befehlsbereich der Festung Straßburg. In diesen beiden Fällen genügt bei nicht dienstlichen Fahrten der Bediensteten an Stelle des für die anderen Reisenden vorgeschriebenen Passes ein mit abgestempeltem Bildnis und eigenhändiger Unterschrift versehener Ausweis der vorgesetzten Dienstbehörde, in welchem bescheinigt wird, daß der Inhaber (Name, Wohnort) im Eisenbahndienst als . . . . . beschäftigt ist. Der Ausweis muß mit Unterschrift und Dienststempel der ausstellenden Eisenbahnbehörde versehen sein. Die außer dem Passe noch vorgeschriebene Zu- oder Ausreiseerlaubnis müssen die Bediensteten wie alle anderen Reisenden bei diesen Fahrten besitzen. Angehörige der Bediensteten die auf Freikarte oder Freischein fahren, müssen in jedem Fall die für die anderen Reisenden vorgeschriebenen Ausweise bei sich führen.

— **Das Walchenseewerk im bayerischen Landtag.** Im Reichsratsausschuß des bayerischen Landtags erklärte der K. Staatsminister des Innern Dr. Freiherr von Soden-Fraunhofen: Eine andere Frage ist die der Flößerei und im engen Zusammenhang damit die der Waldbahnen. Die Staatsregierung hat sich immer mehr der Meinung zugeneigt, daß die Flößerei auf der Isar nicht mehr erhalten werden, vielmehr der Holztransport künftig mittels Lokal- bzw. Waldbahn erfolgen solle. Es handelt sich zunächst um die Erbauung der Lokalbahn von Tölz von Lenggries; von Lenggries sollen Waldbahnen geführt werden, zunächst gemeinsam an der Isar, dann die eine bis nach Vorderriß, die andere, der Jachen entlang, bis zum Walchensee. Die Erbauung erfolge unter näher zu vereinbarenden Bestimmungen als Ersatz für die in Wegfall kommende Flößerei. Hinsichtlich der Walchenseekraftfrage sei noch zu bemerken, daß das wasserpolizeiliche Verfahren sehr gefördert worden ist, auch namentlich hinsichtlich der Frage der Entschädigungen, daß ferner durch die Mitarbeit des Herrn Reichsrat Dr. Oskar von Miller die Vorarbeiten der obersten Baubehörde so gefördert worden seien, daß voraussichtlich nach Friedensschluß diese Arbeiten selbst, und zwar nach verschiedenen Richtungen hin in Angriff genommen werden können. Während des Krieges diese zu machen, sei ausgeschlossen, weil es an technisch geschulten Arbeitern fehle. Der Ausbau des Walchenseewerkes durch den Staat einerseits und die Schaffung eines Elektrizitätsnetzes für das rechtsrheinische Bayern in der Form des Bayernwerkes anderseits, seien in gutem Fortgange begriffen, so daß zu erwarten sei, daß nach Friedensschluß in absehbarer Zeit ganz Bayern mit elektrischer Kraft versorgt werden kann, eine Angelegenheit von ganz besonders hervorragender Bedeutung, zumal für ein Land, dem es an Kohlen mangele.

— **Der Großschiffahrtsweg Rhein-Main-Donau.** In der vorstehend erwähnten Sitzung gab der K. Staatsminister des Innern folgende weitere Erklärung ab: „Es ist unbestreitbar, daß während des Krieges das Interesse an einem Großschiffahrtswege Aschaffenburg-Bamberg-Donau (Rhein-Main-Donau) gewaltig gewachsen ist. Es ist das große Verdienst S. M. des Königs, schon zu einer Zeit auf die Bedeutung dieser Wasserstraße hingewiesen zu haben, wo nur sehr wenige es waren, die deren Bedeutung erkannten. Infolge der Anregung von der höchsten Stelle wurde der Bayerische Kanalverein gegründet, der nun seit einer Reihe von Jahren sich eingehend mit der Frage beschäftigt. Derselbe ließ u. a. Vorarbeiten anfertigen, deren Erwerb, soweit es sich um die Kanalisierung des Mains handelt, seitens des Staates nunmehr eingeleitet ist. Diese Vorarbeiten sollen als Unterlage für die sofort aufzunehmenden Vorbereitungen der Kanalisierung bis Bamberg dienen. In den Motiven für das Postulat des Mainwehres bei Bischberg findet sich der Satz, daß „die Staatsregierung, wenn immer möglich, nach Vollendung der Kanalisierung des Mains bis Aschaffenberg unmittelbar anschließend an die neue Bauarbeit der Fortsetzung des Großschiffahrtsweges bis Bamberg zu gehen beabsichtige". Aus dem Umstand, daß das Wehr bei Bischberg, d. i. zunächst Bamberg, mit einem ziemlich hohen Betrag umgebaut werden soll, geht schon hervor, daß die Absicht der Staatsregierung dahin geht, den ganzen Main bis zum Beginn des Donau-Main-Kanals zu kanalisieren. Diese Anschauung der Staatsregierung ist eben auch von dem Herrn Vorredner, glaube ich, als die richtige anerkannt worden, und fand die Zustimmung der Kammer der Abgeordneten. Der Gedanke des Ausbaues einer Wasserstraße durch Mitteleuropa ist durch die jüngsten politischen Verhältnisse von der größten Bedeutung geworden, trägt doch deren Ausführung dazu bei, den Verkehr von England unabhängiger zu stellen und auf den Weg nach Osten abzulenken.

Für Bayern liegt die große Bedeutung darin, daß dieser neue Verkehrsweg mitten durch unser Land geht und seinen Scheitelpunkt in Bayern hat; es liegt auch unser größter Industrieort Nürnberg fast gerade an diesem. Daß die Sache gefördert werden muß, ja, daß die Staatsregierung eine Pflichtverletzung begehen würde, wenn sie nicht alles vorkehren würde, was notwendig ist, um zunächst die weittragende Frage sorgfältig und eingehend zu prüfen, darüber besteht wohl kein Zweifel, so wenig wie darüber, daß es sich hier um sehr große Summen handeln wird. Das 1000-Tonnenschiff muß dem Bau zugrunde gelegt werden, wenn dem größeren Verkehr, der in Aussicht genommen werden muß, entsprechend Rechnung getragen werden will. Das seither beim Bau künstlicher Wasserstraßen als Normalschiff angenommene 600-Tonnenschiff wird wohl nicht genügen. Wenn man es machen will, muß man es recht machen. Vor ein paar Jahren wurde vom Verkehrsministerium eine Denkschrift vorgelegt, hinsichtlich des Umbaues des bestehenden Kanals und des Übergangs vom 126-Tonnenschiff zum 200-Tonnenschiff. Das hätte 36 Milionen Mark gekostet und wurde als unzulänglich mit Recht erkannt und verworfen.

Auch heute wurde auf die Schwierigkeiten aufmerksam gemacht, die auf der Donau innerhalb und außerhalb Bayerns bestehen. Es ist zu erhoffen, daß gleich wie bei uns im Kachlet, zwischen Regensburg und Kelheim und an sonstigen Stellen, so auch in Österreich-Ungarn auch fernerhin die noch erforderliche Verbesserung der Donau-Wasserstraße tunlichst rasch vorgenommen wird. Auch wäre es sehr zu wünschen, daß Österreich-Ungarn dazu käme, eine Verbilligung der Gebühren am Eisernen Tor einräumen zu können.

Ist das Projekt der Großschiffahrts-Verbindung der Donau mit dem Main-Rhein durchgeführt, so wird ferner in Frage kommen, wie das in einer Reihe von Vorschlägen und Entwürfen bereits geschehen ist, ein Anschluß von Bamberg aus an die Elbe oder an die Weser, sodann weiter die Schiffbarmachung der Donau bis Ulm, die in der letzten Zeit lebhaft besprochen wurde, dann von da eine Verbindung mit dem Bodensee, letztere im Zusammenhang der Kanalisierung des Rheins bis zum Bodensee, also einer recht bedeutsamen anderen Verbindung zwischen Rhein und Donau. Es ist ein erfreulicher Umstand, daß Bayern bei diesen Projekten überall nicht bloß mit in Frage kommt, sondern das Land ist, in dem und durch das gebaut werden muß. Weil dem so ist, bin ich der Meinung, daß man schon bei den Vorarbeiten sich klar werden muß, daß Bayern zunächst mitberufen ist für die Ausführung. Die Frage ob mit oder ohne Reichsunterstützung, erscheint verfrüht. Einstweilen genügt, daß auch der Herr Reichskanzler sich dem Hauptgedanken gegenüber freundlich gestellt hat. Das Reich hat bisher Zuschüsse nur zum Kaiser-Wilhelm-Kanal gegeben, der ja eine Bedeutung hat, die in erster Linie eine militärische ist. Preußen hat die Kosten des Mittellandkanals ohne Zuschuß des Reiches getragen.

Was nun die im Vordergrund stehende Mainkanalisierung über Aschaffenburg hinaus betrifft, so haben wir alle Ursache, dieser neuerlich einsetzenden Bewegung uns nicht bloß freundlich gegenüberzustellen, sondern sie auch in erster Linie tunlichst zu fördern. Wir entsprechen damit zweifellos auch den Intentionen Sr. Maj. des Königs, welcher sein Interesse für diese, im hervorragenden Maße bayerische und deutsche und nunmehr hochpolitisch gewordene Frage stets zum Ausdruck gebracht hat."

— **Für Balkanreisende.** Die Klagen der Kontrollbehörden über die „zahlreichen und umfangreichen Gepäckstücke", die Balkanreisende mit in ihr Abteil nehmen, wollen nicht ver-

stummen. Unter Hinweis auf die dadurch entstehende Erschwerung der Durchsicht des Handgepäcks kündigt die Überwachungstelle in Oderberg jetzt an, daß sie „mit den schärfsten Mitteln" gegen solche Reisende vorgehen, d. h. sie von der Weiterfahrt ausschließen werde, falls sie nicht einen Teil ihres Handgepäcks zurücklassen wollen. Wie die „Berliner Börsen-Zeitung" berichtet, hat die preußische Staatseisenbahnverwaltung infolge dessen ihren Bediensteten nochmals eingeschärft, das Handgepäck der Reisenden auf den Abgangsstationen einer strengen Kontrolle zu unterwerfen. Sie wird ferner in die Buchfahrkarten ein besonderes „Merkblatt" einheften lassen, auf dem die Reisenden daran erinnert werden, daß nur die Mitnahme kleinerer Gepäckstücke für den persönlichen Bedarf zugelassen ist und daß auch dieser Bedarf auf das unbedingt nötige Maß beschränkt werden muß. Größere Gepäckstücke werden, wie bekannt, zur Beförderung zugelassen, müssen aber — behufs militärischer und zollamtlicher Untersuchung und Versiegelung — schon am Tage vor Zugabgang (6 bis 10 Uhr nachmittags) aufgegeben werden.

— **Güterverkehr mit Bulgarien und der Türkei.** Nach einer amtlichen Mitteilung werden für Bulgarien und die Türkei bestimmte über Rumänien zu leitende Güter bis auf weiteres zur Beförderung nur angenommen, wenn der Absender bei der Auflieferung von Stückgutsendungen oder bei der Wagenbestellung eine Benachrichtigung der deutschen Gesandtschaft in Bukarest vorlegt, in der bestätigt wird, daß das rumänische Finanzministerium freie Durchfuhr nach Rumänien gestattet, und in der darauf hingewiesen wird, daß die Benachrichtigung als Ausweis für die Auflieferung dienen soll.

Über Serbien und auf der Donau zu leitende Güter werden nur mit Genehmigung des Feldeisenbahnchefs befördert. Die Versender haben sich deshalb wegen der Beförderung dieser Güter in jedem Fall an die für die Versandstation zuständige Linien-Kommandantur zu wenden.

— **Kriegsauszeichnungen.** Mit dem Eisernen Kreuz II. Klasse wurden folgende Beamte der preußisch-hessischen Staatsbahnverwaltung ausgezeichnet: der Regierungs- und Baurat Schramke in Bromberg, der Regierungsrat Dr. jur. Vogt in Hannover, die Regierungsbaumeister Emmelius in Posen, Fenkner in Cassel, Fleck in Hagen (Westf.), Hoepner in Hannover, Janisch in Halle (Saale), Lieser in Fulda und Prang in Neustettin sowie der Regierungsassessor Freytag in Stettin.

— **Geh. Regierungsrat Carl v. Kühlewein,** langjähriger Direktor der Großen Berliner Straßenbahn, ist in der Nacht zum 21. d. M. nach kurzem schweren Leiden in Berlin im Alter von 69 Jahren gestorben. Der Dahingeschiedene widmete sich der juristischen Laufbahn, war am Berliner Kammergericht tätig, nahm als Offizier an den Kriegen von 1866 und 1870/71 teil und wurde bald nach bestandener Assessorprüfung zur Staatseisenbahnverwaltung übernommen. Er war bei der Eisenbahndirektion Bromberg, später auch bei dem Eisenbahn-Betriebsamt Berlin-Blankenheim tätig. Im Jahre 1882 wurde er Regierungsrat und trat ein Jahr später aus dem Staatsdienst, um eine Stelle als Direktor bei der Großen Berliner Pferdebahngesellschaft anzunehmen. Der Verwaltung der nachherigen Großen Berliner Straßenbahn gehörte er bis zum 1. April 1908 an und wurde dann in den Aufsichtsrat dieser Gesellschaft gewählt. Nach seinem Ausscheiden aus der Direktion erhielt er den Titel als Geheimer Regierungsrat. Aufsichtsrat und Vorstand der Großen Berliner Straßenbahn widmen ihm einen herzlichen Nachruf, den wir nachstehend mitteilen: „Mit ihm scheidet ein Mann aus dem Leben, dessen Name seit fast ihrer Begründung aufs engste mit unserer Gesellschaft verknüpft ist und der sich unvergängliche Verdienste um ihre Ausgestaltung und Entwicklung erworben hat. Ein Vierteljahrhundert hindurch dem Vorstand und seit 1909 dem Aufsichtsrat angehörend, hat der Heimgegangene die Arbeit und Sorge der besten Lebensjahre den Interessen des Unternehmens gewidmet. Sein kluger Sinn seine umfassenden Erfahrungen auf dem Gebiete des Verkehrswesens machten ihn bis zu dieser Stunde zu einem besonders wertvollen Berater der Verwaltung; die Liebenswürdigkeit und der Frohmut seines Wesens aber gewannen ihm alle Herzen. Sein Andenken wird in uns fortleben."

Österreich.

— **Eisbeistellung für Fleischtransporte.** Von der Staatsbahndirektion in Lemberg wurde bekannt gegeben, daß die Eisbeistellung für Fleischtransporte von Galizien und der Bukowina nach Wien-Großmarkthalle im laufenden Jahre von der Staatsbahnverwaltung nicht erfolgen wird. Die Absender werden bis auf weiteres verpflichtet sein, ihre Sendungen frischen Fleisches aus den bezeichneten Kronländern mit eigenem Eise zu versehen.

— **Der Geschäftsgang der österreichisch-ungarischen Lokomotivfabriken.** Die Anzahl der für das Jahr 1915 den Lokomotivfabriken in Auftrag gegebenen Lokomotiven betrug rund 150 Stück verschiedener Bauarten. Wie die „D. Straßen- u. Kleinb.-Ztg." mitteilt, sind die Fabriken gegenwärtig mit der Fertigstellung und Ablieferung dieser Maschinen beschäftigt. Was den Bedarf der Staatsbahnen für 1916 anbelangt, so wurde er bisher nur z. T. durch Aufträge für das erste Halbjahr gedeckt. Es handelt sich hierbei um 129 Lokomotiven. Demnächst dürften Verhandlungen wegen Bestellung der restlichen Maschinen für das Jahr 1916 stattfinden. Die Lokomotivfabriken sind zurzeit genügend beschäftigt, doch empfinden sie sehr den Mangel an geschulten Arbeitskräften; die meisten von ihnen haben ihre Betriebe auch für die Herstellung verschiedener Kriegsmaterialien eingerichtet. Die ungarischen Lokomotivfabriken haben, wie erklärt wird, gegenwärtig mehr Aufträge als die österreichischen, da ihnen von der Staatsbahnverwaltung umfangreichere Bestellungen zukamen und auch ihr Arbeiterstand ein höherer ist. Der hohe Beschäftigungsgrad der österreichisch-ungarischen Lokomotivfabriken erklärt sich auch daraus, daß verschiedene staatliche und private Anfragen nach Lieferung von Lokomotiven den deutschen Lokomotivfabriken zugekommen sind, die aber mit Aufträgen so überlastet sind, daß sie kaum den Bedarf im eigenen Lande zu decken vermögen.

— **Zugverbindung Wien-Warschau.** Die bestehende Zugverbindung Wien Nordbahnhof-Warschau über Trzebinia-Zabkowice wurde in jüngster Zeit durch Einführung durchlaufender Wagen I./II. Klasse von Wien nach Warschau und zurück verbessert. Die Verkehrszeiten sind folgende: Wien Nordbahnhof ab 7.20 früh, Trzebinia an 7.50 abends, Warschau an 6.12 früh; zurück: Warschau ab 11.00 nachts, Trzebinia an 7.30 früh, Wien Nordbahnhof an 6.46 abends.

— **Erste Eisenbahnwagen-Leihgesellschaft.** Der Verwaltungsrat dieser Gesellschaft hat in seiner Sitzung vom 15. Februar die Bilanz für das Jahr 1915 festgestellt und beschlossen, nach Vornahme entsprechender Abschreibungen und Rücklagen der am 4. März stattfindenden ordentlichen Generalversammlung die Verteilung einer Dividende von 7 %, gegen 5½ % im Vorjahre, vorzuschlagen.

— **Die Bozener Handelskammer über das künftige wirtschaftliche Verhältnis zu Deutschland.** In der anfangs Februar abgehaltenen Vollversammlung hat die Handels- und Gewerbekammer Bozen unter lebhaftem Beifall eine Entschließung angenommen, in der dem Wunsche Ausdruck gegeben wird, daß das innige Bündnis der Monarchie mit dem Deutschen Reiche nach siegreich beendetem Kriege noch fester gekittet werden müsse in politischen, militärischen und wirtschaftlichen Belangen. Grundsätzlich erachtet die Kammer die wirtschaftliche Vereinigung beider Reiche in der Form einer vollen Zollunion als das erstrebenswerte Ziel, das allein die Bürgschaft für die notwendige feste Verankerung der so innigen wechselseitigen Beziehungen im Boden des beiderseitigen Wirtschaftslebens bieten kann. Sollten sich jedoch der Verwirklichung dieses Zieles unüberwindbare Hemmnisse entgegenstellen, so gibt sich die Kammer dennoch der bestimmten Erwartung hin, daß der wirtschaftliche Anschluß der Monarchie an Deutschland sich wenigstens in einer der Zollunion möglichst nahekommenden und sie für absehbare Zeit vorbereitenden Weise vollziehe, weshalb es notwendig ist, daß 1. die Gemeinsamkeit der Handelspolitik gegenüber den anderen Staaten festgelegt und zu diesem Berufe die handels- und formellen politischen Grundlagen und Rahmen gleichartig geschaffen und ein gemeinsames Institut der beiden Reiche vorgesehen werde, das eine ständige Fühlungnahme der Ressortorgane der in Betracht kommenden Regierungen ermöglicht; 2. die beiden Reiche sich gegenseitig eine besondere, im Wege der Meistbegünstigungsklausel auf andere nicht übertragbare vorzugsweise Behandlung auf handelspolitischem Gebiete sichern; 3. die zum Schutze einzelner Wirtschaftszweige etwa für nötig befundenen Wirtschaftszölle einer periodischen Revision unterzogen und zu einem allmählichen Abbau gebracht werden; 4. das wirtschaftliche Bündnis mit Deutschland für einen die Dauer der bisherigen Handelsverträge beträchtlich übersteigenden Zeitraum geschlossen werden soll; 5. die Gesetzgebung der wirtschaftlich und politisch eng verbündeten Staaten auf Wirtschafts-, Finanz- und sozialpolitischem Gebiete vereinheitlicht und sonach der Weg zur Herbeiführung einer vollen Zollunion für absehbare Zeit geebnet werde.

— **Personalnachrichten.** Der Rechnungsdirektor, Titular-Regierungsrat Otmar Czerny wurde zum Vorstand des seit dem Hinscheiden des Hofrates Dr. von Strigl verwaisten Departements für Angelegenheiten der Eisenbahnstatistik bestellt.

Übrige europäische Länder.

— **Verkehr zwischen Schweden und Deutschland.** Auf die Anregung der schwedischen Eisenbahnverwaltung hin soll demnächst in Kopenhagen eine deutsch-schwedische Konferenz zur Regelung des starken Verkehrs zwischen Schweden und Deutschland abgehalten werden. Es wird vorgeschlagen werden, den größten Teil des Güterverkehrs über Malmö und Stettin zu leiten.

— **Anwachsen des Güterverkehrs in Schweden.** Hatte Schweden schon bisher, selbst im verflossenen Januar, dem Monat, in dem sonst der Güterverkehr abzuflauen pflegt, große Schwierigkeiten gehabt, den andrängenden Güterverkehr zu bewältigen, so sind die weiteren Aussichten für die bevorstehende Sommerverkehrszeit geradezu beängstigend. Die tägliche Wagenanforderung betrug Anfang Januar 8000 — nahe der höchsten, die im vergangenen Jahre je vorkam — und stieg Anfang Februar auf 11 000. Alles deutet auf weitere Steigerung. Was das bedeutet, erkennt man, wenn man weiß, daß der ganze Wagenbestand Schwedens nur etwa 21 000 ist. Die für die tägliche Wagenverteilung verfügbare Anzahl Wagen bewegt sich um ungefähr 4000. Es setzt das eine mittlere Umlaufzeit von 5 Tagen voraus und das ist schon recht günstig, denn die Wirkung des Krieges geht dahin, daß die Durchschnittsentfernungen der Beförderung gegen früher bedeutend erhöht sind. In den nächsten Monaten ist außer den üblichen großen Transporten für Zwecke des Ackerbaues u. a. eine große Einfuhr von Futter- und Lebensmitteln zu erwarten, noch erschwert durch Unregelmäßigkeiten in der Seefahrt. Diese Transporte müssen bewältigt werden, wenn es auch auf Kosten der Industrie gehen sollte, denn sie bedeuten für Schweden ein Lebensinteresse. Im Güterverkehr hat Schweden im Jahre 1915 etwa 40 bis 50 % mehr geleistet als im bisher stärksten Verkehrsjahr. Während der drei ersten Vierteljahre des vergangenen Jahres — soweit eben jetzt schon vollständige Übersichten vorliegen — hat z. B. der Wagenladungstransport von Garn, Spinn- und Webstoffen usw. um 293 % zugenommen, der von Holzpfählen und Stangen um 648, der von Steinkohlen und Koks um 52, Eisenerz (abgesehen vom Lapplanderz) um 51, Torf und Torfstreu um 41, Gußeisen um 90, Eisen und Stahl um 33,5 %. Wenn man das Lapplanderz außer Betracht läßt, hat das ganze Wagenladungsgut im Mittel um 33,4 % zugenommen. Stückgut zeigte ähnliche Steigerung.

Bis zu einem gewissen Grade werden durch Neubeschaffungen von Lokomotiven und Wagen die Verhältnisse erleichtert. Seit Kriegsbeginn hat die Staatsbahnverwaltung für nicht weniger als 17 Millionen Kronen neues Material bestellt und, sobald der Reichstag die Voranschläge des laufenden Jahres bewilligt hat, sollen neue Bestellungen in großem Umfange folgen. Aber es erscheint schwierig, dem Verkehr, wenn er so ausfällt, wie es jetzt aussieht, ohne empfindliche Störungen und Unregelmäßigkeiten gerecht zu werden. Dafür ist die Steigerung des Verkehrs zu groß und zu schnell eingetreten. S.

Selbstverständlich hängt alles dies mit der neutralen Stellung Schwedens mitten zwischen den kriegführenden Mächten zusammen. Auch der Verkehr Rußlands mit England und Amerika spielt hier eine Rolle. Die Schriftl.

— **Neuer Verkehrsweg von Norwegen nach Finnland.** Jüngst wurde, wie bereits in Nr. 12, S. 140, d. Ztg. erwähnt, zwischen dem nördlichsten Norwegen und Finnland ein Verkehr mittels Fuhrwerken eingerichtet, bei dem es sich um eine Warenbeförderung über gewaltige Strecken handelt und der dazu berechnet ist, der von der Außenwelt abgeschnittenen finnischen Industrie die nötigen Bedürfnisse zuzuführen. Dieser Verkehr ist jetzt in vollem Gange und bildet eine in ihrer Art großartige Einrichtung, indem sich der Weg hierbei von Kirkenes am Warangerfjord bis hinab nach Rovaniemi erstreckt, das etwa 100 km nördlich vom Bottnischen Meerbusen liegt und den nördlichsten Punkt des finnischen Eisenbahnnetzes bildet. Der ganze Verkehrsweg hat gegen 500 km Länge und führt zum überwiegenden Teil über sumpfige Einöden und gebirgiges Gelände. Auf der Strecke von Kirkenes bis Kyrö in Finnland, 185 km, sind gegenwärtig etwa 600 Pferde in Betrieb, die bis Kyrö 4 Tage und in umgekehrter Richtung bis Kirkenes 3 Tage gebrauchen. Es wird noch eine Vermehrung der Pferde geplant, wonach dann jeden Tag 150 Fuhrwerke abgesandt werden können. Da die Wege gut sind, kann jede Fuhre 700—900 kg schwer sein. Die Fuhrleute erhalten für das Kilogramm 35 Penni (etwa 30 Pf.). Auf der Strecke Kyrö-Rovaniemi soll die Zahl der zur Verwendung kommenden Pferde demnächst auf 3000 gebracht werden, und längs des Weges baut man Ställe und Herbergen für die Fuhrleute. Der Warenverkehr, der jetzt auf diese Art von der Nordküste Norwegens aus nach Finnland stattfindet, umfaßt Baumwolle, Verbrauchsartikel für Holzmassefabriken und Gerbereien sowie noch sonstige Waren. Alles ist für die Industrie bestimmt, und an der Grenze sind Zollwachen eingesetzt worden. Lebensmittel dürften die Finnländer aber auf diesem Wege schwerlich erhalten, da weder Norwegen noch andere Länder Europas solche erübrigen können. Sonst hätten die Finnländer gute Verwendung hierfür, da sie an Getreide solchen Mangel leiden, daß in manchen Teilen Finnlands geradezu Not herrscht. Rußland, von dessen Zufuhren die Finnländer in dieser Beziehung abhängen, hat wohl Getreide, aber nicht die nötigen Eisenbahnwagen für die Beförderung, und kann daher weder Getreide noch andere Lebensmittel nach Finnland schaffen. Infolge der herrschenden Not in Finnland war die Auswanderung seit dem vorigen Jahr eine ungewöhnlich starke, und da auch eine Menge junger Männer ins Ausland gingen, was nicht nach dem Geschmack der russischen Regierung war, ist nunmehr die ganze Grenze Finnlands gegen Schweden mit einer Kette Truppen abgesperrt worden. M. (Die Waren gelangen nach dem eisfreien Hafen Kirkenes natürlich auf Frachtdampfern; die Vermutung, daß auch Munition befördert wird, liegt nahe, wird aber durch obige Mitteilung nicht bestätigt. D. Schriftl.)

— **Zur italienischen Kohlennot** schreibt die „Köln. Ztg.“: Die neueste englische Ausfuhrstatistik beleuchtet deutlich den in Italien herrschenden Kohlenmangel. Es wurden nämlich aus dem Vereinigten Königreiche die folgenden Kohlenmengen nach Italien ausgeführt:

	1914	1915
im Jahre	8 625 254 t	5 788 460 t
im Dezember	759 477 t	382 496 t

Diese Ziffern zeigen, daß im Jahre 1915 die Einfuhr von Kohle in Italien außerordentlich stark zurückgegangen sein muß, denn England kommt ja so gut wie ausschließlich für die Kohlenversorgung Italiens in Frage. Zu bedenken ist aber, daß der Bedarf an Kohle im Jahre 1915 sicherlich in Italien nicht geringer, sondern eher stärker gewesen ist als im Vorjahre. Die Ziffer der englischen Kohlenausfuhr nach Italien für Dezember 1915 bleibt beträchtlich hinter der entsprechenden Ziffer des ganzen Jahres 1915 zurück; würde doch, wenn die Dezemberziffer auch für das neue Jahr sich nicht steigern sollte, dieses nur eine Einfuhr von etwa 4 600 000 t gegenüber ungefähr 5 800 000 t und 8 600 000 t aufweisen. Was dies angesichts des durch den Krieg noch gesteigerten Kohlenbedarfs einerseits und im Hinblick auf die sonst noch vorhandenen und jetzt erschöpften Lagerbestände anderseits für Italien bedeutet, ist ohne weiteres klar. Die Ziffern aber verdienen auch deshalb Beachtung, weil man von englischer Seite im Augenblick bemüht ist, durch alle möglichen kleinen Mittel den Eindruck zu erwecken, als sei man in England gewillt und in der Lage, der italienischen Kohlennot zu steuern. So berichtet z. B. der „Corriere della Sera“ vom 12. Februar aus London, daß die britische Admiralität 10 Schiffe zur Verfügung gestellt habe, um während des Monats Februar 45 000 t Kohle nach Italien zu bringen. Eine weitere Hilfe sei angesichts der Lage der englischen Kohlenförderung nicht möglich. Was eine derartige Menge aber bedeuten würde, beweisen die obigen Zahlen, nach denen eine wirksame Abhilfe höchstens durch eine monatliche Einfuhr der zehnfachen Menge herbeigeführt werden könnte. Der wesentliche Punkt in dieser Frage bleibt nach wie vor die Knappheit an Schiffsraum. Wie wenig die von der englischen Admiralität den Italienern zur Verfügung gestellten zehn Schiffe für die Frage bedeuten, geht wohl am besten aus der Tatsache hervor, daß allein im Hafen von Genua etwa 5- bis 6000 Schiffe im Jahre anzukommen und eben so viele auszulaufen pflegen. Es dürfte daher schon in allernächster Zeit ersichtlich werden, daß es sich auch bei dieser Hilfeleistung um einen von den vielen Bluffs handelt, für welche Großbritannien sich nicht nur bei seinen Feinden, sondern allmählich auch bei seinen Freunden einer traurigen Berühmtheit erfreut.

— **Parlamentsvorlagen der englischen Eisenbahnen.** Die Neubautätigkeit der englischen Eisenbahnen ruht zurzeit fast vollständig, namentlich liegen fast keine Pläne für künftige Neubauten vor. Nur für die unerläßlichsten Arbeiten wird die Genehmigung des Parlaments nachgesucht. Unter den Anträgen, die die Genehmigung durch Gesetzgebung erwarten, ist ein Plan der Südost- und Chatham-Gesellschaft zur Verstärkung der Charing Cross-Brücke, die bei ihrem Alter jedenfalls den neuzeitlichen Lasten nicht mehr gewachsen ist. Sie rührt aus dem Jahre 1865 her und besteht mit den anschließenden Hochgleisen aus 742 überwölbten und 94 mit eisernen Balkenträgern überbrückten Öffnungen von insgesamt 9,2 km Länge. Die Nordbritische Eisenbahn beabsichtigt, eine Anzahl Schienenkreuzungen zu beseitigen und Straßen zu verlegen, und bittet um Genehmigung zur Übernahme einer Straßenbahn. Die Große Nordbahn bittet um Verlängerung der Genehmigung für Bauten, die seit 1911 in Nottinghamshire und Yorkshire geplant sind, aber noch nicht durchgeführt werden konnten. Anträge auf Genehmigung zum Bau von Straßenbahnen liegen dem Parlament überhaupt nicht vor. Nur die Metropolitan Tramways Company beantragt die Verlängerung der Genehmigung zur Ausführung von Plänen, die bereits in den Jahren 1911, 1913 und 1915 genehmigt worden sind.

— **Keine Beschlagnahme der griechischen Eisenbahnen.** Wir hatten in vor. Nr. die Mitteilung wiedergegeben, daß nach amtlicher Nachricht die sämtlichen griechischen Eisenbahnen in Thessalien und Morea durch die Truppen des Vierverbandes sollten militärisch besetzt werden. Nun hat ein griechischer Diplomat dem Wiener Sonderberichterstatter der Telegraphen-Union gegenüber u. a. folgendes erklärt: . . „Noch vor einigen Tagen hieß es, daß die Entente das gesamte Eisenbahnnetz Griechenlands mit Beschlag belegt hätte, eine Erfindung, die durch den Umstand, daß sie sogar, wenn auch mit Quellenangabe, von dem amtlichen deutschen Bureau weitergegeben wurde, allgemein besonders nachhaltiges Aufsehen und die größte Unruhe erregte. Auch diese Meldung ist völlig unwahr."

— **Ein Zugzusammenstoß auf der Zarskoje-Sselobahn vor Gericht.** Am 2. Januar 1915 vollzog sich an einer schienengleichen Bahnüberkreuzung der Zarskoje-Sselobahn ein Zusammenstoß eines Personen- und Güterzuges mit zahlreichen schweren Personalbeschädigungen. Angeklagt wurde infolge des Unfalles außer dem unmittelbar beteiligten Personal auch der Leiter der Moskau-Windau-Rybinsker Bahn in Petersburg, Ingenieur Swiatizkji. Die Verhandlung, die im Januar d. J. stattfand, warf interessante Streiflichter auf russische Eisenbahnzustände. Schuld war offenbar zunächst der Lokomotivführer des Güterzuges, der das Haltsignal überfuhr. Es wirkten aber auch Vernachlässigungen der Signalvorschriften durch den Zugführer und der unvollständig erfolgte und so übergebene Eintrag eines Ferngesprächs in das Dienstbuch eine Rolle. Was aber besonders ungünstig berührt, das sind die allgemeinen Auskünfte, die bei der Verhandlung das Tageslicht erblickten. Die Bediensteten der Zarskoje-Sselobahn standen nach einwandfreien Zeugenaussagen gewohnheitsmäßig auf sehr gespanntem Fuße mit der Handhabung der Signaleinrichtungen. Vernehmungen wegen Entfernung von Plomben am Block und eigenmächtiger Signalbedienung, besonders in Fällen, wo infolge falscher Anordnungen die Züge unsignalmäßig liefen, gingen wiederholt an die Eisenbahnverwaltung, aber diese war nicht aus ihrer Ruhe zu bringen. Einige Minuten nach dem Unfall kam ein im verunglückten Zug befindlicher Stationsbeamter zum Blockposten, um nach Petersburg über den Unfall zu telephonieren. Zu seinem Erstaunen sah er, daß alle Plomben am Blocksignal fehlten und daß der Blockwärter gerade damit beschäftigt war, neue Plomben anzubringen. Fälle, daß an besagter Gleisüberkreuzung Unfälle bei unrichtiger Signalbedienung nur durch die Aufmerksamkeit der Lokomotivführer vermieden wurden, waren schon beobachtet worden, aber es geschah nichts. Zeugen sagten aus, daß an der Zarskoje-Sselobahn der Stand der Signale überhaupt nicht beachtet werde. Ein Signal war einmal 3—4 Monate beschädigt und außer Betrieb. Auch wurden vielfach Züge ohne Begleiter abgefertigt. Für solche Begleiter von Güterzügen, die im Monat 30 Rubel erhalten sollten, waren nach Zeugenaussagen überhaupt keine Mittel ausgesetzt. Auch die Vorschriften der Bahn waren unvollständig und versagten bei Betriebsunregelmäßigkeiten völlig. Die Sachverständigen gaben zu, daß die technischen Einrichtungen der Zarskoje-Sselobahn nicht auf der Höhe sind, bezeichneten aber eigentümlicherweise die Vervollständigungen der Einrichtungen durch Sicherheitsstutzen oder Knallkapselvorrichtung aus dem Grunde nicht als verwendbar, weil durch jede derartige Vervollkommnung die Aufmerksamkeit der Lokomotivführer eingeschläfert werde. Übrigens habe ein Abänderungsplan der Überkreuzung bestanden. Daß er noch nicht durchgeführt sei, daraus könne man dem angeklagten Ingenieur keinen Vorwurf machen. In der Regel vergingen bei der Eisenbahnverwaltung bis zur Genehmigung eines solchen Planes 7 bis 10 (!) Jahre. Eine vollkommene Sicherstellung könne nur eine Über- oder Unterführung des einen der beiden Gleise bringen. Eine solche koste aber Hunderttausende von Rubeln. Solche Einrichtungen besitze nicht einmal die besteingerichtete russische Bahn, die Nikolaibahn. In Rußland könne man sich solche Ausgaben nicht erlauben. Man müsse sich vielmehr auf die Aufmerksamkeit der Lokomotivführer verlassen und einen gewissen Grad von Gefahr in Kauf nehmen. Bestraft wurde der Lokomotivführer mit 8 Monaten Gefängnis, Ingenieur Swiatizkji mit 2 Monaten, dann der Zugführer und der Blockwärter mit geringeren Strafen.

Bei den gegebenen Verhältnissen handelt es sich um eine Bahn die auch mit gewöhnlichen Zügen von Mitgliedern des kaiserlichen Hauses nicht selten benutzt wird. Daß die russische Presse auch mit Rücksicht auf die Bedeutung der Bahnen für den Krieg aus der Aufdeckung solcher Zustände Kapital schlägt, liegt auf der Hand. Ingenieur Swiatizkji ist der gleiche, der neuerdings im Zusammenhang mit dem schweren Eisenbahnunglück bei Station Schubino (siehe Nr. 14 dieser Ztg.) genannt wird. Er hat um Entlassung aus bisheriger Verwendung nachgesucht und ist bereits anderweitig beschäftigt. Dr. S.

— **Vollspuriger Ausbau der Bahn nach Archangelsk.** In der letzten Nummer des schelјeznodoroschnoje djelo vom Vorjahr findet sich ein etwas schwülstiger Bericht über eine Reise des Verkehrsministers Trepow zur Besichtigung der Umarbeiten an dieser Bahn von Schmal- auf Breitspur. Die Reise fand am 11. Dezember russischer Rechnung statt. Daß die Arbeiter in den Hauptwerkstätten in Wologda anläßlich der Anwesenheit des Ministers zur Feier einer ihnen auf Kriegszeit gewährten Lohnerhöhung einen Gebetsgottesdienst abhielten, daß hierbei von Ergebung triefende Ansprachen gehalten wurden und ein ebensolches Telegramm an den Zaren abgeschickt wurde, das mitsamt der fettgedruckten Antwort des Zaren in aller Umständlichkeit sich im Bericht abgedruckt findet, interessiert weit weniger, als daß an diesem Tage die Doppelspur zwischen Station Mga und Swanka der Nordbahn eingeweiht wurde, wie auch, daß dem Bericht zufolge die Bahn Wologda-Archangelsk bis Njandoma, 317 Werst von Archangelsk, breitspurig umgebaut ist. Der Minister besichtigte in Njandoma die im Gang befindlichen Umladungen (von Breitspur auf Schmalspur und umgekehrt) und traf Anordnungen zur Beschleunigung des Baues und der Eröffnung der vollständigen Breitspurbahn. Dr. S.

Fremde Erdteile.

— **Zum Eisenbahnbau in der asiatischen Türkei.** Vor einigen Monaten sind, wie hier gemeldet, die Arbeiten an der Bagdadbahn zu einem gewissen Abschluß gebracht worden, und im Hinblick auf die Schwierigkeiten, die jetzt die Heranschaffung der Baumaterialien macht, sollen sie erst nach dem Kriege wieder aufgenommen werden. Im ganzen betrachtet, ist der Bau der Bagdadbahn jedoch weit vorgeschritten, denn abgesehen von einigen Tunnelstrecken in der Nähe der Grenze zwischen Kleinasien und Syrien fehlt nur noch das gegen 600 km lange Mittelstück in Mesopotamien Ras-el-Ain-Mossul-Samarra, während das ungefähr 142 km lange Endstück Samarra-Bagdad ebenfalls fertig ist. Somit hat das große Ziel, eine Bahnverbindung durch die ganze asiatische Türkei zu schaffen und damit den Grund zu einer neuen Weltverkehrslinie zu legen, auch selbst während des Krieges ein gut Stück der Verwirklichung näher gebracht werden können, aber schon gegenwärtig sind gewaltige Teile des Reiches und damit deren Hilfsquellen erschlossen. Diese Gebiete weisen in bezug auf Naturerzeugnisse eine große Mannigfaltigkeit auf. Das obere Mesopotamien hat ebenso wie ein großer Teil von Kleinasien günstige Bewässerungs- und Niederschlagsverhältnisse. In diesen Gebieten gibt es Mais, Weizen, Tabak, Hanf, Wein, Feigen, Melonen. Der Maulbeerbaum gedeiht üppig, und dichte Wälder von Walnuß, Eiche und Esche liefern wertvolles Holz. Kleinasien birgt in seinen Gebirgsgebieten große Mengen Mineralien, und im oberen Mesopotamien soll es wertvolle Kupferfunde geben. Das südliche Mesopotamien hingegen bildet jetzt im Gegensatz zu früheren Jahrhunderten, wo dieser Landesteil gute Bewässerungsanlagen besaß, ein ödes Gebiet, und hier harren der modernen Ingenieurkunst große Aufgaben, um durch künstliche Bewässerung fruchtbares Land hervorzubringen. Durch Aufdämmung der Flüsse können weite Gebiete am Euphrat und Tigris fruchtbar gemacht werden, hinreichend, den Bedarf Deutschlands, ja, Mitteleuropas, an Baumwolle, Kaffee, Reis, Tabak und Hanf zu decken. Hier gibt es auch zahlreiche Wasserfälle, die nicht nur zur Gewinnung elektrischer Kraft für landwirtschaftliche Zwecke, sondern auch für den Bahnbetrieb nutzbar gemacht werden können. Die ganze Bagdadbahn ließe sich aus diesen Wasserfällen mit elektrischer Kraft versehen, obgleich sie mit ihren Nebenlinien eine Schienenlänge von über 2000 km erhält. Es ist ziemlich überflüssig, wenn sich die Engländer dem Wahn hingeben, daß die Bagdadbahn auf die Zufuhr englischer Kohlen angewiesen sei. Aus den Ermittelungen deutscher Ingenieure hat sich ergeben, daß die Kohlenfelder, die sich in Kleinasien befinden, auf eine weit größere Leistungsfähigkeit wie die jetzige gebracht werden können, und im Notfall stehen unerschöpfliche Wälder zur Verfügung, die auf viele Jahre hinaus das Feuerungsmaterial zum Eisenbahnbetrieb liefern können. Dazu kommt die reiche Wasserkraft.

Hoffentlich wird die Bagdadbahn in nicht zu ferner Zeit bis zu einem Hafen am Persischen Golf fortgesetzt werden, der für Seeschiffe zugänglich ist, alsdann würde sich die Möglichkeit für einen großen Durchgangsverkehr über den Persischen Golf nach Indien eröffnen. Natürlich kämen für einen solchen Verkehr, was deutsche Ausfuhrartikel betrifft, nur wertvollere Waren, sowie für die Einfuhr ebensolche indische Erzeugnisse, wie Gewürze, Tee, Seide usw. in Betracht. In gewissem Grade könnte sich also der deutsche Handel vom Suezkanal und dessen hohen Abgaben unabhängig machen. M.

— **Tieferlegung einer Bahnstrecke in Minneapolis.** Die Zweigstrecke Minneapolis-Aberdeen der Chicago-, Milwaukee- und St. Paul-Eisenbahn führt in einer Länge von 5 km durch das bebaute Ortsgebiet von Minneapolis und lag hier in Geländehöhe, wobei 37 Straßen in Schienenhöhe gekreuzt und eine Straße unter der Eisenbahn hinweggeführt war. Gelegentlich des zwei-

gleisigen Ausbaues der Eisenbahnlinie sollten auf Verlangen der Stadt Minneapolis die Planübergänge beseitigt werden, und die Eisenbahnverwaltung entschloß sich, die Bahn zu diesem Zwecke um 5,5 bis 6 m zu senken und die kreuzenden Straßen um 0,6 bis 1,2 m zu heben, so daß diese nunmehr überführt werden konnten. An der Stelle, wo früher eine Straßenunterführung bestanden hatte, wurde ein Planübergang neu geschaffen. Der von der Eisenbahn seinerzeit erworbene Geländestreifen besaß eine solche Breite, daß auf beiden Seiten des Einschnitts Böschungen angelegt werden konnten. Nur auf einem Teil der Strecke mußte auf der einen Seite eine Stützmauer errichtet werden, weil hier ein drittes Gleis zur Bedienung von 20 Fabrikanschlüssen angelegt werden mußte. Sämtliche Straßenüberführungen wurden aus Eisenbeton hergestellt. Sie dienen auch zur Überführung von Gas-, Wasser- und Entwässerungsanlagen. Nur in einer der kreuzenden Straßen war eine Straßenbahn vorhanden.

Für die Bauausführung wurde die ganze Strecke in Abschnitte eingeteilt, die je 7 bis 8 Straßenkreuzungen umfaßten. Auf dieser Strecke wurden sämtliche kreuzenden Straßen während der Dauer der Bauausführung aufgehoben und neben dem Betriebsgleise ein vollspuriges Arbeitsgleis verlegt. Der Erdaushub geschah durch einen Löffelbagger, und der Boden wurde unmittelbar in Eisenbahnwagen verladen. Hierzu dienten zwei Züge mit je 20 Selbstentladern. Mit dem Fortschreiten der Einschnittstiefe wurde dieses Ladegleis gesenkt, bis die volle Tiefe erreicht war. Hierbei mußten in dem Erdfördergleis zeitweilig Rampen mit einer Neigung bis zu 30 % angelegt werden.

Die kreuzende Straßenbahn wurde so lange im Betriebe belassen, als dies mit der Bauausführung vereinbar war. Der Schlitz, der zur erstmaligen Durchführung des Trockenbaggers notwendig war, wurde durch eine Notbrücke ausgefüllt. Als der Einschnitt erweitert werden sollte, wurden die Straßenbahngleise unterbrochen und über die Bahn und die Baustelle eine hölzerne Fußgängerbrücke geschlagen, deren lichte Höhe die Durchführung des Trockenbaggers erlaubte. Über diese Fußwegbrücke hinweg mußten die Straßenbahnreisenden umsteigen.

Durch die Tieferlegung der Gleise entstanden für die 20 Anschlußinhaber große Schwierigkeiten. Einige von ihnen haben ihr ganzes Gelände um die Höhe der Gleissenkung abgetragen und auf dem neu geschaffenen tiefer liegenden Werkhof neue Gebäude errichtet. Andere haben die Anschlußgleise auch auf dem Werkhof in einen Einschnitt gelegt und die Ladegebäude zweigeschossig ausgebaut. Im ganzen mußten 700 000 cbm Erde bewegt und 22 000 cbm Beton hergestellt werden, in welchen 800 t Eiseneinlagen eingebaut wurden.

Allgemeines.

— **Die Industrie in den besetzten Gebieten Frankreichs.** Hierüber schreibt die „Köln. Ztg.“: Das von den Deutschen besetzte Gebiet Nordfrankreichs bedeutet das Herz der französischen Industrie. Hier liegen die Quellen französischer Kraft und die der riesigen Modezentrale Paris, die aus diesen Quellen immer neues Leben schöpfte. Das wichtigste Absatzgebiet sämtlicher Mode-Industrien leidet Not, denn die Fabriken, die das Material liefern, die Stoffe, Seiden, Spitzen, Besätze und Schleier, die Bänder und Stickereien, sie stehen entweder ganz still oder sind in deutscher Hand. Was von solcher Luxusware noch am Lager ist, ist nur zu unsinnig hohen Preisen zu haben, und täglich wird die Knappheit größer. Verfolgen wir einmal den Weg, auf dem sich die deutschen Waffen den französischen Webstuhl, die französische Spindel erobert haben. Roubaix-Tourcoing, das Industriezentrum der feinen seidigen Kleiderstoffe, mit denen sich Paris die Welt eroberte, ist heute deutscher Besitz. Als ein Seitenzweig der genannten Industrie ist hier schon seit geraumer Zeit die Herrenkeiderfertigung aufgeblüht. Mit dem heiß umstrittenen Lille sind neun Zehntel aller Flachsspindeln Frankreichs und ein Sechstel der auf der ganzen Erde vorhandenen in deutsche Hände gefallen. Das berühmte Liller Leinengarn hatte hier seine Stätte, und hier wie in den Nachbarorten blühte die Fabrikation fertiger Herrenkleidung, militärischer wie anderer. Man beziffert den jährlich hieraus gezogenen Gewinn auf 100 Millionen Franken. Unweit davon, in Armentières, ist das feine französische Leinen zu Hause. Armentières ist aber nur der Mittelpunkt verschiedener kleinerer Plätze, deren Spezialität feines Kleider- und Haushaltleinen ist und deren etwa 50 Fabriken jährlich Milliarden umsetzen. 15 Millionen davon betrug allein die jährliche Ausfuhr nach Amerika aus diesem Städtchen von 30 000 Einwohnern. Die Begriffe Cambrai und Cambric sind heute schon gleich geworden. Diese Stadt liefert die feinen Batisttaschentücher, die nur in England den anglisierten Namen „Cambric“, bei uns aber den Namen ihres Erfinders im 15. Jahrhundert Baptiste Batist tragen. Es ist der Name eines Heiligen, und im Namen dieses Heiligen ist diese französische Industrie reich geworden. In St. Quentin fanden wir bedeutende Baumwollvorräte; ist es doch einer der bedeutendsten Baumwollproduktionsplätze des Landes. Die Fabrikation in Calais ist schließlich auch dem Kriege zum Opfer gefallen; denn hier mußten die mächtigen Fabrikanlagen größtenteils den militärischen Anlagen und Bedürfnissen weichen, und die großen Spitzenfabriken der Stadt sind in die Verteidigungslinie gerückt. Die Ausfuhr nach den Vereinigten Staaten allein betrug jährlich 4 Millionen Dollar. Ebenfalls nahe der Kriegszone, wenn auch noch günstiger, ist Amiens gelegen, Frankreichs Velour- und Velvet-Lieferant.

Rechtspflege.

— **Zu § 1 HaftpflG; § 254 BGB.** Wenn beim Zusammenstoß eines Kraftwagens mit einer Eisenbahn die Ansprüche des Kraftwagenlenkers gegen die Eisenbahn wegen eigenen Verschuldens ganz oder zum größten Teil ausgeschlossen sind, so können gleichwohl die Ansprüche der Kraftwageninsassen in vollem Umfange begründet sein; es hängt dies von den Umständen des einzelnen Falls ab. Reichsgericht, 6. Mai 15. Recht 19 Nr. 2371.

Mit Recht ist den Hinterbliebenen des mitverunglückten N. der größere Teil des Schadens abgesprochen worden; denn er hat den Wagen selbst gelenkt und den nahenden Zug bemerkt; äußerst leichtsinniger Weise wollte er seinen Wagen noch vor dem Zuge über die Kreuzung bringen. Ganz anders verhält es sich aber mit dem Fahrgast des N., dem Ernährer der Klägerinnen. Auch ein solcher Fahrgast kann sich freilich unter Umständen einer Fahrlässigkeit schuldig machen (vgl. „Recht“ 1910 Nr. 4057; 1914 Nr. 1413); es kommt stets auf die besonderen Umstände des einzelnen Falles an. N. war ein geschickter und erfahrener Kraftwagenlenker; seiner Sachkenntnis durfte R. zunächst vertrauen. Wenn er aber wirklich aus dem geschlossenen Kraftwagen heraus erkannt hätte, daß N. übermäßig schnell fuhr, so hätte er schlechterdings nichts anderes tun können, als den N. um Mäßigung der Geschwindigkeit mahnen. Mitten auf der Landstraße den Wagen zu verlassen oder gar herauszuspringen, konnte ihm nicht zugemutet werden. Durch den Unfall sind alle drei Insassen des Kraftwagens getötet worden. Ein Beweis, daß R. nicht das seinige getan hätte, ist deshalb nicht möglich. Eine Sachlage, die ein Verschulden des R. von vornherein (prima facie) als gegeben erscheinen ließe, ist nicht festgestellt. Htze.

— **Haftung der Eisenbahn für mittelbare Verursachung eines Unfalls bei Scheuen von Pferden infolge des Eisenbahnbetriebes.** (Urteil des Reichsgerichts vom 1. Juli 1915. Archiv für Eisenbahnwesen 1916 S. 219). Daß die Haftung des Eisenbahnunternehmers aus § 1 des Reichshaftpflichtgesetzes auch bei einer mittelbaren Verursachung des Unfalles durch das Scheuen eines Pferdes infolge der Bewegung des Eisenbahnzuges, seines Geräusches oder des durch die Maschine ausgestoßenen Dampfes Platz greift, ist von den Gerichten beider Vorinstanzen im Einklange mit der Rechtsprechung des Reichsgerichts angenommen worden und auch in der Revisionsinstanz zwischen den Parteien nicht streitig. Die Revision wirft jedoch die Frage auf, ob nicht der ursächliche Zusammenhang zwischen dem Lärm des Zuges und dem dadurch bewirkten Scheuen des Pferdes einerseits und dem Unfalle des Klägers anderseits deshalb für unterbrochen zu erachten sei, weil der Unfall durch eine jähe Wendung des Pferdes herbeigeführt worden sei, die nicht in dem Scheuen des Tieres, sondern in dem Eingreifen des Kutschers ihren Grund hatte. Das würde in der Tat der Fall sein, wenn der Kutscher das Pferd vollständig wieder in seine Gewalt bekommen hätte und nun nach seinem Willen lenkte. So ist aber der festgestellte Sachverhalt nicht. Das Scheuen des Pferdes dauerte fort; nur gelang es dem Kutscher, das scheuende Pferd zur Seite zu werfen, um die bei einem weiteren Vorwärtsstürmen in gerader Richtung dem Fuhrwerke drohende Gefahr abzuwenden; diese Seitenbewegung wurde erst durch das Scheuen veranlaßt und hebt den Ursachenzusammenhang zwischen diesem und dem Unfalle nicht auf.

Ein mitwirkendes eigenes Verschulden des Klägers, das nach § 1 des Reichshaftpflicht-Ges. in Verbindung mit § 254 BGB. gegenüber der von dem Beklagten zu vertretenden Betriebsgefahr der Eisenbahn abzuwägen ist und den Verletzten ganz oder zum Teile seines Schadensersatzanspruches berauben kann, ist vom Berufungsgericht angenommen worden und hat zur Aberkennung der Hälfte des Anspruches geführt. Die Abwägung ist wesentlich Frage tatsächlicher Würdigung; ein Rechtsirrtum ist in der Abwägung und Verteilung durch das Berufungsgericht nicht zu erkennen. Die von der Revision dagegen erhobenen Einzelangriffe erschienen nicht begründet.

Für die Feststellung, an welcher Stelle der Kläger das scheuende Pferd zuerst hätte wahrnehmen können, hat das Berufungsgericht die Schnelligkeit des dahinrasenden Pferdes verwertet und diese als 4—5 mal so groß als diejenige der Bewegung eines gemächlichen Fußgängers wie des Klägers angenommen. Die Revision erachtet das für unrichtig und der allgemeinen Erfahrung widersprechend. Das Berufungsgericht hat sich indessen für seine Annahme auf einen allgemeinen Erfah-

rungssatz, dessen Richtigkeit vielleicht der Nachprüfung der Revision zugänglich sein würde (Jur. Wochenschr. 1914 S. 36 Nr. 6 S. 940 Nr. 28; Warneyer Rechtspr. 1914 Nr. 18 S. 270) nicht berufen, sondern eine Feststellung für den gegebenen Einzelfall auf Grund der für erwiesen erachteten Vorgänge und Umstände des Falles getroffen, die mit der Revision nicht anfechtbar ist.

Ob das Berufungsgericht mit Recht in dem Lärm des Eisenbahnzuges einen die Betriebsgefahr erhöhenden Umstand erblickt hat, oder ob der Lärm gerade diejenige Erscheinung des Eisenbahnbetriebes darstellt, die überhaupt erst den Unfall möglich gemacht und verursacht hat, ist für die Entscheidung unerheblich. Denn jedenfalls ist es gerade der besondere, nach der Feststellung des Berufungsgerichts außergewöhnliche Lärm den der fragliche besondere Eisenbahnzug verursachte, den das Berufungsgericht dem Verschulden des Klägers gegenübergestellt und abgewogen hat. Die Annahme des Berufungsgerichts von einem die Betriebsgefahr erhöhenden Umstande ist übrigens insofern durchaus haltbar, als der Lärm, den ein über eine eiserne Überführungsbrücke fahrender, schwerer Schnellzug erzeugt, größer ist und deshalb auch als Gefahrursache für Unfälle durch das Scheuen von Pferden mehr in Betracht kommt, als der Lärm eines auf einem Erddamm sich bewegenden Zuges.

Htze.

Amtliche Bekanntmachungen.

Güterverkehr.

Westdeutsch-südwestdeutscher Verkehr.

Mit sofortiger Gültigkeit werden die Stationen Büsum und Marne als Versandstationen in den Ausnahmetarif S 18 d für frische Seefische usw. einbezogen. Der Ausnahmetarif wird ferner bis auf weiteres, längstens für die Dauer des Krieges, dahin ergänzt, daß den frischen Seefischen bei Aufgabe in Stückgutsendungen frische (grüne) Heringe in Mengen bis 20 % des Reingewichts eines Packstückes beigegeben werden können. Näheres bei den beteiligten Güterabfertigungen und im Tarifanzeiger der preuß.-hess. Staatsbahnen.

Frankfurt (Main), 21. Februar 1916.
Königliche Eisenbahndirektion. (274)

Güterverkehr der badisch-schweiz. Übergangsstationen mit der Schweiz.

Die Solothurn-Bern-Bahn wird mit Gültigkeit vom Tag ihrer Betriebseröffnung an für ihren internen sowie für ihren direkten Verkehr in die gemeinsamen schweiz. Ausnahmetarife Nr. 1 bis 16, 21, 41 bis 44 einbezogen, ferner als Versandbahn in die Ausnahmetarife Nr. 31 und 32 und als Empfangsbahn in den Ausnahmetarif Nr. 17 aufgenommen.

Karlsruhe, den 23. Februar 1916. (275)
Gr. Generaldirektion der Staatseisenbahnen.

Ausnahmetarif für tierische und pflanzliche Fette und Öle aller Art. — Tfv. 2 I c.

Mit Gültigkeit vom 24. Februar 1916 wird der obengenannte Ausnahmetarif auf den Verkehr nach deutsch-österreichischen Grenzstationen ausgedehnt, wenn die Frachtbriefe in der Spalte „Inhalt" den Vermerk enthalten „zur Verwendung — Ölbereitung — in Österreich oder Ungarn".

Gleichzeitig wird der Tarif zum Preise von 5 ₰ neu herausgegeben. Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbureau, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 21. Februar 1916. (269)
Königliche Eisenbahndirektion.

Ausnahmetarif für gebrauchte Waren (Haushaltungsgegenstände usw.) aus Kupfer und Messing zum Einschmelzen usw. — Tfv. 2 IV d.

Mit Gültigkeit vom 24. Februar 1916 bis auf Widerruf, längstens für die Dauer des Krieges wird auf den Strecken fast aller deutscher Eisenbahnen der in der Überschrift genannte Ausnahmetarif eingeführt. Er gewährt für 10 t die Fracht des Spezialtarifs I oder für 5 t die Fracht des Spezialtarifs A 2. Der Tarif kostet 5 ₰.

Nähere Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbureau, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 20. Februar 1916. (270)
Königliche Eisenbahndirektion.

Ausnahmetarif für Gerste und Mais, auch geschroten, zu Futterzwecken. — Tfv. Nr. 2 v. —

Mit Gültigkeit vom 1. März 1916 wird der Ausnahmetarif auf „Buchweizen, auch geschroten, zu Futtermitteln" ausgedehnt.

Berlin, den 24. Februar 1916. (278)
Königliche Eisenbahndirektion.

Staats- und Privatbahngütertarif. Ausnahmetarif 6 o für Steinkohlen usw.

Die Anwendungsbedingungen des Ausnahmetarifs 6 o werden für die Kriegsdauer mit Gültigkeit vom 24. Februar 1916 geändert, und zwar kommen von diesem Tage ab die Frachtsätze des Ausnahmetarifs schon dann zur Anwendung, wenn mindestens 45 t Steinkohlen von einem Anschlußwerk einer Versandstation nach einer der im Ausnahmetarif genannten Empfangsstationen aufgegeben werden. Gleichzeitig wird Altendorf (Ruhr) als Versandstation in den Tarif einbezogen.

Essen, den 21. Februar 1916. (272)
Königliche Eisenbahndirektion.

Güterverkehr der badisch-schweizerischen Übergangsstationen mit der Schweiz.

Mit Gültigkeit vom 1. März 1916 finden die gemeinsamen schweizerischen Ausnahmetarife Nr. 18 für Holz und Torf und Nr 19 für Steine vom 1. Januar 1916 auch im Verkehr mit der Sihlthalbahn und der Bern-Neuenburg-Bahn Anwendung.

Karlsruhe, 21. Februar 1916. (273)
Gr. Generaldirektion der Staatseisenbahnen.

Ausnahmetarif für Hafer. — Tfv. 2 I y.

Mit Gültigkeit vom 1. Mai 1916 scheiden die Nebenbahnen

Greifswald-Grimmen und
Stralsund-Tribsees

aus dem Ausnahmetarif aus. Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbureau, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 23. Februar 1916. (277)
Königliche Eisenbahndirektion.

Ausnahmetarif 2 III v für frische Futterkräuter usw.

Mit Gültigkeit vom 28. Februar 1916 erscheint der Nachtrag 1 (Preis 5 ₰), durch den der Ausnahmetarif auf weitere Entfernungen als 300 km ausgedehnt wird. Abzüge sind durch die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbureau, hier, Bahnhof Alexanderplatz zu beziehen.

Berlin, den 22. Februar 1916. (276)
Königliche Eisenbahndirektion.

Staats- und Privatbahn-Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 24. Februar 1916 wird im Ausnahmetarif 9 für Eisen und Stahl in der Stationsverbindung Dinslaken-Frankfurt (Oder) ein Frachtsatz von 208 ℳ eingeführt.

Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbureau, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 20. Februar 1916. (271)
Königliche Eisenbahndirektion.

Ausnahmetarif für die Beförderung von Eisenerz und Manganerz sowie Koks usw. zum Hochofenbetrieb aus bezw. nach dem Lahn-, Dill- und Siegbezirk vom 1. September 1915.

Vom 1. März 1916 ab wird die Station Lang Göns des Direktionsbezirks Frankfurt (Main) in die Abt. a des Tarifs als Versandstation einbezogen.

Essen, den 23. Februar 1916. (279)
Königliche Eisenbahndirektion.

Deutscher Seehafenverkehr mit Süddeutschland.

Mit Gültigkeit vom 1. März 1916 erhält die Reichsbahnstation Mühlen bei Metz (früher Moulins) O. K. die Bezeichnung Mühlen-Sigach O.K.

Hannover, 20. Februar 1916. (280)
Königliche Eisenbahndirektion.

Deutsch- und niederländisch-russischer Grenzverkehr, Gütertarif, Teil II B, Besonderes Heft 1.

Von sofort ab werden die Stationen Alt Kemnitz (Riesengeb.), Calbe (Saale) Ost Calbe (Saale) West, Remse und Sacrau in den Ausnahmetarif 30 a für Holz usw. nach und von Thorn Hbf. transit und Thorn Landesgrenze einbezogen.

Auskunft erteilen die beteiligten Güterabfertigungen und die unterzeichnete Verwaltung.

Bromberg, 23. Februar 1916. (281)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Eisenbahndirektions-Präsident a. D. v. Mühlenfels in Berlin.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins

Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nummer 18. 1. März 1916. LVI. Jahrgang.

Inhalt:

Der deutsche Frachtbrief — ein Änderungsvorschlag.

Die Weichselbahnen im Jahre 1914.

Nachrichten.

Deutschland: Neufassung des § 17 der allgemeinen Vertragsbedingungen für die Ausführung von Staatsbauten. — Statistik der Güterbewegung. — Der Spreetunnel der AEG-Schnellbahn in Berlin. — Cöln und der Balkanzug. — Verzeichnis der deutschen Aus- und Durchfuhrverbote. — Frau Staatsminister v. Budde †. — Personalnachrichten.

Österreich: Mitteleuropäische Fahrplankonferenz. — Zugverbindungen mit Polen. — Elbeschiffahrtsgesellschaft. — Niederösterreichische Handels- und Gewerbekammer. — Die Kohlenverteilung in Wien. — Der Geschäftsgang der Mineralölindustrie. — Der Eisenabsatz im Jahre 1915.

Ungarn: Verladeverbot erbeuteter Eisenbahnwagen. — Handels- und Wirtschaftskurs für den Balkan. — Tarifbegünstigungen für das Jahr 1916. — Auszeichnungen für Verdienste um den Kriegsverkehr. — Berichtigung.

Übrige europäische Länder: Die Elektrisierung der Eisenbahn Kiruna- Luleå. — Die Telegraphenleitungen an elektrischen Bahnen in Schweden. — Zusammenknüpfung des schwedisch-finnischen Bahnnetzes. — Eisenbahnunfälle in Frankreich infolge von Schneestürmen. — Geldmachereien und Bestechungen auf russischen Bahnen.

Fremde Erdteile: Uganda-Bahn. — Eine Bewegung der Eisenbahner in den Vereinigten Staaten von Amerika. — Die wirtschaftliche Bedeutung des St Clair-Tunnels.

Allgemeines.

Bücherschau.

Amtliche Mitteilungen.

Amtliche Bekanntmachungen.

Der deutsche Frachtbrief — ein Änderungsvorschlag.

Ist es angebracht, während des Krieges von der Änderung der verbreitetsten deutschen Verkehrsurkunde zu sprechen? Wer den Weg von der Anregung bis zur Einführung kennt, weiß, daß er lang und nicht ohne Hindernisse ist, denn der Einführung gehen sorgfältige Erwägungen und Beratungen vorher, die indessen durch die Besprechung in der Fachpresse geklärt und erleichtert werden. Dazu erscheint jede Zeit geeignet, auch die Kriegszeit, zumal die Anregung mit dem Kriege mittelbar in Verbindung steht.

Der Kriegsbetrieb der Eisenbahnen mußte die Regelmäßigkeit und Pünktlichkeit der Güterbeförderung beeinträchtigen. Dieser Erscheinung trug die Aufhebung der Lieferfristen Rechnung, und mit ihr fanden sich die Verkehrstreibenden wie mit etwas Selbstverständlichem ab. Wenn von der Verlangsamung dank der hervorragenden Anpassungsfähigkeit der deutschen Eisenbahnen kaum noch etwas zu verspüren ist, so muß auf mögliche Wechselfälle immer noch Rücksicht genommen werden. Das hat die Eisenbahnen dazu veranlaßt, während des Krieges die Auszahlung der auf den Gütersendungen ruhenden Wertnachnahmen, abgesehen von kleinen Beträgen, von der Feststellung abhängig zu machen, daß sie von den Empfängern bezahlt sind. Die Feststellung findet im Frieden nur statt bei Nachnahmen im Betrage von 150 ℳ oder mehr, bei Nachnahmen auf bahnlagernde und auf solche Güter, für die nach dem Tarif Vorausbezahlung der Fracht verlangt werden kann. Alle anderen Nachnahmen werden entweder als Barvorschüsse behandelt oder, je nach der Entfernung, nach 14 Tagen oder 3 Wochen gezahlt, wenn kein Einspruch der Bestimmungsstation vorliegt. Die Kriegsmaßnahme der Eisenbahnen ist berechtigt und bringt in ihrer Wirkung den Versendern fast immer Nutzen, denn sie kürzt die Zahlungsfristen in den meisten Fällen ab, statt sie zu verlängern, beschleunigt somit den Umlauf des Geschäftskapitals und stärkt die wirtschaftliche Kraft. Andererseits erfordert sie aber einen erheblichen Aufwand an Arbeit und Drucksachen, denn die Nachnahmesendungen haben sich gegen den Friedensverkehr überall so stark vermehrt, daß bei großen Abfertigungen besondere Beamte eingestellt werden mußten, die die zur Feststellung der Einzahlung dienenden Nachnahmebegleitscheine ausfertigen und nach ihrer Rückkunft weiter behandeln. Die Nachnahmebegleitscheine werden den Frachtbriefen als Anlagen beigegeben, zum Schutze gegen Verlust mit ihnen verbunden, auf den Empfangsstationen bei der Einlösung wieder entnommen, mit Einzahlungsvermerk versehen, kassenbriefmäßig verpackt und zurückgesandt. Bei der starken Häufung der Nachnahmebegleitscheine vermehren sich in demselben Maße die angedeuteten Nebenarbeiten, ja, sie steigern sich noch dadurch, daß manche Nachnahmebegleitscheine verloren gehen, nach denen im Schriftwege geforscht werden muß.

Ob der Aufwand sich lohnt, d. h. ob die Kosten nicht größer sind als der durch vorzeitige Zahlung einer noch nicht fälligen Nachnahme zu besorgende Schaden? Sicher läßt sich die Frage nicht beantworten, doch muß das Kassengeschäft grundsätzlich so geordnet sein, daß Schäden ausgeschlossen sind. Aber die Beobachtung drängt sich auf: Vom Standpunkt der Eisenbahnverwaltungen kann es nicht erwünscht sein, die Nachnahmebegleitscheine im jetzigen Umfange dauernd beizubehalten, auch wenn man die durch sie möglich gemachte Beschleunigung der Nachnahmezahlung an sich fördern möchte.

Die große Zahl der Nachnahmeversender ist in zwei Gruppen zu scheiden, die eine, der es auf die sichere, und die andere, der es daneben noch mehr auf die schnelle Bezahlung ihrer Forderung ankommt. Jene Versender sind mit der Auszahlung nach 14 Tagen oder 3 Wochen, die der Tarif als Regel zuläßt, durchaus zufrieden und stimmen aus Gründen der Einfachheit sogar nicht selten dem monatlichen Ausgleich zu. Diesen bedeuten die Nachnahmen das überwiegende, oft einzige laufende Betriebskapital, und je schneller es ihnen wieder zufließt, desto weniger sind sie auf teures fremdes Geld angewiesen. Ihr Wunsch, die Auszahlung der Nachnahme zu beschleunigen, ist

daher verständlich; es ist anzunehmen, daß der Kreis dieser Versender nach dem Kriege eher zu- als abnimmt, wie überhaupt der Nachnahmeverkehr allgemein auch nach dem Kriege noch eine geraume Zeit auf seiner jetzigen Höhe bleiben und erst ganz allmählich wieder auf den alten Friedensstand sinken wird. Der zweiten Gruppe waren also auch vor dem Kriege die tarifmäßigen Fristen zu lang. Sie drängte auf Abkürzung und erreichte die Möglichkeit dazu durch die im Jahre 1906 erweiterte Zusatzbestimmung zu § 72 der Eisenbahn-Verkehrsordnung, die das Ergebnis sehr eingehender Beratungen der ständigen Tarifkommission der deutschen Eisenbahnen war. Dabei wurde anerkannt, daß der Wunsch nicht nur vereinzelt, sondern aus den Kreisen der kleineren und weniger kapitalkräftigen Versender allgemein geäußert wurde. Dieser Feststellung gegenüber muß es auffallen, daß von der Tarifmaßnahme bis heute ein so verschwindend geringer Gebrauch gemacht ist, daß von ihrer Einbürgerung nicht gesprochen werden kann. Es verlohnt sich, den mutmaßlichen Ursachen nachzugehen. Der Versender muß im Frachtbriefe unter „Zulässige oder vorgeschriebene Erklärungen" den Antrag stellen: „Ich beantrage Benachrichtigung von der Einzahlung der Nachnahme durch die Bestimmungsstation". Für eine feste Gebühr von 10 Pfennig wird ihm von der Bestimmungsstation auf einer frankierten Postkarte die Einzahlungsbenachrichtigung in der Fassung des Tarifs unmittelbar zugesandt, und er kann den Betrag bei der Versandstation erheben. Der Eisenbahn verbleibt für ihre besondere Arbeit der Unterschied zwischen der Postgebühr für die Benachrichtigungskarte und der erhobenen festen Gebühr, in der Regel also 5 Pfennig. Die feste Gebühr wird mit den Verkehrseinnahmen verrechnet. Für die Auslage der Postgebühr erhält die Bestimmungsstation Deckung durch eine im Vergleich zur Höhe ziemlich umständliche Gutschriftsbuchung. Daß die geforderte Gebühr ein Hindernis für die allgemeinere Anwendung sei, ist kaum anzunehmen, wenngleich sie für einzelne Versender doch nicht ganz ohne Bedeutung sein wird. Vermutlich sagt der Mehrzahl die ganze Art der Ausführung nicht zu; man hätte vielleicht erwartet, daß die Eisenbahnen eine allgemeine Abkürzung der Fristen zugestehen oder einen anderen einfachen Weg finden würden. Auch bei den Abfertigungsbeamten scheint das Verfahren nicht beliebt zu sein, da der Antrag auf der Bestimmungsstation leicht übersehen wird und die Benachrichtigung des Versenders infolgedessen unterbleibt, woraus sich Rückfragen und Beschwerden ergeben. Die Fehler, die im Verwaltungswege noch nicht gänzlich abgestellt werden konnten, finden ihre Erklärung in der großen Eile, mit der die Frachtbriefe auf der Bestimmungsstation fast immer zu behandeln sind. Sie führten dazu, daß einzelne Versender von dem Antrage im Frachtbriefe absahen und durch unmittelbare Anfrage bei der Bestimmungsstation Nachricht von der Einzahlung der Nachmahme zu erlangen suchten. Der Weg konnte nicht zum Ziele führen, weil er der Tarifbestimmung widersprach. Mit Recht wird die Auszahlung der Nachnahme auf solche Mitteilung verweigert, denn nur die Verwendung des amtlichen Vordrucks verbürgt die Rechtmäßigkeit der Einzahlungsbestätigung.

Es ist danach erklärlich, daß selbst große Abfertigungen, die im Monat Tausende von Nachnahmesendungen ausliefern, nur ganz vereinzelt tarifmäßig richtig gestellte Anträge zu erledigen haben und deshalb das Bedürfnis, das heute wie vor 10 Jahren unverändert

(Größe 19 × 30 cm).

Freivermerk . . . . . .

. . . . . .

Duplikat (Aufnahmeschein) beantragt? . .

Interesse an der Lieferung (in Buchstaben)

Nachnahme. Gesamtbetrag in Buchstaben

ℳ ₰

Einzelnachweis | ℳ | ₰

Nachnahmeeinzahlungsnachweis über . . . . . ℳ ₰
(Auszufüllen bei Beträgen von 10 M. u. mehr, bei bahnlagernden u. solchen Sendungen, für die Vorausbezahlung d. Fracht verlangt werden kann.)

Absender . . . . . .

Wohnort . . . . . .

Empfänger . . . . . .

Wohnort . . . . . .

Bestimmungsstation . . . . . .

(Stempel der Versandstation) | Buchungszeichen

Verrechnungsnachweis

ℳ ₰ erhalten.

. . . . . den . . . . . 19 . .

Unterschrift . . . . . .

Berechnung: abgerundetes Gewicht kg	Tarifklasse	Frachtsatz für 100 kg ℳ	Vom Absender bezahlt ℳ	₰	Rechnung	Vom Empfänger zu erheben ℳ	₰
					Gebühr für das Interesse an der Lieferung		
					Nachnahme { Barvorschuß nach Eingang		
					Nachnahmegebühr		
					Fracht bis		

Stempel der Versandstation	Wägestempel	Duplikat-(Aufnahme-)stempel	Stempel der Bestimmungsstation

(Rückseite des Nachweises, Größe 9 × 14 cm.)

Der umstehend bezeichnete Nachnahmebetrag ist heute eingezahlt worden.

Stempel der Bestimmungsstation

Unterschrift des Kassenbeamten

. . . . . .

Eisenbahnkassenkarte

An

die abfertigung

in . . . . . .

Verwaltungsbezirk . . . . . .

E. D. S. mit Zug.

fortbesteht, kaum anerkennen werden. Seine Befriedigung muß daher auf einem anderen Wege versucht werden, und dazu kann der Frachtbrief dienen, wenn er entsprechend umgestaltet wird.

Die auf der rechten Seite des Frachtbriefmusters enthaltenen Angaben lassen sich ohne Nachteil für die Vollständigkeit und Übersichtlichkeit zusammenrücken. Der im verkleinerten und verzerrten Maßstabe abgedruckte Entwurf, der die Trennung der Nachnahme in solche nach Eingang und in Barvorschüsse nur in der Rechnung beibehält, weil für die Zeit der Auszahlung nicht die Frachtbriefvorschrift des Versenders, sondern der Tarif maßgebend ist, beansprucht nur drei Viertel des Raumes und nutzt das gewonnene Viertel in der Größe einer Postkarte zu einem Nachnahmeeinzahlungsnachweise aus, der durch Löcherung seiner Umgrenzungslinie vom Frachtbrief leicht abgetrennt werden kann. Die Vorderseite des Nachweises, mit Ausschluß des umrahmten Teiles für Stempel und Buchungszeichen der Abgangsstation, füllt der Versender aus, während die Bestimmungsstation auf der Rückseite die Einzahlung der Nachnahme bestätigt. Die mit dem Nachweise verbundene Arbeit beansprucht den Versender und die Eisenbahn annähernd gleichmäßig in kaum fühlbarer Weise. Versender, die sich die Frachtbriefe nach ihren besonderen Erfordernissen selbst drucken lassen, können sich ihren Anteil an der Arbeit durch Eindruck ihres Namens und Wohnortes noch erleichtern. Es kann keinen Bedenken unterliegen, den Versender über den bisherigen Umfang hinaus zur Ausfüllung des Frachtbriefes in Anspruch zu nehmen, denn der neue Nachweis steht mit dem Frachtvertrage im Zusammenhang und fördert auch die Interessen des Versenders. Auch die Postverwaltung hat vor einigen Jahren den Postanweisungen einen dritten, die Empfangsbestätigung des Annahmeamtes enthaltenden Teil angehängt, den sie von den Einzahlern ausfüllen läßt.

Der neue Nachnahmeeinzahlungsnachweis ist nicht, wie die im Tarif vorgesehene Benachrichtigung, dem Versender unmittelbar durch die Post zuzustellen, sondern an die Versandstation zurückzusenden, weil er zunächst die Behandlung der Nachnahmen durch die Eisenbahn erleichtern und besonders den Nachnahmebegleitschein entbehrlich machen soll. Daneben kann er aber zur beschleunigten Auszahlung der Nachnahmen beitragen, wenn der Versender in einer bei der Versandstation abzugebenden Erklärung die Zusendung der Nachweise verlangt. Eine Gebühr ist dafür nicht zu erheben; mangels anderer Vereinbarungen muß aber die unfrankierte Zustellung durch die Post (als portopflichtige Dienstsache) die Regel sein. Durch die Zwischenbehandlung bei der Versandstation darf die verlangte Weiterleitung an den Versender nicht verzögert werden; sie hat grundsätzlich am Eingangstage zu erfolgen, was umso leichter möglich ist, als der Nachweis schon das Buchungszeichen enthält, der Posten im Nachnahme- oder Güterkontrollbuch also ohne Mühe gekennzeichnet werden kann.

Die Möglichkeit, den Nachweis als Karte zu behandeln, stellt gegenüber den Nachnahmebegleitscheinen einen Vorteil dar, denn es entfällt damit das Zusammenfalten, Verpacken, die besondere Aufschrift, das Öffnen und Entfalten; auch die Zuleitung an die zuständige Stelle und die weitere Bearbeitung wird erleichtert. Daß die Nachweise der Eilgutsendungen — gewissermaßen von selbst — ihren Teil von dem roten Rande der Eilgutfrachtbriefe abbekommen und sich dadurch äußerlich abheben, ist jedenfalls für die Bestellung auf Stationen mit besonderen Eilgutabfertigungen nicht unwillkommen. Die eisenbahndienstliche Beförderung als Karte ist möglich, obwohl das Papier nicht die Stärke der Post- oder Eisenbahndienstkarten hat. Es werden zur Ersparung von Briefumschlägen dienstliche Mitteilungen auf noch dünnerem Papier unverpackt versandt und gehen nicht verloren, außerdem ist ein bestimmtes Mindestmaß an Stärke und Festigkeit des Frachtbriefpapiers gewährleistet.

Die Fälle, in denen die Ausfüllung des Nachweises zu geschehen hat, sind im Tarif festzulegen. Aber nur dann wird die vorgeschlagene Änderung für Verkehrstreibende und Eisenbahnen Vorteile bringen, wenn der in der Zusatzbestimmung zu § 72 der Eisenbahn-Verkehrsordnung für die Beigabe von Nachnahmebegleitscheinen gezogene Kreis erheblich erweitert wird, vielleicht in ähnlicher Weise, wie es jetzt für die Kriegszeit geschehen ist. Gerade die häufige Anwendung wird eine Gewähr für die sichere Ausführung bieten, und auf diese werden die Versender nach den Erfahrungen mit den Einzahlungsbenachrichtigungen besonderen Wert legen. Der Einzahlungsnachweis ist so eingerichtet, daß er auch zur Empfangsbescheinigung durch den Versender benutzt werden kann. Dadurch wird sich die Ausfertigung besonderer Empfangsbescheinigungen in vielen Fällen erübrigen. Der Nachnahmebetrag ist in dem Entwurf in die obere rechte Ecke gerückt, damit durch staffelförmiges Aufeinanderlegen und seitliches Verbinden mehrere Nachweise zu einer Empfangsbescheinigung zusammengefaßt werden können.

Wenn die Eisenbahnen auch viel häufiger als früher die Einzahlung der Nachnahmen feststellen müssen, so ist doch die Arbeit im Einzelfalle ungleich geringer als beim Begleitscheinverfahren, auch wird der Wegfall der in sehr erheblichen Mengen gebrauchten Begleitscheinvordrucke den Eisenbahnen Ersparnisse bringen, ohne den Verkehrstreibenden fühlbare Mehrkosten aufzuerlegen.

Cassel. Schweimler, Eisenbahn-Verkehrskontrolleur.

Die Weichselbahnen im Jahre 1914.

Im Jahre 1914 gehörten zur Gruppe der staatlichen Weichselbahnen Rußlands 1336 km eingleisige, 1037 km zweigleisige und etwa 21 km mehrgleisige Bahnen von zusammen 2394 km Betriebslänge. Diese Bahnen sind jetzt in deutschem Besitz und setzen sich im einzelnen aus folgenden Bahnstrecken zusammen:

	Betriebslänge km	Werst
1. Verbindungsbahn der St. Petersburg-Warschauer- und Warschau-Wiener-Bahn	21,30	20
2. Warschau - Nowo-Georgiewsk - Ciechanow - Mlawa	123,70	116
3. Warschau - Nowo-Minsk - Siedlce - Lukow - Brest-Litowsk	212,30	199
4. Warschau - Piljawa - Iwangorod - Lublin - Cholm-Kowel	336	315
5. Kowel - Brest-Litowsk - Tscheremcha - Bjelsk-Bjelostok-Staroselzy-Grajewo	334	313
6. Brest-Litowsk-Wlodawa-Cholm	114	107
7. Lukow-Lublin	111	104
	1252,30	1174

	Betriebslänge km	Werst
Übertrag	1252,30	1174
8. Iwangorod-Lukow	60,80	57
9. Iwangorod - Radom - Skarschisko - Kielce - Sendsischew-Strschemeschizi-Golonok	297,60	279
10. Golonok-Dombrowa Gornaja, Strschemeschizi-Sosnowice und Strschemeschizi-Graniza zusammen	28,70	27
11. Skarschisko - Tomaschew - Slotwini - Koljuschki	115,20	108
12. Skarschisko-Ostrowiece	47	44
13. Malkin-Ostrolenka-Lapi	143	134
14. Ostrolenka-Tluscz-Nowo-Minsk-Piljawa	132,30	124
15. Siedlce - Tscheremcha - Gainowka - Andrejewzy - Bagrationowskaja	197,50	185
16. Siedlce-Sokolow-Malkin	67,30	63
17. Bjelsk-Gainowka-Bjelowesch	52,30	49
zusammen	2394	2244

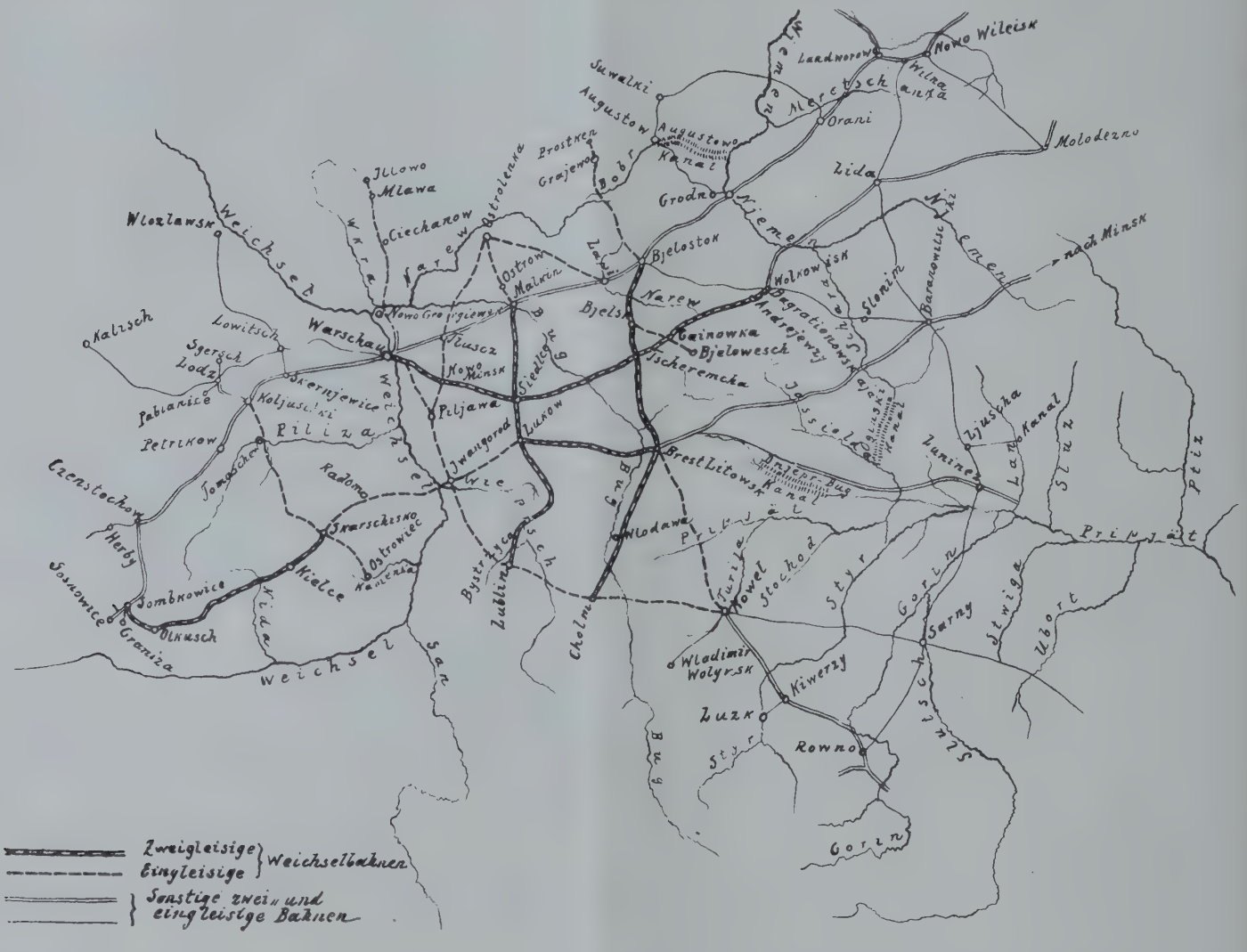
Die mehrgleisige Verbindungsbahn von 21.30 km (= 20 Werst) Betriebslänge verbindet die St. Petersburg-Warschauer Linie der

russischen Nordwestbahnen mit der Warschau-Wiener Bahn und die einzelnen Bahnhöfe Warschaus und Pragas miteinander.

Vom Kowelschen Bahnhof führen Gleise der Weichselbahnen zur Vorstadt Praga und auf dem östlichen Ufer der Weichsel verzweigt sich ein Gleis über Jablonna und Nowy-Dwor zur Festung Nowo-Georgiewsk Km. 37,34 (= Werst 35). Von Nowo-Georgiewsk nimmt der Schienenweg nördliche Richtung und führt dann über Nasielsk Km. 53,34 (= Werst 50) und Ciechanow Km. 91,74 (= Werst 86) zum Bahnhof und zur Stadt Mlawa, die etwa 6,50 km südöstlich von Illowo liegt. Die Strecke Warschau-Mlawa ist von Praga ab eingleisig, mißt 123,70 km (= 116 Werst) und hat mit Einschluß von Warschau und Mlawa 10 Bahnhöfe und 6 Haltestellen mit Ausweichgleisen. Der kleinste Bahnhofsabstand zwischen Warschau-Praga und dem Kowelschen Bahnhof mißt 3,20 km (= 3 Werst), der größte Abstand der Bahnhöfe voneinander beträgt 19,20 km (= 18 Werst) und liegt zwischen Gonsozin Km. 72,54 (= Werst 68) und Ciechanow Km. 91,74 (= Werst 86). Im Mittel liegen die Bahnhöfe in Abständen von 13,76 km (= 12,90 Werst) voneinander. Als die Bahn von den Russen verwaltet wurde, verkehrten Vorortzüge mit Wagen 1.—3., 2.—3. und 2.—4. Klasse bis Nasielsk. Für einfache Fahrten zwischen Warschau und Nasielsk bestanden die Sätze: 2. Klasse für die Person und Werst 1,70 Kopeken (etwa 3,44 ₰ für 1 Personenkilometer), 3. Klasse für die Person und Werst 1,10 Kopeken (etwa 2,23 ₰ für 1 Personenkilometer). Ferner wurden im Nahverkehr bis Nowy-Dwor Km. 33,07 (= Werst 31) Monats-, Zeit- und Jahreskarten zu ermäßigten Preisen ausgegeben.

Vom Brester Bahnhof verzweigen sich zwei Gleise östlich zum Bahnhof Nowo-Minsk Km. 37,34 (= Werst 35). Die Stadt Nowo-Minsk liegt unweit der Vereinigung der Flüsse Wisnewka und Srebrna zur Weichsel. Von Nowo-Minsk führt die Bahn weiter östlich über Mrosy Km. 55,47 (= Werst 52) zum Bahnhof Siedlce Km. 89,60 (= Werst 84). Die Stadt Siedlce (Sjedlez) liegt südwestlich des Flusses Liwjez, der in den Bug mündet.

Von Siedlce schwenkt die Bahn nach Süden ab und berührt bei Km. 117,34 (= Werst 110) die Stadt Lukow (an der Krzna, einem Nebenfluß des Bug). Von Lukow nimmt der Schienenweg wieder die östliche Richtung und mündet bei Km. 212,30 (= Werst 199) in den Hauptbahnhof der Stadt und Festung Brest-Litowsk (unweit der Einmündung des Flusses Muchawez in den Bug). Bei Brest vereinigen sich die Schienenwege der Weichselbahnen Kowel-Brest-Grajewo, Warschau-Brest und Brest-Cholm, dann der Alexanderbahn Moskau-Brest und der Poljessjebahn Brjänsk-Brest. Die Weichselbahn Warschau-Nowo-Minsk-Siedlce-Lukow-Brest-Litowsk ist zweigleisig, mißt 212,30 km (= 199 Werst) und hat 13 Bahnhöfe (mit Einschluß der Bahnhöfe Warschau und Brest) und 7 Haltestellen. Der größte Abstand der Bahnhöfe voneinander beträgt 27,74 km (= 26 Werst), der kleinste 6,40 km (= 6 Werst), im Mittel rd. 21 km (= 19,60 Werst). Als die Bahn von den Russen verwaltet wurde, verkehrten Vorortzüge mit Wagen 1.—3., 2.—3. und 2.—4. Klasse über Nowo-Minsk hinaus bis Mrosy Km. 55,47 (= Werst 52). Damals bestanden zwischen Warschau und Mrosy für einfache Fahrten die Sätze: 2. Klasse 1,64 Kopeken für die Person und Werst (etwa 3,32 ₰ für 1 Personenkilometer), 3. Klasse 1,154 Kopeken für die Person und Werst (etwa 2,34 ₰ für 1 Personenkilometer). Außerdem wurden zwischen Warschau und Nowo-Minsk Monats-, Zeit- und Jahreskarten zu ermäßigten Sätzen ausgegeben.



Vom Kowelschen Bahnhof verzweigt sich ein anderer Schienenweg südwärts über Faleniza Km. 20,27 (= Werst 19) und Otwozk Km. 27,74 (= Werst 26) zum Bahnhof der Stadt Piljawa Km. 54,4 (= Werst 51), dann weiter südwärts über Sobolew Km. 80 (= Werst 75) zur Stadt und Festung Iwangorod Km. 103,48 (= Werst 97 unweit der Einmündung des Flusses Wjeprsch in die Weichsel). Von Iwangorod führt der Schienenweg südöstlich über Nowo-Alexandrija Km. 137,62 (= Werst 129) und Nalenzow Km. 152,55 (= Werst 143) zur Stadt Lublin, die etwa 192 m über dem Meeresspiegel an der Bystrzyca, einem

Nebenfluß des Wjeprsch, liegt. Weiter ostwärts berührt die Bahn die Stadt Cholm (polnisch Chetin) an der Ucherka und mündet nach Durchquerung des Flusses Bug und der Sümpfe Wolhyniens bei Km. 336 (= Werst 315) in den Bahnhof von Kowel. Der Schienenweg Warschau-Kowel ist eingleisig und hat 18 Bahnhöfe (mit Einschluß der Bahnhöfe Warschau und Kowel) und 21 Haltestellen. Acht Haltestellen liegen allein auf der rd. 54 km langen Vorortstrecke Warschau-Piljawa. Der größte Abstand der Bahnhöfe voneinander mißt 34.14 km (= 32 Werst) und liegt zwischen Iwangorod Km 103,48 (= Werst 97) und Nowo-Alexandrija Km. 137.62 (= Werst 129). Dazwischen sind zwei Haltestellen mit Ausweichgleisen angeordnet. Der kleinste Bahnhofsabstand von 5.33 km (= 5 Werst) Länge liegt zwischen Lublin Km. 177.09 (= Werst 166) und Swidnik Km. 182,42 (= Werst 171). Im Mittel liegen die Bahnhöfe in Abständen von 19,77 km (= 18.53 Werst) voneinander. Als die Bahn von den Russen verwaltet wurde, erstreckte sich der Vorortverkehr bis Piljawa. Bis Otwozk wurden Zeit- und Jahreskarten, bis Piljawa Monatskarten ausgegeben und nach ähnlichen Sätzen der vorhergenannten Bahnen berechnet.

Die von Kowel nordwärts nach Grajewo und nach Prostken zur preußischen Grenze abzweigende Weichselbahn ist bis Brest-Litowsk eingleisig. Von dort führen zwei Gleise über Tscheremcha und Bjelsk zur Stadt Bjelostok im Bezirk Grodno an der Biala, einem Nebenfluß des Narew. Von Bjelostok führt der Schienenweg über Staroselzy und ist bis Grajewo wieder eingleisig. Die Strecke bis Grajewo mißt 334 km (= 313 Werst), bis Prostken 339 km (= 318 Werst).

Die Weichselbahn zwischen Brest-Litowsk und Cholm von 114 km (= 107 Werst) Länge hat auch zwei Gleise. Die Bahn berührt in ihrem Zuge im Bezirk Siedlce die Stadt Wlodawa, unweit der Einmündung der Wlodawka in den Bug. Eine andere zweigleisige Weichselbahn von 111 km (= 104 Werst) Länge verbindet Lukow mit Lublin und berührt in ihrem Zuge die Städte Parzew, Ljubartow und Bistrschiza. Die eingleisige Weichselbahn Iwangorod-Lukow hat die Bahnhöfe und Haltestellen Iwangorod, Riki (Haltestelle), Leopoldow Km 19,20 (= Werst 18), Krschiwda Km. 38,40 (= Werst 36), Lapigus (Haltestelle) und Lukow Km 60.80 (= Werst 57). Von Iwangorod führt ein Zweig der Weichselbahnen südwestlich über Radom (im Bezirk Radom an der Radomka) und Kjelce (Kielce) zur Grenze Schlesiens. Die Strecke Iwangorod-Radom-Skarschisko von 97,08 km (= 91 Werst) Länge ist eingleisig. Von Skarschisko verzweigen sich zwei Gleise über Kjelce, Sendsischew, Olkusch und Strschemeschizky zum Bahnhof Golonok Km. 297,60 (= Werst 279). Golonok ist auch ein Bahnhof der Linie Sombkowice-Golonok-Sosnowice der Warschau-Wiener Bahn. Von Golonok führt ein Gleis von 6.40 km (= 6 Werst) Länge zum Kohlenbergwerk Dombrowa Gornaja und von Strschemeschizky je ein Gleis von 13,9 km (= 13 Werst) und 8,5 km (= 8 Werst) Länge zu den Grenzstädten Sosnowice und Graniza. Vom Bahnhof Skarschisko verzweigt sich ein Gleis der Weichselbahnen von 115.20 km (= 108 Werst) Länge nordwestlich über Tomaschew (im Bezirk Petrikau an der Piliza, einem Nebenfluß der Weichsel) und Slotwini zum Bahnhof Koljuschki der Warschau-Wiener Bahn. Ein anderer Zweig der Weichselbahnen von 47 km (= 44 Werst) Länge führt vom Bahnhof Skarschisko südöstlich zur Stadt Ostrowiece im Bezirk Radom an der Kamenka, einem Nebenfluß der Weichsel. Diese Strecke hat die Bahnhöfe und Haltestellen Skarschisko, Wonhozk (Haltestelle), Werschbnik Km. 18,13 (Werst 17), Kunow Km. 34.14 (= Werst 32) und Ostrowiece. Vom Bahnhof Malkin der St. Petersburg-Warschauer Bahn führt ein Gleis der Weichselbahnen zum Bahnhof der Festung Ostrolenka Km. 55,47 (= Werst 52), dann weiter südostwärts über Tscherwonny Bor Km. 91,74 (= Werst 86) und Wnory Km. 123,75 (= Werst 116) zum Bahnhof Lapi Km. 142,95 (= Werst 134) der St. Petersburg-Warschauer Bahn. Vom Bahnhof Ostrolenka verzweigt sich ein Gleis der Weichselbahnen südwestwärts, vereinigt sich bei Tlusz Km. 74,67 (= Werst 70) mit der St. Petersburg-Warschauer Bahn, nimmt dann die Richtung nach Süden, schneidet bei Nowo-Minsk Km. 109.88 (= Werst 103) die Warschau-Brester Bahn und mündet bei Km. 132,28 (= Werst 124) in den Bahnhof Piljawa der Bahn Warschau-Kowel. Vom Bahnhof Siedlce führt die sogen. Wolkowisker Linie der Weichselbahnen nordöstlich über Tscheremcha, Gainowka und Andrejewzy zum Bahnhof Bagrationowskaja (Wolkowisk) der Linie Baranowitschi-Bjelostok der Poljessje-Bahnen. Diese Bahn mißt 197.50 km (= 185 Werst), ist zweigleisig, hat zwischen Siedlce und Bagrationowskaja 8 Bahnhöfe und eine Haltestelle (Fronolowa). Der größte Abstand der Bahnhöfe voneinander mißt 29.84 km (= 28 Werst) und liegt zwischen Tscheremcha Km. 90,70 (= Werst 85) und Gainowka Km. 120,54 (= Werst 113), der kleinste Bahnhofsabstand von 9,60 km (= 9 Werst) Länge liegt zwischen Andrejewzy Km. 187,75 (= Werst 176) und Bagrationowskaja Km. 197,35 (= Werst 185). Im Mittel liegen die Bahnhöfe in Abständen von 21,92 km (= 20,55 Werst) voneinander. Vom Bahnhof Siedlce verzweigt sich ein Gleis der Weichselbahnen nordwärts zum Bahnhof Malkin der St. Petersburg-Warschauer Bahn. Diese Strecke hat zwei Gleise und die Bahnhöfe Siedlce, Sokolow Km. 29,87 (= Werst 28), Teljaki Km. 50,14 (= Werst 47), Treblina Km. 61.87 (= Werst 58) und Malkin Km. 67.20 (= Werst 63). Die letzte Strecke aus der Gruppe der Weichselbahnen verzweigt sich vom Bahnhof Bjelsk über Gainowka Km. 29.87 (= Werst 28) zur Stadt Bjelowesch im Bjelowescher Forst, ist eingleisig und mißt 52.30 km (= 49 Werst).

F. Thiess.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Neufassung des § 17 der allgemeinen Vertragsbedingungen für die Ausführung von Staatsbauten.** Im Auftrage des preußischen Ministers der öffentlichen Arbeiten hat der zur Durchsicht der allgemeinen Vertragsbedingungen für die Ausführung von Staatsbauten sowie für die Ausführung von Leistungen oder Lieferungen bei dem Königlichen Eisenbahn-Zentralamt eingesetzte Ausschuß die Frage einer Neufassung des § 17 („Krankenversicherung") der allgemeinen Vertragsbedingungen für die Ausführung von Staatsbauten (E.-V.-Bl. 1899, S. 433; Zentralbl. d. Bauverwaltung 1900 S. 117) einer besonderen Prüfung unterzogen. Maßgebend war bei diesem Auftrag der Gesichtspunkt, die Bestimmungen mit den Vorschriften der Reichsversicherungsordnung in Einklang zu bringen und gleichzeitig den jetzigen § 17 wesentlich zu vereinfachen, insbesondere aus ihm alle nicht durchaus nötigen Sätze zu entfernen. Solche Vereinfachung erschien insbesondere auch aus dem Grunde geboten, weil der in dem § 17 mitbehandelte Fall der durch die Verwaltung selbst für ihre eigenen Arbeiter und für die Arbeiter der Unternehmer erfolgenden Einrichtung einer Baukrankenkasse (nun besondere Betriebskrankenkasse) nur noch sehr selten vorkommt. In einem Erlaß vom 19. Februar stellt der Herr Minister den § 17 nunmehr in der unten mitgeteilten Fassung neu fest und beauftragt die nachgeordneten Behörden, dafür Sorge zu tragen, daß die neue Fassung in die Vorratsstücke der allgemeinen Vertragsbedingungen für die Ausführung von Staatsbauten eingebessert und bei Neudrucken berücksichtigt wird. Gleiche Anordnung gilt für die Staatseisenbahnverwaltung bezüglich des mit dem § 17 der genannten Vertragsbedingungen übereinstimmenden § 17 der allgemeinen Vertragsbedingungen für die Ausführung von Erd-, Fels-, Rodungs- und Böschungsarbeiten (E.-V.-Bl. 1899, S. 413).

„§ 17. Errichtung von besonderen Betriebskrankenkassen für Bauausführungen. (1). Errichtet die Verwaltung gemäß § 249 Abs. 1 RVO. für eine Bauausführung eine besondere Betriebskrankenkasse, so hat der Unternehmer zu den Verwaltungskosten (§ 362 Abs. 1 RVO.) auf Verlangen der Verwaltung einen von ihr anteilig festzusetzenden Beitrag zu leisten. (2.). Die Verwaltung ist berechtigt, die Pflicht zur Errichtung einer solchen Betriebskrankenkasse gemäß § 249 Abs. 2 RVO. auf einen oder mehrere Unternehmer zu übertragen, die den Bau ganz oder teilweise für eigene Rechnung übernommen haben und keine eigene Krankenkasse besitzen, sowie von dem Unternehmer ausreichende Sicherheitsleistung für die Erfüllung dieser Pflicht zu fordern. (3). Wird einem Unternehmer von der Verwaltung die Verpflichtung auferlegt, die Krankenversicherung für den Baubetrieb anderer Unternehmer zu übernehmen, so erhebt die Verwaltung die anteiligen Verwaltungskosten von letzteren, falls diese mit der Zahlung im Rückstande bleiben."

— **Statistik der Güterbewegung.** Der preußische Eisenbahnminister hat, wie die „Neue politische Correspondenz" mitteilt, angeordnet, daß von Aufstellung der Statistik der Güterbewegung und des statistischen Nachweises Nr. 19 über den Güterverkehr auch während des Krieges nicht abgesehen werden soll. Ferner fällt wegen des Krieges auch die diesjährige Nachweisung der bei den Eisenbahnbetriebsbeamten vorgekommenen erheblichen Abweichungen vom Dienstplane sowie die zugehörige Meldung der Dienststellen aus.

— **Der Spreetunnel der AEG-Schnellbahn in Berlin** zwischen der Waisen- und Jannowitz-Brücke wurde am 23. v. M. durch den Staatsminister v. Breitenbach besichtigt. Mit ihm erschienen: die Ministerialdirektoren Dorner, Hoff und Sympher

sowie die vortragenden Räte Reichart und Hoogen. Die Herren wurden an der Baustelle durch den Vorsitzenden der Schnellbahn-Gesellschaft, Dr. Walther Rathenau begrüßt. Direktor Rothschuh gab zunächst an der Hand von Zeichnungen einen Rückblick über die Bauweisen der bisherigen (vier) Spreeunterfahrungen, beginnend mit dem vor 20 Jahren durch die AEG ins Werk gesetzten Treptower Tunnel, der bekanntlich mit dem Vortriebsschild gebaut worden und den heutigen „Berliner Ostbahnen" eingegliedert ist. Wegen der erforderlichen Tiefenlage des Tunnels und der zugehörigen Rampen eignet sich dessen Bauweise weniger bei dicht an die Flußufer heranreichender Stadtbebauung. Für den Spreetunnel an der Inselbrücke wählte die Berliner Hochbahngesellschaft die offene Bauweise mit Fangedämmen. Bei dem jetzt zu besichtigenden AEG.-Tunnel zwischen Waisenbrücke (Neue Friedrichstraße) und Jannowitzbrücke standen der Verwendung von Fangedämmen verschiedene Hindernisse entgegen, die namentlich in den Schiffahrtsinteressen begründet waren. Es wurde daher ein neues, von der A.-G. Siemens & Halske vorgeschlagenes Verfahren gewählt, nämlich die Einsenkung einer starken Eisenbetondecke in die Spreesohle. Unter dem Schutz dieser Decke geht das Bauverfahren nunmehr ebenso mit der Grundwasserabsenkung vor sich, wie bei der Unterfahrung an der Inselbrücke. Die für die Nord-Südbahn an der Weidendammer Brücke angewandte Bauweise stellt sich als eine Art Vereinigung der beiden Verfahren dar: Eine Schutzdecke wird auch hier über die Baugrube im Spreebett hergestellt, jedoch nicht unmittelbar im Spreewasser, sondern noch unter zeitweiser Benutzung von Fangedämmen. Nach dem durch Zeichnungen und Photographien erläuterten Vortrag wurde die eigentliche Baustrecke unter Flußsohle sowie die nordwärts anschließende Rampe eingehend besichtigt. Der Minister äußerte seine lebhafte Befriedigung über das Gelingen des neuen Verfahrens.

— **Cöln und der Balkanzug.** Ein Antrag Schmedding im preußischen Abgeordnetenhause ersucht die Regierung, zur Vermittlung und Erleichterung des Verkehrs zwischen dem rheinisch-westfälischen Industriegebiet und den Balkanländern einen besonderen, von Cöln ausgehenden D-Zug als Anschlußzug an den Balkanzug möglichst bald einzulegen.

Wie lebhaft der Wunsch nach diesem Zug in den beteiligten rheinischen Kreisen ist, zeigt nachstehender Bericht über eine Sitzung des Cölner Verkehrsvereins, den wir der „K. Ztg." entnehmen: Der Vorsitzende, Königl. Baurat Schellen, betonte u. a. folgendes: „Die große Bedeutung des Zuges für Handel und Industrie bedarf keiner Frage, und damit ist auch seine Bedeutung für Cöln gegeben. Cöln ist und bleibt der Mittelpunkt des Westens und seines Eisenbahnverkehrs. Wenn das Industriegebiet zu einem Teil den Anschluß an den Balkanzug in Berlin suchen wird, so ist doch nicht zu übersehen, daß es auch an einer guten Verbindung nach München ein großes Interesse hat. Außerdem weist die Karte aus, daß der Weg von Cöln über München nach Konstantinopel erheblich kürzer ist, als über Berlin. Bei der ganzen Angelegenheit darf man allerdings nicht vergessen, daß alle Wünsche und Pläne ihr Ende an der Leistungsfähigkeit der Eisenbahn haben, die überaus angestrengt wird." Baurat Schellen hob, wie das schon in der Handelskammer geschehen war, die Bedeutung Belgiens und Hollands als der Hinterländer für den Balkanzug hervor. Cöln werde deshalb unbedingt als Anfangspunkt für den Balkanzug gelten müssen, wie das Berlin für Hamburg, Bremen und die Ostsee sei. Trotzdem aber werde es sich zunächst nur um einen durchgehenden Wagen handeln können, der in Cöln die Reisenden für den Balkanzug aufnehme. Direktor Wagner vom städtischen Verkehrsamt wies darauf hin, daß Cöln in Friedenszeiten bereits Anschluß an den Balkanzug, nämlich den Orientexpreß, gehabt habe, der von Calais, Paris und Ostende über Cöln, Frankfurt, München, Wien Budapest geleitet worden sei. . . . . Von anderer Seite wurde ausgeführt: Für den Augenblick scheine das Wichtigste, überhaupt Anschluß für Cöln an den Balkanzug zu erreichen mit einem durchgehenden Wagen, der in München direkt an den Balkanzug angehängt würde, auch damit das Gepäck gleich in Cöln untersucht werden könne. Nach den Erfahrungen, die man im Frieden gemacht habe, würde die Benutzung des Wagens sicher ausreichend erfolgen und unter Umständen sogar ein zweiter Wagen eingestellt werden müssen.

— **Verzeichnis der deutschen Aus- und Durchfuhrverbote.** Die Handelskammer zu Berlin hat von ihrem „Verzeichnis der deutschen Aus- und Durchfuhrverbote aus Anlaß des Krieges" soeben eine neue (vierte) Ausgabe unter Berücksichtigung des neuesten Standes der Vorschriften herstellen lassen. Außer einem übersichtlichen alphabetischen Gesamtverzeichnis sämtlicher Verbote und Einzelverzeichnissen verschiedener wichtiger Warengruppen enthält die Druckschrift auch alle durch besondere Verfügungen bewilligten Ausnahmen, eine genaue Darstellung der Zollabfertigung und der bei Stellung von Ausfuhranträgen zu beobachtenden Förmlichkeiten.

— **Frau Staatsminister v. Budde †.** Die Witwe des im Jahre 1906 verstorbenen Staatsministers v. Budde, Helene geb. Heyland, ist am 23. Februar im Alter von nur 44 Jahren nach kurzem schweren Leiden gestorben. Sie hatte bei Lebzeiten ihres Gatten an dessen Wirken den tätigsten und innigsten Anteil genommen und war ihm stets eine treusorgende Gattin gewesen, die ihn in den schweren Zeiten seiner Krankheit in der aufopferndsten Weise gepflegt hat. Ein schönes Zeugnis für die Liebe, mit der sie an dem Verstorbenen hing, bietet ein vor kurzem erschienenes Lebensbild des Ministers, „Aufzeichnungen und Erinnerungsblätter gesammelt und niedergeschrieben von seinem treuesten Freunde und Lebenskameraden", das offenbar im wesentlichen aus der Feder der Witwe stammt und wertvolle Beiträge zu der Kenntnis von dem Leben und der Persönlichkeit des Ministers enthält. Man kann die letzten Abschnitte der Schrift, die von dem schweren und tapferen Kampfe des heldenhaften Mannes mit der tückischen Krankheit handeln, nicht ohne Rührung lesen und diese Erinnerungen wohl als den Schwanengesang der so früh Verstorbenen bezeichnen. Wir werden der Schrift demnächst noch eine eingehende Besprechung widmen. Frau v. Budde hatte sich nach dem Tode ihres Gatten auf dem Gebiete der sozialen Fürsorge und seit Beginn des Krieges in der Wohlfahrtspflege eifrig betätigt, sie wird in weiten Kreisen der Berliner Gesellschaft innig betrauert. Sie hinterläßt eine Tochter, die mit dem Oberleutnant Freiherrn v. Medem, militärischem Begleiter S. Hoh. des Prinzen Georg von Sachsen-Meiningen, verheiratet ist und einen Sohn, den Leutnant Hans Hermann v. Budde im Kürassier-Regiment v. Seydlitz. v. M.

— **Personalnachrichten.** Bei den bayerischen Staatseisenbahnen wurden vom 1. März 1916 an Regierungsrat Schreiner in Würzburg an die Eisenbahndirektion Regensburg, Oberbauinspektor Hellenthal in München als Direktionsrat an die Bauinspektion II Schweinfurt als deren Vorstand und Eisenbahnassessor Ottmann in München an die Bauinspektion Passau berufen.

Bei den badischen Staatseisenbahnen wurde das Mitglied der Generaldirektion, Baurat Otto Hardung in Karlsruhe, auf sein Ansuchen aus Gesundheitsrücksichten seiner derzeitigen Stelle enthoben und ihm die Stelle des Vorstandes der Bahnbauinspektion Konstanz übertragen, ferner wurden der Vorstand der Bahnbauinspektion Konstanz, Oberbauinspektor Josef Biehler und der Inspektionsbeamte der Generaldirektion, Oberbauinspektor Roland Gasteiger, beide unter Verleihung des Titels Baurat, zu Mitgliedern der Generaldirektion ernannt.

Österreich.

— **Mitteleuropäische Fahrplankonferenz.** In der am 9. und 10. Februar in Wien abgehaltenen Fahrplankonferenz wurde für den Sommerdienst 1916 die Durchführung einer Reihe von wichtigen Fahrplanänderungen und Verkehrsausgestaltungen vereinbart.

Von besonderem Interesse für den österreichischen Reiseverkehr ist in erster Linie die für den 1. Mai in Aussicht genommene Beschleunigung der zwischen Berlin und Konstantinopel über Dresden-Wien verkehrenden Balkanzüge durch Abkürzung der Fahrzeit von Berlin Anhalter Bahnhof bis Budapest um 35 Minuten, in der Gegenrichtung um 28 Minuten. Hierdurch wird auch eine günstigere Abfahrts- und Ankunftszeit in Berlin erzielt und die Fahrdauer von Berlin nach Wien oder umgekehrt auf rund 10 Stunden 45 Minuten herabgemindert, eine Leistung, die bisher in dieser Verbindung noch nie erreicht worden ist. Die Ankunfts- und Abfahrtszeiten in Budapest bleiben ungeändert.

Weiter wurde in der Fahrplankonferenz vereinbart die Herstellung einer Nachtschnellzugverbindung zwischen Wien Nordbahnhof und Berlin über Oderberg-Breslau, ferner die Einführung neuer Tagesschnellzüge zwischen Wien Nordbahnhof und Krakau mit günstigen Anschlüssen nach und über Olmütz und Troppau. Im Anschluß an die letztgenannten Schnellzüge werden neue Schnellzüge über die Linien der k. und k. Heeresbahn zwischen Trzebinia und Iwangorod über Miechów-Kielce mit Anschlüssen nach Lublin, Cholm, Kowel, Luck und Warschau verkehren.

Auf den südwestlichen Linien werden die bisher über Linz-Salzburg geführten Tagesschnellzüge Wien-Innsbruck über Selzthal verkehren. In Selzthal werden günstige Anschlüsse von und nach Graz und dem oberen Murtale, in Schwarzach-St. Veit von und nach Bad-Gastein hergestellt. Zur Aufrechterhaltung der bisherigen Schnellzugsverbindungen Wien-Salzburg, Wien-Salzkammergut und Prag-Linz-Salzburg-Innsbruck wird je ein Schnellzugspaar zwischen Wien und Salzburg sowie zwischen

Salzburg und Bischofshofen verkehren, wodurch in letzterer Station pünktliche Anschlüsse an die Wien-Innsbrucker Züge vermittelt werden.

Zwischen Salzburg und Villach über Bad-Gastein wird vom 1. Juni an ein Schnellzugspaar in Verkehr gesetzt, das in Salzburg günstigen Schnellzugsanschluß in der Richtung gegen Wien und München erhält.

Von Wien F. J. B. nach Eger und zurück mit Anschluß nach und von Karlsbad werden die im Vorsommer in Verkehr gestandenen Nachtschnellzüge mit 1. Mai wieder eingeführt. Voraussichtlich wird ab 1. Juni auch der vor dem Kriege geführte Nachmittagsschnellzug von Wien F. J. B. nach Prag F. J. B. sowie der Vormittagsschnellzug von Prag F. J. B. nach Wien F. J. B. wieder verkehren. Im Anschluß an diese Züge sollen auch die Schnellzüge Linz-Weseli-Mezimosti über Budweis wieder in Verkehr gesetzt werden.

Zwischen Berlin und Karlsbad über Bodenbach-Aussig werden mit 1. Mai die auch im Sommer des Vorjahres geführten Bäderschnellzüge wieder zur Einführung gelangen.

— **Zugverbindungen mit Polen.** Mit Gültigkeit vom 1. Februar d. J. sind auf der Linie Prag Staatsbahnhof-Böhmisch-Trübau-Prerau mehrfache Fahrplanänderungen in Kraft getreten, durch die eine wesentliche Verbesserung der Anschlüsse in Prerau an die bestehenden Zugverbindungen von Wien nach Polen und zurück erzielt wurde. Von Wien und Böhmen nach Polen und zurück bestehen hiernach derzeit folgende günstige Zugverbindungen:

Von Wien und Prag nach Iwangorod und Lublin über Prerau-Trzebinia-Szczakowa:

10.47	Uhr	abends	ab	Wien Nordbahnhf.	an	6.12	Uhr früh
7.18	„	„	ab	Prag Staatsbhf.		10.10	„ vorm.
8.00	„	früh	ab	Trzebinia		9.08	„ abends
11.26	„	vorm.	an	Miechów		5.46	„ nachm.
2.31	„	nachm.	an	Kielce		2.39	„ nachm.
5.41	„	„	an	Radom		11.30	„ vorm.
7.35	„	abends	an	Iwangorod Ost.		9.41	„ vorm.
11.52	„	nachts	an	Lublin		4.20	„ früh
4.10	„	früh	an	Cholm	ab	12.00	„ nachts

In diesen Zugverbindungen verkehren Speisewagen zwischen Trzebinia und Iwangorod.

— **Elbeschiffahrtsgesellschaft.** Die Schiffahrt auf der Elbe war im zweiten Kriegsjahre sehr beschränkt. Die Einfuhr war, da überseeische Zufuhren fehlten, auf den Binnenverkehr beschränkt, die Ausfuhr infolge des geringen Bedarfes in Deutschland und verschiedener Ausfuhrverbote vermindert. Das Jahr 1915 wird daher eine ungünstige Bilanz aufweisen. In unterrichteten Kreisen nimmt man an, daß die Betriebsrechnung ohne Abgang abschließen, daß aber die Abschreibungen nicht verdient worden sein dürften. Wenn das zutrifft, würde sich der Verlust, der im Vorjahre 1,16 Millionen Mark betragen hatte, auf 1.9 Millionen Mark erhöhen. In diesem Jahre sind die Aussichten bisher etwas günstiger, weil der Betrieb infolge des milden Wetters bisher ununterbrochen aufrechterhalten werden konnte. Nach dem Frieden wird eine durchgreifende Besserung des Elbeverkehres erwartet.

— **Niederösterreichische Handels- und Gewerbekammer.** Kürzlich hielt die Wiener Handels- und Gewerbekammer eine öffentliche Sitzung ab, in der die Wahl des Präsidenten vorgenommen wurde. Der bisherige Präsident, Herrenhausmitglied Paul Ritter v. Schoeller wurde wiedergewählt. Er hielt eine längere Ansprache, in der er u. a. ausführte: „Welcher Art immer die Aufgaben sind, die an uns herantreten, sie sollen uns bereit finden, unser bestes Können einzusetzen, namentlich der großen Zeit entsprechend, in der wir leben, bereit, auch von nächstliegenden Interessen abzusehen und mit Vertrauen und Opferwilligkeit an der Herbeiführung einer größeren und glücklicheren Zukunft unseres Vaterlandes mitzuwirken, für dessen Größe und Wohlergehen wir alle von den heißesten Wünschen beseelt sind. Dies ist der Geist, der uns bei unseren Erwägungen über die Gestaltung unseres zukünftigen Verhältnisses zu Ungarn leitet, mit dem zusammen wir die unteilbare Monarchie bilden unter dem gemeinsamen, glorreichen und geliebten Herrscher. Wir wollen nichts und streben nichts an, was nicht auch durchaus im Interesse der Dynastie und im Interesse der Gesamtmonarchie gelegen wäre, deren Großmachtstellung und Stärke wir als die Vorbedingung des Wohlergehens aller ihrer Teile betrachten. Im gleichen Sinn erstreben wir die Stärkung unserer Stellung durch Festigung und Ausbau des militärischen und politischen Bündnisses mit dem Deutschen Reiche und dessen Ergänzung durch ein Wirtschaftsbündnis. Wir haben die Schaffung eines solchen Bündnisses bisher unter dem Gesichtswinkel der Handelspolitik erörtert, werden nunmehr aber auch daran gehen müssen, uns noch eingehender mit den Fragen einer möglichen Annäherung auf den so außerordentlich wichtigen Gebieten des Verkehrswesens, der Binnenschiffahrt, des Rechtswesens sowie der Wissenschaft im allgemeinen und der Technik im besonderen zu beschäftigen. Nicht Sondervorteile für uns oder einzelne Zweige unseres Wirtschaftslebens wollen wir dadurch erringen, sondern den in diesem Weltringen so sehr erprobten Grundsatz, daß Einigkeit stark macht, auch auf die zukünftige Friedensarbeit übertragen."

— **Die Kohlenverteilung in Wien.** In der letzten Versammlung des Niederösterreichischen Gewerbevereins nahm der Vorsitzende Stellung zur Kohlenversorgung Wiens und führte aus: Von mehreren Seiten wurde der Gewerbeverein darauf aufmerksam gemacht, daß eine weitere Erschwerung der Kohlenversorgung Wiens bevorstehe, namentlich im Hinblick auf die ungünstigen Transportverhältnisse Der Industrielle Klub Favoriten hat sich für die stärkere Dienstbarmachung der Straßenbahn für den Kohlen- und Lastentransport eingesetzt, und es ist auch erreicht worden, daß auf den Straßenbahnen schon Transporte von Kartoffeln, Kohle usw. stattfinden, und daß bei mehreren städtischen Bahnhöfen Gleiseinmündungen zur Ausführung kommen, die den Lastentransport vom Schwerfuhrwerk immer unabhängiger machen sollen. In der letzten Zeit hat sich auch die Verwaltung der österreichischen Staatsbahnen mit dieser Frage beschäftigt, weil der Abtransport der Massengüter von den Bahnhöfen sich immer schwieriger gestaltet. In diesem Verbande wurde nun ein Projekt erörtert, das sich darauf bezieht, die Gleise der Straßenbahnen noch in weiterem Maße dem Lastendienste zugänglich zu machen. Die Straßenbahnen sollen während der Nachtstunden für den Lastentransport ausgenützt werden. Durch Motorwagen der Straßenbahnen können je zwei Anhängelastwagen transportiert werden. Die Räder der Anhängewagen brauchen keine Spurkränze zu haben und können daher an jeder beliebigen Stelle das Gleis verlassen und dieses somit wieder freigeben, ebenso aber auch ohne weiteres abgeführt werden. Es wurde weiter mitgeteilt, daß zwischen der Nordbahndirektion und der Gemeinde Wien Verhandlungen gepflogen werden, um die Straßenbahnen in den Bereich des Nordbahnhofes zu leiten. Es sind zunächst für zwei Kohlenhöfe Gleisanlagen geplant. Dadurch wird bei dem immer fühlbarer werdenden Mangel an Fuhrwerk, namentlich für den Bezug der Industriekohle, eine wesentliche Erleichterung erzielt werden.

— **Der Geschäftsgang der Mineralölindustrie.** Über den Absatz der Petroleumindustrie bringt die „N. Fr. Pr." folgende Darstellung aus Fachkreisen: Die galizische Rohölförderung ist im verflossenen Monat gleich geblieben. Der Preis von Boryslaw-Tustanowicer Rohöl ist weiter rückgängig und beträgt jetzt etwa 9 K. 30 H. Der Versand war im Januar wesentlich günstiger als im Dezember, blieb jedoch noch immer hinter dem Erfordernisse zurück. Insbesondere sind die Rohölmengen, welche nach Versorgung des Bedarfes der staatlichen Mineralölfabrik sowie der übrigen Drohobyczer Werke, welche das Rohöl mittels Röhrenleitungen beziehen, an die übrigen Raffinerien mit der Bahn gelangen, durchaus ungenügend. Bei den beschränkten Rohölzuschüben ist die Versorgung des Verbrauchs, insbesondere an Leuchtpetroleum, welcher bekanntlich in den Wintermonaten der größte ist, nicht ganz ohne Störungen vor sich gegangen, um so mehr, als der österreichischen Industrie auch die teilweise Versorgung des Bedarfs von Deutschland sowie der besetzten feindlichen Gebiete in Rußland und auf dem Balkan harrt, was dank dem unaufhaltsamen siegreichen Vordringen der verbündeten Armeen die Mineralförderung vor immer größer werdende Aufgaben stellt. Unter solchen Umständen bedurfte es aller Anstrengungen der Petroleumindustrie, um den Erfordernissen wenigstens im allgemeinen gerecht zu werden. Da übrigens der Höhepunkt des Petroleumbedarfes bereits überschritten ist, kann auf die allmähliche Erleichterung des Marktes gerechnet werden. Außer dem Leuchtpetroleum zeigte sich auch in Gasöl und Paraffin zeitweilig eine ziemliche Knappheit. Auch dies steht mit dem großen Bedarfe der Wintermonate für Beleuchtungszecke im Zusammenhang. Es kann mit Bestimmtheit angenommen werden, daß der Eintritt des Frühjahres auch eine Erleichterung des Gasöl- und Paraffinmarktes herbeiführen wird. Für die Schmierölausfuhr nach dem Deutschen Reiche wurde eine einheitliche Organisation ins Leben gerufen, so wie dies in bezug auf Petroleum bereits früher geschehen ist. Während in den letzten Monaten die Petroleumausfuhr nach Deutschland sozusagen ausschließlich in den Händen der staatlichen Mineralölfabrik lag, wurde anläßlich des jüngst gemeldeten neuerlichen großen Abschlusses nach Deutschland der Privatindustrie ein ansehnlicher Anteil gesichert. Die Einfuhr aus Rumänien hat unter dem Einflusse der Höchstpreise nahezu ganz aufgehört.

— **Der Eisenabsatz im Jahre 1915.** Der Absatz der kartellierten österreichischen Eisenwerke hat, wie der „Tresor" ausführt, im vergangenen Jahre nicht nur eine bedeutende Steigerung gegenüber dem Vorjahre erfahren, sondern auch die Ziffern des

letzten Friedensjahres 1913 übertroffen. Die Werke waren für Zwecke der Heeres- und der Staatsbahnverwaltung bis an die Grenze ihrer Leistungsfähigkeit beschäftigt. In den Fabrikaten, insoweit sie einer anteiligen Verteilung auf die einzelnen Unternehmungen unterliegen, erreichte der Absatz im Jahre 1915 die Höhe von rund 6,5 Millionen Meterzentner, eine Ziffer, die über die Absatzmengen des Vorjahres um 1,1 Millionen hinausgeht und auch um etwa 500 000 Meterzentner größer ist als jene des Friedensjahres 1913. Dieser ganze Vorsprung wurde in den letzten fünf Monaten 1915 erzielt. In den ersten sieben Monaten hatte sich noch ein Ausfall von etwa 350 000 Meterzentner gegen das Vorjahr ergeben. Die größte Absatzsteigerung verzeichnet Stab- und Fassoneisen, die gegenüber dem Jahre 1914 rund 34 % beträgt. Gegenüber dem letzten Friedensjahre (1913) ergab sich ein Mehrabsatz in Stab- und Fassoneisen um rund 1 Million Meterzentner Träger, die schon in 1914 eine Absatzverminderung von 240 000 Meterzentner verzeichneten, sie erlitten auch im Jahre 1915 eine Abnahme um rund 170 000 Meterzentner. Im Vergleiche mit dem Absatze im Friedensjahre 1913 stellt sich ein Minderabsatz von rund 400 000 Meterzentner heraus, was mit der Stockung im Baugewerbe zusammenhängt. Bei Grobblechen wurde ein Mehrabsatz von rund 25 % erzielt. Endlich sind auch die Schienenablieferungen um rd. 40 000 Meterzentner gestiegen (s. Nr. 11 d. Ztg., S. 127.)

Ungarn.

— **Verladeverbot erbeuteter Eisenbahnwagen.** Die zuständigen Organe der ungarischen Staatseisenbahnen wurden von der Direktion angewiesen, die von den feindlichen Staaten erbeuteten Wagen — mögen sie mit dem Merkmal der ungarischen oder österreichischen Staatsbahnen versehen sein oder nicht — nur im ungarischen oder österreichischen Verkehr zu benutzen. Die Beladung dieser Wagen ist demnach sowohl für das Zollausland wie auch für die neueroberten feindlichen Gebiete strengstens untersagt. Die an das Zollausland und die neueroberten Staatsgebiete angrenzenden Anschlußstationen haben solche Wagen bei dem Übergange auf die Anschlußbahn aufzuhalten und wenn sie irrtümlich beladen sind, umzuladen. Die erwachsenden Umladegebühren sind behufs Anerkennung der vorgesetzten Betriebsleitung anzumelden. Die Betriebsleitungen haben dann diese Umladekosten der schuldtragenden Verladestation vorzuschreiben. Die Direktion teilt in einem Erlaß die Merkmale der erbeuteten Wagen und ferner auf Grund des Ansuchens des Königlichen Eisenbahn-Zentralamtes in Berlin allen beteiligten Stationsämtern jene Merkzeichen und Buchstaben mit, mit welchen die durch die deutsche Heeresleitung erbeuteten französischen und belgischen Eisenbahnwagen bezeichnet sind. Diese Mitteilung ist behufs Erreichung der pünktlichen Berichtigung der Nachweisung über die dem Eisenbahnzentralamt unterstellten Eisenbahnfahrzeuge notwendig geworden.

— **Handels- und Wirtschaftskurs für den Balkan.** Die orientalische Handelsakademie in Budapest hat behufs Studiums der wirtschaftlichen und Handelsverhältnisse der Türkei und Bulgariens einen Lehrkurs eröffnet. Die Vorträge haben mit dem 7. Februar begonnen und werden wöchentlich dreimal gehalten. Im Rahmen der Vorträge werden mit besonderer Berücksichtigung der praktischen Gesichtspunkte die wirtschaftlichen und finanziellen, wie vornehmlich die Währungsverhältnisse, der Handel, das Verkehrs- und Zollwesen, das Verwaltungssystem, die Rechtspflege der Türkei und Bulgariens eingehend behandelt. Mit Rücksicht auf den Umstand, daß mit den erwähnten Staaten bereits während des Krieges ein innigerer Wirtschaftsanschluß angestrebt wird, der sich nach Friedensschluß jedenfalls noch vertiefen wird, tut sich für die besagten Vorträge ein allgemeines Interesse kund.

— **Tarifbegünstigungen für das Jahr 1916.** In der Liste der Tarifbegünstigungen für das Jahr 1916 stehen die Hauptlinien der ungarischen Staatsbahnen mit 130, die Lokalbahnen mit 17, die Kaschau-Oderberger Bahn und deren Lokalbahnen mit 30 Posten. Es muß darauf hingewiesen werden, daß die Gerüchte über die Aufhebung der Tarifbegünstigungen grundlos waren. Der bedeutendere Teil der Begünstigungen wird in der Form sofort anzuwendender Differentialtarife gewährt, so daß die Tarifbegünstigungen unrichtig unter dem Sammelnamen von Refaktien (Tarifbegünstigungen), die auf dem Wege der Erstattung angewendet werden, zusammengefaßt werden. Im allgemeinen wird dieses die Tarifpolitik organisch ergänzende System der begünstigten Tarife unrichtig gewertet. Wie Vasuti és Közlekedési Közlöny (Eisenbahn- und Verkehrsmitteilungen) schreibt, bedeuten die Tarifbegünstigungen in der Regel die Bewertung von Verkehrsstellungen, die keinen ständigen Charakter besitzen, und die daher im Rahmen der gewöhnlichen Tarife organisch nicht gelöst werden können. Diese vorübergehenden (nicht ständigen) Verkehrsbedürfnissen Rechnung tragenden Differentialtarife werden, teils weil die ihre Voraussetzung bildende Verkehrskonjunktur aufgehört hat, teils aus finanziellen Erwägungen jedes Jahr ausgeschaltet, dafür werden aber den neuerlichen Verkehrsbedürfnissen gemäß neue festgestellt. So ist dies auch heuer geschehen. Indes kann aus dieser strengen Überprüfung der Tarifbegünstigungen umsoweniger die Aufhebung des sich auch auf die Tarifbegünstigungen stützenden Tarifsystems gefolgert werden, als die verwickelten Verkehrsbeziehungen, in denen wir uns gegenwärtig zu Österreich befinden und die durch unsere Zoll- und Handelsbeziehungen zu Deutschland und zum Balkan voraussichtlich noch verwickelter werden dürften, der Anwendung der Differentialtarife wahrscheinlich noch einen größeren Spielraum gewähren werden, als bisher. Natürlich wird dieses System nach dem Kriege eine wesentliche Änderung erfahren, infolge der großen wirtschaftlichen Verpflichtungen, die allen Erwerbsorganen des Staates, und in erster Reihe den Staatsbahnen nach dem Kriege erwachsen werden.

— **Auszeichnungen für Verdienste um den Kriegsverkehr.** Den Oberinspektoren Eduard Koch und Karl Zweig der ungarischen Strecken der Südbahn und den Inspektoren der ungarischen Staatsbahnen Königlichem Rat Wilhelm Schindler und Robert Márkus sowie den Oberkontrolloren der ungarischen Staatsbahnen Josef Száß und Hiador v. Vörös ist für ausgezeichnete Dienste auf dem Gebiete des Kriegsverkehrs die allerhöchste Anerkennung bekanntgegeben worden. — Aus dem gleichen Anlasse wurde verliehen: dem Bahn- und Schiffahrt-Oberinspektor Alexander Garády, den Oberinspektoren Georg v. Markos, Kornel Pecz, Franz Schindler, Albert Grittner, Josef Karenovics, Aladár Jurassek, Béla Véß und Königlichem Rat Friedrich Mettelka, sämtlich bei den ungarischen Staatsbahnen, den Zentralinspektoren der ungarischen Strecken der Südbahn Ludwig Komlóssy und Béla Rauscher, den Oberinspektoren der Kaschau-Oderberger Bahn Königlichem Rat Franz Nógrády, Josef Teucher und Friedrich Wünscher das Offizierskreuz des Franz-Josef-Ordens am Bande des Militärverdienstkreuzes; den Bahn- und Schiffahrt-Inspektoren Ludwig v. Finály und Aurel v. Ghiczy, den Oberinspektoren Géza Hollóssy, Karl Legányi und Josef Weßelák, den Inspektoren Ludwig Góth, Stefan Arvay, Anton Simkó, Julius Hetényi, Julius Baumgarten und Gustav Gergelyfi bei der Zentral-Betriebsleitung der ungarischen Staatsbahnen, den Inspektoren Richard Bodó, Samuel Fenyvesi, Eugen Scholtz, Leopold Storck, Moritz Stein, Stefan Farkas, Tihamér Pottyondi, Konstantin Koßits, Albert Bergh, Desider Mezei, Samuel Tolnai, Karl Rotter und Géza Donhoffer bei den ungarischen Staatsbahnen, den Oberinspektoren Ignaz Wittenberg und Josef Princz, den Inspektoren Otto Hiernschrott, Adolf Rauschenberger und Karl Kadnár bei den ungarischen Strecken der Südbahn, dem Oberinspektor Artur Lux bei der Kaschau-Oderberger Bahn und dem Inspektor Karl Ripka bei der Raab-Ödenburg-Ebenfurter Bahn das Ritterkreuz des Franz-Josef-Ordens am Bande des Militärverdienstkreuzes; den Oberingenieuren Karl Ormos, Karl Philipp, Adolf Török, Leo Kalef und Julius Hay, den Oberkontrolloren Ludwig Orban, Julius Bariany, Johann Mézes (Kovács), Ludwig Csató, Felix Gangl und dem Ingenieur Robert Száß bei der Zentral-Betriebsleitung der ungarischen Staatsbahnen, den Oberkontrolloren bei der ungarischen Staatsbahn Samuel Kálmán, Salomon Venetianer, Emerich Schleifer, Josef Oberhammer, Koloman Margulit, Eduard Wolter, Karl Bodonyi und Alexander v. Kovács, dem Sekretär der ungarischen Staatsbahnen Dr. Alexander Silberer, den Sekretariatsadjunkten der Staatsbahnen Dr. Karl Hieß und Dr. Desider Szentiványi, den Staatsbahn-Kontrolloren Alexander Kristiani und Friedrich Erdély, den Staatsbahn-Ingenieuren Julius Rónai, Alexander Ungár, Alexander Bolgár, Béla Liska, Stefan Felsmann und Stefan Csordás und dem Oberingenieur der Kaschau-Oderberger Bahn Aurel Korek das Goldene Verdienstkreuz mit der Krone am Bande der Tapferkeitsmedaille: dem Kontrollor Alexander Schultz, den Ingenieuren Barnabas Hajcsi und Béla Bursik bei der Zentral-Betriebsleitung der ungarischen Staatsbahnen, Demeter Frinku, Hermann Kolos, Franz Morelli, Richard Bures und Géza Oláh, den Kontrolloren Johann Matus und Rudolf Szentirmay bei den ungarischen Staatsbahnen, dem Ingenieur Géza Tarjan bei den ungarischen Strecken der Südbahn, dem Kontrollor Béla Menyhárd bei der Raab-Ödenburg-Ebenfurter Bahn und dem Beamten der Kaschau-Oderberger Bahn Ludwig Kazinczy das Goldene Verdienstkreuz am Bande der Tapferkeitsmedaille.

— **Berichtigung.** In der Nr. 10, S. 117 ist durch einen Druckfehler unter Kriegsauszeichnungen die Verleihung des Titels eines königlichen Rates dem Generaldirektorstellvertreter der Kaschau-

Oderberger Bahn Dr. Adorján Hausser und dem Direktor der Raab-Ödenburg-Ebenfurter Eisenbahn Karl Baracs verzeichnet. Demgegenüber muß festgestellt werden, daß beide Herren den Titel eines Königlich ungarischen Hofrates erhielten.

Übrige europäische Länder.

— **Die Elektrisierung der Eisenbahn Kiruna-Luleå.** Dem schwedischen Reichstag wird demnächst ein von der Staatsbahndirektion ausgearbeiteter und jetzt der Regierung vorgelegter Entwurf über Elektrisierung der Linie Kiruna-Luleå zugehen, nach dessen Verwirklichung die ganze Bahn Luleå-Gellivare-Kiruna-Reichsgrenze (norwegische Grenze) elektrischen Bahnbetrieb haben wird. Wie für die bereits elektrisierte Staatsbahnstrecke Kiruna-Reichsgrenze, soll auch für die Strecke Kiruna-Luleå die nötige Kraft von der Kraftstation bei Porjus in Lappland geliefert werden. Zu diesem Zwecke muß die Station durch Einsetzung einer weiteren Turbine nebst dazugehörigem Einphasengenerator, wozu der Platz im Maschinensaal vorhanden ist, erweitert werden, und die Kraftstation reicht dann für einen elektrischen Eisenbahnbetrieb bei einer Transportmenge von 5 100 000 t Erz auf der Linie Kiruna-Reichsgrenze und 4 Millionen Tonnen auf der Linie Kiruna-Gellivare-Luleå nebst Personen- und anderer Güterbeförderung. Die Kosten für die Elektrisierung der neuen Linie sind auf rund 15½ Millionen Kronen berechnet worden, wobei man zunächst eine Transportmenge von 2 Millionen Tonnen Erz zugrunde gelegt hat, indem man mit dieser Menge im Jahre 1919 rechnen kann. Als Nutzen ergibt sich, daß Dampflokomotiven im Einkaufswert von rund 4 Millionen Kronen für anderen Verkehr verfügbar werden, und im Kohlenverbrauch der Staatsbahnen eine Verringerung eintritt, die für das Land von wirtschaftlicher Bedeutung ist. Schon bei der für den Anfang in Aussicht genommenen Erzbeförderung von 2 Millionen Tonnen auf der Linie Kiruna-Luleå beträgt die Kohlenersparung 47 000 t im Jahr, und für die ganze Linie Luleå-Reichsgrenze wird die Kohlenersparung bei einer Transportmenge von 5 100 000 t Erz auf der Strecke Kiruna-Reichsgrenze und von 4 Millionen Tonnen Erz auf der Strecke Kiruna-Luleå auf 130 000 t berechnet. M.

— **Die Telegraphenleitungen an elektrischen Bahnen in Schweden.** Laut Beschluß der schwedischen Staatsbahndirektion wird ein Ausschuß eingesetzt, der über die Erfahrung berichten soll, die im Auslande zum Schutz der an elektrisierten Eisenbahnen entlang gehenden Schwachstromleitungen getroffen worden sind. Die Überwindung der Störungen, die die Schwachstromleitung durch die Elektrisierung der lappländischen Reichsgrenzbahn erfahren hat, hat bedeutende Kosten verursacht, ohne daß die Beseitigung des Übelstandes vollständig gelungen wäre. Sollte es dem jetzt beschlossenen Ausschuß der schwedischen Staatsbahnen gelingen, billige und wirksame Maßregeln zum Schutz der Schwachstromleitungen vorzuschlagen, so ist mit großer Wahrscheinlichkeit zu erwarten, daß dann der Beschluß über die Elektrisierung einer ganzen Reihe von Bahnen folgt, bei denen eine Umwandlung des Betriebes auf der Tagesordnung steht, die dann in Anbetracht der gegenwärtigen Schwierigkeit der Kohlenversorgung in Schweden beschleunigt werden dürfte. Als Mitglied des erwähnten Ausschusses ist u. a. der Inspektor der elektrischen Anlagen, E. C. Ericson, in Aussicht genommen, der zusammen mit dem Bureauchef der Eisenbahndirektion J. Öfverholm und dem Professor an der Technischen Hochschule in Stockholm H. Pleijel eine Studienreise nach der Schweiz vornehmen soll. Das Ergebnis der Studien soll dann den Erhebungen des von der Staatsbahndirektion beschlossenen Ausschusses zugrunde gelegt werden. M.

— **Zusammenknüpfung des schwedisch-finnischen Bahnnetzes.** Wie eine Petersburger Mitteilung zeigt, haben die Verhandlungen der schwedisch-russischen Kommission, die seinerzeit eingesetzt wurde, um einen Beschluß über die Brücke zwischen Haparanda und Torneå zu fassen, zu einem Ergebnis geführt. Denn auf Anordnung des russischen Ministerrats ist der finnische Senat ermächtigt worden, die Genehmigung des Kaisers zum Bau der noch erforderlichen kurzen Bahnstrecke nebst Brücke über den Torneälf ausschließlich für Eisenbahnverkehr berechnet, nachzusuchen. Schwedischerseits hatte der Reichstag schon 1915 den Bau der schwedischen Strecke und Brücke beschlossen und die Mittel dafür angewiesen, so daß Schweden die Arbeiten beginnen kann, sobald russischerseits die Sache geordnet ist. Da die schwedische Staatsbahn Karungi-Haparanda, die an der Grenze entlang geht, fertig ist und sich in vorläufigem Betrieb befindet, braucht nur noch eine Strecke von etwa 600 m bis zum Flußufer gebaut zu werden. Auf der russischen Seite ist die zu bauende Strecke etwas länger. Die Brücke erhält eine Gesamtlänge von 400 m. Wie bereits gemeldet, muß bei dem Bau ein großer Teil der Arbeiten im Winter ausgeführt werden, da sich aber die russische Entscheidung über diese Sache so lange hingezogen hat, kann die Winterarbeit auf keinen Fall im gegenwärtigen Jahr fertig werden, und es muß daher auch der nächste Winter für diese Arbeit in Anspruch genommen werden. Unter diesen Umständen kann die Verbindungsbahn frühestens im Jahre 1917 in Betrieb genommen werden. M.

— **Eisenbahnunfälle in Frankreich infolge von Schneestürmen.** Seit mehreren Tagen herrschen in Savoyen, namentlich im Tarentaise- und Maurienne-Tal, fürchterliche Schneestürme. Ungeheure Schneemassen sind gefallen, die ein orkanartiger Sturm zu hohen Bergen türmt. Mehrere Eisenbahnlinien und Landstraßen sind unbenutzbar gemacht. Auf den Strecken Grenoble-Veynes und Allevard-Pont-Marrn fanden Erdrutsche statt, die Eisenbahnunfälle zur Folge hatten.

— **Geldmachereien und Bestechungen auf russischen Bahnen.** Bestechungen sind ein Kapitel, über das sich in Rußland in Kriegszeiten noch mehr schreiben läßt als sonst. Im „Rjetsch" Nr. 16 d. Js. findet sich eine ganze Blütenlese solcher Fälle, die ein Rostower Berichterstatter aufzählt. Da heißt es: Man klagt in Rußland über Wagenmangel, schreibt von einer Wagenkrisis, und dabei erhält ein Rostower Handelsmann und Kohlenindustrieller einen Brief aus Jekaterinoslaw, wonach auf der Jekaterinenbahn 10 000 Wagen unbeladen stehen; auch die Eisenbahnverwaltung macht daraus kein Hehl. Die Teilhaber der kleinen nahe an 150 Werst langen Jeisker Bahn beklagen sich auf ihrer Jahresversammlung über Ungehörigkeiten der Bahnagenten bei der Wagenbeladung. Der Vorsitzende teilt mit, daß einer der angesehensten Agenten wegen entdeckter Mißbräuche entlassen worden sei. Einer der Teilhaber weiß zu erzählen, daß die Ortsbank von Jeisk sogar besondere Schmiergelder an die Bahnagenten auszahle. Auf der Südostbahn ist ein ganzes Nest von Stationen ausgenommen. Die Vorsteher der Stationen Schaschtnaja und Gruschewka und ihre Hilfsbeamten sind entlassen worden, weil sie bei der Wagenbeladung ihren Vorteil gezogen haben. Bei der Entlassung des Vorstehers Wasiljew der Station Schaschtnaja spielte dessen Frau eine gewisse Rolle. Diese betätigte sich in letzter Zeit lebhaft in Wohltätigkeit und verwendete darauf 200 bis 300 Rubel im Monat, was dann auch den Verdacht der Aufsichtsbeamten erweckte. Wasiljew wurde entlassen und sein Hilfsbeamter Kornelowskji, von dem die Kohlenindustriellen ganz offen sagten, daß er bestechlich sei und 20 Rubel für jeden Wagen nehme, kam an seine Stelle. Nach kurzer Zeit flog auch dieser. Auf der Wladikawkasbahn besteht ein eigener Ausschuß. Dieser hat besondere Sätze aufgestellt, wonach nicht nur die bestochenen Beamten, sondern auch die bestechenden Privatpersonen bis zu 3 Monat Gefängnis oder bis zu 500 Rubel Geldstrafe bekommen können. In den ersten Tagen des Bestehens dieser Sätze wurden gegen 200 Beamte und „Schmierer" mit Entlassung und Gefängnis bestraft.*) Der Ausschuß ging fest an die Sache und hat auch weiterhin viel zu tun. Ein für die Übergabe von Frachtgütern von einer Bahn an die andere bestellter Beamter, namens Diakonow, wurde wegen Bestechlichkeit und Machenschaften bei Wagenlieferungen zugunsten freigebiger Verfrachter entlassen und erhielt außerdem 3 Monate Gefängnis. Ein anderer Agent der Bahn namens Pentschik machte Wagenschiebungen; er brachte auf den Frachtbriefen besondere Zeichen an und änderte die Namen der Absender. Ihn ereilte das gleiche Schicksal. Der Vorsteher der Station Neslowaja war in seinen Ansprüchen bescheiden; er nahm von einem Händler aus Georgiewsk 3500 Rubel dafür, daß er ihm 33 Wagen für Mehl und Hafer außer der Reihe verschaffte. Er wurde an eine andere Bahn versetzt. (Weiter nichts? D. Schriftl.) Der Vorsteher der Station Gulkewitschi, namens Rak, arbeitete mit seiner ganzen Familie: er nahm, sie nahm und die Kinder machten Schiebungen in Wagen. Der Fall unterliegt genauer Untersuchung. Der Vorstand der Station Georgiewsk, namens Bogomolow, stand mit dem ganzen Stab der Agenten seiner Station nach oben und unten bei dem Müller Guljew in festem Gehaltsbezug. Die Prüfungsbeamten stellten eine unentwirrbare Verfassung des Wagenbuches fest. Die Wagen blieben infolge des Wirrwarrs in den Büchern auf der Station beliebig lange stehen, ganz nach Belieben der Verfrachter. Der Vorsteher und sein Hilfsbeamter erhielten strenge Verweise, der ganze Beamtenstab der Station wurde teils entlassen, teils in niedrigere Posten versetzt. Der Gehaltsbezug aus dem Gelde des Müllers mußte sofort aufhören. Der Vorsteher der Station Sarepta hatte tadellos und in Ehren 25 Jahre auf der Bahn gedient und die entsprechenden Auszeichnungen erhalten. Er wurde der Bestechlichkeit überführt und entlassen. Der Ausschuß hat auch von Ungehörigkeiten und Schiebungen in der Station Jekaterinodar Kenntnis. Jeder Tag bringt neue Entdeckungen und jeden Tag fliegen die Prüfungsbeamten anderswohin aus. Dr. S.

*) Es ist selbst in Rußland nicht denkbar, daß ein solcher Ausschuß Strafen willkürlich verhängen kann. Es muß sich wohl um ein staatlich bestelltes Sondergericht handeln! D. Schriftl.

Fremde Erdteile.

— **Uganda-Bahn.** Über deren Ergebnisse entnimmt die „B. B. Ztg." dem „Economist" vom 15. v. M. folgende Mitteilungen: Bis zum Ausbruch des Krieges waren die Ergebnisse der Bahn außerordentlich gut. Für das Betriebsjahr April 1914 bis März 1915 wurde ein Anwachsen der Einnahmen gegenüber dem Vorjahr um etwa die Hälfte angenommen. Bis zum August 1914 entsprach der Verkehr tatsächlich diesen Erwartungen. Dann jedoch stand der Handel mit Deutsch-Ostafrika still, und der gewöhnliche Verkehr mußte den Militärtransporten Platz machen. Dennoch blieben die Ziffern des Jahres 1914/15 nur wenig hinter denen des Vorjahres zurück. Die Verminderung der Ausgaben gemäß dem Voranschlag wurde jedoch nur durch energische Sparsamkeit und Herabsetzung der durchlaufenen Meilenzahl erzielt. Die Betriebsergebnisse der letzten Jahre stellten sich folgendermaßen (in Pfund Sterling):

	Einnahme	Ausgabe	Überschuß
1913/14	546 300	332 800	213 400
1914/15	515 900	335 300	180 600

Für 1914/15 ergibt sich auf das in die Uganda-Bahn gesteckte Kapital eine Verzinsung von 2,81 %, während die Verzinsung im Vorjahre 3,39 % betragen hatte. Die Einnahmen für den Güterverkehr sind um mehr als ein Sechstel zurückgegangen; die Abnahme der beförderten Gewichtsmenge war jedoch unerheblich. Der Personenverkehr wuchs um die Hälfte. Die Dampfer der Uganda-Bahn zeigten einen stark abnehmenden Güterverkehr. Die Prozentzahl ihrer Kapitalverzinsung ist von 14 auf 4 gefallen. Die viel kleinere Busoga-Bahn, die von der Nordküste des Victoria-Njassa nordwestlich läuft, weist einen bedeutenden Betriebsverlust auf, der durch die Gewinne aus ihrem Dampferbetrieb nicht wettgemacht wird. Die Verwaltung schreibt diesen Verlust einesteils dem Kriege, aber auch der späten Baumwollernte zu.

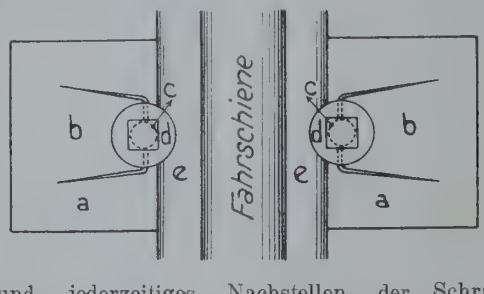
— **Eine Bewegung der Eisenbahner in den Vereinigten Staaten von Amerika.** Der „Köln. Ztg." wird aus Neuyork, Ende Januar geschrieben: Die gewaltigen Kriegsgewinne haben den Appetit der Arbeiterschaft auf einen Anteil daran geschärft. Die Stahlindustrie hat dem freiwillig Rechnung getragen und die Löhne um 10 % erhöht. Nunmehr kommen die Bahnangestellten und verlangen zunächst einmal den achtstündigen Arbeitstag. Eine allgemeine Abstimmung darüber, ob die Angelegenheit einem Schiedsgericht unterbreitet oder der allgemeine Ausstand angeordnet werden soll, ist im Gange, und das Ergebnis ist in vier bis sechs Wochen zu erwarten. Es ist kaum denkbar, daß es zu einem Ausstande der 400 000 Bahnangestellten kommen wird. Dies würde ein Nationalunglück bedeuten. Es ist daher auch bereits ein Plan in Erwägung zur Gründung eines Konferenz-Ausschusses der Bahnleiter, der versuchen soll, den Streit in Güte beizulegen. Es besteht hier ein Bundes-Schiedsgerichtgesetz, das aber keine zwingende Kraft besitzt. Dieses sogenannte Erdman-Gesetz ist bereits in den Streitigkeiten zwischen den Ost- und den Westbahnen mit ihren Angestellten angerufen worden.

— **Die wirtschaftliche Bedeutung des St. Clair-Tunnels.** Die Michigan Zentralbahn, die zum Einflußgebiet der Neuyorker Zentralbahn gehört, steht für den Verkehr zwischen Neuyork und Chicago mit einer Reihe von anderen Bahnen, unter anderen mit der Pennsylvaniabahn und der Eriebahn in scharfem Wettbewerb. Dieser wurde ihr aber dadurch erschwert, daß ihre Hauptlinie keine ununterbrochene Schienenverbindung darstellte, vielmehr durch den St. Clairfluß unterbrochen war. Ein Brückenbau erschien an dieser Stelle technisch unmöglich, und so mußte denn der Eisenbahnverkehr durch Fährschiffe bedient werden. Diese Fährverbindung hatte nur eine beschränkte Leistungsfähigkeit und die der ganzen Bahnlinie wurde dadurch in sehr unangenehmer Weise begrenzt. Mit steigendem Verkehr wurde diese Unbequemlichkeit immer fühlbarer, und so entschloß sich die Gesellschaft, unter dem St. Clairfluß einen Tunnel herzustellen, der zunächst zwischen den beiden Bahnhöfen Detroit und Windsor, im weiteren Verlaufe der Bahn aber zwischen Neuyork und Chicago, eine unmittelbare Schienenverbindung herstellt. Der Tunnel wurde im Jahre 1906 begonnen und im Jahre 1910 vollendet. Gleichzeitig wurden die Bahnhofsanlagen in Detroit vollständig umgestaltet und in Windsor ein Verschiebebahnhof zur Entlastung der Detroiter Bahnhöfe erbaut. Diese Bahnhofsanlagen wurden erst im Jahre 1913 fertiggestellt. Die Gesamtaufwendungen für die Neuanlagen bei Detroit betrugen 21 Millionen Dollar = 89 Millionen Mark. 18 Millionen Dollar = 76,5 Millionen Mark wurden durch Ausgabe von 4½prozentigen Schuldverschreibungen mit einer Laufzeit von 50 Jahren gedeckt.

Es ist unmöglich, auszurechnen, in welcher Weise sich dieser verhältnismäßig hohe Betrag verzinst, weil hierbei die Wirkung auf das Gesamtunternehmen ins Auge gefaßt werden muß. Tatsächlich hat sich der Verkehr auf der Bahn seit der Eröffnung des Tunnels außerordentlich gehoben. Es läßt sich aber nicht feststellen, wieviel von dem Mehrverkehr auf die natürliche Verkehrssteigerung und wieviel auf die Besserung der Verkehrsverhältnisse zurückzuführen ist. Die Personenzüge gebrauchten früher zwischen Windsor und Detroit über eine Stunde. Jetzt ist die Fahrzeit auf 9 Minuten herabgesetzt. Das Auflösen, Übersetzen und Wiederzusammensetzen eines Güterzuges erforderte 3 bis 8 Stunden, während die Fahrzeit durch den Tunnel für die Güterzüge jetzt nur 20 Minuten beträgt. Hierzu kommt noch, daß durch den Schiffsverkehr, die starke Strömung, Nebel und Eisgang die Fähren häufig aufgehalten wurden, so daß große Zugverspätungen entstanden. Zu Zeiten des starken Verkehrs genügte die Fährverbindung gerade nur zum Übersetzen der beladenen Güterwagen, so daß sich die leeren Wagen beiderseits des Flusses tagelang, ja selbst wochenlang, anstauten. Jetzt macht selbst zu Zeiten starken Verkehrs die Durchführung der Leerwagen keine Schwierigkeiten, da der Tunnel noch lange nicht an der Grenze seiner Leistungsfähigkeit angekommen ist. Alles in allem genommen, erscheint die große örtliche Ausgabe für die Verbesserung der Eisenbahnverhältnisse bei Detroit, im Rahmen des Gesamtunternehmens betrachtet, als außerordentlich wirtschaftlich.

Allgemeines.

— **Federnde Schienenbefestigung.** Die in nachstehender Abbildung dargestellte, von der Firma Brockhaus in Wiesenthal bei Plettenberg verfertigte Schienenbefestigung zeigt die Neuerung federnder Auflagen für die Schraubenköpfe. Diese Auflagen sind als Lappen (b) aus einer stählernen Unterlegplatte (a) ausgestanzt. Die Lappen sollen infolge ihres federnden Gegendruckes dem Lockern der Schrauben vor-



beugen und jederzeitiges Nachstellen der Schrauben ermöglichen. Die unmittelbar am Schienenfuß sitzenden Schrauben halten diesen fest nieder. Die zum Einschrauben dienenden Vierkant-Steckschlüssel werden von der Firma mitgeliefert. Die Befestigung soll sich an Stellen im Eisenbahnbetriebe bewährt haben, wo die gewöhnlichen Befestigungen nur kurze Zeit halten. In einer scharfen Krümmung hat sich während 1½ jähriger Betriebsdauer nach Mitteilung des Betriebsleiters keine Schraube gelockert, während früher die Schrauben an dieser Stelle schon nach kurzer Zeit Lockerungen zeigten.

— **Ein „englischer Baedeker".** Einige englische Angestellte des deutschen Verlagshauses Baedeker machen sich nach echt englischer Geschäftssitte den Krieg zunutze, um den verhaßten, aber doch so unentbehrlichen Baedeker aus der englisch sprechenden Welt zu schaffen. Sie haben, wie aus London berichtet wird, die Verlagsrechte der englischen Murray- und Macmillan-Reisehandbücher erworben und wollen nunmehr einen „englischen Baedeker" herausgeben. Der Name Baedeker ist in Deutschland längst zu einem geflügelten Wort geworden. Wir lesen darüber im „Büchmann": „Einen vorzüglichen Cicerone (!) nennen wir einen Baedeker, weil der Coblenzer Buchhändler Karl Baedeker (1801—59) im Jahre 1836 „Prof. Kleins Rheinreise von Mainz bis Cöln, Handbuch für Schnellreisende" in zweiter Ausgabe neubearbeitet herausgab und dieses Buch der Vorläufer der jetzt allbeliebten Baedekerschen Reisehandbücher wurde." Die von Baedeker verfaßten Reisehandbücher fanden in unserem Vaterlande schnell Anklang und Anerkennung. Das Beste, was damals zu ihrem Lobe gesagt werden konnte, war, daß man ihren Verfasser „den deutschen Murray" nannte. Die englischen „Handbooks for Travellers" von Murray galten damals für die unerreichbaren Muster von Reisehandbüchern.

Der Weg, der von der Bezeichnung „deutscher Murray" zum „englischen Baedeker" führt, hat, wie der „Hamburgische Correspondent" hierzu bemerkt, kulturgeschichtliche, ja weltgeschichtliche Bedeutung. Dieser eine Fall läßt aufs allerdeutlichste die Beweggründe erkennen, die England zur Anzettelung des Weltkrieges gegen den verhaßten und überlegenen Mitbe-

werber getrieben haben. Das Verlagshaus Karl Baedeker, das schon längst seinen Sitz nach Leipzig, dem Mittelpunkt des deutschen Buchhandels, verlegt hat, wird wegen des Wettbewerbs des neuen englischen Unternehmens unbesorgt sein können. Abgesehen davon, daß sein Name in allen mit Deutschland nicht im Kriege stehenden Ländern gesetzlich geschützt ist, wird es den englischen Nachahmern nicht so ohne weiteres gelingen, mit einem Schlage das zu ersetzen, was deutscher Fleiß und deutsche Organisationskraft und Gründlichkeit in jahrzehntelanger ruhmvoller Arbeit geschaffen haben.

Bücherschau.

— **Der Kruppsche Kleinwohnungsbau.** Mit 150 Bildertafeln und vielen Textabbildungen herausgegeben von der Gesellschaft für Heimkultur e. V. in Wiesbaden. Mit begleitendem Text der Bauberatungsstelle Dr.-Ing. Herm. Hecker in Düsseldorf. Bei Vorausbestellung 10 Teile zu je 1 ℳ (Porto 10 ₰). Nach Erscheinen vollständig gebunden 12 ℳ (Porto 50 ₰). Heimkulturverlag, Wiesbaden.

Der vorliegende Teil enthält eine kurze Geschichte des Kruppschen Wohnungsbaues und Darstellungen der Kolonie Margareten- und Friedrichshof mit Ansichten und Plänen von Einzel-, Gruppen-, Groß- und mehrstöckigen Häusern, die für Regierungsbehörden, Gemeinden, Industrielle und Baufachleute eine Fülle wertvoller Anregungen geben, die mit Vorteil für die Allgemeinheit, besonders für die gewaltigen Aufgaben der Wohnungsfürsorge nach dem Kriege zu benutzen sind.

— **Statik mit Einschluß der Festigkeitslehre.** Von Regierungsbaumeister A. Schau, Kgl. Baugewerkschuldirektor in Essen. Mit 149 Abbildungen im Text. Verlag B. G. Teubner-Leipzig und Berlin 1915. Preis 1,25 ℳ.

Das Studium der Kräfte als Ursachen der Bewegung besitzt besondere Wichtigkeit für die Technik und ihre baulichen Schöpfungen. Die äußeren (mechanischen) auf ein bau- oder maschinentechnisches Gebilde wirkenden Kräfte (Lasten, Wind, Fliehkräfte, ruhendes oder bewegtes Wasser, Gasdruck u. a.) müssen sich mit den inneren Widerstandskräften des angegriffenen Körpers (Bauwerke, Maschinen und deren Teile) im Gleichgewicht halten, um deren Festigkeitszustand zu verbürgen. Auf den beiden Teilen der Mechanik, der Statik und der Dynamik beruht die Festigkeitslehre der Baukonstruktionen. Eine Störung dieses statischen (ruhenden) oder dynamischen Gleichgewichtszustandes der Bewegung heißt Gleichgewichtsstörung, die in Gestalt von Unfällen aller Art die Beschädigung, Zerstörung, d. h. Untergang des baulichen Objektes mit ihren schweren Nebenfolgen für Gesundheit und Leben von Menschen herbeiführen kann. Das vorliegende Büchlein nun, das 497. Bändchen der erprobten Teubnerschen Sammlung „Aus Natur und Geisteswelt", behandelt auf 60 Kleinoktavseiten in einem 1. Hauptabschnitt die Statik, in einem zweiten die auf ihr beruhende, angewandte Festigkeitslehre.

Aus der Einteilung ist hervorzuheben, daß die Statik sich stofflich in eine Einleitung A (Allgemeines, die physikalischen Grundgesetze, rechnerische und zeichnerische Verfahren für Bauwerksunternehmungen) gliedert und in 2 Unterabschnitte B und C. B behandelt die Zusammensetzung, Zerlegung und das Gleichgewicht der Kräfte (Allgemeines; Kräfte in derselben Geraden, sodann verschiedener Richtungen und Angriffspunkte; Anwendung auf einfache Stabkonstruktionen; statische Momente; allgemeine Gleichgewichtsbedingungen), C. die Anwendung der Statik auf Baukonstruktionen (Träger; deren Auflagerung; Auflagerdrücke; Biegungsmomente; Träger auf 2 Stützen mit den verschiedenartigen Belastungsfällen; durchgehende Träger und Anwendung auf einfache Maschinen).

Die Festigkeitslehre dagegen behandelt nach einer Aufklärung über die verschiedenen Festigkeitsarten in einzelnen Kapiteln: die Zug-, Druck-, Schub-, Scher-, Biegungs-, die Torsions-, Knick- und die zusammengesetzten Festigkeiten, den exzentrischen Druck, die Berechnung von Gewölben und Widerlagern und größerer Dachkonstruktionen, endlich den Erd- und Wasserdruck an einer Anzahl ausgewählter, der Praxis entlehnter Beispiele.

In einer reichen Zahl vortrefflicher mathematischer Bilder wird das fruchtbare Darstellungsverfahren der „Graphostatik" gewürdigt. Das Büchlein wird in erster Linie den Studierenden technischer Mittelschulen seine Dienste leisten, aber auch dem in der Praxis stehenden Techniker jedweden Bildungsgrades ein willkommenes Mittel sein, seine Kenntnisse auf diesem weiten Gebiet der Bauentwürfe und ihrer Untersuchung zu sammeln und neu zu beleben.

Der in der pädagogisch-technischen Literatur wohlbekannte Verfasser hat in diesem Büchlein gezeigt, daß ihm die Fähigkeit gemeinverständlicher Behandlung nicht nur der praktischen Wissengebiete der Technik, so des Eisenbahnwesens *), sondern auch der „exakten Wissensgebiete" in hohem Maße eigen ist. Das Buch wird gleich seinen Vorgängern den kürzesten Weg in die Lehrstätten wie in die Praxis finden. Bi.

*) s. „Schau, der Eisenbahnbau I. und II", besprochen in Nr. 26 vom 10. März 1912 d. Ztg.

Amtliche Mitteilungen der Geschäftsführenden Verwaltung.

Eröffnung von Stationen.

K. k. österreichische Staatsbahnen. Am 1. März d. Js. wird die an der Reichenau a. d. Kněžna - Solnitzer Lokalbahn zwischen den Stationen Reichenau a. d. Kněžna und Solnitz gelegene unbesetzte Personenhaltestelle Reichenau a. d. Kněžna Haltestelle für den Personenverkehr und die beschränkte Gepäckabfertigung, und zwar beide im Nachzahlungswege, neu eröffnet. Die Entfernungen von und nach der neuen Haltestelle betragen: Von Reichenau a. d. Kněžna Haltestelle nach Castolowitz 10 km, Castolowitz Haltestelle 9 km, Reichenau a. d. Kněžna 1 km, Solnitz 6 km.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Eisenbahndirektionsbezirk Magdeburg. Am 20. März d. Js. wird der zwischen den Stationen Genthin Stb. und Großwusterwitz Stb. links der Bahnstrecke Magdeburg Hbf.-Berlin Potsd. Hbf. gelegene Haltepunkt Kaderschleuse auch für die Abfertigung von Wagenladungs- und Stückgütern, Leichen und lebendigen Tieren in einbödigen Wagen eröffnet werden. Die Abfertigung von Fahrzeugen, Sprengstoffen und Gegenständen, zu deren Ver- und Entladung eine Kopf- oder Seitenrampe erforderlich ist, ist bis auf weiteres ausgeschlossen.

K. k. österreichische Staatsbahnen. Am 1. März d. Js. wird die bisher für den Personenverkehr und die Gepäckabfertigung im Nachzahlungswege eingerichtete Personenhaltestelle Schlesische Vorstadt als selbständige Halte- und Ladestelle für den Personen- und den unbeschränkten Gepäcksverkehr, sowie für den gesamten Güterverkehr eröffnet werden.

Von der Auf- und Abgabe in dieser Halte- und Ladestelle sind ausgeschlossen: Kesselwagen mit feuergefährlichen Flüssigkeiten.

Rundschreiben der Geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. III 21 vom 15. Februar d. Js. an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Antrag der Direktion der Zschipkau-Finsterwalder Eisenbahngesellschaft auf Zulassung zur Teilnahme an den Vereinseinrichtungen (abgesandt am 21. Februar d. Js.).

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Eröffnung des Haltepunktes Kaderschleuse für den Güter- und Tierverkehr.

Am 20. März 1916 wird der zwischen den Stationen Genthin Stb. und Großwusterwitz Stb. links der Bahnstrecke Magdeburg Hbf.-Berlin Potsd. Hbf. gelegene Haltepunkt Kaderschleuse auch für die Abfertigung von Wagenladungs- und Stückgütern, Leichen und lebenden Tieren in einbödigen Wagen eröffnet werden.

Die Abfertigung von Fahrzeugen, Sprengstoffen und Gegenständen, zu deren Ver- und Entladung eine Kopf- oder Seitenrampe erforderlich ist, ist bis auf weiteres ausgeschlossen.

Mit demselben Tage wird der Bahnhof IV. Klasse Kaderschleuse in den Staats- und Privatbahn-Gütertarif sowie in den Staats- und Privatbahn-Tiertarif aufgenommen.

Über die Höhe der Tarifsätze geben die Dienststellen Auskunft.

Magdeburg, im Februar 1916. (286)

Königliche Eisenbahndirektion.

2. Verkehrswiederaufnahme.

Die Kgl. Ungarische Fluß- und Seeschiffahrtsgesellschaft hat die Güteraufnahme auf der Donau in den Stationen der Strecke Budapest-Zemun im Verkehre dieser Stationen untereinander wie auch von und nach den Stationen Wien, Pozsony und Ujpest mit dem 21. Februar eröffnet.

Die Güteraufnahme in und nach den auf dieser Strecke gelegenen folgenden Haltestellen: Monostorszeg, Sarengrad, Susek-Koruska, Banostor, Cserevics und Ofutak bleibt bis auf weiteres gesperrt.

Regensburg, 24. Februar 1916. (284)
Königliche Eisenbahndirektion.

3. Güterverkehr.

Deutsche Eisenbahn-Güter-, Tier-, Personen- und Gepäcktarife, Teile I.

Die mit unserer Bekanntmachung vom 20. Januar 1916 angekündigten Tarifdrucksachen werden erst zum 1. Mai 1916 neu ausgegeben.

Berlin, den 28. Februar 1916. (291)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Ost-Mitteldeutsch-Sächsischer Verkehr, Heft 1.

Mit Gültigkeit vom 2. März 1916 wird die Station Dresden König Albert-Hafen als Empfangsstation in den Ausnahmetarif 20 d (Petroleum usw.) aufgenommen. Nähere Auskunft erteilen die beteiligten Güterabfertigungen.

Berlin, den 26. Februar 1916. (295)
Königliche Eisenbahndirektion.

Ausnahmetarif für Kakao, Baumwolle usw. — Tfv. 2 I 1 —.

Mit Gültigkeit vom 2. März 1916 wird der Ausnahmetarif für die Artikel Bananen, Apfelsinen, Mandarinen, Pomeranzen und Zitronen aufgehoben. Nähere Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbureau, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 28. Februar 1916. (296)
Königliche Eisenbahndirektion.

Ausnahmetarif für Heu, Häcksel, Stroh usw. — Nr. 2 III p. —

Mit Gültigkeit vom 2. März 1916 erscheint ein Nachtrag 2, durch den die Frachtermäßigung auch auf kürzere Entfernungen gewährt wird. — Der Nachtrag ist zum Preise von 5 Pf. für das Stück durch die Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbureau, hier, Bahnhof Alexanderplatz, zu beziehen.

Berlin, den 28. Februar 1916. (297)
Königliche Eisenbahndirektion.

Staats- und Privatbahn-Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 2. März 1916 werden bis auf weiteres, längstens für die Dauer des Krieges, eine größere Anzahl von Nordseehäfen als Versandstationen in den Ausnahmetarif 2 t einbezogen. Nähere Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbureau, hier, Alexanderplatz.

Berlin, den 26. Februar 1916. (298)
Königliche Eisenbahndirektion.

Güterverkehr der badisch-schweiz. Übergangsstationen mit der Schweiz.

Die im Taxschema des gemeinsamen schweiz. Ausnahmetarifs Nr. 21 für Salz unter a für Siedesalz bei Aufgabe als Stückgut enthaltenen Frachtsätze gelten auch für Einzelsendungen von „Denaturiertem Industriesalz".

Karlsruhe, 24. Februar 1916. (289)
Gr. Generaldirektion der Staatseisenbahnen.

Nordseebäderverkehr (nordfriesische Inseln).

Am 1. Mai 1916 werden

a) die Fahrpreise nach und von Amrum und Wyk in

1.	2.	3. Wagenklasse	
ℳ	ℳ	ℳ	
bis zu 3,30	1,60	0,90	für einfache Fahrkarten
und 6,60	3,20	1,80	für Rückfahrkarten

b) die Gebühren für die Überführung des Gepäcks in Hoyerschleuse zwischen Bahnhof und Schiff für das Gewicht bis zu 25 kg von 0,30 ℳ auf 0,50 ℳ

erhöht und

c) sämtliche direkten Fahrgeld- und Gepäckfrachtsätze nach und von Lakolk (Röm) aufgehoben.

Nähere Auskunft erteilt unser Verkehrsbureau.

Altona, den 26. Februar 1916. (291)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Bayerisch-Württembergischer Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. März 1916 werden im A.-T. 5 c (Wegebaustoffe) — Tarifnachtrag I, Seite 45 bzw. Nachtrag II, Seite 65 — unter „II" folgende Frachtsätze nachgetragen für:

Passau Hbf.-Oberlenningen . . . . 80 ₰
Passau Hbf.-Heilbronn Hbf. . . . . 76 ₰

München, 25. Februar 1916. (293)
Tarifamt der K. bayer. St.-E.-B. r. d. Rh.

Saarkohlenverkehr nach der Schweiz.

An Stelle des Kohlentarifs Nr. 12 vom 1. Juli 1904 erscheint zum 1. Mai d. J. ein neuer Tarif Nr. 12 mit zum Teil geringen Erhöhungen und Ermäßigungen. Die Druckfertigkeit wird noch besonders bekannt gemacht.

Saarbrücken, 26. Februar 1916. (290)
Königliche Eisenbahndirektion.

Staats- und Privatbahn-Güterverkehr Heft C 2 und Westdeutsch-sächsischer Verkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. März d. Js. wird die Station Rheine des Direktionsbezirks Münster (Westf.) als Versandstation in den Ausnahmetarif 2 t für Torfstreu usw. für die Dauer des Krieges aufgenommen. (282)

Münster (Westf.), 23. Februar 1916.
Königliche Eisenbahndirektion.

Ost-Mitteldeutsch-Sächsischer Verkehr, Heft 1.

Mit Gültigkeit vom 1. März 1916 werden die Stationen Amtitz, Böhmenhöfen und Damerkow (Kr. Bütow) in den Tarif einbezogen. Ferner wird mit Gültigkeit vom 1. Mai 1916 die Entfernung Wahlendorf-Wurzen in 622 km abgeändert. Nähere Auskunft erteilen die beteiligten Güterabfertigungen.

Berlin, den 22. Februar 1916. (285)
Königliche Eisenbahndirektion.

Elsaß-Lothringisch-Luxemburgisch-Württ. Güterverkehr.

Mit sofortiger Gültigkeit erhält die Reichsbahnstation Mühlen bei Metz (früher Moulins) OK die Bezeichnung Mühlen-Sigach OK.

Stuttgart, den 23. Februar 1916. (287)
Generaldirektion
der K. Württ. Staatseisenbahnen.

Güterverkehr der badisch-schweiz. Übergangsstationen mit der Schweiz.

Am 1. März 1916 tritt eine Neuausgabe des gemeinsamen schweiz. Ausnahmetarifs Nr. 20 für Steinkohlen usw. in Kraft. Die Drucksache ist bei unserm Verkehrsbureau für 1 ℳ käuflich.

Karlsruhe, 25. Februar 1916. (288)
Gr. Generaldirektion der Staatseisenbahnen.

4. Verdingungen.

Verdingung der Lieferung von Betriebsgeräten.

Die Lieferung von

a) Oberwagen- und Schlußlaternen, Lokomotivsignallaternen, verschiedenen Handlaternen und Wandlaternen,

b) Äxten, Beilen, Einern Schraubenschlüsseln, Vierkant-, Dreikant- und Gashahnschlüsseln, Kohlen-, Erd-, Schnee- und Müllschaufeln, Spaten, Stopfhacken, Harken, Heckenscheeren, Steinschlaggabeln, Gießkannen, Kohlenkästen, Kohlenlöffeln, Stocheisen, Signalpfeifen, Signalhörnern, Signalfahnen, Vorhängeschlössern, verschiedenen Hämmern, Schnecken- und Irwinbohrern

soll öffentlich verdungen werden. Eröffnung der Angebote am 15. März 1916, vormittags 10½ Uhr. Zuschlagsfrist bis zum 29. März 1916.

Die Verdingungsunterlagen sind für die unter a und b genannten Gegenstände je besonders gegen portofreie Einsendung — ohne Bestellgeld — von je 70 ₰ vom Vorstande unsers Zentralbureaus zu beziehen. (283)

Münster (Westf.), 23. Februar 1916.
Königliche Eisenbahndirektion.

5. Verkauf von Altmaterialien.

Die in den Werkstättenmagazinen Saarbrücken, Saarbrücken-Burbach, Karthaus, Trier und St. Wendel angesammelten alten Werkstattsmaterialien aus Eisen, Stahl, Rotgußkrätze, Metallkehricht, Zinkasche, Gießereischutt, Glasbrocken und Abfälle von Gummi, Klingeritersatz und Asbestpappe sollen in öffentlicher Ausschreibung verkauft werden.

Die Verdingungsunterlagen können in unserem Zentralbureau, Zimmer 131, eingesehen und gegen postfreie Einsendung von **50 ₰ in bar, nicht in Briefmarken,** von dort bezogen werden. Verschlossene, mit der Aufschrift: „Angebot auf Ankauf alter Werkstattsmaterialien" versehene Angebote sind bis zum Eröffnungstermin **Dienstag, den 21. März, vorm. 10 Uhr,** postfrei an unser Rechnungsbureau einzusenden. Ende der Zuschlagsfrist 6. April 1916.

Saarbrücken, den 1. März 1916. (292)
Königliche Eisenbahndirektion.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Eisenbahndirektions-Präsident a. D. v. Mühlenfels in Berlin.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nummer 19. 4. März 1916. LVI. Jahrgang.

Inhalt:

Die Verkehrsbeziehungen zwischen dem Deutschen Reich, Österreich und Ungarn; ihre Entwicklung und ihre Fortbildung bei engeren Handelsbeziehungen.

Der Eisenbahnetat im Staatshaushaltsausschuß des preußischen Abgeordnetenhauses.

Mangelnde Kriegsbereitschaft der amerikanischen Eisenbahnen.

Nachrichten.

Deutschland: Geschlossene Züge für weite Entfernungen. — Bezirkseisenbahnräte. — Durchstich des A. E. G.-Spreetunnels in Berlin. — Der Bayerische Landeseisenbahnrat. — Erdrutsch auf Bahnhof Mittelgrund. — Hanomag-Tiefgangwagen. — Kriegswohlfahrts-Ausstellung von Ziegen und Kaninchen in Stolp. i. Pom. — Personalnachrichten.

Österreich: Einschränkung der Beglückwünschungen bei Beförderungen und Auszeichnungen. — Eine Holzbrücke über die Verbindungsbahn in Wien (Hietzing). — Der neue Entseuchungszug der Erzherzogin Marie Therese. — Das neue Kursbuch. — Österreichische Eisenbahnverkehrsanstalt. — Personalnachrichten.

Ungarn: Anhang zur Genehmigungsurkunde der Drauthal-Lokalbahn (Kisköszeg-Siklós). — Winde für Wagenverschub in Werkstätten.

Luxemburg: Ministerwechsel.

Rumänien: Die Abfuhr des Getreides.

Übrige europäische Länder: Die deutsch-schwedische Verkehrskonferenz in Kopenhagen. — Der Eisenbahnwirrwarr in Frankreich. — Der Außenhandel Englands im Jahre 1915. — Manchester Seekanal. — Verkehr auf den im Militärbetriebe befindlichen Eisenbahnen des östlichen Kriegsschauplatzes. — Wiederherstellung der Alexanderbrücke in Warschau.

Fremde Erdteile: Selbsttätige Zugdeckungsanlage auf der Western Pacific.

Allgemeines.

Bücherschau.

Amtliche Bekanntmachungen.

Die Verkehrsbeziehungen zwischen dem Deutschen Reich, Österreich und Ungarn; ihre Entwicklung und ihre Fortbildung bei engeren Handelsbeziehungen.

Die in dieser Überschrift zusammengefaßten Fragen werden von Tag zu Tag um so wichtiger und dringender, je deutlicher mit dem Fortgang des Weltkriegs die Absicht der uns umschließenden Mächte des Vierverbandes hervortritt, die Mittelmächte wirtschaftlich zu erdrosseln, falls man hierzu etwa kriegerisch nicht imstande wäre. Die Herstellung neuer inniger Beziehungen nicht nur politischer, sondern namentlich auch wirtschaftlicher Art zwischen den Mittelmächten und den sich ihnen anschließenden Ländern des Orients auch nach dem Kriege ist schon jetzt eine Frage, die die besten Köpfe mit Recht beschäftigt. Es ist deshalb höchst verdienstlich, daß einer der vorzüglichsten Kenner des deutschen und internationalen Verkehrsrechts und seiner geschichtlichen Entwicklung, der Wirkliche Geheime Rat Prof. Dr. Alfred v. d. Leyen, die Mühe nicht gescheut hat, in einer umfangreichen Arbeit*) die bestehenden Verkehrsbeziehungen zwischen Deutschland und dem verbündeten Doppelreich quellenmäßig darzustellen und sein sachverständiges Urteil über die Fortentwicklung dieser Beziehungen abzugeben.

Da es sich in erster Linie hierbei in Vergangenheit und Zukunft um Eisenbahnfragen innerhalb eines Gebietes handelt, das sich geographisch, politisch und wirtschaftlich fast genau mit dem des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen deckt, so ist es eine selbstverständliche und erfreuliche Pflicht, an dieser Stelle auf die v. d. Leyensche Schrift hinzuweisen und so weit möglich den Leserkreis dieser Zeitung mit ihrem wesentlichen Inhalt und den wichtigsten Gedankengängen des Verfassers bekannt zu machen.

In der Einleitung stellt v. d. Leyen die Handels- und Tarifpolitik des Deutschen Reichs und der österreichisch-ungarischen Monarchie dar. Er beweist, daß der bestehende Handelsvertrag vom 6. Dezember 1891 und 23. Januar 1905 zwar einige allgemeine Bestimmungen über Eisenbahnwesen und die Wasserstraßen enthalte, die eine gleiche Behandlung der Bewohner der Vertragsstaaten verlangen und daß auch in anderen Staatsverträgen, Gesetzen und Vereinbarungen Bestimmungen enthalten sind, die eine einheitliche Gestaltung und Erleichterungen des Verkehrs zwischen den Vertragsstaaten bezwecken; aber im ganzen habe sich doch die Eisenbahnpolitik, besonders die Tarifpolitik Deutschlands selbständig entwickelt. Die rechtlichen Grundlagen der einheitlichen deutschen Tarife sind gesetzlich erst durch das deutsche Handelsgesetzbuch vom 10. Mai 1897 und die deutsche Eisenbahnverkehrsordnung, jetzt vom 23. Dezember 1908 geschaffen, für den zwischenstaatlichen Verkehr schuf das Berner Übereinkommen vom 14. Oktober 1890 einheitliches Recht. Die Tarifvorschriften, die Güterklassifikationen und die Einrichtungen zu ihrer Fortbildung beruhen innerhalb Deutschlands auf freien Vereinbarungen, die zwischen Staats- und Privatbahnen im Jahre 1877 geschlossen wurden (die sog. Tarif-Reform!). Für die so wichtigen Ausnahmetarife besteht noch jetzt die volle Selbständigkeit der einzelnen Bahnen fort.

Über die wirtschaftlich so bedeutungsvollen Beziehungen zwischen den Eisenbahntarifen und der Zoll- und Handelspolitik ist man sich erst in der Zeit klar geworden, die vor der erwähnten Tarif-Reform des Jahres 1877 lag. Aber auch diese beruhte auf freier Vereinbarung, Fürst Bismarck verlangte deshalb die reichsgesetzliche Feststellung der Eisenbahngütertarife, um damit die Möglichkeit einer Durchkreuzung seiner Zollpolitik durch die Tarife, namentlich die Ausnahmetarife, zu verhindern. Das beabsichtigte Gesetz scheiterte bekanntlich am Widerstand der Mittelstaaten. Aber die Zusammenarbeit

*) Sonderdruck aus dem Sammelwerk „Die wirtschaftliche Annäherung zwischen dem Deutschen Reich und seinen Verbündeten", herausgegeben im Auftrag des Vereins für Sozialpolitik von Heinrich Herkner (Schriften des Vereins für Sozialpolitik Band 155/I und II). -München. Verlag von Duncker & Humblot. Leipzig.

der deutschen Bundesstaaten hat eine Gestaltung der Gütertarife herbeigeführt, die mit der deutschen Handels- und Zollpolitik Hand in Hand geht. Anders liegt es bei den natürlichen und künstlichen Wasserstraßen. Hier unterliegen die Beförderungspreise keinem Zwange und hier können allerdings noch Durchkreuzungen vorkommen.

In Österreich-Ungarn ist die rechtliche Grundlage der Eisenbahntarife der der deutschen sehr ähnlich, doch ist die Einheitlichkeit des Wirtschaftsgebiets nicht so gut durchgeführt wie in Deutschland, da sich der Gegensatz zwischen österreichischen und ungarischen Interessen häufig geltend macht, in beiden Ländern ist das Staatsbahnsystem noch nicht so allein maßgebend, einen einheitlichen gemeinsamen Personen- und Gütertarif gibt es dort nicht. Durch alle diese Dinge wird der Abschluß von Verträgen zwischen Deutschland und Österreich-Ungarn über den Eisenbahnverkehr sehr erschwert. Verfasser meint daher mit Recht, daß von einem etwa zu gründenden mitteleuropäischen Zoll- und Handelsverein nicht etwa erhofft werden dürfe, daß dieser auch in Österreich-Ungarn zu ähnlich einheitlichen Tarifverhältnissen führen werde, wie sie in Deutschland bestehen. Man werde in dem Handelsvertrag oder in einem neben ihm zu schließenden besonderen Vertrag nur die Grundzüge für eine weitere Vereinheitlichung des Eisenbahnwesens in der Handelsgemeinschaft feststellen können. Dies aber werde nötig sein, wobei man anknüpfen könne an das, was bisher in dieser Beziehung geleistet sei und bereits bestehe.

In einem weiteren Abschnitte geht v. d. Leyen nun zur Geschichte der Eisenbahnbeziehungen zwischen dem Deutschen Reiche und Österreich-Ungarn über. Er gibt hier zunächst eine knappe aber erschöpfende Darstellung der Entstehung, Entwicklung und der jetzigen Einrichtungen des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen. Wir können hier die Einzelheiten wohl übergehen, die dem Leserkreise dieser Zeitung teils aus der bebekannten Jubiläumsdenkschrift vom Jahre 1896, teils aus dem täglichen Dienstbetriebe einigermaßen bekannt sind, möchten hier aber doch hervorheben, wie hoch Verfasser die Verdienste dieses Vereins bewertet und wie sehr er anerkennt, daß es hauptsächlich der unablässigen eifrigen Tätigkeit dieses Vereins zu danken sei, daß das Netz der ihm angehörenden Bahnen nach einheitlichen Grundsätzen gebaut, betrieben und verwaltet werde.

Im ferneren Verlauf zeigt Verfasser, wie es auch ein Verdienst dieses Vereins sei, daß in das deutsche Handelsgesetzbuch neben den Bestimmungen über das gewöhnliche Frachtgeschäft auch solche über das besondere Eisenbahnfrachtrecht aufgenommen wurden, das nun zum ersten Mal gesetzliche Grundlage erhielt. Er geht dann auf die Bestimmungen der Norddeutschen Bundes- später der Reichsverfassung über das Eisenbahnwesen näher ein, schildert das Zustandekommen des Internationalen Übereinkommens über den Eisenbahnfrachtverkehr, die Verwandlung des in der Reichsverfassung vorgesehenen einheitlichen Betriebsreglements in die Deutsche Eisenbahnverkehrsordnung, deren Bestimmungen in Österreich-Ungarn fast gleichlautend unter Beibehaltung des Titels als Eisenbahn-Betriebsreglement eingeführt wurden. Das vom Verein herausgegebene ist mit diesem im wesentlichen übereinstimmend.

Weiter stellt v. d. Leyen die Bestimmungen des Staatsvertrages zwischen Preußen und Österreich vom 5. August 1867 betr. die Erweiterung der Eisenbahnverbindungen und des Handelsvertrags mit Österreich-Ungarn vom 6. Dezember 1891 nebst Schlußprotokoll und einige andere zusätzliche Bestimmungen dar, als deren Ergebnis er die Feststellung folgender drei Grundsätze des Tarifrechts bezeichnet: 1. die Öffentlichkeit der Tarife, 2. die gleichmäßige Anwendung der Tarife und 3. das Verbot der sog. Refaktien. Ferner ist der Grundsatz angenommen, daß sowohl in den Beförderungspreisen als in der Zeit und Art der Abfertigung zwischen den Bewohnern der vertragschließenden Staaten kein Unterschied gemacht werden soll.

Es folgt nun eine schon an und für sich sehr wertvolle anschauliche Darlegung der Grundzüge des für alle deutschen, luxemburgischen einerseits und für die österreichischen, ungarischen und bosnisch-herzegovinischen Bahnen andererseits geltenden Eisenbahngütertarifs vom 1. Februar 1914, der den direkten Güterverkehr zwischen diesen Ländern regelt. Während die Tarifvorschriften hier einheitlich sind und sich den Binnentarifen tunlichst anschließen, fehlt es leider an einer einheitlichen Güterklassifikation. Man hat sich durch die sogenannten Serientarife zu helfen gesucht. Im ganzen herrscht aber doch im Verbandsverkehr zwischen Deutschland und Österreich-Ungarn noch eine sehr große Mannigfaltigkeit der Bestimmungen, der Verbandstarif enthält nicht weniger als 133 allgemeine Ausnahmetarife und eine Reihe von solchen für beschränkte Verkehrsbeziehungen. Besondere Schwierigkeiten in den gemeinschaftlichen Verkehren machte früher die Verständigung über die Leitungswege der Transporte. Nachdem die Macht der österreichischen Staatsbahnen durch die großen Verstaatlichungen von 1906 und 1909 sehr erweitert und von dem Wettbewerb der Privatbahnen großenteils befreit war, schlossen sich die deutschen Staats- und Privatbahnen zu einer Gemeinschaft der deutschen Eisenbahnen zusammen, um den österreichischen Bahnen als Einheit gegenüberzutreten auch die österreichischen Eisenbahnen bildeten demgegenüber eine Gemeinschaft. Gegenstand einer solchen sind in Deutschland namentlich die Fragen der Leitung des Verkehrs über den zweckmäßigsten deutschen Weg und die gegenseitige Unterstützung zur Erreichung tunlichst großer Anteile für die deutschen Wege.

In einer Zusammenfassung urteilt Verfasser, daß Deutschland und Österreich-Ungarn in ihrem Eisenbahnwesen fast auf allen Gebieten schöne Erfolge einer fortschreitenden Einheitlichkeit erzielt haben. Das Verkehrsrecht ist ein einheitliches, die „Einheitlichkeit des Betriebes, des Wagenumlaufs, des Baues der Bahnen und Betriebsmittel, des Signal- und Telegraphenwesens ist dank der Tätigkeit hauptsächlich des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen in nahezu vollkommener Weise durchgeführt." Die Tarife werden nach im wesentlichen übereinstimmenden Grundsätzen aufgebaut, meist sind durchgehende Tarife vorhanden, die Fahrpläne für den durchgehenden Verkehr werden in stetem Benehmen aufgestellt.

Eine Notwendigkeit, die Eisenbahntarife gesetzlich festzulegen, um zu einer einheitlichen Handels- und Zollpolitik zu gelangen, liegt nach einer Schlußäußerung v. d. Leyens zu diesem Abschnitt nicht vor. Eine solche Festlegung ist auch innerhalb des deutschen Zollvereins und des Deutschen Reiches niemals erfolgt. Sie wäre bei der Verschiedenheit und Mannigfaltigkeit der Verhältnisse unmöglich. Nur eine weitere Besserung und Ausgestaltung der Verhältnisse, wie sie sich im Laufe der Jahrzehnte entwickelt haben, ist zu erstreben.

Wie und worin dies nun zu geschehen habe, darüber verbreitet sich Verfasser in den weiteren Abschnitten. Wir übergehen als minder wichtig, was er hier über den Personenverkehr sagt, für den hauptsächlich nur der Abschluß des Übereinkommens über den wechselseitigen Personen- und Güterverkehr nötig ist, das vor dem Kriege zwischen den dem Internationalen Übereinkommen über den Frachtverkehr beigetretenen Verwaltungen bereits vereinbart, aber noch nicht zum Vollzug gelangt war.

Im Güterverkehr und den Gütertarifen hält v. d. Leyen eine Ergänzung der Rechtsgrundlagen nicht für nötig. Die Grundsätze des internationalen Übereinkommens werden jedenfalls zwischen den verbündeten Staaten Deutschland und Österreich-Ungarn unter Anschluß der Staaten, die auf die Aufrechterhaltung der internationalen Verkehrsbeziehungen Wert legen, fortbestehen. Schwieriger ist die Frage, ob man sich über die Tarife so weit wird verständigen können, daß sie auf die Zoll- und Handelspolitik nicht schädigend einzuwirken vermögen. Verfasser verweist hier auf die sorgfältigen Ausführungen in der Schrift von Seidler und Freud über die Eisenbahntarife und ihre Beziehungen zur Handelspolitik (Leipzig 1904). Dort wird die Notwendigkeit betont, die Eisenbahntarife vertragsmäßig der

Zollpolitik dienstbar zu machen. Aber die Natur der Zölle und der Tarife ist doch gewaltig verschieden. Erstere bilden eine feste Gebühr an den Staat ohne Gegenleistung, letztere bilden das Entgelt für Leistungen, die insbesondere in der Länge der Beförderungsstrecke sehr verschieden sind. Der Tarif muß seiner Natur nach beweglich sein, eine Abkürzung der Strecke durch Erbauung neuer Linien beeinflußt die Höhe der Frachtkosten ebenso, wie die notwendige Rücksichtnahme auf den Wettbewerb beispielsweise durch Linien auswärtiger Staaten und durch den Verkehr auf Wasserstraßen. Zurzeit bietet auch die Verschiedenheit der Tarife im Innern Österreichs ein schweres Hindernis, um zum Abschluß von Eisenbahntarifverträgen mit Deutschland, nach Art der Zolltarife, zu gelangen. Jahrelanger Vorbereitungen würde es hierzu bedürfen. Zunächst müsse man hierauf verzichten, aber an die bestehenden Tarife die bessernde Hand anzulegen versuchen, vor allem an den wichtigsten von allen, den deutsch-luxemburgisch-österreichisch-ungarischen Verbandsgütertarif, der durch die letzte Reform der Einführung von Serientarifen sehr verbessert, aber immer noch äußerst verwickelt sei. Vielleicht könne man zu einem Zusammenarbeiten der Vertragsstaaten in einem zu bildenden deutsch-österreichisch-ungarischen Eisenbahnrat kommen, der zur Mitwirkung in wichtigen gemeinsamen Tarif- und Verkehrsfragen zu berufen wäre. Es müßte eine deutsch-österreichisch-ungarische ständige Tarifkommission gebildet werden, die über die zu bildenden regelmäßigen Tarife, tunlichst auch über die unentbehrlichen Ausnahmetarife, Beschluß zu fassen hätte. Über alle diese Dinge wäre in dem abzuschließenden Handelsvertrag selbst, oder in einer ihm beizufügenden, den Eisenbahnverkehr und die Eisenbahntarife behandelnden Anlage Bestimmung zu treffen! Notwendig sei, daß Österreich-Ungarn und Deutschland sich, wie bei Abschluß der Handelsverträge, so auch bei Regelung der Eisenbahnverhältnisse, über ein gleichmäßiges Vorgehen gegenüber den anderen etwa beitretenden Staaten verständigten. Es sei dies durch das internationale Übereinkommen für den Frachtverkehr, das für alle etwa in Betracht kommenden mitteleuropäischen Staaten schon gilt, erleichtert. In Rumänien, dessen Bahnen ja zum Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen gehören, gelten dessen Einrichtungen schon. Aber bei den großen voraussichtlich auftauchenden Schwierigkeiten, hält v. d. Leyen es nicht für ratsam, Rumänien sogleich bei den Vertragsverhandlungen mit Österreich-Ungarn zuzuziehen, ebensowenig Bulgarien. Auch mit der Schweiz, den Niederlanden und den drei skandinavischen Königreichen werde man nicht sogleich über eine neue Regelung des Eisenbahnverkehrs verhandeln können.

In den Schlußabschnitten behandelt Verfasser die tatsächlichen und rechtlichen Verhältnisse der in Frage kommenden Wasserstraßen und die zur Förderung des Handelsverkehrs zwischen Deutschland und Österreich-Ungarn erforderlichen Verbesserungen dieser Wasserwege. Er schildert die rechtlichen Verhältnisse des Verkehrs auf den beiden großen, Deutschland mit Österreich-Ungarn verbindenden Strömen, der Elbe und der Donau. Durch die Elbschiffahrtsakte vom 23. Juni 1821, die Aufhebung der Elbzölle vom 22. Juni 1870 und die Donauschiffahrtsakte vom 7. November 1857, ist die Schiffahrt auf den beiden großen Strömen freigegeben. Abgaben dürfen nur noch erhoben werden, bei der Elbe, soweit sie für die Benutzung besonderer Anstalten zur Erleichterung des Verkehrs zugelassen sind, bei der Donau, soweit sie nicht in der Donauschiffahrtsakte ausdrücklich vorgesehen sind. Durch Art. 13 und 14 des Handelsvertrages zwischen Deutschland und Österreich-Ungarn und durch den Zusatzvertrag sind die zulässigen Gebühren näher bezeichnet. Überall ist in diesen Verträgen eine gleichmäßige Behandlung der Angehörigen der Vertragsstaaten zugesichert. Über die Höhe der Gebühren, also auch der Tarife, ist nirgends etwas gesagt. Änderungen dieser Bestimmungen hält v. d. Leyen nicht für angezeigt wohl aber meint er, daß durch Besserung der Verkehrsverhältnisse Erfolge zu erzielen seien. Namentlich ist dies auf der Donau der Fall, die bekanntlich durch die Richtung ihres Talverkehrs nach Osten und ihre Mündung in das abgelegene und abgeschlossene Schwarze Meer ohnehin den deutschen nach Westen und Norden fließenden Strömen gegenüber im Nachteil ist. Das Flußbett der unteren Donau ist überdies ungenügend reguliert, die sehr kostspielige Beseitigung der Schiffahrtshindernisse am Eisernen Tor belastet die Schiffahrt mit einer allerdings geringen Abgabe. Infolge aller dieser Verhältnisse sind die Frachten auf der Donau hoch, der Güterverkehr ist weit geringer als auf Elbe und Rhein. Natürlich wirken einerseits die Eisenbahnverbandstarife und die Tarife des Seeverkehrs, namentlich die Levantetarife von Hamburg aus, die über See bis zu den Häfen der Donaumündung und bis nach Rumänien hinein sich erstrecken, der oberen Donauschiffahrt entgegen, während anderseits die vereinbarten Donauumschlagtarife aus dem Innern Deutschlands zur Förderung der Ausfuhr deutscher Industrieerzeugnisse den Donauverkehr begünstigen. Besondere Ausnahmetarife erleichtern den Umschlagverkehr mit Rumänien, Serbien und Bulgarien usw. Es entstehen so und noch durch andere Verhältnisse beeinflußt äußerst verwickelte Tarifzustände, deren Regelung durch Handelsvertragsbestimmungen kaum ausführbar erscheint. Es fragt sich auch, ob hierzu ein wirtschaftliches Bedürfnis vorliegt.

Noch schwieriger liegen die Verhältnisse bei der Elbe. Hier dürfen nach dem mitgeteilten Staatsvertrage Schiffahrtsabgaben nicht erhoben werden. Aber im preußischen Wasserstraßengesetz vom 1. April 1904 ist festgesetzt, daß auf regulierten Flüssen angemessene, den Aufwendungen entsprechende Schiffahrtsabgaben zu erheben sind. Auch die deutsche Reichsverfassung ist entsprechend geändert. Aber die Zustimmung der österreichisch-ungarischen Regierung zu den Abgaben war bis jetzt nicht zu erlangen, der Widerstand geht namentlich von den Vertretern des böhmischen Kohlenverkehrs aus. Die Frage hängt aber auch mit dem ganz rückständigen Ausbau des in Österreich bereits durch Gesetz festgelegten Kanalnetzes zusammen (s. unten). Weiter würden durch die Schiffahrtsabgabe auch die zahlreichen Eisenbahntarife, namentlich für die Umschlagplätze Laube und Aussig, und im Kampf gegen sie für den Elbumschlag in Dresden und Riesa betroffen werden, bei denen die Eisenbahntarifermäßigungen bis auf 50 % der regelmäßigen Fracht herabgehen. Auch besteht ein Wettbewerb der Nordseehäfen mit den österreichischen Häfen der Adria, der gleichzeitig beseitigt werden müßte.

Zu diesem Meer von Fragen tritt nun hinzu die mögliche vollständige Änderung im Schiffahrtsverkehr durch den Ausbau künstlicher Wasserstraßen. Bekanntlich hat Österreich im Jahre 1910 ein umfassendes Wasserstraßengesetz angenommen für Erbauung von Kanälen im Donau-Oder-Elbe-Gebiet, das von der Regierung nur angenommen wurde, um das damit verkoppelte Gesetz für die Erbauung des inzwischen längst vollendeten Netzes der Tauernbahnen durchzubringen. An die wirkliche Ausführung der genehmigten Kanäle ist man bisher nicht herangetreten, es hat sich auch herausgestellt, daß die technischen und wirtschaftlichen Schwierigkeiten kaum zu überwinden seien; überdies ist ein Hauptgrund für den Kanalbau durch die inzwischen eingetretene Verstaatlichung der Mehrzahl der böhmischen Hauptbahnen hinfällig geworden.

v. d. Leyen weist nun auf eine seinerzeit in dieser Zeitung (S. 943, Jahrg. 1913) von ihm angezeigte bedeutende Schrift des bekannten österreichischen Volkswirts Dr. Emil Sax hin, die sich mit dem oben angedeuteten Wasserstraßennetz beschäftigt, ihre Kostspieligkeit und Unwirtschaftlichkeit nachweist und an seiner Stelle den Plan setzt, Kanäle von europäischer Bedeutung zu bauen, und zwar einen Kanal von Wien nach Prerau und von da teils über Pardubitz zur Elbe, teils über Oderberg zur Oder mit etwaiger Weiterführung zur Weichsel nach Krakau. Durch diese Verbindung der Stromgebiete von Donau, Elbe, Oder und Weichsel würde dem Kanalnetz eine Bedeutung für den internationalen Fernverkehr gesichert. Insbesondere will Dr. Sax hierdurch einen Ausgleich zwischen Donau- und Elbegebiet herbeiführen, er hält die so zu erzielenden Güterumsätze einer geradezu unbegrenzten Aus-

dehnung für fähig. Er meint, die Verbindung der Elbe mit der Donau, der unmittelbare Anschluß des deutschen Industriegebietes an die österreichischen Kanalgebiete, an die Hauptstädte Österreichs und Ungarns durch eine billige und leistungsfähige Wasserstraße sei von unermeßlicher Tragweite. Deshalb müßten sich an den Kosten das Deutsche Reich oder Preußen (doch wohl auch Sachsen!) beteiligen und dabei müsse die Frage der Schiffahrtsabgaben gelöst und eine Interessengemeinschaft vereinbart werden. Er weist dann auf die Notwendigkeit einer größeren handelspolitischen Annäherung der beteiligten Staaten hin und zeigt, wie Amerika planmäßig daran arbeite, das europäische Festland sich wirtschaftlich botmäßig zu machen, der europäischen und besonders deutschen Industrie den Markt zu entziehen, während England einen engeren Verband mit seinen Kolonien vorbereitet. „Die mitteleuropäischen Staaten würden sich dann miteinander und den Ostländern zu einem größeren Wirtschaftsgebiet vereinen müssen, das den Produkten des wirtschaftlichen Gegners die Grenzen verschließt, dafür im Innern einen Wirtschaftskörper darstellt, der sich selbst genügen kann. . . " Mit Recht fügt v. d. Leyen zu diesen 1911 geschriebenen Sätzen hinzu, daß sie jetzt, seit dem Kriege, eine beinahe prophetische Bedeutung erhalten. Er schließt seine Ausführungen mit den Worten: „Mit ihm (Sax) bin ich von der Überzeugung durchdrungen daß unsere großen Verkehrsmittel, die Eisenbahnen und die Wasserstraßen, berufen und imstande sind, die Bestrebungen nach einem innigeren wirtschaftlichen Zusammenschluß der beiden großen verbündeten mitteleuropäischen Reiche zu fördern und dazu mitzuhelfen, daß sie zu einem glückverheißenden Abschluß gelangen."

Diese Überzeugung teilen auch wir. Der Gedanke eines engeren Wirtschaftsbundes zwischen Deutschland und Österreich-Ungarn ist jetzt überall lebendig, eine ganze Literatur ist bereits entstanden, die die Frage nach allen Richtungen erörtert, die kaufmännischen und wirtschaftlichen Körperschaften beider Reiche haben vielfach schon Stellung genommen; in Preußen ist die Frage im Abgeordnetenhause besprochen. In Österreich hat u. a. der frühere Eisenbahnminister Dr. v. Wittek, ein ausgezeichneter Kenner der österreichischen wirtschaftlichen Verhältnisse und der Verkehrsbeziehungen zu Deutschland, in einem trefflichen Aufsatz*) sich über die Richtlinien ausgesprochen, die in der Vorbereitung des künftigen handelspolitischen Vorgehens für den zu schließenden Wirtschaftsbund einzuhalten seien. Seine Ausführungen beschäftigen sich zunächst mit der notwendigen neuen Ordnung der Zollverhältnisse und er betont dann in demselben Sinne, wie v. d. Leyen, den Wert entsprechender Vereinbarungen im Verkehrswesen.

Wir können diese Mitteilungen nicht schließen, ohne an sie einen weiteren Ausblick zu knüpfen. Uns scheint die Entwicklung der Weltgeschichte, die wir mit dem entfesselten Weltkrieg erleben, zu einer Ausdehnung des zwischen Deutschland und Österreich-Ungarn zu schließenden Wirtschaftsbundes auf die Balkanländer hinzuführen. Die Ausdehnung des Gebiets der Doppelmonarchie tiefer in den Balkan hinein, die Erweiterung ihres Einflusses auf dem Ostufer der Adria kann man schon jetzt als ein feststehendes Ergebnis des Krieges bezeichnen. Der enge politische Bund mit Bulgarien und der Türkei wird auch zu einem friedlichen wirtschaftlichen führen. Der Gedanke eines von der Nordsee bis zum Bosporus sich erstreckenden Wirtschaftsbundes hat schon jetzt ein große Volkstümlichkeit erlangt, wie sie sich in der allgemeinen, über die unmittelbare Bedeutung des Ereignisses weit hinausgehenden Anteilnahme an der Einrichtung des Balkanzugs und in Schriften, wie Friedrich Naumanns „Mitteleuropa" kundgibt.

Diese Bewegung erstreckt sich neuerdings auch auf die Ausbildung eines Binnenwasserweges zwischen Rhein und Donau. v. d. Leyen hebt mit Recht die Bedeutung der Sax'schen Ausführungen über die notwendige Schaffung einer Wasserstraßenverbindung zwischen der Donau und den Flußgebieten der Elbe und Oder hervor. Gerade jetzt werden die alten, besonders in Bayern und Süddeutschland seit langer Zeit gehegten Pläne einer schiffbaren Donau-Rhein-Verbindung wieder lebendig, durch die eine von unsern Feinden bis auf die kurze Donaumündungsstrecke fast vollständig unabhängige Verbindung Nordsee-Rhein-Donau-Schwarzes Meer geschaffen würde. Sie würde mit den Sax'schen Plänen kaum in Wettbewerb treten, da ihr Einfluß hauptsächlich auf Süd- und Westdeutschland mit den Hinterländern Holland und Belgien beschränkt bleibt, dessen Haupthafen Antwerpen doch wohl niemals in feindlichen Besitz zurückgelangen wird.

Wir unterlassen es, die weiteren Möglichkeiten auszumalen, die sich solchem Wirtschaftsbund im eigentlichen Orient, in Kleinasien, Mesopotamien bis Bagdad*) und zum Persischen Golf, ja bis zu den Grenzen Indiens eröffnen. Der erste feste Kern wird immer der Wirtschaftsbund zwischen Deutschland und Österreich-Ungarn bleiben.

Nur andeuten möchten wir hier, daß vielleicht auch dem Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen eine wichtige Rolle bei den neuen wirtschaftlichen Bildungen zufallen wird. v. d. Leyen hat bereits auf dessen Bedeutung für die Verkehrsfragen der jetzt von ihm umfaßten Gebiete aufmerksam gemacht. Es gehören zu diesen außer den Eisenbahnen Deutschlands, Österreich-Ungarns auch diejenigen Hollands und Rumäniens. Daß die Bahnen auch der vermutlich neu zu erwerbenden Landesteile Deutschlands und Österreich-Ungarns dem Verein zufallen werden, liegt wohl sehr nahe. Damit das Netz der Vereinsbahnen dann von der Nordsee bis zum Bosporus reiche, dazu ist nur noch eine wenig umfangreiche Ausdehnung auf die Bahnen eng befreundeter Länder nötig.

Doch das sind alles Zukunftsgedanken. Zunächst bleibt das feste Ziel das Wirtschaftsbündnis zwischen Deutschland und Österreich-Ungarn. Möchten sich den gewaltigen kriegerischen Erfolgen dieses Bundes bald auch solche in gemeinschaftlicher Friedensarbeit anreihen! v. Mühlenfels.

*) „Unser Wirtschaftsbündnis mit Deutschland" in Dorns Volkswirtschaftlicher Wochenschrift, Nr. 1663 vom 24. Dezember v. J.

*) Siehe auch den Aufsatz von Emil Rank über den Güterverkehr mit dem Fernen Osten Nr. 8 S. 85 des laufd. Jahrg. d. Ztg.

Der Eisenbahnetat im Staatshaushaltsausschuß des preußischen Abgeordnetenhauses.

Die „Nordd. Allg. Ztg." teilt mit: Der verstärkte Ausschuß des Abgeordnetenhauses für den Staatshaushalt begann am 28. Februar die Beratung des Etats der Eisenbahnverwaltung. Als Regel geht die Etatsveranschlagung von der Wirklichkeit des letztabgeschlossenen Etatsjahres aus. Dieser Vergleich versagt bei der Eisenbahnverwaltung aber auch in diesem Jahre, da die Rückwirkungen, die der Krieg auf das Verkehrsleben nach Friedensschluß ausüben wird, nicht übersehen werden können. Ob und wie rasch das gewerbliche Leben nach Friedensschluß wieder auf die frühere Höhe gelangen wird, oder ob es vielleicht sogar alsbald darüber hinauswachsen wird, kann niemand sagen. Dementsprechend läßt sich auch die Höhe der Betriebseinnahmen selbst mit nur annähernder Zuverlässigkeit nicht schätzen. Aber auch bezüglich der Betriebsausgaben fehlt jede Grundlage für eine zuverlässige Schätzung. Dies gilt in erster Linie von den persönlichen Ausgaben der Titel 1 bis 3 (Besoldungen, Wohnungszuschüsse, Remunerationen). Fest steht hier nur die in den Etats für 1914 und 1915 vorgesehene Zahl der etatsmäßigen Beamtenstellen, die zu verändern einstweilen kein Anlaß vorliegt. Die Gesamtzahl der teilweise nur als Hilfsbeamte im Arbeiterverhältnis tätigen Bediensteten hängt hauptsächlich von der Stärke des Verkehrs ab und entzieht sich gegenwärtig einer zuverlässigen Schätzung ebenso wie diese. Auch die Nebengebühren richten sich in erster Linie nach der unbekannten Verkehrsstärke und können daher nicht geschätzt werden. Fast völlig von der Verkehrsstärke hängt

auch die Ausgabe für Betriebsmaterialien ab. Für die Kosten der Unterhaltung der Bahnanlagen und Fahrzeuge ist außer der Verkehrsstärke auch noch der doch nicht zu übersehende Umstand von Bedeutung, inwieweit infolge des Krieges die Unterhaltung im nächsten Jahre verstärkt werden muß. Angesichts der Unmöglichkeit, einen zuverlässigen Etat aufzustellen, hat es sich nur erübrigt, den Etat von 1915 bezüglich der Betriebseinnahmen und -ausgaben im allgemeinen einfach zu wiederholen. Nur die Ausgaben für Steuern werden sich, wie mit Bestimmtheit zu übersehen ist, wesentlich ermäßigen, da das für 1916 steuerpflichtige Reineinkommen der Eisenbahnverwaltung erheblich zurückgehen wird, wie es im Etatsjahr 1915 bereits der Fall war. Aus diesem Grunde sind die bei Titel 12 bisher vorgesehenen Ausgaben für Steuern für 1916 um rund 16,5 Millionen Mark niedriger veranschlagt worden. Die Änderungen im übrigen Teile des Etats sind nicht von großer Bedeutung. Da inzwischen das statistische Anlagekapital wie auch die Eisenbahnschuld sich erhöht hat, so erhöhen sich auch die Zins- und Tilgungsbeträge, der Zuschuß zum Extraordinarium und die Ablieferung für allgemeine Staatszwecke. Rechnerisch verbleibt dennoch ein Überschuß von 485 307 ℳ für den Ausgleichsfonds.

Am Schlusse des Etatsjahres 1914 betrug nach den Angaben des Berichts über die Ergebnisse des Betriebes der für Rechnung der preußich-hessischen Eisenbahnbetriebs- und Finanzgemeinschaft verwalteten Eisenbahnen die Gesamtbetriebslänge der vollspurigen Eisenbahnen 39 633,15 km. Außerdem waren 238,91 km Schmalspurbahn im Betriebe. Dazu treten die neuen Strecken,die in der Zeit vom 1. April 1915 bis Ende März 1916 dem Betriebe übergeben worden sind oder voraussichtlich noch eröffnet werden, und zwar: Direktionsbezirk Berlin: Nauen-Kremmen-Oranienburg (38,15 km vollspurige Länge), Breslau: Groß Mochbern-Mochbern (6 km), Wohlau - Rathau (Teilstrecke. 11,77 km), Bromberg: Mogilno-Orchheim (20,40 km). Linienverlegung auf der Strecke Bromberg-Karlsdorf (1,18 km), Linienverlegung auf der Strecke Kreuz-Stargard (1 km), Cassel: Velmeden-Goßalmerode Ost-Eichenberg (25,13 km), Lebach-Rhena-Villingen (Reststrecke 16 71 km), Cöln: Verbindung der Strecke Uerdingen-Homberg (Rhein) mit der Strecke Oberhausen West-Hohenbudberg bei Trompet (1,86 km), Uerdingen Gbf.-Friemersheim (4,81 km), Elberfeld: Blockstelle Einhaus-Herdecke (1,02 km), Plettenberg-Herscheid (16,23 km), Weidenau-Dillenburg (31,72 km), Verbindungsbahn Siegen-Siegen Ost (2,74 km), Erfurt Weidhausen (S.-Cobg.)-Neustadt (S.-Cbg.) (22,40 km), Verbindungsbahn Velbert-Velbert Ost (2,14 km), Essen Verbindung Huckarde (Westf. Rahm) (1,23 km), Frankfurt (Main): Niederjossa-Grebenau (9 59 km), Verbindungsbahn bei Bebra (4,70 Kilometer), Hilders-Wüstensachsen (8,10 Kilometer), Gütergleise Bronzell-Fulda (4,20 Kilometer), Grebenau - Alsfeld (Teilstrecke) (21,60 km), Halle (Saale): Einführung der Strecke Leipzig. Eilenburger Bf.-Schönefeld Pr. Stb.-Heiterblick-Eilenburg in den Hauptbahnhof Leipzig (1,15 km), Hannover: Arendsee-Geestgottberg (20,16 km), Salzwedel-Arendsee (22,64 km), Verbindungsbahn Salzwedel-Lüchow (5,13 km), Nienburg-Leese (20,71 km), Leese-Stadthagen (26,96 km), Königsberg (Preußen): Arys-Lyck (35,26 km) Marggrabowo-Czymochen (16,29 km), Magdeburg: Mansfeld-Wippra (21 50 km), Mainz: Geisenheim-(Rüdesheim-)Rheinbrücke-Sarmsheim mit Abzweigung nach Ockenheim (11,07 km), Darmstadt (Ost)-Blockstelle Kastanienallee-Kranichstein (2,45 km), Verbindungsgleis bei Babenhausen (Hess.) (1,75 km). Posen: Kontopp-Züllichau (33,06 km) Hafenbahn bei Tschicherzig (2,50 km), Längenzugang durch die Inbetriebnahme des Verschiebebahnhofes Frankfurt (Oder), und zwar bei der Strecke Frankfurt (Oder)-Cüstrin (13 36 km), Frankfurt (Oder)-Freienwalde (0,21 km) Frankfurt (Oder)-Fürstenwalde (4,96 km), Saarbrücken: Polch-Münstermaifeld (11,20 km), Irrel-Igel (21,80 km), St. Wendel-Oberthal (13,30 km), Umgehungsbahn Völklingen-Püttlingen (Grube) (0,38 km), Längenberichtigungen (1,09 km), Zugang 546 81. Dagegen kommen in Abgang: Hannover: Salzwedel-Lüchow (alte Strecke) (2,64 km), verbleibt als Zugang (544,17 km). Am Anfang des Etatsjahres 1916 ergibt sich danach eine Betriebslänge von 40 177,32 km für die vollspurigen und 238,91 km für die schmalspurigen Eisenbahnen. Im Etatsjahr 1916 werden voraussichtlich folgende Strecken dem Betriebe übergeben: Direktionsbezirk Altona: Ohlsdorf-Poppenbüttel (5,77 km vollspurige Länge). Hassen-Holtenau (8,40 km), Verlegung der Hauptbahn Wilster-St. Michaelisdonn (5 52 km), Brunsbüttelkoog-Wilster (8,83 km), St. Michaelisdonn-Brunsbüttelkoog (12,92 km) Breslau: Maltsch-Rathau (Reststrecke) (12,13 km), Schottwitz-Wüstendorf (9,97 km), Cassel: Stolberg-Rottleberode-Stolberg (5,40 km). Uslar - Schönhagen (9 60 km), Linienverlegung zwischen den Bahnhöfen Rosdorf und Göttingen (4,67 km). Besondere Gütergleise zwischen Haltepunkt Salza und Bahnhof Nordhausen (2,74 km), Danzig: Pollnow-Zollbrück (35,60 km), Riesenburg - Miswalde (32 km), Elberfeld: Meinerzhagen-Krummener (12,05 km), Witten West-Schwelm (19,72 km), Velbert Ost-Kettwig (13,94 km), Essen: Verbindung Borbeck-Frintrop-Bottrop (3,30 km). Lünen Nord-Lünen Süd (0,76 km), Frankfurt (Main): Verbindungsbahn bei Gießen (4,79 km), Stockhausen (Lahn)-Beilstein (15,50 km), Halle (Saale): Roßlau-Wiesenburg (28,69 km), Hannover: Leese-Minden (32 28 km), Celle-Gliesmarode (56.36 km), Plockhorst-Peine (16,99 km), Ülzen-Dannenberg (42 04 km), Kattowitz: Hultschin-Annaberg (Oberschl.), Reststrecke der Nebenbahn Krawarn-Annaberg (Oberschl.) mit Abzweigung nach Haatsch (13,74 km), Knurow-Guidogrube (12,92 km schmalspurige Längen), Dombrowa-Naklo (9,02 km schmalspurige Längen), Königsberg (Pr.): Bartenstein-Heilsberg (26,30 km vollspurige Längen), Blindgallen-Szittkehnen (17,03 km), (Goldap) Buttkuhnen-Blindgallen (18,40 km), Zinten-Preußisch-Eylau (29 km), Zinten-Rosenberg (33,30 km), Münster (Westf.): Nienburg (Weser)-Diepholz (61,45 km), Posen: Züllichau-Schwiebus (28,54 km). Längenberichtigungen (0,62 km), Zugang (628,35 km vollspurige Längen), (21,94 km schmalspurige Längen). Dagegen kommen in Abgang: Cassel: Roßdorf-Göttingen (alte Strecke) (4,31 km vollspurige Längen), Kattowitz: Abzweigung Guidogrube-Königin Luisegrube-Makoschau (1,61 km schmalspurige Längen), verbleibt also Zugang (624,04 km vollspurige Längen), (20,33 km schmalspurige Längen). Hiernach werden am Schlusse des Etatsjahres 1916 für den öffentlichen Verkehr an vollspurigen Bahnen 40 801.36 km und an schmalspurigen Bahnen 259 24 km im Betriebe sein.

Nach einem eingehenden Referat des Berichterstatters teilte der Minister folgendes mit:

Der Berichterstatter hat die Zukunft optimistisch beurteilt: ich teile seine Auffassung. Sicher ist, daß nach Friedensschluß auf den Eisenbahnen sich ein außerordentlicher Verkehr entwickeln wird. Allein die Anforderungen des Retablissements werden dies bedingen. Wie lange allerdings diese günstige Entwicklung andauern wird, ist schwer zu sagen. Jedenfalls muß die Staatseisenbahnverwaltung wohl gerüstet sein, sowohl hinsichtlich der baulichen Anlagen, als auch hinsichtlich des Betriebsmittelparkes. Natürlich begegnet dies großen Schwierigkeiten, während des Krieges wird das Eisenbahnwesen nicht besser, die Betriebsmittel befinden sich großenteils außer Landes, in den von unseren Truppen besetzten Gebieten und in den uns befreundeten Staaten; sie können daher nicht wie sonst unterhalten werden. Indes soll diese Schwächung möglichst gering sein. In der Unterhaltung der Betriebsmittel darf nichts gespart werden. Tatsächlich geschieht auch hier alles was gegenwärtig möglich ist, und in den letzten Jahrzehnten ist hinsichtlich des Ausbaues des Eisenbahnwesens viel geschehen. Das Extraordinarium des Jahres 1906, des ersten Jahres meiner Amtstätigkeit, enthielt 160 Millionen, das Jahr 1913 brachte Forderungen von 459 Millionen, und im Jahre 1914 sind 320 Millionen verbaut worden. Im Jahre 1915 trat schon aus personellen Gründen eine erhebliche Abnahme ein; es sind nur rund 250 Milionen Mark verbaut worden. Alle notwendigen Ausgaben sind indes gemacht worden, beispielsweise insonderheit für den Weiterbau des dritten und vierten Gleises auf der Strecke nach Westdeutschland, für die Vorbereitungen für den Ausbau des dritten und vierten Gleises auf der Strecke Berlin-Jüterbog. Aber nicht alle Bauten sind dringend. Die für das Heer und für notwendige Arbeiten erforderlichen Arbeitskräfte muß die Staatseisenbahnverwaltung abgeben. Im Betriebsmittelbau sind keinerlei Stockungen eingetreten. In einzelnen Monaten des Jahres 1915 haben die Lokomotivbauanstalten mehr Lokomotiven abliefern können als jemals zuvor. Der Wagenbau hat nicht ganz so günstig abgeliefert; in den letzten Monaten ist aber auch hier eine Besserung eingetreten. Eine Erweiterung der Bauanstalten erscheint doch bedenklich, die vorhandenen Fabriken werden allem Bedarf entsprechen können, wenn die gegenwärtig durch den Krieg bedingten Schwierigkeiten, namentlich im Personal, beseitigt sein werden. Daß das Zentralamt im Betriebsmittelbau eine retardierende Wirkung ausgeübt hätte, ist ganz ausgeschlossen, schon weil seine Zuständigkeit nicht so weit geht. Das Zentralamt hat vielmehr gerade im Kriege nach allen Richtungen hin eine höchst erfolgreiche Tätigkeit entfaltet. Die Bautätigkeit hat gegenwärtig ihre naturgemäßen Grenzen in den Arbeitskräften, obwohl gegen 35 000 Frauen im Eisenbahndienste tätig sind.

Gegen den Etat haben die Betriebseinheiten des Jahres 1914 ein Weniger von 363,6 Millionen, die Betriebsausgaben ein Weniger von 14 4 Millionen, der Betriebsüberschuß somit ein Weniger von 349,2 Millionen ergeben. Der Ausgleichsfonds enthält infolgedessen zurzeit nur 6 Millionen. Gegen 1913 beträgt die Mehrausgabe 43 8 Millionen, und zwar hauptsächlich in Gehältern und in Nebengebühren der Fahrpersonale. Die Betriebszahl hat im Jahre 1914 79,7 % betragen gegen 69 2 % im Jahre 1913, die Rente des Jahres 1914 3,59 %. Für das Jahr 1915 sind die Mindereinnahmen bisher zu schätzen auf 178 9 Millionen (gegen 1913: 79,5 Millionen), die Mehrausgaben 5 Millionen (gegen 1913: 63 Millionen). Der Minderüberschuß im Ordinarium beträgt 178,6 Millionen gegen den Etat. An der etat-

lichen Ablieferung für allgemeine Staatszwecke fehlen 166 Millionen.

Der Personenverkehr des Jahres 1915 war in den einzelnen Monaten außerordentlich ungleichmäßig. Es fanden erhebliche Verschiebungen in den Klassen und in den Transportlängen statt. Nicht ganz so wechselnd war der Güterverkehr. Die Einnahmen haben bis Ende Januar betragen: im Personenverkehr 94.5 %, und im Güterverkehr 101 % der Einnahmen des Jahres 1913. Die Ergebnisse des Monats Februar scheinen nicht ungünstig zu sein; aber Überraschungen erscheinen nicht ausgeschlossen.

Im Güterverkehr sind sowohl in den Mengen wie in den Beförderungslängen und in der Art der Güter ebenfalls erhebliche Verschiebungen eingetreten. Die Flüsse sind vielfach im Verkehr ausgeschaltet, fast völlig der Seeweg. Die Einnahme auf das beförderte Tonnenkilometer ist nicht unwesentlich gestiegen. Bei der Bedienung des Verkehrs ist zu berücksichtigen, daß ein erheblicher Teil des Wagenparks durch die Heeresverwaltung dauernd festgelegt ist und daß ferner die Entlade- und Abfuhrmöglichkeiten sehr erschwert sind. Trotz aller Bemühungen der Verwaltung war es daher nicht zu vermeiden, daß im Herbst ein stärkerer Wagenmangel einsetzte, der indes im Dezember eine wesentliche Besserung erfuhr und im Januar verschwunden ist. Eine völlige Deckung des Wagenbedarfs ist während des Krieges ausgeschlossen. Bei der Wagengestellung sind die Kartoffeln bevorzugt worden; für sie sind Sonderzüge eingelegt worden, die eine Beförderung vom Osten nach dem Westen in 36 Stunden vorsehen.

In der Finanzfrage teile ich die Auffassung, daß das bestehende Abkommen wohl zweckmäßig zu verlängern sein wird. Die Kriegsausnahmetarife werden nach dem Frieden nicht sofort wieder aufgehoben werden können. Im übrigen findet in dieser Hinsicht gegenwärtig wegen der langen Dauer des Krieges eine Nachprüfung statt, die aber nicht nach finanziellen, sondern lediglich nach wirtschaftlichen Gesichtspunkten erfolgt.

Über die Wirkungen des Frachturkundenstempels vermag ich mich jetzt nicht zu äußern. Jedenfalls darf erwartet werden daß die Erhöhung keine wirtschaftlichen Schädigungen nach sich ziehen wird.

Die Überschüsse der Eisenbahnverwaltung sind trotz der verhältnismäßig sehr günstigen Einnahmen so gering, da die Verwaltung im Kriege teuer und vielfach ungünstig arbeitet. Sie vermag im Betriebe nicht so zweckmäßig über das Personal zu verfügen, sie ist zu Lohnaufbesserungen und Unterstützungen gezwungen, sie muß mit wesentlichen Preissteigerungen aller Art rechnen, kurz, es liegt eine außerordentliche Ausgabensteigerung vor, und der errechnete Überschuß ist zweifelhaft.

Die Frage des Verkehrs in der Provinz Ostpreußen ist außerordentlich schwierig; noch mehr seit der Besetzung feindlichen Gebietes. Indes sind jetzt die Verhältnisse günstiger geworden. Düngemittel und Saatgüter werden planmäßig nach Vereinbarung mit dem Oberpräsidenten befördert. An anderen Stellen des Staatseisenbahnwesens sind keinerlei nennenswerte Schwierigkeiten im Betriebe vorgekommen. Im allgemeinen wird meine Verwaltung keine falsche Sparsamkeit, aber gewiß eine durch die Umstände gebotene Zurückhaltung üben, z. B. beim Bau neuer Empfangsgebäude; in letzter Hinsicht wäre es allerdings wünschenswert, daß auch die Stadtverwaltungen ihre Forderungen und Wünsche etwas mäßigten.

Der Etat der Eisenbahnverwaltung wurde in Einnahme und Ausgabe im Ordinarium und Extraordinarium genehmigt. Der Antrag auf Vermittlung und Erleichterung des Verkehrs zwischen dem rheinisch-westfälischen Industriegebiet und den Balkanländern durch einen besonderen von Cöln ausgehenden D-Zug wurde angenommen, nachdem die Worte „sobald es die Betriebsverhältnisse gestatten" aufgenommen worden waren. Ferner wurde beschlossen, das Abkommen betreffend die Trennung der Eisenbahnfinanzen und Allgemeinen Staatsfinanzen, wie es durch den Vermerk zu Kap. 33 a Tit. 2 der dauernden Ausgaben und Kap. 9 der einmaligen und außerordentlichen Ausgaben festgesetzt ist, über das Jahr 1916 hinaus um zwei weitere Jahre, einbegreifend die Etatsaufstellung für 1918, zu verlängern. Aus dem Ausschusse wurde darauf hingewiesen, daß die Pacht für das Monopol des Bahnhofbuchhandels unbedingt erhöht werden müsse, da bei den jetzigen Kriegszeiten die Nachfrage nach Zeitungen auf den Bahnhöfen besonders groß sei. Die Forderungen des Eisenbahnanleihegesetzes wurden ebenfalls genehmigt.

Mangelnde Kriegsbereitschaft der amerikanischen Eisenbahnen.

Unter dem Eindruck des europäischen Krieges beschäftigen sich auch die amerikanischen Eisenbahnfachleute mit der Frage der Bedeutung der Eisenbahnen für die Landesverteidigung. Bemerkenswert in dieser Hinsicht ist ein Aufsatz, den ein leitender, amerikanischer Verkehrsfachmann, der Präsident der Illinois Zentralbahn, Charles H. Markham, in der „Railway Age Gazette" veröffentlicht, und dem wir folgendes entnehmen:

Die Eignung der Eisenbahnen eines Landes in bezug auf die Landesverteidigung hängt in erster Linie von der Vollständigkeit des Eisenbahnnetzes ab, insbesondere von der Güte der Verbindungen zwischen den Schwerpunkten der Erzeugung und denen des Verbrauches. Der nächstwichtigste Punkt ist die Schaffung einer einheitlichen militärischen Betriebsleitung. In dritter Linie hängt die militärische Leistungsfähigkeit der Bahnen von ihrem baulichen und ihrem betrieblichen Zustande ab. Dem Eisenbahnnetz der Vereinigten Staaten fehlt es nicht an Längenausdehnung, wohl aber an Einheitlichkeit.

Von besonderem Interesse mag ein Vergleich mit den in Großbritannien obwaltenden Verhältnissen sein. Die englische Regierung stellte im Jahre 1871 den noch heute gültigen Plan für den Kriegsbetrieb der Eisenbahnen auf. Die Bahnen gehören bekanntlich einer Reihe privater Gesellschaften; sie bekommen im Augenblick der Kriegserklärung eine einheitliche militärische Leitung. Dabei bleibt die eigentliche Betriebsleitung in den Händen jeder einzelnen Eisenbahnverwaltung. Im Augenblick der Kriegserklärung wird aus den Betriebsleitern der verschiedenen Bahnen unter der Leitung eines Staatsministers ein betriebsleitender Ausschuß (executive committee) geschaffen. Während des Krieges wird den Eisenbahnen eine bestimmte Einnahme gesetzlich gewährleistet und der etwaige Fehlbetrag vom Staat vergütet. Obwohl der Kriegszustand bereits erheblich länger dauert, als man bei Einrichtung der Kriegsmaßnahmen angenommen hatte, haben sich die getroffenen Einrichtungen doch gut bewährt. Sie haben die schnelle Bewegung großer Truppenmengen von einem Punkt des Landes zu einem andern ermöglicht, und eine schnellere Truppenverschiebung hätte auch dann nicht stattfinden können, wenn das Bahnnetz von vornherein nach militärischen Gesichtspunkten erbaut worden wäre.

Die in England befolgten Grundsätze lassen sich auch auf die Vereinigten Staaten anwenden, weil die Verhältnisse hier ähnlich liegen wie in England. Auch in den Vereinigten Staaten befinden sich die Eisenbahnen bekanntlich in den Händen von Privatgesellschaften. Jedoch bedingen der außerordentliche Unterschied in der Größe beider Länder und die ungleichen Wirtschaftsverhältnisse erhebliche Verschiedenheiten. Der Flächeninhalt Großbritanniens entspricht etwa dem der Neuenglandstaaten einschließlich Neuyork und New Jersey. Die Dichte des Eisenbahnnetzes ist in beiden Fällen etwa die gleiche, obwohl die Bevölkerungsdichte in England größer ist als in dem betrachteten Teil Nordamerikas. Die Gesamtfläche der Vereinigten Staaten beträgt rund das 40 fache von Großbritannien, und in demselben Maße wachsen auch die Durchschnittsentfernungen des Eisenbahnnetzes. Die Landesgrenzen der Vereinigten Staaten bestehen überwiegend aus zwei Meeresküsten, die voneinander weit entfernt sind. Die Verbindung der Küste mit dem Inneren des Landes ist also einer der wichtigsten Gesichtspunkte für eine Verteidigung des Landes in einem künftigen Kriege.

In dicht bevölkerten Ländern mit geringen Entfernungen kommen neben den Eisenbahnen noch andere Beförderungsmittel für den Kriegsfall in Betracht, aber in einem ausgedehnten, dünn besiedelten Lande ist die Eisenbahn das einzige Verkehrsmittel der Landesverteidigung. Versagt dieses, so ist der Krieg verloren.

In bezug auf die Landesverteidigung durch die Eisenbahnen ist in den Vereinigten Staaten bisher überhaupt noch nichts geschehen. Der erste Schritt dazu müßten Beratungen zwischen der Regierung und den Leitern der Eisenbahngesellschaften über die Maßnahmen zur Bildung einer Organisation im Kriegsfalle sein. Weitere Maßnahmen zwecks einheitlicher Leitung des Betriebsdienstes müßten folgen. Unsere militärischen Kreise sind von der Notwendigkeit solcher Maßnahmen vollständig überzeugt. Hierüber hat erst kürzlich General Leonard Wood in einem Vortrage gesprochen. Er wies auf die Notwendigkeit hin, Bahnen nach militärisch wichtigen Punkten zu bauen, für deren Erbauung wirtschaftliche Gründe nicht vorlägen.

Auch ein Aufsatz von General Tasker in einer militärischen Fachzeitschrift beschäftigt sich mit der Frage. Hier wird darauf hingewiesen, daß die Bahnen der Vereinigten Staaten bisher lediglich nach wirtschaftlichen, keineswegs aber nach militärischen Gesichtspunkten gebaut worden seien, und daß diesem

Mangel notwendigerweise abgeholfen werden müsse. Eine Hauptschwierigkeit liege darin, den Mobilmachungsplan so zu entwerfen, daß die Eisenbahnen auch während der Truppenbeförderung und im weiteren Verlauf eines Krieges imstande seien, die Wirtschaftsbedürfnisse des Landes weiter zu befriedigen, daß also der Kriegsbetrieb die Eisenbahnen nicht ausschließlich für sich in Anspruch nehmen dürfe.

Ein weiterer Gesichtspunkt für die Landesverteidigung ist der, die Eisenbahnen dauernd in dem Zustande höchster Betriebstüchtigkeit zu erhalten. Wenn im Augenblick der Kriegserklärung Wagenmangel und Verkehrsstockungen herrschen, wenn ein außergewöhnlich hoher Prozentsatz von Lokomotiven und Wagen ausbesserungsbedürftig ist, oder wenn sich einzelne Strecken in baulich verwahrlostem Zustande befinden, so kann dadurch ein Mißlingen des ganzen Aufmarsches hervorgerufen werden. Dies gilt nicht nur für die Hauptlinien, sondern auch für Nebenlinien, die gerade im Kriegsfalle eine große Bedeutung haben können.

Beobachtungen des Kriegsbetriebes auf den europäischen Eisenbahnen, insbesondere in Großbritannien, haben die außerordentliche Bedeutung geräumiger und leistungsfähiger Bahnhofsanlagen erwiesen, weil die Leistungsfähigkeit der freien Strecke wesentlich von der Aufnahmefähigkeit der Bahnhöfe abhängt. In dieser Beziehung lassen die Bahnen der Vereinigten Staaten recht viel zu wünschen übrig, denn der Ausbau ihrer Bahnhofsanlagen hat nicht einmal mit den Ansprüchen des gewöhnlichen Betriebes überall gleichen Schritt gehalten, während für außerordentliche Betriebsbeanspruchungen überhaupt nicht gesorgt ist. In erster Linie gilt dies von den Bahnhofs- und Umschlaganlagen in den Seehäfen. Die meisten Hafenbahnhöfe sind den schwankenden Verkehrsansprüchen nicht gewachsen, und bei jedem stoßweisen Verkehrsaufschwunge sind sie gleich so stark überfüllt, daß der Betrieb ins Stocken gerät. Es ist leider nur zu bekannt, daß sich eine große Reihe amerikanischer Eisenbahnen infolge dauernden Geldmangels in schlechtem baulichen Zustande befindet, und daß ihre Anlagen bei der geringsten vorkommenden Verkehrsstockung völlig versagen. Es bedarf also eines gewaltigen Stückes Arbeit, um die Eisenbahnen der Vereinigten Staaten für den Krieg tauglich zu machen, und es erscheint durchaus notwendig, die erforderlichen Maßnahmen sobald als möglich einzuleiten, damit nicht im Ernstfalle unübersehbares Unheil über das Land komme.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Geschlossene Züge für weite Entfernungen.** Ein Erlaß des preußischen Eisenbahnministers vom 18. v. M. besagt folgendes: Nach den vorliegenden Berichten ist der Anregung, neben Kohlen und Düngemitteln auch andere Massengüter und leere Wagen nach Möglichkeit in geschlossene Züge für weite Entfernungen zusammenzufassen, in erfreulicher Weise entsprochen worden. Die Königlichen Eisenbahndirektionen wollen der weiteren Ausgestaltung geschlossener Zugbildung im Hinblick auf die damit verbundenen betrieblichen Vorteile ständig ihre Aufmerksamkeit widmen.

— **Bezirkseisenbahnräte.** Am 15. März d. J., vormittags 11 Uhr, findet in Halle (Saale) die ordentliche Sitzung des Bezirkseisenbahnrats für die Eisenbahndirektionsbezirke Erfurt und Halle (Saale) und am gleichen Tage um 12½ Uhr die XIII. gemeinschaftliche Sitzung der Bezirkseisenbahnräte für die Eisenbahndirektionsbezirke Erfurt/Halle (Saale) und Magdeburg statt. Auf der Tagesordnung der ersteren Sitzung stehen geschäftliche Angelegenheiten des Bezirkseisenbahnrats; Erörterungen über die seit der letzten Sitzung des Bezirkseisenbahnrats eingetretenen oder in Aussicht genommenen Erleichterungen und Neuerungen im Personen-, Gepäck-, Güter- und Tierverkehr und Beschlußfassung über Zeit und Ort der nächsten Sitzung des ständigen Ausschusses und der nächsten ordentlichen Sitzung. Die Tagesordnung der letzteren Sitzung führt folgende Beratungsgegenstände auf: Wahl des Vorsitzenden für die gemeinschaftliche Sitzung und Ersatzwahl eines stellvertretenden Mitgliedes des Landeseisenbahnrates aus den Kreisen des Handelsstandes.

Am gleichen Tage findet ferner die 2. Gesamtsitzung des Bezirkseisenbahnrats Cöln statt mit folgender Tagesordnung: Mitteilungen der geschäftsführenden Direktion; Neuwahl eines Mitgliedes für den ständigen Ausschuß; Mitteilungen über die Erledigung früherer Beratungsgegenstände sowie über Verkehrs- und Fahrplanänderungen.

— **Durchstich des A. E. G.-Spreetunnels in Berlin.** Am 29. Februar erfolgte unter der Spree der Durchstich des von zwei Seiten vorgetriebenen Stollens für die Flußunterfahrung schräg zwischen Waisen- und Jannowitzbrücke. Nachdem erst vor wenigen Wochen von beiden Ufern aus der Aushub der Schutzdecke begonnen hatte, ist der obere Teil der Tunnelhöhlung zwischen den Längsspundwänden nunmehr soweit ausgeschachtet worden, daß Feldbahngleise für die Bodenbeförderung in der ganzen Tunnellänge benutzt werden können, mit deren Einbau unverzüglich begonnen werden wird. Hiermit ist wieder ein neuer Abschnitt in diesem wichtigen Bauwerk für die A. E. G.-Schnellbahn Gesundbrunnen-Neukölln erreicht.

— **Der Bayerische Landeseisenbahnrat** ist zu seiner 16. Sitzung auf Dienstag, den 14. d. M. einberufen. Die Tagesordnung umfaßt zunächst das Verzeichnis der in der Zeit vom 1. Juli bis mit 31. Dezember 1915 eingeführten Ausnahmetarife (mit Ausnahme der aus Anlaß des Krieges vorübergehend gewährten Frachterleichterungen). Sodann folgt die Beratung des Entwurfs für den Sommerfahrplan 1916.

— **Erdrutsch auf Bahnhof Mittelgrund.** Am 29. Februar, nachmittags ½5 Uhr, ist auf Bahnhof Mittelgrund der Dresden-Bodenbach-Tetschener Linie ein etwa 50 m langer Teil der Böschung mit dem darüberliegenden Hange abgerutscht und hat die dem Hange zunächst gelegenen 4 Gleise überschüttet, so daß sie gesperrt sind. Unfälle sind nicht vorgekommen. Der Zugverkehr wird auf dem freigebliebenen Gleise aufrecht erhalten.

— **Hanomag-Tiefgangwagen.** Die Hannoversche Maschinenbau A.-G., vormals Georg Egestorff, beschreibt in ihrer Monatsschrift Hanomag-Nachrichten (Heft 10) ein eigenartiges Fahrzeug zur Beförderung von Lokomotiven auf Vollspurbahnen, die für Eisenbahnen mit anderer Spur bestimmt sind, daher auf eigenen Rädern ihren Bestimmungsort nicht erreichen können. Der für die Beförderung von 1,670 m-spurigen Lokomotiven erbaute Tiefgangwagen besteht aus zwei Hauptlängsträgern von][-förmigem Querschnitt, deren Kopfträger mit Drehzapfen und Tragflächen auf Drehgestellen aufliegen. Zwischen den Wandungen der beiden Hauptlängsträger sind die Tragschienen untergebracht, deren Oberkante in unbelastetem Zustande nur 580 mm über dem Fahrgleise liegt. Gegenüber der Plattformhöhe von 1305 mm gewöhnlicher Güterwagen, mit der es nicht möglich ist, größere Lokomotiven fertig zu versenden, haben die Tiefgangwagen nur eine Plattformhöhe von 580 mm über Schienenoberkante, das bedeutet eine Ersparnis von 725 mm, die einer völligen Ausnutzung der Lademaßhöhe zu gute kommt. Die Drehgestelle sind dreiachsig; der Radstand ist möglichst klein gewählt. Der ganze Rahmen ruht auf drei Stützen, da das eine Drehgestell auf einem Kugelzapfen, das andere auf zwei Gleitstücken gelagert ist und durch den Drehzapfen mitgenommen wird. Die seitlich des Kugelzapfens vorgesehenen Gleitflächen kommen jedoch nur in Gleiskrümmungen zum Tragen. Die schräg aufstrebenden Kopfträger geben dem Wagen ein geschmackvolles Aussehen, sie vergrößern auch nach oben hin die freie Ladelänge, so daß unter Umständen Bahnräumer und andere Teile bei den zum Versand gelangenden Lokomotiven noch Platz finden können. Der Wagen durchfährt Krümmungen von 150 m Halbmesser, ohne daß die Drehgestellrahmen an die Hauptträger anstoßen oder irgendwelche Teile über die Umgrenzungslinie des lichten Raumes hinausragen. Das Eigengewicht des Wagens beträgt 32,4 t, sein Ladegewicht 49 t, die Tragfähigkeit 51,6 t und das zulässige Gesamtgewicht 84 t. Durch Abdecken mit Bohlen oder Schienen läßt sich der Tiefgangwagen in einen Plattformwagen umwandeln und kann dann zur Beförderung einer oder gleichzeitig mehrerer Schmalspurlokomotiven oder sonstiger umfangreicher Stücke dienen. Auf dem beschriebenen Wagen können die fertigen Lokomotiven bis zum Grenzbahnhof — für das Werk kommt der Wagen hauptsächlich für Lieferungen an spanische Bahnen in betracht — rollen. Die Lokomotiven, deren Achsen festgekeilt sind, brauchen hier nur etwa 1 m mit Windeböcken gehoben zu werden, so daß der Tiefgangwagen unter der Lokomotive herausgezogen und diese auf das Breitspurgleis heruntergelassen werden können.

— **Kriegswohlfahrts-Ausstellung von Ziegen und Kaninchen in Stolp i. Pom.** Der Verein zur Förderung der Kleintierzucht für die Eisenbahnbediensteten von Stolp und Umgegend veranstaltete am 5. und 6. Februar d. J. eine Kriegswohlfahrts-Ausstellung von Ziegen und Kaninchen, die mit einer Verlosung von Rassekaninchen und Gerätschaften der Kleintierzucht usw. verbunden war; ihr Überschuß wird dem Kriegsliebesdienst (50 % für das Rote Kreuz, 50 % für die Hinterbliebenen gefallener Krieger der Stadt Stolp) zugeführt werden.

Das Zustandekommen der Ausstellung wurde wohlwollend von den vorgesetzten Behörden, Freunden und Gönnern des Vereins unterstützt. In erster Linie gebührt der Dank des Vereins der Königlichen Eisenbahndirektion Danzig, welche für die Bestreitung der Unkosten und Preise Geldmittel zur Verfügung stellte, Vereinsmitglieder beurlaubte und Streumaterial in Form von Sägemehl und Spänen lieferte. Außerdem haben sich an den Stiftungen der Eisenbahnverein Stolp, der Lokomotivführerverein Stolp, die Stolpe-Talbahn, die Kreisbahnen Stolp sowie die städtischen und Kreisbehörden, Freunde und Gönner des Vereins beteiligt.

Zu der Eröffnungsfeier, die in den Räumen des Kaufmanns Wallhaus in Stolp am 5. Februar d. J. stattfand, hatten sich viele Ehrengäste versammelt. Im Auftrage des Herrn Präsidenten der Königl. Eisenbahndirektion Danzig war Herr Geheimer Regierungsrat Hanow anwesend. Ferner hatten sich nicht nur die Amtsvorstände und Dienststellenvorsteher eingefunden, sondern auch die Kreis- und Kommunalbehörden hatten ihre Vertreter entsandt. Nach Begrüßung der Gäste durch den Vereinsvorsitzenden Türk eröffnete Herr Regierungs- und Baurat Wickmann in Stolp die Kriegswohlfahrtsausstellung mit einer der schweren Kriegszeit entsprechenden markigen Ansprache, in der er die volkswirtschaftliche Bedeutung der Arbeit der Kleintierzüchter gerade in dieser schweren Kriegszeit hervorhob, sowie die Züchter des steten Wohlwollens des Herrn Ministers und der vorgesetzten Behörde versicherte. Diese Ausführungen waren sicher dazu angetan, alle Kleintierzucht treibenden Eisenbahner zu größter Arbeit anzuregen, und der Kleintierzucht neue Anhänger zuzuführen. Die Ansprache beschloß das Kaiserhoch.

Darauf folgte die Besichtigung der Ausstellung. Die Mehrzahl der ausgestellten Tiere waren Kaninchen, und zwar waren 188 Prämiierungstiere aller Rassen vorhanden; ferner war ausgezeichnetes Ziegenmaterial des Schwarzwald- Saanen- und Landschlages ausgestellt, so daß jede der ausgestellten Ziegen einen Preis erwerben konnte. Durchweg gutes Material stellten auch die Kaninchen dar; es konnten über die Hälfte dieser Tiere mit Preisen bedacht werden. An Preisen für Kaninchen wurden 1 Staatsehrenpreis, 1 Landwirtschaftskammerehrenpreis, 2 Diplome, 30 Ehrenpreise, 12 erste, 22 zweite und 20 dritte Preise verteilt. Als erste Rasse waren die belgischen Riesenkaninchen mit 25 Stück vertreten. Diese Rasse ist im letzten Jahre infolge der Kriegsfütterung erheblich zurückgeblieben, da zur Förderung der Schnellwüchsigkeit dieser Tiere das entsprechende Kraftfutter fehlte. Es waren aber trotzdem auch hier Prachttiere zu bewundern. Sodann folgten: Riesenschecken, weiße Riesen, kurzohrige Widder, langohrige Widder usw. bis zum kleinen niedlichen Hermelin. Am meisten waren aber die sogenannten Fell- oder Farbenkaninchen vertreten, die nicht nur wegen des Fleisches, sondern auch des wertvollen Felles, welches zu allerhand Pelzsachen verarbeitet wird, gern gezüchtet werden. Unter diesen waren 33 Silberkaninchen mit herrlichem, silbergrauem Pelz ausgestellt. Sodann erfreuten die Schwarzloh, Blauen Wiener, Weißen Wiener so manches Züchterherz. Daß nur die besten Zucht- und Preistiere ausgestellt waren, geht daraus hervor, daß auf 6 Riesensilber 4 Ehrenpreise und 2 zweite Preise entfielen.

Große Aufmerksamkeit erweckten auch die ausgestellten Pelz- und Ledersachen sowie die selbstgegerbten Felle. Schließlich waren verschiedene Gläser eingeweckten Kaninchenfleisches, Leberpastete usw. ausgestellt.

Der Verkauf der Tiere war außerordentlich rege, für gute Zuchttiere wurden hohe Preise gezahlt. Auch die Nachfrage nach Pelzgarnituren, Fellen usw. war sehr groß; leider waren nur wenige verkäuflich, so daß der Bedarf bei weitem nicht gedeckt werden konnte.

Die Ausstellung beweist, daß sich aus der Kleintierzucht große wirtschaftliche Vorteile erzielen lassen. Jedoch muß sich der Züchter hierzu mehr der Nutzzucht widmen, auf die es in dieser Zeit auch ankommt. Es kann daher nicht genügend angeraten werden, Vereine zu gründen, die in Fragen der Kleintierzucht helfend und beratend wirken können.

— **Personalnachrichten.** Bei der preußisch-hessischen Staatsbahnverwaltung ist dem Präsidenten der Eisenbahndirektion in Hannover Dr. Wesener der Charakter als Wirklicher Geheimer Oberregierungsrat mit dem Range der Räte erster Klasse verliehen. — Versetzt sind: die Regierungsräte Scherff, bisher in Königsberg (Pr.), als Mitglied der Eisenbahndirektion nach Elberfeld und Dr. Ditmar, bisher in Elberfeld, zur Eisenbahndirektion nach Königsberg (Pr.), die Regierungs- und Bauräte Thomas, bisher in Hanau, als Vorstand des Eisenbahn-Maschinenamts nach Halle (Saale) und Tesch, bisher in Gleiwitz, als Vorstand des Eisenbahn-Maschinenamts nach Hanau, die Regierungsbaumeister des Eisenbahnbaufaches Sammet, bisher in Essen, nach Duisburg als Vorstand der daselbst neu errichteten Eisenbahn-Bauabteilung und Rosien, bisher in Cassel, zum Eisenbahn-Betriebsamt nach Seesen, die Regierungsbaumeister des Maschinenbaufaches Günther, bisher in Schneidemühl, nach Gleiwitz als Vorstand eines Werkstättenamts bei der Eisenbahn-Hauptwerkstätte 2 daselbst und Sellge, bisher in Halle (Saale), als Vorstand (auftrw.) des Eisenbahn-Maschinenamts 2 nach Schneidemühl, der großherzogl. hessische Regierungsbaumeister des Maschinenbaufaches Buschbaum, bisher in Berlin, nach Gleiwitz als Vorstand (auftrw.) eines Werkstättenamts bei der Eisenbahn-Hauptwerkstätte 2 daselbst sowie der Eisenbahn-Verkehrsinspektor Keller, bisher in Tilsit, als Vorstand des Eisenbahn-Verkehrsamts nach Bentschen. — Dem Regierungsbaumeister des Maschinenbaufaches Lüders, Vorstand des Eisenbahn-Maschinenamts 2 in Schneidemühl, ist die Stellung des Vorstandes des Eisenbahn-Maschinenamts 1 daselbst übertragen.

Österreich.

— **Einschränkung der Beglückwünschungen bei Beförderungen und Auszeichnungen.** Eisenbahnminister Dr. Freiherr v. Forster hat vor kurzem nachstehenden Erlaß herausgegeben: Zu wiederholten Malen, zuletzt mit dem Erlasse des Eisenbahnministeriums vom 30. September 1909, ist angeordnet worden, daß Beglückwünschungen aller Art aus Anlaß der Verleihungen von Allerhöchsten Auszeichnungen und von Beförderungen unter den Beamten des Ressorts zu unterbleiben haben. Dessenungeachtet ist diese Förmlichkeit, aus der den Beteiligten ein unverhältnismäßiger Aufwand an Zeit und Bemühungen erwächst, immer wieder in Übung gekommen. Vollends im gegenwärtigen Zeitpunkte, in dem die zudem noch verringerten Arbeitskräfte gesteigerter Inanspruchnahme ausgesetzt sind, muß die Aufrechthaltung dieses Brauches doppelt nachteilig empfunden werden. Die auf seine Unterlassung gerichtete Weisung wird daher zur Darnachachtung auf das nachdrücklichste in Erinnerung gebracht.

— **Eine Holzbrücke über die Verbindungsbahn in Wien (Hietzing).** Wie das „Österreichisch-Ungarische Eisenbahnblatt" meldet, wurde der Einzelplan für die Herstellung eines Tunnels für Fußgänger im Zuge der Hietzinger Hauptstraße bereits Mitte Dezember 1915 vom Eisenbahnministerium genehmigt. Auch bezüglich der Kostenbeteiligung wurde zwischen der Staatseisenbahnverwaltung und der Gemeinde Wien ein grundsätzliches Einvernehmen erzielt. Der Entwurf des Übereinkommens wurde von der Staatsbahndirektion Wien Anfang Mai 1915 dem Magistrat Wien zur Zustimmung übermittelt, wo diese Angelegenheit noch anhängig ist. Inzwischen ist wegen der Schwierigkeiten in der Anlieferung der Eisenkonstruktion der Gedanke aufgetaucht, an der Überbrückungsstelle einen vorläufigen Holzsteg zu errrichten, wogegen die Staatseisenbahnverwaltung gleichfalls keine Einwendung erhob. Die Verbesserung der Verkehrsverhältnisse über die Verbindungsbahn im Zug der Hietzinger Hauptstraße wird somit baldigst verwirklicht werden.

— **Der neue Entseuchungszug der Erzherzogin Marie Therese.** Am 20. Februar fand in Anwesenheit mehrerer Mitglieder des Kaiserhauses sowie der Spitzen der militärischen und zivilen Behörden und eines Kreises geladener Gäste die feierliche Einweihung eines Krankenzuges statt, dessen Aufstellung Erzherzogin Marie Therese, die sich bekanntlich seit Kriegsbeginn der Fürsorge für die verwundeten und kranken Soldaten widmet, veranlaßt hat. Dieser Krankenzug, aus 27 Eisenbahnwagen bestehend, verfolgt vor allem den Zweck, mittels seiner Einrichtungen und vorhandenen Vorräte bei plötzlich aufgetretenen Seuchen in Ortschaften und bei Truppenteilen die Seuchenherde auszumerzen und die Entseuchung bis zum Ende durchzuführen. Die Festgäste versammelten sich vor 11 Uhr in der Abfahrtshalle des Westbahnhofes und wurden von dem um die Errichtung des Zuges verdienten Primarius Dr. Silbermark empfangen und in den Hofsalon geleitet, wo sie von Erzherzogin Marie Therese begrüßt wurden. Aus der Zahl der erschienenen Fürstlichkeiten erwähnen wir den Thronfolger Erzherzog Karl Franz Joseph. Die zahlreiche Versammlung begab sich auf den Bahnsteig, an dem der Zug bereit stand. Nun begann die Feier. Primarius Dr. Silbermark leitete diese mit einer Ansprache ein, in der er in großen Zügen die Bedeutung des Zuges darstellte.

Generalinspektor der Freiwilligen Sanitätspflege Erzherzog Franz Salvator erwiderte diese Ansprache mit folgenden Worten: „Ihre k. und k. Hoheit Frau Erzherzogin Marie Therese, welche seit Beginn dieses Krieges einzig Werken der Nächstenliebe lebt, hat durch eine neue Schöpfung von höchster technischer Vollendung das warme Interesse und die unbegrenzte Hilfsbereitschaft bewiesen, welche sie der militärischen Sanitätspflege entgegenbringt. Im Namen der Armee und aller, denen diese kostbare Widmung zugedacht ist, spreche ich Eurer k. und k. Hoheit und Ihren unermüdlichen Mitarbeitern den wärmsten und herzlichsten Dank aus. Indem ich den Infektionskrankenzug Nr. 112, Stiftung Erzherzogin Marie Therese, mit

den wärmsten Wünschen für eine erfolgreiche Tätigkeit dem Herrn k. und k. Kriegsminister übergebe, ersuche ich Se. bischöfliche Gnaden, den hochwürdigsten Herrn Apostolischen Feldvikar, die Weihe des Zuges vorzunehmen."

Kriegsminister FZM. Ritter v. Krobatin übernahm den Zug mit Worten des Dankes, in denen er erwähnte, daß trotz der Größe des Krieges und der Zahl der Verluste die Monarchie zum Glück bisher vor Epidemien bewahrt geblieben sei, deren Verbreitung durch die opferwillige Tätigkeit der Ärzte stets im Keime erstickt wurde. „Groß wie alles in dieser herben Zeit ist auch die Mildtätigkeit und selbstlose Aufopferung der Angehörigen aller Stände. Indem ich diesen Zug im Namen der Heeresverwaltung zur Benützung übernehme, spreche ich meinen untertänigsten und tiefstgefühlten Dank Ihrer k. u. k. Hoheit der durchlauchtigsten Frau Erzherzogin Marie Therese und dem Höchstihr zur Seite stehenden Aktionskomitee aus und erlaube mir die sichere Hoffnung auszusprechen, daß Verwundete und Kranke ihrer Lagerung während des Transports und der durchlauchtigsten Erfinderin dieser das dankbarste Gedenken bewahren werden. Möge dieser Zug allezeit den Hilfsbedürftigen jene Wohltaten erweisen, deren die edlen Spender bei Errichtung dieses Zuges gedachten!"

Der Apostolische Feldvikar Bischof Emmerich Bjelik nahm die Weihe des Zuges mit militärgeistlichem Beistand vor.

Danach wurde der Zug mit all seinen ungemein praktischen und sinnreichen Einrichtungen von den Gästen in allen Einzelheiten besichtigt. Die Besichtigung fesselte und befriedigte alle Teilnehmer ungemein.

In dem Zug sind alle Gerätschaften für die Entseuchung von Wohnräumen, Dampf- und Kochapparate sowie Apparate zur Tötung der Ansteckungskeime in Matratzen, Kleidern, Leib- und Bettwäsche usw. vorhanden. Ein Apparat zur Bereitung von einwandfreiem Trinkwasser mit einer Sekundenleistung von 400 Litern besorgt die Abgabe von gesundem und durch selbsterzeugtes Eis gekühltem Wasser. Die mitgeführten Nahrungsmittelvorräte ermöglichen die Ernährung der Kranken in einer Ortschaft durch längere Zeit mit dem Küchenwagen. Dadurch ist eine tatsächliche Isolierung des Seuchenherdes möglich. Große Mengen Verbandsmaterial, Entseuchungsmittel, Spitalgerätschaften, Arzneien und ärztliche Behelfe ermöglichen eine erfolgreiche Behandlung. Eine wichtige Neuerung des Entseuchungszuges ist ein Wagen mit einem Einäscherungsofen, dazu bestimmt, die Ausscheidungen der Kranken, die bei der Verschleppung von Krankheiten eine so große Rolle spielen, und gebrauchte Verbandstoffe durch Verbrennen unschädlich zu machen. Der Zug ermöglicht auch den schonend und fachlich überwachten Transport von Seuchenbehafteten und ihre Behandlung während der Fahrt. Zum Transport kommen die neuartigen, auf Grund der Angaben der Erzherzogin Marie Therese konstruierten Krankenlagerungsapparate in Verwendung, so daß der Kranke die Stöße und das Rütteln des fahrenden Wagens nicht spürt. Die Ärzte haben außer allen Behelfen einen großen Abteil. Die Kleider der Kranken werden im Zug entseucht, entlaust, gewaschen und gebügelt. Die Verschleppung durch den Zug selbst wird zu verhüten gesucht. Zu den Behelfen gehören große Auffangtassen unter jeder Tragbahre, schlußsichere Kübel zur Aufnahme der beschmutzten Leib- und Bettwäsche, der benützten Verbandstoffe, getrennte Behandlung der Eßgeschirre der Kranken durch Auskochen, Schutzanzüge der Pflegemannschaft, körperliche Reinigung und Kleiderwechsel der vom Dienste in die Personalwagen zurückkehrenden Pfleger. Der neue Zug bietet Raum für 120 schwerkranke, bettlägerige und für etwa 90 sitzende Kranke.

Der Zug ermöglicht die Heranbildung von praktisch geschulten, tüchtigen Seuchenpflegern und führt auch einen Personalwagen für Pflegeschüler mit. Diese werden unter der Leitung erfahrener, im praktischen Dienste bewährter Pfleger geschult, um dann an Seuchenspitäler abgegeben zu werden.

Die Durchführung des Zuges wurde von einem Fachausschuß unter Vorsitz der Erzherzogin Marie Therese bis in die geringsten Einzelheiten durchberaten. Nach Feststellung der nach dem Stande der heutigen Wissenschaft und auf Grund der Kriegserfahrungen unbedingt zu erhebenden Forderungen für eine derartige Einrichtung vereinigte Erzherzogin Marie Therese einen kleinen Kreis patriotisch gesinnter Damen zu einem Vollzugsausschuß, welcher die nicht unbeträchtlichen Mittel zur Verwirklichung des Planes zusammenbrachte. Hierauf wurde mit der praktischen Durchführung der Vorschläge begonnen, indem dank dem Entgegenkommen des Eisenbahnministeriums die Umgestaltung der von der Zentraltransportleitung des Kriegsministeriums zur Verfügung gestellten Wagen in den Werkstätten Wien Westbahnhof und Floridsdorf in technisch mustergültiger Weise durchgeführt wurde, so daß dieser Zug tatsächlich als Muster für alle ähnlichen Entseuchungszüge gelten kann.

— **Das neue Kursbuch.** Vor kurzem ist in der Verlagsdruckerei Waldheim Wien, das neue österreichische Kursbuch (Preis 2 K.), datiert Mitte Februar 1916, erschienen. Von augenblicklichem Interesse ist die Abteilung V mit Bemerkungen für den Eisenbahnverkehr im Besetzungsgebiet in Russisch-Polen. Hier besteht eine Beförderungspflicht nicht, ebensowenig wie Lieferungsfristen und Haftpflicht für Reisegepäck. Der Verkehr betrifft die Strecken Szczakowa-Kielce-Iwangorod, Iwangorod-Lublin-Rozwadów, Lublin-Cholm-Kowel-Luck, Kielce-Czenstochau und einige kleinere Linien. Bemerkenswert sind die Mitteilungen über die neuen Balkanzüge. Bezüglich näherer Auskünfte verweist das Kursbuch auf das Stadtbureau der österreichischen Staatsbahnen, Wien, 1. Bezirk, Kärntnerring 7. Eine eigene Abteilung enthält die Schiffskurse in Österreich-Ungarn, und zwar getrennt für die Flüsse und Binnenseen, sowie für die Linien im Adriatischen Meer.

— **Österreichische Eisenbahnverkehrsanstalt.** Wie verlautet, dürfte der Reingewinn des Jahres 1915 um etwa 300 000 K. höher als jener des Vorjahres ausgefallen sein. Der höhere Gewinn wird aber mit Rücksicht auf die Kriegslage nicht zu einer Steigerung der Dividende benutzt werden. Die Dividende dürfte vielmehr wie im letzten Jahre mit 22 K. bemessen und das Mehrerträgnis zur Erhöhung der Abschreibungen sowie zur Stärkung des Vortrages verwendet werden. Die Gesellschaft ist auch im heurigen Jahre gut beschäftigt. Der Fahrpark ist vollständig vermietet, und auch die von ihr betriebenen Bahnen haben nach dem Rückschlage, der bei Kriegsausbruch eintrat, wieder eine Besserung der Einnahmen aufzuweisen.

— **Personalnachrichten.** Der Eisenbahnminister hat den mit dem Titel eines Hofrates bekleideten Staatsbahndirektor Karl v. Stelzer zum Vorstand der Staatsbahndirektion in Lemberg bestellt und den Oberbaurat Paul Ritter v. Prachtel-Morawianski mit der Leitung der Staatsbahndirektion in Stanislau betraut.

Ungarn.

— **Anhang zur Genehmigungsurkunde der Drauthal-Lokalbahn (Kisköszeg-Siklós).** Der Handelsminister hat mit Erlaß vom 17. Dezember v. J. den IV. Anhang zur Genehmigungsurkunde der Drauthaler Lokalbahn (Kisköszeg-Siklós) herausgegeben, wonach das Bau- und Betriebseinrichtungskapital der Lokalbahn mit 864 000 K. neu erhöht wird. Hierdurch beträgt das Gesamtkapital insgesamt 13 912 000 K. Der Anhang enthält ferner Ergänzungsbestimmungen für den Bau und Betrieb der Lokalbahn.

— **Winde für Wagenverschub in Werkstätten.** Im vergangenen Jahre hat die Südbahn (ung. Netz) in ihrer Werkstätte Székesfehérvár (Stuhlweißenburg) eine Rangier-Winde, System Windhoff, aufgestellt, um das bisher durch Lokomotiven vorgenommene Verschieben der Wagen und das Bedienen der Gleiswage innerhalb des Werstättenhofes einfacher und billiger zu gestalten.

Durch eine geeignete Wahl des Aufstellungsplatzes für diese Winde sind sämtliche in Frage kommenden Verschubgleise in ihrem Bereiche und ist die glatte Abwicklung des Verschubdienstes gesichert. Dem Wesen nach besteht diese als erste in ungarischen Eisenbahn-Werkstätten aufgestellte Einrichtung aus einem Elektromotor von 15 PS., mit 1400 Drehungen in der Minute, welcher der Winde eine Zugkraft von 1000 kg bei einer mittleren Seilgeschwindigkeit von 60 m/Minute verleiht. Zum Anlassen des Motors dient ein Spezial-Kontroller, während zum Ausschalten ein Hebelschalter mit Sicherungen angebracht ist. Die Winde ist mit einer selbsttätigen Seilaufwickel-Vorrichtung ausgerüstet, welche das Seil beim Aufwickeln hin- und herführt; mit dieser Vorrichtung ist eine selbsttätige Seilauswurfeinrichtung verbunden, die das Seil von der Trommel abzieht, so daß es durch den Winden-Wärter leicht weggezogen werden kann. In das Getriebe ist eine Überlastungskupplung eingebaut, welche durch einen besonderen Handhebel ein- und ausgeschaltet werden kann. Der Anpreßdruck der Kupplung ist durch eine einstellbare Feder derart bemessen, daß die Kupplung bei Überschreiten des Höchstgrades der Zugkraft zu schleifen beginnt, so daß der Motor und auch die Winde vor Überlastungen geschützt wird. Es kann demnach eine willkürliche Erhöhung der Zugkraft durch stärkeres Anpressen der Kupplung, welche Zahnbrüche oder ein Zerreißen des Seiles zur Folge haben könnte, durch den Winden-Wärter nicht herbeigeführt werden. Vor der Winde ist eine Doppel-Umlenkrolle aufgestellt, mittels welcher das Seil nach beiden Richtungen abgelenkt werden kann; weitere in der Gleisanlage des Werkstättenhofes befindliche Umlenkrollen dienen zur Führung oder Umleitung des Seiles bei den verschiedenen Verschubbewegungen.

Die Winde wird durch ein Wellblechhaus geschützt, welches in einer Höhe von 1 m vom Fußboden ab beginnend verglast ist und so einen freien Ausblick nach allen Richtungen gestattet. Zur Bedienung der Einrichtung ist nur ein Mann erforderlich. Die Anlage steht seit einem halben Jahre im Betriebe; die Vor-

teile, die gegenüber der Rangier-Lokomotive festgestellt werden konnten, sind: einfachere Bedienung, schnelles Kuppeln der Wagen und der Umstand, daß vor und nach der Benutzung keine Energie verbraucht wird. Die Kosten der ganzen Einrichtung bei dem Einheitspreise des elektrischen Stromes von 4,5 Heller für die KW.-Stunde in der Werkstätte werden in 3—4 Jahren durch die Ersparnisse im Verschiebedienst wieder eingebracht.

Luxemburg.

— **Ministerwechsel.** Mit der Bildung eines neuen Ministeriums wurde der frühere Generaldirektor der öffentlichen Arbeiten und spätere Präsident des Staatsrates, Exzellenz Thorn, betraut. Zur Leitung des Departements der öffentlichen Arbeiten wurde der bisherige Unterdirektor der Prinz-Heinrich Eisenbahngesellschaft, Lefort, berufen.

Rumänien.

— **Die Abfuhr des Getreides.** Der Bukarester „Viitorul" schreibt: Die Abfuhr der an die österreichisch-deutsche Gesellschaft verkauften 50 000 Wagen Getreide erfolgt in befriedigender Weise. Bisher trafen mehr als als 7000 österreichische und deutsche Wagen ein, und 6000 Wagen gingen beladen wieder über die Grenze.

Übrige europäische Länder.

— **Die deutsch-schwedische Verkehrskonferenz in Kopenhagen.** Auf schwedische Anregung hat zwischen Vertretern der Eisenbahndirektion in Stettin und der schwedischen Staatsbahndirektion in Kopenhagen eine Konferenz über Regelung des Güterverkehrs zwischen Schweden und Deutschland stattgefunden. Die Schweden hielten es für erforderlich, festzustellen, ob die Verkehrshindernisse, die unter dem in nächster Zeit zu erwartenden sehr umfangreichen Verkehr von schwedischer Seite vorausgesetzt werden, auch in der Richtung von Deutschland vorliegen. Die schwedischen Anschauungen über den ungewöhnlichen Verkehr zwischen beiden Ländern wurden von den deutschen Teilnehmern der Konferenz geteilt, und man einigte sich über die Notwendigkeit, zwischen Schweden und Deutschland einen großen Dampfer einzustellen, um die Beförderungsmöglichkeit zwischen beiden Ländern zu erhöhen. Auf Grund des Umstandes, daß die Umladungsverhältnisse in Trälleborg weniger befriedigend sind und auf keinen Fall den Forderungen entsprechen, die der gegenwärtige und noch zu erwartende gesteigerte Verkehr stellt, wurde auch die Frage erörtert, ob es möglich sei, den Hauptteil des Güterverkehrs über Malmö direkt nach einem geeigneten deutschen Hafen, beispielsweise Stettin, zu lenken. Es wurde betont, daß auch die Umladeverhältnisse in Saßnitz derartige seien, daß sie sich dem Verkehr schwer anpassen ließen. Ein endgültiger Beschluß über die Linie für den neuen Verkehr wurde jedoch nicht gefaßt. Man will noch weitere Erhebungen anstellen, um eine geeignete Lösung der Frage zu finden. M.

— **Der Eisenbahnwirrwarr in Frankreich.** Im Journal (vom 22. Februar) steht die folgende Anzeige:

Prime de 50 francs au visiteur des réseaux État, P.-O., P.-L.-M., Est, Midi qui le premier, avant le 15 mars, donnera renseignements utiles pour retrouver et réclamer Wagons 40 tonnes des séries 303 000 P. et 324 000 P. Écrire Société Grands Wagons, 24 rue du Rocher, Paris.

Die „Köln. Ztg." bemerkt hierzu: Der Eisenbahnwagen-Verleihanstalt Grands Wagons in Paris sind also von den je 1000 Wagen umfassenden Serien 303 000 und 324 000 unbestimmt viele in Verlust geraten. Weder die Verleihgesellschaft selbst noch die beteiligten Bahnen, die französische Staatsbahn, die Westbahn, die Paris-Lyon-Mittelmeerbahn, die Ostbahn und die Südbahn wissen, wo die verlorenen Wagen stecken. Die Verleihgesellschaft setzt darum Preise von je 50 Fr. aus für den Reisenden, der auf den genannten Bahnen vor dem 15. März als erster einen der Wagen der Serien 303 000 oder 324 000 entdeckt und der Gesellschaft zu seiner Wiedererlangung behilflich ist. — Die Anzeige liest sich wie die Bosheit eines Witzblattes. Sie ist aber bei der Zerfahrenheit des französischen Eisenbahnwesens bittere Wahrheit. Und bei einer solchen Zerfahrenheit in einem der wichtigsten Kriegsmittel wollen die Franzosen siegen!

— **Der Außenhandel Englands im Jahre 1915.** Aus den nunmehr für den ganzen Zeitraum des verflossenen Jahres vorliegenden Ziffern des englischen Außenhandels geht hervor, daß im Jahre 1915 nach Großbritannien beinahe 100 % mehr eingeführt als von dort ausgeführt wurde. Der „Economist" bezeichnet diese Tatsache als „bedenklich und beunruhigend". Die Ziffern für das Jahr 1915 betragen in der Einfuhr nach Abrechnung der Wiederausfuhr 756 465 923 £, in der Ausfuhr 384 647 336 £ und der Überschuß der Einfuhr über die Ausfuhr 371 818 587 £. In diesen Zahlen sind diejenigen Mengen nicht inbegriffen, die von der englischen Regierung für Kriegszwecke ein- oder ausgeführt werden. Allerdings sollen nach dem Bericht des Handelsamts die angegebenen Ziffern alle Lebensmittel einschließen.

— **Manchester Seekanal.** Zum ersten Male, seit dieser Kanal dem Betrieb übergeben wurde, hat die Gesellschaft eine Dividende auf ihre Aktien erklärt. Die „Köln. Ztg." teilt darüber mit: Bis Januar 1891 hatten diese Aktien Zinsen aus dem Kapital erhalten, erst jetzt, nach 25 Jahren, wird eine Dividende von ¾ % auf die gewöhnlichen, von 1½ % auf die Vorzugsaktien verteilt werden. Von diesen Aktien sind je 400 000 zu 10 £ vorhanden. Die Vor-Vorzugsaktien, die für das Jahr 1913 ihre ersten Zinsen von 2¼ % erhielten und seitdem nichts, bekommen für das verflossene Jahr die vollen 3½ %, worauf sie Anspruch haben. Infolge der angekündigten Verteilung stiegen die gewöhnlichen Aktien von 22½ auf 28 s, die Vorzugsaktien von 33¼ auf 43½ s. Es war bekannt, daß die Gesellschaft während des Krieges bessere Geschäfte als sonst gemacht hatte, jedoch hatte man nur auf Dividenden von ½ bzw. 1 % gerechnet. Ein großer Teil des Verkehrs der Nordküste hat sich wegen des Krieges nach der Westküste verzogen. Ob diese Verschiebung von Dauer sein wird, erscheint sehr zweifelhaft, wenn auch ein oder zwei Schiffsgesellschaften bereits ihre Bureaus von der Ostküste nach der Westküste verlegt haben. Die Geamteinnahme betrug 760 055 £ oder 103 818 £ mehr als im Vorjahr. Die Kanal- und sonstigen Gebühren wurden im vergangenen Jahr zweimal erhöht, zuletzt im November. Die volle Wirkung der Erhöhung wird sich daher erst in diesem Jahr geltend machen.

— **Verkehr auf den im Militärbetriebe befindlichen Eisenbahnen des östlichen Kriegsschauplatzes.** Nach einer durch Sondernummer des „Tarif- und Verkehrs-Anzeigers" vom 22. v. M. veröffentlichten Bekanntmachung der Militär-Eisenbahndirektion 5 in Wilna wird von nun ab der Personen-, Güter- und Tierverkehr der Landeseinwohner unter Vorbehalt jederzeitigen Widerrufs auf den nachstehend angeführten Strecken zugelassen, ohne daß es der bisher vorgeschriebenen schriftlichen Genehmigung der vorgenannten Verwaltungsstelle bedarf: Wilna-Wirballen-Eydtkuhnen, Olita-Suwalki-Marggrabowa (bei beiden nach und von Deutschland), Suwalki-Lossosna-Grodno (einschl.). Nur für den Privatgüter- und Tierverkehr sind unter der gleichen Erleichterung die Strecken Landwarowo-Grodno und Olita-Orany freigegeben. — Zur Reise sind ein Paß und ein Schein, in dem die Eisenbahnstrecke sowie die Zeit, innerhalb der die Reise ausgeführt sein muß, erforderlich. Zu Reisen nach Deutschland ist außerdem ein Durchreiseschein nötig, der durch Vermittlung der Kreisämter vom Oberbefehlshaber Ost ausgestellt wird. Die Fahrkarten werden nur gegen Vorzeigung der vorgeschriebenen Ausweispapiere verabfolgt. Die Beförderung der Zivilpersonen erfolgt in eigenen, mit der Aufschrift „Für Landeseinwohner" bezeichneten Wagen. Die Fahrpreise betragen für die Person und 1 km in der I. Klasse 16 ₰, in der II. 12 ₰ und in der III. Klasse 8 ₰, die Mindestbeträge 1 ℳ, 70 ₰ und 50 ₰. — Die Ausfuhr von Waren aus Rußland ist mit Ausnahme von Geflügel jeder Art, Eier, Milch, Butter, frischem Fleisch, Wurst, Schinken, Speck (bis zu 10 Pfund), Gemüse, Tee, Zucker, Zuckerwaren, Salz und Petroleum verboten. Die Einfuhr von Waren aus Deutschland ist grundsätzlich, soweit nicht besondere Ausfuhrverbote entgegenstehen, gestattet.

Der Bekanntmachung ist ein Verzeichnis der für den öffentlichen Verkehr freigegebenen Stationen mit Angabe etwaiger Verkehrsbeschränkungen beigefügt. Für Reisen im Binnenverkehr des durch Truppen des Oberbefehlshabers Ost besetzten Gebietes und für den Grenzübertritt sind die besonders bekanntgegebenen Bestimmungen des Oberbefehlshabers Ost maßgebend. Sie sind der Bekanntmachung als Anhang beigefügt. Die Abfertigung von Personen, Reisegepäck und Leichen hat nach den vom Deutschen Eisenbahnverwaltungsrat in Warschau mit Gültigkeit vom 1. Januar d. J. herausgegebenen „Verkehrs- und Tarifvorschriften (V. T. V.) für die Beförderung von Personen, Gepäck und Leichen auf den im Militärbetriebe befindlichen Bahnen des östlichen Kriegsschauplatzes" zu erfolgen (vergl. Nr. 4 S. 45 d. Ztg.). Auf den für den öffentlichen Verkehr nicht freigegebenen Strecken kann die Beförderung von Personen, Gütern und Tieren nach wie vor nur nach vorher eingeholter Genehmigung erfolgen.

— **Wiederherstellung der Alexanderbrücke in Warschau.** Am 5. August 1915 zerstörten die aus Warschau fliehenden Russen die Alexanderbrücke und damit die wichtigste Straßenver-

bindung zwischen Warschau und der Vorstadt Praga. Über die Bauart dieser Weichselbrücke und ihren Wiederaufbau berichtet die Zeitschrift des Vereins Deutscher Ingenieure: Die Brücke ist im Jahre 1865 nach dem Entwurf des Ingenieurs Kierbedz gebaut. Der aus Schweißeisen hergestellte Überbau ruht auf tiefgegründeten, mit kräftigen Eisbrechern versehenen gemauerten Pfeilern. 6 Öffnungen von je 80 m überspannen den Strom. Die rund 8 m hohen Parallelträger sind mit dreifachem Netzwerk versteift; in jeder der 6 Öffnungen sind 700 Tonnen Eisen verbaut. Die mit Straßenbahngleisen versehene Fahrbahn der alten Brücke ist 10,6 m breit, die beiderseits außen angeordneten Bürgersteige haben Breiten von 2,5 m.

Die Sprengung der Brücke erfolgte zu beiden Seiten des mittelsten Pfeilers und an den abgekehrten Enden. Die Mittelstücke stürzten senkrecht ins Wasser und legten sich fast wagerecht auf die Flußohle; die Restteile waren neben den Pfeilern abgekippt. Zunächst wurde durch unsere Pioniere in wenigen Wochen dicht neben der gesprengten Brücke stromab, eine dem öffentlichen Verkehr dienende Notbrücke aus Holz — die Beselerbrücke — errichtet. Am 24. August wurden die Abräumung der Trümmer und der Neubau der eisernen Brücke über die beiden zerstörten Öffnungen vergeben; zunächst jedoch nur für die halbe Breite. Der halbe Fahrdamm war auf 5,15 m, die Bürgersteige auf je 3 m Breite bemessen. Um einem Wunsche der Stadt Warschau entgegenzukommen, wurde der Bau so ausgeführt, daß später die Gleise der elektrischen Straßenbahn auf je eine der außenliegenden Auskragungen verlegt werden können; gleichzeitig kann später der Fußgängerverkehr über ein zweites Stockwerk geleitet werden.

Die erwähnten Umstände zwangen zur Anordnung von drei Hauptträgern; diese sind als Halbparabelträger auf zwei Stützen mit einfachem Strebenfachwerk und Unterteilung durch Zwischenschrägen ausgebildet. Die Hauptträger haben an den Lagern die gleiche Höhe von 8 m, wie die alten Parallelträger; die Höhe im Scheitelpunkt beträgt 12 m. Schon am 12. September konnte mit dem Bau begonnen werden. Die dem Neubau hinderlichen Trümmer wurden teils durch Entnietung mit der Hand, teils unter Anwendung von Wasserstoff-, Sauerstoff- oder Azetylen-Schneidewerkzeugen beseitigt; 15 derartige Werkzeuge standen zur Verfügung.

Die Arbeiten schritten so rüstig vorwärts, daß, als am 6. Dezember die hölzerne Beselerbrücke durch Eisgang zerstört und unbrauchbar wurde, der Fußgängerverkehr am gleichen Tage über die Aufstellungsgerüste und am Abend des folgenden Tages auch der Wagenverkehr auf einer Hilfsfahrbahn über die bereits zusammengebaute neue Eisenkonstruktion geleitet werden konnte. Am 6. Januar ist die stromauf gelegene Brückenhälfte gänzlich fertiggestellt und dem regelrechten Verkehr übergeben worden.

Gleichzeitig konnten die bei der Sprengung zerrissenen Gas-, Wasser- und Elektrizitätsleitungen, die Warschau mit Praga verbinden, wiederhergestellt werden.

Da sich inzwischen das Bedürfnis herausgestellt hatte, die Brücke unverzüglich in voller Breite herzustellen, wurde zum Bau der anderen Fahrbahnhälfte im November der Auftrag erteilt. Auch dieser Brückenteil ist nun fertiggestellt und am 27. Januar d. J., am Geburtstage des Kaisers, feierlich dem Fußgänger-, Wagen- und Straßenbahnverkehr übergeben worden. Hiermit hat die Brücke die alte Leistungsfähigkeit wiedergewonnen. Da die bei der Sprengung unverletzt gebliebenen Öffnungen sich in nicht guter Verfassung befinden ist anzunehmen, daß auch dieser Teil der Brücke in absehbarer Zeit in der dem Neubau gleichen Art ausgeführt werden wird.

Eine unter den gegebenen Verhältnissen doppelt schwere Ingenieurarbeit ist dank der umsichtigen deutschen Leitung in verblüffend kurzer Zeit fertiggestellt worden. Den beim Brückenbau tätigen polnischen Arbeitern mußten von Zeit zu Zeit zum Ansporn deutsche Pioniere beigegeben werden. Sich selbst überlassen, leistet der polnische Arbeiter ungefähr die Hälfte eines guten deutschen Arbeiters. Zum Heranschaffen der Bauteile wurden teilweise die Untergestelle von Straßenbahnwagen benutzt. 3 km Eisenbahngleis im Anschluß an den völlig zerstörten Petersburger Bahnhof in Praga mußten zu diesem Zweck umgenagelt werden. Von dort wurden die Straßenbahngleise bis auf die stehengebliebenen Brückenteile benutzt. Mit der Bauausführung waren die Firmen Ph. Holzmann & Co. in Frankfurt a. M. und C. H. Jucho in Dortmund betraut.

Fremde Erdteile.

— **Selbsttätige Zugdeckungsanlage auf der Western Pacific.** Die National Safety Appliance Co. in San Franzisko hat 8 km der eingleisigen Hauptbahn der Western Pacific bei Oroville mit ihrer selbsttätigen Signaleinrichtung versehen, die so gestaltet ist, daß sie auf der Lokomotive hörbare und sichtbare Zeichen gibt und erforderlichenfalls den Zug zum Halten bringt. Auf der Strecke befinden sich keine Flügel- oder Scheibensignale, sondern nur farbige Lampen, die den Lokomotivführer über den Grund der selbsttätigen Bremsung aufklären sollen. Ein rotes Licht bedeutet, daß der vorliegende Streckenabschnitt gesperrt, ein grünes, daß er frei ist und der Zug weiterfahren darf.

An der Strecke befinden sich 4 Elektromagnete, je einer für die Signale: Bahn frei, Vorsicht und Halt, und für die selbsttätige Bremsung des Zuges. Ferner ist an jedem Blockabschnitt eine ortsfeste Batterie vorhanden. Auf der Lokomotive befinden sich 4 Aufnehmerspulen und ebensoviele Relais, je eine grüne, gelbe und rote Lampe für die Signale: Bahn frei, Vorsicht und Halt, ein Ventil zum selbsttätigen Einschalten der Luftdruckbremse und eine Batterie. Die ortsfesten Batterien arbeiten mit einer Spannung von 10 Volt und erzeugen einen Strom von 5 Amp. Stärke. Die einzelnen Blockstrecken sind miteinander in der üblichen Weise durch Gleichstromkreise verbunden und je nach der Besetzung der Strecke ist der zu einem Magneten gehörige Gleisstromkreis geschlossen. Die Magnete selbst aber erhalten erst Strom, wenn sich ihnen eine Maschine auf 20 m Entfernung genähert hat.

Wenn die Lokomotive über einen erregten Streckenmagneten hinwegfährt und sich ihre Aufnehmerspule im Magnetfelde befindet, so erhält diese Spule Strom, betätigt das zugehörige Relais, und die betreffende Lampe leuchtet auf. Hierbei muß die entgegengesetzte Stromrichtung des auf der Lokomotive vorhandenen Batterie-Ruhestromkreises überwunden werden, der das Relais gewöhnlich in umgekehrter Richtung festhält. Gleichzeitig wird ein Hebel in der Druckluftleitung magnetisch geöffnet, und die Lokomotivpfeife ertönt. Lampe und Pfeife müssen von dem Lokomotivführer wieder ausgeschaltet werden. Wird die rote Lampe von dem Führer nicht beachtet, so tritt die selbsttätige Zugbremsung ein; diese läßt sich von dem Führer nicht unterbrechen, er muß vielmehr nach dem Halten des Zuges herabsteigen und ein unten am der Lokomotive angebrachtes Ventil schließen. Der die Streckenmagnete betätigende Strom wird nach 15 Sekunden von selbst wieder ausgeschaltet. Damit die zwischen den Schienen angebrachten Magnete nicht von herabhängenden Bremsgestängen getroffen werden, ist zu ihrem Schutze ein mit Blech bekleideter Holzblock angebracht.

Über die Bewährung der Vorrichtung wird in unserer Quelle, der Railway Age Gazette, nichts angegeben. Sie hat offenbar den Nachteil, daß, wenn einer der Stromkreise unterbrochen oder eine der Batterien nahezu erschöpft ist, auf der Lokomotive keinerlei Zeichen entsteht, und der Führer, der überhaupt kein Signal zu sehen bekommt, in dem Glauben weiterfährt, daß er sich in einem freien Streckenabschnitt befinde.

Allgemeines.

— **Zeichnet die vierte deutsche Kriegsanleihe!** Das deutsche Heer und das deutsche Volk haben eine Zeit gewaltiger Leistungen hinter sich. Die Waffen aus Stahl und die silbernen Kugeln haben das ihre getan, dem Wahn der Feinde, daß Deutschland vernichtet werden könne, ein Ende zu bereiten. Auch der englische Aushungerungsplan ist gescheitert. Im zwanzigsten Kriegsmonat sehen die Gegner ihre Wünsche in nebelhafte Ferne entrückt. Ihre letzte Hoffnung ist noch die Zeit; sie glauben, daß die deutschen Finanzen nicht so lange standhalten werden wie die Vermögen Englands, Frankreichs und Rußlands. Das Ergebnis der vierten deutschen Kriegsanleihe muß und wird ihnen die richtige Antwort geben.

Jede der drei ersten Kriegsanleihen war ein Triumph des Deutschen Reiches, eine schwere Enttäuschung der Feinde. Jetzt gilt es aufs neue, gegen die Lüge von der Erschöpfung und Kriegsmüdigkeit Deutschlands mit wirksamer Waffe anzugehen. So wie der Krieger im Felde sein Leben an die Verteidigung des Vaterlandes setzt, so muß der Bürger zu Hause sein Erspartes dem Reich darbringen, um die Fortsetzung des Krieges bis zum siegreichen Ende zu ermöglichen. Die vierte deutsche Kriegsanleihe, die laut Bekanntmachung des Reichsbank-Direktoriums soeben zur Zeichnung aufgelegt wird, muß der große deutsche Frühjahrssieg auf dem finanziellen Schlachtfelde werden. Bleibe Keiner zurück! Auch der kleinste Betrag ist nützlich! Das Geld ist unbedingt sicher und hochverzinslich angelegt.

Bücherschau.

— **„Nach Osten!"** Von Sven Hedin. 182 Seiten. 27 Abbildungen. Feldpostausgabe 1 ℳ. Leipzig, F. A. Brockhaus.

Derselbe tapfere Schwede, der schon durch sein Buch über die Westfront so erfolgreich für Deutschlands Ehre gefochten und unseren verblendeten Gegnern das „Volk in Waffen" als ein

leuchtendes Vorbild hingestellt hat, tritt noch einmal für die Kulturmission der gesamten germanischen Welt in die Schranken! Er hat im vorigen Jahre mehrere Monate lang die Ostfront bereist, die deutschen, österreichischen und ungarischen Armeen von Memel bis Czernowitz kennen gelernt, ihr Leben und ihr Kämpfen studiert, mit ihren Heerführern als Freund verkehrt, die Schauplätze aller großen Kriegsereignisse besucht, den Zerstörungsweg der Russen mit Entsetzen verfolgt und zuletzt den Siegeszug der verbündeten Armeen bis in das Herz Rußlands hinein mitgemacht. Was er auf dieser zweiten Kriegsfahrt erlebt und gesehen, was er aus den gewaltigen Eindrücken an neuen Ergebnissen über Wesen und Ziel des uns aufgedrungenen Krieges gewonnen hat, das tritt in diesem Buch an die Öffentlichkeit. Reicher noch und vielseitiger als in seinem „Volk in Waffen" ist in diesem Werk die Fülle der Tatsachen und Beobachtungen, der Begegnungen, Schilderungen und Gesichtspunkte, ungleich länger die Front und weit dramatischer der Gang seiner Erzählung, die ihn von den Verwüstungen der Kosaken in Ostpreußen in fortreißender Steigerung zu den Höhepunkten des Krieges gegen Rußland, nach Przemysl und Lemberg, nach Warschau, Nowo-Georgiewsk und Brest-Litowsk führt.

Zwei Völker in Waffen, Deutschland und Österreich-Ungarn, sieht er hier aufs innigste in Nibelungentreue vereint; zwei gekrönte Häupter, Kaiser Wilhelm II. und Kaiser Franz Joseph, empfangen ihn als Gast; alle gefeierten Heerführer des Ostens, Erzherzog Friedrich und Hindenburg, Prinz Leopold von Bayern und Conrad von Hötzendorf, Mackensen, Woyrsch, Ludendorff, Linsingen widmen dem berühmten Forscher, dem ehrlichen Neutralen, Stunden und Tage: Hedin sieht auch hier im Osten, was anderen nur zufällig vor Augen kommt, und darf mit Kamera und Zeichenstift arbeiten, fast wo er will. Und daß er solchen Vertrauens würdig ist, beweist sein neues Buch, das aus dem gleichen leidenschaftlichen Drang nach Wahrheit erwachsen ist wie sein erstes, abermals den verborgenen Drahtziehern dieses Krieges, den Engländern, die scheinheilige Maske vom Antlitz reißt und ihnen eine pikante „Schwedische Schüssel" unter die Nase schiebt, von der ihnen die Augen übergehen werden.

Dankenswert ist besonders Hedins schlagend durchgeführter Vergleich zwischen Belgien und Ostpreußen. Mit Worten flammenden Zornes kennzeichnet er die Heuchelei, die von Mitleid mit den belgischen Franktireurs überfließt, aber kein Wort verliert über die unschuldig hingemordeten Männer, geschändeten Frauen und sinnlos verwüsteten Gegenden Ostpreußens. Hedins Schilderungen dessen, was er gesehen hat, werden in der ganzen Welt Aufsehen machen.

Amtliche Bekanntmachungen.

Güterverkehr.

Binnengütertarif der Reichseisenbahnen.

Mit Gültigkeit vom 1. Mai 1916 wird für die Dauer des Krieges die Ausführungsbestimmung zu § 56 der Eisenbahnverkehrsordnung, nach welcher der Absender unter gewissen Bedingungen mit einem Frachtbrief bis fünf Wagenladungen gleichartiger Güter aufgeben darf, dahin ergänzt, daß die Eisenbahn abweichend von dieser Bestimmung für jede Wagenladung einen besonderen Frachtbrief verlangen kann.

Straßburg, 23. Februar 1916. (304)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

Staats- und Privatbahn-Güterverkehr, Heft C 1 und Gemeinsames Heft für den Wechselverkehr deutscher Eisenbahnen untereinander.

Mit Gültigkeit vom 1. Mai 1916 wird die von dem Magistrat in Thorn für Rangieren auf der Uferbahn mit Zustimmung der Eisenbahnverwaltung zur Erhebung kommende Gebühr von 1 ℳ 25 ₰ auf 2 ℳ für jeden beladenen Wagen erhöht.

Auskunft erteilen die beteiligten Abfertigungen.

Bromberg, 26. Februar 1916. (302)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich
namens der beteiligten Verwaltungen.

Staats- und Privatbahn-, Ostdeutsch-Bayerischer-, Ost-Mitteldeutsch-Sächsischer Verkehr. (Teil II.)

Besonderes Tarifheft enth. den Ausnahmetarif für Eisenerz und Manganerz zum Hochofenbetriebe in Oberschlesien vom 10. X. 1914. (Tfv. Nr. 33.)

Mit sofortiger Gültigkeit wird die Station Kleinschmalkalden als Versandstation in den obengenannten Ausnahmetarif unter den für die übrigen preußischen Staatsbahnversandstationen geltenden Anwendungsbedingungen aufgenommen. Im Übergangsverkehr mit der Kleinbahn Kleinschmalkalden-Brotterode tritt gleichzeitig eine Kürzung der neuen Frachtsätze um 2 ₰ ein. Nähere Auskunft über die Höhe der Frachtsätze erteilen die beteiligten Güterabfertigungen, sowie das Verkehrsbureau der unterzeichneten Verwaltung.

Kattowitz, im Februar 1916. (303)
Königliche Eisenbahndirektion.

Tfv. 1265. Oberschlesisch-österreichischer Kohlenverkehr. Eisenbahngütertarif, Teil II, Heft 2, gültig vom 1. September 1913.

Mit Gültigkeit vom 10. März 1916 wird die Station Strak der k. k. Nordwestbahndirektion Wien mit den Frachtsätzen von Böhmisch Brod in den obengenannten Kohlenverkehr einbezogen.

Kattowitz, 26. Februar 1916. (300)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Gütertarife der badisch-schweiz. Übergangsstationen mit der Schweiz.

Mit Gültigkeit vom 1. März 1916 an werden die Ausnahmebestimmungen für die Frachtberechnung im Verkehr mit der Sihlthalbahn in den gemeinsamen schweiz. Ausnahmetarifen 1 für Bier, 2 für lebende Pflanzen, 3 für Lebensmittel und 4 für Brot usw. aufgehoben. Näheres sowie andere Änderungen enthält unser Tarifanzeiger.

Karlsruhe, 29. Februar 1916. (301)
Gr. Generaldirektion der Staatseisenbahnen.

Staats- und Privatbahn-Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 6. März 1916 wird im Ausnahmetarif 9 für Eisen und Stahl in der Stationsverbindung Friemersheim-Rangsdorf ein Frachtsatz von 184 ℳ eingeführt. Gleichzeitig erhalten Pritzwalk und Wittstock (Dosse) Frachtsätze von einigen Stationen des Saargebiets.

Nähere Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbureau hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 2. März 1916. (305)
Königliche Eisenbahndirektion.

Ausnahmetarif für Steinkohlen, Steinkohlenteer usw. — Tfv. 2 III k.

Mit Gültigkeit vom 6. März 1916 wird der Ausnahmetarif auf solche Sendungen ausgedehnt, die von Elbing nach Ostpreußen mit der Haffuferbahn weiter befördert werden. Gleichzeitig wird bei Sendungen nach Kleinbahnen, die den Frachtnachlaß von 2 Pf. für 100 kg genießen, diese Kürzung von den nicht um 50 % ermäßigten Frachtsätzen vorgenommen. Nähere Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbureau, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 1. März 1916. (306)
Königliche Eisenbahndirektion.

Verkehr deutscher Seehäfen mit österr. und ungarischen Stationen, Verkehr mit Österreich. Tarifheft 1 vom 1. November 1911.

Die im Ausnahmetarif 40 für Holzstoff usw. unter II und III angegebenen Frachtsätze werden mit dem 15. Mai 1916 ohne Ersatz aufgehoben.

Altona, den 29. Februar 1916. (307)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Rumänisch-Deutscher Eisenbahnverband. Verkehr mit Süddeutschland, Eisenbahngütertarif Teil II, vom 1. Juni 1914. Berichtigung von Druckfehlern im Nachtrag II.

Im Nachtrag II vom 1. Januar 1916 ist mit sofortiger Gültigkeit zu berichtigen:

Seite 3: Der Stationsname Neuberg (Lothr.) auf Neuburg (Lothr.)

Seite 11: Die Gruppen-Nr. bei:

Teleajen	von	XIV	auf	XVI
Troian	„	I	„	XIX
Trușești	„	XIX	„	I
Turnul-Măgurele	„	I	„	XIX
Turnul-Severin	„	XIX	„	XXV
Ungheni români	„	XXV	„	III
Ungureni	„	III	„	I

Wien, am 25. Februar 1916. (299)
K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Eisenbahndirektions-Präsident a. D. v. Mühlenfels in Berlin.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nummer 20. 8. März 1916. LVI. Jahrgang.

Inhalt:

Ungarns Auslandsverkehre vom eisenbahntarifarischen Standpunkte.

Die Donau-Main-Kanalfrage im bayerischen Landtage.

Betriebseröffnung der Neubaustrecken Hilders-Wüstensachsen und Niederaula-Alsfeld.

Französische Lazarettzüge.

Die vierte deutsche Kriegsanleihe.

Nachrichten.

Deutschland: Kriegssteuer-Vorlagen. — Etat der preußischen Eisenbahnverwaltung. — Freie Fahrt der in den Ruhestand tretenden Eisenbahnbediensteten. — Betriebseröffnung. — Zweigleisiger Ausbau der Werrabahn. — Der Anschluß des Westens an den Balkanzug. — Amtliches Kursbuch vom östlichen Kriegsschauplatz. — Kriegssammlung der Eisenbahn. — Verein Deutscher Maschinen-Ingenieure. — Rotes Kreuz-Fest des Eisenbahnvereins Breslau. — Kriegsauszeichnungen.

Österreich: Geplanter Bau der Weilhartbahn. — Elbe-Umschlagsverkehr in Aussig. — Die Rohölerzeugung in Galizien. — Neue Getreidespeicher in Wien. — Halbjahrsbilanz der Prager Eisenindustriegesellschaft.

Ungarn: I. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

Übrige europäische Länder: Neuer Fahrplan für die im deutschen Militärbetriebe befindlichen belgischen und französischen Bahnen. — Verkehrsnöte in den französischen und englischen Häfen. — Entgleisung eines französischen Personenzuges. — Eisenbahnsperrung in Frankreich. — Eisenbahnbauten in Serbien. — Neue Bahnlinien in Russisch-Polen. — Anschaffung von Kühlwagen für Rußland. — Der Personenverkehr auf der Nicolaibahn zum zweiten Male eingestellt. — Die Wasserwege zum und vom Peipussee.

Allgemeines.

Rechtspflege.

Bücherschau.

Amtliche Mitteilungen.

Amtliche Bekanntmachungen.

Ungarns Auslandsverkehre vom eisenbahntarifarischen Standpunkte.

Unter diesem Titel ist im „Pester Lloyd" vom 26. Januar l. J. ein interessanter Aufsatz aus der Feder des kürzlich in den Ruhestand getretenen Direktorstellvertreters der ung. Staatsbahnen, Ferdinand Zeller, erschienen, dessen Inhalt bei den auf Vereinheitlichung der Eisenbahntarife Deutschlands und Österreich-Ungarns gerichteten Bestrebungen von allgemeinem Interesse sein dürfte.*) Der Verfasser schreibt:

Dem Vernehmen nach werden seit geraumer Zeit Verhandlungen zwischen der österreichischen und der ungarischen Regierung gepflogen, welche sich auf die Untersuchung der Frage beziehen, ob es nicht möglich wäre, das wirtschaftliche Band zwischen Deutschland und Österreich-Ungarn auch auf dem Gebiete des Eisenbahntarifwesens enger zu knüpfen.

Diese Untersuchungen sollen sich in zwei Richtungen bewegen, und zwar: 1. ob es mit Rücksicht auf die Verschiedenheit der volkswirtschaftlichen Interessen überhaupt empfehlenswert ist, den deutschen Tarif und namentlich dessen Warenklassifikation seiner Form nach auf den österreichisch-ungarischen Binnenverkehr zu übertragen, und 2. ob der materielle Inhalt des deutschen Tarifs eine Übertragung auf jenen Verkehr ohne Schaffung zahlreicher Ausnahmen gestatte.

Verfasser glaubt, daß sich sowohl in der einen wie in der anderen Richtung ernste Bedenken geltend machen dürften.

Was zunächst die formelle Seite der Frage betrifft, darf nicht übersehen werden, daß auch der deutsche Tarif Teil I—B, der sich vor etwa einem Jahrzehnt noch als recht dünnes Heftchen darstellte, in letzter Zeit dem Umfange nach beträchtlich zugenommen hat und sich auf dem besten Wege befindet, mit dem österreichisch-ungarischen Tarif in dieser Hinsicht gleichen Schritt zu halten.

Bestechend an der Form des deutschen Tarifes ist in erster Reihe die einzige Eilgut- und Frachtstückgutklasse. Ein Vorteil allerdings, der nur scheinbar besteht und dem der schwerwiegende Nachteil anhaftet, daß — abgesehen von dem Spezialtarif für bestimmte Eilgüter, der im großen und ganzen dem österreichisch-ungarischen Verzeichnis der ermäßigten Eilgüter entspricht — auch ein Spezialtarif für bestimmte Frachtgüter besteht, deren Anzahl in stetigem Wachsen begriffen ist und eine beträchtliche Zahl jener Artikel enthält, die dort nach Klasse II tarifieren. Ob nun der Vorgang, diese Artikel in der Warenklassifikation in alphabetischer Folge aufzuführen, nicht zweckmäßiger ist, muß dahingestellt bleiben.

Ein gewiß nicht zu unterschätzender Vorteil des deutschen Tarifes ist die Unterstützung des Sammeldienstes in der Gestalt der allgemeinen Wagenladungsklasse (Klasse B mit der Nebenklasse A 1). In dieser Richtung ist wohl im Wege von Ausnahmetarifen vorgesorgt, doch wäre es immerhin ein Fortschritt, der sich unschwer erzielen ließe, wenn der Tarif Teil I—B eine Erweiterung in dieser Richtung erfahren würde. Es bedürfte hierzu keiner eigentlichen Änderung der Klassifikation, sondern nur der Aufnahme einer allgemeinen Bestimmung ähnlich wie im deutschen Tarif und der Vorsorge in den Lokaltarifen aller Bahnen im Wege der Einführung besonderer Frachtsätze.

Die Wagenladungsklassen A, B und C entsprechen bekanntlich dem Spezialtarif I, II und III des deutschen Tarifs und weisen auch in der Bezeichnung der einzelnen Artikel eine schätzenswerte Annäherung an den Wortlaut des deutschen Tarifs auf, die der Erstellung des Teiles I—B für den deutsch-österreichisch-ungarischen Verkehr zustatten kommt.

Weit schwieriger indessen liegen die Verhältnisse rücksichtlich der Spezialtarife 1, 2 und 3 des österreichisch-ungarischen Tarifs, denen im Rahmen des allgemeinen Schemas des deutschen Tarifs keine entsprechenden Klassen gegenüberstehen. Die für Ungarn besonders wichtigen Artikel (Getreide und Mehl) gehören zurzeit im deutschen Tarife in den unserer Wagenladungsklasse A entsprechenden Spezialtarif I, der auf einem Einheitssatz von 0,45 ₰ ohne Staffelung beruht, Kleie hingegen — gleichfalls ein Artikel des österreichisch-ungarischen Spezialtarifs 1 — in den deutschen Spezialtarif III, der der Klasse C entspricht.

Es müßte demnach im Falle der Übernahme des deutschen Schemas auch in Hinsicht auf diese Artikel sowie für die Haupt-

*) Siehe auch den Leitaufsatz der vorigen Nummer.

artikel des österreichisch-ungarischen Spezialtarifs 2 und 3 (Holz, dann Erze und Dünger) zur Schaffung von Ausnahmetarifen übergegangen werden, die nicht nur eine Störung der durch die Abmachungen des Ausgleichs zwischen Österreich und Ungarn vorgesehenen Übereinstimmungen der Klassifikation zur Folge hätten, sondern sehr leicht den Boden für einen wirtschaftlichen Kampf abgeben könnten, der — namentlich durch eine etwaige tarifarische Trennung von Mehl, Getreide und Kleie — den bekannten Mühlenstreit in neuer Gestalt aufleben ließe.

So hoch dürfte aber der Wert der Übereinstimmung der österreichisch-ungarischen und deutschen Klassifikation nicht einzuschätzen sein. Namentlich dürfte durch die Schaffung von Ausnahmetarifen in größerer Zahl, die sich als naturgemäße Folge der Verminderung der regelmäßigen Klassen des gemeinsamen Warenschemas darstellt, weder der Einfachheit noch der Übersichtlichkeit der Tarife ein Dienst geleistet werden.

Eine Übernahme des deutschen Tarifes seinem sachlichen Inhalte nach hält Verfasser für untunlich. Er verzichtet auf die Schilderung des wirtschaftlichen Umsturzes, zu dem eine solche, die Grundbedingungen der Entwicklung der ungarischen Industrie und des ungarischen Handels gefährdende Maßnahme führen müßte, eine Maßnahme, die zweifellos in allen hierdurch berührten Kreisen auf den kräftigsten Widerstand stoßen würde.

Bei dem heutigen Stande der Dinge, wo noch jede genaue Orientierung über die künftigen Gebietsgrenzen und über die Zollverhältnisse fehlt, ist eine Erörterung über die Eisenbahntarife im Sinne einer auch nur formellen Übernahme der deutschen Bestimmungen und der deutschen Güterklassifikation verfrüht. Aber gesetzt den Fall, es gelänge, alle Schwierigkeiten und Hindernisse der Übernahme des deutschen Tarifes zu beseitigen, so wäre mit dieser Maßnahme eigentlich nichts erreicht, weil zu den Bestimmungen und zur Güterklassifikation auch direkte Frachtsätze gehören, solche aber nur dann erstellt werden können, wenn die Währungsverhältnisse es gestatten, insbesondere die Kronenwährung in fester Relation zur Markwährung der direkten Tarife mit Deutschland sich befindet.

Im großen und ganzen werden ja als Frachtanteile der einzelnen Bahnen in die direkten Tarife die lokaltarifmäßigen Taxen mit einer halben Expeditionsgebühr gekürzt (vielfach z. B. bei Ausnahmetarifen, auch ungekürzt) eingerechnet. Diese Kürzungen von wenigen Pfennigen erweisen sich indessen als ganz unzulänglich zum Ausgleich der Kursschwankungen, so daß auch jetzt die Auslandstarife der fremden Währung ihrer Mehrzahl nach unbrauchbar sind, indem sich die Abfertigung der Sendungen bis und ab Reichsgrenze billiger stellt.

Unter den heutigen Verhältnissen bedeutet die Aufrechterhaltung der direkten Auslandstarife fremder Währung eigentlich eine bewußte Übervorteilung der Verfrachter, zumal die Bahnen Ansprüche auf nachträgliche Anwendung der billigeren Tarife bis und von der Grenze ausnahmslos, und zwar auch dann abweisen, wenn sich die billigere Abfertigung auf dem benutzten Weg ergibt. Sie zwingen daher die Verfrachter zur Vorschreibung der Umbehandlung der Sendungen an den Grenzen, die ja — strenge genommen — wegen der damit verbundenen Wagenverzögerungen ihren eigenen Interessen und mittelbar auch denen der Heeresverwaltungen zuwiderläuft.

Wann aber der Zeitpunkt für die Wiederherstellung der festen Relation zwischen Kronen- und Markwährung eintreten wird, ist eine Frage, die unter den gegenwärtigen Verhältnissen auch die größten Finanzpolitiker kaum zu beantworten in der Lage sein dürften. . . .

Die Unterstützung der Ausfuhr durch billige Eisenbahntarife wird sich aber nach dem Kriege voraussichtlich zu einer Frage von größter Wichtigkeit gestalten. Die ungarische Ausfuhr muß nach Eintritt regelmäßiger Verhältnisse auf jede erdenkliche Weise gefördert werden, da eine Besserung der Geldverhältnisse nur im Wege der Steigerung des Umfanges und Wertes der ungarischen Ausfuhr zu erhoffen ist.

Aber auch in gewöhnlichen Zeiten bildet die Unterstützung der eigenen Ausfuhr den Gegenstand der besonderen Sorge der Regierungen, dazu bedarf es aber durchaus keiner schematisch einheitlichen Güterklassifikation, die als formelles Beiwerk keinen wirklichen Wert besitzt, sondern der Gewährung billiger Frachtsätze für die wenigen in Betracht kommenden Ausfuhrartikel. Daß sich diese Erkenntnis seinerzeit auch in ungarischen Regierungskreisen Bahn gebrochen hat, geht aus den Verfügungen hervor, die nach Abschluß des Ausgleichs vom Jahre 1907 vom Ministerium Kossuth-Szterényi getroffen wurden.

Da die Vorteile des Széll-Koerberschen Ausgleiches, der bekanntlich Ungarn für seine Ausfuhr die gleichen Einheitssätze auf den österreichischen Staatsbahnen zusicherte, die im Kompromißwege den Produkten der anderen Gebiete, zum Beispiel der Balkanländer, in der Durchfuhr durch Österreich gewährt wurden, nicht mehr zu ereichen waren, und da lediglich in den durch die Donaukonkurrenz berührten Relationen gewisse gegenseitige Zugeständnisse gemacht wurden (Übereinkommen zwischen den k. k. österreichischen Staatsbahnen und den königlich ungarischen Staatseisenbahnen betreffend die Grundsätze für die Bildung und Verteilung der direkten Tarife im gegenseitigen Transitverkehr nach dem Auslande), so sah man sich ungarischerseits veranlaßt, überall dort, wo infolge Erhöhung der österreichischen Durchfuhrfrachten der ungarischen Ausfuhr Nachteile erwuchsen, Zugeständnisse zu Lasten der Anteile der ungarischen Staatsbahnen zu machen, als deren niedrigste Grenze zum Beispiel bei Getreide, die um eine halbe Manipulationsgebühr gekürzten Frachtsätze der Klasse C angenommen wurden.

Verfasser glaubt nicht, daß hierdurch besondere Vorteile für die Ausfuhr erzielt wurden, doch verdient die in dieser Verfügung gelegene Absicht jedenfalls Anerkennung und kann als Beweis für die richtige Erkenntnis der Lage bei den damals maßgebenden Personen betrachtet werden. Man darf wohl hoffen, daß sich in dieser Richtung ein Umschwung der Anschauungen nicht vollziehen wird, und daß die seit Jahren dem Bestande der adriatischen Tarife drohende Gefahr nicht als Zeichen dafür aufzufassen ist, daß dem jetzt allerdings ruhenden Ausfuhrverbot über Fiume Belastungen in der Gestalt von Frachterhöhungen zugedacht werden.

Die Unterstützungen, die die Eisenbahnen Deutschlands der deutschen Ausfuhr angedeihen lassen, die im deutschen Levanteverkehr über Hamburg und im Deutsch-Ostafrika-Verkehr ihr Höchstmaß erreichen, sollten als nachahmenswertes Beispiel auch für Ungarn richtunggebend sein.

Daß Deutschland ein geschlossenes, einheitliches Wirtschaftsgebiet darstellt, in welchem, sobald von der Ausfuhr und deren tarifarischer Unterstützung die Rede ist, jeder Partikularismus der Einzelstaaten zurückweicht, tritt unter anderem recht deutlich im norddeutschen Transittarif nach den unteren Donauländern in die Erscheinung, der bei dem Interesse, das sich der künftigen Gestaltung der Orientverkehre zuwendet, ernste Beachtung verdient. In diesem Tarif, der für die wichtigsten Ausfuhrartikel Deutschlands nach den Balkanstaaten Frachtsätze bis zu den deutsch-österreichischen Übergangspunkten enthält, erscheinen alle Eisenbahnen Deutschlands gleichmäßig in den Dienst der deutschen Ausfuhr gestellt, und wenngleich Bayern und Sachsen in mancher Hinsicht im Wettbewerb mit der rheinisch-westfälischen Industrie stehen, sehen wir gleichwohl die 410 Kilometer lange Strecke Aschaffenburg-Passau und die 188 Kilometer lange Strecke Leipzig-Bodenbach denselben Ausfuhrtarifen und tarifarischen Einheitssätzen unterworfen, wie die Linien der preußisch-hessischen Staatsbahnen selbst.

Und nun zum eigentlichen Zweck dieser Zeilen. Die Verhandlungen zwischen der österreichischen und der ungarischen Regierung wegen etwaiger Übernahme des deutschen Tarifes haben mit Rücksicht darauf, daß es sich doch nur um den Rahmen für Tarife handelt, der wegen der Währungsverhältnisse durch direkte Frachtsätze nicht belebt werden kann, bloß theoretischen Wert und werden zu keinem Ergebnis von volkswirtschaftlich praktischer Bedeutung führen.

Weit wichtiger für Ungarn und auch für Österreich wären

Abmachungen tarifarischer Natur über den Ausfuhrverkehr, die nach deutschem Muster die gegenseitige Begünstigung der Ausfuhr zu bezwecken hätten. Ungarn hätte seine Staatsbahnen der Ausfuhr Österreichs nach dem Balkan ebenso mit tunlichst niedriger Begrenzung der Transittaxen zur Verfügung zu stellen, wie Österreich für die Ausfuhr Ungarns nach dem Westen. Dabei würde ja Ungarn kein allzu großes Opfer bringen, denn mit der Ermäßigung der Durchfuhr durch Ungarn wäre eine Kräftigung des Bahnweges gegenüber dem Wasserweg zum Vorteile der Einnahmen der ungarischen Staatsbahnen verbunden. Aber auch Österreichs Opfer wären keine erheblichen, da ja der Ausfuhrverkehr Ungarns z. B. nach Deutschland — wenn von dem Erzverkehr abgesehen wird — den Verkehr einer einzigen größeren Mittelstation der ungarischen Staatsbahnen kaum wesentlich überschreitet.

Erst nach Ordnung dieser Fragen mit Österreich und nach vorhergehender Regelung der Zollverhältnisse mit dem Deutschen Reiche kann ernstlich darüber nachgedacht werden, ob und welche eisenbahntariflichen Zugeständnisse im Austauschwege zwischen Deutschland und Österreich-Ungarn zweckmäßig und wünschenswert wären.

Die Donau-Main-Kanalfrage im bayerischen Landtage.

In der 328. öffentlichen Sitzung der Kammer der Abgeordneten erklärte der Kgl. Verkehrsminister: „Hinsichtlich des Ludwig-Donau-Main-Kanals ist die nächste Aufgabe die Bearbeitung eines Projektes, das ermöglicht, die einschlägigen Kosten mit Sicherheit zu überblicken. Dieses Projekt für den Ausbau des Ludwig-Donau-Main-Kanals wird seinerzeit gleichzeitig mit jenem über die Kanalisierung des Mains und die Verbesserung der Wasserverhältnisse auf der Donau dem Landtage vorgelegt werden. In jüngster Zeit (das wurde auch heute gestreift) wurde das Verlangen gestellt, solange die neue Verbindung zwischen Donau und Main noch nicht zur Verfügung stehe, solle der bestehende Kanal durch umfangreiche Instandsetzungsarbeiten schleunigst so verbessert werden, daß er den gesteigerten und immer mehr steigenden Verkehrsbedürfnissen der nächsten Jahre, soweit als irgend möglich und erreichbar, Rechnung trage. Nun sind die bisherigen ungünstigen Rechnungsergebnisse des Kanals ja hinlänglich bekannt. Sie haben sich in den letzten Jahren namentlich infolge der erheblichen Mehrausgaben für die Reinigung und Verbesserung der Wasserstraße ganz wesentlich verschlechtert. Auch die Hoffnungen, welche die Beteiligten auf die Einführung der Motorschiffahrt gesetzt haben, haben sich nicht erfüllt. Der Motorschiffahrt fehlt es leider noch immer an den erforderlichen Gütermengen, was sich ohne weiteres aus der mangelhaften Auslastung der Schiffe mit eigener Triebkraft ergibt. Während des Krieges ist es der Kanalschiffahrt auch nicht gelungen, eine Verkehrssteigerung zu erzielen. Vergleicht man das 2. Halbjahr 1914 mit dem 2. Halbjahr 1913, so ergibt sich, daß während dieses Zeitraumes im ganzen 2277 t weniger befördert wurden, und zwar von Motorschiffen 1513 t und von Schiffen ohne eigene Triebkraft um 1264 t weniger. Ein Bild des verstärkten Rückganges zeigt der Kanalverkehr vom Jahre 1915. Es wurden insgesamt 23 336 t weniger als im Vorjahr befördert. Ich bin leider, möchte ich sagen, gezwungen, diese Feststellungen gegenüber irrtümlichen Annahmen zu machen, die über die Bedeutung des Kanalverkehrs während des Krieges fortgesetzt in der Öffentlichkeit hervortreten. Leider, ich unterstreiche l e i d e r, sind die Verkehrsziffern des Kanals nicht dazu geeignet, eine außer Zusammenhang mit dem Unternehmen des Großschiffahrtskanals zwischen Rhein und Donau stehende beschleunigte vorläufige Verbesserung des Kanals zu rechtfertigen. Die Möglichkeit einer Verbesserung im Sinne der Wünsche, die vielfach hervorgetreten sind, wurde in der im Landtag vorgelegten Denkschrift der Verkehrsvewaltung über die gegenwärtige Gestaltung des Kanals und seinen etwaigen Ausbau für 200-t-Schiffe vom Jahre 1914 eingehend erörtert. Ein Wettbewerb der Kanalschiffahrt mit der Eisenbahn für Massengüter kann, wie dort dargelegt, nur mit Schiffen von großer Ladefähigkeit erfolgreich aufgenommen werden. Beim Ludwig-Kanal kommt in Betracht, daß für die Kanalisierung des Mains von Offenbach bis Aschaffenburg in Rücksicht auf die Anschlußverhältnisse an den Rhein die Ausmaße für Schiffe mit 1500 t Tragfähigkeit berechnet sind. Anderseits können auf der bayerischen Donau Schiffe bis zu 650 t verkehren es soll aber auch der Donauweg, wie von dem Vorredner betont wurde, auf eine größere Leistungsfähigkeit gebracht werden. Darauf muß für die künftige Kanalführung vom Main zur Donau notwendig Rücksicht genommen werden. Ich wiederhole, daß die Frage der künftigen Ausgestaltung des Ludwig-Donau-Main-Kanals Hand in Hand mit der Frage der weiteren Kanalisierung des Mains von Aschaffenburg aufwärts behandelt wird. Vorher aber durch kostspielige, voraussichtlich unzulängliche Bauvornahmen am Kanal der zukünftigen Gestaltung der bayerischen Schiffahrtsstraße vorzugreifen, dürfte in keiner Weise begründet sein.

Von einem der Herren Vorredner wurde die Frage des sogenannten Eisenbahnfanatismus gestreift, der sich gegenüber den Wasserstraßen geltend mache. Dafür sind Belege bestimmt nicht vorhanden. Nach Durchführung der Mobilmachung war es eine der vordringlichsten Aufgaben der Eisenbahn, die Gütertarife der durch den Krieg geschaffenen neuen Wirtschaftslage anzugleichen. Durch die tarifarischen Kriegsmaßnahmen der Eisenbahnen ist nicht zuletzt die schnelle Anpassung des deutschen Wirtschaftslebens an die neuen Verhältnisse ermöglicht worden. Die Maßnahmen auf tarifarischem Gebiet erstrecken sich auch auf die Förderung des Umschlagverkehrs der Binnenwasserstraßen. Die bayerische Verkehrsverwaltung hat mit den übrigen deutschen Verwaltungen Tarifermäßigungen durchgeführt. Sie hat für Steinkohlen, Braunkohlen, Koks und Briketts im Versande von den bayerischen Mainumschlagplätzen den Rohstofftarif gewährt, der diesen Massengütern im Frieden lediglich ab den Gewinnungsstätten zugestanden ist. Ferner wurde ein Ausnahmetarif über deutsche Häfen und über außerdeutsche Seehäfen neutraler Länder auch auf den Verkehr von bayerischen Binnenumschlagplätzen ausgedehnt. Die Frachtsätze sind hierdurch um 30 % ermäßigt worden. Für Mineralöle aller Art wurde weiter bei Einfuhr über die Donauhafenstationen Deggendorf und Regensburg der Spezialtarif III zugestanden.

Die Verkehrsverwaltung hat sich gerade in den letzten Jahren der bayerischen Binnenschiffahrt gegenüber besonders entgegenkommend gezeigt. In dieser Beziehung darf auch erinnert werden an die im Jahre 1911 erfolgte Ermäßigung der Schiffahrtsgebühren für die Benutzung des Ludwig-Kanals und an die Herabsetzung der Schleppgebühren auf dem Main mit Wirkung vom Juni 1912 an.

Schon in der Sitzung vom 14. Mai 1914 habe ich mich über die Stellung der Eisenbahnverwaltung zu dem Wasserverkehr eingehend geäußert. Ich habe damals ausgeführt: „Der Ausbau der Wasserstraßen und Kanäle erfolgt, um der Industrie Frachtersparnisse zu sichern, die die Eisenbahn ihrer Natur nach wegen der wesentlich höheren Anlage- und Betriebskosten nicht gewähren kann. Die bei dem billigeren Schiffahrtsbetriebe niedrigeren Frachten müssen den Verkehr von selbst auf das Wasser ziehen. Die Eisenbahnverwaltung tritt dieser Konkurrenz grundsätzlich nicht entgegen. Der Umstand, daß der Wasserstraßenverkehr dem Eisenbahnfiskus Frachtausfälle bringt, wurde, wie ich bereits in der Sitzung vom 9. Oktober 1912 hervorgehoben habe, von der Eisenbahnverwaltung niemals als Grund für eine dem Wasserverkehre nachteilige Verkehrspolitik benützt.“ Ich vertrete durchaus den Standpunkt, daß der billigste Verkehrsweg den Vorzug verdient.

Von dem Herrn Abgeordneten Held wurden die Lasten, die den Motorschiffahrtsunternehmungen in neuerer Zeit auferlegt wurden, erwähnt.

Seit Aufnahme der Motorschiffahrt auf dem Ludwig-Donau-Main-Kanal sind in allen Haltungen an der Sohle und teilweise auch an den Böschungen Lockerungen des Schlammes und Ausspülungen der Dichtungsschicht zu beobachten. Diese Erscheinungen sind erst neuerdings noch in bedenklicher Weise festgestellt worden. Die Schäden sind auf die von den Schiffschrauben erzeugten und von den Rudern nach unten und nach den Seiten abgelenkten Wasserwirbel zurückzuführen. Die gleichen Erscheinungen wurden auch bei anderen Kanälen nach Zulassung der Motorschiffahrt festgestellt. Sie haben, wenn erst die Dichtungsschicht vollständig durchbrochen ist, große Wasserverluste in den Kanalhaltungen und Versumpfungen des angrenzenden Geländes zur Folge.

Die Landesbehörden von Elsaß-Lothringen sahen sich aus diesem Anlaß genötigt, im Jahre 1911 die Motorschiffahrt auf dem Rhein-Rhone-Kanal ganz zu verbieten. Das Verbot ist bis heute aufrecht erhalten. Auf dem Oder-Spree-Kanal sind im Mai 1913 Versuche angestellt worden die den Zweck hatten, die ungünstige Einwirkung des Wellenschlags der Motorschiffschraube auf die Kanalsohle zu zeigen und die Mittel zu erproben, durch die der Wellenschlag unschädlich gemacht werden kann. Zu diesen Versuchen wurde ein Motorschiff mit 90 Pferde-

kräften benützt, dessen Schraube 280 Umdrehungen in der Minute macht. Man ließ die Schraube zweimal zwei Stunden arbeiten. Trotzdem der Wasserstand im Kanal 3,20 m und der Tiefgang des Versuchsschiffs nur 1,40 m betrug, so daß unter dem Schiffe noch eine Wasserschicht von 1,8 m Tiefe war, wurden bei jedem der Versuche große Löcher von 1,5 m Tiefe aus der Kanalsohle ausgespült. Daraus ist zu ersehen, wie dringend notwendig es ist, selbst bei diesen Kanälen, falls Motorschiffe darauf verkehren, für den Schutz der Kanalsohle zu sorgen.

Das einfachste, billigste und wirksamste Schutzmittel ist nach den heutigen Erfahrungen die sogenannte Flammsche Platte, ein leicht nach oben gekrümmtes Blech, das am unteren Teile des Steuerruders der Motorschiffe befestigt wird, wie eine Leitschaufel wirkt und das sonst nach unten abströmende Wasser achsial nach hinten leitet. Der Erfinder, Geheimer Regierungsrat Flamm in Charlottenburg, hat schon vor mehreren Jahren bei einem Vortrage hier in München die Wirksamkeit seiner Schutzplatte an interessanten Modellversuchen gezeigt. Bei den schon erwähnten Versuchen auf dem Oder-Spree-Kanal kam die Flammsche Platte zur Anwendung. Nachdem sie am Ruder des Versuchsschiffs angebracht war, arbeitete die Schraube wiederum zweimal zwei Stunden in gleicher Weise und unter gleichen Verhältnissen und es hat sich nicht eine Spur von Ausspülung ergeben. Versuche mit anderen Schiffen hatten das gleiche Ergebnis. Durch die Flammsche Platte wird zudem die Steuerfähigkeit der Schiffe gesteigert und der Wirkungsgrad der Schraube, wie Versuche bei der K. Versuchsanstalt für Wasser- und Schiffbau in Berlin bestätigt haben, in keiner Weise ungünstig beeinflußt. Die bayerische Verkehrsverwaltung hat sich deshalb zur Anwendung der Flammschen Platte für die auf dem Donau-Main-Kanal verkehrenden Motorschiffe entschlossen und sie vorgeschrieben, um weiteren Schädigungen der Kanalsohle vorzubeugen und im Interesse der Schiffahrt die Maßnahme abzuwenden, die auf dem Rhein-Rhone-Kanal notwendig geworden ist.

Eine Firma, die demnächst die Motorschiffahrt auf dem Donau Main-Kanal betreiben will, hat sich in richtiger Erkenntnis der Sachlage dieser Vorschrift gefügt. Eine weitere Firma, die zurzeit bereits die Motorschiffahrt auf dem Kanal betreibt, hat die gleiche Auflage erhalten mit dem Auftrag, ihre Boote innerhalb einer bestimmten Frist mit der Flammschen Platte ausstatten zu lassen. Wir geben selbstverständlich der Firma hierfür jede billige Frist."

Betriebseröffnung der Neubaustrecken Hilders-Wüstensachsen und Niederaula-Alsfeld.

Trotz der Ungunst der Zeiten, insbesondere unbeschadet der allenthalben mangelnden Arbeitskräfte ist es der Königlichen Eisenbahndirektion Frankfurt (Main) gelungen, den vor dem Kriegsausbruch in Angriff genommenen Bau der Nebenbahnen „Hilders-Wüstensachsen" und „Niederaula-Alsfeld mit Abzweigung nach Schlitz" so zu fördern, daß die Inbetriebnahme der beiden Bahnen nicht erheblich später, als ursprünglich vorgesehen war, stattfinden kann.

„Hilders-Wüstensachsen" ist die weniger bedeutende der beiden Bahnlinien. Sie ist eingleisig und besitzt Regelspur. Ihre Länge beträgt 8,4 km. Der Ausgangspunkt Hilders ist Kopfstation der Nebenbahn Fulda-Tann. Die Bahn führt durch das Tal der Ulster, eines in die Werra mündenden Wasserlaufes, der im Rhöngebirge entspringt. In ihrer ersten Hälfte liegt die Bahn auf dem linken, in ihrer zweiten auf dem rechten Ufer der Ulster. Jeder der beiden Bahnabschnitte weist einen Zwischenbahnhof auf, die Bahnhöfe Batten und Seiferts. Der Endpunkt Wüstensachsen liegt am nordwestlichen Abhang der Hohen Rhön. Dem starken Gefälle des Ulstertales entsprechend liegt die Bahn — abgesehen von den Bahnhöfen — fast nur in der Steigung 1 : 50.

Die neue Bahn, deren Betriebseröffnung am 1. Februar 1916 stattgefunden hat, soll zur Hebung der Land- und Forstwirtschaft dienen und für die im Entstehen begriffenen bergbaulichen und gewerblichen Betriebe günstige Verkehrsverhältnisse schaffen. Neu erschlossene mächtige Braunkohlenlager und ausbeutungswürdige Basaltbrüche versprechen der neuen Nebenbahn einen beträchtlichen Verkehr. Auch dürfte die neue Bahn auf den Reiseverkehr in das bisher verhältnismäßig wenig besuchte Rhöngebirge belebend einwirken.

Während die Bahn Hilders-Wüstensachsen eine mehr örtliche Bedeutung hat, stellt die Neubaulinie „Niederaula-Alsfeld mit Abzweigung nach Schlitz" — obschon sie auch nur als eingleisige Nebenbahn betrieben werden wird — eine Bahnverbindung her, deren Bedeutung, wie ein Blick auf das Netz der preußisch-hessischen Staatsbahnen lehrt, nicht zu verkennen ist.

Das von der neuen Bahn Niederaula-Alsfeld durchzogene Gebiet liegt teils im Königreich Preußen, teils im Großherzogtum Hessen; es wird im Norden von der Nebenbahn Hersfeld-Treysa, im Osten von der Hauptbahn Frankfurt-Bebra und im Süden und Westen von der Hauptbahn Gießen-Fulda begrenzt. Die 33,4 km lange Hauptlinie Niederaula-Alsfeld stellt, im Anschluß an die bestehende Nebenbahn Hersfeld-Treysa, eine Verbindung zwischen den verkehrsreichen Kreisstädten Hersfeld in Preußen und Alsfeld in Hessen her. Sie verkürzt erheblich den Weg zwischen Gießen und Bebra.

Der neue Schienenweg führt von Niederaula aus auf 3 km Länge in südlicher Richtung durch das Tal der Fulda, das er bei der ersten Station, dem Bahnhof Niederjossa, auf dem die Teilstrecke nach Schlitz abzweigt, verläßt, um sich nach Westen zu wenden und die zwischen der Fulda und der Schwalm sich vorschiebenden Ausläufer des Vogelberges zu durchqueren. Die Überschreitung der Wasserscheide erfolgt in einem 19 m tiefen Einschnitt und wird mittels Höchstneigung 1 : 80, 364 m über N. N., erreicht. Die kleinsten Krümmungshalbmesser betragen 500 m. Die Gestaltung der Linienführung und die Anlage der Bahnhöfe waren teilweise insofern mit Schwierigkeiten verknüpft, als angestrebt wurde, die angrenzenden hessischen und preußischen Ortschaften — wenigstens annähernd — gleicherweise an den Vorteilen der neuen Bahn teilnehmen zu lassen. Dieses Streben bedingte die zweimalige Überschreitung des Tales der Eifa, eines bei Alsfeld in die Schwalm fließenden Baches. Auf zwei großen Talbrücken mit sieben und acht überwölbten Öffnungen von 22 bis 28 m Spannweite wird die Bahn über das Tal geführt. Die Ausführung dieser beiden größten Bauwerke der Neubaustrecke erfolgte in Stampfbeton. Diese Bauweise wurde auch in weitgehendem Maße bei der Herstellung der übrigen, zahlreichen Bauwerke angewendet, unter denen sich 11 Über- und Unterführungen von Straßen und vier größere Überbrückungen von Wasserläufen befinden.

Wesentlich einfacher, in Beziehung auf den Umfang der Erd- und Maurerarbeiten, gestaltete sich der Bau der im Bahnhof Niederjossa beginnenden Abzweigung nach Schlitz, dem Endpunkt der von dem Bade Salzschlirf an der Strecke Gießen-Fulda ausgehenden Stichbahn. Diese 12,8 km lange Linie hat zwischen den Endstationen nur einen Höhenunterschied von 11 m zu überwinden; sie folgt größtenteils im Tale der Fulda und der Schlitz der von Niederjossa nach Schlitz führenden Straße. Der an Krümmungen reiche Lauf der Fulda und ihres Nebenflusses sowie der nicht weniger stark gewundene Zug der Straße machten mehrfach Fluß- und Straßenverlegungen erforderlich. Abgesehen von kleineren seitlichen Verschiebungen war für die Fulda an drei Stellen ein neues Bett bis zu rd. 400 m Länge herzustellen. Die Schlitz wurde von ihrer Mündung an auf rd. 1300 m Länge verlegt und erfuhr gleichzeitig eine Geradelegung mittels eines rd. 400 m langen Durchstichs. Die Straße mußte an drei Stellen auf im ganzen auf 1 km verlegt werden.

Die Bauarbeiten der gesamten Neubaustrecke, für deren Ausführung aus preußischen und hessischen Fonds im Ganzen ein Betrag von rd. 11 500 000 ℳ zur Verfügung steht, wurden im September 1912 begonnen. Die wesentlich geringeren Erdarbeiten der Abzweigung, die nur 400 000 cbm umfassen, während für die Hauptlinie 1 900 000 cbm zu bewegen waren, ermöglichte eine frühzeitigere Fertigstellung, so daß bereits am 10. November 1914 die Teilstrecke Niederaula-Niederjossa-Schlitz eröffnet werden konnte. Am 1. Mai 1915 konnte sodann das erste Drittel der Strecke Niederjossa-Alsfeld, die Teilstrecke Niederjossa-Grebenau, dem Betriebe übergeben werden. Der Bau der Reststrecke Grebenau-Alsfeld bedurfte der längsten Bauzeit, da hier nicht nur der Schwerpunkt der Arbeiten lag, sondern sich außerdem die umfangreichen Erdarbeiten unerwartet schwierig gestaltet haben. In dem oben genannten tiefen Einschnitte erforderte eine aufgetretene große Rutschung die Beseitigung von 120 000 cbm Bodenmassen. Sodann erforderte die Einführung der neuen Bahnstrecke in den Bahnhof Alsfeld neben umfangreichen Erd- und Oberbauarbeiten eine Verlegung der Hauptbahn Gießen-Fulda auf 2 km Länge. Auch der durch die völlige Neugestaltung des Bahnhofes Alsfeld notwendig werdende Neubau eines Empfangsgebäudes verursachte langwierige Verhandlungen mit der Stadtverwaltung wegen der günstigsten Stellung und der vorteilhaftesten Zufahrten.

Für die Inbetriebnahme der Reststrecke Grebenau-Alsfeld mit den Zwischenbahnhöfen Schwarz und Eifa ist der 1. April 1917 in Aussicht genommen.

Französische Lazarettzüge.

Schon im Jahre 1889 hat die französische Westbahn versuchsweise einige Wagen für Lazarettzwecke eingerichtet, doch war seitdem in dieser Beziehung so wenig geschehen, daß bei Ausbruch des gegenwärtigen Krieges nur 5 Lazarettzüge bereit gestellt werden konnten. Die halbe Million Verwundete, die der August und September 1914 sowie die erste Hälfte des Oktobers jenes Jahres mit sich brachte, hat denn auch bei der Abförderung aus der Front schwer zu leiden gehabt. Es wurden für sie mit Stroh ausgelegte Güterwagen und gewöhnliche Personenwagen gestellt, letztere namentlich für die Schwerverwundeten, die die Reise auf den Polstern liegend zurücklegten. Da aber die Krankentragen nicht durch die Türen dieser Wagen gingen, mußten die Verwundeten beim Ein- und Ausladen umgebettet werden, was für sie mit großen Schmerzen verbunden war. Um die Stöße einigermaßen zu dämpfen, wurde ganz langsam gefahren; die Folge davon war aber wieder, daß die Reise zuweilen zwei bis drei Tage dauerte, ehe ein Lazarett erreicht wurde. Da außerdem keine Vorkehrungen zur Beköstigung und ärztlichen Versorgung der Verwundeten unterwegs getroffen waren, starben viele auf der Reise. Ein Verteilungsplan fehlte damals vollständig, und so konnte es denn vorkommen, daß eines Tages 14 000 Verwundete in einem der 18 Bezirke, in die Frankreich für die Regelung dieses Dienstes eingeteilt ist, eintrafen und daß in diesem kein einziges Bett mehr frei war. Die Ärzte irrten infolgedessen von Ort zu Ort, um Unterkunft für ihre Pflegebefohlenen zu suchen. Diese schweren Mißstände führten im Oktober 1914 zu einer Aussprache in der Kammer, deren Folge wiederum wesentliche Verbesserungen auf dem Gebiet der Verwundetenfürsorge waren. Seitdem ist in dieser Beziehung viel geschehen: 250 Lazarettzüge sind ausgerüstet worden, und die Verwundetenfürsorge ist in geregelte Bahnen geleitet.

Der Kriegsschauplatz ist in bezug auf die Versorgung der Verwundeten in 16 Abschnitte geteilt worden, deren jedem ein Gebiet des Hinterlands zur Aufnahme der von der Front weggeschafften Verwundeten zugewiesen ist. Vom Schlachtfeld werden die Verwundeten durch Krankenträger abgeholt und einem Verbandplatz zugeführt, wo ihnen die erste ärztliche Hilfe zuteil wird. Hier stehen Kranken-Kraftwagenkolonnen bereit, um sie nach dem „Hôpital d'évacuation" zu bringen, das mit einem Bahnhof in Verbindung steht und von dem die Abförderung mit dem Lazarettzug ausgeht. An Stelle des Zuges zur Abförderung von hier nach rückwärts kann auch das Lazarettschiff treten. Eine Kranken-Kraftwagenkolonne besteht aus 11 Wagen, von denen vier Omnibusse zur Beförderung der Verwundeten dienen. Von den übrigen sind fünf für ärztliche Zwecke bestimmt: einer enthält Heißwasserkessel und Behälter mit Entseuchungsflüssigkeiten sowie Vorrichtungen, um die Verbandstoffe und Geräte keimfrei zu machen; auf dem nächsten ist eine Röntgenanlage aufgebaut; ein dritter, ein 5-t-Wagen, befördert neben den ärztlichen Geräten und Vorräten die elektrische Beleuchtungsanlage; zwei weitere Wagen sind mit Krankentragen und Decken für 100 Verwundete beladen. Endlich gehört zur Kolonne noch ein Lastwagen für die Ausrüstung des zur Kolonne gehörigen Personals, für die Kochgeräte u. dgl., sowie die Vorräte an Betriebsstoff für die übrigen Wagen. Der elfte Wagen, über den unsere Quelle nichts enthält, wird jedenfalls ein Personenwagen für den leitenden Arzt sein. Zur Kolonne gehören 60 Mann, darunter neben einem leitenden Arzt 7 Hilfsärzte und 26 Personen zur Pflege. Jeder Kranke oder Verwundete enthält einen Zettel, auf dem sein Name, seine Verwundung oder Krankheit, der Ort seiner Verwundung usw. angegeben sind. Eine weiße Karte kennzeichnet die Leichtverwundeten, eine rote die Schwerverletzten, eine blaue Karte ist für Fälle mittlerer Schwere bestimmt.

Von dem schon genannten „Hôpital d'évacuation" gelangen die Verwundeten zum Verteilungsbahnhof (centre de distribution), wo sie, wie der Name sagt, auf die ebenfalls schon erwähnten 18 Bezirke, in die Frankreich in bezug auf die Unterbringung der Kranken und Verwundeten eingeteilt ist, verteilt werden. Für diese Transporte sind die Lazarettzüge bestimmt.

Die im Frieden vorgesehenen Lazarettzüge, zwei bei der Paris-Lyons-Mittelmeerbahn, zwei bei der Orléansbahn, einer bei den Staatsbahnen, bestanden aus je 23 Wagen, von denen 16 für den eigentlichen Verwundetentransport, die übrigen für die sonstigen, damit verbundenen Bedürfnisse eingerichtet sind. Sie fassen je nach ihrer Bauart 128 oder 256 liegende Verwundete. Das Beladen eines solchen Zuges wird mit 2½ Stunden in den Fahrplan eingesetzt. Ferner wurden im Frieden Ausrüstungsstücke bereit gehalten, um Güterwagen zur Beförderung von 40 000 Verwundeten einrichten zu können. Jedem „Hôpital d'évacuation" ist das Gerät für 4 derartige Behelfs-Lazarettzüge zugeteilt. Ein solcher Zug kann in 33 Wagen 396 liegende Verletzte befördern. Außerdem gehören zu ihm noch 7 weitere Wagen. Seine Ausrüstung zu diesem Zweck dauert 5 Stunden, das Beladen 2 Stunden. Ein Arzt, ein Apotheker und 45 Pfleger oder Pflegerinnen bilden sein Personal. Verwundete, die sitzend befördert werden können, sollen entweder mit den gewöhnlichen Zügen oder besonders zu diesem Zweck zusammengesetzten Zügen fahren.

Im Kriege scheint von diesen Vorbereitungen im Frieden abgewichen worden zu sein. Man unterscheidet nunmehr drei Arten von Lazarettzügen: solche für Schwerverwundete mit fester Lazaretteinrichtung, solche für Leichtverwundete, die aber noch liegend reisen müssen, und Behelfszüge für Verwundete, die sitzen können. Die Leitung des Dienstes der Lazarettzüge fällt der 7. Abteilung des Kriegsministeriums zu, die zu diesem Zweck durch Fachleute aus dem Gebiete des Eisenbahnwesens verstärkt ist. Ihr wird jeden Morgen telegraphisch angezeigt, wo sich die Lazarettzüge befinden, und sie verfügt über diejenigen, die noch nicht in Anspruch genommen sind. Zu den Vorbereitungen für eine größere Schlacht gehört auch die Bereitstellung der erforderlichen Lazarettzüge zur Abförderung der Verwundeten.

Jeder Lazarettzug besteht aus 16 Wagen, die 200 oder 400 Mann fassen, je nachdem, ob sie sitzend oder liegend zu befördern sind. Die 250 derartigen Züge haben bis Ende 1915 etwa 1,5 Millionen Verwundete, dabei natürlich auch verwundete Gefangene, befördert. Die Züge werden mit Nummern bezeichnet. Sie sind äußerlich an ihrem Roten Kreuz von weitem zu erkennen. Das einem jeden Zug zugeteilte Personal bleibt dauernd bei seinem Zug. In bezug auf den Verkehr der Lazarettzüge sind alle Schranken zwischen den Netzen der verschiedenen Verwaltungen gefallen; in dieser Beziehung bilden die französischen Eisenbahnen ein einheitliches Netz. Die Kosten für die Ausrüstung der Lazarettzüge sind zum großen Teil durch freiwillige Spenden aufgebracht worden; auch das sog. neutrale Ausland, nämlich die Vereinigten Staaten, hat sich dabei beteiligt.

Ein Berichterstatter des „Scientific American" hat zwei solche Züge besichtigen können; seine Schilderung sei hier kurz wiedergegeben. Der Zug Nr. 5 für Schwerverwundete besteht aus 16 Wagen, die zum Teil Durchgang und Übergangsbrücken besitzen. In den 8 Wagen, die zum Verwundetentransport bestimmt sind, befinden sich 256 Betten, die zu beiden Seiten des Mittelgangs angeordnet sind. An der Spitze steht ein leitender Arzt, dem ein Hilfsarzt und ein Verwaltungsbeamter sowie ein Unteroffizier beigegeben ist. Das Pflegepersonal ist 28 Köpfe stark. Von den acht Wagen, die nicht zum Krankentransport bestimmt sind, enthält einer die Apotheke und den Operationsraum, einer die Küche und den Ofen zum Verbrennen der gebrauchten Verbandstoffe, einer die Vorräte an Wäsche, Wein, Zucker, Reis, Kaffee, Fleisch und Gemüse. Ein Wagen dient den beiden Ärzten, einer dem Pflegepersonal als Wohnung. In dem Zug für leichter Verwundete, die aber auch noch liegen müssen, bewundert der amerikanische Gewährsmann besonders die praktischen Bahren, auf denen die Verwundeten befördert werden; diese können in jedem Wagen ohne besondere Vorkehrungen eingestellt werden. Die Verwundeten werden auf ihnen sowohl in den Wagen hinein als auch aus ihm herausgehoben; jedes Umbetten ist also vermieden.

Die vierte deutsche Kriegsanleihe

Seit Kriegsbeginn wendet sich die Reichsfinanzverwaltung in regelmäßigen Zeitabschnitten an das gesamte Volk, an die Großkapitalisten und kleinen Sparer, an die Großindustrie und die Handwerker, an alle Erwerbs- und Berufskreise, um sich immer neue Mittel zur Wehrhaftmachung des Vaterlandes und zur Fortführung des Krieges bis zum siegreichen Ende zu holen. Das ist eine Bekundung der allgemeinen Wehrhaftigkeit, deren Inanspruchnahme ebenso selbstverständlich ist wie ihre Befolgung. Darüber herrscht im Deutschen Reich kein Zweifel. Niemand, der mit offenen Blicken die weltgeschichtlichen Ereignisse an sich vorüberziehen sieht, ist in Unkenntnis über die Bedeutung des Geldes bei diesen Geschehnissen. Er weiß, daß der Krieg

nicht nur Geld kostet, sondern auch immer teurer wird. Heute muß Deutschland täglich fast das Doppelte der Summe aufwenden, die es in den Anfängen des gewaltigen Ringens um seine Existenz ausgegeben hat. Und daß die Aufbringung dieses notwendigen Aufwands nicht versage, ist eine der wesentlichen Vorbedingungen des Sieges. Die Feinde verkünden den Zusammenbruch der deutschen Finanzen. Wir aber werden ihnen beweisen, daß die Stützen ungebrochen sind und daß die Kraft des Volkes unerschöpfbar ist.

Im Zeichen unbedingter Gewißheit des militärischen Sieges der Zentralmächte erscheint die vierte deutsche Kriegsanleihe.

Das ist die beste Vorbedingung des Erfolges. Und die Ausstattung der neuen Schuldverschreibungen ist wieder ein Beweis dafür, daß das Deutsche Reich für das, was es fordert, die entsprechende Gegenleistung zu bieten gewillt ist. Die vierte Kriegsanleihe stellt der deutschen Finanztechnik insofern ein glänzendes Zeugnis aus, als sie die erste Abweichung von dem fünfprozentigen Kriegszinsfuß bringt. Es erschien zweckmäßig, den Versuch mit der Einführung eines neuen Anleihetyps zu machen; und so entschloß sich die Reichsfinanzverwaltung, neben der fünfprozentigen Reichsanleihe wieder Reichsschatzanweisungen zur Wahl zu stellen, diesmal aber viereinhalbprozentige. Damit ist, was die Verzinsung betrifft, eine neue Art Schuldverschreibungen in die Reihe der deutschen Reichs- und Staatsanleihen eingeführt, während die Art selbst bekannt und beliebt ist. Die beiden ersten Kriegsanleihen hatten gleichfalls Schatzanweisungen gebracht. Das erste Mal im festen Betrage von 1 Milliarde, auf die 1340 Millionen gezeichnet wurden; das zweite Mal, unbegrenzt, mit einem Zeichnungsergebnis von 775 Millionen. Bei der dritten Anleihe wurde das Doppelangebot unterbrochen, um jetzt wieder aufgenommen zu werden. Die Reichsschatzanweisung ist ein allgemein beliebtes Papier, das immer wieder seine Abnehmer findet. Und der Ausgabekurs von 95 % bietet bei der Rückzahlung zu 100 % einen sicheren Kursgewinn von 5 %. Das ist ein Reiz, der nicht unterschätzt werden wird. Die reine Verzinsung des 4½ prozentigen Papiers beträgt 4,74 %. Dazu ist aber der Verlosungsgewinn zu rechnen der zum erstenmal am 1. Juli 1923 fällig wird. An diesem Tage beginnt die jährliche Rückzahlung der Schatzanweisungen zum Nennwert, nachdem die Auslosung jeweilig ein halbes Jahr vorher stattgefunden hat. Die Stücke, die zum ersten Rückzahlungstermin an die Reihe kommen, bringen also, nach rund 7 Jahren einen Kursgewinn von 5 %. Aufs Jahr berechnet: 0,71 %, um die sich die jährliche Verzinsung von 4,74 auf 5,45 % erhöht. Bei der Rückzahlung nach 8 Jahren (1. Juli 1924) sind es 5,36 %, nach 9 Jahren (1. Juli 1925) 5 29, nach 10 Jahren (1. Juli 1926) 5,24 und selbst nach 16 Jahren (1. Juli 1932), im letzten Jahre der Auslosung, noch 5,05 %. Die 4½ prozentigen Reichsschatzanweisungen gehen also während der ganzen Dauer ihrer Gültigkeit mit ihrem Zinsertrag nicht unter 5 %. Die letzte Rückzahlung findet am 1. Juli 1932 statt. Wichtig ist, daß ein besonderes Entgegenkommen für die vorzeitig ausgelosten Stücke besteht. Die Schatzanweisungen, die vor dem 2. Januar 1932 ausgelost werden können in eine viereinhalbprozentige Schuldverschreibung umgetauscht werden, die unkündbar ist bis zum Endtermin der Verlosungszeit, den 1. Juli 1932. Statt der Barzahlung kann ein solcher Umtausch gewählt werden, der den großen Vorteil bietet, daß der Besitzer des Papiers möglichst lange im Genuß einer viereinhalbprozentigen Verzinsung bleibt, während es nicht sicher ist ob nicht in der Zeit bis zum 1. Juli 1932 der allgemeine Zinsfuß auf 4 % zurückgegangen ist.

Die fünfprozentige Reichsanleihe wird diesmal zu 98,50 % angeboten.

Die Ermäßigung des Preises um ein halbes Prozent gegenüber dem Ausgabekurs der dritten Anleihe ist geschehen, um den Zeichnern einen Ausgleich für die um ein halbes Jahr kürzere Geltungsdauer der neuen Reichsanleihe zu bieten. Während die dritte Anleihe noch auf 9 Jahre unkündbar war, ist bei der vierten Ausgabe das Ziel des 1. Oktobers 1924 nur noch 8½ Jahre entfernt. So wird den Zeichnern für den verhältnismäßig geringen Zeitverlust ein ansehnlicher Vorteil in der Verbilligung des Erwerbspreises geboten. Dabei sei wieder darauf hingewiesen, daß der Termin des 1. Oktober 1924 nur die Unkündbarkeit der Schuldverschreibungen durch das Reich festsetzt. Das Reich muß also bis dahin die 5 % Zinsen zahlen und muß, wenn es sie von dem genannten Tage an nicht weitergewähren will, die Anleihe — und zwar zum Nennwert — zurückzahlen. Natürlich bleibt es ihm aber unbenommen, sie unter den alten Bedingungen über den 1. Oktober 1924 hinaus fortbestehen zu lassen. Auch ist von neuem darauf zu achten, daß die Unkündbarkeit der Anleihe, die einzig und allein einen Vorteil für den Zeichner darstellt, mit der Verwendbarkeit der Stücke nichts zu tun hat. Sie können jederzeit, wie jedes andere Wertpapier, durch Verkauf oder Verpfändung zu Geld gemacht werden. Die neue 5 prozentige Reichsanleihe bietet, bei dem Preis von 98,50 und dem Tilgungsgewinn von 1,50 % eine Verzinsung von 5,07 + 0,17 = 5,24 %. Ein solcher Ertrag von einem Anlagepapier ersten Ranges, dessen Sicherheit durch die Macht und das Vermögen des Deutschen Reiches garantiert wird, setzt bei dem Käufer keinerlei Opfer voraus. Nach 19 Kriegsmonaten ist das Reich imstande, Schuldverschreibungen anzubieten, die ebenso würdige Zeugnisse seines Kredits wie vorteilhafte Kapitalsanlagen sind. Von einer Begrenzung der Anleihebeträge wurde, nach den guten Erfolgen der drei ersten Anleihen, sowohl für die Reichsanleihe wie für die Schatzanweisungen wiederum abgesehen. Immerhin könnte, bei sehr großem Zeichnungsergebnis, die Reichsfinanzverwaltung sich möglicherweise genötigt sehen, den Betrag der Schatzanweisungen zu begrenzen. Allen denen, die mit ihrer ganzen Zeichnung an der Anleihe beteiligt werden wollen, sei daher empfohlen, sich bei der Zeichnung auf Reichsschatzanweisungen, wie dies auf dem grünen Zeichnungsschein vorgesehen ist, damit einverstanden zu erklären, daß ihnen auch Reichsanleihe zugeteilt wird.

Die Bedingungen für den Zeichner sind mit den bekannten Bequemlichkeiten ausgestattet.

Die Dauer der Zeichnung erstreckt sich wieder über einen Zeitraum von beinahe drei Wochen, und die Zahl der Zeichnungsstellen ist so groß, daß sie alle Wünsche und Wege umfaßt. Auch die Post nimmt wieder Anmeldungen an allen Schaltern entgegen, doch ist darauf zu achten, daß bei der Post Vollzahlung bis zum 18. April zu leisten ist, und daß nur Reichsanleihe, nicht auch Schatzanweisungen, bei der Post gezeichnet werden kann. Die Stückelung der 5 prozentigen Reichsanleihe und der Schatzanweisungen ist wiederum auf die kleinsten Sparer zugeschnitten, und die Einzahlungen, auch für den kleinsten Betrag von 100 ℳ, sind so verteilt, daß die sofortige Bereitschaft baren Geldes nicht nötig ist. Vom 31. März an können die zugeteilten Beträge voll bezahlt werden. Wer das nicht will, kann seine Einzahlungen an vier Terminen, vom 18. April bis 20. Juli, leisten. Teilzahlungen werden nur in Beträgen für Nennwerte, die durch 100 teilbar sind, angenommen. Wer 100 ℳ zeichnet braucht erst am 20. Juli zu zahlen. Für die Zeit zwischen dem Zahlungstage und dem Beginn des Zinsenlaufes (1. Juli 1916) werden dem Zeichner Stückzinsen vergütet, und zwar auf die Reichsanleihe 5, auf die Schatzanweisungen 4½ %. Wer Vollzahlung am 31. März leistet bekommt die Stückzinsen auf 90 Tage, bei Zahlungen am 18. April auf 72 Tage, am 24. Mai auf 36 Tage. Diese Zwischenzinsen haben die Bedeutung, daß der in neuer Kriegsanleihe angelegte Betrag von dem Augenblick an Zinsen trägt, in dem er eingezahlt worden ist. Sowohl auf die Reichsanleihe als auf die Reichsschatzanweisungen werden die am 1. Mai 1916 fälligen 80 Millionen Mark 4 proz. Schatzanweisungen des Reiches in Zahlung genommen, und zwar so, daß dem Besitzer 4 % Zinsen vom Verrechnungstage bis zum Fälligkeitstage in Abzug gebracht werden. Er tritt dafür schon am Verrechnungstage statt vom 1. Mai, an in den Genuß der 5 oder 4½ proz. Verzinsung. Unter normalen Umständen bekäme er das Geld für die 4 proz. Schatzanweisungen erst am 1. Mai, könnte also mit dem Gelde, das er für sie erhält, erst von diesem Tage ab Kriegsanleihe bezahlen. Dieser Schwierigkeit wird er durch den Umtausch enthoben. Auch die im Laufe befindlichen unverzinslichen Schatzscheine des Reichs werden in Zahlung genommen.

Große Vorteile bietet die Eintragung der gezeichneten Reichsanleihe-Beträge ins Reichsschuldbuch. (Die Schatzanweisungen können nicht eingetragen werden.) Die Zeichnungen sind um 20 ₰ für je 100 ℳ billiger als die gewöhnlichen Stücke. Zudem gewinnt der Besitzer eines solchen Guthabens die Befreiung von jeglicher Sorge um die sichere Verwahrung und Verwaltung seines in Kriegsanleihe angelegten Vermögens und um die Einkassierung der Zinsen. Den Zeichnern von Stücken der Anleihe und von Schatzanweisungen bietet die Reichsbank den Vorteil kostenfreier Aufbewahrung und Verwaltung bis zum 1. Oktober 1917. Bis zum gleichen Termin ist auch die kostenfreie Aufbewahrung und Verwaltung der Stücke der früheren Kriegsanleihen verlängert worden.

Alles in allem genommen bietet die vierte Kriegsanleihe dem deutschen Volke wieder so viele Vorteile, daß einem jeden, auch unter dem Gesichtspunkte seines persönlichen Interesses zur Zeichnung nur geraten werden kann. Es ist deshalb abermals ein großer Erfolg mit voller Bestimmtheit zu erwarten.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Kriegssteuer-Vorlagen.** Unter den dem Reichstag vorzulegenden Kriegssteuergesetzentwürfen befindet sich auch ein solcher betreffend die Einführung eines Stempels auf Frachturkunden von Stückgutsendungen auf Eisenbahnen und Schiffen. Daneben ist eine Erhöhung des bestehenden Frachturkundenstempels geplant. Eine Erhöhung der Fahrkartensteuer ist nicht in Aussicht genommen.

— **Etat der preußischen Eisenbahnverwaltung.** Der Bericht über die Verhandlungen der verstärkten Staatshaushalts-Kommission des Abgeordnetenhauses vom 28. Febr. d. J., über die wir bereits in Nr. 19 S. 216 berichteten, liegt jetzt im Wortlaut vor. Wir werden in nächster Nummer ausführlicher auf ihn zurückkommen und insbesondere die Reden des Staatsministers v. Breitenbach vollinhaltlich veröffentlichen.

— **Freie Fahrt der in den Ruhestand tretenden Eisenbahnbediensteten.** Nach den Bestimmungen der Freifahrtordnung (§ 2 Ziffer 13) darf den Beamten der preußisch-hessischen Staatsbahnen und den Angehörigen ihres Hausstandes bei Beendigung des Dienstverhältnisses einmal freie Fahrt zur Übersiedlung nach dem neuen Wohnort gewährt werden, wenn diese innerhalb eines Jahres nach dem Tage der Beendigung des Dienstverhältnisses erfolgt. Der preußische Eisenbahnminister hat nun genehmigt, daß diese einjährige Frist bei der Übersiedlung von in den Ruhestand tretenden Eisenbahnbediensteten oder deren Hinterbliebenen nach einem neuen Wohnort in begründeten Fällen bis auf 3 Monate nach Beendigung des Krieges ausgedehnt werden kann.

— **Betriebseröffnung.** Am 15. d. M. wird im Eisenbahn-Direktionsbezirk Saarbrücken die vollspurige Bahnstrecke Polch-Münstermaifeld als Nebenbahn mit den Bahnhöfen IV. Klasse Mertloch, Naunheim und dem Bahnhofe III. Klasse Münstermaifeld für den Personen-, Güter-, Gepäckverkehr sowie für die Abfertigung von Leichen und lebenden Tieren eröffnet.

— **Zweigleisiger Ausbau der Werrabahn.** Nachdem von der im Jahre 1895 durch Preußen erworbenen ehemaligen Werraeisenbahn die Hauptbahnstrecke Eisenach-Lichtenfels auf den Streckenabschnitten Eisenach-Salzungen, Meiningen-Grimmenthal und Coburg-Creidlitz vor einigen Jahren bereits zweigleisig ausgebaut wurde, ist man zurzeit mit Herstellung des zweiten Gleises auf den Teilstrecken Salzungen-Meiningen und Eisfeld-Coburg beschäftigt. Trotz des stellenweise herrschenden Arbeitermangels schreiten die Bauarbeiten verhältnismäßig gut vorwärts, da man zur Heranziehung fremder Arbeiter aus den besetzten feindlichen Gebieten gegriffen hat, so daß bei einigermaßen günstig bleibenden Verhältnissen die Erdarbeiten und Kunstbauten in einigen Monaten soweit gefördert sein werden daß mit Legen des zweiten Gleises begonnen werden kann. Hierbei werden sich allerdings stellenweise Verschiebungen des bestehenden Gleises nötig machen, um die den Betrieb ungünstig beeinflussenden Krümmungsverhältnisse zu verbessern. Da man seinerzeit bei Hertellung der in den fünfziger Jahren des vorigen Jahrhunderts erbauten Privatbahn auf Schaffung günstiger Steigungs- und Krümmungsverhältnisse wohl aus Sparsamkeitsrücksichten wenig Wert gelegt hat, ist nach der Verstaatlichung bereits mehrfach auf größeren Längen zur Beseitigung unliebsamer Betriebserschwernisse das Gleis gehoben oder gesenkt worden, um das verlorene Gefälle oder die verlorene Steigung zu beseitigen. Nach Fertigstellung des zweiten Gleises auf den vorbezeichneten Streckenabschnitten geht es dann von Eisenach bis Grimmenthal und von Eisfeld bis Creidlitz durch; es fehlen noch die Zwischenstücke Grimmenthal-Themar-Hildburghausen-Eisfeld und Creidlitz-Lichtenfels, mit deren Herstellung nach Beendigung des Krieges wohl ebenfalls zu rechnen sein dürfte.

— **Der Anschluß des Westens an den Balkanzug.** Aus Frankfurt (Main) berichtet die „Köln. Ztg." vom 1. d. M.: Die Stadtverordnetenversammlung nahm einstimmig folgenden von nationalliberaler Seite eingebrachten Antrag an: Die Frankfurter Stadtverordnetenversammlung richtet an die Vertreter der Stadt Frankfurt in den Parlamenten und den andern in Frage kommenden Körperschaften das Ersuchen, mit allen Kräften dahin zu wirken, daß bei der Erfüllung der Anträge im preußischen Abgeordnetenhaus bezüglich eines Anschlusses des Westens an den Balkanzug unsere Stadt in diese Anschlußstrecke unmittelbar einbezogen wird. Die Stadt Frankfurt steht nicht nur mit dem Orient von altersher in mannigfachen und engen Handelsbeziehungen, sie ist auch durch die an ihr und in den Nachbarplätzen ansässige große Industrie an dem Balkanverkehr lebhaft beteiligt und sie liegt außerdem an der alten Verkehrs- und Handelsstraße, die von dem Orient durch die Donauländer und das Maintal bis zum Niederrhein und Holland führt, wie dies auch durch die Führung des seinerzeitigen Orientexpreßzuges Ostende-Frankfurt-Konstantinopel zum Ausdruck kam, so daß sie einen wohlbegründeten Anspruch darauf haben dürfte, auch heute in die Balkanzugverbindung mit einbezogen zu werden.

— **Amtliches Kursbuch vom östlichen Kriegsschauplatz.** Von dem Deutschen Eisenbahn-Verwaltungsrat der russischen Bahnen in Warschau ist ein amtliches Kursbuch für die Eisenbahnen des östlichen Kriegsschauplatzes herausgegeben. Der Preis für das Kursbuch, das durch Vermittlung der Stationskassen bezogen werden kann, beträgt 30 ₰. Den größeren Bahnhöfen ist dieses Kursbuch für Auskunfterteilungen zum Dienstgebrauch überwiesen worden.

— **Kriegssammlung der Eisenbahn.** Bekanntlich haben sich die Bediensteten der preußisch-hessischen Staatsbahnen und der Reichseisenbahnen Ende des Jahres 1914 zu einer Kriegssammlung der Eisenbahn zusammengeschlossen, um auf dem Gebiete der Kriegswohlfahrt die großen Kräfte der Eisenbahner zu vereinigen. Sie waren hierbei von dem Wunsche getragen, daß es durch ein einheitliches und zielbewußtes Zusammenwirken möglich sein würde, große Mittel zusammenzubringen und da helfend und lindernd einzugreifen, wo Hilfe am meisten not tut. Die damalige Anregung ist auf fruchtbarsten Boden gefallen und stellt dem Opfersinn der Eisenbahner ein glänzendes Zeugnis aus. Wie erfolgreich diese Sammlung bisher gewesen ist, geht daraus hervor, daß Anfang März d. J. bereits die dritte Million Mark überschritten ist, ein Ergebnis, das nur dadurch zu erreichen war, daß die Eisenbahner des gesamten preußisch-hessischen Staatsgebiets und der Reichseisenbahnen sich geschlossen in den Dienst der Kriegsfürsorge gestellt haben. Die gesammelten Beträge sind bereits zum größten Teil ihrer Zweckbestimmung zugeführt und haben außerordentlich segensreich gewirkt. Die Sammlung wird mit altem Eifer fortgesetzt und erfreut sich nach wie vor der wärmsten Unterstützung im Kreise aller Eisenbahner. Dr. H.

— **Verein Deutscher Maschinen-Ingenieure.** In der am 15. Februar unter dem Vorsitz des Ministerialdirektors Dr.-Ing. Wichert abgehaltenen Versammlung hielt den Vortrag des Abends Regierungsbaumeister Wechmann, Berlin-Lichterfelde, über „Elektrotechnik unter dem Einfluß des Krieges". Der Vortragende ging davon aus, daß wegen der beschränkten in Deutschland zu gewinnenden Kupfermengen die elektrischen Leiter aus anderem Material hergestellt werden müssen. Der deutschen Technik ist es gelungen auch mit Eisen und Zink völlig betriebssicher arbeitende Anlagen zu schaffen. Die elektrische Leitfähigkeit des Eisens beträgt nur 10 bis 18 % der des Kupfers, außerdem fließt ein durch eine eiserne Leitung gesandter Wechselstrom hauptsächlich in den unmittelbar unter der Oberfläche liegenden Schichten, wodurch eine Vermehrung des elektrischen Gesamtwiderstandes eintritt. Die eisernen Leitungen fallen daher verhältnismäßig stark aus, wodurch auch eine sehr kräftige Ausbildung der Leitungsträger erforderlich wird. Trotzdem gelingt es, wie viele im Bezirke der Eisenbahndirektion Berlin ausgeführte Anlagen beweisen, Eisenleitungen herzustellen, die sich in bezug auf gefälliges Aussehen in keiner Weise von Kupferleitungen unterscheiden.

Zink muß, um es zur Erzeugung von Draht geeignet zu machen, veredelt werden, was in einem eigenartigen Spritzverfahren geschieht, wodurch der Stoff die erforderliche Biegsamkeit erhält. Der Zinkdraht muß vor Erwärmung über 130° und vor Zugbeanspruchung geschützt werden; aus letzterem Grunde darf der Zinkdraht nicht als Freileitung verlegt werden. Im übrigen sind die bisherigen Erfahrungen mit fest verlegten Zinkdrähten und mit Zinkkabeln sehr befriedigend ausgefallen. Zum Bewickeln von Maschinen und Umformern können Zinkleitungen anstandslos benutzt werden.

Das Zink dient auch zur Herstellung der elektrischen Schienenstoßverbindungen, wie sie auf elektrischen Bahnen erforderlich sind. Statt der bisher üblichen besonderen Kupferseile werden auf Grund von Versuchen, die die Eisenbahndirektion Berlin auf der Strecke Berlin-Groß-Lichterfelde-Ost angestellt hat, die Berührungsstellen zwischen den gewöhnlichen Laschen und den Schienen nach dem Verfahren der Metallisatorgesellschaft zu Berlin mit flüssigem Zink bespritzt, was eine bessere elektrische Verbindung als die bisher übliche abgibt.

Zum Schluß kam der Vortragende auf das Wesen und die Vorzüge der elektrischen Weichenbeleuchtung zu sprechen, die die Eisenbahndirektion Berlin bereits in größerem

Umfange statt der Petroleumbeleuchtung durchgeführt hat. Bis zum Ende März d. J. werden etwa 1100 Weichenlaternen elektrisch beleuchtet sein (der größere Teil ist es bereits jetzt), wodurch 33 000 kg Petroleum im Jahr gespart werden.

Der Vortrag, der sich durch große Klarheit auszeichnete und mit lebhaftem Beifall aufgenommen wurde, war von vielen guten Lichtbildern begleitet. An der sich anschließenden Besprechung beteiligten sich außer dem Vortragenden Herr Geheimer Oberbaurat Kunze, Exzellenz Dr.-Ing. Wichert und Herr Geheimer Regierungsrat Dr.-Ing. Theobald. Als Gäste nahmen u. a. Herr Eisenbahndirektionspräsident Rüdlin und der Präsident des Königlichen Eisenbahn-Zentralamts Herr Wirklicher Geheimer Oberbaurat Sarre an dieser Versammlung teil.

— **Rotes-Kreuz-Fest des Eisenbahnvereins Breslau.** Dieser Verein hatte alle Jahre zu Kaisers Geburtstag eine größere Feier veranstaltet. Da während der Kriegszeit derartige Feste ausgeschlossen sind, war in diesem Jahre in Anbetracht, daß in Breslau eine Freiwillige Eisenbahn-Sanitätskolonne vom Roten Kreuz vorhanden ist, die sich während des Krieges auf dem Hauptbahnhof beim Ein- und Ausladen und Neuverbinden der Verwundeten auf das beste bewährt hat, ein Rotes-Kreuz-Fest veranstaltet worden. Ihr und dem Allgemeinen Roten Kreuz sollte die gesamte Einnahme zufließen unter Übernahme sämtlicher Kosten auf den Eisenbahnverein Breslau. Das Fest fand am 12. Februar im Schießwerdersaale statt und war außerordentlich gut besucht. Alle hervorragenden Mitglieder des Roten Kreuzes in Breslau, der Freiwilligen Eisenbahn-Sanitätskolonne, eine große Anzahl der Ärzte, Mitglieder der Direktion, Amtsvorstände, Beamten und Arbeiter füllten den Saal und die Galerie bis auf den letzten Platz. In den Gängen standen noch Hunderte von Beamten und Arbeitern. Die Musik stellte die Eisenbahnkapelle in Breslau; alle Aufführungen erfolgten von Bediensteten der Eisenbahn.

Ober- und Geheimer Baurat Wagner hielt als Leiter des Verbandes der Freiwilligen Eisenbahn-Sanitätskolonnen vom Roten Kreuz im Direktionsbezirk Breslau die Kaiserrede, in der er hervorhob, wie das ganze Volk in allen Teilen bemüht sei, drinnen und draußen einmütig sich in den Dienst des Krieges zu stellen. Wie die Männer in allen Jahresklassen mit der Waffe in der Hand oder im Samariterdienste oder im Dienste der Wohlfahrt, so arbeiteten auch alle Frauen und Jungfrauen tatkräftig mit, namentlich im Samariterdienste des Roten Kreuzes. Sein Hoch galt unserem Kaiserlichen Herrn, das stürmisch bei allen Anwesenden mitklang. Baumeister Röbe als Leiter der Eisenbahnabteilung vom Roten Kreuz in Breslau hob hervor, wie die Freiwillige Sanitätskolonne vom Roten Kreuz zusammengesetzt ist und sich im Samariterdienste in Kriegszeiten bewährt hat, während sie zunächst in Friedenszeiten die amtlichen Rettungseinrichtungen der Eisenbahnverwaltung ergänzen und unterstützen sollte. Vorträge auf dem Klavier durch Eisenbahn-Obersekretär Scholz und Gesangsvorträge der Frau Eisenbahn-Obersekretär Jahn erfreuten die aufmerksame Zuhörerschaft. Einige zeitgemäße Gedichte wurden vom Eisenbahn-Obersekretär Nentwig unter allgemeiner Anteilnahme vorgetragen. Ganz besonders wurden die Kraftleistungen der Eisenbahn-Werkstättenlehrlinge und ihrer Ausbilder, die in Turnübungen an Barren, Stabübungen, Fahnenschwingen und sehr gut durchgeführten Freiübungen bestanden, von den Anwesenden bejubelt. Die Darbietungen fanden erst kurz vor Mitternacht ihren Schluß. Die Einnahmen brachten weit über 1000 *M*, so daß dem Roten Kreuz und der Freiwilligen Eisenbahn-Sanitätskolonne vom Roten Kreuz mehr als je 500 *M* überwiesen werden konnten. Der erhebende Verlauf des Abends zeigte ein erfreuliches Zusammenhalten im Wohltun der gesamten Eisenbahnkreise in Breslau.

— **Kriegsauszeichnungen.** Mit dem Eisernen Kreuz II. Klasse wurden ausgezeichnet: a) bei der preußisch-hessischen Staatsbahnverwaltung: der zum Kriegsdienst einberufene Regierungs- und Baurat Berthold Messerschmidt, Vorstand des Maschinenamts 5 in Berlin, sowie die Regierungsbaumeister Freiherr v. Eltz-Rübenach in Berlin, Reuleaux in Breslau und Schütte in Meiningen; b) bei den Reichseisenbahnen der Regierungsbaumeister Lohmann in Metz; c) bei den württembergischen Staatsbahnen: die Regierungsbaumeister Faßnacht bei der Bauinspektion Aalen und Krauß bei der Eisenbahnbausektion Tübingen, sowie der Eisenbahninspektor Heiges bei der Generaldirektion der Staatsbahnen und der Diplomingenieur Hübner bei der Eisenbahnbausektion Pforzheim.

Österreich.

— **Geplanter Bau der Weilhartbahn.** Das seit 25 Jahren von den Interessenten mit allem Eifer und großem Geldaufwand betriebene Projekt der Einrichtung einer direkten Eisenbahnverbindung Salzburg-Braunau durch den Weilhartforst ist auch während der jetzigen Kriegszeit nicht in Vergessenheit geraten. Der Obmann des Ausschusses hat bei den maßgebenden Stellen der an dieser Bahn beteiligten Länder und Städte vor kurzem die erforderlichen Schritte getan, um die Verwirklichung der Weilhartbahn, die ja bereits in der Lokalbahnvorlage in erster Linie stand, noch während des Krieges zu ermöglichen. Der Ausschuß plant, die Weilhartbahn noch während der Kriegsdauer als Militärfeldbahn auszubauen, um sie später in Friedenszeiten in eine Vollbahn mit geringen Kosten auszugestalten. Nach fachmännischem Urteil wäre die Vollendung der Bahn als Feldbahn in vier Monaten mit Zuhilfenahme von Kriegsgefangenen ohne besondere Schwierigkeit zu bewerkstelligen. Die in der Lokalbahnvorlage vorgesehenen Baukosten von sieben Millionen Kronen würden bei Errichtung der Feldbahn fast auf die Hälfte herabgesetzt werden.

— **Elbe-Umschlagsverkehr in Aussig.** Der Kohlen- und Güterverkehr im Aussiger Hafen im Februar d. J. hat infolge des andauernden günstigen Wasserstandes sowie genügenden Kahnraumes jenen des gleichen Zeitraumes des Vorjahres weit übertroffen. Es wurden 65 867 t Kohle (gegen 20 992 t im Vorjahre), also 44 875 t mehr zur Elbe verfrachtet, so daß sich für die Zeit vom 1. Januar bis 29. Februar d. J. eine Mehrverfrachtung von 66 837 t ergibt (1916: 123 741 t gegen 1915: 56 904 t). Die größte Beistellung im Februar d. J. betrug 253 Wagen (1915: 109 Wagen), die durchschnittliche 169 Wagen (1915: 59 Wagen). An Gütern wurden im Februar d. J. 264 Wagen (1915: 153 Wagen), also 111 Wagen mehr umgeschlagen. Vom 1. Januar bis 29. Februar d. J. beträgt die Steigerung im Güterverkehr gegenüber dem Vorjahre 279 Wagen, da der gesamte Umschlag in der angeführten Zeit des laufenden Jahres 765 Wagen gegen 486 Wagen im Jahre 1915 betragen hat.

— **Die Rohölerzeugung in Galizien.** Durch die Zunahme der Rohölerzeugung im Boryslaw-Tustanowicer Revier, welche gegenwärtig 6500 bis 6700 Zisternen im Monat beträgt, ist die Förderung vom jenem Stande nicht mehr weit entfernt, der in gewöhnlichen Zeiten zu beobachten gewesen ist. Außerdem werden noch geringere Mengen Rohöl in den übrigen in West- und Ostgalizien gelegenen Gebieten gefunden. Der Rohölpreis selbst bewegt sich um 10½ K.

— **Neue Getreidespeicher in Wien.** Auf Einladung des Ministers für öffentliche Arbeiten als Vorsitzender der Donauregulierungskommission besichtigten kürzlich die Mitglieder des Wiener Gemeinderates im Freudenauer Winterhafen die dort errichteten Getreidespeicher. Die umfangreichen Einlagerungen von Gütern und Waren mannigfachster Art in den Lagerhäusern der Stadt Wien, die in den ersten Kriegsmonaten für die Lebensmittelversorgung Wiens vorgenommen werden mußten, machten die Errichtung neuer Lagerhäuser zur Unterbringung von Getreidevorräten dringend notwendig. Es handelte sich dabei nicht allein um die Lagerung von Frucht für den ausschließlichen Bedarf der Stadt, sondern es mußte Vorsorge getroffen werden, Lagerräume zu schaffen, die zur Getreidelagerung weit über jenes Maß hinaus dienen konnten. Die Gemeinde Wien hatte einen fertigen Entwurf für fünf Speicher vorgearbeitet, als auch durch einen Erlaß des Eisenbahnministeriums die Anregung zu solchen Speicherbauten erfolgte. Die Donauregulierungskommission hat sich entschlossen, die ursprünglich von der Gemeinde Wien beabsichtigte Bauführung unter der Voraussetzung zu übernehmen, daß die Gemeinde Wien die Speicher in ständige Pacht nimmt. Das Eisenbahnministerium hat die Herstellung der Gleisanlage übernommen, wozu ein Beitrag der Kriegs-Getreideverkehrsanstalt gegeben wurde. Mit dem Bau von vier dieser Speicher mit einem Fassungsraum von je 240 Wagen nach einem vom Wiener Stadtbauamt verfaßten Entwurfe wurde Ende September 1915 begonnen. Jeder dieser Speicher, die aus feuersicheren Mauern und Eternitdach mit beiderseitigen Verladerampen hergestellt sind, hat eine Länge von 127,2 m und eine Breite von 15,6 m samt den hierzugehörigen Anbauten für die Unterbringung der erforderlichen Kanzleiräume für die Beamten der Gemeinde und der Finanzverwaltung sowie entsprechende Aufenthaltsräume für die Arbeiterschaft, Kleiderablagestellen, Waschgelegenheiten usw. Die im Winterhafen bereits bestandene Gleisanlage für einen Stückgutkran wurde ausgebaut und eine von der Donauuferbahn abzweigende, fünfgleisige Bahnhofsanlage geschaffen. Die Wahl des Bauplatzes für die Gesamtanlage erwies sich insofern als eine äußerst günstige, als daselbst ein Umschlag der Frucht vom Wasser zur Bahnbeförderung und umgekehrt in einfacher Weise möglich ist. Es ist ferner geplant, diesen Umschlag durch Einrichtung mechanischer Förderungsanlagen in moderner Weise auszugestalten. Die Gesamtkosten der von der Donauregulierungskommission bisher zur Ausführung gebrachten Anlagen betragen rund 800 000 K, außer den Bahnanlagen, die einen Kostenaufwand von 150 000 K erfordert haben.

— **Halbjahrsbilanz der Prager Eisenindustriegesellschaft.** Am 7. März findet eine Verwaltungsratssitzung der Prager Eisenindustriegesellschaft statt, in welcher über die Ergebnisse des am 31. Dezember 1915 abgelaufenen ersten Halbjahres Bericht erstattet werden wird. Die Monate August bis Dezember 1914 hatten beim Ausbruch des Krieges einen schweren Rückschlag in der Tätigkeit der Eisenwerke gebracht, während die Zeit vom Juli bis Dezember 1915 eine Zeit außerordentlich lebhafter Geschäftstätigkeit war. Für das erste Vierteljahr Juli bis Ende September hatte gegenüber dem vorigen Jahre eine Steigerung des Reingewinnes von 4¼ Millionen Kronen sich ergeben. Wie verlautet, ist für das zweite Vierteljahr gleichfalls eine erhebliche Vermehrung der Einnahmen gegenüber dem vorigen Jahre eingetreten und man schätzt den Mehrgewinn, mit dem die vorläufig ermittelte Halbjahrsbilanz schließen wird, auf ungefähr 7 Millionen.

Ungarn.

— **1. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.** Im Anschluß an den bereits eröffneten Güterverkehr der Stationen Wien, Pozsony (Preßburg) und Budapest wurde einer Verlautbarung der Gesellschaft zufolge die Güteraufnahme von und nach den gesellschaftlichen Donaustationen der Strecke von Budapest bis Zemun (Semlin) sowie von und nach den Stationen der Theiß am 20. Februar eröffnet. Die Güteraufnahme an den Stationen Budafok, Nagytétény, Eresi, Dunapentele und Uszód bleibt bis auf weiteres geschlossen.

Übrige europäische Länder.

— **Neuer Fahrplan für die im deutschen Militärbetriebe befindlichen belgischen und französischen Bahnen.** Mit dem 1. d. M. ist auf diesen Bahnen ein neuer Fahrplan in Kraft getreten. Der neue Aushangfahrplan ist mit einem besonderen Plakat der Fernverbindungen nebst dem amtlichen Kursbuch von der Militär-Generaldirektion in Brüssel herausgegeben. Das amtliche Kursbuch kann nunmehr auch in Deutschland durch die Firma H. Hillger, Verlag Berlin W 9 und Leipzig bezogen werden. Der neue Fahrplan sieht auf den belgischen Strecken erhebliche Verbesserungen durch Schaffung neuer Anschlüsse und nicht unwesentliche Zugvermehrungen vor, die der steigenden Zunahme des Verkehrs gebührend Rechnung tragen. Zwischen St. Quentin und Herbesthal verkehrt ein neues Nachtschnellzugpaar mit Schlafwagen, das in Herbesthal den Anschluß an die Züge D 21/22 mit Berlin vermittelt:

10.05		ab St. Quentin	an	8.05
11.25		„ Aulnoye	„	6.54
1.00		„ Charleroi Süd	„	5.30
1.58		„ Namur	„	4.42
3.13		„ Angleur	„	3.11
4.21	an	Herbesthal	ab	2.30
4.55	ab		an	1.45
6.35	an	Cöln	ab	12.05
7.20	ab		an	11.43
4.10		an Berlin Fr.	ab	3.17

Über die Verkehrsnöte in den französischen und englischen Handelshäfen spricht sich eine Mitteilung aus, die u. a. in der „Nordd. Allg. Ztg." und in der „Köln. Ztg." abgedruckt ist. Wir entnehmen ihr einige besonders wichtige Ausführungen: Die Überfüllung der Häfen hängt zum großen Teil auch mit der Überfüllung der binnenländischen Lagerhäuser zusammen, welche wiederum auf ein mangelhaftes Funktionieren des Eisenbahnsystems zurückzuführen ist. „Der regelmäßige Inlandverkehr hält unsere Häfen frei von Überfüllung" so heißt es in der „Times" vom 25. Januar d. J., „dieser Inlandverkehr hat in starkem Maße aufgehört und muß, soweit es möglich ist, wieder hergestellt werden." Auch hier dasselbe Problem in Frankreich. Victor Cambon schreibt, der Güterwagenmangel in Frankreich sei zum Verzweifeln; man erwarte zwar 36 000 Güterwagen aus Amerika, aber er nehme an, daß diese infolge des mangelnden Frachtraumes nicht herüberkommen könnten. „Wenn die Schiffe in Neuyork fehlen," so schreibt er, „um das Material für unsere Westbahn zu transportieren, weil man die Schiffe in Le Havre nicht löschen kann, und wenn man wiederum die Schiffe in Le Havre nicht löschen kann, weil das Eisenbahnmaterial aus den Vereinigten Staaten nicht ankommt, so kann man sich lange und ohne Erfolg in diesem Kreise herumdrehen." Die Überfüllung der westfranzösischen Häfen, welche hier in so drastischer Weise beschrieben wird, ist eine Tatsache, die für uns von erheblichem Interesse ist. Man hat die Vermutung ausgesprochen, daß im Falle einer starken Bedrohung der englischen Westküste durch deutsche Unterseeboote die Engländer versuchen würden, Getreidetransporte über Marseille zu leiten und von dort durch Frankreich durch und über die Westhäfen nach Großbritannien zu bringen. Ganz abgesehen davon, daß ein derartiger Transport auf der Achse durch Frankreich die ohnhin sehr hohen Weizenpreise noch ganz erheblich verteuern müßte, muß angesichts der Verkehrsnöte in den französischen Häfen, die sich von Tag zu Tag steigern, ein solcher Transport zur völligen Unmöglichkeit gehören. Hier ist jedenfalls ein Sicherheitsventil für die Ernährung der englischen Volkswirtschaft nicht vorhanden. Die wachsenden Schwierigkeiten im Hafenverkehr unserer Feinde werden wir aber mit Interesse weiter beobachten, denn sie bringen uns dem Ziele näher, welches unsere Feinde mit ihrem vergeblichen Aushungerungsplan dem deutschen Volke zugedacht hatten.

— **Entgleisung eines französischen Personenzuges.** Ein Personenzug von Montgeron nach Paris entgleiste am 29. Februar abends, wie aus Paris gedrahtet wird, auf dem Bahnhof von Alfort. Fünf Personen wurden getötet, etwa zehn verletzt.

— **Eisenbahnsperrung in Frankreich.** Das „Echo de Paris" vom 29. Februar bringt folgende Mitteilung: Infolge von militärischen Notwendigkeiten und wegen der Unterbrechung der Schiffahrt werden für gewisse Zeit Eisenbahnwagen nur in sehr beschränkter Zahl im Verhältnis zu den Bedürfnissen des Handels zur Verfügung gestellt werden können. Das Publikum wird verstehen, daß die Interessen der Landesverteidigung den Sonderinteressen vorgehen, und mit patriotischer Entsagung neue Opfer bringen.

— **Eisenbahnbauten in Serbien.** Man meldet aus Belgrad: Das k. u. k. Militär-Generalgouvernement hat den Bau einer Eisenbahnlinie Lazarevac - Gornji-Milanovac - Cacak angeordnet, welcher nach vollendeten Trassierungsarbeiten sofort in Angriff genommen wurde. Der Bau ist bereits bis Gornji-Milanovac vorgeschritten.

— **Neue Bahnlinien in Russisch-Polen.** In dem besetzten Teil Russisch-Polens werden demnächst drei neue Bahnlinien dem Verkehr übergeben werden, die neue Verbindungen mit Galizien herstellen, und zwar die Linie Miechow-Dzialoszyce-Skalmierz-Kazimierzwielki-Proszowice-Koemyrzów, von wo der Anschluß nach Krakau bereits in Friedenszeiten bestand. Die zweite Linie führt von Jendrzejów über Rakow-Bogorja Opatów nach Ostrowice und die dritte von Bogorja über Staszów-Rytwiany-Labnice nach Szczucin in Galizien, von wo die Bahn nach Tarnów führt.

— **Anschaffung von Kühlwagen für Rußland.** Nach Meldungen aus Petersburg fordert der russische Ackerbauminister 7 Millionen Rubel für die Anschaffung von Eisenbahnkühlwagen, da bei dem gegenwärtigen Mangel an solchen bei den Lebensmitteltransporten viele Waren verderben.

— **Der Personenverkehr auf der Nicolaibahn zum zweiten Male eingestellt.** Schon in der Nr. 11 dieser Zeitung ist von mir ausführlich über die Maßnahmen berichtet worden, die von der Regierung ergriffen worden sind, um auf der Nicolai- (Moskau-Petersburger) Bahn geordnete Zustände zu schaffen. Es wurde damals (im Januar) zum ersten Male die schwer auf der Bevölkerung lastende Anordnung getroffen, daß 7 Tage all' und jede Personenbeförderung einzustellen ist. Es sollte die gesamte Leistungsfähigkeit der Bahn ausschließlich für die Güterbeförderung freigehalten werden. Nun bringt die amtliche „Torg. Prom.-Gaseta" in bezug auf die besprochenen Maßnahmen zwei interessante, unabhängig von einander behandelte Mitteilungen der Regierung. Nämlich erstens wird darüber berichtet, daß unter dem Vorsitz des Ministers der Verkehrsanstalten Trepow eine Sitzung des Ausschusses zur Beratung über die Durchführung der Güterbeförderung stattgefunden habe, in der über das Ergebnis der im Januar d. J. stattgehabten Unterbrechung der Personenbeförderung auf der Nicolaibahn Bericht erstattet wurde. Den Bericht erstattete der Direktor der Eisenbahnverwaltung (Ministerium) und führte dabei aus, daß die Maßregel für die Bevölkerung zweifellos außerordentlich drückend gewesen ist, aber es müsse anerkannt werden, daß sie „einen großen Nutzen insofern gefördert hat, als es möglich wurde, der Hauptstadt die verschiedensten Güter zuführen zu können". Das klingt mehr als bescheiden. Sollte es wirklich dazu des Vortrages eines Ministerialdirektors in einer großen Versammlung von Sachverständigen bedürfen, um festzustellen, daß es nach Ausschaltung des auf der Nicolaibahn sehr großen Personenverkehrs möglich wurde, der Hauptstadt die verschiedensten Güter zuführen zu können? Es ist nicht einmal gesagt, daß es sehr bedeutende Gütermengen gewesen sind, und noch weniger findet sich eine Andeutung darüber, daß die Zwischenstationen endlich einmal von ihrer „Verstopfung" erlöst sind. Nichts von alledem! Dagegen fährt der Berichterstatter fort.

„auch die bevorstehende Ausschaltung des Personenverkehrs erweist sich als unerläßlich notwendig". Eine Begründung wird nicht gebracht, dagegen findet man an anderer Stelle in derselben Nr. 31 der Zeitung bereits die Verfügung des Ministers, nach der die Personenbeförderung vom 9./22. Februar, nachts 12 Uhr, bis zum 16./29. Februar einschließlich ausgeschaltet werden soll. Und das ist die zweite Maßnahme. Auch dieses Mal: zum Zwecke einer verstärkten Zufuhr von Gütern verschiedener Art. Es wird also eine Maßregel wiederholt in Anwendung gebracht, die bei ihrer erstmaligen Durchführung ganz offensichtlich nicht den erwarteten Erfolg gehabt hat. Wiederholt wird die Maßregel, obgleich sie einen schweren Eingriff in das wirtschaftliche Leben des Volkes bedeutet, und zwar in einer verschärften Form, denn es werden dieses Mal 8 Tage statt der 7 Tage beim ersten Mal dem Güterverkehr ausschließlich zur Verfügung gestellt. Im einzelnen bestimmt der Erlaß, daß der Nicolaibahn gestattet sein soll, auf ihren Stationen den Güterversand nach Maßgabe des Bedürfnisses einzuschränken. Nur mit dem Versande von Baumwolle, die bereits in Moskau eingelagert ist, soll die Ausnahme gemacht werden, daß sie ungeschmälert zur Beförderung gelangen soll. Diesen Einschränkungen gegenüber wird dagegen bestimmt, daß die Übergabe von Kohlensendungen an die Nicolaibahn zur Weiterbeförderung um 150 Wagenladungen erhöht werden soll; ferner sollen Verladungen von Kohlen für Petersburg und Reval, außer der für den Monat Februar festgesetzten Menge, um 150 Wagenladungen erhöht werden; die Kohlenverladung für den Petersburger Bezirk soll ganz allgemein, nicht weniger als 600 Wagenladungen täglich betragen, außer dem Versande der Nicloaibahn; der Versand aus dem Moskauer und den übrigen, in Frage kommenden Bezirken darf unter keinen Umständen eingeschränkt werden; die Nicolaibahn muß während der Ausnahmezeit, außer der für den gewöhnlichen Verkehr festgesetzten Anzahl Wagen, noch von den Nachbarbahnen zur Weiterbeförderung übernehmen: 150 Wagen mineralisches Heizmaterial (d. h. also Naphtha), 50 Wagen Gußeisen, 50 Wagen verschiedene Metalle, 50 Wagen Baumwolle, 50 Wagen Schienen. Danach ist der gesamte Übernahmeverkehr der Nicolaibahn in Moskau auf 1660 Wagenladungen am Tage berechnet. Es handelt sich hiernach nicht um die Versorgnung der hauptstädtischen Bevölkerung in Petersburg in besonders erhöhtem Umfange mit Lebensmitteln, sondern, wie aus der Aufzählung der Gütergattungen deutlich hervorgeht, um die Zuführung von Steinkohlen, Naphtharückständen, Gußeisen, Metallen usw. Es soll also dieses Mal den Fabriken Material in erhöhtem Umfange zugeführt werden. Schlecht, sehr schlecht muß es zurzeit in Rußland und im besonderen im Petersburger Bezirk aussehen, wenn die Regierung zu solchen ganz ungeheuerlichen Maßregeln ihre Zuflucht nehmen muß. Namentlich erscheint die diesmalige Verhängung der Ausnahmemaßregel als ein schlimmes Zeichen für den Zustand, in dem die Metallindustrie, also diejenige, die zurzeit wohl ausschließlich für den Kriegsbedarf arbeitet, sich befindet. Der Zufluß vom Auslande ist unterbrochen und die Hauptzufuhrbahn nach Petersburg versagt den Dienst!

Dazu kommt dann noch, um die Lage bis zur Unerträglichkeit zu steigern, der ungewöhnlich harte Winter. Die Arbeiter und die arme Bevölkerung leiden aber gerade unter den Folgen der Kälte schwer. Ob durch die, während der vorgesehenen 8 Tage angeordnete stärkere Zufuhr von Steinkohlen nach Petersburg nur der Industrie, oder auch der Bevölkerung erheblich geholfen werden kann, läßt sich schwer beurteilen. Wahrscheinlich aber wird die Bevölkerung stark in die zweite Reihe gerückt werden, denn der Bedarf der Industrie ist z. Z. sicher das Wichtigere.

Eine Angabe über die Zufuhr von landwirtschaftlichen Erzeugnissen zur Versorgung Petersburgs zeigt deutlich, wie sparsam diese ist. Es wurden nämlich zugeführt Wagenladungen:

	am 2./15.	3./16.	4./17.	5./18.	6./19.	7./20.	8./21. Febr.
Hafer	3	6	3	2	18	—	4
Mehl-Roggen	14	12	29	17	26	30	22
Mehl-Weizen	86	32	100	84	42	64	62
Kleie	3	—	—	—	1	—	—
Butter, gesalzene	23	10	5	5	8	5	6
Roggen	—	2	4	—	—	—	—
Gerste	45	41	26	8	12	37	—
Hirse	3	—	—	—	1	2	1
Malz	2	-	-	—	—	—	—
Gerstengrütze	—	—	—	—	—	—	5
Kartoffelmehl	—	2	1	1	1	3	4
Reis	13	8	5	—	2	5	4
Hanfsaat	—	2	—	—	-	—	—

Bei Beurteilung der Bedeutung, die diese Mengen für die Versorgung der Hauptstadt haben, darf nicht vergessen werden, daß Petersburg augenblicklich gegen 3 Millionen Einwohner zählen soll, und daß von den Zufuhren auch noch erhebliche Teile wieder weiter ausgeführt werden müssen. Es ist also nicht viel, was diesem wichtigen Punkte zugeführt wird. m.

— **Die Wasserwege zum und vom Peipussee.** Es läßt sich nicht verkennen, daß man in Rußland während der letzten 10 Jahre, vielleicht auch schon etwas früher, bemüht gewesen ist, die Aufmerksamkeit und das Interesse weiterer Kreise auf die Wasserwege und deren wirtschaftliche Nutzbarmachung zu lenken. Freilich hat das Ergebnis dieser Bemühungen noch wenig sichtbare handgreifliche Erfolge gezeitigt. Kurz sei hier nur auf den unglücklichen Plan hingewiesen, die Ostsee bei Riga mit dem Schwarzen Meere bei Cherson zu verbinden. Unglücklich darf man diesen Plan ohne Bedenken nennen, denn er beschäftigt die Regierung und weite Kreise des Handels, der Kaufmannschaft und der Technik seit mehr als zwei Menschenaltern, ohne daß er sichtbare Fortschritte gemacht hat, geschweige denn, daß er mit fester Hand in Angriff genommen worden ist. Erst 1914 hat man angefangen, die großen Stromschnellen des Dnjepr zu beseitigen, und hat damit das erste Zeichen dafür abgelegt, daß es Ernst mit dem Plane werden soll, da kam der Krieg und — damit voraussichtlich für die nächste Zukunft das Ende des schönen Planes. Immerhin, es war doch eine weithin sichtbare Betätigung der Regierung, die endlich erkannt hat, daß es sich hier um die Verwirklichung eines großen Planes handelt, die einen weiteren Aufschub nicht mehr duldete. Hiermit soll nur der Nachweis erbracht werden, daß neben dem Planen auch das Betätigen auf diesem, für die Entwicklung des Landes so außerordentlich wichtigen Gebiete vorwärts gegangen werden soll. Die Wasserwege von denen hier die Rede ist, haben nicht annähernd eine Bedeutung wie der Kanal Riga-Cherson, aber sie liegen in einem Gebiete, das gegenwärtig mit vielem Recht die Aufmerksamkeit sehr weiter Kreise auf sich lenkt. Das Gebiet liegt in den Gouvernements Livland, Esthland und Pleskau, und die großen Seen, nämlich der Peipus- (Tschudskoje Osero) und der Pleskauer (Pskow) See bilden zum Teil die Grenze gegen das Gouvernement Pleskau. Der Wirzjärv-See (esthnisch Wörtsjärwe) liegt dagegen mitten in Livland. Die Größenverhältnisse anlangend, so ist der Peipussee 3513 qkm groß und bis 13 m tief; der Pleskauer-See 734 qkm groß und endlich der Wirzjärv-See 276 km groß; somit umfassen die 3 Seen ein Gebiet von 4523 qkm, die untereinander mit dem Finnischen Meerbusen verbunden sind, so zwar, daß der Pleskauer See durch einen 64 Werst langen und 5—15 km breiten Wasserweg mit dem Peipussee, und dieser wiederum einerseits durch den Narowafluß mit dem Finnischen Meerbusen, andererseits durch den Embachfluß mit dem Wirzjärv verbunden ist. Zudem kommt in Betracht, daß sich in den Pleskauer See von Süden her die Welikaja, ein wasserreicher und langer Fluß, ergießt.

Es ist ohne weiteres klar, wenn ein so großes, so wasserreiches und so weitverzweigtes Netz von Seen und Flüssen dem Verkehr zugänglich ist, daß damit dem ganzen Landesteil ein sehr großer Vorteil zufiele und das um so mehr, als verhältnismäßig nur wenig Eisenbahnen vorhanden sind, die zudem das Gebiet, von dem hier geredet wird, fast nur an den äußeren Grenzen berühren. Zum Teil hat ja die Natur selbst die Wasserläufe und Wasserflächen fahrbar gemacht. Aber nur zum Teil, und wo ein Hindernis sich in den Weg stellte, da ist es dabei geblieben. Das Hindernis ist nicht weggeräumt und die Schiffahrt dadurch behindert. Erst in allerletzter Zeit, so findet man im Jahresbericht der Petersburger Bezirks-Wege-Verwaltung 1915 mitgeteilt, ist ein Plan entworfen worden, nach dem die Stromschnellen und die sonstigen, seichten Stellen im Narowafluß vertieft oder weggeschafft werden sollen. Zurzeit hat die Narowa bei niedrigstem Wasserstande eine Tiefe von 0.746 m. Hierdurch bedingt, können nur verhältnismäßig flach gehende, höchstens 10 000 Pud (= 163 t) fassende Kähne den Fluß passieren. Dadurch wird die Fracht hoch, was natürlich ein Hemmnis für die Entwicklung des Wirtschaftslebens ist. Es soll daher ein Tiefstand von 1,50 m geschaffen werden. In der Richtung nach Narva wird in erster Reihe Holz geflößt, aber auch als Schnittware verschifft, ferner werden Fische — frische, geräucherte und getrocknete —, Fleisch, Flachs und Felle, in umgekehrter Richtung: Eisen, Hanf, landw. Maschinen, Mineralöl, Zement usw. befördert. Die gesamte Güterbewegung umfaßt 20 Millionen Pud (= 327 600 t). Es handelt sich also schon jetzt unter den Behinderungen, die die Fahrstraße dem Verkehr bereitet, um einen recht namhaften Güterverkehr. Im Jahre 1913 vermittelten auch 3 Dampfer den Personenverkehr.

Der Embach vermittelt keinen so großen Verkehr, wie die Narowa, immerhin werden 100 000 und mehr Stämme geflößt und etwa 70 Kähne von einer Tragfähigkeit von 3500—4000 Pud (= 57—66 t) abgefertigt. Damit ist nur nachgewiesen, daß auch der Embach ein schiffbarer Fluß ist. In früheren Jahrhunderten und bis zum 16. ist der Embach und ebenso der Wirzjärv offenbar noch sehr viel besser dem Verkehr zugänglich gewesen, denn unsere Quelle berichtet ausdrücklich: „der Embach und der

Wirzjärv-See bildeten Teile des geschichtlich bekannten Pernau-Embach Handelsweges, mit dessen Hilfe bis zum 16. Jahrhundert Nowgorod und Pleskau mit Westeuropa Handel trieben. Es ist zweifellos, daß zu jener Zeit dieser Weg bequem zu benutzen war. Er verlor aber mit der Zeit seine Bedeutung und damit geriet die Fahrstraße in Verfall". Wie das auch so gekommen sein mag, so bleibt doch die beglaubigte Tatsache bestehen, daß man von Nowgorod und Pleskau auf dem Wasserwege zu dem Ostseehafen Pernau reisen konnte. Man begeht gewiß keine Fälschung, wenn man hinzufügt, daß das ohne technische Verbesserungen der Fahrstraße damals möglich war, so daß heute mit Hilfe der Technik sicher ein gut befahrbarer und leistungsfähiger Wasserweg von Pleskau nach Pernau hergestellt werden könnte. Wenn dem vielgeprüften Lande wirklich demnächst eine Zeit ruhiger und gesegneter Entwicklung vom Schicksal beschieden sein sollte, so darf man wohl annehmen, daß auch diese großen Wasserwege ausgebaut und zum Nutzen des Landes in den Dienst von Handel und Verkehr in viel höherem Maße gestellt werden werden, als das bisher geschehen ist.

Allgemeines.

— **Eine Erinnerung an König Edward VII. von England.** Wir erhalten folgende Zuschrift: Es war einige Zeit nach der Thronbesteigung König Eduards, als er im Sonderzuge in Frankfurt a. M. eintraf. Der nunmehrige König kannte mich bereits seit langen Jahren und begrüßte mich in leutseligster Weise. Dann sah er auf seine Uhr und meinte: „Pünktlich auf die Minute eingetroffen." Vom Zuge bis zu den Fürstenzimmern, in denen soupiert werden sollte, entwickelte sich folgendes Gespräch zwischen dem Könige und mir: „Im Eisenbahnwesen und in der Politik ist uns Deutschland über; aber in allem anderen marschieren wir vor." Ich erlaubte mir zu erwidern: „Majestät, die großen und gut rentierenden englischen Eisenbahnen müßten sämtlich verstaatlicht und das Gesamtpersonal nach deutschem Muster ausgebildet werden; dann würden die englischen Staatsbahnen den deutschen bald gleich stehen." „Ja, — meinte der König — „das ist sehr schwer. — Wohin mit dem großen Personal?" — „Das würde in den englischen Staatsdienst zu übernehmen sein, wie es seiner Zeit in Preußen, Hessen, Bayern auch geschah," erwiderte ich. „Aber sonst ist England an der Spitze", wiederholte der König. „Gönnen Euere Majestät uns Deutschen auch ein Plätzchen an der Sonne", gestattete ich mir zu sagen. Etwas gereizt erwiderte die englische Majestät: „O. Sie haben bereits einen sehr großen Platz an der Sonne." Damit waren die Fürstenzimmer erreicht. Kurz vor der Abfahrzeit des Sonderzuges betrat ich diese und meldete, daß noch 7 Minuten Zeit bis zur Abfahrt seien. Der König war anscheinend wieder guter Laune; er überreichte mir den Viktoriaorden mit den Worten: „Tragen Sie ihn lange Jahre in stetem Wohlsein." Dann stellte er mich einem Herrn seines Gefolges vor: „Well Sir, that is the man who said, the English Railways should be brought into government's property." „O, that would be very difficult, Majesty" meinte dieser. Jahre sind seit dieser Zeit vergangen. Die Verstaatlichung der Bahnen und damit bessere Bezahlung der Bediensteten war in England bis zum Beginn des Krieges um keinen Schritt weitergekommen. Streiks und Stockungen sind nach wie vor an der Tagesordnung. Es scheint immer noch „very difficult" zu sein, die großen Linien in den Besitz des Staates zu bringen. — Nicht allzulange nach seiner Thronbesteigung hatte Edward the VII. besseres und wichtigeres zu tun: er begann das Kesseltreiben gegen Deutschland, dem er den vermeintlichen „großen Platz an der Sonne" nicht gönnte. Schade nur, daß er die Früchte der Einkreisungspolitik nicht mehr erlebte. K.

Rechtspflege.

— **Bahnwirtschaften, soweit sie dem Verkehr des nichtreisenden Publikums dienen, sind konzessionspflichtig.** Entscheidung des preußischen Oberverwaltungsgerichts vom 25. Juni 1914. (Preußisches Verwaltungsblatt 36 S. 249.)

Die von dem Kläger in Sch. betriebene Bahnhofswirtschaft ist dem nichtreisenden Publikum frei zugänglich. Eine Schankkonzession besitzt der Kläger nicht und beabsichtigt auch nicht, eine solche zu erwerben. Durch Verfügung vom 6. Juni 1913 hat die Polizeiverwaltung zu Sch. dem Kläger die Bewirtung des nichtreisenden Publikums untersagt. Auf die dagegen erhobene Klage hat der Bezirksausschuß durch Urteil vom 17. September 1913 die polizeiliche Verfügung außer Kraft gesetzt, weil der Kläger reisendes und nichtreisendes Publikum sowohl nach der begrifflichen wie nach der tatsächlichen Seite hin nicht immer mit Sicherheit zu unterscheiden imstande sei, die Beklagte also Unmögliches von ihm verlange. Die von der Beklagten gegen diese Entscheidung eingelegte Berufung ist begründet.

Daß die Befreiung der Bahnhofswirte von der Konzessionspflicht nicht weiter reicht als der Bahnbetrieb, daß also Bahnwirtschaften, soweit sie dem Verkehr des nichtreisenden Publikums dienen, wie sonstige Schankwirtschaften zu behandeln, namentlich also konzessionspflichtig sind, ist seitens des preußischen Ministers der öffentlichen Arbeiten in dem Erlasse vom 18. Juli 1905 (Eisenbahn-Verordnungsblatt S. 212) und seitens des preußischen Ministers des Innern in dem Erlasse vom 27. Juni 1905 (Ministerialblatt für die innere Verwaltung S. 134) ausdrücklich anerkannt. In demselben Sinne hat das Reichsgericht (Urteil vom 22. September 1904, Entsch. in Strafsachen Bd. 37 S. 260) die Vorschriften über die Polizeistunde und das Kammergericht (Urteil vom 19. Dezember 1912, „Selbstverwaltung" Jahrg. 40 S. 72) die sonstigen allgemeinen Polizeivorschriften auf Bahnhofswirtschaften mit freiem Zutritt des nichtreisenden Publikums angewandt. Der Ansicht von Landmann, Anm. 5 Buchst. a Abs. 3 zu § 33 der Reichsgewerbeordnung, daß die Frage der Konzessionspflicht bezüglich der von der Bahnverwaltung im Interesse des reisenden Publikums eingerichteten Bahnhofswirtschaften, mögen sie innerhalb oder außerhalb der Bahnsteigsperre liegen, zu verneinen sein dürfte, kann nicht beigetreten werden. Die Voraussetzung des Eingreifens war also für die Beklagte gegeben. Zur Rechtfertigung ihrer Verfügung genügt die Erwägung, daß ein genehmigungspflichtiger, aber nicht genehmigter Schankbetrieb der gewerblichen Ordnung widerstreitet (vgl. auch § 15 der Reichsgewerbeordnung). Eine Unmöglichkeit, die polizeiliche Verfügung auszuführen, ist schon deshalb nicht anzunehmen, weil der Kläger dem polizeilichen Verlangen auch durch die Einholung der Konzession nachkommen kann, welche ihm bereits erteilt war, und deren Annahme er behufs Vermeidung der Konzessionssteuer abgelehnt hat. Diese Stellungnahme des Klägers schließt es aus, ihn von der an sich begründeten polizeilichen Auflage nur deshalb zu befreien, weil er das reisende und das nichtreisende Publikum nicht immer streng auseinanderhalten kann. Mit einer Schwierigkeit, die er allein geschaffen hat, und die er jederzeit zu beseitigen imstande ist, kann der Kläger sich nicht decken. Übrigens ist die Unmöglichkeit, reisendes und nichtreisendes Publikum zu unterscheiden, auch an sich nicht anzuerkennen. Eine solche Unterscheidung ist bei allen frei zugänglichen Bahnhofswirtschaften zur Durchführung der gewerbepolizeilichen, namentlich der die Polizeistunde betreffenden Vorschriften unentbehrlich und in täglicher Übung. Bemerkenswert ist noch, daß die Beklagte nach den von ihr angegebenen Erklärungen sich mit der Anbringung entsprechender Bekanntmachungen an den Eingägen der Wartesäle und in den Wartesälen selbst begnügen will.

Das streitige Verbot ist hiernach rechtlich und tatsächlich begründet. Htze.

Bücherschau.

— **Verkehrskarte von Deutschland und seinen Grenzgebieten.** Im Maßstab 1 : 1 500 000 gezeichnet von P. Krauß. Zweite, erweiterte Ausgabe mit einer Sonderkarte des Rheinisch-Westfälischen Industriegebietes. Auf Achtelgröße gefalzt in Umschlag 1,20 *M*. Verlag des Bibliographischen Instituts in Leipzig und Wien.

Die zweite Ausgabe dieser Verkehrskarte hat eine gerade für unsere Zeit sehr willkommene Vergrößerung des Kartenbildes erfahren. Reichte die erste Ausgabe im Westen bis zu einer Nord-Süd-Linie, die sich durch die Städte Gent und Reims bestimmen läßt, so ist sie bei der neuen bis nach Boulogne und Paris hinausgerückt worden. Viel größer ist die Erweiterung des Kartenbildes nach Osten, das jetzt mit einer Linie abschneidet, in die Orte wie Minsk und Rowno und die beßarabische und rumänische Grenze fallen. Bis auf das Rheinisch-Westfälische Industriegebiet sind alle früher aufgenommenen Sonderkarten fortgelassen worden, so daß nunmehr von den Grenzgebieten Polen, ein Stück des mittleren Rußlands und das nördliche Ungarn — etwa bis hinunter nach Klausenburg — einerseits, anderseits Holland, Belgien und Nordostfrankreich mit zur Darstellung kommen konnten. So gewährt diese eine Fläche von 70×108 cm bedeckende Karte zugleich eine klare Übersicht über den westlichen und östlichen Kriegsschauplatz, bei letzterem bis hinauf nach Schaulen, wobei wir besonders hervorheben, daß alle Kampfplätze sorgfältig eingezeichnet sind. Besonders wertvoll ist die Kraußsche Karte dadurch, daß sie alle Zweige des heutigen Verkehrslebens eingehend berücksichtigt; sie bringt also auch See- und Flußschiffahrt, Kanäle, Kabel, Badeorte, Zollabfertigungsstellen, Alpenstraßen und anderes mehr zur Darstellung. Bei den Bahnen sind Schnellzuglinien, Neben-, Klein-, Berg- und Industriebahnen unterschieden

und den ersteren die Entfernungen in Kilometern beigefügt. Ein kräftiger und doch gefälliger Druck in vier Farben macht die in jeder Beziehung zuverlässige Karte leicht lesbar und übersichtlich. Dabei ist sie billig und kann für den Haus- und Geschäftsgebrauch bestens empfohlen werden.

Druckfehlerberichtigung.

Im Leitaufsatz der Nr. 19 muß auf S. 215, rechte Spalte Zeile 26 von unten die Jahreszahl **1901** statt 1910 stehen.

Amtliche Mitteilungen der Geschäftsführenden Verwaltung.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

K. k. österreichische Staatsbahnen. Die Abfertigungsbefugnisse der an der Lokalbahn von Schönbrunn-Witkowitz nach Teschen mit Abzweigung nach Freistadt zwischen der Station Suchau in Schlesien und der Haltestelle Marklowitz gelegenen Halte- und Ladestelle Albersdorf sind vom 26. Februar d. J. ab dahin erweitert worden, daß dort Eil- und Frachtstückgüter bis zum Höchstgewicht von 100 kg für das Kollo, ohne Beschränkung des Gewichtes der ganzen einzelnen Sendungen, aufgegeben und bezogen werden können. Durch die Befugniserweiterung werden die für Albersdorf sonst bestehenden Bestimmungen und Beschränkungen nicht berührt.

Rundschreiben der Geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. I 11 vom 27. Februar d. J. an sämtliche Vereinsverwaltungen und die k. k. Staatsbahn- usw. Direktionen, betreffend Anmeldung von Frankenbeträgen bei der Vereinsabrechnungsstelle, Umrechnungsverfahren (abgesandt am 29. Februar d. J.).

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Eröffnung von Strecken.

Eisenbahndirektionsbezirk Saarbrücken.

Am 15. März 1916 wird die normalspurige Bahnstrecke Polch-Münstermaifeld als Nebenbahn mit den Bahnhöfen IV. Klasse Mertloch, Naunheim und dem Bahnhofe III. Klasse Münstermaifeld für den Personen-, Güter-, Gepäckverkehr sowie für die Abfertigung von Leichen und lebenden Tieren eröffnet.

Die Züge werden nach den besonders veröffentlichten Fahrplänen verkehren.

Für die neue Bahnstrecke haben Gültigkeit: Die Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung vom 4. November 1904 und die Eisenbahn-Verkehrsordnung vom 23. Dezember 1908.

Über die Höhe der Tarifsätze geben die Dienststellen Auskunft. (313)

Saarbrücken, den 22. Februar 1916.

Königliche Eisenbahndirektion.

2. Güterverkehr.

Ausnahmetarif für Steinkohlen usw. vom Ruhrgebiet usw. nach Staats- und Privatbahnstationen.

Am 1. April 1916 wird die Station Stoppenberg des Direktionsbezirks Essen als Versandstation in den vorbezeichneten Tarif aufgenommen. Nähere Auskunft erteilen die beteiligten Güterabfertigungen.

Essen, den 3. März 1916. (312)

Königliche Eisenbahndirektion.

Betrifft: Norddeutsch-niederländischer Gütertarif Teil II Heft 3 und Gemeinsames Heft.

Am 15. März 1916 wird die Station Bad Oldesloe der Lübeck-Büchener Eisenbahngesellschaft in die allgemeinen Tarif- und Ausnahmeklassen sowie in den Ausnahmetarif 33 (Tapeten und Tapetenborten aller Art aus Papier) des norddeutsch-niederländischen Gütertarifs Teil II, Heft 3 und Gemeinsames Heft, aufgenommen.

Nähere Auskunft erteilen die beteiligten Verwaltungen und Abfertigungen.

Cöln, den 3. März 1916. (311)

Königliche Eisenbahndirektion.

Preußisch-Hessisch-Bayerischer Tierverkehr.

Am 10. März werden die Stationen Duisburg-Meiderich Süd und Hamborn des Direktionsbezirks Essen in den Tarif einbezogen. Näheres durch die Abfertigungsstellen.

Erfurt, den 4. März 1916. (310)

Königliche Eisenbahndirektion.

Ostdeutsch-Österreichischer Verkehr. Teil II, Heft 2 vom 1. April 1912.

Am 15. März 1916 treten folgende Frachtsätze des Ausnahmetarifs 71 B 1 (Zement) unter den in diesem Ausnahmetarif enthaltenen Bedingungen in Kraft:

Nach	Bernburg	Spandau Gbf
	Lg	
Von	Für 100 kg in Pfennig	
Mariaschein A.T.E.	86	84

Breslau, den 1. März 1916. (308)

Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

Staats- und Privatbahn-Güterverkehr. Heft C. 2.

Mit Gültigkeit vom 10. März 1916 wird die Station Hope des Direktionsbezirks Hannover als Versandstation in die Ausnahmetarife 3 c, f, h für Steinsalz und 3 g für Stein- usw. Salz zum Salzen von Fischen aufgenommen.

Hannover, den 29. Februar 1916. (309)

Königliche Eisenbahndirektion.

Ausnahmetarif für Roggen, Weizen, Kartoffeln, Kartoffelstärkemehl usw. — Tfv. Nr. 2 l.

Mit Gültigkeit vom 9. März 1916 wird das Warenverzeichnis des Ausnahmetarifs unter B durch Aufnahme von „Kartoffelstärkemehl zu Futterzwecken (Abfallmehl der Stärkebereitung)" erweitert.

Berlin, den 6. März 1916. (316)

Königliche Eisenbahndirektion.

Ausnahmetarif für Schwefelkies — Tfb. 2 t. —

Mit Gültigkeit vom 2. März 1916 ist der Ausnahmetarif zum Preise von 5 ₰ neu herausgegeben. In das Warenverzeichnis sind „Schwefelkiesabbrände" neu aufgenommen. Ferner enthält er eine neue Bestimmung, wonach bei Gipssendungen im Übergangsverkehr mit Kleinbahnen die Kürzung des Übergangstarifs eintritt. Nähere Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbureau, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 6. März 1916. (317)

Königliche Eisenbahndirektion.

Mitteldeutsch-Bayerischer Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 15. März d. Js. ab wird die Station Möhrenbach der Ilmenau-Großbreitenbacher Eisenbahn in den direkten Verkehr mit den Stationen der Königl. Bayerischen Staatsbahnen r. d. Rh. einbezogen. Näheres bei den beteiligten Güterabfertigungen. (314)

Erfurt, den 3. März 1916.

Königliche Eisenbahndirektion.

3. Verdingungen.

Verdingung der Lieferung von Werkstattsmaterialien für die Königliche Eisenbahndirektion in Hannover für das Etatsjahr 1916, und zwar:

A. 700 Bogen Pappe, 86 000 Bogen Schmirgelleinen, 30 000 Bogen Schmirgelpapier, 600 kg Schmirgel, 25 800 Stück Filzringe, 1000 kg Haarfilz, 43 700 Stück Dichtungsringe.

B. 1500 kg Bimsstein, gemahlen, 1500 l Petroleumspiritus, 1200 kg Borax, 600 kg Leim, 3000 kg Salzsäure, 12 000 kg Einsatzhärtemasse, 400 kg Schellack, 500 kg blausaures Kali, 2000 kg Kolophonium, 200 kg Salmiak.

Eröffnung der Angebote am 28. März 1916 zu A vormittags 11 Uhr, zu B vormittags 11¼ Uhr. Verdingungsunterlagen gibt unser Zentralbureau gegen 70 ₰ für A, 50 ₰ für B bar im Zimmer 292 ab. Zuschlagsfrist bis 18. April 1916.

Hannover, den 3. März 1916. (315)

Königliche Eisenbahndirektion.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Eisenbahndirektions-Präsident a. D. v. Mühlenfels in Berlin.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins
Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nummer 21. | 11. März 1916. | LVI. Jahrgang.

Inhalt:

Die Zukunft der Eisenbahnen der Vereinigten Staaten von Amerika.

Aus dem Bericht der Staatshaushaltskommission des preußischen Abgeordnetenhauses über den Etat der Eisenbahnverwaltung für 1916.

Nachrichten.

Deutschland: Eisenbahnetat. — Der Entwurf eines Frachturkundenstempelgesetzes. — Beratung des Antrags auf Gewährung freier Fahrt für die Mitglieder des preußischen Abgeordnetenhauses. — Neue Nachtschnellzüge zwischen Berlin und Cöln. — Der Anschluß von Cöln an den Balkanzug. — Zerstörung des Güterschuppens auf dem Bahnhof München-Gladbach durch Feuer. — Eisenbahnerhilfe bei den sächsischen Staatsbahnen. — Vom Ruhrkohlenmarkt.

Österreich: Günstige Entwicklung der Einnahmen bei den österreichischen Staatsbahnen. — Herstellung einer Verbindung zwischen den Strecken der ehemaligen Staatseisenbahngesellschaft und der Donauländebahn in Wien. — Fahrbegünstigungen für Familienglieder von Militärpersonen auf den Linien der Südbahngesellschaft. — Erste Eisenbahnwagen-Leihgesellschaft. — Die Kohlengruben in Brzeszcze in Galizien. — Regierungsverhandlungen über Petroleumfragen. — Kriegsauszeichnung.

Rumänien: Die Ausfuhr.

Übrige europäische Länder: Die schwedischen Staatsbahnen im Jahre 1915. — Staatliche Schwellenherstellung in Schweden. — Die Betriebsunsicherheit auf den italienischen Bahnen. — Die Verhandlungen zwischen der bulgarischen Regierung und den Orientalischen Eisenbahnen. — Bahneröffnungen in Rußland. — Kritik der russischen Eisenbahnen. — Eine russische Eisenbahnanleihe in Amerika.

Fremde Erdteile: Einiges von den Staatsbahnen von Victoria.

Allgemeines.

Rechtspflege.

Bücherschau.

Amtliche Mitteilungen.

Amtliche Bekanntmachungen.

Die Zukunft der Eisenbahnen der Vereinigten Staaten von Amerika.

I.

Die Tatsache, daß im Jahre 1915 die Bautätigkeit sich stark vermindert hat und die Bankerotte sich noch viel stärker vermehrt haben[1]), ist den Eisenbahnen der Vereinigten Staaten in die Glieder gefahren. Ihre Zukunft erscheint ihnen in dem dunkelsten Lichte und nicht nur ihre sondern auch des Landes Wohlfahrt erfordern es, wie sie meinen dringend, mit allen Mitteln nach einer Besserung der Verhältnisse zu streben. In meinem letzten Aufsatz[1]) habe ich mitgeteilt, daß auch der Präsident Wilson diese Auffassung teilt und in seiner Dezember-Botschaft an den Kongreß die Einsetzung eines besonderen Ausschusses zur gründlichen Untersuchung der Eisenbahnfrage angeordnet hat. Der Vorschlag ist von dem Ausschuß des Senats bereits in seiner Sitzung vom 14. Januar d. J. beraten und befürwortet. Dieser empfiehlt, daß ein besonderer Ausschuß von 10 Mitgliedern des Kongresses (5 Senatoren und 5 Abgeordneten) von den Ausschüssen des Senats für zwischenstaatlichen Verkehr und des Repräsentantenhauses für zwischenstaatlichen und Auslandsverkehr gewählt werde. Seine Aufgabe sei die Untersuchung der Fragen betr. Aufsicht und Regelung des zwischenstaatlichen und des Auslands-Beförderungswesens, die Prüfung der bestehenden Einrichtungen zum Schutz der Rechte der Verfrachter und der Frachtführer und zur Förderung der öffentlichen Wohlfahrt, des Eisenbahn-Konzessionswesens und aller Vorschläge, die gemacht sind wegen Änderung des Bundesverkehrsamtes und des Bundesverkehrgesetzes. Der Ausschuß soll das Recht haben, auch außerhalb der Tagung des Kongresses zu arbeiten, Zeugen zu vernehmen, das nötige Hilfspersonal anzustellen und er hat möglichst bald an den Kongreß zu berichten. Es werden ihm zunächst Geldmittel in Höhe von 25 000 D. angewiesen.

Die Begründung dieses Beschlusses weist darauf hin, daß ununterbrochen beiden Häusern des Kongresses Anträge wegen Änderung der Gesetze über den zwischenstaatlichen Verkehr zugehen. Diese Anträge verfolgen die verschiedensten Zwecke und der Kongreß ist außer Stande, sie alle zu prüfen. Es ist daher dringend notwendig, daß sie von einer Stelle durchgesehen, geordnet und daraufhin geprüft werden, ob sie Anlaß zu einer Änderung der Gesetze geben. Insbesondere sei zu untersuchen, ob und welche Umgestaltung des Bundesverkehrsamtes erforderlich sei, damit dieses die ihm zugewiesenen Aufgaben sachgemäß lösen könne. Weiter wird bemerkt: „Angemessene und reiflich zu erwägende Beförderungserleichterungen sind dringend notwendig zu einer gedeihlichen Entwicklung der Geschäfte im Interesse der gesamten Bevölkerung. Um diese Erleichterungen zu gewähren und sie den Bedürfnissen des Verkehrs entsprechend zu erweitern, sind der Kredit der Frachtführer und nicht weniger eine sachgemäße Regelung ihres Betriebs Gegenstände von allergrößter allgemeiner Bedeutung."

Auch der Ausschuß des Repräsentantenhauses hat sich sofort mit der Frage beschäftigt, auch Sachverständige gehört, war aber Anfangs Februar — bis dahin reichen die Mitteilungen der „Railroad Age Gazette" vom 4. Februar, der ich die vorstehenden Tatsachen entnehme — zu einem Ergebnis noch nicht gelangt.

Wie sich die Eisenbahnen die weitere Entwicklung der Angelegenheit denken, läßt sich aus einigen Aufsätzen der vorerwähnten Nummer der angesehenen amerikanischen Fachzeitschrift entnehmen.

Am 27. Januar fand ein glänzendes Festmahl des Vereins der Eisenbahngeschäftsleute (Railway business Association) statt, zu dem Präsident Wilson eingeladen war. Die Hoffnung, dieser werde sich in einer Tischrede über seine Stellung zur Eisenbahnfrage aussprechen, wurde getäuscht. Er sprach nur über „Die Vorberatungen zur nationalen Verteidigung". Dagegen hatte er gestattet, daß der Vorsitzende in seiner Einleitungsrede die Stelle aus der Botschaft vom 7. Dezember v. J., in der die Einsetzung des Untersuchungsausschusses angeregt wurde (ich habe sie in dem vorangezogenen früheren Aufsatz mitgeteilt), sowie den Inhalt eines gleichlautenden Briefes des

[1]) Vergl. Nr. 14 S. 157 ff. Jahrg. 1916 d. Ztg.

Präsidenten an eine angesehene Persönlichkeit vorlas. Der Verein selbst hatte in seiner dem Festessen vorausgegangenen Geschäftssitzung Beschlüsse gefaßt, in denen die Wünsche des aus höheren Eisenbahnbeamten, Industriellen und Bankleuten bestehenden Vereins aufgezählt und begründet werden. Der wesentliche Inhalt dieser Beschlüsse geht dahin:

1. Die Einsetzung des Untersuchungsausschusses wird warm begrüßt. Er müsse versuchen, eine alle Teile befriedigende Regelung des Eisenbahnwesens zu finden.

2. Es müssen Frachtsätze aufgestellt werden, die nicht allein den großen verkehrsreichen Linien, sondern auch den kleinen, oft teuer gebauten Strecken ein ausreichendes Verdienst ermöglichen.

3. Es ist unrichtig, daß durch Vermehrung der Transporte und der Roheinnahmen auch die Reineinnahmen erhöht werden. Wenn, wie in den letzten Jahren, die Ausgaben stärker wachsen, als die Einnahmen, so vermindert sich die Rente des Anlagekapitals. Durch Tariferhöhung muß dafür gesorgt werden, daß die Eisenbahnen eine angemessene Rente abwerfen.

4. Die Vergütungen, die die Post an die Eisenbahnen zahlt dürfen nicht zu niedrig und müssen nach richtigen Grundsätzen bemessen werden.

5. Die in vielen Staaten bestehenden Gesetze über die Mindestzahl des Zugbegleitpersonals und die Länge der Züge sind aufzuheben.

6. Das Betreten des Bahnkörpers durch Privatpersonen ist durch Erlaß strenger Gesetze zu verbieten.

7. Die Bemühungen der Eisenbahnen, gute und freundschaftliche Beziehungen zu dem Publikum und den Staatsbehörden aufrechtzuerhalten, verdienen Anerkennung und sind fortzusetzen.

II.

Mit diesen Beschlüssen, die im wesentlichen alte Wünsche der Eisenbahnen wiederholen, ist praktisch nicht viel anzufangen. Es ist daher erfreulich, daß auch einmal wirkliche Vorschläge zur Verbesserung der Lage gemacht und begründet werden, und dies geschieht in zwei Aufsätzen, deren einer augenscheinlich von einem der Herausgeber der Zeitschrift herrührt, während der Verfasser des anderen ein Mitglied des angesehenen Bankhauses Kuhn, Loeb & Company, Otto H. Kahn ist, ein Mann, der mit dem Eisenbahnwesen und dessen Entwicklung in den Vereinigten Staaten vertraut ist. Das Bankhaus, dem er angehört, steht auch in nahen Beziehungen zu den Eisenbahnen.

Was ist der innere Grund des Niederganges der Eisenbahnen im Jahre 1915, und sind die bedeutenden Mehreinnahmen in den letzten drei Monaten des Jahres 1915 das Anzeichen eines neuen wirtschaftlichen und finanziellen Aufschwungs? Kann daher von einem Einschreiten der Gesetzgebung abgesehen werden und kann man es erwarten, daß ganz von selbst wieder normale und befriedigende Zustände eintreten? Ein Blick auf die Statistik der letzten zehn Jahre zeigt uns folgendes: Bis 1906 finden wir eine regelmäßige Steigerung der Einnahmen, die die Steigerung der Ausgaben übertrifft. Von 1906 an änderte sich das. Während die Anzahl der Eisenbahnbediensteten sich von 1906 bis 1914 um 11 % vergrößerte, wuchsen die Löhne und Gehälter um 52 %. Wären 1914 durchschnittlich dieselben Vergütungen gezahlt worden, wie 1906, so hätten die Eisenbahnen 340 Millionen Dollars weniger, als jetzt, ausgegeben. In demselben Zeitraum sind die Steuern und Abgaben um 66 Millionen vermehrt, die in dieser Zeit erlassenen Staats- und Bundesstaatsgesetze haben auch zur Vermehrung der Ausgaben beigetragen. Die Vergütungen für die Bediensteten sind durch die bundesstaatlichen Schiedsgerichte, die Steuern durch die Regierungen festgesetzt. Beide Stellen haben sich um Erhöhung der Einnahmen nicht gekümmert. Neuerdings sind mit Genehmigung des Bundesverkehrsamts die Frachten und das Personenfahrgeld etwas erhöht, sie haben aber den Stand, den sie vor zehn Jahren hatten, noch nicht wieder erreicht. Dagegen sind die Gebühren für Expreßgut herabgesetzt, was auch den an diesen Gesellschaften finanziell beteiligten Eisenbahnen schadet. Die Ansprüche der Post an die Eisenbahnen haben sich gesteigert, ohne daß die Vergütung hierfür erhöht worden ist. — Selbstverständlich mußte die Folge aller dieser Maßnahmen eine Verminderung der Reineinnahmen sein. Trotz aller Bemühungen der Eisenbahnen, Ersparnisse zu erzielen, sind von 1906 bis 1914 die Ausgaben der Eisenbahnen um 45 % gestiegen, während sich die Einnahmen nur um 31 % vermehrt haben. — Daher die verminderte Bautätigkeit, die Abnahme der Bestellungen von Betriebsmaterial, die Bankerotte!

Die Steigerung der Einnahmen in den letzten Monaten ist in erster Linie die Folge des plötzlichen, gewaltigen Anwachsens der Kriegsindustrie, hauptsächlich im Osten. „Sie brachte" — ich übersetze hier wörtlich. — „das plötzliche Aufblühen eines gewaltigen Verkehrs von Kohlen und anderen Rohstoffen nach den Fabriken und der fertigen Erzeugnisse zur Ausfuhr mit sich. Die Entwicklung dieses Gewerbes hat vielen tausend Leuten Beschäftigung zugeführt, die dadurch in den Stand gesetzt sind, mehr Güter aller Art zu kaufen und zu verbrauchen, was wieder ein Anwachsen der Industrie auf anderen Gebieten bewirkt hat. Die Schließung des Panamakanals machte es notwendig, große Mengen von Gütern auf den Eisenbahnen von der Küste des Stillen Ozeans her zu befördern, die sonst den Wasserweg genommen hätten. Dadurch verdienten zahlreiche Eisenbahnen, die von der Beförderung von Kriegsmaterial keinen Vorteil hatten. Reiche Ernten wurden fortgeschafft. Die Frachten im zwischenstaatlichen Verkehr sind neuerdings erhöht worden." Es ist — beiläufig — immerhin beachtenswert, mit welcher Unbefangenheit — um keinen deutlicheren Ausdruck zu gebrauchen — das Blutgeld verherrlicht wird, das die Amerikaner daran verdient haben, daß Tausende und Abertausende unserer Landsleute getötet oder zu Krüppeln geschossen sind. Für den moralischen Schandfleck, den sich diese Dollarjäger eingebrannt haben, fehlt ihnen jedes Verständnis.

Nun, die Mehreinnahmen fielen zusammen mit den von den Eisenbahnen allmählich eingeführten Ersparnissen im Betriebe. Die Einnahmen wuchsen zwar von Monat zu Monat. Vergleicht man sie aber mit denen früherer normaler Jahre, so ergibt sich, daß sie nur um 12 % höher sind, als die der Monate September, Oktober, November des Jahres 1912. Und die Mehreinnahmen sind doch zum erheblichen Teil eine Folge der vorübergehenden Erscheinung der Waffentransporte. Wenn diese einmal aufhören — und der Krieg kann doch nicht ewig dauern — so ist es sehr fraglich, ob die Munitionsfabriken andere lohnende Beschäftigung finden, und wie sich dann der ganze Handel und Verkehr entwickeln wird, das ist ganz unsicher. Die Einschränkung der Ausgaben — für Unterhaltung des Bahnkörpers, Reparaturen und Ausbesserung der Betriebsmittel usw. — muß einmal ein Ende nehmen. Die Ausnutzung der Wagen läßt sich kaum noch steigern. Anderseits muß anerkannt werden, daß das Publikum mit den Klagen über die Eisenbahnen, mit der Forderung von Tarifermäßigungen zurückhaltender geworden ist. Dagegen ist zu befürchten, daß, wenn es den Eisenbahnen einmal wieder besser geht, dann das Publikum wieder anspruchsvoller wird und daß besonders die Bediensteten wieder mit der Forderung höherer Löhne kommen. Schon jetzt hört man von der Bewegung für den Achtstundentag der Eisenbahner. Seine Einführung würde eine Erhöhung der jährlichen Ausgaben um noch 95 Millionen Dollars mit sich bringen.

Erwägt man alles dieses, so wird man die Zukunft der Eisenbahnen nicht in rosigem Lichte erblicken. Es müssen Mittel und Wege gefunden werden, um sie auf eine sichere Grundlage zu stellen und zu diesem Zwecke ist der Untersuchungsausschuß einzusetzen.

III.

Zurzeit wird die Aufsicht über die Eisenbahnen wahrgenommen für den zwischenstaatlichen Verkehr von dem im Jahr 1887 eingesetzten Bundesverkehrsamt, dessen Befugnisse allmählich erweitert sind, so daß jetzt, wie Kahn bemerkt, selbst wenn die sieben Beamten, aus denen es besteht, „die weisesten, die erfahrensten und die arbeitsfreudigsten und leistungsfähigsten Männer wären, die es auf der Welt gibt, es für sie unmöglich wäre, der übermenschlichen Aufgaben gerecht zu werden, die der Kongreß in seinem Eifer, sich selbst von lästigen Arbeiten zu befreien, ihnen aufgebürdet hat und immer weiter aufbürdet". Die Tätigkeit des Amts ist eine gesetzgeberische, eine richterliche und eine Verwaltungstätigkeit, eine Vereinigung von drei verschiedenen Tätigkeiten bei einem Amt, die mit den sonstigen staatsrechtlichen Grundsätzen der Union in Widerspruch steht. Die Arbeiten gehen infolgedessen nur langsam vorwärts und viele wichtige Angelegenheiten werden von untergeordneten Leuten selbständig bearbeitet. Die Mitglieder des Amts sind außerstande, diese Arbeiten auch nur nachzuprüfen. Neben diesem Bundesamt bestehen nun 43 Aufsichtsämter für die innerhalb der Einzelstaaten belegenen Eisenbahnstrecken. Sie sind durch einzelstaatliche Gesetze errichtet und ihre Befugnisse sind ganz verschieden, auch stimmt der Inhalt dieser Gesetze mit dem des Bundesverkehrsgesetzes nicht immer überein. Die für den zwischenstaatlichen Verkehr ergangenen Entscheidungen stehen infolgedessen häufig in Widerspruch mit denen für den binnenstaatlichen Verkehr, und da sehr oft dieselben Güter teils im Binnen-, teils im zwischenstaatlichen Verkehr, das eine Mal im direkten, das andere Mal im gebrochenen Verkehr befördert werden, so wissen die Eisenbahnen oft gar nicht, was sie eigentlich tun sollen und es gibt einen heillosen Wirrwarr.

Diese Ausführungen haben m. E. einen berechtigten Kern. Unter solchen Zwiespältigkeiten müssen die Eisenbahnen leiden und der Zustand wird für sie noch unerträglicher, da auch die Verwaltungsbefugnisse der vielen Ämter verschieden sind. Nachdem man in den Vereinigten Staaten die Einsetzung von Aufsichtsämtern mit möglichst weitgehenden Befugnissen als das Allheilmittel für die vielen Schäden im Eisenbahnwesen gefunden zu haben glaubte, ließ man die Gesetzgebungsmaschine auch kräftig und rücksichtslos drauflos arbeiten, ohne sich die Folgen derartiger, oft überstürzter und unüberlegter Maßnahmen klar zu machen.

Zur Beseitigung dieses Mißstandes wird eine einheitliche Gesetzgebung und eine einheitliche Organisation der Aufsicht für den gesamten binnen- und zwischenstaatlichen Verkehr empfohlen. Als Vorbild soll die Bankgesetzgebung dienen. Die gesamten Vereinigten Staaten sollen, ohne Rücksicht auf die Grenzen der Einzelstaaten, in bestimmte größere Bezirke eingeteilt werden. Für jeden dieser Bezirke ist dann ein Aufsichtsamt einzusetzen. Die Befugnisse dieser Ämter sind gleichmäßig zu regeln, d. h. sie sollen bei der Festsetzung der Tarife im wesentlichen dieselben Rechte haben, wie jetzt das Bundesverkehrsamt, mit der Maßgabe allerdings, daß sie nicht nur Höchsttarife, sondern auch Mindesttarife feststellen dürfen. Durch diese Erweiterung der Befugnisse soll bewirkt werden, daß die Eisenbahnen sich durch maßlose Herabsetzung der Tarife nicht gegenseitig Konkurrenz machen. Im Zusammenhang damit steht der Vorschlag, das Verbot der Bildung von Tarifverbänden (pools) aufzuheben und den Eisenbahnen die Befugnis zu geben, Tarifverbände — unter Zustimmung der Aufsichtsbehörden — abzuschließen. Die Behörden aber, die hiernach die wesentlichsten Bedingungen für die Einnahmen feststellen, sollen auch mitwirken bei der Feststellung der Ausgaben, sie sollen gewissermaßen die volle Verantwortung für die Finanzwirtschaft und den Betrieb der Eisenbahnen mittragen. Ob es angängig sein wird, diese Ämter auch mit der Wahrnehmung der schiedsrichterlichen Tätigkeit bei Lohnstreitigkeiten zu betrauen, das erscheint immerhin zweifelhaft, so sehr es erwünscht sein würde. Aber jedenfalls hätten sie mitzuwirken bei der Besteuerung der Eisenbahnen, bei Erlaß von Sicherheitsvorschriften, also z. B. Besetzung und Länge der Züge usw., und bei Lohnerhöhungen usw. — Zu Mitgliedern dieser Ämter seien Männer mit praktischen Erfahrungen im Eisenbahnwesen zu wählen. — Außerdem sei ein für die gesamten Vereinigten Staaten zuständiges Bundesverkehrsamt beizubehalten, das, von aller Kleinarbeit entlastet, eine kräftige, wirksame und unparteiische Aufsicht ausüben könne. Eine derartige einheitliche Organisation würde die besonders erfreuliche Folge haben, daß das Eisenbahnwesen von der Politik nicht weiter beeinflußt werde.

Über ein Bedenken gegen seine Vorschläge setzt sich Kahn hinweg. Sie dürften doch wohl mit der Verfassung in Widerspruch stehen, wonach dem Bunde das Aufsichtsrecht nur für den zwischenstaatlichen Verkehr übertragen ist. Kahn behauptet, ohne es zu beweisen, ein solcher Widerspruch sei nicht vorhanden. Er verspricht sich aber von seiner Maßnahme eine dauernde Gesundung der Eisenbahnfinanzen und damit eine Verbesserung des Marktes der Eisenbahnwerte, was wiederum zur Folge haben müsse, daß das Publikum Geld hergibt zum Ausbau des Eisenbahnnetzes.

IV.

Auf eine Kritik dieser Vorschläge einzugehen wäre verfrüht, solange die Gedanken nicht weiter ausgeführt und in die Form von Gesetzentwürfen gekleidet sind. Beachtenswert scheint es mir immerhin, daß einerseits die gegenwärtigen Schäden des Eisenbahnwesens offen anerkannt werden, und daß weiterhin auch das Heilmittel nicht etwa in einer Abschaffung der Staatsaufsicht und Rückkehr zu dem früheren System des freien Wettbewerbes gesehen, sondern die Beibehaltung einer allerdings anders und besser geregelten, wirksamen Aufsicht empfohlen wird. Ob damit allein eine Erhöhung der Einnahmen und eine Verminderung der Ausgaben erreicht wird — das ist ja auch nach den Beschlüssen des oben erwähnten Vereins des Pudels Kern — das erscheint mir doch recht zweifelhaft. Ganz gefährlich aber ist das, wenn auch etwas verschämt ausgesprochene Bestreben, die Arbeitslöhne mindestens nicht mehr zu erhöhen, womöglich sie herabzusetzen. Ob und wieweit die Löhne des Personals zu hoch geworden sind, auch unter dem Einfluß der hohen Löhne der Munitionsfabriken, läßt sich von hier aus schwer beurteilen, und wo im einzelnen Auswüchse vorliegen, ist es gewiß nicht unbillig, ihre Beseitigung anzustreben. Aber eine Beseitigung der nach langen Kämpfen erreichten Gesetze über Arbeiterschiedsgerichte usw. dürfte doch wohl auf lebhaften Widerstand der Arbeiter stoßen.

Wir sehen aus all diesen Auslassungen und Beschlüssen, wie sich in den Köpfen der Männer, die die Interessen der Eisenbahnen wahrzunehmen haben, die Zukunft dieses wichtigsten aller Verkehrsmittel darstellt. Über den finanziellen Zusammenbruch der Eisenbahnen ist man einer Meinung. Nun will man aus den Erfahrungen der Vergangenheit Lehren für die Zukunft ziehen. Da genügt es aber m. E. nicht, wenn man etwa zehn Jahre zurückgeht. Der jetzige Zustand erklärt sich nicht allein aus den Mehrausgaben und den Mindereinnahmen, sowie aus den angeblich verkehrten Maßnahmen der Aufsichtsbehörden in den letzten zehn oder zwanzig Jahren. Meines Erachtens ist der Zusammenbruch das Ergebnis einer fast seit Beginn des Eisenbahnzeitalters von Grund aus verfehlten Eisenbahnpolitik. Unter der Herrschaft des reinen, unverfälschten Privatbahnsystems sind die Eisenbahnen der Vereinigten Staaten hauptsächlich zu einem der beliebtesten Gegenstände der Börsenspekulation geworden. An ihrer Spitze haben von jeher Männer gestanden, deren Hauptzweck war, durch Spekulation mit Eisenbahnwerten zu verdienen. Ich brauche nur die Namen von Daniel Drew[1]), Cornelius Vanderbilt, Jay Gould, C. P. Huntington u. a. aus der früheren, von Harriman, Morgan u. a. aus der jüngsten Vergangenheit zu

[1]) Vergl. Nr. 84 u. 85 Jahrg. 1911 d. Ztg.

nennen. Die Finanzen sind systematisch verschleiert, in den Bilanzen kann sich niemand zurechtfinden, die Unternehmungen werden künstlich zusammengelegt, einmal vereinigt, dann wieder getrennt, aber immer, oder fast immer verdienen die Eingeweihten an der Börse. Die Eisenbahntarife sind unklar, ungleichmäßig, sie bringen infolge Gewährung heimlicher Vergünstigungen, infolge wilden Wettbewerbs immer geringere Erträge. Eine solche Wirtschaft kann sich einige Jahrzehnte halten, schließlich muß sie zu Katastrophen führen. Richtig ist, daß solche nicht geheilt werden durch den Zufallsgewinn des Munitions-Blutgeldes. Aber mit der Erhöhung der Tarife, der Reform des Aufsichtswesens allein ist es auch nicht getan. Es handelt sich um eine Reform an Haupt und Gliedern. Ob dem Ausschuß des Kongresses eine solche gelingen wird? Man müßte das amerikanische Wirtschaftsleben und die dieses bewegenden Kräfte nicht kennen, wenn man das für möglich oder gar wahrscheinlich hielte. Und noch eins. Ist es nicht merkwürdig, daß ein solcher finanzieller Zusammenbruch gerade jetzt in dem Großstaat eintritt, der durch den Weltkrieg — bis jetzt — unmittelbar gar nicht betroffen ist, während in keinem einzigen der Staaten, in deren Gebiet der Krieg geführt wird, ein finanzieller Niederbruch der Eisenbahnen zu bemerken ist?

A. v. der Leyen.

Aus dem Bericht der Staatshaushaltskommission des preußischen Abgeordnetenhauses über den Etat der Eisenbahnverwaltung für 1916.

Wir lassen in Ergänzung der Mitteilungen in Nr. 19 S. 216 ff. jetzt aus dem gedruckten Bericht noch Ausführliches folgen.

Der Berichterstatter Abg. Hirsch (Essen) gab zunächst eine Darstellung über die Grundsätze, nach denen der Etat für 1915 aufgestellt sei, über die Verkehrsentwicklung im Jahr 1915, über den Ausgleichsfonds und das mit dem Etatsjahr 1916 ablaufende Finanzabkommen von 1909, äußerte sich dann über die voraussichtliche Gestaltung des Wirtschaftslebens nach dem Kriege und die zu erwartenden gewaltigen Anforderungen an die Leistungsfähigkeit der Eisenbahnen, und bat zum Schluß den Minister um Auskunft über die Eisenbahnbautätigkeit im Jahr 1915 unter dem Einfluß des Arbeitermangels, sowie über die Frage des beabsichtigten Frachturkundenstempels.

Staatsminister v. Breitenbach pflichtete dem Berichterstatter darin bei, daß die Eisenbahnverwaltung sich verkehrspolitisch und verkehrstechnisch auf die Zeit nach dem Kriege einrichten müsse, da kurz nach Friedensschluß durch die Wiederaufrichtung des Wirtschaftslebens sich voraussichtlich ein sehr starker Verkehr auf den Eisenbahnen entwickeln werde; die Eisenbahnverwaltung werde daher ihre baulichen Anlagen und ihren Betriebspark so ausgestalten müssen, daß sie allen an sie herantretenden Ansprüchen tunlichst genügen könne. Daß das während des Krieges trotz größter Anstrengungen der Eisenbahnverwaltung schwierig sei, ergebe sich aus dem Personalmangel sowie daraus, daß ein großer Teil der Wagen und Lokomotiven, darunter die leistungsfähigsten in Feindesland oder in den Ländern der befreundeten Bundesstaaten tätig sei und selbstverständlich nicht so sorgfältig unterhalten werden könne wie in der Heimat; das wertvolle Lokomotivmaterial werde allerdings für große Reparaturen durchgängig nach Deutschland zurückgebracht. Weder in der Ausgestaltung der Anlagen noch der des Betriebsparks dürfe während des Krieges mehr als unbedingt nötig gespart werden.

Vor seinem Eintritt in sein jetziges Amt (im Jahre 1906) habe die bauliche Höchstleistung aus Extraordinarium und Anleihen 160 Millionen Mark betragen; im Laufe der letzten 5 bis 6 Jahre sei sie dagegen nur wenig unter 300 Millionen Mark geblieben und habe im Jahre 1913 mit 450 Millionen Mark den Höchststand erreicht. Daneben seien sehr bedeutende Bauten aus dem Ordinarium bestritten worden. Im Jahre 1914 sei die Bauausgabe infolge des Krieges auf 320 Millionen Mark zurückgegangen. Doch auch im Etatsjahre 1915 würden immerhin noch 250 Millionen aus Anleihe und Extraordinarium verbaut werden. Die Eisenbahnverwaltung habe sich zum Grundsatz gemacht, daß alle diejenigen Bauten gefördert werden müßten, die notwendig seien, um den Verkehr nach Friedensschluß auf der Höhe zu erhalten. Insbesondere werde an dem Ausbau der dritten und vierten Gleise zwischen Minden und Hamm, an den großen Bauten bei Berlin und an dem drei- und viergleisigen Ausbau der Bahn nach Jüterbog kräftig gearbeitet. Ein großer Teil anderer Bauten könne allerdings nicht weiter ausgeführt werden, da die Heeresverwaltung das nötige Personal nicht freigeben könne.

Mit großer Genugtuung stelle er fest, daß sowohl der Lokomotivbau wie der Wagenbau den ungeheuren, an sie gestellten Ansprüchen genügt habe. Im Jahre 1915 seien ungefähr 1500 Lokomotiven in Auftrag gegeben worden, und die Eisenbahnverwaltung rechne damit, daß sie rechtzeitig nach der gestellten Frist abgeliefert würden. In einzelnen Monaten des Jahres seien geradezu Rekordleistungen der Lokomotivfabriken zu verzeichnen. Wenn die Lokomotiven regelmäßiger geliefert würden als die Wagen, so beruhe das darauf, daß die Lokomotivfabriken in Friedenszeiten einen sehr viel größeren Export nach dem Auslande haben als die Wagenbauanstalten, also auf eine viel größere Leistung eingerichtet seien als diese. Die Wagenbauanstalten seien nicht unerheblich hinter den an sie gestellten Ansprüchen zurückgeblieben; im Laufe der letzten Monate habe sich jedoch eine wesentliche Besserung gezeigt. Die Hauptschwierigkeiten sowohl für die Lokomotivfabriken wie für die Wagenbauanstalten lägen in dem Mangel an Personal, sowie daran, daß die Anlieferung des notwendigen Materials sich verzögere. Sobald diese beiden Übelstände behoben sein würden, würden sie auch den Anforderungen entsprechen. Noch niemals seien von der Staatseisenbahnverwaltung so hohe Leistungen von den Lokomotiv- und Wagenbauanstalten verlangt worden, wie in den beiden Kriegsjahren; besonders hoch seien die Anforderungen für das Jahr 1916, für das die Eisenbahnverwaltung aus Ordinarium und Anleihe einen Betrag von 307 Millionen Mark angefordert habe. So viel er sich erinnere, habe der bisher geforderte und verbaute Höchstbetrag ungefähr 270 Millionen betragen. Wenn die Wagenbau- und Lokomotivbauanstalten während des Krieges den Anforderungen genügt hätten, so würden sie es in Friedenszeiten erst recht können. Würde man sie dazu anregen, sich weiter auszugestalten, so könne das sehr empfindliche wirtschaftliche Rückschläge für diese bedeutsame Industrie, die man unter allen Umständen leistungsfähig erhalten müsse, haben. Hierin könne er also dem Berichterstatter nicht beipflichten.

Das im Jahre 1908 geschaffene Zentralamt habe sich in jeder Beziehung als sehr erfolgreich bewiesen, und er könne daher nicht annehmen, daß es auf die Ausgestaltung des Betriebsparks ungünstig gewirkt habe; soweit gehe auch gar nicht die Zuständigkeit des Zentralamts. Tatsächlich seien im Jahre 1915 nicht nur die vorgesehenen 1500 Lokomotiven, sondern nicht weniger als 1767 Lokomotiven geliefert worden.

Die Heeresverwaltung sei gern bereit, zur Unterstützung der Bautätigkeit Kriegsgefangene zur Verfügung zu stellen, soweit sie nicht für dringendere Zwecke gebraucht würden, z. B. für die Betriebe, die für das Heer arbeiten, und namentlich für die Landwirtschaft. Bei der Anforderung inländischer Arbeiter für die Unterhaltung der Bauten müsse er sich die größte Zurückhaltung auferlegen, und er habe auch die Provinzialbehörden angewiesen, alles zu vermeiden, was der Landwirtschaft Arbeiter entziehen könne. Frauen seien zahlreich in den Betrieben der Staatseisenbahnverwaltung tätig; ihre Anzahl betrage zurzeit 35 000; diese würden nicht nur im Osten, sondern auch im rheinisch-westfälischen Industrierevier beschäftigt.

Für die Beurteilung der voraussichtlichen finanziellen Ergebnisse des Jahres 1915 seien die Ergebnisse des Jahres 1914 von wesentlicher Bedeutung. In diesem Jahre habe einer Mindereinnahme von 363 Millionen Mark gegen den Etat eine Ersparnis von 14 Millionen gegenübergestanden, so daß der Betriebsüberschuß sich um 349 Millionen Mark vermindert habe. Die Minderung des Betriebsüberschusses habe zur Folge gehabt, daß an der Zins- und Tilgungsquote der Eisenbahnschulden 37.8 Millionen gefehlt hätten. Zur Deckung dieser Summe sowie zur Deckung des Überschusses für Staatszwecke, wie sie der Etat vorgesehen habe, habe der Ausgleichsfonds mit 282 Millionen herangezogen werden müssen, in dem infolgedessen nur 51,2 Millionen als Bestand verblieben seien. Dieser Betrag habe zu Beginn des Etatsjahres für einen Zuschuß zum Extraordinarium sofort um 45 Millionen gekürzt werden müssen, so daß tatsächlich im Ausgleichsfonds nur 6,2 Millionen übrig geblieben seien. Im Jahre 1914 sei eine Mehrausgabe von 75 Millionen Mark gegen 1913 entstanden, der eine Minderausgabe von 32 Millionen gegenübergestanden habe, so daß tatsächlich gegen das Etatsjahr 1913 eine Mehrausgabe von 43 Millionen vorhanden gewesen sei. Die Mehrausgaben hätten zum überwiegenden Teile auf Lohnerhöhungen und auf erheblichen Überschreitungen der Nebengebühren des Fahrpersonals beruht, die sich durch die ungewöhnlichen Anstrengungen, die dem Fahrperson-

zu Beginn des Krieges zugemutet worden und auch in der Militärtransportordnung vorgesehen seien, rechtfertigten. Die Betriebszahl habe die Höhe von 79 % erreicht und sei damit um 10 % höher als die Betriebszahl des Etatsjahres 1913. Die Rente sei auf 3,59 % herabgesunken, während sie im Jahre des tiefsten Standes (1908) 4,78 % betragen habe.

Für das Etatsjahr 1915 rechne die Eisenbahnverwaltung mit einer Mindereinnahme von rund 179 Millionen Mark gegen den Etat und mit einer Mindereinahme von 97,5 Millionen gegen das Jahr 1913. Gegen den Etat von 1915 ergebe sich eine Mehrausgabe von 5 Millionen und gegen das Jahr 1913 eine Mehrausgabe von 63 Millionen Mark. Der Minderüberschuß im Ordinarium betrage gegen den Etat 178 Millionen Mark. Die Zinsen- und Tilgungsquote sei nach Mitteilungen der Finanzverwaltung um nicht weniger als 28,6 Millionen gegen den Anschlag gestiegen; das beruhe überwiegend auf dem außerordentlichen Bauaufwand in den letzten Jahren. Vergleiche man das Jahr 1915 in seinen voraussichtlichen Ergebnissen mit den Ergebnissen des Jahres 1914, so habe das Jahr 1914 einen Fehlbetrag von 282 Millionen Mark und das Jahr 1915 einen Fehlbetrag von 172 Millionen Mark ergeben; es liege also eine Besserung um rund 100 Millionen Mark vor. Da der Ausgleichsfonds noch einen Bestand von 6 Millionen Mark habe, so beläuft sich der Fehlbetrag noch auf 166 Millionen. Wie der endliche Ausgang sein werde, hänge nicht so sehr von der Ausgabenseite, als von der Einnahmenseite ab, bei der beträchtliche Abweichungen von den Schätzungen nach Lage der Verhältnisse nicht ausgeschlossen seien.

Der Personenverkehr sei außerordentlich ungleichmäßig; er habe im Etatsjahr 1915 zwischen 69 % (Juli 1915) bis zu 97 % (Januar 1916) der Einnahmen des Jahres 1913 geschwankt; so habe der April 93 %, der Mai 76 %, der Juni 71 %, der Juli 69 %, der August 73 %, der September 72 %, der Oktober 78 %, der November 83 % und der Dezember 97,4 % der Einnahmen des Jahres 1913 gebracht.

Auch der Güterverkehr der Kriegsjahre ergebe, verglichen mit dem Friedensjahre 1913, sehr verschiedene Prozentsätze; das sei auf die ungeheuren Verschiebungen im Transport zurückzuführen. Der Güterverkehr habe gegen das Jahr 1913 zwischen 89 % und 110 % geschwankt; er habe im April 92 %, im Juli 100 % betragen, sei im Oktober auf 89 % gesunken, im November wieder auf 99 % gestiegen und habe im Dezember 108 % und im Januar 110 % des Verkehrs von 1913 erreicht. Wie die Monate Februar, März sich entwickeln würden, könne man natürlich noch nicht wissen; der Monat Februar scheine nicht ungünstig zu sein.

Bei der Entwicklung des Güterverkehrs liege ein auffallendes Mißverhältnis zwischen den beförderten Mengen und den Einnahmen vor. Im Jahre 1914 seien 21,9 % Tonnen weniger befördert worden als im Jahre 1913, nämlich nur 320 Millionen Tonnen gegen 409 Millionen Tonnen, dagegen betrage die Mindereinnahme nur 9,7 %. Das beruhe auf einer Verschiebung des Wertverhältnisses der beförderten Güter. Der Massenverkehr, insbesondere der Verkehr auf den großen Industrierevieren habe nachgelassen. Im Ruhrrevier wurden an Kohle und Koks jetzt 75 bis 77 % dessen befördert, was in Friedenszeiten befördert worden sei. In Oberschlesien sei der Verkehr etwas günstiger. Auch der Erzverkehr zwischen dem südöstlichen Revier und der Ruhr sei geringer als in anderen Jahren. In großem Umfange würden dagegen hoch tarifierte Güter befördert.

Auch die Transportlängen hätten sich wesentlich geändert. Die Flüsse seien im Laufe des Jahres — zum Teil infolge des ungünstigen Wasserstandes — als Konkurrenten ausgeschieden, und es sei die bemerkenswerte Tatsache zu verzeichnen, daß fast alle Transporte als dringlich gelten, so daß der Landweg vorgezogen werde. Der Seeweg zwischen Osten und Westen, der im Frieden eine sehr starke Entlastung für die Eisenbahnverwaltung bedeutet habe, sei fast völlig ausgeschaltet. Während die Durchschnittseinnahme pro Tonne im Jahre 1913 4,06 ℳ betragen habe, habe sie im Jahre 1914: 4,44 ℳ betragen.

Ebenso wie Preußen leide auch der Sozius Hessen unter dem ungünstigen Abschlusse.

Ein beträchtlicher Teil des Wagenparks werde dauernd von der Heeresverwaltung in Anspruch genommen; der Prozentsatz steige, wenn Truppenverschiebungen vorgenommen werden müßten. Der Wagenumschlag habe sich um etwa 30 bis 33 % verschlechtert, weil die Entlade- und Abfuhrmöglichkeiten außerordentlich erschwert seien. Dazu komme, daß die Heeresverwaltung bei der Dringlichkeit der Militärtransporte vielfach genötigt sei, die Wagen als Lagerräume zu benutzen. Immerhin sei die O-Wagengestellung noch besser gewesen als im Jahre 1913. Ein sehr starker Wagenmangel habe vom August bis zum November geherrscht, im Dezember sei er stark abgeflacht und im Januar fast gar nicht mehr vorhanden gewesen. Der G-Wagenmangel sei zeitweilig sehr groß gewesen. Der O-Wagenmangel war im Oktober sehr stark, in der zweiten Hälfte des November abgeflacht und im Januar beseitigt gewesen.

Der nachfolgende Redner sprach dem Minister für die vorzügliche Erledigung der Militärtransporte wie der Transporte von Gütern und Personen überhaupt Dank und Anerkennung aus und ging dann u. a. auf die Reichseisenbahnfrage ein, indem er sich entschieden dafür aussprach, daß die Eisenbahnen im Besitze Preußens bleiben müßten.

Der Herr Minister sprach hierauf zunächst seinen Dank für die der Staatseisenbahnverwaltung gezollte Anerkennung aus und bemerkte gegenüber dem Berichterstatter und dem Vorredner, daß er sich über die Verlängerung des Finanzabkommens mit dem Finanzminister noch nicht verständigt habe; er selbst halte es für durchaus zweckmäßig, das Abkommen in seiner jetzigen Form jedenfalls zu verlängern; die Zeitdauer der Verlängerung wolle er dahingestellt sein lassen.

Für die Aufhebung der Kriegsausnahmetarife, die sich zum großen Teil als außerordentlich nützlich erwiesen hätten, würde jedenfalls eine angemessene Übergangsfrist eingeräumt werden. Die Frage, ob es wirtschaftlich richtig sei, sämtliche Ausnahmetarife aufrecht zu erhalten, unterliege zurzeit einer Prüfung. Hierbei seien nicht fiskalische Erwägungen, sondern nur große wirtschaftliche Gesichtspunkte maßgebend.

Über den Frachturkundenstempel könne er sich heute noch nicht äußern, denn bisher sei nur eine Ankündigung der Reichsregierung erfolgt, daß die große Steuervorlage des Reiches auch den Frachturkundenstempel enthalten werde. Er sei aber überzeugt, daß der Frachturkundenstempel den Verkehr in keiner Weise schädigen würde. Selbstverständlich habe sich der Staatssekretär des Reichsschatzamts mit ihm in dieser Frage ins Einvernehmen gesetzt.

Daß die Überschüsse in großem Umfange hinter dem Anschlage zurückgeblieben seien, beruhe auf der außergewöhnlichen Steigerung der Ausgaben. Der Betrieb sei nicht mehr so wirtschaftlich wie früher. Die Abnutzung des Materials sei bedeutend größer als in Friedenszeiten, und die Ausgaben für das Personal seien erheblich höher. Die Kriegslohnzulagen betrügen für das Jahr 1916: 30 Millionen Mark, und die Familienkriegsbeihilfen sowie die Unterstützungen an die Beamten machten allein einen Aufwand von ungefähr 50 Millionen Mark erforderlich. Dazu komme die Erhöhung der Kosten für die Beschaffung von Kohlen und anderen wichtigen Betriebsmaterialien. Wenn die Eisenbahnverwaltung für die Kohlen die Preise zahle, die sie im Jahre 1915 als Zuschußpreise für Mehrlieferungen habe gewähren müssen, so müsse sie über 20 Millionen Mark mehr für die Kohlen zahlen als bisher. Bisher habe die Eisenbahnverwaltung nur über die Menge der Kohlen verhandelt, die sie brauche; im übrigen seien die Verträge noch nicht abgeschlossen. In Anbetracht der gewaltigen Steigerung der Ausgaben sei der Anschlag und der errechnete Überschuß sehr zweifelhaft; das ergebe sich schon aus den Ausführungen des Berichterstatters.

Für den Transport der zur Ernährung der Bevölkerung unbedingt erforderlichen Güter habe die Eisenbahnverwaltung ihr Möglichstes getan. Sie habe von Anfang an dem Transport von Kartoffeln eine Vorzugsstelle eingeräumt. Es seien Sonderzüge vom Osten nach dem Westen eingerichtet, z. B. Züge, die die Kartoffeln in 36 Stunden von Schneidemühl nach Hamm i. Westf. überführen.

Wenn der Vorredner darauf hingewiesen habe, daß besonders für gewisse Gebiete die nötigen Wagen zur Verfügung gestellt werden müßten, so habe er dabei wohl an Ostpreußen gedacht. Demgegenüber möchte er hervorheben, daß die Versorgung Ostpreußens außerordentlich schwer sei. Solange Ostpreußen zum großen Teile besetzt gewesen sei, habe der Betrieb bis zur Frontgrenze große Schwierigkeiten gehabt, und diese Schwierigkeiten seien auch seit der Besetzung Russisch-Polens nicht geringer geworden. Bis Ende Dezember habe die große im Osten stehende Armee hauptsächlich über Wirballen versorgt werden müssen. Die Eisenbahnlinien im Okkupationsgebiete hätten erst auf die deutsche Spur umgebaut werden müssen. Dazu seien die Erschwernisse gekommen, die die unglaublich schlechten Wege verursacht hätten. Die Zufuhrlinien über Bialystock und Wilna hinaus hätten erst Ende Dezember in Anspruch genommen werden können. Die in Ostpreußen vorhandenen Schwierigkeiten hätten weit über diese Provinz hinaus bis nach Rheinland und Westfalen ihre Wirkung gezeigt. Heute sei der Verkehr in Ordnung, wenn er sich auch nicht so abspiele wie in Friedenszeiten, denn die ostpreußischen Hauptlinien hätten heute zweimal so viel zu befördern wie vor dem Kriege. Die Warschauer Route sei in Gebrauch genommen. In Russisch-Polen und Kurland herrschten erträgliche Zustände. Nach einer Verständigung mit dem Oberpräsidenten und dem Vorsitzenden der Landwirtschaftskammer der Provinz Ostpreußen sei genau festgelegt, wie die Züge mit Düngemitteln und die Züge mit Futterstoffen in die Provinz geleitet werden sollen. Aus einer Reihe von Mitteilungen, die er aus der Provinz Ostpreußen erhalten habe, gehe hervor, daß die Pro-

vinz eine erhebliche Erleichterung verspüre. In den übrigen Teilen der Monarchie seien wohl hier und da Unregelmäßigkeiten im Betriebe, aber keine Störungen vorgekommen.

Sparsamkeit halte auch er für durchaus angebracht, man dürfe aber keine falsche Sparsamkeit üben. Wenn bei der Ausgestaltung von Empfangsgebäuden des Guten zu viel getan werde, so müsse man dem entgegenarbeiten; allerdings müsse man dann auch auf die Stadtverwaltungen in dem Sinne einwirken, daß sie ihre Ansprüche ein wenig zurückschrauben.

Weitere Äußerungen der folgenden Redner, die fast alle zunächst ihre höchste Anerkennung für die Leistungen der Eisenbahnen aussprachen, bezogen sich auf die Neuordnung des Finanzabkommens, die Frage der Reichseisenbahnen, die Tätigkeit des Eisenbahnzentralamts, die Kosten der Bahnhofsbauten, die wirtschaftlichen Aussichten nach dem Kriege und eine Reihe von Einzelfragen.

In seiner Antwort erklärte der Herr Minister zunächst, daß die Heeresverwaltung für die Leistungen an die Staatseisenbahnverwaltung, namentlich auch an Leihgeld für Lokomotiven, im allgemeinen völlig ausreichende Entschädigungen zahle. Bei der Festsetzung der Mieten für die Lokomotiven ohne Personal sei dem Umstande Rechnung getragen, daß das Material draußen nicht so gehalten werden könne wie im Inlande.

Die Differenzen in den Angaben zwischen Etatserläuterungen und Betriebsbericht bei der Beschaffung von Fahrzeugen seien darauf zurückzuführen, daß die Wagenbauanstalten mit den Lieferungen im Rückstande gewesen seien. Eine nennenswerte Besserung in den Lieferungen sei jetzt bereits festzustellen.

In der Bewilligung der Preise für Eisenbahnwagen und Lokomotiven unter Berücksichtigung der gestiegenen Selbstkosten sei die Staatseisenbahnverwaltung wohl kaum zu zurückhaltend gewesen. Im ersten Halbjahr 1914 sei der Preis für Lokomotiven um 4 % erhöht worden, im zweiten um 2,57 % im ersten Halbjahr 1915 um 7 % und im zweiten Halbjahr 1915 um 3 %. Daß nicht immer das gewährt werde, was die Fabriken fordern, sei berechtigt; der Preis werde durch Verhandlungen festgestellt. Ebenso sei es mit den Preisen für die Güterwagen.

Die außerordentliche Steigerung der Kosten für unsere Bahnhöfe werde keineswegs durch die Gebäudekosten verursacht — beim Hauptbahnhof Leipzig, der vielleicht das größte Empfangsgebäude in ganz Europa habe, machten dessen Baukosten nur 5 bis 6 % der gesamten Bausumme aus —, sondern entstehe durch die ungeheure Entwicklung des Verkehrs und dadurch, daß Bahnhofsanlagen besonders umfangreich werden, weil die Linien betriebssicher ohne Gleiskreuzung in den Bahnhof eingeführt werden müssen. Darin werde eine nennenswerte Einschränkung nicht eintreten können.

Dem Gedankengange des Vorredners, daß die Staatseisenbahnverwaltung durch Ermäßigung der Tarife nach dem Friedensschluß einen Einfluß auf das wirtschaftliche Leben ausüben könne und müsse, könne er nicht folgen. Die preußischen Staatseisenbahnen würden wohl wie vor dem Kriege den Bedürfnissen folgend mit Ausnahmetarifen eingreifen, aber angesichts der größeren Belastung von Reich und Staat könne von einer Verbilligung der Tarife nicht die Rede sein.

Die Beschwerde über das Eisenbahnzentralamt bedaure er, weil er von dem Wirken dieser Behörde eine ganz andere Auffassung habe. Die Entscheidung und die Vorbereitungen für die Ausgestaltung des Betriebsparks lägen übrigens ausschließlich beim Minister der öffentlichen Arbeiten, und er könne nicht anerkennen, daß in den Ziffern des letzten Anleihegesetzes eine unzulässige Zurückhaltung zu erkennen sei; im Gegenteil haben gerade die riesigen Beschaffungen es ermöglicht, zu gleicher Zeit im Kriege Heer und Wirtschaftsleben bedienen zu können.

Das steuerpflichtige Reineinkommen der Staatseisenbahnverwaltung sei 1915 gegenüber 1914 allerdings von 351 Millionen Mark auf 4,3 Millionen Mark zurückgegangen. Unter diesen Umständen haben die Minister der Finanzen und des Innern sich bereit erklärt, bis zu einem Drittel der durchschnittlichen Steuerveranlagung Vorschüsse zu geben. Damit seien aber die Kommunen noch nicht zufrieden. Aller Voraussicht nach werde das steuerpflichtige Reineinkommen im Jahre 1915, das der Steuerveranlagung für 1916 zugrunde liege, für die Kommunen eine erhebliche Erleichterung bringen. Er müsse jedoch bei der besonderen Schwierigkeit genauerer Schätzungen in der Kriegszeit davon Abstand nehmen, bestimmte Zahlen zu nennen, um nicht unberechtigte Hoffnungen zu erwecken. Wenn sich die jetzigen Schätzungen des Betriebsüberschusses als richtig erwiesen und die Steuerzuschläge, die im laufenden Etatsjahre (1915) eine außerordentliche Höhe erreicht hätten, in ähnlicher Weise auch 1916 erhoben würden, so würde 1916 vielleicht schon wieder die Hälfte des Betrages normaler Jahre an Kommunalsteuern zur Verteilung an die Gemeinden kommen.

Auch nach Auffassung der Staatseisenbahnverwaltung werde es eine der ersten Aufgaben der preußischen und deutschen Eisenbahnen sein, die Verkehrsbeziehungen nach dem Südosten aus wirtschaftspolitischen, politischen und verkehrlichen Gründen zu pflegen und zu fördern. In dieser Hinsicht habe er sich schon mit dem österreichischen Eisenbahnminister ins Benehmen gesetzt. Es würden in erster Linie Erleichterungen für den Reiseverkehr nach dem Südosten in Frage kommen.

Die Frage der Übertragung der preußischen Staatseisenbahnen auf das Reich sei von großer politischer, wirtschaftspolitischer und finanzieller Bedeutung. Wenn aus der Kommission heraus von einer Seite die Notwendigkeit betont worden sei, auf eine Vereinheitlichung der deutschen Verkehrsinteressen hinzuwirken, so bemerke er dazu, daß die Verkehrspolitik der Bundesstaaten mit Staatsbahnbesitz und insbesondere der preußischen Staatseisenbahnen im Laufe der letzten Jahre auf die Zusammenfassung der gesamten deutschen Verkehrsinteressen gerichtet, und daß in den letzten Jahren darin sehr viel erreicht worden sei, wenn auch nicht für die Öffentlichkeit ohne weiteres erkennbar. Die deutschen Eisenbahnen seien seit 5 Jahren unter Führung Preußens zu einer Einheit in allen Tariffragen verbunden und ständen dem Auslande gegenüber als ein geschlossener Körper da. Materiell ebenso bedeutsam nach außen habe sich der Zusammenschluß der deutschen Eisenbahnen im Wagenwesen gezeigt. Die Einheit im deutschen Eisenbahnwesen sei so groß, daß, wenn wir morgen Reichseisenbahnen hätten, diejenigen, die die Eisenbahnen benutzen, dies kaum merken würden. Unterschiede zwischen den einzelnen Verwaltungen seien nur in Kleinigkeiten vorhanden, so z. B. in den Uniformen und in den Gehältern der Beamten. Jedenfalls habe die Einheitlichkeit der deutschen Staatseisenbahnen in diesem Kriege geradezu Triumphe gefeiert.

Er unterschätze die Bedeutung des Gedankens der Reichseisenbahnen nach seiner ideellen Seite keineswegs. Materiell würden aber kaum Vorteile dabei herauszuholen sein, wohl aber seien neben den von den Vorrednern erwähnten finanziellen Schwierigkeiten noch manche schwerwiegende Bedenken zu beachten.

Zunächst könne er feststellen, daß die 7 Bundesstaaten, die Staatseisenbahnen haben, in ihren Ländern sich großer Anerkennung erfreuen. Infolgedessen werde aus den Ländern selbst heraus nicht der Wunsch nach Reichseisenbahnen geäußert, sondern nur vereinzelt und aus finanziellen Erwägungen.

Ferner müsse man berücksichtigen, wie heute die großen wirtschaftlichen Fragen auf dem Gebiete der Gütertarife gelöst würden. Natürlich trete da am meisten Preußen mit seinen großen Industrierevieren und mächtigen Handels- und Hafenplätzen hervor, aus denen heraus die Tariffragen sich entwickelten. In Preußen würden die Tariffragen nicht am grünen Tisch entschieden, sondern in engster Fühlung mit den Vertretungen aller Verkehrsinteressenten — nicht nur Preußens, sondern auch der von den preußischen Bahnen durchzogenen Bundesstaaten, z. B. Hamburgs und Bremens — sorgfältig durchgearbeitet und zuletzt dem Landeseisenbahnrat unterbreitet, in welchem die Kapazitäten unserer wirtschaftlichen Interessen vereinigt seien. Dann erst erfolge die Entscheidung, und die Fälle, in denen der Minister der öffentlichen Arbeiten abweichend von dem Votum des Landeseisenbahnrats entschieden habe, seien sehr selten, und nur sehr schwerwiegende Gründe könnten ihn veranlassen, abweichend zu entscheiden. Danach könne man annehmen, daß, wenn in einem Staate mit so verschiedenartigen wirtschaftlichen Interessen wie Preußen in einer wichtigen Tariffrage entschieden worden sei, im Zweifel die anderen Bundesstaaten diese Entscheidung übernehmen können, und das sei auch bisher so gewesen, die Bundesstaaten seien den Tarifmaßnahmen Preußens meist gefolgt.

Das Reich würde an die Übernahme der Eisenbahnen nur herantreten können, wenn es die Gewißheit hätte, daraus einen Gewinn ziehen zu können. In dieser Beziehung sei aber das Risiko sehr groß, namentlich jetzt und unmittelbar nach dem Kriege. Die Bundesstaaten, deren Etats zum großen Teil auf die Erträge der Staatseisenbahnen angewiesen seien, könnten ihren wertvollen Besitz nicht geschenkweise dem Reich überlassen, sondern müßten volle Entschädigung verlangen, wenn sie auch vielleicht ihre zukünftigen Gewinne nicht in Anrechnung bringen würden. So optimistisch man nun auch die Zeit nach dem Kriege beurteilen möge, so müsse man doch anerkennen, daß das Reich sich mit einem großen Risiko belasten würde. Infolgedessen würde vielleicht eine der ersten Handlungen der Reichseisenbahnen eine Erhöhung der Tarife sein, nur um Ausfälle zu decken.

Die Übernahme der Bahnen auf das Reich würde schwerlich nennenswerte Ersparnisse ermöglichen, dagegen dadurch teurer werden, daß die unvermeidliche Gleichstellung vieler Einrichtungen erhebliche Mehraufwendungen erheischen werde.

Das Reich hätte auch noch mit einer anderen sehr unbequemen Erscheinung zu rechnen. Naturgemäß vollziehe sich die Entwicklung der Verkehrseinrichtungen in den Bundes-

staaten verschieden. Zweifellos bestehe z. B. in vielen Bezirken Preußens ein größeres Bedürfnis nach Einrichtung neuer Züge als in anderen Bundesstaaten, weil Preußen einen dichteren Verkehr habe. Heute sei es möglich, dem Rechnung zu tragen. Bei Reichseisenbahnen werde aber die Einrichtung kostspieliger Züge im Norden zu Berufungen im Süden führen, und das Reich würde dadurch zu einer unwirtschaftlichen Geschäftsführung geradezu gedrängt werden. Dieselbe Erscheinung werde z. B. auch beim Bau von Meliorationsbahnen hervortreten, wie die Erfahrung in Preußen bereits zeige.

Auf Grund dieser Erwägungen stehe er der Frage der Reichseisenbahnen sehr skeptisch gegenüber. (Schluß folgt.)

Nachrichten.

Deutschland.

— **Eisenbahnetat.** Im preußischen Abgeordnetenhause begann am 9. d. M. die Beratung des Etats der Eisenbahnverwaltung. Wir werden demnächst eingehend berichten.

— **Der Entwurf eines Frachturkundenstempelgesetzes,** der dem Reichstag zugegangen ist, lautet außer der üblichen Einleitung wie folgt:

Artikel I.

Nr. 6 des Tarifs zum Reichsstempelgesetz vom 3. Juli 1913 („Reichs-Gesetzbl." S. 639) wird, wie folgt, geändert:

1. Tarifnummer 6 d erhält in Spalte 2, 3 folgende Fassung: d) Frachturkunden im inländischen Eisenbahnverkehr über 1. Frachtstückgut und Expreßgut 15 ₰, 2. Eilstückgut 30 ₰, 3. Frachtgut in Wagenladungen bei einem Frachtbetrage von nicht mehr als 25 ℳ 1 ℳ, bei höheren Beträgen 2 ℳ, 4. Eilgut in Wagenladungen bei einem Frachtbetrage von nicht mehr als 25 ℳ 1,50 ℳ, bei höheren Beträgen 3 ℳ. Die Steuersätze für Wagenladungen ermäßigen sich auf die Hälfte, wenn das Ladegewicht des gestellten Wagens weniger als 10 t beträgt.

2. Die Vorschriften in Spalte 4 (Berechnung der Stempelabgabe) zu Tarifnummer 6 a bis d erhalten folgende Fassung: von der einzelnen Urkunde; falls diese jedoch über die Ladung mehrerer Schiffsgefäße oder Eisenbahnwagen lautet, von jeder Schiffs- oder Eisenbahnwagenladung. Stellt die Eisenbahnverwaltung statt eines Wagens mehrere zur Verfügung, so sind diese mehreren Wagen einer Eisenbahnwagenladung gleichzuachten. Werden für dieselbe Sendung mehrere Urkunden (weitere Ausfertigungen, Duplikate, Abschriften) ausgestellt, so ist die Abgabe nur einmal zu entrichten.

3. Hinter Tarifnummer 6 d wird folgende neue Nr. 6 e eingestellt: e) Frachturkunden über die einzelnen Sendungen im Eisenbahn-Sammelladungsverkehr der Spediteure (§ 413 Abs. 2 des Handelsgesetzbuchs), bei einem Frachtbetrage von nicht mehr als 50 ₰ 5 ₰, bei höheren Beträgen 10 ₰ von der einzelnen Urkunde. Werden für dieselbe Sendung mehrere Urkunden (weitere Ausfertigungen, Duplikate, Abschriften) ausgestellt, so ist die Abgabe nur einmal zu entrichten.

4. Hinter Tarifnummer 6 e werden in Spalte 2 folgende Vorschriften eingestellt: Zusätze: 1. Den Frachturkunden stehen die an ihre Stelle tretenden Einlieferungs- und sonstigen Empfangsbescheinigungen gleich. 2. Was als Frachtstückgut, Expreßgut und Eilstückgut sowie als Frachtgut und Eilgut in Wagenladungen im Sinne dieses Tarifs gilt, bestimmt der Bundesrat. Er trifft auch die nähere Anordnung über die Anwendung des Tarifs auf den vereinigten Eisenbahn- und Schiffsverkehr. Befreit sind: Urkunden über Sendungen, welche nach den gesetzlichen oder Verwaltungsvorschriften frachtfrei zu befördern sind.

Artikel II.

Der Abschnitt V des Reichsstempelgesetzes wird geändert, wie folgt: I. Im § 43 erhält Abs. 2 folgende Fassung: Im Eisenbahnverkehr ist für die Entrichtung der Abgabe der Frachtführer verantwortlich. Er ist berechtigt, nach seiner Wahl den Betrag der Stempelabgabe vom Absender oder Empfänger einzuziehen. Bei im Inland aufgegebenen Sendungen kann er vom Absender die Ausstellung der Frachtbriefe auf mit dem Reichsstempel versehenen Vordrucken fordern. — II. Dem § 44 wird am Schlusse folgender Absatz hinzugefügt: Soweit in dem in Tarifnummer 6 e bezeichneten Güterbeförderungsverkehr Urkunden der im Tarife bezeichneten Art nicht ausgestellt werden, ist die Abgabe nach näherer Bestimmung des Bundesrats von der Sendung selbst zu entrichten. — III. Im § 45 Abs. 1 werden die Worte „Urkunde der bezeichneten Art" ersetzt durch die Worte „Urkunde der in Tarifnummer 6 a, b bezeichneten Art". — IV. Hinter § 48 werden folgende Vorschriften eingestellt: § 48 a. Werden Güter auf einer nichtöffentlichen inländischen Bahnanlage (Schienenbahn, Schwebebahn, Seilbahn usw.) für Rechnung des Unternehmers oder eines Dritten befördert, so hat der Unternehmer für jede beförderte Tonne eine Abgabe von 3 ₰ zu entrichten. Die näheren Bestimmungen über die Berechnung, Erhebung und Abführung der Abgabe trifft der Bundesrat. Befreit von der Abgabe sind Beförderungen: 1. die innerhalb derselben geschlossenen Betriebsanlage beginnen und endigen; 2. auf Bahnanlagen, die eine Länge von 3 km nicht überschreiten; 3. auf Feldbahnen und ähnlichen Bahnen, die nur zu vorübergehenden Zwecken gelegt sind; 4. auf Bahnanlagen, die nur mit menschlicher oder tierischer Kraft betrieben werden; 5. von Abfallstoffen auf Halden oder sonstigen Ablagerungsstätten sowie von Versatzstoffen im Bergbaubetriebe; 6. im Anschluß an eine voraufgegangene oder nachfolgende Beförderung auf öffentlichen inländischen Eisenbahnen.

Artikel III.

Der Zeitpunkt des Inkrafttretens dieses Gesetzes wird durch Kaiserliche Verordnung unter Zustimmung des Bundesrats bestimmt. (Aus der Begründung wird in nächster Nummer das Wichtigste mitgeteilt werden.)

— **Beratung des Antrags auf Gewährung freier Fahrt für die Mitglieder des preußischen Abgeordnetenhauses.** Gelegentlich der zweiten Lesung des Staatshaushaltsetats wurde bei der Beratung des Etats des Hauses der Abgeordneten in der Sitzung vom 2. d. M. über den vom Staatshaushaltsausschuß mit 15 gegen 12 Stimmen angenommenen Antrag verhandelt, „die Königliche Staatsregierung zu ersuchen, den Mitgliedern des Hauses der Abgeordneten für die Dauer der jedesmaligen Legislaturperiode freie Fahrt in beliebiger Wagenklasse auf allen Eisenbahnen innerhalb des preußischen Staatsgebietes zu gewähren". Wie der Berichterstatter mitteilte, hatten zu dieser Frage die Vertreter mehrerer großer Parteien im Staatshaushaltsausschuß erklärt, daß gerade jetzt ein Anlaß zu Besichtigungsreisen gegeben sei; so hätten die Mitglieder doch alle Veranlassung, die ostpreußischen Zustände selbst in Augenschein zu nehmen, und auch in anderen Teilen der Monarchie seien Neueinrichtungen zu besichtigen. Das gelte aber nicht nur während der Kriegszeit, sondern auch ganz besonders für die Zeit nach dem Kriege, da dann eine ganze Reihe von Neueinrichtungen geschaffen werden solle. Es genügte da nicht, daß nur der Haushaltsausschuß hinreist. Von einer Seite sei darauf hingewiesen worden, daß der Zeitpunkt für die Erneuerung dieses alten Wunsches nicht gut gewählt erscheine. Man solle sich jetzt keine Vorteile zu verschaffen suchen. Außerdem könne man dem Wunsche nach der freien Fahrt nur zustimmen, wenn gleichzeitig die Anwesenheitsliste eingeführt würde. Dieser Auffassung traten andere Mitglieder entgegen und machten geltend, daß es sich hier nicht um einen Vorteil, sondern nur um den Ausgleich eines Nachteiles handle. Für die Abgeordneten sei die Ausübung des Mandats in der Regel mit Opfern verknüpft.

Ein gleicher Antrag wie der hier zur Beratung stehende hatte bereits einmal in früheren Jahren der preußischen Regierung vorgelegen und war von dieser abgelehnt worden. Bei der nach den Mitteilungen des Berichterstatters folgenden Besprechung des obigen Antrages wurden die vorstehend angedeuteten Umstände, die für oder gegen die Gewährung der Freifahrtvergünstigung an Mitglieder des Abgeordnetenhauses sprechen, von den Rednern aller Parteien nochmals eingehend erörtert. Zugunsten des Antrags wurde u. a. geltend gemacht: Das Volk wolle mit seinen Abgeordneten in Fühlung bleiben und von allem, was geschieht, verständigt werden, es sei aber den Abgeordneten nicht zuzumuten, daß sie zu den Mühen und sonstigen Kosten einer Reise noch die Fahrkosten bestreiten. Außerdem müßten die Abgeordneten nicht nur die Verhältnisse in ihrem Wahlkreise, sondern im ganzen Lande kennen zu lernen suchen. Besonders wichtig sei die freie Fahrt für die Abgeordneten, die nicht in ihrem Wahlkreise wohnen. Die Mitglieder des Abgeordnetenhauses dürften in dieser Hinsicht nicht hinter die des Reichstages zurückgesetzt werden. Daß der gegenwärtige Zeitpunkt zur Stellung solches Antrags nicht geeignet sei, wurde bestritten, kein Zeitpunkt sei im Gegenteil geeigneter dazu, als der gegenwärtige. An der Besichtigungsreise nach Ostpreußen teilzunehmen, hätten sicher auch weitere Abgeordnete als die 28 Mitglieder des Haushaltsausschusses ein lebhaftes Interesse gehabt. Es wurden noch eine Reihe von Punkten geltend gemacht, in denen eine persönliche Inaugenscheinnahme erwünscht sei.

Gegen den Antrag wurde von konservativer Seite u. a. eingewendet, daß, wenn jetzt so ohne weiteres ohne Anwesenheitsgelder die freie Fahrt allgemein gewährt werde, sehr leicht die Ansicht Verbreitung finden würde, daß den Abgeordneten aus dieser Vergünstigung gewisse persönliche Vorteile erwachsen könnten. Der freikonservative Abgeordnete Dr. Arendt bedauerte, daß die Erörterung dieser Frage vor dem ganzen

Hause stattgefunden habe, sie hätte besser in einem Ausschusse behandelt werden können. Es handle sich hierbei nicht um eine Frage des persönlichen Interesses. Er sei mit seinen politischen Freunden überwiegend der Meinung, daß grundsätzlich der Antrag ein richtiger sei, aber darüber gingen die Ansichten auseinander, ob der gegenwärtige Augenblick zur Stellung des Antrages geeignet sei. Bei der Abstimmung wurde der obengenannte Antrag gegen die Stimmen der Konservativen und eines Teils der Freikonservativen angenommen.

— **Neue Nachtschnellzüge zwischen Berlin und Cöln** hat die preußische Staatsbahnverwaltung, wie uns von zuständiger Stelle mitgeteilt wird, vom 1. Mai d. J. ab in Aussicht genommen. Die letzten zehnstündigen Schnellzüge über Magdeburg wie über Hannover verlassen Berlin schon um ½10 Uhr abends. Später abgehende Züge brauchen elf und zwölf Stunden. Wie die „Köln. Ztg." mitteilt, wird ein spät abgehender D-Zug, der möglichst zeitig in Cöln ankommt, gewünscht. Diesem Verlangen soll durch einen Zug entsprochen werden, der etwa 11 Uhr 30 Minuten nachmittags von der Friedrichstraße in Berlin abfährt und über Hannover schon 8 Uhr 50 Minuten morgens in Cöln ankommt. Der Gegenzug wird Cöln etwa abends 10 Uhr verlassen und früh 7 Uhr 33 Minuten an der Friedrichstraße in Berlin eintreffen.

— **Der Anschluß von Cöln an den Balkanzug.** In Cöln wünscht man insbesondere einen durchgehenden Wagen, der aus Cöln den Zug in München erreicht und mit dem Balkanzug bis Konstantinopel durchgeführt wird. Wie von unterrichteter Seite mitgeteilt wird, ist die Erfüllung dieses Wunsches aus betriebstechnischen Gründen unmöglich.*) Es wird dies jedem einleuchten, der bedenkt, daß der Zug von Galanta zwischen Wien und Budapest schon jetzt durchgehende und Schlafwagen aus Berlin über Breslau und über Dresden sowie aus Straßburg, München und Wien bis Konstantinopel führen muß. Die Einstellung weiterer Wagen ist ausgeschlossen. Dagegen hat der Balkanzug schon jetzt ausgezeichnete Anschlüsse aus Cöln über Frankfurt und über Nürnberg in München und zurück. Fährt man von Cöln abends 6¹², von Frankfurt 11¹¹, so trifft man 7.33 früh in München ein, zeitig genug, um 9.40 mit dem Balkanzug weiterfahren zu können. In umgekehrter Richtung findet der Balkanzug, an München 9¹⁵ abends schon 9²² Anschluß über Mainz nach Cöln an 9.50 vorm. Von Cöln aus erreicht man auch bequem den Balkanzug in Berlin. Fährt man von der rheinischen Hauptstadt 9⁴² abends ab, so trifft man 7.46 früh an der Friedrichstraße in Berlin ein und kann 8.15, künftig 8.20, mit dem Balkanzug über Breslau weiterfahren. Aus Konstantinopel trifft man an der Friedrichstraße in Berlin 9.53 ein. Die Zeit ist allerdings zu knapp, um den Zug nach Cöln vom Potsdamer Bahnhof 10.13 zu erreichen. Vom 1. Mai an wird aber, wie vorstehend gemeldet, auch hier ein passender D-Zug auf der Stadtbahn zur Verfügung stehen. Auch in umgekehrter Richtung bietet der neue Nachtschnellzug aus Cöln auf der Berliner Stadtbahn einen bequemen Übergang auf den Balkanzug.

— **Zerstörung des Güterschuppens auf Bahnhof München-Gladbach durch Feuer.** Am 7. März, früh 4 Uhr 45 Minuten, brach aus noch ungeklärter Ursache im Güterschuppen auf dem Bahnhof M.-Gladbach Feuer aus. Der Güterschuppen brannte trotz rechtzeitigen energischen Eingreifens der städtischen Feuerwehr binnen 2 Stunden nieder, ohne daß das im Schuppen lagernde Gut gerettet werden konnte. Die bei dem Brande vernommenen Explosionen sind auf die Zerstörung gefüllter Kohlensäureflaschen zurückzuführen. Der Stückgutverkehr wird unter Benutzung des Zollschuppens und des Eilgüterschuppens in M.-Gladbach sowie unter teilweiser Inanspruchnahme benachbarter Güterbahnhöfe aufrechterhalten. Der Güter-Freiladeverkehr und der sonstige Zugverkehr wurde durch den Brand nicht gestört. Über die Ursache des Brandes sind Ermittelungen im Gange.

— **Eisenbahnerhilfe bei den sächsischen Staatsbahnen.** Zum Zwecke der Ergänzung der öffentlichen Fürsorge für kriegsbeschädigte Eisenbahner hat der Verein der Beamten der Königl. sächsischen Staatseisenbahnen Mittel im Werte von 41 000 ℳ und der Verein der sächsischen Eisenbahn-Bahnmeister die Summe von 1500 ℳ in anerkennenswerter Weise zur Verfügung gestellt. Aus diesen hochherzigen Zuwendungen soll unter dem Namen Eisenbahnerhilfe kriegsbeschädigten sächsischen Eisenbahnbediensteten sowie kriegsbeschädigten Söhnen sächsischer Eisenbahnbediensteter eine besondere Fürsorge zuteil werden können. Unter Eisenbahnbediensteten sind sowohl Beamte wie Arbeiter der sächsischen Staatseisenbahnverwaltung zu verstehen. Als Kriegsbeschädigte gelten Kriegsteilnehmer, die eine solche Verwundung, Verletzung oder dauernde Schädigung der Gesundheit durch den Krieg erlitten haben, daß auch nach Abschluß der durch die Heeresverwaltung ausgeübten Heilbehandlung und nach Entlassung aus dem Heeresverband eine Wiederaufnahme des früheren Berufes nicht oder nicht ohne weiteres möglich ist. Über die Gewährung von Unterstützung hiernach entscheidet der jeweilige Präsident der Staatseisenbahnen. Gesuche sind an die Generaldirektion zu richten.

*) Siehe auch die Erklärung des preußischen Eisenbahnministers hierzu, die in Nr. 22 veröffentlicht werden wird.

— **Vom Ruhrkohlenmarkt** schreibt die „Köln. Ztg.": Der Monat Februar hat für die Zechen im allgemeinen wieder sehr befriedigende Absatzverhältnisse gebracht, was die Anforderungen der Abnehmerschaft betrifft; nur hat der Wagenmangel wieder eine Rolle gespielt. Der Januar hatte in dieser Richtung die Hoffnung auf eine Besserung erweckt, wenn auch die Koksverladungen aus seinerzeit an dieser Stelle angeführten Gründen zurückblieben. Im Anfang und Ende Februar hat aber wieder ein empfindlicher Mangel an Wagen, sowohl für Kohlen- als auch für Koksverladungen geherrscht. Diese Erscheinung ist sowohl an der Ruhr wie am Oberrhein aufgetreten und hängt hoffentlich nur mit den militärischen Ereignissen zusammen, deren glücklichen Ausgang wir erwarten dürfen. Die Nachfrage nach Kohlen ist jedenfalls derartig, daß von einem Überfluß an Brennstoffen noch keineswegs gesprochen werden kann; die infolge der letzten Hochwasserstörung in den Ruhrhäfen nicht abzusetzenden Mengen sind von dem Streckenbedarf glatt aufgenommen worden. Die Anforderungen des Inlandes und des neutralen Auslandes sind sehr erheblich und bringen es mit sich, daß vielfach die durch die milde Witterung absatzschwachen Sorten, Magerförderkohlen, Anthrazit-Eierbriketts, Anthrazit- und Eßnüsse, allein ohne Hinzufügung von Fett- und Flammkohlen mit Erfolg angeboten werden. Auf Angebote der zurzeit immer noch nicht verfügbaren Gasflamm- und Fettkohlen warten eine ganze Reihe inländischer Verbraucher, in erster Linie z. B. Gaswerke, die von ihren sonstigen Lieferern ungenügend oder unzuverlässig bedient werden, und denen die Ruhr, wenn sie könnte, in gewünschtem Umfange gern Mengen zur Verfügung stellen würde. Die Bedienung des neutralen Auslandes unter Berechnung in der Währung des Empfangslandes ist jetzt durchgeführt, und diese Maßnahme wird ihren Zweck, hemmend auf die weitere Steigerung der Währung der Nachbarländer zu wirken, zweifellos nicht verfehlen.

Für die Marktlage wichtig bleibt der Wunsch der Militärbehörden, daß nach wie vor Koks und seine Nebenerzeugnisse in beliebigem Maße hergestellt werden. Deshalb ist mit einer Knappheit in Feinkohlen und daran anschließend von kleinen Nüssen nach wie vor zu rechnen. Auf die etwa dadurch und durch die wärmere Jahreszeit verfügbar werdenden Separationserzeugnisse warten der Bedarf und die von Vorräten gänzlich entblößten Stapelplätze, die vielfach besenrein sind. Der gewünschten zunehmenden Kokserzeugung steht, abgesehen von dem seit Monaten unbefriedigten Hausbrandbedarf, ein noch immer zunehmender Bedarf der Hauptabnehmerin in Koks, der Eisenindustrie, gegenüber. Mit 1 077 000 t Roheisenerzeugung im Januar 1916, welche nebst 1 076 000 t im Oktober 1915 die Höchstziffern seit Kriegsausbruch darstellen, wächst auch der Koksbedarf entsprechend, und es ist anzunehmen, daß diese Zahlen — für Eisen und Koks — noch zunehmen, da die Eisenwerke das Anblasen weiterer Hochöfen beabsichtigen, um den zunehmenden Anforderungen in Qualitätseisen zu entsprechen.

Österreich.

— **Günstige Entwicklung der Einnahmen bei den österreichischen Staatsbahnen.** Über die Bewegung der Einnahmen bei den Staatsbahnen wird folgende Mitteilung verlautbart: „Die Besserung der Einnahmen der österreichischen Staatsbahnen hält erfreulicherweise an. Der Vergleich der vorläufig ermittelten Einnahmen des Monats Januar 1916 mit jenen im Januar 1915 ergibt bei Ausschaltung der Einnahmeergebnisse im Bereiche der galizischen Staatsbahndirektionen, deren Verkehr in der Vergleichsperiode des Vorjahres durch die Kriegsereignisse erheblich beeinflußt war, eine Mehreinnahme von 6,2 Millionen Kronen und gegenüber dem Januar 1914 eine Mehreinnahme von 4,7 Millionen Kronen. Für den Zeitabschnitt Juli 1915 bis Januar 1916 lassen unter der gleichen Voraussetzung die Einnahmen gegenüber der Vergleichsperiode 1914/15 eine Steigerung von 84,2 Millionen und gegen den gleichen Zeitabschnitt 1913/14 eine solche von 5,4 Millionen Kronen ersehen. Mit Einschluß der galizischen Direktionen weisen die Einnahmen des Januar 1916 gegen jene im Januar 1915 eine Zunahme um 13,3 Millionen Kronen und gegen die Einnahmen im Januar 1914 eine Zunahme um 6,3 Millionen Kronen auf."

— **Herstellung einer Verbindung zwischen den Strecken der ehemaligen Staatseisenbahngesellschaft und der Donauländebahn in Wien.** Im Verfolg der Maßnahmen zur Ableitung des Durch-

gangsverkehrs von den Wiener Bahnhöfen wird von der neuen Station Simmering-Transit der Staatseisenbahngesellschaft ein Flügel zur Donauuferbahn gebaut. Damit im Zusammenhang steht eine Erweiterung der Station Ober-Laa der Donauländebahn. Diese Herstellungen machen die Ausarbeitung eines eigenen Straßenregulierungsprojektes notwendig, wobei auf entsprechende Verbindungen zum Zentralfriedhof und zum Gebiet der Gemeinde Ober-Laa Bedacht genommen wird. Mit der Staatsbahnverwaltung wurden Vereinbarungen getroffen, wonach in späterer Zeit verschiedene Straßenüber- und -unterfahrungen sowie Stege auf Verlangen der Gemeinde herzustellen sind, wobei schon heute gewisse Grundsätze über die Tragung der Kosten für diese Bauten aufgestellt wurden.

— **Fahrbegünstigungen für Familienmitglieder von Militärpersonen auf den Linien der Südbahngesellschaft.** In der Nr. 14 S. 163 d. Ztg. haben wir mitgeteilt, daß das Eisenbahnministerium den Familienangehörigen von Militärpersonen fünfjährige Legitimationen zur Inspruchnahme von Fahrbegünstigungen auf den österreichischen Staatsbahnen zugestanden hat. Nunmehr gesteht auch die Südbahngesellschaft den Familienangehörigen von Militärpersonen sowohl für die österreichischen als auch für die ungarischen Linien die Begünstigung zu, auf Grund der von den österreichischen Staatsbahnen ausgestellten fünfjährigen Photographie-Legitimationen ab 1. März 1916 die ermäßigten Fahrkarten direkt bei den Personenkassen zu lösen, sofern der bezeichneten Legitimation ein eigener, alljährlich neu zur Auflage gelangender Anhang beiliegt. Die Legitimation der österreichischen Staatsbahnen ohne den Anhang sowie der Anhang allein oder in Verbindung mit anderen Legitimationen (Identitätskarten) berechtigt auf den Linien der Südbahn nicht zur Inanspruchnahme der Fahrbegünstigung. Um etwa auftretenden Zweifeln zu begegnen, wird bekanntgegeben, daß Familienangehörige von derzeit aktivierten Gagisten in der Reserve, jener im Verhältnis außer Dienst und der Landsturmgagisten ein Anspruch auf die gegenständlichen Legitimationen nicht zusteht. Ferner wird erwähnt, daß Kinder von Militärpersonen, die bereits einem eigenen Erwerb nachgehen und ein eigenes Arbeitseinkommen beziehen, auf diese Begünstigung ebenfalls keinen Anspruch haben.

— **Erste Eisenbahnwagen-Leihgesellschaft.** Der Geschäftsbericht für 1915 führt im wesentlichen aus: Im abgelaufenen Geschäftsjahr war der gesamte Normalwagenpark das ganze Jahr hindurch in Anspruch genommen. Eine kleine Wagenpartie war im befreundeten Ausland vermietet und ist auch noch gegenwärtig dort in Verwendung. Der gesamte Kesselwagenpark war beschlagnahmt, jedoch mit der Maßgabe, daß von der Kriegsverwaltung von Fall zu Fall einzelne Gruppen von Wagen behufs Vermietung an bestimmte Parteien freigegeben wurden. Mit Rücksicht auf den nach Eintritt friedlicher Verhältnisse zu gewärtigenden Aufschwung von Handel und Industrie und im Hinblick auf die notwendige Ausgestaltung des Spezialwagengeschäfts, weiter zum Zweck der Ergänzung eines durch den Krieg eingetretenen Verlustes an Wagen wurde eine Vermehrung dieser Wagengattung vorgenommen. Die Ablieferung der in Bestellung gebrachten Kesselwagen wird im Laufe des Geschäftsjahres 1916 erfolgen, wobei bemerkt wird, daß die Vermietung dieser Wagen bereits gesichert erscheint. Um Arbeiterentlassungen des Werkstättenpersonals zu begegnen, trat die gesellschaftliche Werkstätte freiwillig unter das Kriegsleistungsgesetz und übernahm von der Artilleriezeugfabrik die Reparatur von Munitionsfuhrwerken. Die Aussichten für das Geschäftsjahr 1916 können als befriedigend bezeichnet werden. — Für das abgelaufene Geschäftsjahr wird die Verteilung von 7% Dividende beantragt werden.

— **Die Kohlengruben in Brzeszcze in Galizien.** Die im Jahre 1913 in Brzeszcze begonnenen Bohrungen sollen ein überaus günstiges Ergebnis geliefert haben. Gegenwärtig stehen die dortigen Gruben nach dem Berichte der „Nowa Reforma" im vollen Betrieb und werfen einen Ertrag von 90 Wagen täglich ab. Im Herbst vorigen Jahres wurden im Auftrag des Ministeriums für öffentliche Arbeiten in Brzeszcze sogenannte tiefe Bohrungen ausgeführt, bei denen in einer Tiefe von 400 bis 500 m mächtige Kohlenlager gefunden worden sind.

— **Regierungsverhandlungen über Petroleumfragen.** In den letzten Tagen des Februar haben in Budapest Verhandlungen zwischen Vertretern der österreichischen und der ungarischen Regierung stattgefunden, die sich mit verschiedenen, die Petroleumindustrie betreffenden Fragen befaßten. Hierzu wird von österreichischer Seite gemeldet: Die Besprechungen betrafen einerseits die Regelung der Frage einer allfälligen Freigabe der beschlagnahmten Zisternenwagen, dann die Ordnung des Rohölabschubes an die in Österreich und in Ungarn gelegenen Raffinerien, die Festsetzung der Anteile für die Gasölausfuhr sowie verschiedene andere Angelegenheiten, welche die Gebarung mit Gas- und Schmieröl betreffen. Die Beratungen haben zu einer vollen Übereinstimmung der beiderseitigen Regierungsvertreter geführt.

— **Kriegsauszeichnung.** Titularfeldwebel Joh. Mück eines Infanterieregiments, im Zivilberuf Verschieber der österreichischen Staatsbahnen am Ostbahnhofe in Wien, hat sich die goldene und die silberne Tapferkeitsmedaille I. und II. Klasse erkämpft. Die große goldene Tapferkeitsmedaille erhielt er, als er mit seinem Zug sich auf 25 Schritte vor die russischen Stellungen schob und dann bis zum Anbruch der Dunkelheit, im schärfsten Feuer vollkommen abgeschlossen, in einer Deckung ausharrte. Er besetzte ein Haus vor der feindlichen Schwarmlinie und hielt es mit seinem Zug 40 Stunden lang; dann erst zog er sich mit zwei Verwundeten auf die Hauptstellung zurück. Seine selbständige Führung und sein persönliches Beispiel sowie die seinem Kommando überbrachten wertvollen Aufklärungen über die feindliche Artilleriestellung wurden mit der goldenen Tapferkeitsmedaille belohnt.

Rumänien.

— **Die Ausfuhr.** Während der Warenverkehr zwischen Rumänien und den Mittelmächten bisher durch das geringe Entgegenkommen Rumäniens mit gewissen Schwierigkeiten verknüpft war und der Güteraustausch sich sozusagen nur Zug um Zug abwickeln konnte, ist, wie die „Kreuzztg." erfährt, in diesen Zuständen jetzt eine erhebliche Besserung eingetreten. Die Ausfuhr der von Deutschland in Rumänien angekauften Waren wickelt sich bedeutend glatter ab und vollzieht sich ohne große Schwierigkeiten. Aus dieser Tatsache läßt sich andererseits wohl schließen, daß man in Rumänien nicht mehr so sicher mit einem Erfolge des Vierverbandes zu rechnen scheint, und daher bestrebt ist, sich den Wünschen der Mittelmächte gegenüber entgegenkommender zu zeigen.

Übrige europäische Länder.

— **Die schwedischen Staatsbahnen im Jahre 1915.** In einem Bericht, den die Eisenbahndirektion über das Betriebsergebnis des Jahres 1915 an die Regierung erstattet hat, heißt es, der Verkehr sei nicht nur an Umfang unerhört gewachsen, sondern es habe auch auf gewissen Stationen und Linien eine Zusammendrängung stattgefunden, was eine teilweise Stockung im Gefolge hatte. Die wesentlichsten Ursachen dieser Zusammendrängung waren teils das Streben Englands, Deutschland von Zufuhren abzusperren, teils die deutschen Bannwareerklärungen, namentlich betreffs Holz, wodurch die Häfen an der Westküste und besonders Gotenburg eine erhöhte Bedeutung erhielten. Der Erzverkehr ging unmittelbar nach dem Kriegsausbruch auf den Linien nach Luleå und Narvik um über 40% zurück. Dann nahm der Verkehr allmählich zu und erreichte im August 1915 383 644 t, wovon 172 984 t über Narvik und 210 660 t über Luleå gingen. Vom September ab hat die ganze Erzbeförderung nach Deutschland über Luleå geleitet werden müssen, und die Ausfuhr über diesen Platz betrug im Oktober nicht weniger als 379 998 t. Die Roheinnahmen beliefen sich 1915 auf 118 114 329 Kronen und die Betriebskosten auf rund 90 500 000 Kr., so daß der Reingewinn 27½ Millionen Kronen betrug. Das in den Staatsbahnen angelegte Kapital umfaßte Anfang 1915: 650 637 503 Kr. und erhöhte sich bis zum Jahresschluß um ziemlich 32 Millionen. Die Verzinsung betrug sonach rd. 4%. M.

— **Staatliche Schwellenherstellung in Schweden.** Die schwedische Staatsbahnverwaltung hat beschlossen, eigene Sägewerke zu errichten, in denen die für Staatsbahnbauten erforderlichen Schwellen verarbeitet werden sollen. Das nötige Holz wird aus den staatlichen Wäldern bezogen, zu welchem Zweck die Staatsbahndirektion mit der Domänenverwaltung einen Vertrag abgeschlossen hat, der sich auf Abholzungen für den Zeitraum 1917—1926 bezieht. Es handelt sich dabei um Holzmengen, die zusammen jährlich für etwa 600 000 Schwellen reichen. Das erste Sägewerk wird bei Piteå angelegt werden, und der Bau soll sofort beginnen. Die fertigen Schwellen sollen auf eigenen Leichtern der Staatsbahnen nach den verschiedenen Häfen, bis nach Gotenburg an der Westküste hin, befördert werden. Von den Häfen aus erfolgt die Verteilung der Schwellen an die verschiedenen Bahnstrecken. Hierfür werden sechs Leichter, davon drei mit Motoren, angeschafft. Das Sägewerk bei Piteå ist namentlich für die Bearbeitung des aus den Waldungen Nordschwedens kommenden Holzes bestimmt. Für das in Dalekarlien angekaufte Holz soll in jener Provinz ein besonderes Sägewerk errichtet werden. M.

— **Die Betriebsunsicherheit auf den italienischen Bahnen.** Mailänder Blätter melden aus Rom, das Ministerium der öffentlichen Arbeiten habe angeordnet, daß alle Militär-Sonderzüge durch besondere Beamte begleitet und bis zum Bestimmungsort geführt werden sollen. — Der Abgeordnete Gallina habe in der Kammer eine Anfrage an das Ministerium der öffentlichen Arbeiten über die Ursachen der häufigen Eisenbahnunfälle eingebracht, denen größtenteils Militärpersonen zum Opfer gefallen seien.

— **Die Verhandlungen zwischen der bulgarischen Regierung und den Orientalischen Eisenbahnen** wegen Ablösung des Betriebsrechtes der Teilstrecke der Orientalischen Eisenbahnen von Svilengrad (Mustapha Pascha) bis Dedeagatsch, 248 km, welches vertragsgemäß die Gesellschaft bis zum Jahre 1958 besitzt, werden in Sofia seit Mitte Februar geführt. Seitens der Orientalischen Eisenbahnen verhandeln Direktor Müller und Repräsentant Fanta, seitens der Bulgaren Eisenbahndirektor Morsow, ferner der Chef der Dette Publique Direktor Stojanow und Sektionschef Veltschew vom Bautenministerium. Die Verhandlungen ergaben bisher kein bestimmtes Ergebnis. Beide Parteien haben ihre Protokolle abgefaßt, in welchen Forderungen und Gegenvorschläge, wie sie in den einzelnen Sitzungen vertreten wurden, niedergelegt erscheinen. Die Unterhandlungen werden jedenfalls bis ungefähr Mitte März zu einem endgültigen Ergebnis führen, worauf der Ministerrat die gefaßten Beschlüsse zu genehmigen haben wird.

— **Bahneröffnungen in Rußland.** 1. Am 1./14. Februar d. J. die 370 W. (= 395 km) lange Bahn Odessa-Bobrinskaja der Südwestbahnen. Teilstrecken dieser Bahnen sind bereits seit 1912 für den zeitweiligen Verkehr eröffnet gewesen. 2. Am 26./8. Februar d. J. die 114 W. (= 122 km) lange Bahn Lichaja (Station der Südostbahn) nach Rodakowo (Station der Jekatherinen-Bahn). Gleichzeitig sind in Betrieb gesetzt die folgenden Zweigbahnen: a) die Bjelinsker: von Sbornaja nach Nowossilzewo; b) die Brjänsker: von Sbornaja nach Kurkass; c) die Uspensker: von Schmitowskaja nach Lugansk und von Schmitowskaja nach Brasol. m.

— **Kritik der russischen Eisenbahnen.** Einer Meldung der „Birschewija Wjedomosti" zufolge beabsichtigt der russische Minister des Innern, Chwostow, bei der Beratung des Etats des Verkehrsministeriums als Mitglied der Reichsduma eine scharfe Kritik gegen die Tätigkeit des Verkehrsministeriums zu richten. Er will sich dabei besonders ausführlich mit dem vollständigen Versagen der Eisenbahn bei den Lebensmitteltransporten beschäftigen.

— **Eine russische Eisenbahnanleihe in Amerika.** Eine Drahtnachricht des Sonderberichterstatters der „Neuen Freien Presse" meldet über Amsterdam: Im Namen der russischen Großbanken vereinbarte der Direktor Wyschnegradsky von der Petersburger Internationalen Bank mit dem Vertreter der Neuyorker National City Bank Vanderlip nunmehr endgültig eine russische Eisenbahnanleihe. Die National City Bank übernimmt 500, eine Gruppe westamerikanischer Banken in San Franzisko ebenfalls 500 Millionen Rubel der Anleihe. Die Anleihe wird durch Verpfändung russischer Eisenbahn-Obligationen sichergestellt.

Nach einer Meldung der „Nowoje Wremja" sind die Verhandlungen, die von Vertretern des russischen Finanzministeriums mit amerikanischen Banken wegen Aufnahme einer Anleihe zu Eisenbahnbauten in Rußland gepflogen wurden, ergebnislos verlaufen.

Fremde Erdteile.

— **Einiges von den Staatsbahnen von Victoria.** Der australische Staatenbund hat bekanntlich seinem Mutterland im gegenwärtigen Kriege sehr tatkräftig beigestanden, und besonders auf Gallipoli sind viele Australier gefallen. Aber auch in der Heimat werden Vorbereitungen getroffen, um für den Krieg, wenn er etwa dorthin getragen werden sollte, gerüstet zu sein. Bei der Ausdehnung, die der Kriegsschauplatz angenommen hat, ist allerdings nicht abzusehen, auf welche Ländergebiete er sich schließlich noch erstrecken wird, aber die Besorgnis, daß auch Australien einen Teil davon bilden könnte, scheint doch übertrieben. Die Staatsbahnen von Victoria haben im Rechnungsjahr 1914/15 gegen eine halbe Million Mark ausgegeben, um ihre wichtigsten Brücken und sonstige Bauwerke vor dem Angriff des Feindes zu schützen, und auch sonst hat der Krieg seinen Einfluß dort geltend gemacht. Die Staatsbahnen haben deshalb gegen 3 Millionen aufgewendet, um der Arbeitslosigkeit, die als Folge des Krieges eintrat, zu steuern, indem sie für später in Aussicht genommene Bauten vor der Zeit ausführen und einige Neubauten bereits jetzt beginnen, die ohne diesen Grund noch auf unbestimmte Zeit zurückgestellt worden wären. Bei der Entwicklung, die die Eisenbahnen von Victoria in den letzten Jahren genommen haben, dürfte es ihrer Verwaltung nicht sonderlich schwer geworden sein, Arbeitsgelegenheit zu schaffen. Denn diese Entwicklung erfordert Um- und Erweiterungsbauten bei einer ganzen Anzahl von Anlagen. Die Bahnhöfe von Ararat, Geelong, Korong Vale und Warragul müssen sehr erheblich vergrößert werden, um den steigenden Ansprüchen des Verkehrs auch fernerhin genügen zu können. Die dort bereits begonnenen Arbeiten sind mit über 5 Millionen Mark veranschlagt, wovon der wesentliche Teil dem Anlagekapital zugeschlagen wird, während etwa eine Million der Betriebsrechnung zur Last fällt.

Von den Angestellten der Eisenbahnen von Victoria sind 16 725 im wehrfähigen Alter; aus ihrer Zahl waren bis Ende 1915 2073 oder 12,4 % ins Heer eingetreten. 55 von ihnen waren gefallen. Die zurückgebliebenen Eisenbahnangestellten hatten über eine halbe Million Mark als Kriegssammlung aufgebracht, wovon etwa die Hälfte für Zwecke des Roten Kreuzes verwendet worden ist. Unter anderem sind dafür drei Kraftwagen zur Beförderung von Verwundeten, ein als Küche ausgebauter Kraftwagen und ein fahrbares Lazarett beschafft worden. Der Küchen- und der Lazarettwagen, an welch letzterem besonders der reich ausgestattete Operationsraum als bemerkenswert bezeichnet wird, sind in den Eisenbahnwerkstätten in Newport gebaut worden.

Das Bestreben, Betriebsersparnisse zu erzielen, macht sich auch in Victoria geltend. Man will zu diesem Zwecke die Verwendung überhitzten Dampfes bei den Lokomotiven in weitgehendem Maße einführen. Die Versuche haben ergeben, daß dadurch 15 bis 20 % an Brennstoff gespart werden können. Schon vor dem Kriege waren 50 Überhitzer der Bauart Schmidt und einer der Bauart Robinson bestellt, womit also stillschweigend zugegeben war, daß der deutsche Überhitzer den Vorzug verdiente. Da er aber deutscher Herkunft ist, hat man sich nunmehr trotz seiner Vorzüge dafür entschieden, die Bauart Robinson allgemein zu verwenden und bereits 60 Lokomotiven, die im übrigen in Australien gebaut worden sind, damit ausgerüstet.

Allgemeines.

— **Das Touristenwesen in Schweden.** In Schweden hatte sich im verflossenen Jahr auch trotz des Krieges der Touristenverkehr sehr lebhaft gestaltet. Der internationale Fremdenstrom, der sich sonst über die an Naturschönheiten reichen Landschaften bis nach Lappland hinauf ergießt, war zwar begreiflicherweise ausgeblieben, aber dafür haben die Schweden selbst ihr Land um so lebhafter bereist. Dies ist nicht zum wenigsten der Wirksamkeit des schwedischen Touristenvereins zuzuschreiben, der seine Tätigkeit im Jahre 1915 noch vergrößerte und sich von jeher angelegen sein ließ, den Sinn der Bevölkerung für die Schönheiten des eigenen Landes zu wecken. Gleichzeitig erfuhr der Verein selbst eine Zunahme, indem seine Mitgliederzahl auf 60 000 stieg. Touristenvereine von solcher Stärke dürfte es nicht viele geben. Allerdings umspannt er auch das ganze Land und ist dadurch, sowie auf Grund seiner reichen Einnahmen im Stande eine auf dem Gebiete des Touristenwesens beispiellose Tätigkeit zu entwickeln. Allein für Reisebücher hat der schwedische Touristenverein während seines Bestehens nicht weniger als 168 000 K. ausgegeben. Diese Reisehandbücher behandeln außer Stockholm die sämtlichen einzelnen Landschaften Schwedens, z. B. Schonen, Darlekarlien, Jämtland, Norrland usw., und mit dem 1916 vorliegenden Buch über Ostgotland wird das 1894 begonnene Werk, methodisch angelegte Reisehandbücher über ganz Schweden zu schaffen, zum Abschluß gekommen sein. Diese Reisebücher sind für den einheimischen Gebrauch berechnet und nur in schwedischer Sprache herausgegeben. Hierzu kommen eine Menge Drucksachen und illustrierte Schriften, die für das Ausland bestimmt sind. Zur Förderung des Grundsatzes: „Lerne dein Land kennen" teilt der schwedische Touristenverein jedes Jahr Reiseunterstützungen an Schulen und Seminarien zur Veranstaltung von Schülerreisen aus, ja, selbst zu Studienreisen von Gelehrten, die zu Forschungszwecken irgend einen Landesteil besuchen, werden Unterstützungen bewilligt und damit gleichzeitig wissenschaftliche und touristische Interessen gefördert. M.

— **Wasserkräfte und Elektrisierung in Norwegen.** Zur Feststellung des Umfangs der in Norwegen, dem an Wasserkräften so reichen und an Kohlen so armen Lande, noch verfügbaren und der bereits ausgenutzten Wasserkräfte und der Möglichkeit, die Elektrisierung des Landes weiter durchzuführen, wurde s. Z. eine königliche Kommission eingesetzt; nach ihrem Bericht an das Storthing waren Ende des Jahres 1911 31 Wasserkraftanlagen von 148 950 PS im Besitze des Staates, deren Leistungsfähigkeit sich durch weiteren Ausbau auf 743 480 PS steigern lassen wird. Seit dieser Zeit wurden noch Wasser-

kräfte von etwa 29 000 PS nach dem Ausbau vom Staate hinzuerworben. Wie die „Zeitschrift des Vereins deutscher Ingenieure“ aus „Engineering“ entnimmt, sieht der norwegische Staat eine Hauptaufgabe darin, die Allgemeinheit durchgehend mit elektrischer Kraft zu versorgen. Der Strombedarf in den Städten nahm in den letzten Jahren stark zu, auch die chemische Industrie entwickelte sich zu Abnehmern von gewaltigem Bedarf. Auf dem Lande wird elektrische Kraft schon häufig für den Betrieb landwirtschaftlicher Maschinen verwendet. Nach dem Stande vom 1. Januar 1914 gab es in Norwegen insgesamt 306 Kraftwerke mit 396 000 KW, die sich über das ganze Land verteilen. Das größte von ihnen ist das im südlichen Norwegen gelegene Rjukan-Kraftwerk mit 105 000 KW, neun darunter erzeugen Kraft über 10 000 bis 28 000 KW. Die chemische Industrie als Hauptabnehmerin bedarf hiervon allein gegen 160 000 KW. Da eine bedeutende Steigerung des Kraftbedarfs festzustellen ist, und anderseits auch noch bedeutende Wasserkräfte unerschlossen sind, ist man in Norwegen neuerdings bestrebt, den weiteren Ausbau aller Wasserkräfte durch den Staat durchzusetzen.

Rechtspflege.

— **Kann die Eisenbahn rechtlich gezwungen werden, ihre Zustimmung zur Vornahme einer öffentlichen Versteigerung eines beschädigten Gutes zu geben?** (Urteil des Landgerichts Bremen vom 14. Februar 1916.) Der Kläger hat Klage auf Schadensersatz erhoben, weil ein Pferdetransport während der Beförderung schuldhaft beschädigt worden sei. Gleichzeitig stellte er Antrag auf Erlaß einer einstweiligen Verfügung dahingehend, ihm den Verkauf der Pferde im Wege der öffentlichen Versteigerung zu gestatten, weil die Eisenbahn sich weigerte, die Zustimmung zur Vornahme einer öffentlichen Versteigerung zu geben, die wegen der erheblichen Futterkosten notwendig sei.

Das Gericht entschied dahin: Antragsteller kann seinen Antrag, ihm durch einstweilige Verfügung zu gestatten die Pferde im Wege der öffentlichen Versteigerung zu verkaufen, nur auf die Bestimmung des § 940 ZPO. stützen, da die Bestimmung des § 489 BGB. auf das hier streitige Rechtsverhältnis zwischen den Parteien keine Anwendung findet, auch eine analoge Anwendung dieses auf diesen Fall, wie Antragsteller meint, nicht zulässig ist.

Antragsteller ist der Ansicht, daß er die fünf angeblich jetzt noch beschädigten Pferde der Antragsgegnerin zur Verfügung stellen und als Schadensersatz den Einkaufswert dieser fünf Pferde mit 1550 ℳ verlangen könne. Diese Ansicht ist jedoch rechtsirrig. Ein Recht, das auf dem Transport beschädigte Gut zurückzuweisen und den vollen Handelswert ersetzt zu verlangen — sog. Abandonsystem — hat der Empfänger der beschädigten Ware nach den Bestimmungen des HGB. (§§ 430. 457) und der Eisenbahn-Verkehrsordnung vom 23. Dezember 1908 (§ 88)) nicht; er ist vielmehr verpflichtet, das beschädigte Gut abzunehmen, tut er dies nicht, so kommt er in Annahmeverzug — und ist auf den im § 457 Abs. 2 HGB. bezw. § 88 Abs. 2 der Eisenbahn-Verkehrsordnung angegebenen Schadensersatzanspruch beschränkt (cf. Staub zu § 430 Anm. 4 Eger, Kommentar zur Eisenbahn-Verkehrsordnung § 88 Anm. 475 am Ende).

Ist danach aber der Antragsteller der Antragsgegnerin gegenüber zur Abnahme der Pferde verpflichtet und hat er wegen der Beschädigung derselben während des Transportes nur einen reinen Schadensersatzanspruch in Geld, so liegt ein „Streitiges Rechtsverhältnis“ im Sinne des § 940 Zivilprozeßordnung, welches das Gericht zum Zwecke der Regelung eines einstweiligen Zustandes zum Erlaß einer einstweiligen Verfügung berechtigte, überhaupt nicht vor, so daß schon aus diesem Grunde der Antrag auf Erlaß einer einstweiligen Verfügung zurückzuweisen ist, ohne daß auf die weiteren Voraussetzungen des § 940 ZPO. — Glaubhaftmachung des Klageanspruchs und das Erfordernis, daß die beantragte Anordnung zur Abwendung wesentlicher Nachteile nötig erscheint — näher eingegangen zu werden braucht. Dr. Cg.

Bücherschau.

— **Die geplante staatliche Elektrizitätsversorgung im Königreich Sachsen.** Von Dr. Dr.-Ing. e. h. Beutler-Dresden. Verlag von Julius Springer, Berlin 1916. Preis geheftet 1 ℳ.

Die Schrift verdankt ihre Entstehung dem Umstande, daß letzthin bei der Eröffnung des sächsischen Landtages durch die Thronrede und die Etatsrede des Finanzministers eine Verstaatlichung der Elektrizitätsversorgung Sachsens angekündigt wurde. Der Verfasser beabsichtigt, durch seine Ausführungen auf der einen Seite die Regierung bei der Ausarbeitung ihrer Begründung für diese Verstaatlichung sowie bei der ganzen Prüfung der Frage zu unterstützen, andererseits aber auch die zur Entscheidung berufenen Stellen (die Ständekammern) sowie schließlich die bereits bestehenden Elektrizitätsgesellschaften zu veranlassen, zu diesem geplanten Regierungsschritte Stellung zu nehmen und sie in die Lage zu versetzen, das Wesentliche von dem Nichtwesentlichen zu unterscheiden und dadurch sich ein sachgemäßes, der Wohlfahrt des Landes entsprechendes Urteil zu bilden. In sehr anregend geschriebener Weise werden daher nacheinander die verschiedenen Möglichkeiten besprochen, die denkbar sind, um in Anlehnung an die bestehenden Verhältnisse eine Verstaatlichung der Stromversorgung oder gar eine Monopolisierung durch das Reich — von der ja auch schon vermutungsweise geredet worden ist — herbeizuführen. Einem Reichsmonopol steht der Verfasser ablehnend gegenüber und auch die reine Verstaatlichung findet nicht seinen Beifall. Zweckmäßiger erscheint ihm irgend eine andere Form der Zusammenarbeit des Staates und der einzelnen Elektrizitätsunternehmungen, sei es beispielsweise eine Pachtung der letzteren durch den Staat oder die Schaffung einer Aktiengesellschaft mit überwiegendem Einfluß des Staates. Durch die Besprechung der Vor- und Nachteile, die diese und andere Möglichkeiten für die Allgemeinheit, d. h. die Verbraucher des elektrischen Stromes, für die Elektrizitätsunternehmungen und ihre derzeitigen Inhaber und für den Staat in technischer und wirtschaftlicher Beziehung mit sich bringen, wird der Verfasser veranlaßt, allgemeine Gesichtspunkte über die beste Art der Elektrizitätsversorgung eines Landes aufzustellen, und für die von ihm als zweckmäßig erkannte Art der Beteiligung des Staates hierbei bestimmte Vorschläge zu machen. Diese Zusammenstellung der Ergebnisse allgemeiner Untersuchungen machen die flott geschriebene Schrift nicht nur für diejenigen Stellen, die an der im Titel genannten Aufgabe besonders beteiligt sind, sondern für jeden wertvoll, der unmittelbar oder mittelbar mit Elektrizitätswerken und Stromversorgung zu tun hat. Das Studium der kleinen Schrift ist daher auf das angelegentlichste zu empfehlen. —l.

— **Im Kampf gegen Rußland.** Von Wilhelm Conrad Gomoll. Leipzig, F. A. Brockhaus. 1916. 180 Seiten mit 42 Bildern. 1 ℳ.

Der Bewegungskrieg im Osten beschert dem Kriegsberichterstatter, als der Wilhelm Conrad Gomoll, der Berliner Lyriker und Romanschriftsteller, seit Herbst 1914 im Osten weilt, ganz andere Erlebnisse als der starre Verteidigungskampf im Westen. Die von heute auf morgen unberechenbare Welle der Ereignisse wirft ihn hierhin und dorthin, überrascht ihn in den Schützengräben und Unterständen, wirbelt ihn mitten hinein in die gefährliche Brandung, wo das Knattern der Maschinengewehre und das Heulen und Krachen der Granaten fast die Besinnung erstickt, und setzt ihn wieder aus in die elenden Quartiere in einem vorsintflutlichen, aber keineswegs paradiesischen Lande, das mit den Worten „russischer Winter“ und „russischer Dreck“ vollauf gekennzeichnet ist. Der Mann der Feder ist hier im wahren Sinne des Wortes „im Kampf gegen Rußland“, er ist überall „mit dabei“. Er liegt mit den Soldaten in den schauderhaftesten Baracken, Ställen und Erdlöchern auf ein und derselben Streu, er ist mit ihnen Gast der Feldküche, mit ihnen im Artilleriefeuer und beim Sturmangriff; beim Schanzengraben und bei der Kaiserparade leistet er ihnen Gesellschaft. Alarmsignal oder Fernsprecher reißen ihn wie sie aus dem Schlaf. Der Zusammenhang mit der Truppe wird dadurch so eng wie nur denkbar, der erschütternde Ernst des Krieges wie sein Gegenbild, der unverwüstliche Humor, der gerade an der Ostfront Blüten treibt, stehen ihm unmittelbar vor Augen, und, selbst ein Kind des Volkes, steht der „Herr Kriegsberichterstatter“ mit den Soldaten auf Du und Du, ohne dabei die enge Fühlung mit der obersten Heeresleitung zu verlieren. So leidet und frohlockt er mit unsern Feldgrauen, sieht er aus nächster Nähe ihre übermenschlichen Leistungen auf grundlosen Marschwegen, in Frost und Schnee, Morast und Regen, ihr zähes, unbeugsames Durchhalten, ihre vorbildliche Manneszucht und ihr siegesgewisses Draufgehen. So erlebt er mit ihnen die stolzen Tage von Lodz und Lowicz, an der Rawka und Bzura, von Gorlice-Tarnow und Jaroslau, von Przemysl und Lemberg und schließlich von Warschau und Nowo-Georgiewsk. Beim Heere Hindenburgs ist er in Polen, bei den Truppen Mackensens in Galizien und bei der Heeresgruppe des Prinzen Leopold von Bayern vor Warschau. Deutsche, Österreicher und Ungarn sind seine täglichen und nächtlichen Feldkumpane, und die deutsch-österreichisch-ungarische Waffenbrüderschaft ist ein leuchtendes Symbol seines Buches. Gomoll hat hier ein urdeutsches Soldatenbuch geschaffen, das nicht nur bei den deutschen Kriegern im Feld und ihren Angehörigen daheim, sondern ebenso auch in ganz Österreich-Ungarn mit heller Freude gelesen werden wird. Eine stattliche Reihe vom Verfasser aufgenommener, abwechselungsvoller und fesselnder Abbildungen vermehrt den Wert des Buches.

Amtliche Mitteilungen der Geschäftsführenden Verwaltung.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Eisenbahndirektionsbezirk Hannover. Am 1. April d. J. wird der zwischen den Stationen Winsen (Aller) und Hambühren an der Bahnstrecke Celle-Schwarmstedt gelegene Personenhaltepunkt Oldau, der bisher dem Personen- und Gepäckverkehr diente, auch für die Abfertigung von Eil- und Frachtstückgütern eröffnet werden. Die Abfertigung von Fahrzeugen, Sprengstoffen und Gegenständen, zu deren Ver- und Entladung eine Rampe erforderlich ist, ist bis auf weiteres ausgeschlossen.

Änderung von Stationsnamen.

Eisenbahndirektionsbezirk Hannover. Der Bahnhof Stederdorf an der Hauptbahn Uelzen-Stendal führt fortan die Bezeichnung Stederdorf (Kr. Uelzen).

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Eröffnung des Personenhaltepunkts Oldau für den Eil- und Frachtstückgutverkehr.

Am 1. April 1916 wird der zwischen den Stationen Winsen (Aller) und Hambühren rechts der Bahnstrecke Celle-Schwarmstedt gelegene Personenhaltepunkt Oldau, der bisher dem Personen- und Gepäckverkehr diente, auch für die Abfertigung von Eil- und Frachtstückgütern eröffnet werden.

Die Abfertigung von Fahrzeugen, Sprengstoffen und Gegenständen, zu deren Ver- und Entladung eine Rampe erforderlich ist, ist bis auf weiteres ausgeschlossen.

Mit demselben Tage wird der Personenhaltepunkt Oldau in den Staats- und Privatbahn-Gütertarif aufgenommen.

Über die Höhe der Tarifsätze geben die Dienststellen Auskunft.

Hannover, im März 1916. (318)
Königliche Eisenbahndirektion.

2. Güterverkehr.

Württ.-Elsaß-Lothr.-Luxemburg. Tierverkehr.

Ab 15. März 1916 wird die württemb. Station Sontheim-Brenz in den Tarif aufgenommen. Näheres bei den Dienststellen und in den Tarifanzeigern der beteiligten Verwaltungen.

Stuttgart, den 4. März 1916. (320)
Generaldirektion der K. Württ. Staatseisenbahnen, namens der beteiligten Verwaltungen.

Ausnahmetarif für Schwefelkies usw. Tfv. 2 t.

Mit Gültigkeit vom 13. März 1916 wird der Ausnahmetarif auch für Anhydrit auf die Entfernungen von 1 bis 299 km ausgedehnt. Nähere Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbureau, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 9. März 1916. (327)
Königliche Eisenbahndirektion.

Tfv. 1267. Oberschlesisch-österreichischer Kohlenverkehr. Eisenbahngütertarif Teil II, Heft 3, gültig vom 1. September 1913.

Mit Gültigkeit vom 10. März 1916 bis auf Widerruf oder bis zur Einführung im Tarifwege, längstens jedoch bis 1. Februar 1917 wird die Station Graz Staatsbahnhof (Direktionsbezirk Villach) mit den Frachtsätzen von Graz Hauptbahnhof zuzüglich 130 Heller für 1000 kg in den obengenannten Tarif Abteilung A und B einbezogen.

Kattowitz, den 7. März 1916. (324)
Königl. Eisenbahndirektion Kattowitz, namens der beteiligten Verwaltungen.

Norddeutsch-niederländischer Gütertarif Teil II.

Am 15. März 1916 werden die Stationen Hardegsen des Direktionsbezirks Cassel, Schwanebeck des Direktionsbezirks Magdeburg und Sehnde des Direktionsbezirks Hannover als Versandstationen in den Ausnahmetarif 26 für gebrannten Kalk usw. des Gemeinsamen Heftes aufgenommen.

Nähere Auskunft erteilen die beteiligten Verwaltungen und Abfertigungen.

Cöln, den 4. März 1916. (319)
Königliche Eisenbahndirektion.

Südösterreichisch-Ungarisch-Deutscher Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. April 1916 werden die Frachtsätze für Trossingen Ort in den Eil- und Frachtstückgutklassen um je 12 Cts., in den Allgemeinen Wagenladungsklassen, den Spezialtarifen sowie den Ausnahmetarifen 1 und 31 a/b um je 5 Cts. erhöht. Auf Seite 65 und 77 des Tarifs, Teil II, ist entsprechende Vormerkung zu machen.

München, den 7. März 1916. (325)
Tarifamt der K. Bayer. St.-E.-B. r. d. Rh.

Deutsch-dänischer Güterverkehr über Vamdrup, Hvidding/Vedsted und Warnemünde/Gjedser.

Der Ausnahmetarif für Frachtstückgut zur überseeischen Ausfuhr über dänische Häfen nach außerdeutschen, nichtfeindlichen Ländern, gültig seit 15. Februar 1915, wird mit Wirksamkeit vom 1. Mai d. J. an aufgehoben.

Altona, den 7. März 1916. (321)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

Staats- und Privatbahn-Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. Juni 1916 wird im Ausnahmetarif 9 s für Eisen und Stahl usw. nach binnenländischen Werftstationen im Wechselverkehr mit den Stationen Bodenwerder-Kemmenade und Bodenwerder - Linse der Vorwohle-Emmerthaler Eisenbahn - Gesellschaft neben der Fracht ein Zuschlag von 6 ₰ für je 100 kg erhoben. Nähere Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbureau, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 7. März 1916. (326)
Königliche Eisenbahndirektion.

3. Verdingungen.

Zur Verdingung des Bedarfs vom 1. April 1916 bis 31. März 1917 an

A. 15 400 hölzernen Dichtungsringen für Achsbuchsen;

B. 4 450 qm klarem, 165 qm mattgeschliffenem Glas, 347 qm unbelegtem Spiegelglas, 4 950 Glasglocken.

Termin am 27. März 1916

zu A.: vormittags 10 Uhr, zu B.: vormittags 11 Uhr.

Die Bedingungen usw. können in unserer Kanzlei eingesehen oder von dem Vorstand unseres Zentralbureaus unter Angabe der anzubietenden Materialien gegen postgeldfreie, bare Einsendung von 60 ₰ für A, 50 ₰ für B und gegebenenfalls von weiteren 70 ₰ für die bisherigen Zeichnungen über Glasglocken bezogen werden. Zuschlagsfrist: 3 Wochen.

Erfurt, den 6. März 1916. (323)
Königliche Eisenbahndirektion.

4. Verkauf von Altmaterialien.

Alte Eisenbahn - Oberbaumaterialien, wie Schienen, Herz- und Kreuzungsstücke, Zungenvorrichtungen, Blech-, Eisen-, Guß- und Stahlschrot sollen in verschiedenen Losen verkauft werden. Angebotbogen und Bedingungen können in unserem Zentrabüro, Fürstenstraße 1 bis 10, eingesehen, auch von dort gegen portofreie Einsendung von 50 ₰ in bar (nicht in Briefmarken) bezogen werden. Die an uns einzusendenden Angebote werden am 4. April, vormittags 11 Uhr, im Verwaltungsgebäude Fürstenstraße 1—10 eröffnet. Der Zuschlag erfolgt bis zum 30. April. (322)
Königl. Eisenbahndirektion Magdeburg.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Eisenbahndirektions-Präsident a. D. v. Mühlenfels in Berlin.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins

Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nummer 22. 15. März 1916. LVI. Jahrgang.

Inhalt:

Rede des Staatsministers v. Breitenbach im preußischen Abgeordnetenhause am 9. März.

Aus dem Bericht der Staatshaushaltskommission des preußischen Abgeordnetenhauses über den Etat der Eisenbahnverwaltung für 1916.

Die Kosten des Eriekanals.

Nachrichten.

Deutschland: Aus der Begründung des Entwurfs eines Frachturkundenstempelgesetzes. — Bezirkseisenbahnräte. — Bahnhofsumbau in Coburg. — Personen-, Gepäck- und Expreßgutverkehr nach und von Wirballen. — Balkanzug. — Ein Spaziergang durch den Spreetunnel der AEG-Schnellbahn. — Die Leipziger Ostermesse 1916. — Der Verein Deutscher Straßenbahn- und Kleinbahn-Verwaltungen. — Zeichnet die vierte Kriegsanleihe!

Österreich: Verkehrssteigerung der Aussig-Teplitzer Eisenbahn. — Eisenbahnunfall in Schwarzach-St. Veit. — Kreditinstitut für Verkehrsunternehmungen und öffentliche Arbeiten.

Ungarn: Erweiterungsbauten auf den südöstlichen Linien der ungarischen Staatsbahnen. — Zweites Gleis zwischen Györ (Raab) und Brucks-Királyhida.

Bosnien und die Hercegovina. Ergebnisse der bosnisch-hercegovinischen Landesbahnen im Jahre 1913.

Übrige europäische Länder: Die britische Kohlenausfuhr im Jahre 1915. — Beförderung von Fleisch in gefrorenem Zustande in Rußland. — Das Eisenbahnerheim in Kotjuschki.

Allgemeines.

Amtliche Bekanntmachungen.

Rede des Staatsministers v. Breitenbach im preußischen Abgeordnetenhause am 9. März.

Die Rede, die bei der zweiten Beratung des Etats der Eisenbahnverwaltung Exzellenz von Breitenbach gehalten hat, lautet, wie folgt:

Meine Herren! Mit freundlichem und freudigem Danke begrüße ich die auch in diesem Jahre von dem Herrn Vorredner wie von dem Herrn Berichterstatter der Staatseisenbahnverwaltung gezollte Anerkennung für ihre Leistungen in diesem Kriege, und bin fest überzeugt, daß ihr hierdurch bis zum jüngsten Beamten und bis zum jüngsten Arbeiter ein erneuter Ansporn gegeben ist, ihre besten Kräfte einzusetzen, soweit es an ihr liegt, um das große Ringen zu einem günstigen Abschluß, zu dem von uns erwarteten Erfolge zu führen, mögen die Anstrengungen und Anforderungen, die an das Personal gestellt werden, noch so groß sein.

Der Herr Vorredner hat in seinen Ausführungen ebenso wie der Herr Berichterstatter, und wie es in der Staatshaushaltskommission geschehen ist, eine Frage von großer Tragweite besprochen, ob es angezeigt und nützlich ist, daß die preußischen Eisenbahnen auf das Reich übertragen werden, eine Frage, die in der Presse und in der Literatur gerade neuerlich vielfältig behandelt worden ist und unter allen Umständen eine solche ist, die ein ungewöhnliches Maß von Aufmerksamkeit beanspruchen darf. Ganz jüngst ist in gleicher Angelegenheit eine Schrift*) erschienen von einem früheren Mitgliede der preußischen Staatseisenbahnverwaltung, dem früheren Leiter der Finanzabteilung des Ministeriums der öffentlichen Arbeiten, Ministerialdirektor Kirchhoff, die sich mit eben dieser Frage befaßt und schon im Hinblick auf die Persönlichkeit des Verfassers Interesse beanspruchen könnte. Ich werde mir erlauben, im Zusammenhang mit der grundsätzlichen Stellungnahme der Königlichen Staatsregierung zur Frage des Übergangs der preußischen Staatseisenbahnen auf das Reich auch den Inhalt dieser Schrift mit in den Kreis meiner Erörterungen und Erwägungen zu ziehen.

*) Der Titel der soeben erschienenen kurzen Schrift lautet: „Der Bismarcksche Reichseisenbahngedanke. Reichsstelle für einheitliche Verkehrsleitung als vorläufige wirtschaftliche Notwendigkeit.“ Verlag von J. G. Cotta'sche Buchhandlung Nachfolger, Stuttgart und Berlin 1916.

Ich darf daran erinnern, daß in diesem Jahre 40 Jahre verflossen sind, seit Fürst Bismarck den Reichseisenbahngedanken auf seinen Schild erhoben hat. Aber wie waren damals die Zustände, und wie sind sie heute? Das deutsche Eisenbahnnetz war zersplittert. Die Privatbahnen beherrschten wenigstens in Norddeutschland den größten Teil der wichtigsten Linien und Verbindungen und betrieben sie nach privatwirtschaftlichen Grundsätzen unter naturgemäßer starker Betonung des Aktionärinteresses. Die Konkurrenzkämpfe übten eine unglückliche Wirkung auf die Gestaltung der Gütertarife aus; der allgemeinen Wirtschaftspolitik, der Handels- und Zollpolitik des Reiches zu folgen, waren die Eisenbahnen zu jener Zeit nicht geneigt und schwächten damit den Wert der Eisenbahnen als wirtschaftliches Instrument sehr stark ab. Die Betriebs- und Bauanlagen, die Betriebsparks waren auch für den damaligen Stand der Wirtschaft kaum zureichend. Alle diese bedeutsamen Gründe und der Wunsch, um das junge, neuentstandene Reich ein neues Band der Einheit zu schlingen, gaben dem Fürsten Bismarck Anlaß, an die Überführung der preußischen Eisenbahnen auf das Reich heranzugehen, ein im Endergebnis vergeblicher, großzügiger und in der gewählten Form großherziger Versuch.

Wie liegen die Verhältnisse heute nach 40 Jahren? Das Eisenbahnwesen Deutschlands ist ganz überwiegend in 7 Staatsbahnkomplexe zusammengefaßt, von denen die preußisch-hessischen Staatsbahnen und die mit ihnen in Personalunion verbundenen Reichsbahnen 67 % der gesamten deutschen Eisenbahnen und 71 % der deutschen Staatsbahnen begreifen. Betrieb und Verwaltung ist innerhalb jedes dieser Netze durchaus einheitlich gestaltet und straff organisiert. Die Förderung der Verkehrsinteressen, die Befriedigung der Bedürfnisse des Verkehrs steht für alle staatlichen Verwaltungen in erster Linie, eine vollkommene Übereinstimmung der Eisenbahntarifpolitik mit der allgemeinen Zoll- und Handelspolitik des Reiches ist gewährleistet. Infolgedessen glaube ich nach meinen Beobachtungen feststellen zu können, daß in jedem Heimatsgebiet der bundesstaatlichen Eisenbahnen im großen Ganzen volle Befriedigung mit den Leistungen derselben besteht, auch dort, wo aus anderen Gründen das Übergehen in eine größere

Gemeinschaft oder eine Überführung der Eisenbahnen an das Reich gewünscht, vielleicht angestrebt wird. Trotz der partikulären, immerhin doch dem föderativen Aufbau des Reiches entsprechenden Gestaltung des Eisenbahnwesens haben die deutschen Eisenbahnen zu keiner Zeit den Reichsgedanken vernachlässigt und beiseite geschoben. Sie sind bestrebt gewesen, die deutschen Eisenbahnen durchaus im Sinne der Reichsverfassung als eine Einheit zu betreiben und haben Einrichtungen und einheitliche Veranstaltungen getroffen, die weit über dasjenige hinausgehen, was die Reichsverfassung vorausgesetzt hatte. Man wird sagen können, daß alles, was im Betrieb und Verkehr die allgemeinen Interessen angeht — und nur die allgemeinen Interessen hat die Reichsverfassung im Auge —, sei es auf dem Gebiete der Fahrdienstvorschriften, sei es auf dem Gebiete der Abfertigung des Personen- und Güterverkehrs, des Fahrplans, der Personen- und Gütertarife, des Wagenverkehrs, der Signal- und Sicherungsvorschriften, der Betriebsordnung, der Verkehrsordnung, auch des Oberbaues, einheitlich gestaltet ist. Diese tatsächliche Einheit der deutschen Eisenbahnen ist zweifelloser niemals erwiesen worden als durch ihre Leistungen in dem gewaltigen Völkerringen. Ich glaube in der Staatshaushaltskommission nicht zu weit gegangen zu sein, wenn ich ausführte, daß die Frachtinteressenten, die Reisenden, falls der Übergang der bundesstaatlichen Eisenbahnen an das Reich sich unbemerkt und lautlos vollziehen könnte, weder in diesem Augenblick noch später eine Empfindung für diesen Wandel haben würden, sie müßten denn ihre Aufmerksamkeit der einheitlichen Uniform der Reichseisenbahnbeamten zuwenden oder doch Dingen, die für das allgemeine, für das öffentliche, für das große Verkehrsinteresse nicht entscheidend sind.

Diese materielle Ausgestaltung der Eisenbahnen im Sinne nationaler Einheit hat sich seit Jahrzehnten, freilich in der letzten Zeit progressiv ansteigend, vollzogen. Die deutschen Eisenbahnen, deren Regierungen alljährlich im Ministerium der öffentlichen Arbeiten zusammentreten, sind sich vollkommen klar darüber und durchaus bereit, auf diesem Wege weiter fortzuschreiten und auch im Wege der Verhandlungen etwa bestehende Gegensätze auszugleichen. M. H., das natürliche Schwergewicht der preußischen Staatseisenbahnen, die führende Stellung, die Preußen im Reiche einnimmt, fördert diese Bestrebung im Reichsinteresse, insbesondere auf wirtschaftlichem Gebiete. M. H., wenn diese Beurteilung der Sachlage zutrifft, wenn die Wirtschaftspflege eine auch nach außen hin erkennbare einheitliche Gestaltung des Eisenbahnwesens nicht mehr erfordert oder doch nicht mehr in entscheidenden Dingen notwendig macht, dann müßten es andere materielle Gründe sein, die den Übergang der Eisenbahnen auf das Reich erwünscht erscheinen lassen, und das könnten doch nur Gründe finanzieller Natur sein. Aber auch diese liegen meines Ermessens nicht vor. Die Bundesstaaten mit Staatseisenbahnbesitz müßten angesichts der außerordentlichen Einwirkung der Betriebsergebnisse der Eisenbahnen auf die Staatshaushaltsetats — es ist dies in der Staatshaushaltskommission schon eingehend erörtert und dargelegt worden — selbstverständlich volle Entschädigung für die Hingabe ihres Eisenbahnbesitzes an das Reich fordern. Ich meine sogar, daß manche unter ihnen aus finanziellen Gründen genötigt sein könnten und genötigt sein würden, die Zukunft im Preise zu eskomptieren, mit einer zukünftigen günstigeren Entwicklung und einer steigenden Rente zu rechnen. Es ist mir bekannt, daß von den Anhängern des Reichseisenbahngedankens für den Fall des Übergangs der Bahnen auf das Reich mit außerordentlich hohen Ziffern gerechnet wird, mit Millionenziffern, sogar dreistelligen, die ich in höchstem Maße anzweifle. Meine Herren, wenn das Reich genötigt sein würde, die bundesstaatlichen Eisenbahnen unter den vom mir umgrenzten Voraussetzungen zu erwerben, so würde es keine Gewinnchance haben; es würde ein außerordentliches Risiko eingehen, ein Risiko, das um so größer ist, weil die mäßigen Ersparnisse aufgesogen und aufgewogen werden würden durch die unfehlbar eintretenden Steigerungen der personellen und sächlichen Kosten.

Auch über diese Frage hatte ich mich in der Staatshaushaltskommission des näheren verbreitet. Es gehört nicht zu meinen Aufgaben, diese Frage vom Standpunkte des Reiches hier näher zu beleuchten — das ist Aufgabe der Reichsfinanzverwaltung —; ich glaube aber, wenn das Reich darauf angewiesen ist — und es wird darauf angewiesen sein —, auf Erträgnisse aus den Eisenbahnen Deutschlands wie aus dem gesamten Verkehr zu rechnen, dann wird es dieses Ergebnis auf anderem Wege sicherer erreichen und erreichen müssen auf dem Wege, der in der angekündigten Vorlage über die anderweite Gestaltung und Erhöhung des Eisenbahnfrachturkundenstempels schon erkennbar ist.

Ich komme zu dem Schluß, daß materielle Gründe im Sinne des Übergangs der Eisenbahnen auf das Reich nicht vorliegen und daß nur ideelle Momente übrig bleiben, ideelle Momente, die dem Fürsten Bismarck bei seiner Reichseisenbahnpolitik mit vorgeschwebt haben, wenn sie auch nicht für ihn entscheidend waren. Ich verkenne die hohe Bedeutung dieser Gründe in keiner Weise; man wird aber doch zugeben können, daß diese Bedeutung abgeschwächt ist nach 45jährigem glanzvollen Bestehen des Reiches, und nachdem das Reich von neuem durch Blut und Eisen gestählt worden ist. Ich bin überzeugt, daß die deutschen Eisenbahnen das, was an materieller erstrebter Einheit heute noch fehlt, sehr wohl erreichen können, erreichen werden und erreichen müssen durch bundesfreundliches Entgegenkommen unter Festhaltung des Reichsgedankens. Meine Herren, die preußische Staatsregierung ist einer Übertragung der preußischen Staatseisenbahnen auf das Reich nicht geneigt. Sie kann diesen Standpunkt vertreten, da sie das Schwergewicht der preußischen Staatseisenbahnen bei voller Pflege der ihr anvertrauten unmittelbaren Interessen, wie in der Vergangenheit, so auch in der Zukunft einsetzt und einsetzen wird zur Förderung der Interessen des Reiches und seiner Glieder, wozu sie fest entschlossen ist.

Meine Herren, ich wende mich nun zu einer Betrachtung der Kirchhoffschen Schrift, bin mir aber bewußt, daß ich sie, da ich erst gestern von ihr Kenntnis erhalten habe, hier nicht tiefgründig erörtern kann. Ich will zunächst für diejenigen, die sie nicht gelesen haben, bemerken, daß sie in zwei Teile zerfällt; der erste Teil beschäftigt sich mit der wirtschaftlichen Gebahrung der Eisenbahnen in der ausgesprochenen Absicht, den Transportluxus, wie der Verfasser sagt, zu mindern, große Ersparnisse zu erzielen und diese Ersparnisse für das Reich freizumachen, damit das Reich und die Interessenten im Deutschen Reiche vor der Reichsverkehrssteuer bewahrt werden. Der zweite Teil beschäftigt sich mit der Schaffung einer Reichsstelle für eine einheitliche Verkehrsleitung. Ich werde beide Fragen nur streifen; es ist mir bewußt, daß die Zeit des Hohen Hauses stark beansprucht ist.

Der Verfasser weist mit Recht darauf hin, daß die Eisenbahnen Deutschlands nach dem Kriege — dasselbe wird für alle Eisenbahnen des Kontinents, auch der neutralen Staaten gelten — bestrebt sein müssen, außerordentlich wirtschaftlich zu verwalten, tunlichst erhebliche Ersparnisse im Betriebe zu erzielen, und erörtert kurz die Gründe, die zur Erzielung solcher Ersparnisse führen könnten.

Als erstes Objekt faßt er den Personenverkehr ins Auge. Er wünscht nicht nur eine Umgestaltung des Tarifs, er wünscht eine völlige Umgestaltung des Aufbaues unseres Personenverkehrs. Er will die 4. Klasse beseitigt sehen und demnächst nur noch 2 Klassen im Betriebe erhalten: eine Klasse mit Polstersitzen und eine Klasse mit Holzsitzen. Er berechnet, daß aus diesem vereinfachten Betriebe außerordentliche Ersparnisse würden erzielt werden. — Meine Herren, der Gedanke ist nicht neu, er ist seit Jahrzehnten erwogen und auch in meinem Ministerium durchgearbeitet worden. Ich gebe zu, daß man über eine Frage von dieser Bedeutung in friedlichen Zeiten sehr wohl sich unterhalten und das Für und Wider nach beiden Seiten erwägen kann. Aber, meine Herren, eine Frage von so

eminenter Tragweite jetzt im Kriege für die Zeit nach dem Kriege zu erwägen, das ist mir völlig unfaßbar. Ich bitte Sie, nur zu erwägen, wie sich die Sache gestalten muß. Der Verfasser geht davon aus, daß der Einheitspreis der 4. Klasse erhalten wird, 2 ₰ für das Kilometer und die Person, daß die 4. Klasse in ihrer jetzigen Gestalt beseitigt wird und die 3. Klasse an ihre Stelle tritt. Die Folge ist, daß ein großer Teil der Passagiere, die heute in der 3. Klasse fahren, in die 4., die Zweipfennigklasse, wie ich sie nennen will, übergeht, ein kleinerer Teil in die höhere, in die Polsterklasse. Durch den Übergang eines größeren Teils, vielleicht zwei Drittel der Passagiere, aus der jetzigen 3. Klasse in die demnächst kombinierte 3. und 4. Klasse erwachsen den Eisenbahnverwaltungen ganz außerordentliche Ausfälle. Die 3. Klasse hat einen Einheitspreis von 3 ₰ für das Personenkilometer. Nun würde denjenigen Passagieren, die aus der heutigen 3. Klasse in die Polsterklasse übergehen wollen, meines Ermessens nicht zugemutet werden können, daß sie den heutigen Preis der Polsterklasse zahlen, in der 4,5 ₰ pro Kilometer zu erlegen sind; man würde geradezu gezwungen sein, die Polsterklasse im Preise herunterzusetzen. Dadurch entsteht dann ein weiterer Ausfall für alle diejenigen Personen, die die Posterklasse bisher benutzt haben, und selbstverständlich für alle diejenigen, die die 1. Klasse benutzt haben. Es ist überaus schwierig, bei einem solchen riesenhaften Projekt mit sicheren Zahlenangaben zu kommen. Nach Berechnungen, die in meinem Ministerium gemacht sind, würde mit einem Ausfall von 60 bis 80 Millionen im Jahre zu rechnen sein, ein Risiko, das unmöglich in so schweren Zeiten übernommen werden kann.

Der Verfasser ist aber auch der Meinung, daß hierbei nicht stehen zu bleiben wäre, und weist ganz mit Recht auf den Personenzugfahrplan hin. Meine Herren, schon vor Jahr und Tag habe ich mich mit den Bundesregierungen in Verbindung gesetzt, um den Personenzugfahrplan neu aufzubauen und zu gestalten, wie er nach dem Kriege sein muß. Da hat natürlich die Ersparnisfrage eine große Rolle gespielt. Aber ich kann den Weg des Verfassers nicht gehen. Er sagt: auf den großen Verkehrslinien wollen wir die Züge, soweit notwendig, vermehren, aber dort, wo solche Verkehrswege nicht vorhanden sind, sollten Einschränkungen eintreten, sollten die Züge vermindert werden. Meine Herren, eine solche Politik steht mit der Politik der preußischen Staatseisenbahnen in vollstem Widerspruch. Die Verkehrspolitik der preußischen Staatseisenbahnen, des größten Verkehrsinstituts Deutschlands, ja Europas, ist immer darauf bedacht gewesen, daß sie das, was sie für den Verkehr gewährt, allen gewährt, und daß nicht einseitig zugunsten gewisser Kreise Vergünstigungen gewährt werden, und anderen das, was sie besitzen, genommen wird.

Es ist auch noch auf andere bemerkenswerte Einrichtungen hingewiesen, auf den Verkehr der Kurswagen. Die Kurswagen sind, wie Sie wissen, eine Last für die Verwaltungen, kostspielig, und die Verwaltungen sind von jeher bemüht, die Zahl der Kurswagen einzuschränken. Petitionen aller Art werden darüber geschrieben; es ist nicht der einzelne Interessent, es sind die Vertretungskörper der Berufskreise, die sich mit ihrer ganzen Kraft dafür einsetzen, daß ihnen auf diesem Gebiete gewährt wird, was wir glauben, ihnen nicht gewähren zu können. Wir sind uns klar darüber, daß hier eine Einschränkung erfolgen muß. Nur den finanziellen Effekt soll man nicht überschätzen.

Der Verfasser weist ferner auf Ersparnisse im Güterverkehr hin. Ganz zweifellos lassen sich im Güterverkehr Ersparnisse erzielen. Hier kann ich nur an das anknüpfen, was Herr Graf von der Groeben soeben anführte: wir müssen uns technisch vervollkommnen. Wir müssen, um auf seine Anfrage zu antworten, die durchgehende Güterzugbremse einführen, und ich darf die erfreuliche Mitteilung machen, daß die Versuche mit der durchgehenden Güterzugbremse zu einem so glücklichen Ergebnis geführt haben, daß wir hoffen, von dieser technischen Errungenschaft bald Gebrauch machen zu können. Darin liegen große Ersparnisse namentlich große Personalersparnisse; denn dadurch würde das zahlreiche Bremserpersonal, das heute auf den Zügen fährt, zum großen Teil freigemacht.

Ich nehme an, daß der Verfasser auch die Umleitungen im Güterverkehr im Sinne hat. Meine Herren, in dem Gebiet der preußischen Staatseisenbahnen und in ganz Norddeutschland spielen die Umleitungen gar keine Rolle. Ich spreche aus: die preußischen Staatseisenbahnen sind durchaus geneigt, das Prinzip der kürzesten Route, falls sie die leistungsfähigste ist — und darauf kommt es an —, zu akzeptieren. Ob alle bundesstaatlichen Verwaltungen dazu in der Lage sind, das will ich dahingestellt sein lassen.

Es ist gar keine Frage — und darin hat der Verfasser recht —: es können nicht ganz unerhebliche Ersparnisse herausgeholt werden, wenn man sich vor solchen gewaltigen Eingriffen, wie er sie plant oder anregt, im Personenverkehr bewahrt. Aber eins übersieht er vollkommen: wir leben in einer Zeit der Preissteigerungen, wie wir sie noch nicht gekannt haben. Ich habe neulich in der Staatshaushaltskommission auf die außerordentliche Steigerung der persönlichen und sachlichen Ausgaben der Staatseisenbahnen hinweisen müssen. Ich habe bekannt geben können, daß wir im Jahre 1916 an Personenmehrkosten aus Anlaß des Krieges trotz geminderten Personals mit einigen 50 Millionen rechnen, und ich bin überzeugt, daß wir diese Summe nicht einhalten, daß wir sie überschreiten werden. Ich habe darauf hingewiesen, welche Mehrkosten uns aus der Beschaffung der Lokomotivkohlen erwachsen. Ich war damals zurückhaltend: ich rechnete mit einem Betrage von einigen 20 Millionen. Die Verhandlungen mit dem Syndikat und der Oberschlesischen Kohlenkonvention machen es aber heute wahrscheinlich, daß wir in einem Jahr 40 bis 50 Millionen Mark mehr zur Beschaffung von Lokomotivkohlen werden aufwenden müssen. Heute laufen uns noch günstige Verträge über die Beschaffung von Schienen, Schwellen und Kleineisenzeug. Nach ihrer Ablaufsfrist haben wir für diese stark zu Buch schlagenden Materialien sehr erhebliche Mehraufwendungen in Abschlag zu bringen. Für Schmiermaterialien und für eine große Zahl von sonstigen Materialien, die wir brauchen, sind enorme Preissteigerungen zu zahlen.

Nun wird man sagen können: diese Preissteigerungen sind durch den Krieg bedingt. Ich bin in vieler Beziehung Optimist; aber nach dieser Richtung bin ich es nicht. Angesichts der ungeheuren Belastungen des gesamten wirtschaftlichen Lebens, die uns die Steuern bringen werden, werden die Preise hoch bleiben. Wir haben also mit einer dauernden starken Belastung zu rechnen.

Wir werden die Ersparnisse, die wir auf Grund einer verständigen Betriebsführung erzielen — nicht einer Betriebsführung, die den Verkehr knebelt und erdrückt —, verwenden müssen, um diese eminenten Mehrkosten einigermaßen auszugleichen. Ja, meine Herren, wenn dann das Reich, wie es sich der Herr Verfasser vorstellt, auf die etwaigen Ersparnisse angewiesen werden sollte, wenn es etwa auf Gewinn und Verlust mit mir arbeiten würde, würde es nur auf der Verlustseite buchen können.

Also das Reich muß einen anderen, wie ich schon vorher sagte, sichereren Weg gehen. Da es die Einnahmen braucht, so muß ich, so schwer es mir wird, es als Verkehrsminister auszusprechen, so sehr ich es beklage, und so sehr ich mich dagegen in friedlichen Zeiten bei heruntergehenden Konjunkturen gesträubt haben würde, sagen: um die Verkehrssteuern kommen wir meines Erachtens nicht herum! In der Beziehung müssen wir umlernen; es muß der Minister umlernen, wie jeder im Volke.

Meine Herren, der Verfasser tritt dann für die Schaffung einer Reichsstelle zur einheitlichen Verkehrsleitung ein und geht von folgender Erwägung aus. Die großen Leistungen der Eisenbahnen im Kriege, die er anerkennt, sind ausschließlich, wie er an einer Stelle sagt, auf die einheitliche Leitung des Eisenbahnwesens durch die einzig dastehende Heeresverwaltung zurückzuführen. Ich bin der letzte, der den Ruhm der Heeresverwaltung auch auf diesem Gebiete nach irgendeiner

Richtung kürzen wollte. Es ist auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens im engsten Zusammenwirken mit den Eisenbahnverwaltungen Deutschlands durch die Heeresverwaltung bei der Mobilmachung, bei dem Aufmarsch und der Durchführung des Krieges Außerordentliches geleistet worden. Aber wie vollzieht sich das? Außerhalb der Grenzen Deutschlands haben wir sogenannten Militärbetrieb; dort hat Verwaltung und Betrieb der Heeresverwaltung und deren Organe, die Militäreisenbahndirektionen und die Ämter. Innerhalb der Grenzen Deutschlands haben wir den Kriegsbetrieb. Dieser wird von zuständigen Verwaltungen der Eisenbahnen Deutschlands geführt. Diese haben ihren Betrieb nach den Anforderungen der Heeresverwaltung einzurichten, nicht für die Heerestransporte, sondern unter Umständen auch für die Transporte, die nicht Heerestransporte sind; sie müssen die Einschränkungen, die Sperrungen hinnehmen. Darin liegt gerade für die verantwortlichen Betriebsverwaltungen Deutschlands die Schwierigkeit während des Krieges, daß sie die Anforderungen der Heeresverwaltung und die Anforderungen des Verkehrs, der nicht Heeresverkehr ist, ausgleichen und befriedigen müssen. Das geschieht ohne Einflußnahme von seiten der Heeresverwaltung, ganz ebenso selbständig, unter Verantwortung der Staatseisenbahnbehörden, wie es im Frieden geschehen ist.

Aber auf diesen unzutreffenden Voraussetzungen baut der Verfasser seinen Vorschlag der Schaffung einer Reichsstelle auf. Er sagt: nach dem Frieden werden wir in Deutschland einen Verkehr von einem Umfange und einer Größe erleben, daß er nur bei einheitlicher Zusammenfassung bewältigt werden kann, und diese kann, wie im Kriege durch die Heeresverwaltung, auch im Frieden nur durch eine einheitliche Stelle erfolgen, und das soll eine Reichsstelle sein. Das ist ein Fehlschluß. Sehe ich aber von der irrtümlichen Voraussetzung ab, so bitte ich, nur sich zu vergegenwärtigen, wie sich der Verkehr innerhalb Deutschlands abwickelt. Die größten Schwierigkeiten bestehen naturgemäß dort, wo der Verkehr am dichtesten ist, in den Industrierevieren, in den großen Häfen und Industrieplätzen; dort liegt ihr Ursprung. Sie können unter Umständen auch in anderen Gebieten hervortreten; auch Süddeutschland kann betroffen werden. Besonders betroffen wird aber in erster Linie Norddeutschland, und dort sind die Eisenbahnen durchaus einheitlich und zentral geleitet. Ich kann mir für diese verkehrsdichtesten Gebiete von einer solchen Stelle, die eine Reichsstelle sein soll, keine weiteren Erfolge versprechen. Der Verfasser schlägt sie auch nur vor, wie er sagt, als Überleitung für die Schaffung von Reichseisenbahnen. Der Verfasser war in früheren Jahren, wie aus seinen früheren Schriften erkennbar ist, kein Anhänger der Reichseisenbahnen; er ist es während des Krieges geworden. Er war Anhänger von Gemeinschaften wie der preußisch-hessischen Gemeinschaft. Ohne Angabe von Gründen hat er jetzt eine andere Stellung eingenommen.

Ich kann schließen. Der Verfasser deutet an einer Stelle seiner Schrift an, daß er gewissermaßen Dolmetscher und Vollzieher Bismarckscher Pläne und Gedanken sei. Meine Herren, ich stehe auf dem Boden der Wirklichkeit. Ich fühle mich nicht nur, ich bin verantwortlicher Leiter und Verwalter eines großen Bismarckschen Erbes, der preußischen Staatseisenbahnen, und an diesen Grundfesten will ich nicht rütteln lassen, ich müßte denn einen ganz festen, sicheren Boden unter den Füßen haben. Die Kirchhoffschen Vorschläge lassen dieses vermissen.

Die Rede des Herrn Ministers wurde an zahlreichen Stellen von lauten Beifallsrufen unterbrochen, die sich am Schluß lebhaft wiederholten.

Über den übrigen Teil der Verhandlungen folgt besonderer Bericht.

Aus dem Bericht der Staatshaushaltskommission des preußischen Abgeordnetenhauses über den Etat der Eisenbahnverwaltung für 1916.

(Schluß aus Nr. 21.)

Nach einigen weiteren Bemerkungen eines Mitglieds über die Möglichkeit, daß auf eine weitere Vereinheitlichung in der bisherigen Weise hingearbeitet werde, daß im Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen noch manches vereinfacht werden könne und daß die Frage der Konkurrenzierung des größeren Bundesstaates durch kleinere auch noch ungelöst sei, ferner daß die Hoffnung auf eine Verbilligung der Frachtsätze nach dem Kriege trügerisch sei, faßt der Berichterstatter in seinem Schlußwort die Hauptpunkte wie folgt zusammen: Einig sei die Kommission auch in diesem Jahre in der Ansicht, daß der Eisenbahnverwaltung für ihre Leistungen während des Krieges sowohl für die Zwecke der Heeresverwaltung als auch bezüglich der Aufrechterhaltung eines geordneten und ausreichenden Güter- und Personenverkehrs im Inlande der Dank des Vaterlandes gebühre. Weiter hätten auch die wirtschaftlichen Maßnahmen, die seitens der Eisenbahnverwaltung zur Aufrechterhaltung und Förderung unserer gewerblichen Tätigkeit nach den verschiedensten Richtungen hin und insbesondere auch durch die Erstellung zahlreicher Kriegsausnahmetarife getroffen worden seien, die ungeteilte Anerkennung der Kommission gefunden. Dankend anzuerkennen sei, daß der Herr Minister sich bereit erklärt habe, bei der Wiederaufhebung der nur für die Dauer des Krieges eingeführten Ausnahmetarife eine angemessene Übergangszeit im Einvernehmen mit den Vertretungen der beteiligten Interessenten einschalten zu wollen. Völlige Übereinstimmung habe auch in der Kommission geherrscht, daß der technische Apparat der Eisenbahnverwaltung auch während des Krieges auf der Höhe gehalten und in seiner Leistungsfähigkeit so verstärkt werden müsse, daß er den erhöhten Anforderungen, die aller Voraussicht nach in der Zeit nach Friedensschluß herantreten würden, vollauf zu genügen in der Lage sei. Das sei bezogen worden sowohl auf den Ausbau des Bahnnetzes, als auch insbesondere auf die Beschaffung ausreichenden rollenden Materials an Lokomotiven und Wagen. Aus der Kommission heraus sei es geradezu als das Gegenteil einer weisen Sparsamkeit bezeichnet worden, wenn man bei der Ausgestaltung des Fuhrparkes etwa Zurückhaltung üben wolle. Zum Teil nicht ganz richtig aufgefaßt sei eine Bemerkung des Berichterstatters über die unter allen Umständen notwendige Erweiterung der Leistungsfähigkeit unserer Wagen- und Lokomotivbauanstalten. Er habe eine solche Erweiterung der Leistungsfähigkeit dieser Anstalten selbstverständlich nur für den Fall empfehlen wollen, daß die vorhandenen Unternehmungen, wie es nach den Mitteilungen des Ministers im Vorjahre hätte scheinen können, nicht in der Lage seien, den starken Ansprüchen, die an sie gestellt werden müßten, zu genügen. Für diesen Fall liege unter den obwaltenden Verhältnissen eine Erweiterung im allgemeinen volkswirtschaftlichen Interesse, denn die Aufgaben, die nach dem Kriege an die Eisenbahnen herantreten würden, gingen aller Voraussicht nach weit über das hinaus, was in Friedenszeiten in dem Auf und Ab der wirtschaftlichen Konjunkturen der Eisenbahn jemals zugemutet sei. Hierauf müsse die Eisenbahnverwaltung unter allen Umständen gerüstet sein.

Von den Mitteilungen des Herrn Ministers über die Stellung und die Kompetenzen des Zentralamtes im Rahmen der Organisation sei dankend Kenntnis zu nehmen. Für ihn, den Berichterstatter, habe es sich bei Bezugnahme auf das Zentralamt darum gehandelt, festzustellen, daß nach Mitteilungen aus industriellen Kreisen sich an gewissen Stellen der Eisenbahnverwaltung die Ansichten über die Dringlichkeit der Beschaffung von Eisenbahnbetriebsmitteln gegenüber den im vorigen Jahre festgestellten Anschauungen der Kommission wie des Herrn Ministers gewandelt hätten und daß zeitweise, namentlich im Sommer vorigen Jahres, die Ablieferung der Wagen dadurch zurückgehalten worden sei, daß sie von diesen Stellen als nicht dringlich bezeichnet und eine Hinausschiebung in der Befürchtung empfohlen wurde, daß für den Winter 1915/16 und für den Sommer 1916 möglicherweise keine ausreichende Beschäftigung vorliegen könnte. Als dann im Herbst vorigen Jahres Wagenmangel auftrat, sei man von dieser Ansicht zurückgekommen. Wenn das zutreffe, so drücke sich hierin eben aus, daß man an den betreffenden Stellen den Notwendigkeiten, die auf diesem Gebiete nach Ansicht der gesamten Kommission

wie auch des Herrn Ministers selbst vorlägen, nicht das genügende Verständnis entgegenbringe. Das sei überaus gefährlich und dem müsse nachdrücklich entgegengearbeitet werden.

Die ganze Kommission sei mit dem Herrn Minister im vorigen Jahre und auch in diesem Jahre in der Auffassung einig gewesen, daß nach dem Kriege sehr starke Anforderungen an die Eisenbahnverwaltung herantreten würden, auf die man sich beizeiten einrichten müsse, und hiermit erscheine ein Verfahren wie das angedeutete nicht vereinbar.

Bezüglich der Frage der Ausstattung der Bahnhofsempfangsgebäude sei die Ansicht der Kommission im allgemeinen dahingegangen, daß im Verhältnis zu den gewaltigen Kosten der Bahnhofsbauten selber die Aufwendungen für die Empfangsgebäude verhältnismäßig wenig ins Gewicht fielen. Es habe ja auch wohl eine gewisse Berechtigung, ohne daß man mit dieser Anerkennung irgendwelcher Verschwendung das Wort zu reden brauche, wenn seitens der Stadtverwaltungen der Wunsch gehegt werde, ihr Stadtbild durch angemessen und freundlich ausgestattete Empfangsgebäude verschönert zu sehen.

Die Notwendigkeit der Beibehaltung des Ausgleichsfonds und der vorläufigen Aufrechterhaltung des Finanzabkommens vom Jahre 1910 in seiner heutigen Form sei allgemein anerkannt. Er empfehle die Verlängerung auf zwei Jahre, einbegreifend die Etatsaufstellung für das Jahr 1918. Welche Änderungen später vorzunehmen sein würden, werde dann zu entscheiden sein.

Bei der Erörterung der Frage, ob sich eine Überführung der preußischen Staatseisenbahnen in den Besitz des Reiches empfehle, sei von einer Seite bemerkt worden, daß, gleichviel, ob man einheitliche Reichsbahnen erhalten werde oder nicht, in jedem Falle mit erheblichen Zuschlägen zu den Güterfrachten und Personentarifen gerechnet werden müsse. Ob eine solche Maßnahme mit den wirtschaftlichen Interessen des Landes zu vereinbaren sei, müsse sehr zweifelhaft erscheinen. Die Erfahrung, die man mit dem Frachtzuschlage nach 1870 gemacht habe, müsse nach dieser Richtung hin geradezu abschreckend wirken. In der Frage der Vereinheitlichung des deutschen Eisenbahnwesens sei zwischen der Kommission und der Staatseisenbahnverwaltung eine erfreuliche Übereinstimmung dahin hervorgetreten, daß Preußen seine Staatseisenbahnen fest in der Hand behalten müsse, und selbst solche Abgeordnete, die an sich dem Gedanken einer stärkeren Zentralisierung nicht unfreundlich gegenüberständen, hätten zum Ausdruck gebracht, daß nach dem heutigen Stande der Dinge, wie insbesondere der preußischen Staatsfinanzen, von einer Überführung der preußischen Staatseisenbahnen in den Besitz des Reiches nicht die Rede sein könne. Man müsse sich hüten, in der Frage der Vereinheitlichung der Eisenbahnen sich von Schlagworten gefangen nehmen zu lassen. In der Kommission sei ja wiederholt festgestellt, daß wohl ein Zusammenarbeiten der deutschen Eisenbahnverwaltungen auf den verschiedensten Gebieten als wünschenswert und notwendig anzuerkennen sei, daß aber ein materielles Bedürfnis zur Bildung einer deutschen Eisenbahngemeinschaft im Sinne einer Verschmelzung der deutschen Eisenbahnen nicht anerkannt werden könne. Wolle man in dieser wichtigen Frage den richtigen Standpunkt gewinnen, so dürfe man sich nicht von Gefühlsmomenten leiten lassen, sondern müsse die wirklichen realen Verhältnisse, wie sie sich nun einmal gestaltet hätten, im Auge behalten. Es sei ja gewiß begreiflich, daß in einer von so hohem nationalen Schwunge getragenen Zeit wie der heutigen auch die Frage der Schaffung eines einheitlichen deutschen Eisenbahnwesens wieder in den Vordergrund gerückt werde. Diese Frage dürfe aber nicht unter rein politische Gesichtspunkte gestellt werden, sondern sie müsse geprüft werden, ob denn wirklich ein wirtschaftliches Bedürfnis zu einem die Verhältnisse der einzelnen Bundesstaaten derartig tief berührenden Schritte vorliege. Nach den Mitteilungen, die der Herr Minister über die wirkliche Sachlage und das tatsächliche Zusammenarbeiten der deutschen Eisenbahnverwaltungen gemacht habe, sei das nicht der Fall. Gerade nach den Erfahrungen, die wir in diesem Kriege gemacht hätten, solle man nicht ohne Not an einer Organisation rütteln, die sich in dieser schwersten Prüfung bewährt habe, sondern alle darauf hinzuwirken suchen, daß deutsche Eisenbahnverwaltungen auch weiterhin in enger Fühlung miteinander sich bemühten, Unebenheiten, wo solche sich noch zeigten, zu beseitigen. Zum mindesten solle man aber eine so schwerwiegende und weittragende Frage nicht zu einer grundsätzlichen Entscheidung zu bringen sich bemühen in einer Zeit, wo jeder leicht geneigt sei, gewisse Gefühlsempfindungen mitsprechen zu lassen und dahinter sachliche Erwägungen zurückzuschieben. Er stimme in diesem Punkte völlig mit dem überein, was vonseiten des Abg. Macco in einem Ende vorigen Jahres in der „Kölnischen Zeitung" veröffentlichten Aufsatz zum Ausdruck gebracht sei. Diese Ansicht decke sich ja auch mit dem, was die Kommission ausgesprochen habe.

Alles in allem sei festzustellen, daß bei den Verhandlungen sich in allen wesentlichen Punkten eine erfreuliche Übereinstimmung zwischen der Kommission und der Eisenbahnverwaltung herausgestellt habe.

Aus der Einzelbesprechung ist folgendes hervorzuheben: In bezug auf den Anschluß aus dem rheinisch-westfälischen Industriegebiet an den Balkanzug wurde der bereits in Nr. 19, S. 218 erwähnte Beschluß gefaßt, nachdem der Minister folgendes erklärt hatte: Der Balkanzug gehe in zwei Teilen von Berlin aus, während der dritte Teil nicht von München, sondern von Straßburg über Karlsruhe, Stuttgart und München gehe, und zwar gehen von Berlin Stadtbahn ein Schlafwagen und ein Kurswagen, von Berlin, Anhalter Bahnhof ein Schlafwagen, ebenso von Straßburg. Diese 4 Wagen mit einem Speisewagen und einem Gepäckwagen bildeten dann von Galanta aus den Balkanzug, dem nicht mehr Wagen beigegeben werden dürften, mit Rücksicht auf die schwierigen Geländeverhältnisse südlich von Belgrad, namentlich östlich von Nisch. Aus diesem Grunde könne kein neuer Anschlußwagen eingestellt werden, und auch der Wunsch, einen Berliner Wagen schon von Cöln aus einzustellen, könne nicht erfüllt werden. Die Abfertigung des Zuges sei wegen der notwendigen Revision der Reisenden und des Gepäcks äußerst schwierig, und die Haltepunkte seien deswegen so viel wie möglich eingeschränkt worden.

Er verstehe vollkommen, daß das rheinisch-westfälische Industrierevier, das namentlich im Laufe des Krieges im Hinblick auf die Lieferung von Kriegsbedarf Beziehungen zum Balkan und der Türkei unterhalte, den Wunsch nach einer guten Verbindung habe. Aber es sollte diesen Wunsch bis nach dem Frieden zurückstellen; denn er könne bestimmt in Aussicht stellen, daß dann von Cöln oder von weiter her ein direkter Wagen über Berlin eingestellt werden werde. Jetzt im Kriege sei die Einstellung von Kurswagen für den direkten Verkehr sehr schwierig.

In bezug auf eine Anfrage erklärte der Minister: Um von der Internationalen Schlafwagengesellschaft unabhängig zu werden, seien Verhandlungen zwecks Einrichtung einer mitteleuropäischen Schlaf- und Speisewagengesellschaft eingeleitet und im vergangenen Jahre bedeutend gefördert worden. Er hoffe, daß sie zu einem günstigen Abschluß führen. Es seien allerdings viele Anstände und Bedenken zu überwinden.

Auf weitere Anfragen führte der Minister aus, daß im vergangenen Jahre für die Arbeiter Kriegsteuerungszulagen eingeführt worden seien. Die Lohnverhältnisse der Arbeiter bei den preußischen Staatseisenbahnen habe man nach den Aufbesserungen in den letzten Jahren für angemessen erachtet. Darum habe man es für zweckmäßig gehalten, um den Charakter der Zulage als Kriegszulage zu kennzeichnen, sie alle 2 Monate auszuzahlen. Außerdem habe man Unterschiede in der Höhe gemacht, je nachdem es sich um Ledige, Verheiratete ohne Familie oder mit Familie, mit mehr oder weniger Kindern handle. Mit der Auszahlung dieser Zulagen sei im vorigen Jahre begonnen worden. Dann sei aus der Arbeiterschaft der Wunsch hervorgetreten, daß die Kriegszulagen monatlich gewährt werden möchten, und diesem Wunsche werde vom 1. Februar d. J. entsprochen. Die Lohnzulagen seien folgende:

für Ledige	monatlich	3	bis	4	ℳ
„ Verheiratete ohne Kinder	„	5	„	8	„
„ „ mit 1 bis 3 Kindern . . .	„	8	„	15	„
„ „ „ mehr als 3 Kindern .	„	12	„	20	„

Das bedeute eine Belastung des Etats für 1916 mit rund 30 Millionen Mark. Der Entschluß der Staatsregierung habe unter den Arbeitern ungeteilte Befriedigung hervorgerufen. Anerkennungen seien ihm vielfach zur Kenntnis gekommen, Beschwerden keine.

Die Angehörigen der zum Heere einberufenen Eisenbahnarbeiter, die nicht ständig und nicht mehr als 6 Monate im Dienste der Eisenbahnverwaltung seien, erhielten die Reichsunterstützung, nicht aber die Unterstützung der Staatsbahnverwaltung. Diese helfe aber dadurch nach, daß sie zu der Reichsunterstützung aus ihren Unterstützungsfonds Zuschüsse gewähre. Er glaube, aus seinem Ressort heraus eine Änderung auf diesem Gebiete nicht in Aussicht stellen zu können, da es sich nicht nur um Eisenbahnarbeiter, sondern um alle Staatsarbeiter handle. Die Unterstützungsfonds würden aber soweit wie möglich für diesen Zweck herangezogen werden.

Die Maßnahmen, die zur Einführung der neuen Arbeiterdienstordnung führten, seien nicht mit den Vorgängen in Bayern im Zusammenhange gewesen, sondern Preußen sei völlig unabhängig vorgegangen. Verhandlungen haben allerdings unter den Regierungen aller Bundesstaaten mit Staatseisenbahnbesitz wegen einer gleichmäßigen Stellungnahme stattgefunden, aber das Vorgehen Preußens sei durch ganz andere Momente bedingt gewesen.

Mit Ausbruch des Krieges sei ein großer Teil des Eisenbahnpersonals zu den Fahnen einberufen worden. Augenblicklich

seien etwa 145 000 Beamten und Arbeiter eingezogen. Unter diesen Umständen habe man bald neues Personal einstellen müssen. Da man zunächst von einer kürzeren Dauer des Krieges ausgegangen sei, so habe man es seinerzeit für notwendig erachtet, den im Felde Stehenden die Plätze frei zu halten, und deswegen das neue Personal nicht zu ständigen Arbeitern gemacht. Infolgedessen erfreuen sich diese Arbeiter, deren Zahl sich auf etwa 110- bis 120 000 belaufe, nicht der Teilnahme an den wertvollen Wohlfahrtseinrichtungen der Staatseisenbahnverwaltung, insbesondere nicht an der Pensionskasse Abteilung B. Diese habe für die Arbeiterschaft großen Wert; sie bestehe seit 25 Jahren, und die Zuschüsse, die die älteren Arbeiter daraus erhalten, seien bereits größer als die Reichsinvalidenpensionen. Außerdem haben die neuen Arbeiter nicht in die große Verbandskrankenkasse der Eisenbahner aufgenommen werden können, durch die den Arbeitern bei Krankheit der volle Tagelohn gesichert werde.

Im Laufe der Zeit habe er es für unmöglich erachtet, den Arbeitern diese Wohlfahrtseinrichtungen vorzuenthalten, und es habe sich deswegen die Notwendigkeit ergeben, eine große Zahl der neuen Arbeiter zu ständigen Arbeitern zu machen, freilich immer nur so viele, daß genügend Plätze für die aus dem Felde zurückkehrenden Arbeiter freiblieben. Die nicht ständig angenommenen Arbeiter seien lediglich auf Grund der Bestimmungen des Bürgerlichen Gesetzbuchs, des freien Arbeitsvertrages angenommen worden. Damit sei die Verpflichtung aller dieser Leute auf die früheren Gemeinsamen Bestimmungen für die Eisenbahnarbeiter weggefallen, und es sei mit ihnen auch die Annahmeverhandlung nicht aufgenommen, in der die Arbeiter bestätigen mußten, daß sie von dem Dienstvertrage Kenntnis genommen hätten und sich danach richten würden. In dieser Verhandlung sei den Arbeitern eine Erläuterung der Gemeinsamen Bestimmungen dahin gegeben worden, daß sie den freien Gewerkschaften, dem Transportarbeiterverbande, Reichssektion der Eisenbahnarbeiter sowie überhaupt solchen Vereinen und Verbänden, die die Arbeitseinstellung für zulässig erachten, nicht angehören dürfen. Außerdem sei erläutert worden, was unter sozialdemokratischen Bestrebungen zu verstehen sei. Als sich nun die Notwendigkeit herausgestellt habe, die Arbeiter zu ständigen Arbeitern zu machen, habe wieder eine festere Grundlage für die Regelung des Arbeitsverhältnisses geschaffen werden müssen. Dabei sei davon ausgegangen, daß es in jetziger Zeit nicht angängig sei, die Arbeiter auf Bestimmungen zu verpflichten, die ausdrücklich gegen die Sozialdemokratie und gegen bestimmte Gewerkschaften Stellung nehmen. Man habe eine Grundlage suchen müssen, die im Kriege und im Frieden der Verwaltung genügende Sicherheit bietet, und habe sich entschlossen, sie in die neue Dienstordnung aufzunehmen. Diese Arbeiterdienstordnung sei bereits vor dem Kriege fertig gewesen, aber nicht eingeführt worden, weil man damit bis nach dem Kriege habe warten wollen. Sie habe eigentlich den ersten Teil und die Grundlage für die Regelung des gesamten Arbeitsverhältnisses bilden sollen, deren zweiten Teil die bereits eingeführte Lohnordnung bilde. In dieser Dienstordnung befinde sich die Bestimmung, die der Vorredner angeführt habe.*) Der Hinweis auf die Sozialdemokratie sei entfallen, das Streikverbot aus der Annahmeverhandlung übernommen. Die letztere enthalte nur eine Bestätigung der Kenntnis von dem gesamten Inhalte der Dienstordnung. Sie verlange also, ohne gegen eine Partei oder gegen eine bestimmte Vereinigung Stellung zu nehmen, daß der Arbeiter, der in den Dienst der preußischen Staatseisenbahnen treten wolle, auf die Arbeitseinstellung und auf die Angehörigkeit zu einer Vereinigung verzichte, die die Arbeitseinstellung für zulässig erachte. Den Standpunkt, daß die Arbeiter diese Verpflichtung eingehen müssen, haben seine Vorgänger, wie er selbst, eingenommen, und zwar im vollen Einvernehmen mit der Staatsregierung, mit der Reichsleitung und auch mit den bürgerlichen Parteien. Trotz dieser positiven Stellungnahme sei nicht schematisch verfahren worden, sondern die Zugehörigkeit zu einer Vereinigung sei zugelassen worden, wenn sie zwar für ihre Gesamtheit das Streikrecht in Anspruch nehme, aber für diejenigen Mitglieder, die Eisenbahnangestellte seien, darauf verzichte. Diesen Weg haben die christlich-sozialen Gewerkschaften eingeschlagen, indem sie für die Eisenbahnarbeiter eine Abzweigung gebildet haben, den sogenannten Elberfelder Verband, in dessen Satzungen ausdrücklich auf das Streikrecht der Eisenbahnangestellten verzichtet sei. Ebenso haben sich die Hirsch-Dunckerschen Vereine verhalten, freilich erst, nachdem dieser Standpunkt nachdrücklichst vertreten sei. Der größte Arbeiterverein, dem preußische Eisenbahnarbeiter angehören, der vormals Trierische Verband, jetzt Sitz Berlin, der über 100 000 Mitglieder zähle, habe das Streikrecht überhaupt nicht für sich in Anspruch genommen, obwohl er genau wie die freien Gewerkschaften das Ziel habe, die Lohn- und Arbeitsbedingungen seiner Mitglieder zu verbessern.

Die freien Gewerkschaften, zu denen der Allgemeine Deutsche Transportarbeiterverband gehöre, der eine besondere Sektion der Eisenbahnangestellten, die Reichssektion, gebildet habe, habe nicht verzichtet und habe noch 1912 eine Resolution gefaßt, in der er zwar anerkenne, daß angesichts der Folgewirkungen eines Verkehrsstreiks ein Streik der Eisenbahnangestellten erst in letzter Linie in Frage kommen könne, aber auf das Streikrecht ausdrücklich nicht verzichte. Bei dieser Stellungnahme und da die freien Gewerkschaften bisher bei ihm einen Antrag in dieser Beziehung nicht gestellt haben, könne er dem Ersuchen des Vorredners nicht folgen, so sehr er geneigt sei, die sozialen und wirtschaftlichen Verdienste der freien Gewerkschaften während des Krieges anzuerkennen.

Im Laufe der weiteren Verhandlung über die Arbeiterfrage gab der Minister der Hoffnung Ausdruck, daß es ihm in Einvernehmen mit dem Finanzminister gelingen werde, für die altpensionierten Arbeiter in höherem Maße zu sorgen.

In Bezug auf die freien Gewerkschaften führte er aus: Wenn diese Anspruch darauf erheben, daß den Eisenbahnarbeitern die Mitgliedschaft bei ihnen erlaubt werde, so müßten sie ausdrücklich satzungsgemäß auf das Streikrecht verzichten. Einen anderen Standpunkt könnte er nach den Vorstadien dieser Frage nicht einnehmen; denn er würde sich der Ungerechtigkeit und Unbilligkeit gegenüber denjenigen Gewerkschaften schuldig machen, denen gegenüber er seinen Anspruch durchgesetzt habe, wie z. B. dem Berlin-Trierischen Verband. Für die Eisenbahn-Arbeiter dürfe die Bedeutung der Frage nicht überschätzt werden; denn der Arbeiter werde in seinen ganzen Lebensverhältnissen im Staatsbetriebe so sicher gestellt, daß man seine Lage derjenigen eines Beamten vergleichen könne. Wie von anderer Seite schon bemerkt worden sei, könnten seine Beschwerden im Parlament vorgetragen und für sie von dem Minister Abhilfe verlangt werden. Aus seiner Stellung als Staatsarbeiter erfülle sich ein Teil der Forderungen, die andere Arbeiter sich erst durch den Beitritt zur Gewerkschaft erringen müssen.

Er könne ferner darauf hinweisen, daß bei Ausbruch des Krieges 330 000 Arbeiter vorhanden gewesen seien. Davon seien in Gewerkschaften oder gewerkschaftlichen Vereinigungen etwa 160 000. Außerdem seien aber etwa 80- bis 90 000 Hilfsbeamte darunter, von denen 60 bis 70 % Beamte werden, die kein Interesse an einer Gewerkschaft haben. So bleiben nur 80- oder 90 000 Staatsarbeiter, die bei dieser Frage in Betracht kämen. Er zweifle aber, ob für diese ein großer Anreiz bestände, den freien Gewerkschaften beizutreten, weil es gerade diejenigen seien, die im ganzen Lande verteilt seien und daher kaum an den Versammlungen teilnehmen könnten.

Zu der Abteilung B der Arbeiterpensionskasse leisten Arbeiterschaft und Verwaltung je die Hälfte der Beiträge, die 1914: 8,2 Millionen Mark betragen haben. Die Verwaltung gebe außerdem noch einen außerordentlichen Beitrag von ⅙ aller Beiträge in Höhe von 3 Millionen Mark. In der Petition des Trierischen Verbandes werde nun verlangt, daß dieser außerordentliche Beitrag um 3 Millionen Mark erhöht werde, und zwar mit Rücksicht auf die Entwertung des Geldes und damit aller Renten. Dieser Gedankengang habe aber weittragende Folgen. Die Pensionen der Arbeiter, einschließlich des Betrages, den sie aus der Reichsinvalidenversicherung erhalten, seien jetzt beinahe schon so hoch wie die der Unterbeamten und würden sie in absehbarer Zeit übersteigen. Wenn auf Grund der Petition jetzt eine Zusage gemacht würde, so würde die Unterbeamtenschaft mit Recht dasselbe verlangen können.

Am Schlusse der Verhandlungen wurden die bereits in Nr. 19 S. 216 Sp. 2 mitgeteilten Beschlüsse gefaßt.

*) § 3 Z. 5 der Arbeiter-Dienstordnung, der folgendermaßen lautet: Auch außerhalb des Dienstes hat der Arbeiter sich achtbar und ehrenhaft zu führen und von der Teilnahme an ordnungsfeindlichen Bestrebungen, Vereinen und Versammlungen fernzuhalten. Vereinen oder Verbänden, die die Arbeitseinstellung als zulässiges Kampfmittel erachten oder unterstützen, darf er nicht angehören.

Die Kosten des Eriekanals.

Der Staat Neuyork stellte in den Jahren 1817 bis 1825 zur Verbindung des Eriesees mit dem Hudson bei Albany einen Schiffahrtskanal her, der in der Zeit vor Erbauung der Eisenbahnen eine außerordentlich große wirtschaftliche Bedeutung hatte, weil er die für den Getreideverkehr so wichtige, natürliche Binnenwasserstraße der Seenkette mit dem Meere verband. Diesem Kanal verdankt Neuyork einen Teil seines raschen Aufschwunges, und wenn sich heute an der Kanalstrecke eine Reihe von blühenden und volkreichen Städten befindet, so verdanken alle diese Orte fast ausschließlich dem Kanal ihr Dasein. Der

Kanal hat zwischen seinem Anfangspunkt am Eriesee bei Buffalo und seiner Mündung in den Hudson eine Länge von 567 km und weist auf seinem Wege 72 Schleusen auf.

Mit dem Ausbau der Eisenbahnen verlor der Kanal immer mehr an Bedeutung. Er konnte den Wettbewerb mit den Eisenbahnen nicht bestehen, weil die Eisenbahnen es verstanden, sich den Schiffsverkehr auf den Seen anzugliedern und durchgehende Frachtsätze für die Beförderung des Getreides bis Buffalo mit dem Seeschiff und von da mit der Eisenbahn zu schaffen.

Als am Ende des vorigen Jahrhunderts in allen Kulturländern Bestrebungen auftauchten, neben den Eisenbahnen ein leistungsfähiges Binnenwasserstraßennetz zu schaffen, erinnerten sich auch die Neuyorker ihres fast vergessenen Kanals. Da die vorhandene Anlage der geringen Abmessungen und der zahlreichen Schleusen wegen nicht mehr zeitgemäß war (es konnten auf ihr nur Schiffe von 200 bis 300 t Tragkraft verkehren), so wurde der Ausbau zu einem Großschiffahrtswege beschlossen. In Frage kam der Ausbau für Schiffe von 900 t Tragfähigkeit oder der Ausbau für Seeschiffe von 5400 t Tragfähigkeit und 6,4 m Tiefgang. Die Entscheidung fiel zu Gunsten des Ausbaues für 900 t, da die Kosten für einen Seeschiffkanal allzu große geworden wären. So wurden denn von den gesetzgebenden Körperschaften im Jahre 1903 101 Millionen Dollar = 430 Millionen Mark für den Kanalbau bewilligt.

Bei dem Ausbau des Kanals sollten die scharfen Bögen der alten Anlagen vermieden und die Zahl der Schleusen möglichst verringert werden. Es wurde daher nötig, auf weite Strecken eine vollständig neue Linie in abweichender Höhenlage zu suchen. Der neue Kanal führt von Buffalo über Tonawanda und Lockport, südlich an Rochester vorüber, durch den Clyde-, Seneca- und Oswegofluß, durch den Oneidasee und weiter über Rome, Utica, Schenectady und Troy nach Albany. Gleichzeitig sollten auch die schon früher vorhandenen Zweigkanäle, der Champlain- und der Oswegokanal, vertieft und umgebaut werden. Der Kanal sollte folgende Abmessungen erhalten: Tiefe 3,66 m, Sohlenbreite 23 m, Länge der Schleusen 95 m Breite der Schleusen 8,5 m, Drempeltiefe 3,36 m. Diesen Abmessungen war ein Kanalschiff von 46 m Länge, 7,6 m Breite, 3,05 m Tiefgang und 900 t Fassungsraum zu Grunde gelegt.

Mit der Überwachung der Bauarbeiten wurde ein besonderer Ausschuß von fünf Ingenieuren betraut, der alljährlich an die Regierung des Staates Neuyork Bericht zu erstatten hatte. Dieser Ausschuß beantragte im Jahre 1906, eine künftige Vergrößerung des Kanals vorzusehen und zwar auf die Abmessungen des Wellandkanals, der Schiffen von 2700 t Tragfähigkeit die Durchfahrt erlaubt. Den Schleusen sollten daher von vornherein Abmessungen von 100 m Länge, 13,7 m Breite und 4,3 m Tiefgang gegeben werden. Die Regierung genehmigte die Verbreiterung der Schleusen, die einen Mehraufwand von 14 Millionen Mark verursachte, nicht aber die Vertiefung der Schleusen, die weitere 4 Millionen Mark Kosten verursacht hätte. Von einer Erhöhung der Bausumme sah man ab in der Erwartung, diese Mehrkosten von 14 Millionen Mark aus dem Titel für unvorhergesehene Ausgaben und durch Ersparnisse an anderen Stellen decken zu können.

Der Bau des Kanals macht rüstige Fortschritte. Während aber die ersten Ausschreibungen in bezug auf Kosten ein durchaus günstiges Ergebnis gehabt hatten, stellte sich im weiteren Verlaufe der Arbeiten die Unmöglichkeit heraus, mit den veranschlagten Baukosten auszukommen, und erhebliche Nachforderungen wurden notwendig. Doch scheint man sich in Amerika über die wirkliche Höhe der Baukosten bisher noch kein klares Bild gemacht zu haben. Dies hat den Professor Moulton veranlaßt, in der amerikanischen Zeitschrift für politische Ökonomie einen Aufsatz über diesen Gegenstand zu veröffentlichen.

Zunächst bemerkt er, daß bei Kanalbauten in der Regel die Anschläge weit überschritten würden und daß darin nur Deutschland eine Ausnahme mache, wo sich die Voranschläge zumeist als auskömmlich erwiesen hätten.

Ursprünglich wurden die Kosten des Kanals auf 430 Millionen Mark veranschlagt. Das wären bei 655 km Länge des Hauptkanals und der beiden Seitenkanäle rund 650 000 ℳ für das Kilometer. Im Jahre 1908 wurde die Weite der Schleusen von 8,5 auf 13,7 m vergrößert, wodurch Mehrkosten in Höhe von 25,5 Millionen Mark entstanden.

In den Jahren 1911 und 1912 fanden Deichbrüche statt, durch die einmalige Kosten in Höhe von 1,7 Millionen Mark verursacht wurden und weitere Unterhaltungskosten in Höhe von 1 Million Mark notwendig werden dürften. Sodann wurden Ausgaben von 5,03 Millionen Mark durch nicht vorhergesehene Wegverlegungen und 2,1 Millionen Mark für Verlegung von Eisenbahnen notwendig. 3 Millionen Mark Verwaltungskosten entstanden in anderen staatlichen Abteilungen infolge des Kanalbaues.

Ganz ungeheuerlich sind die an die Kanalverwaltung gestellten Entschädigungsansprüche. Bis jetzt sind folgende eingebracht worden: Ansprüche der Anlieger 81 Millionen Mark, Ansprüche aus Wassergerechtsamen 161 Millionen Mark, Ansprüche der Eisenbahnen 37 Millionen Mark, Ansprüche der Unternehmer 30 Millionen Mark, zusammen betragen die Entschädigungsansprüche 309 Millionen Mark. Die Kanalverwaltung schätzt, daß hiervon etwa 100 Millionen Mark als berechtigte Ansprüche von den Gerichten werden anerkannt werden. Schließlich reichen die für unvorhergesehene Arbeiten eingeworbenen Mittel nicht aus. Viele Kosten verursachte insbesondere die Aufrechterhaltung der Schiffahrt an den Stellen, wo der bestehende und der neue Kanal zusammenfallen oder nebeneinander liegen. An verschiedenen Stellen mußten auf Anforderung der Anlieger Veränderungen der Linienführung vorgenommen werden, die erhebliche Mehrausgaben verursachten. Aber auch die eigentlichen Baukosten haben sich infolge der Erhöhung der Löhne und Materialpreise erheblich gesteigert. Namentlich sind die Zementpreise stark gestiegen.

Das Gesamtergebnis ist, daß, obwohl erst 85 % der Arbeiten vollendet sind, die Endsumme des Voranschlages schon überschritten ist. Man schätzt die Gesamtbaukosten, abgesehen von den unerledigten Entschädigungsansprüchen, auf 565 Millionen Mark oder 860 000 ℳ für das Kilometer.

Dabei muß berücksichtigt werden, daß dies nur die reinen Baukosten des Wasserweges, und daß Kosten für Hafenanlagen, Lagerungs- und Umschlagseinrichtungen hierin noch nicht enthalten sind. Im Jahre 1909 wurde ein besonderer Ausschuß zum Studium der Hafenfrage eingesetzt. Er legte im Jahre 1911 einen Anschlag vor, wonach für Hafenanlagen längs des Kanals 82 Millionen Mark erforderlich wären, wodurch die Kosten des Kanals auf 647 Millionen Mark gleich 990 000 ℳ für das Kilometer steigen. Noch nicht einbegriffen sind hierin die Kosten für Umschlaganlagen in Buffalo und längs des Hudson zwischen Albany und Neuyork. Die Stadt Neuyork hat die Kosten der städtischerseits zu errichtenden Hafenanlagen auf 50 Millionen Mark geschätzt.

Im Vergleich zu den Kosten der Eisenbahnen erscheinen die Kosten des Kanals als außerordentlich hohe. Die durchschnittlichen Anlagekosten der Eisenbahnen in den Vereinigten Staaten haben nur rund 150 000 ℳ für das Kilometer betragen.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Aus der Begründung des Entwurfs eines Frachturkundenstempelgesetzes.** Die durch die lange Kriegsdauer geschaffenen außerordentlichen Verhältnisse nötigen dazu, auf dem Gebiete der Verkehrsbesteuerung neben der Einführung einer Reichsabgabe vom Post- und Telegraphenverkehr und der Einführung eines Quittungsstempels auf eine Steigerung der Einnahmen aus dem Frachturkundenstempel Bedacht zu nehmen.

Der finanzielle Ertrag des Frachturkundenstempels fließt nach Lage der Sache zum weitaus überwiegenden Teile aus dem Eisenbahnverkehre. Nur auf ihn ist in dem Entwurf auch die Erhöhung und Erweiterung der Stempelabgabe abgestellt. Es versteht sich, daß auf die Dauer eine einseitige Mehrbelastung des Eisenbahnverkehrs gegen den Frachtverkehr auf den Wasserstraßen weder der steuerlichen Gerechtigkeit entsprechen würde, noch auch nach den wirtschaftlichen Beziehungen zwischen beiden für den ersteren auf die Dauer erträglich wäre. Trotzdem wird man in den gegenwärtigen Zeitverhältnissen, in denen der Krieg ein Daniederliegen der Schiffahrt herbeigeführt hat, nicht an eine weitere Belastung der Schiffahrt, als sie der gegenwärtige niedrige Schiffsfrachturkundenstempel enthält, denken können.

Die Erhebung des Eisenbahnfrachturkundenstempels hat sich bisher auf Frachturkunden über ganze Eisenbahnwagenladungen beschränkt. Den künftig erforderlichen finanziellen Mehrertrag nur aus einer Erhöhung des Wagenladungsstempels erzielen zu wollen, würde weder möglich sein, noch wäre eine solche einseitige Belastung billig, da gerade der Stückgutverkehr in weitem Umfang hochwertige Güter in sich schließt, deren Beförderung bei den an sich niedrigen Stückguttarifen der Eisenbahn sehr wohl eine mäßige Abgabe zu tragen vermag. Eine entsprechende Belastung des verwandten Eisenbahnstückgutverkehrs erscheint ferner auch durch die Höherbelastung des Postpaketverkehrs erfordert, wenn nicht Verschiebungen in der Wahl der Beförderungsanstalten eintreten sollen, die nicht der Erfolg der verstärksten steuerlichen Belastung sein dürfen und auch verkehrstechnisch nicht erwünscht wären. Allerdings kann ein Stückgutstempel im Eisenbahnverkehre nur ein gleichmäßiger Feststempel und da er als solcher auch die Versendung von Stück-

gütern als Einzelposten und auf kurze Entfernungen berücksichtigen muß, nur niedrig gehalten sein. Seine absolut niedrige Bemessung wird ihn dafür aber auch für den kleinen Gewerbetreibenden erträglich erscheinen lassen, zumal nicht daran gezweifelt zu werden braucht, daß dieser wohl in der Lage sein werde, ihn wieder abzuwälzen. Es ist für alle in Vorschlag gebrachten Verkehrsabgaben in Rücksicht zu ziehen, daß ihre Einführung in eine Zeit fällt, in der infolge der Umgestaltung der Wirtschaftsverhältnisse durch den Krieg die Preisbildung aller Gegenstände in Fluß gebracht ist, und es eben hierbei ermöglicht werden wird, die neuen Lasten bei der Preisgestaltung zum Ausdruck zu bringen. Für die Dauer des Krieges wird es erwünscht sein, die Beförderung von Milch im Interesse der Versorgung der Bevölkerung mit diesem Nahrungsmittel mit der Stempelabgabe nicht zu belasten. Es ist beabsichtigt, hierfür auf dem durch § 3 Abs. 1 des Gesetzes vom 4. August 1914 über die Ermächtigung des Bundesrats zu wirtschaftlichen Maßnahmen usw. (Reichs-Gesetzbl. S. 327) gewiesenen Wege der Bundesratsverordnung Fürsorge zu treffen.

Die Höherbelastung des Postpaketverkehrs und die Einführung des Stückgutstempels im Eisenbahnverkehr lassen es geboten erscheinen, auch die Beförderung von Gütern, die Privatbeförderungsanstalten und Spediteure zur Versendung annehmen und sammeln, um sie zusammen mit den Gütern anderer Versender auf Grund eines für eigene Rechnung über eine Sammelladung geschlossenen Frachtvertrages als Eisenbahnwagenladung zu versenden, einem besonderen Stempel zu unterwerfen. Es wäre andernfalls zu befürchten, daß die Erhöhung der Beförderungsgebühren und Abgaben im Post- und Eisenbahnverkehr eine verstärkte Abwanderung des Paket- und sonstigen Stückgutverkehrs in den Sammelladungsverkehr zur Folge haben würde, die, ohne nennenswerten Vorteil für die Versender, zu beträchtlichen Einnahmeausfällen für die Reichskasse führen müßte. Nach § 413 Abs. 2 des H.-G.-B. hat der Spediteur, wenn er Güter in der bezeichneten Weise zur Versendung bringt, dem Versender gegenüber ausschließlich die Rechte und Pflichten eines Frachtführers. Das Geschäft gilt zwischen ihnen als Frachtgeschäft, gleichviel ob eine Einigung über einen bestimmten Satz der Beförderungskosten stattgefunden hat oder nicht (vgl. Denkschrift zum Entwurf eines Handelsgesetzbuchs, Verhandlungen des Reichstags 1895/97, Anlagen Band 6, Aktenstück 632, S. 3258, und Reichstagskommissionsbericht über diesen Entwurf, ebenda Band 7, Aktenstück 735, S. 3928). Es soll daher, falls über dieses Geschäft zwischen Privatbeförderungsanstalt oder Spediteur und Versender eine Frachturkunde ausgestellt ist, von dieser, andernfalls von der Sendung selbst die in Tarifnummer 6 e bezeichnete Abgabe erhoben werden.

Die Entwicklung zum modernen Großbetriebe hat in den großen Industriemittelpunkten des Reichs, insbesondere in Rheinland und Westfalen, in Schlesien und Lothringen, dahin geführt, daß sich die großen Bergbau- und industriellen Unternehmungen für ihren Bedarf eigene Eisenbahnen von zum Teil beträchtlicher Länge gebaut haben, um die von ihnen benötigten oder von ihnen erzeugten Güter nach und von ihren Betriebsanlagen oder zwischen räumlich auseinander gelegenen Betriebsanlagen befördern zu können, insbesondere auch, um zur Beförderung dieser Güter auf dem billigeren Wasserweg Anschluß an einen privaten oder öffentlichen Hafen zu gewinnen. Da die steuerliche Belastung der für ihre Güterbeförderung auf die öffentlichen Eisenbahnen angewiesenen gewerblichen Betriebe durch die neue Abgabe erheblich ist, muß befürchtet werden, daß die Vorteile die die bezeichneten Großunternehmungen dadurch haben, daß ihnen die Steuer erspart bleibt, zu ihren Gunsten eine Verschiebung der Wettbewerbsbedingungen herbeiführe. Diese Folge einer Steuer, die zur Abbürdung der Kriegslasten in der Form einer Abgabe von der Güterbewegung möglichst alle Volksteile gleichmäßig treffen will, muß vermieden werden. Der Entwurf schlägt daher für die Beförderung eigener Güter auf nichtöffentlichen Eisenbahnen der Unternehmer die Einführung einer nach der Menge der beförderten Tonnen zu entrichtenden Abgabe von 3 ₰ für die Tonne vor. Dem Reichsstempelgesetz sind derartige aus dem Rahmen des Urkundenstempels heraustretende Ersatzabgaben schon bisher nicht fremd gewesen. Es darf in dieser Hinsicht verwiesen werden auf die im § 6 des früheren Reichsstempelgesetzes als Ersatz für den Aktienstempel vorgeschrieben gewesene Abgabe von Aktienneugründungen und Kapitalerhöhungen bei Aktiengesellschaften, die keine Aktienurkunden ausgeben, und im geltenden Reichsstempelgesetz auf die im § 17 angeordnete Ersatzabgabe für den Talonstempel gegenüber Aktiengesellschaften, die keine Gewinnanteilscheine ausgeben, sowie auf den als Ersatz für die Grundwechselabgabe nach § 95 bestehenden Fideikommißstempel.

Der Mehrertrag aus der Erhöhung und Erweiterung des Eisenbahnfrachturkundenstempels ist auf rund 80 Millionen Mark anzunehmen.

— **Bezirkseisenbahnräte.** Am 16. d. M. findet eine Sitzung des Bezirkseisenbahnrats Frankfurt (Main) statt, auf deren Tagesordnung neben geschäftlichen Mitteilungen und Neuwahlen ein Antrag der Handelskammer für den Kreis Wetzlar steht, betr.: a) Verlängerung der Geltungsdauer des Ausnahmetarifs für die Beförderung von Steinkohlen usw. vom Ruhrbezirk zum Betrieb von Eisenerzbergwerken und Hochhöfen usw. vom 1. November 1911, Besonderes Tarifheft V; b) Änderung dieses Ausnahmetarifs wie auch des Ausnahmetarifs 7 c — Besonderes Tarifheft N — für die Beförderung von Eisenerz usw. von und nach Satitonen des Lahn-, Dill- und Sieggebiets vom 1. September 1915.

Ferner findet am 22. d. M. in Bromberg die 45. Sitzung des Bezirkseisenbahnrats Bromberg statt. Auf der Tagesordnung stehen außer Mitteilungen die Verlängerung der Gültigkeitsdauer des Kriegsausnahmetarifs 2 r um ein Jahr nach Friedensschluß und verschiedene Fahrplanangelegenheiten.

— **Bahnhofsumbau in Coburg.** Die umfangreichen Erdarbeiten für die Erweiterung und Hebung des an der Hauptbahnstrecke Eisenach-Lichtenfels belegenen Personenbahnhofes Coburg, in welchen außer den Zügen dieser Strecke noch diejenigen der Hauptbahn Coburg-Sonneberg und dreier Nebenbahnen einlaufen, gehen ihrer Vollendung entgegen. Bei den beschränkten Raumverhältnissen und unter völliger Aufrechterhaltung des Betriebes war die Höherlegung sämtlicher Gleise, welche zur Anlage eines Personentunnels und zweier Straßenunterführungen nötig wurden, eine umfangreiche und teilweise recht schwierige Arbeit. Die Hauptschwierigkeiten sind jedoch nunmehr erledigt und die Gleise am Südende des Bahnhofes in die endgültige Lage gebracht; nur von Norden her, aus Richtung Eisenach, Sonneberg und Rodach wird noch auf einstweiligen Gleisen gefahren. Außer dem neuen Lokomotivschuppen mit zentraler Rauchabführung und der neuen Betriebswerkstatt, die schon lange in Benutzung sind, ist kürzlich der neue zweigeschossige Eilgutschuppen dem Betriebe übergeben worden. Um noch eine Gleisbreite und damit eine siebente Bahnsteigkante zu gewinnen, muß das alte, seit 1859 benutzte Stationsgebäude abgebrochen und durch ein neues ersetzt werden, dessen beide Flügel bereits unter Dach sind. Nach Unterbringung der Dienst- und Warteräume in den letzteren wird das alte Gebäude abgebrochen und der neue Mittelbau zwischen den beiden Flügeln errichtet werden. Es handelt sich hier um einen für die Residenz des Landes eine Zierde bildenden, architektonisch wirksamen Bau aus grauem Mainsandstein.

Die gesamten Signal- und Weichenanlagen werden von zwei Kraftstellwerken aus elektrisch betätigt und die elektrische Weichenbeleuchtung auf dem neuen Bahnhof durchgeführt werden.

— **Personen-, Gepäck- und Expreßgutverkehr nach und von Wirballen.** Am 1. d. M. ist die Zollkontrolle und der Übergang des Personen- und Gepäckverkehrs zwischen den preußischen Staatsbahnen und den Militärbahnen des östlichen Kriegsschauplatzes von Eydtkuhnen nach Wirballen verlegt. Es muß also die Ausgabe von Fahrkarten und die Abfertigung des Gepäcks und Expreßgutes nach dem besetzten russischen Gebiet statt nach Eydtkuhnen nach Wirballen stattfinden. Ebenso wird in umgekehrter Richtung die Ausgabe der Fahrkarten und die Abfertigung des Gepäcks, des Expreßgutes und der Leichen nach Deutschland in Wirballen stattfinden.

— **Balkanzug.** Nach neuerer Bestimmung des Chefs des Feldeisenbahnwesens I bedürfen alle mit dem Balkanzuge in Richtung nach Deutschland reisenden Militär- und Zivilpersonen außer den in den „militärischen Bestimmungen über die Benutzung der Balkanzüge“ geforderten Ausweisen noch einer in deutscher, ungarischer, bulgarischer und türkischer Sprache geschriebenen Bescheinigung, daß eine Entlausung erfolgt oder nicht erforderlich und die Fahrt gestattet ist.

Die Bescheinigungen werden durch die deutschen Überwachungsstellen in Konstantinopel und Sofia, durch die deutsche Bahnhofs- oder Etappenkommandantur in Nisch und durch die deutsche Bahnhofskommandantur in Belgrad ausgestellt, an die sich die deutschen Reisenden vor Antritt der Fahrt zu wenden haben. Auf Zwischenstationen dürfen nur Militär- und Zivilpersonen einsteigen, die schon im Besitz eines Entlausungsscheines oder einer Bescheinigung sind, wonach Entlausung nicht erforderlich ist. An den deutschen Grenzen findet die Kontrolle über die Bescheinigungen im Zuge statt.

— **Ein Spaziergang durch den Spreetunnel der AEG-Schnellbahn,** so schreibt Dr. Horn in der „Reichshauptstädtischen Korrespondenz“, gehört eigentlich nicht zu den Annehmlichkeiten dieses Lebens, immerhin aber bietet er dem Laien viel des Interessanten, und auch der erfahrene Wasserbautechniker wird bei Besichtigung dieser ausgedehnten Untergrundbaustelle seine Anerkennung nicht versagen können. Das Überraschende dieses neuartigen Bauvorganges ist die überaus schnelle Herstellung einer 160 m langen Verbindung der beiden Ufer, die durch die Ausschachtung dicht unter der eisernen Schutzdecke

entstanden ist. Mit dem vorgestern erfolgten Durchstich der Sandwände lag die ganze Tunnelstrecke frei, während man die vorhandenen und im Bau begriffenen Spreeunterfahrungen, die an sich schon viel kürzer sind, unter teilweiser Sperrung der Schiffahrt in mehrere Abschnitte zerlegt hat. Fast ein halbes Hundert Stufen nicht unbequemer Holztreppen sind zu überwinden, bevor man sich in ungefährer Höhe der künftigen Tunnelsohle befindet. Auf einem Zwischengerüst gelangen wir unter die Ufermauer, welche über uns das Wasser der Spree begrenzt. Wenige Schritte weiter und wir stehen unterhalb der Fußsohle, von der es wie Regentropfen auf uns herniederfällt. Da das Sickerwasser auch Erd- und Rostteilchen mit sich führt, scheint es geraten, von dem bereitgehaltenen Schutzüberwurf Gebrauch zu machen. Nun kann der Spaziergang beginnen, über feuchten, märkischen Sand, über Bauhölzer und Feldbahnen. Eingleisig reicht die letztere schon hinüber zum gegenüberliegenden Ufer, und die kleinen Kipplowren schaffen einen Kubikmeter Boden nach dem anderen zu den bereitstehenden Dampfkränen. An der Decke angebrachte Starkstromleitungen speisen zahlreiche Glühlampen und liefern die Energie für die unaufhörlich arbeitenden Pumpen. Ein Gefühl der Sicherheit überkommt uns, wenn wir, auf dem unterirdischen Pfade Rast machend, das uns schirmende Dach, die mächtigen aus U-Eisen zusammengefügten Wände betrachten. Wie kerzengerade die einzelnen Pfähle stehen, wie eben sich über uns Betonplatte an Platte gefügt hat. Fürwahr, ein geniales Bauverfahren, durch das viel Zeit und Geld gespart wird. An einzelnen Stellen werden bereits die dicken Baumstämme hergerichtet, die als Quersteifen dem Erddruck auf den nach und nach auszuhöhlenden Eisenkasten entgegenwirken sollen. Drüben an der Jannowitzbrücke werden mit der Tieferlegung der Sohle auch noch einige Rohrbrunnen erforderlich, die an die untere Wasserhaltung angeschlossen werden müssen. Hier schwenkt die Rampe des Tunnels in die Brückenstraße ein, die bis zur Rungestraße schon ausgeschachtet wird. Eine kleine Budenstadt hat sich hier in der weiten Baugrube aufgetan; die Kolben stampfen, die Wasser rauschen und von oben her dringt das Donnergepolter der Straßenbahnwagen in die Tiefe herab. Alles in allem darf gesagt werden, daß Berlin eine so großzügig angelegte und ausgestattete Baustelle noch nicht gesehen hat.

— **Die Leipziger Ostermesse 1916.** Über diese erfährt die „Nordd. Allg. Ztg." aus Leipzig 8. d. M. folgendes: Sowohl hinsichtlich des Besuches als auch des geschäftlichen Erfolges muß die vierte Kriegsmesse als die beste aller Kriegsmessen bezeichnet werden. Sie war sogar in vieler Hinsicht noch besser als eine gute Friedensmesse. Was zunächst die Zahl der Aussteller anlangt, so ist sie von ursprünglich 2500 auf über 2800 gestiegen, unter denen wieder zahlreiche Firmen auch aus dem Auslande vertreten sind. Unter der Einkäuferschaft, deren Gesamtzahl mit 28 000 eher zu niedrig als zu hoch gegriffen ist, sind ebenfalls die Besucher aus dem neutralen Auslande stark vertreten. Einen Anhaltspunkt dafür gewinnt man auch schon aus der Tatsache, daß allein über 5000 Karten für Fahrpreisermäßigung an Ausländer verteilt worden sind, ungerechnet diejenigen Besucher, die sich erst in allerletzter Zeit zu einem Besuch der Messe entschlossen haben. Ganz besonders erfreulich ist, daß nicht nur die Industrie in ihrer bekannten Anpassungsfähigkeit die Wirkungen der Metallbeschlagnahme geschickt zu überwinden wußte, sondern auch mit einem geschäftlichen Erfolge rechnen kann, wie er in einzelnen Branchen selbst in den besten Friedensmessen nicht erreicht wurde. Auch in Luxusartikeln, Bijouterien und Galanteriewaren hat namentlich das neutrale Ausland umfangreiche Aufträge erteilt, und zahlreiche Fabrikanten hatten bereits am ersten Meßtage schon ihre gesamte Produktion fest verkauft. Ein solches Ergebnis in den jetzigen Kriegswirren kann als ein wirtschaftlicher Sieg betrachtet werden, der unseren Gegnern erneut zeigen wird, was deutsche Arbeit, Energie und Ausdauer vermag.

— **Der Verein Deutscher Straßenbahn- und Kleinbahn-Verwaltungen** hielt am 11. d. M. eine außerordentliche Hauptversammlung ab. Nach längerer Aussprache wurde beschlossen, daß lediglich eine Tariferhöhung imstande sei, dem Straßenbahnverkehrswesen für die Zukunft genügende Ertragsfähigkeit zu sichern. Der 10 Pf.-Tarif müsse verlassen und ein solcher von 15 Pf. eingeführt werden.

— **Zeichnet die vierte Kriegsanleihe!** Die „Eisenbahn" schreibt: „Bereits in Nr. 5 dieser Wochenschrift vom 30. Januar ist den Eisenbahnvereinen warm ans Herz gelegt worden, ihren Mitgliedern, besonders den weniger bemittelten, eine Beteiligung an der Kriegsanleihe dadurch zu ermöglichen, daß sie für die Gesamtheit der von den einzelnen Mitgliedern gezeichneten kleinen Beträge Anteilscheine erwerben. Es ist dort mit überzeugenden Worten darauf hingewiesen worden, ein wie glänzendes Ergebnis bei dem großen Heer der Eisenbahner selbst bei Zeichnung der kleinsten Beträge durch den einzelnen erzielt werden würde. Voraussetzung dafür aber ist und bleibt, daß die Beteiligung ganz allgemein ist. So mancher wird sagen: ‚Wir brauchen Milliarden, was kann es da auf die paar Pfennige ankommen, die ich allenfalls erübrigen könnte!' Diese Ansicht ist grundfalsch. Wo kommen wir hin, wenn jeder so dächte! Der Ernst des Krieges ist im Laufe der Zeit doch wohl uns allen genügend vor Augen geführt. Gleichgültigkeit darf es nicht mehr geben. Jedem Einzelnen muß die Überzeugung beigebracht werden, daß es auf jeden Pfennig ankommt. Sache der Eisenbahnvereine wird es also sein, in dieser Beziehung aufklärend zu wirken und die Mitglieder durch Umlauf von Zeichnungslisten immer wieder von neuem zur Beteiligung anzuregen. Gewiß erwächst den Vereinen daraus eine nicht kleine Arbeit, aber wir glauben, daß sie gern geleistet werden wird.

Und ebenso wie die Eisenbahnvereine werden auch die Beamten- und Arbeiterfachverbände an ihrem Teile zu dem Erfolge beitragen. Nicht nur mit dem Vereinsvermögen werden sich wieder die größeren Verbände an der vierten Kriegsanleihe beteiligen, sondern sie werden ebenso wie die Eisenbahnvereine ihren Mitgliedern Gelegenheit geben, durch Zeichnung von kleineren Beträgen an dem großen Werke mitzuwirken.

So zweifeln wir denn nicht daran, daß die Vereine und Verbände miteinander wetteifern werden, um der vierten Kriegsanleihe einen ebenso glänzenden Erfolg zu bereiten wie ihren Vorgängern."

Österreich.

— **Verkehrssteigerung der Aussig-Teplitzer Eisenbahn.** Der Verkehr auf den Linien des alten Netzes hat sich im Februar d. J. gegenüber der gleichen Zeit des Vorjahres gehoben. Es wurden 80 395 t Güter und 20 495 Personen mehr befördert als im Februar 1915. Die Einnahmen betrugen 1 025 561 K., daher um 192 417 K. mehr als im Februar 1915, aber noch um 110 902 K. weniger als in demselben Monat des Jahres 1914. Die Gesamteinnahmen für die ersten zwei Monate beziffern sich auf 2 184 419 K (+ 203 569). Auf der Lokalbahn Teplitz-Reichenberg wurden 252 634 K. (— 11 617) eingenommen und seit Jahresbeginn 541 075 K. (— 40 407). Die endgültige Abrechnung ergab im November 1915 eine Erhöhung um 7710 K. für das alte Netz und eine Steigerung von 26 882 K. für die Lokalbahn.

— **Eisenbahnunfall in Schwarzach-St. Veit.** In dieser Station streifte am 28. Februar um 4 Uhr nachmittags ein auf dem Bahngleise entrollter Arbeitswagen den einfahrenden Zug Nr. 365 m. Vier Personen wurden getötet, zwei schwer und zwei leicht verletzt. Mehrere Wagen sind geringfügig beschädigt. Der Verkehr wurde nicht gestört.

— **Kreditinstitut für Verkehrsunternehmungen und öffentliche Arbeiten.** Kürzlich wurde die ordentliche Generalversammlung dieses Kreditinstituts abgehalten. Nach dem Geschäftsbericht ist es dank den gesicherten Grundlagen des Instituts gelungen, ein Gesamtergebnis zu erzielen, welches gestattet, die Dividende für das abgelaufene Jahr — gleich wie im Vorjahre — mit 8½ % zu bemessen. Der Bericht wurde ohne Erörterung genehmigt, ebenso der Antrag des Verwaltungsrats, von dem für 1915 zur Verfügung stehenden Reingewinn im Betrage von 299 394 K. dem Reservefonds 35 606 K. zuzuführen, von dem nach Abschlag der satzungsmäßigen Gewinnanteile erübrigenden Überschusse eine 8½ prozentige Dividende zu verteilen und den Rest von 63 735 K. auf neue Rechnung vorzutragen.

Ungarn.

— **Erweiterungsbauten auf den südöstlichen Linien der ungarischen Staatsbahnen.** Zur Erleichterung und Beschleunigung des Getreidetransportes aus Rumänien nach Ungarn, Österreich und Deutschland werden in der nächsten Zeit mehrere Stationen der ungarischen südöstlichen Eisenbahnlinien dem gesteigerten Verkehr entsprechend erweitert.

Bekanntlich wurde vorerst die Lieferung von 50 000 Wagenladungen Getreide durch die beiden verbündeten Mittelmächte in Rumänien abgeschlossen, von welchen täglich 250 Wagen an den verschiedenen rumänischen Grenzstationen abgeführt werden. Ein beträchtlicher Teil benutzt die Wasserstraßen.

Die erwähnten Erweiterungsarbeiten beziehen sich teils auf die Verlängerung der bestehenden Stationsgleise für Züge von 100 Achsen, teils auf Vermehrung der Gleise. Auf diese Weise wurden die bestehenden Gleise auf den Stationen Botfalu, Sepsiszentgyörgy, Bereczk, Gyimesbükk, Maroshéviz, Nagyszeben, Tövis und Alsókarácsonyfalva für Züge von 100 Achsen verlängert und an vielen Stationen wurden neue Gleise gelegt.

Zwei Kriegsausweichen, Koslárd und Maroshid, wurden auch für den Zivilverkehr eröffnet. In Botfalu ist ein Verschiebebahnhof errichtet worden. Für die zeitweilige Ablagerung des rumänischen Getreides sind in Prázsmár, Bereczk, Nagyborosnyó und Gyimesbükk Getreidemagazine gebaut worden. Endlich wurde ein Schmalspurgleis von 3,5 km Länge von Gyimesbükk bis zur rumänischen Landesgrenze gelegt.

Die erwähnten Arbeiten wurden Anfang Januar in Angriff genommen, österreichisch-ungarische und deutsche, namentlich bayerische Eisenbahnabteilungen beteiligten sich daran nebst den eigenen Eisenbahnarbeitern und auch eine Anzahl von Kriegsgefangenen wurde zur Arbeit herangezogen. Der größte Teil der erwähnten Arbeiten steht bereits der Vollendung nahe und ist teilweise schon dem Betriebe übergeben worden.

— **Zweites Gleis zwischen Györ (Raab) und Brucks-Királyhida.** Die beiden Hauptstäde der österreichisch-ungarischen Monarchie: Budapest und Wien sind bekanntlich an beiden Ufern der Donau durch Staatsbahnlinien ersten Ranges verbunden. Die eine, welche längs des linken Donauufers führt, die Städte Érsekujvár (Neuhäusel) und Pozsony (Preßburg) berührt und bei der Marchbrücke in der Nähe von Marchegg die Landesgrenze überschreitet, besitzt schon längst ein zweites Gleis. Die rechtsseitige, über Komárom (Komorn) und Györ (Raab) führende Verbindung, welche die Landesgrenze am Leitafluß bei Bruck-Királyhida überschreitet, ist derzeit von Budapest ausgehend nur bis Györ mit einem zweiten Gleis versehen. In Anbetracht der internationalen Wichtigkeit dieser Linie wurden jetzt die Vorarbeiten für die Legung des zweiten Gleises auf dem noch rückständigen Streckenteil Györ-Bruck-Királyhida eingeleitet. Diese Arbeit ist bedeutend erleichtert durch den Umstand, daß die nötigen Bahngründe bereits erworben sind, ja sogar der Unterbau, die Brücken und Durchlässe für das zweite Gleis schon zur Verfügung stehen, da diese seinerzeit schon beim Bau des ersten Gleises vorgesehen und fertiggestellt wurden. An den Bauplänen wird fleißig gearbeitet. Die verwaltungsseitige Begehung dieses 77 km langen zweiten Gleises wird voraussichtlich schon im Sommer dieses Jahres vorgenommen.

Bosnien und die Hercegovina.

— **Ergebnisse der bosnisch-hercegovinischen Landesbahnen im Jahre 1913.** Ende 1913 betrieben diese Bahnen ein eigenes Netz von 935 km schmalspurigen (0,76 m) und von 89 km fremden Linien, zusammen also 1024 km, von denen 60 Zweigbahnen mit einer Länge von 35 km und 4 Waldbahnen abzweigten, an denen 191 Stationen, Ausweichen, Halte- und Ladestellen lagen. Der tiefste Punkt der Linien liegt 5,73 m, der höchste 950 m über dem Meere. Ihr Personal setzte sich aus 493 Beamten, 587 Unterbeamten, 1654 Dienern, 3194 Handwerkern und Arbeitern zusammen, betrug also 5928 Mann, das ist 5,78 Mann auf 1 Betriebskilometer. An Betriebsmaterial waren vorhanden 242 Lokomotiven, 394 Personenwagen, 158 Dienst- und 4453 Güterwagen, zusammen 5005 Wagen. Geleistet wurden 5 534 390 Zugkm, 8 763 907 Lokomotivkm, 256 956 466 Wagenachskm, 345 037 177 Netto- und 914 181 854 Bruttotonnenkm. Das Ladegewicht der Güterwagen war mit 52,9 % ausgenutzt. Die Gesamteinnahmen betrugen 20 480 699 K., hiervon 696 245 K. verschiedene Einnahmen; die Betriebsausgaben stellten sich auf 15 307 495 K., so daß ein Betriebsüberschuß von 5 173 204 K. vorhanden war. Es erbrachte die Personenbeförderung 4 837 413 K. = 24,4 %, die Gepäckbeförderung 187 181 K. = 1,0 %, die Eilgüterbeförderung 378 601 K. = 1,9 %, die Frachtenbeförderung 14 381 257 K. = 72,7 %. Die Verkehrseinnahmen im ganzen ergaben 21 148 K. für 1 km Betriebslänge. Die Ausgaben erforderten: Allgemeine Verwaltung 500 367 K. = 3,3 %, Bahnaufsicht und Bahnerhaltung 2 943 992 K. = 19,2 %, Verkehrs- und kommerzieller Dienst 3 980 220 K. = 26,0 %, Zugförderungs- und Werkstättendienst 6 748 456 K. = 44,1 %, Materialverwaltung 96 064 K. = 0,6 %, Besondere Ausgaben 1 038 393 K. = 6,8 %. Die Betriebszahl war 74,74 % (gegen 77,66 im Vorjahre).

Das außerordentliche Erfordernis verschlang 2 201 742 K. für Verbesserungen des Bauzustandes und Ausrüstung und Beschaffung von Fahrbetriebsmitteln, so daß von dem ausgewiesenen Betriebsüberschusse nach Deckung dieser außerordentlichen Ausgaben noch 2 971 461 K. verblieben. Nach dem Hauptrechnungsabschluß, der linienweise aufgestellt ist, hatten 6 von den 10 betriebenen Linien einen Betriebsabgang. Die laufenden Einnahmen des Pensionsfonds beliefen sich auf 596 131 K. Die ordentlichen Ausgaben auf 394 285 K. Für Hilfsbedienstete besteht ein Altersversorgungsfonds. Die Einnahmen der Betriebskrankenkassen betrugen 265 702 K., die Ausgaben 259 257 K., so daß ein Überschuß von 6445 K. in den Reservefonds der Kasse hinterlegt werden konnte. Das Vermögen dieses Reservefonds betrug 226 912 K.

Befördert wurden 3 697 639 Personen (+ 4,5 % gegen 1912), 14 221 t Gepäck und Expreßgüter (+ 36,3 %), 8544 t Eilgut (+ 16,4 %) und 1 742 818 t Frachten (+ 5,6 %).

Im Durchschnitte aller Klassen wurde von jedem Zivilreisenden ein Weg von 34,7 km, von je einer Militärperson 191,9 km, zusammengenommen 49,1 km, zurückgelegt. Eingenommen wurde für je einen Reisenden 1,31 K. (Zivil 1,05, Militär 3,83 K.). Die Tonne legte durchschnittlich 187 km zurück und erbrachte eine Einnahme von 7 h für 1 km. Je 1 t Eilgüter legte 188, Frachtgüter 161 km zurück und erbrachte 23,6 bzw. 5,1 h Einnahmen für 1 km.

Betriebsunfälle ereigneten sich 87, bei denen 8 Personen getötet und 63 verletzt wurden. Durch Fels- und Erdstürze und Wasserschäden sind 15 Unterbrechungen der Fahrbarkeit der Bahn eingetreten.

Übrige europäische Länder.

— **Die britische Kohlenausfuhr im Jahre 1915.** Die „Köln. Ztg." schreibt: Im britischen Ausfuhrgeschäft steht die Kohlenausfuhr der Menge nach weitaus an erster Stelle, und auch dem Werte nach kommt ihr eine hervorragende Bedeutung zu; nur die Versendungen der Erzeugnisse der Baumwoll- und der Eisenindustrie sind ihr in dieser Hinsicht überlegen, letztere allerdings nur um ein Geringes, erstere dagegen um etwa das Zweieinhalbfache. An diesem, für Friedenszeiten geltenden Verhältnis hat auch der Krieg nichts Wesentliches geändert. An Kohlen wurden im letzten Jahre für 38,8 Millionen Pfund Sterling ausgeführt gegen 53,7 Millionen Pfund Sterling im Jahre 1913; für Eisen und Stahl stellen sich die entsprechenden Ziffern auf 40,4 gegen 54,3 Millionen Pfund Sterling, und für Baumwollerzeugnisse auf 85,9 gegen 127 Millionen Pfund Sterling. Im Vergleiche zum Vorjahre verzeichnete die letztjährige Kohlenausfuhr Großbritanniens dem Werte nach einen Rückgang von 3,38 Millionen Pfund Sterling, gegen 1913 aber einen solchen von 14,8 Millionen Pfund Sterling. Die Abnahme wäre weit größer gewesen, wenn ihr nicht die starke Steigerung der Preise entgegengewirkt hätte, denn der Menge nach weist die Kohlenausfuhr einen verhältnismäßig viel erheblicheren Rückgang auf; sie betrug im letzten Jahre mit 45,7 Millionen Tonnen, 16,1 Millionen Tonnen weniger als im Vorjahre und rund 31 Millionen Tonnen weniger als im Jahre 1913. Besonderes Interesse darf die Verteilung der britischen Kohlenausfuhr auf die verschiedenen Länder in der Kriegszeit beanspruchen, zeigt sie doch, wie England es versteht, die Abhängigkeit so vieler Länder von ihm für ihre Versorgung mit Kohlen als politisches Zwangsmittel zu gebrauchen. Hierüber gibt die folgende, der amtlichen britischen Statistik entnommene Zusammenstellung Aufschluß (in englischen Tonnen):

Bestimmungsland	1913	1914	1915	gegen 1914
Rußland	5 998 000	3 088 000	43 000	— 3 045 000
Schweden	4 583 000	4 250 000	2 660 000	— 1 590 000
Norwegen	2 298 000	2 462 000	2 643 000	+ 181 000
Dänemark	3 034 000	3 059 000	3 131 000	+ 72 000
Deutschland	8 952 000	5 257 000	—	— 5 257 000
Niederlande	2 018 000	1 722 000	1 793 000	+ 71 000
Belgien	2 031 000	1 169 000	—	— 1 169 000
Frankreich	12 776 000	12 331 000	17 602 000	+ 5 271 000
Portugal, Azoren, Madeira	1 356 000	1 170 000	1 023 000	— 147 000
Spanien u. Kanar. Inseln	3 649 000	2 940 000	2 068 000	— 872 000
Italien	9 647 000	8 625 000	5 788 000	— 2 837 000
Österreich-Ungarn	1 057 000	564 000	—	— 564 000
Griechenland	728 000	579 000	309 000	— 270 000
Rumänien	252 000	218 000	—	— 218 000
Türkei	370 000	430 000	10 000	— 420 000
Ägypten	3 162 000	2 634 000	1 389 000	— 1 245 000
Algerien	1 282 000	910 000	940 000	+ 30 000
Portug. Westafrika	233 000	185 000	211 000	+ 26 000
Chile	589 000	377 000	46 000	— 331 000
Brasilien	1 887 000	1 177 000	498 000	— 679 000
Uruguay	724 000	551 000	333 000	— 218 000
Argentin. Republik	3 694 000	2 883 000	1 619 000	— 1 264 000
Kanal-Inseln	168 000	162 000	131 000	— 31 000
Gibraltar	355 000	310 000	356 000	+ 46 000
Malta	700 000	339 000	151 000	— 188 000
Aden	181 000	140 000	132 000	— 8 000
Britisch Indien	179 000	158 000	25 000	— 133 000
Ceylon	240 000	250 000	43 000	— 207 000
Andere Länder	1 277 000	1 101 000	591 000	— 510 000
Zusammen	73 400 000	59 040 000	43 535 000	—15 505 000
Koks	1 235 000	1 183 000	1 010 000	— 173 000
Briketts	2 053 000	1 608 000	1 225 000	— 383 000
Insgesamt	76 688 000	61 830 000	45 770 000	—16 060 000
Schiffskohle	21 032 000	18 536 000	13 631 000	— 4 905 000

Betrachten wir zunächst die Versorgung der Verbündeten Großbritanniens mit britischer Kohle, so ergibt sich die auffallende Tatsache einer sehr ungleichen Behandlung Frankreichs und Italiens; während ersteres 1915 5,27 Millionen Tonnen mehr erhielt als im Vorjahr, blieben die Lieferungen nach Italien hinter denen von 1914 um 2,84 Millionen Tonnen zurück, und gegen 1913 ergibt sich sogar ein Ausfall von 3.8 Millionen Tonnen. Da gleichzeitig auch die Bezüge aus Deutschland (1,2 Millionen Tonnen im Jahre 1913) für Italien in Wegfall gekommen sind, so müßte sich für dieses Land eine gewaltige Kohlennot ergeben, die noch größer wäre, wenn nicht die Vereinigten Staaten mit Ersatzlieferungen einsprängen. Von dort gingen in den ersten zehn Monaten des letzten Jahres 2,63 Millionen Tonnen nach Italien, wogegen für die entsprechende Zeit des Vorjahres ein Versand gar nicht nachgewiesen ist. Die fast völlige Absperrung Rußlands und die Besetzung Belgiens durch unsere Truppen erklären es, daß der Versand britischer Kohle nach diesen Ländern nur geringfügig oder gleich Null war. Von den skandinavischen Ländern weisen Dänemark (+ 72 000 t) und Norwegen (+ 181 000 t) einen Mehrempfang, Schweden dagegen den gewaltigen Minderempfang von 1,6 Millionen Tonnen auf, ein Verhältnis, das auf die verschiedene Beurteilung hindeutet, welche die Neutralität der drei Staaten durch England erfährt; auch Griechenland ist nach der Höhe der ihm zugestandenen Kohlenlieferungen, die mit 309 000 t entfernt nicht halb so groß waren wie die im Jahre 1913 (728 000 t), zu urteilen, nichts weniger als lieb Kind bei England; das gleiche läßt sich von Spanien sagen, das mit 2 07 Millionen Tonnen rund 1,5 Millionen Tonnen weniger erhielt als 1913 und ebenfalls in starkem Maße amerikanische Kohlen heranzieht. Die Niederlande erfreuen sich dagegen bei einer Mehrlieferung von 71 000 t wieder einer Vorzugsbehandlung. Sehr groß ist der Ausfall in den Lieferungen nach Südamerika, wo die amerikanische Kohle in wachsendem Maße eindringt und Aussicht hat, den gewonnenen Boden auch nach dem Kriege zu behaupten. So erhielt Argentinien in den ersten zehn Monaten d. J. aus den Vereinigten Staaten 732 000 t Weichkohle gegen nur 208 000 t in der entsprechenden Zeit des Vorjahres, Brasilien 553 000 t gegen 235 000 t und Uruguay 152 000 t gegen 72 000 t.

— **Beförderung von Fleisch in gefrorenem Zustande in Rußland.** Die Verwaltung der Eisenbahnen (Ministerial-Instanz) hat soeben mittels Rundschreibens an die sämtlichen Direktionen die Regeln bekanntgegeben, unter denen zurzeit Fleisch in gefrorenem Zustande befördert werden darf. Anlaß zu dem Runderlaß haben die Vorstellungen verschiedener Eisenbahn-Verwaltungen und die Bitten von Lieferanten gegeben, die Bedingungen für diese Sendungen zu erleichtern, weil die Zeitverhältnisse mit Rücksicht auf die Versorgung des Heeres und der großen Städte solches verlangen. Nach der Verfügung darf nunmehr Fleisch gefroren, nicht nur Schweinefleisch, in ganzen Wagenladungen zur Beförderung gebracht werden, ohne daß die einzelnen Stücke in Bastmatten verpackt zu sein brauchen, es genügt vielmehr, daß die Wände des Wagens sorgsam mit Leinen oder Bastmatten ausgeschlagen sind. Diese Bestimmungen beziehen sich auch auf Fleischsendungen von der chinesischen Ostbahn, die für Rechnung der Heeresverwaltung aufgekauft worden sind, nur sollen die Wagen mit Zinkblech ausgeschlagen sein. Bei dieser Gelegenheit ist der harte Winter allerdings ein guter Bundesgenosse. m.

— **Das Eisenbahnerheim in Koljuschki.** Die „Eisenbahn" schreibt: Eine Kriegsarbeit von weittragender Bedeutung stellen die in den letzten Monaten errichteten Soldaten- und Eisenbahnerheime an der Ost- und Westfront dar. Auf eine Anregung Hindenburgs hat sich in Berlin ein Ausschuß zur Errichtung von solchen Heimen an der Ost- und Südostfront gebildet, und zwar aus Mitgliedern der deutschen christlichen Studentenvereinigung, deren Generalsekretär Dr. phil. Niedermeyer auch die Leitung dieser umfangreichen Organisation übernommen hat. Nachdem in allen größeren Städten Russisch-Polens Soldatenheime ins Leben gerufen worden waren, begrüßten es die Eisenbahnangestellten mit großer Freude, daß auch ihnen im Feindesland solche behaglichen Heime eingerichtet wurden. In Koljuschki, dem großen Eisenbahnknotenpunkt, wo sich die Linien Warschau-Lodz, Warschau- Sosnowice gabeln, konnte, dank der tatkräftigen Unterstützung der Militär-Eisenbahnbehörden, am Sonntag, den 6. Februar 1916, ein Eisenbahnerheim eröffnet werden. Bauinspektor Brunner, Vorstand des Betriebsamts 2 in Lodz, ein eifriger Förderer und Gönner der Eisenbahnerheime, legte in seiner von edler Begeisterung getragenen Begrüßungsansprache den Zweck des Heims dar. Den Kameraden vom Flügelrade solle nach ihrem anstrengenden Dienst, der jetzt im Feindesland gerade in militärischer Hinsicht von der größten Bedeutung sei, ein Heim geboten werden, das ihnen in behaglichen Räumen gutes Essen, Lese- und Schreibgelegenheit und auch geistige Anregung bietet. Er dankte allen denen, die zum Gelingen des Werkes beigetragen haben, und übergab das Heim mit den besten Wünschen für seine künftige Entwicklung seiner Bestimmung. Die Eröffnungsansprache hielt nun der Beauftragte des Ausschusses zur Errichtung von Eisenbahnerheimen, Feldgeistlicher Geisler (Warschau). Er gab zunächst seiner Freude darüber Ausdruck, daß das Heim trotz großer Schwierigkeiten in einer so freundlichen Ausgestaltung erstanden sei. Kein Deutscher brauche sich seiner religiösen Überzeugung zu schämen, deshalb wolle das Heim neben edler Geselligkeit und Unterhaltung durch Andachten und Erörterungsabende auch dem religiösen Bedürfnis seiner Gäste entgegenkommen. Ober-Bahnhofsvorsteher Schink wies auf den erzieherischen Wert des Familienlebens hin und gab der Hoffnung Ausdruck, daß die große Eisenbahnerfamilie durch den Besuch des Heimes fester geeint und vertieft werde in der Pflege vaterländischer und religiöser Gesinnung. Nachdem noch die Vertreter verschiedener Behörden ihre Glückwünsche zum Ausdruck gebracht hatten, beschloß ein Rundgang durch das mit Tannengrün geschmückte Heim die friedliche Feier in Feindesland.

Allgemeines.

— **Der Fremdenverkehr Österreich-Ungarns während des Krieges.** Gleichwie der deutsche Reiseverkehr trotz der Kriegszeit einen größeren Umfang angenommen hat, als es sich mit Rücksicht auf die aus den Zeitverhältnissen erklärlichen Hemmungen erwarten ließ, sind auch die anfangs in Österreich-Ungarn gehegten Befürchtungen für den Fremdenverkehr, wie im „Welt-Courier" mitgeteilt wird, lange nicht in dem vermuteten Maße eingetroffen. Schon wenige Monate nach der Mobilmachung zeigte sich eine Belebung des Fremdenverkehrs, die seitdem ständig anhält. Die im Landesverteidigungsinteresse getroffenen Maßnahmen, die bestimmte Gebiete dem Fremdenverkehr verschlossen, hatten zur Folge, daß die in der Nähe der großen Städte oder Verkehrsmittelpunkte gelegenen Kurorte und Sommerfrischen besonders bevorzugt waren. Der Verkehr war naturgemäß auch hier vowiegend Inlandverkehr. Beispielsweise wird angeführt, daß Wien im Jahre 1915 ungeachtet des Krieges die höchste je erreichte Fremdenzahl aufzuweisen hatte. In den Wiener Gasthäusern wurden annähernd 625 000 Gäste beherbergt, davon waren rund 457 400 Österreicher, die größte Besuchsziffer, die bisher aus dem Inland erreicht wurde. Auch die Ungarn wiesen im Jahre 1915 die höchste Besuchsziffer seit Beginn der verkehrsstatistischen Zählungen in Wien mit rd. 118 230 Personen auf. Dagegen hatten nur rd. 46 700 Ausländer oder etwas mehr als 7 % der Gesamtzahl in den Gasthäusern Wiens Aufnahme gefunden (im Jahre 1912 waren es 21 %). Der Auslandsverkehr, der bisher zu nahezu zwei Dritteln von Deutschen bestritten wurde, ist natürlich nicht nur in Wien und Österreich allein zurückgegangen, sondern auch bekanntlich in der neutralen Schweiz und in anderen Reiseländern Europas. Der vorstehend angedeutete große und unerwartete Inlandverkehr rückt, wie in unserer Quelle hinzugefügt wird, die verkehrspolitische Stellung Wiens in der Monarchie in den Vordergrund die durch einen in Zukunft gesteigerten Verkehr nach dem Orient noch wesentlich gestärkt werden dürfte.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Eröffnung von Strecken.

Am 1. April 1916 wird die normalspurige verlegte Teilstrecke Frose-Gatersleben als Hauptbahn mit dem Bahnhof 2. Klasse Nachterstedt-Hoym für den Personen-, Güter-, Gepäck-, Expreßgut- und Privattelegrammverkehr sowie für die Abfertigung von Leichen und lebenden Tieren eröffnet. Ausgeschlossen ist die Abfertigung von Sprengstoffen.

Mit Betriebseröffnung der verlegten Strecke wird der alte Bahnhof Nachterstedt geschlossen.

Die Stationen der verlegten Teilstrecke werden dem Betriebsamt 1 Halberstadt und dem Maschinen-, Verkehrs- und Werkstättenamt Halberstadt zugeteilt.

Die Züge werden nach den besonders veröffentlichten Fahrplänen verkehren.

Für die neue Bahnstrecke haben Gültigkeit: die Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung vom 4. November 1904 und die Eisenbahn-Verkehrsordnung vom 23. Dezember 1908.

Über die Höhe der Tarifsätze geben die Dienststellen Auskunft.

Magdeburg, den 9. März 1916. (340)

Königliche Eisenbahndirektion.

2. Eröffnung von Stationen.

Am 1. April 1916 wird der an der Staat- und Ringbahn zwischen Westend und Charlottenburg sowie Westend und Halensee neuerrichtete Haltepunkt Witzleben für den Personenverkehr eröffnet werden. Gepäck und Expreßgut werden nicht abgefertigt.

Zur Bedienung des Haltepunktes werden Stadtbahn-, Nordring- und Vollringzüge dort halten.

Berlin, den 10. März 1916. (339)
Königliche Eisenbahndirektion.

3. Güterverkehr.

Deutsch- und niederländisch-russischer Grenzverkehr. Gütertarif, Teil II B, Besonderes Heft 1.

Von sofort ab wird die Station Einsiedel in den Ausnahmetarif 30a für Holz usw. aufgenommen. Frachtsatz Thorn Hbf. transit 162 Pf., Thorn Landesgrenze 173 Pf. für 100 kg.

Bromberg, den 10. März 1916. (333)
Königliche Eisenbahndirektion.
als geschäftsführende Verwaltung.

Ausnahmetarif für Eisen und Stahl, Eisen- u. Stahlwaren des Spezialtarifs II. Tfv. 2 IV e.

Mit Gültigkeit vom 13. März 1916 tritt der Nachtrag I in Kraft, durch den die bisher im Tarifanzeiger veröffentlichten Frachtsätze von westlichen Versandstationen in den Ausnahmetarif aufgenommen werden. Der Nachtrag kostet 5 Pfg. Nähere Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbureau hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 7. März 1916. (329)
Königliche Eisenbahndirektion.

Deutsch- und niederländisch-russischer Grenzverkehr. Gütertarif Teil II B. Besonderes Heft 1.

Von sofort ab werden die Stationen Gogolin, Jannowitz (Riesengeb.) und Schildau in den Ausnahmetarif 30a für Holz usw. nach und von Thorn Hbf. transit und Thorn Landesgrenze einbezogen.

Auskunft erteilen die beteiligten Güterabfertigungen und die unterzeichnete Verwaltung.

Bromberg, den 9. März 1916. (328)
Königliche Eisenbahndirektion.
als geschäftsführende Verwaltung.

Süddeutsch-ungarischer Verkehr. Eisenbahngütertarif Teil II, Heft 2 vom 1. Juni 1913.

Am 15. Mai 1916 treten die Frachtsätze für Trossingen Ort außer Kraft.

München, den 9. März 1916. (336)
Tarifamt der K. Bayer. St.-E.-B. r. d. Rh.
namens der Verbandsverw.

Gütertarif deutsche Bahnen-Prinz Heinrich-Bahn, Heft 2 (Preußen-Hessen).

Mit Geltung vom 1. April 1916 wird der Nachtrag 1 herausgegeben, der Ergänzungen und Änderungen zum Haupttarif enthält. Der Nachtrag ist zum Preise von 10 Pf. in etwa 14 Tagen bei unserer Drucksachen-Abteilung in Straßburg käuflich.

Nähere Auskunft durch die Abfertigungen.

Straßburg, den 7. März 1916. (335)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

Süddeutsch-Österreichischer Verkehr. Eisenbahngütertarif Teil II, Hefte 2 und 6 vom 1. Juli 1911; Eisenbahngütertarif Teil II, Hefte 8 und 13 vom 1. Mai 1912.

Am 15. Mai 1916 treten die Frachtsätze und Anstoßbeträge für die Station Trossingen Ort außer Kraft.

München, den 9. März 1916. (337)
Tarifamt der K. Bayer. St.-E.-B. r. d. Rh.
namens der Verbandsverw.

Staatsbahn- und Privatbahn-Güter- und Tierverkehr, Ost-Mitteldeutsch-Sächsischer Güterverkehr.

Der an der Strecke Kohlfurt-Falkenberg bei Torgau-Cöthen zwischen Hohenbocka und Ruhland belegene Haltepunkt Schwarzbach (Bez. Liegnitz), der bisher nur zur Abfertigung von Personen, Gepäck- und Expreßgut diente, wird mit der Beendigung des Umbaus, voraussichtlich 1. Mai 1916, für den vollen Güterverkehr eröffnet und in die obenbezeichneten Verkehre einbezogen. Er erhält u. a. Verkehrseinrichtungen für den Eil- und Frachtstückgutverkehr, Wagenladungen, Leichen und unbeschränkten Tierverkehr. Auskunft über die Tarifsätze erteilen die Güterabfertigungen.

Halle (Saale), den 9. März 1916. (330)
Königliche Eisenbahndirektion.

Ostdeutsch-Südwestdeutscher Güterverkehr, Tarifhefte 1—4.

Vom 20 März 1916 ab werden in den Ausnahmetarif 6 (Steinkohlen) die oberschlesischen Grubenstationen Annagrube bei Pschow, Gleiwitzer Steinkohlengrube und Heinrichsfreudengrube bei Kostow aufgenommen und die Stationen Alfredschacht der Karolinengrube, Czernitz, Imielin und Orzesche gestrichen. Die Abfertigung der Steinkohlensendungen von Kaiser-Wilhelmschacht der cons. Gieschegrube erfolgt vom gleichen Tage ab durch die Station Kunigundeweiche.

Ferner wird vom 1. April 1916 ab im Tarifhefte 4 dem Stationsnamen „Trossingen Ort" das Zeichen „Zu" beigesetzt.

Nähere Auskunft erteilen die Dienststellen.

Breslau, den 9. März 1916. (331)
Königliche Eisenbahndirektion.
namens der beteiligten Verwaltungen.

Rumänisch-Deutscher Eisenbahnverband. Verkehr mit Norddeutschland. Verkehr mit Süddeutschland.

Am 1. Juni 1916 tritt der Ausnahmetarif 10 für Petroleum usw. außer Kraft.

Voraussichtlich wird vom genannten Zeitpunkt ab ein neuer Ausnahmetarif 10 für Petroleum usw. mit erhöhten Frachtsätzen eingeführt werden.

Breslau, den 10. März 1916. (334)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Deutsch-schwedisch-norwegischer Eisenbahnverband. Deutsch-dänischer Eisenbahnverband.

Mit Gültigkeit vom 15. März d. Js. gilt der in besonderer Ausgabe bestehende Ausnahmetarif für frisches, nicht zubereitetes Fleisch auch für frisches Rentierfleisch.

Altona den 13. März 1916. (342
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Staats- und Privatbahn-Güterverkehr Heft C, Teilheft C 2.

Vom 15. April 1916 ab wird Oberröblingen am See als Versandstation in die Ausnahmetarife 3 e und 3 f (für Steinsalz nach westlichen und nach östlichen Empfangsstationen) sowie S 10 (für Stein- und Siedesalz zur Verschiffung seewärts) aufgenommen.

Halle (Saale), den 11. März 1916. (341)
Königliche Eisenbahndirektion.

Österreichisch-Lindauer Güterverkehr. Tarif, Teil II, vom 1. Jänner 1911. Änderung des Vorwortes.

Mit sofortiger Gültigkeit ist im Vorwort (Seite 4) des obenbezeichneten Tarifes statt: „Eisenbahngütertarif für den Verkehr zwischen den österreichischen und ungarischen Eisenbahnen einerseits, den deutschen und luxemburgischen Eisenbahnen anderseits Tarif-Teil I, Abteilung A" zu setzen: „Eisenbahngütertarif für den Verkehr zwischen den österreichischen, ungarischen und bosnisch-herzegowinischen Eisenbahnen einerseits, den deutschen luxemburgischen, belgischen und niederländischen Eisenbahnen anderseits, Teil I, Abteilung A" (J. T. A.).

Wien, am 6. März 1916. (343)
K. k. österr. Staatsbahnen.
namens der beteiligten Verwaltungen.

Tarif für den rumänisch-süddeutschen Flußverkehr, gültig vom 15. Februar 1909. Tarif für den rumänisch-süddeutschen Donau-Umschlags-Verkehr, gültig vom 1./14. April 1910. Tarif für den rumänisch-bulgarischen Donau-Umschlags-Verkehr, gültig vom 1. Mai 1906.

Diese Tarife werden bis auf weiteres außer Geltung gesetzt. Es werden demnach auf Grund dieser Tarife bis auf weiteres keine Güter zur Beförderung angenommen. Die Wiedereinführung der Tarife wird seinerzeit verlautbart.

München, den 11. März 1916. (344)
Süddeutsche Donau-
Dampfschiffahrts Gesellschaft.

4. Verdingungen.

Die Lieferung von
a) 70 000 cbm Steinschlag 1. Kl. und
b) 40 000 cbm Kies und 2000 cbm Steinschlag 2. Klasse
soll öffentlich vergeben werden.

Die Verdingungsunterlagen können in unserer Kanzlei hier eingesehen, auch gegen postfreie Einsendung von je 50 Pfennig zu a oder b in bar — nicht in Briefmarken — von da bezogen werden.

Die Angebote sind mit entsprechender Aufschrift versehen, bis zu den Eröffnungsterminen versiegelt an unser Rechnungsbureau einzusenden und zwar die zu a bis zum 25. März 1916, vorm. 10 Uhr und die zu b bis zum 25. März 1916, vorm. 11 Uhr.

Zuschlagsfrist: 4 Wochen.

Erfurt, den 8. März 1916. (332)
Königliche Eisenbahndirektion.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Eisenbahndirektions-Präsident a. D. v. Mühlenfels in Berlin.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nummer 23. 18. März 1916. LVI. Jahrgang.

Inhalt:

Bagdad-Hamburg.
Die geringe Längenzunahme der Eisenbahnen in den Vereinigten Staaten von Amerika.
Kriegswohlfahrtspflege und Volksernährung im Eisenbahndirektionsbezirk Saarbrücken.
Wirtschaftliche Bebauung der freien Eisenbahngründe.
Nachrichten.
Deutschland: Betriebseröffnung. — Schwerer Straßenbahnunfall in Berlin-Schöneberg. — Erhöhung der Kohlenfrachten von Schlesien. — Beförderung von Würzabfällen. — Neue Wasserstraßen. — Zeichnung auf die 4. Kriegsanleihe. — Große Berliner Straßenbahn. — Personalnachrichten.
Österreich: Verabreichung von Milch in Bahnhofswirtschaften und Speisewägen. — Zunahme der böhmischen Braunkohleausfuhr. — Verkehrssteigerung der Buschtehrader Bahn. — Eine Viertelmillionenspende der Arbeiterschaft der Skodawerke-A.-G. in Pilsen zugunsten der Zwecke der Kriegsfürsorge. — Ministerialrat Max Edler v. Leber †.
Ungarn: Voranschlag der ungarischen Staatsbahnen für das Rechnungsjahr 1916/17. — Die Strecken-Materialspeicher bei den ungarischen Staatseisenbahnen. — Aufnahme 14—18 jähriger Jünglinge bei den ungarischen Staatseisenbahnen.
Bosnien und die Hercegovina: Auszeichnungen im Eisenbahndienst.
Rumänien: Getreidelieferungen.
Übrige europäische Länder: Die Mißwirtschaft im französischen Beförderungswesen. — Überlastung der französischen Eisenbahnen. — Kohlenteuerung in Frankreich. — Zugzusammenstoß in Frankreich. — Französisches Eisenbahnelend. — Nachrichten von den schweizerischen Eisenbahnen. — Erhöhung der italienischen Personen- und Gütertarife. — Die englischen Eisenbahnen im Kriege und ihre Kohlenversorgung. — Griechische Bahnen. — Das Komitee zur Regelung des Beförderungswesens in Rußland. — Herstellung einer kürzesten Verbindung zwischen dem Kaukasus und Mittelrußland.
Fremde Erdteile: Die Bagdadbahn. — Die japanischen Eisenbahnen in der Südmandschurei. — Amerikanische Bahnen im Januar.
Allgemeines.
Rechtspflege.
Bücherschau.
Amtliche Bekanntmachungen.

Bagdad-Hamburg.

Die Balkanzüge weisen der Weltwirtschaft neue Wege. Man bezeichnet sie als Berlin-Bagdad, Hamburg-Bagdad, Antwerpen-Suez usw. Der Name tut wenig zur Sache. Im Grunde meint man dasselbe: Mitteleuropa soll im Orient eine großzügige kulturbringende und wirtschaftliche Tätigkeit entwickeln. Einmal, um die noch unbehobenen reichen Naturschätze zu erschließen und den Aufschwung durch alle Machtmittel der Technik und Industrie tatkräftig zu fördern. Dann aber auch, um für seine Ländergebiete den Bedarf an Nahrungsmitteln und Rohstoffen unter allen Umständen sicher zu stellen. Daß bei diesen weltwirtschaftlichen Aufgaben die Eisenbahnen eine bedeutende Rolle spielen werden, ist schon wiederholt in dieser Zeitung durch deutsche und österreichisch-ungarische Sachkenner erörtert worden. Jetzt liegt auch eine Meinungsäußerung von namhafter türkischer Seite vor. Achmed Hikmet Bey, der türkische Generalkonsul in Budapest, hat seine Ansichten hierüber einem Mitarbeiter der Zeitschrift „Das junge Europa“ (Kelet Népe) mitgeteilt, einer ungarischen, aber in deutscher Sprache erscheinenden Monatsschrift, die es sich zur Aufgabe macht das Verständnis für die gemeinschaftlichen weltpolitischen und wirtschaftlichen Ziele der Zentralmächte zu fördern. Achmed Hikmet Bey will mit der Bezeichnung „Bagdad-Hamburg“ andeuten, daß die deutsche Politik nicht ein geschlossenes Wirtschaftsgebiet, sondern eine umfassende Betätigung in der ganzen Weltwirtschaft anstrebe. Nachdem er die Gründe dargelegt hat, die die Türkei zum Anschluß an die Mittelmächte bestimmt haben, fährt er fort: Wenn die Türkei in verkehrspolitischer Hinsicht so rückständig geblieben ist, so muß dies größtenteils dem Umstande zugeschrieben werden, daß die in Pera wirkenden Botschafter jede Eisenbahn, die für den wirtschaftlichen Aufschwung des Landes bestimmt sein sollte, als politisches Machtmittel für ihre Landsleute beanspruchten. Der Bau gewisser nordanatolischer Bahnen, die auf dem armenischen Hochlande den Schutz der öffentlichen Sicherheit und die Erschließung der einfachsten Wirtschaftsnotwendigkeiten gewährleisten und Vorwände gewisser Treibereien beseitigen sollten, wurden wegen ihrer „strategischen Bedeutung“ hintertrieben. Als dann ihr Ausbau in Stambul dennoch beschlossen worden war, wurden die Konzessionen für französische Geldleute erwirkt, um den Bau so lange als möglich hinauszuziehen. Alle diese durch den politischen Druck der Franzosen, Engländer und Italiener erwirkten Konzessionen sind infolge des Krieges hinfällig geworden und werden später nur bei vollständiger Wahrung der staatlichen und wirtschaftlichen Interessen der Türkei und nur an ottomanische Aktiengesellschaften gewährt werden. An diesen Unternehmungen werden sich natürlich auch fremde Geldleute beteiligen können. Voraussichtlich werden dies vornehmlich Deutsche, Österreicher und Ungarn sein. Aber diese werden es sicherlich unterlassen, durch politischen Einfluß Sonderrechte zu beanspruchen, wie es vor dem Kriege die Engländer und Franzosen taten.

Als eine der ersten Aufgaben der Türkei nach dem Kriege bezeichnet Achmed Hikmet Bey die Verstaatlichung der türkischen Eisenbahnen, für die schwerwiegende politische und militärische Gründe vorlägen. So erwünscht eine solche Maßnahme für die politische und wirtschaftliche Erstarkung der Türkei auch wäre, so will uns doch scheinen, als ob ihre Verwirklichung noch in recht weiter Ferne liegen dürfte. Auf den Ausbau des türkischen Eisenbahnnetzes übergehend, kommt er dann auf die Bedeutung der Bagdadbahn zu sprechen. Diese große Querbahn, so fährt er fort, soll baldigst durch Zweigbahnen mit allen an oder nahe den Meeresküsten gelegenen größeren Städten des Landes verbunden werden. In erster Reihe dürften natürlich jene Strecken gebaut werden, die einzelne Bahnen des Mittelmeer-Küstengebietes miteinander verbinden. Nicht weniger wichtig sind jene Zweigbahnen, die von den Hauptstationen der anatolischen und der Bagdadbahn

ausgehend zu den größeren Städten Nord-Anatoliens und zum Schwarzen Meer führen sollen. Alle diese Bahnen bilden wichtige Mittel zur Förderung des türkischen Wirtschaftslebens.

Sodann kommt Achmed Hikmet Bey auf die Kräfte zu sprechen, welche die Gütererzeugung des Landes heben könnten. Unter ihnen verspricht er sich am meisten von dem bekannten Wilcokschen Bewässerungsverfahren, das, von deutschen und türkischen Ingenieuren zum Teil schon durchgeführt, Mesopotamien wieder zu einer Kornkammer der Welt machen werde. Der überaus fruchtbare Boden des Adanaer Vilajets erzeuge schon jetzt ansehnliche Mengen einer Baumwollenart, die für gewisse Webstoffe unentbehrlich sei und von anderwärts überhaupt nicht beschafft werden könne. Weitere Erzeugnisse, die die Türkei an Europa in stets steigenden Mengen und sich verbessernder Güte abgeben könnte, seien Ölfrüchte, Obst, Gerbstoffe, rohe Häute, feine Wolle, Ziegenhaar, Seide usw. Um eine Verwertung dieser Waren zu sichern, sei eine rasche und billige Verfrachtung notwendig. Zu diesem Zwecke diente bisher in erster Reihe die Seeverbindung über das Adriatische Meer. Sehr im argen liege noch der Schiffsverkehr zwischen Nord-Anatolien und der unteren Donau. Dieser müsse viel tatkräftiger durchgeführt werden, da die kleinasiatischen Erzeugnisse zumeist Massenartikel seien, die den billigen Seeweg erheischten. Schließlich müsse die Ausfuhr der hochwertigen mitteleuropäischen Waren, die den raschen, aber teuren Bahnverkehr vertrügen, durch den Ausbau des Bahnnetzes der Balkanhalbinsel gefördert werden. Hierfür kämen außer der Hauptbahn Konstantinopel-Sofia-Belgrad-Budapest noch in Betracht die mit der Donau verbundenen bulgarischen Bahnen, die einerseits von Saloniki bis zum Piräus auszubauende und anderseits von Mitrowitza über Uvac und Serajevo zu führende neue Balkan-Querbahn und endlich die stärkere Benutzung der Donaustraße und der Bau von Kanälen zum Rhein und zur Elbe. Achmed Hikmet Bey schließt seine Darlegungen mit einem hoffnungsfreudigen Ausblick in die Zukunft und glaubt bei Einrichtung wirtschaftlicher, billiger Frachttarife voraussagen zu können, daß sich schon in nicht allzuferner Zeit für alle diese Bahnen die Anlage zweiter Gleise erforderlich machen werde.

Die geringe Längenzunahme der Eisenbahnen in den Vereinigten Staaten von Amerika.*)

Im Jahre 1915 wurden in den Vereinigten Staaten 933,2 Meilen = 1502,4 km neue Bahnen erbaut und 356,3 Meilen = 573,6 km zweites Hauptgleis verlegt. Die Länge der neuerbauten Strecken betrug also nicht einmal 1000 Meilen, und damit ist ein außerordentlicher Tiefstand in der Bautätigkeit erreicht. Ein so geringer Zuwachs an Bahnlänge (unter 1000 Meilen) ist seit dem Jahre 1864 nicht dagewesen. Da die Statistik der Interstate Commerece Commission nicht über das Jahr 1887 zurückreicht, müssen die Vergleichszahlen dem Eisenbahnhandbuch von Poor entnommen werden, das freilich nur die Länge der jeweils am Jahresschluß im Betrieb befindlichen, nicht die der fertiggestellten Bahnen umfaßt, also Strecken nicht berücksichtigt, die in dem betreffenden Jahre fertiggestellt, aber nicht eröffnet wurden. Der Unterschied ist aber nicht groß. Die Zahlen von Poors Handbuch zeigen, daß nur in den Jahren 1861, 1862 und 1864 der Längenzuwachs geringer als 1000 Meilen war. Mit dem Jahre 1915 lassen sich also inbezug auf die Eisenbahnbautätigkeit nur solche Jahre vergleichen, in denen sich die Bevölkerung der Vereinigten Staaten nicht mit der wirtschaftlichen Weiterentwicklung des Landes befaßte, sondern sich in einem Kriege befand, der in der Geschichte der Vereinigten Staaten bis 1914 einzig dasteht. Selbst die Jahre wirtschaftlichen Tiefstandes 1873 und 1893 zeigten immer noch eine wesentlich größere Zunahme der Länge des Eisenbahnnetzes als das Jahr 1915.

Der jetzige Tiefstand in der Bautätigkeit ist nicht auf eine allgemeine ungünstige Geschäftslage zurückzuführen, denn diese war in den verflossenen beiden Jahren immer noch erheblich günstiger als in den Jahren 1873 und 1893. Auch der europäische Krieg kann nicht als Ursache herangezogen werden, denn der Rückgang begann schon längere Zeit vor Kriegsausbruch. Nach Ansicht der Herausgeber der „Railw. Age Gaz." liegen die Gründe des Niederganges für jeden klar, der sich eingehend mit der wirtschaftlichen Lage der amerikanischen Eisenbahnen beschäftigt hat. Die Ausgaben der Eisenbahnen haben sich durch die Erhöhung der Gehälter und der Abgaben sowie durch Eingriffe der Aufsichtsbehörden außerordentlich gesteigert, während gleichzeitig durch Maßnahmen derselben Aufsichtsbehörden die Einnahmen der Eisenbahnen beschränkt werden. Infolgedessen ist der für Zinsen und Dividenden verfügbare Überschuß so gering geworden, wie es lange nicht mehr der Fall war.

In früheren, wenig ertragreichen Jahren war die allgemeine Lage der Eisenbahnen günstiger, als sie es heute ist. Damals wurde das ungünstige wirtschaftliche Ergebnis als ein vorübergehendes aufgefaßt, und die Kapitalisten gaben ihr Geld in Erwartung günstigerer Zeiten zur Erweiterung des Eisenbahnnetzes her. Heute aber bestehen derartige Hoffnungen nicht**).

Verfehlt wäre die Auffassung, daß keine neuen Bahnen mehr entstehen, weil alle erforderlichen Eisenbahnen bereits gebaut sind. Allerdings mag das Bedürfnis nach neuen durchgehenden Hauptlinien verhältnismäßig gering sein; viele Gegenden des Westens und des Südwestens bedürfen aber dringend der Aufschließungsbahnen, weil sie die Vorbedingung für die dichtere Besiedelung des Landes bilden. In den östlichen Staaten entfallen auf 100 qkm mehr als 12,5 Bahnkilometer; in New Jersey steigt diese Verhältniszahl sogar auf 20. Auf das Gesamtgebiet der Vereinigten Staaten bezogen, entfallen nur 5 km Eisenbahnen auf 100 Quadratkilometer. Hieraus ergibt sich das starke Zurückbleiben des Westens und des Südens im Verhältnis zum Durchschnitt. In einzelnen Staaten geht die Zahl der Bahnkilometer für 100 Quadratkilometer auf weniger als zwei zurück. Eine Umfrage in diesen Staaten würde sicher nicht das Ergebnis haben, daß ein Bedürfnis nach neuen Eisenbahnen nicht vorhanden sei.

Wenn auch die Betriebszahlen der Eisenbahnen in den letzten Monaten des Jahres 1915 noch keine Besserung der Verhältnisse erkennen lassen, insofern als die tatsächlichen, nicht unbeträchtlichen Mehreinnahmen durch entsprechende Erhöhungen der Ausgaben aufgezehrt wurden, so glaubt doch unsere Quelle, bessere Aussichten für die Zukunft aus der Tatsache herleiten zu sollen, daß die öffentliche Meinung in letzter Zeit nicht nur ein steigendes Interesse, sondern auch ein besseres Verständnis für die wirtschaftliche Lage der Eisenbahnen zeige. Dies gehe nicht nur aus der Haltung der führenden Tageszeitungen, sondern auch aus Äußerungen einzelner Staatsmänner und Politiker hervor. Besonders verheißungsvoll sei eine Botschaft des Präsidenten Wilson, die einen Ausschuß zur Prüfung der wirtschaftlichen Lage der Eisenbahnen fordert. Hoffentlich wird damit, meint das Blatt, die Zeit der Versuche auf diesem Gebiete ein Ende haben und einer zielbewußten Verkehrspolitik Platz machen.

*) Vergl. den Leitaufsatz in Nr. 14 der Ztg. Wir geben den nachfolgenden, zum Teil aus derselben Quelle geschöpften Mitteilungen Raum, weil sie eine Ergänzung der bereits gebrachten Mitteilungen darstellen.

**) Ein Hauptgrund, den die amerikanische Quelle zu erwähnen vergißt, liegt offenbar in dem jetzigen Hochstand des allgemeinen Zinsfußes, der bewirkt, daß sich der Geldmarkt von solchen Geschäften abwendet, die eine geringe Rente verheißen.

Kriegswohlfahrtspflege und Volksernährung im Eisenbahndirektionsbezirk Saarbrücken.

Auf diesem Gebiete ist dank der Hingebung aller Beteiligten reiche und erfolgreiche Arbeit geleistet worden. So haben an der Aufklärungsarbeit auf dem Gebiete der Volksernährung im Frühling 1915: 177 Redner und 208 Vertrauensmänner mitgewirkt, so in Saarbrücken insbesondere die Herren Hassenmüller und Schilken; die Redner sprachen in 191 Versammlungen, die von 15 000 Personen besucht waren. Daneben wurden 34 Kochkurse mit 1027 Besucherinnen abgehalten, wobei sich Frau Eisenbahndirektor Drilling in Coblenz besondere Verdienste erworben hat, und 37 Sammelstellen für Küchen- und sonstige Abfälle zur Viehfütterung unter Mitwirkung von 192 Bediensteten neu eingerichtet. Einer besonderen Organisation bedurfte es zu letzterem Zwecke fast allgemein nicht, da die viehhaltenden Bediensteten die Küchenabfälle schon bisher stets eingesammelt haben.

Es wurden im ganzen 52 630 Ar Land bebaut. Davon waren a) vor dem Kriege bereits in Bearbeitung 24 200 Ar, b) dank der Aufklärungsarbeit neu hinzugekommen 16 630 Ar, ferner: c) von der Forstverwaltung überlassen 420 Ar, d) urbar gemachtes Ödland 3480 Ar, e) im Besitze von dritten Personen und von diesen überlassen 10 900 Ar, davon pachtweise 9610 Ar und unentgeltlich 1290 Ar = 10 900 Ar.

Warmbeete waren 138 vorhanden; neu angelegt wurden 248, im ganzen 386; aus diesen wurden 438 425 Setzlinge gezogen und 245 330 Stück abgegeben. An Sämereien wurden 4000 kg bezogen. Die Gesamtzahl der garten- und feldbestellenden Bediensteten betrug 10 358, und zwar 4950 Beamte und 5408 Arbeiter. Hiervon

	Beamte	Arbeiter
a) besaßen vor dem Kriege Dienstland	1815	1219
b) besaßen vor dem Kriege Garten oder Ackerland zu Eigentum oder pachtweise	2201	3069
c) haben auf Grund der Aufklärungsarbeit Garten- oder Feldbau neu aufgenommen	934	1120

An Mutterboden wurden 14 346 cbm bezogen und die Größe der damit urbar gemachten Bodenfläche betrug 970 Ar. Saatfrühkartoffeln wurden bezogen durch a) Eisenbahnvereine 108 316 kg, b) Arbeiterausschüsse 16 550 kg, c) gemeinsamen Bezug der Bediensteten 63 352 kg, zusammen 188 218 kg = 3764 Zentner.

Zur Förderung des Gartenbaues wurde sehr vielen Dienst- und von der Verwaltung verpachteten Gärten das zum Gießen benötigte Wasser durch für diesen Zweck besonders angelegte Leitungen auf Kosten der Eisenbahnverwaltung zugeführt gegen die Verpflichtung der Garteninhaber, nur Kriegsgemüsebau zu betreiben.

Der Anbau von Sonnenblumensamen hat den Erwartungen nicht entsprochen; bestellt mit Sonnenblumen waren im ganzen 7820 Ar. Zum Verkauf an den Kriegsausschuß für pflanzliche und tierische Fette gelangten nach Rückstellung des Saatbedarfes für 1916 im ganzen 1380 kg, in denen 130 kg von Privaten geernteten Samens enthalten sind. Dieser leider nur geringe Erfolg erklärt sich zunächst dadurch, daß das Aufgehen des Samens und die Entwicklung der jungen Pflanzen durch die große Trockenheit im Frühsommer 1915, insbesondere auf magerem oder steinigem Boden sehr beeinträchtigt wurde. Ein gewisser Erfolg wurde nur auf gutem und genügend feuchtem Boden oder dort erzielt, wo für Bewässerung gut gesorgt war. Auf Böschungen mit wenig Sonnenlicht zeigte sich fast gar kein Erfolg. Einzelne hervorragende Ergebnisse wurden nur dort erzielt, wo die Kerne an den Rändern bebauter und gedüngter Acker- und Gartenflächen gelegt worden waren oder die Böschungen guten, lehmhaltigen Boden enthielten. Von den Böschungen lieferten die Dämme fast durchweg bessere Erträge als die von Einschnitten. Das erklärt sich dadurch, daß die Dammschüttung lockerer ist und so das tiefere Eindringen der nach Nahrung suchenden Wurzeln gestattet. Die Erfahrungen werden für die nächste Aussaat in diesem Frühjahr benutzt werden.

Auch der ölhaltige Samen der Akazie ist von den auf den Böschungen stehenden Bäumen gesammelt und an den genannten Ausschuß im Gesamtgewicht von annähernd 700 kg abgeführt worden.

Der Erfolg der Anpflanzungen der Comfreyfutterpflanze wurde ebenfalls durch die Dürre im Frühsommer ungünstig beeinflußt. So sind besonders auf trockenem und leichtem Boden sehr viele Stecklinge nicht aufgegangen. Beim Verfüttern der Pflanze hat sich gezeigt, daß die Schweine diese Nahrung gerne, Ziegen und Kaninchen sie aber nur ungern oder gar nicht annehmen.

An der Kleintierzucht beteiligten sich 7329 Bedienstete und zwar an der Schweinezucht 1926, Ziegenzucht 1702, Schafzucht 29, Kaninchenzucht 1403, Geflügelzucht 2269.

Es betrug die Zahl der Schweine beim Kriegsanfang 7539 Stück, geschlachtet wurden seit Kriegsbeginn 4645 Stück und neu angeschafft seit Kriegsbeginn 2510 Stück.

	Geflügel	Ziegen	Schafe	Kaninchen
Beim Kriegsausbruch waren vorhanden	22 237	3301	302	6929
Auf Grund der Aufklärungsarbeit wurden während des Krieges neu angeschafft. .	—	536	70	2712
Es sollen noch angeschafft werden	—	209	5	1314
Bei einer Viehversicherungsgesellschaft waren versichert außer 126 Schweinen noch	—	772	1	—

Von den geschlachteten Schweinen im Gesamtgewicht von 302 770 kg (6055 Zentner) wurden an Rauch- und Dauerwaren gewonnen: 87 929 kg Schinken, 106 761 kg Rauchfleisch, 35 792 kg Speck, 15 723 kg Wurst. Außerdem wurden geschlachtet 1249 Kaninchen, 210 Ziegen, 672 Stück Geflügel, 10 Ferkel, 7 Rinder, 1 Kuh und 1 Ochs.

Beihilfen zur Förderung der Kleintierzucht, Beschaffung von Kartoffeln und Düngemitteln wurden bis 1. Oktober 1915 bewilligt an 1407 Bedienstete (612 Beamte und 795 Arbeiter), zusammen 40 298 ℳ. Hiervon wurden beschafft 147 105 kg Kartoffeln, 22 294 kg Gemüse usw., 103 830 kg Düngemittel, 125 Schweine, 135 Ziegen, 316 Kaninchen und 171 Stück Geflügel.

Mehreren Amtsvorständen sind aus Mitteln des Eisenbahnvereins Saarbrücken usw. hohe Beträge als zinslose Darlehen bewilligt worden zur Beschaffung von Lebensmitteln usw. für die unterstellten Beamten und Arbeiter. So hat der Vorstand des Werkstättenamts Trier beschafft 16 Schafe für 480 ℳ, 2176 kg Dürrfleisch für 5650 ℳ, 7500 kg Saatkartoffeln für 1500 ℳ und 1700 kg Düngemittel für 370 ℳ, ein anderer Amtsvorstand 400 Zentner Saatkartoffeln, die an 455 Bedienstete zu 7,50 ℳ und 1100 Zentner Speisekartoffeln, die an 317 Bedienstete zu 5,50 ℳ der Zentner abgegeben worden sind.

Die Haupttätigkeit auf dem Gebiete der Beschaffung von Lebensmitteln usw. ist von den Amtsvorständen, den Dienststellenvorstehern und den Eisenbahnvereinen entfaltet worden. Es muß anerkannt werden, daß die Arbeiterausschüsse, insbesondere die Werkstättenausschüsse in der Beschaffung billiger Lebensmittel eine rege Tätigkeit entfaltet haben.

Sehr eifrig und segensreich wirkten die Eisenbahnvereine. Sie brachten bis 1. Oktober 1915 aus eigenen Mitteln 110 086,62 ℳ auf, welche zum größten Teile für die Kriegssammlung der Eisenbahn, dann aber für die verschiedensten Zwecke auf dem weitverzweigten Felde der Kriegswohlfahrtspflege verwendet wurden. An Nahrungsmitteln haben sie u. a. beschafft 1543 Zentner Saat- und 3051 Zentner Speisekartoffeln, 6085 Pfund Fleischdauerware, 200 800 Stück Setzlinge, 13 800 Stück Comfreypflanzen, 16 387 kg Düngemittel usw. Ein Verein hat eine Kochküche für den Frauenverein eingerichtet und dazu die erforderlichen Lebensmittel hauptsächlich durch fleißige Sammlung in den umliegenden Ortschaften geliefert. Ferner hat er für seine Mitglieder 167 500 kg Kohlen beschafft, hierbei 1275 ℳ erspart und endlich aus dem von ihm bebauten Lande 287 ℳ für Hafer und Kartoffeln erzielt. Ein anderer Verein richtete Schrebergärten mit gutem Erfolge ein.

Auch der opferfreudigen und segensreichen Wirksamkeit der beiden im Verwaltungsbezirke bestehenden Eisenbahn-Frauenvereine zu Saarbrücken (unter der Leitung der Frau Eisenbahndirektionspräsident Breusing und der stellvertretenden Vorsitzenden Frau Reg.- und Baurat Schacht) und zu Conz-Karthaus (unter Frau Regierungs- und Baurat Tanneberger) muß rühmend gedacht werden. Ihre Haupttätigkeit bestand in der Gestellung von Kranken- und besonders Wöchnerinnenpflege, Beschaffung von Hilfe bei der Wirtschaftsführung, Gewährung von Stärkungsmitteln (Milch), Hergabe von Kleidungsstücken und in der Anfertigung neuer Kleider und Wollsachen. Insbesondere wurden Familien von Kriegsteilnehmern unterstützt, die Bestrebungen des Roten Kreuzes gefördert und auf eine Verminderung der Säuglingssterblichkeit durch Verabreichung von Eiweißmilch an schwächliche Säuglinge hingewirkt.

Zu den Kriegsanleihen sind gezeichnet worden von 4133 Eisenbahnbediensteten 567 800 ℳ, den Eisenbahnvereinen 8280 ℳ, den beiden Eisenbahnkonsumvereinen Saarbrücken 30 000 ℳ und Conz-Karthaus 14 000 ℳ, der allgemeinen Betriebskrankenkasse Saarbrücken 398 000 ℳ, Beamtenfachvereinen 56 400 ℳ, zusammen 1 074 480 ℳ.

Die Bediensteten haben folgende Beträge gezeichnet:

Bedienstete	ℳ	ℳ	Bedienstete	ℳ	ℳ
58 . . .	je 20 =	1 160	580 . . .	je 200 =	116 000
48 . . .	„ 25 =	1 200	134 . . .	„ 500 =	67 000
26 . . .	„ 40 =	1 040	57 . . .	„ 1000 =	57 000
124 . . .	„ 50 =	6 200	4 . . .	„ 2000 =	8 000
3102 . . .	„ 100 =	310 200			

Sie erfolgten durch Vermittelung der Eisenbahnkassen und der jungen Eisenbahn-Spar- und Darlehnskasse Saarbrücken, deren rührigen Vorstandsmitgliedern warmer Dank gebührt. Die von Beamten und Arbeitern bei Sparkassen und Banken bewirkten Zeichnungen sind nicht bekannt und in obigen Zahlen nicht enthalten.

Wirtschaftliche Bebauung der freien Eisenbahngründe.

Die Direktion der ungarischen Staatsbahnen hat mehrere zweckentsprechende Verfügungen getroffen, um die zu landwirtschaftlichen Zwecken benutzbaren eigenen Grundflächen längs der weitverzweigten Linien des Staatsbahnnetzes, welche insgesamt etwa 20 000 Katastraljoch (ein Joch zu 1600 Wiener Quadratklaftern gerechnet) ausmachen dürften, während der Kriegszeit in möglichst erhöhtem Maße der Bodenkultur dienstbar zu machen. Dies geschah in richtiger Erkenntnis dessen, daß in der durch den Weltkrieg gebotenen Lage jeder Einzelne, sämtliche Anstalten und Vereinigungen das ihrige beitragen müssen, um die durch den Krieg bedingten erhöhten Bedürfnisse an Lebensmitteln und Futter aus eigener Kraft und durch Erzeugung am heimischen Boden befriedigen zu können.

Es muß hervorgehoben werden, daß die Staatsbahnen auf die wirtschaftliche Verwertung der hierzu geeigneten Grundflächen auch zu Friedenszeiten gehörige Rücksicht genommen haben und hierin vom Ackerbauministerium immer die möglichste Unterstützung fanden. — Die zum Bebauen geeigneten Grundstücke wurden nämlich gegen eine sehr geringe Pacht an die Eisenbahnangestellten verpachtet. Baumschulen sind errichtet worden, aus welchen an geeigneten Stellen edle Obstbäume verpflanzt wurden, deren wertvolles Erträgnis den Angestellten zugute kommt. Unter den Angestellten, welche Mähflächen pachten, wird jährlich Grassamen in großer Menge verteilt, um die Besamung der Böschungen von Ausschüttungen und Einschnitten vornehmen zu können.

Es wurden ferner im Wirkungskreis der einzelnen Betriebsleitungen sorgfältig gepflegte Gemüsegärten errichtet, aus deren Erträgnis jene Angestellte, welche keinen eigenen Garten besitzen, den nötigen Vorrat zum Eigenpreis beschaffen können, die mit Gartenwirtschaft sich befassenden hingegen die zum Bebauen nötigen Pflänzlinge billig beziehen. — Es werden ferner Edelweiden, vom Ackerbauministerium bezogen, an geeigneten Stellen verpflanzt und entsprechend verwertet. — An vielen Stellen wurden bei den Wächterhäusern Musterwirtschaften eingerichtet und zwar in einer Ausführung, welche bei anderen Eisenbahnen kaum ihresgleichen findet.

Alle diese Maßnahmen bezwecken in erster Reihe die Erhöhung des Wohlstandes der Eisenbahnangestellten, sie tragen aber mittelbar zweifellos auch zum allgemeinen Wohle bei. — Die Leitung der Staatsbahnen erachtete bei Ausbruch des Krieges als ihre Pflicht, ihren Angestellten in der schweren Zeit eine erhöhtere Unterstützung angedeihen zu lassen und alles aufzubieten, daß die Staatsbahnen auch auf wirtschaftlichem Gebiete ihr Schärflein zur Erringung des endgültigen Sieges beitragen. — In diesem Sinne wurde angeordnet, daß die Blumenpflanzungen im Bahngebiet während des Krieges im allgemeinen einzustellen seien. Zu diesem Zweck dürfen nur solche Arbeiten verrichtet werden, welche sich ausschließlich auf die unbedingt notwendige Erhaltung der schon bestehenden Gartenbeete und Luxuspflanzen beschränken. Neue Luxusgartenanlagen und Pflanzungen dürfen während des Krieges überhaupt nicht angelegt werden. Statt dessen ist jeder zu diesem Zwecke früher bewilligte und noch zur Verfügung stehende Geldvorrat für die Beschaffung von Futter- und Gemüsesamen und zur Bepflanzung der Eisenbahngärten und der leeren Stellen der Baumschulen mit Gemüse und sonstigen Küchenpflanzen zu verwenden. Die auf diese Weise erzeugten Pflänzlinge und Samen sind unter den auf Eisenbahngründen wirtschaftenden Angestellten kostenlos zu verteilen.

Die Betriebsleitungen sind angewiesen, durch die Sektionsingenieure sofort genau feststellen zu lassen, ob längs ihrer Linien sich etwa solche der Eisenbahn gehörende und zum Bebauen geeigneten Gründe befinden, welche bisher, aus welchem Grunde immer, für dieses Jahr unbebaut blieben. — Der Ausweis solcher Grundstücke muß an allen Dienststellen ersichtlich gemacht und zur allgemeinen Kenntnis gebracht werden, mit der Zufügung, daß diese Grundstücke unter den sich meldenden Angestellten für dieses Jahr unentgeltlich verpachtet werden. Bei massenhaftem Andrang haben für diese Begünstigung in erster Reihe die weniger bemittelten Angestellten mit größerer Familie Anspruch und unter den Letzteren besonders jene, welche in der Land- und Gartenwirtschaft schon eine gewisse Übung und Erfahrung haben.

Die Betriebsleitungen müssen strenge Aufsicht führen, daß sämtliche Stations- und Wächterhausgärten in diesem Jahre besonders gründlich bebaut werden. Sie haben zu sorgen, daß die Gras- und Futtersamen während des Krieges unbedingt und in gehörigen Mengen verteilt werden und daß die Bahnwächter den Futterertrag der Dammböschungen und der Einschnitte, wie aller sonst zu Futtererzeugung geeigneten Flächen auch rechtzeitig abmähen und unterbringen. — Die Angestellten müssen mit Rat und Tat unterstützt werden, damit ihre wirtschaftliche Tätigkeit immer erfolgreicher werde. Die Staatsbahngärtner sind angewiesen, zweckentsprechende Ratschläge zu erteilen betreffs der den Ortsverhältnissen und der Bodenbeschaffenheit angemessenen zweckmäßigsten Ausnützung des Bodens und der erfolgreichen Bekämpfung der Pflanzenkrankheiten. Auch auf die gehörige Düngung ist große Sorgfalt zu verwenden. Die Betriebsleitungen sind beauftragt, die auf den Verladestellen und Zufahrtswegen der Stationen, wie auch in den Viehtransportwagen befindliche Abfälle, welche hochwertige Düngemittel bilden, sammeln zu lassen und diese den Angestellten kostenlos zur Verfügung zu stellen. Wenn die Verladung und Ablieferung dieser Abfälle in Eisenbahnwagen notwendig wäre, so sind diese Sendungen bis zur Abladung als dienstliche Sendungen zu behandeln und zu verrechnen.

Betreffs des Gebrauchs der Kunstdünger erteilen die staatlichen landwirtschaftlichen Anstalten die nötigen Aufklärungen. Die Betriebsleitungen sorgen dafür, daß der Bedarf an Kunstdünger mit Ausschluß des Zwischenhandels wohlfeil angeschafft werde. Die minderbemittelten Angestellten sollen möglichst auch mit Kunstdünger unentgeltlich versehen werden.

Die Kriegsfürsorge erstreckt sich noch mit besonderem Nachdruck auf die Obstkultur, welcher in der Ernährungsfrage eine nicht zu unterschätzende Bedeutung beigelegt werden kann. Der Bestand an Edelobstbäumen ist bei den Staatsbahnen sehr groß und überaus wertvoll, man muß daher trachten, sie der Lebensmittelversorgungsfrage entsprechend dienstbar zu machen. Dieserhalb werden den Angestellten entsprechende Ratschläge erteilt, wie die Obstbäume zu pflegen und vor Raupen und sonstigen Schäden zu schützen seien.

Endlich befaßt sich die Verfügung der Staatsbahndirektion mit der Frage der Verwertung des an den Staatsbahngründen zu erzielenden Überschusses an Bodenertrag. Der Zwischenhandel muß gänzlich ausgeschlossen werden, damit der Gewinn ganz den Angestellten zugute komme. Zu dem Zwecke werden Genossenschaften gebildet, damit die Erzeugnisse zu mäßigen Preisen in die Hände jener minderbemittelten Angestellten gelangen, welche in größeren Städten wohnen und nicht in der Lage sind, sich mit Bodenkultur zu befassen.

Für derartige Vereinigungen werden entsprechende Frachtermäßigungen und auch sonstige namhafte Begünstigungen erteilt. Die Betriebsleitungen wurden beauftragt, dieserhalb binnen kurzer Frist entsprechende Vorschläge der Direktion vorzulegen. B.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Betriebseröffnung.** Am 1. April d. J. wird die vollspurige verlegte Teilstrecke Frose-Gatersleben als Hauptbahn mit dem Bahnhof 2. Klasse Nachterstedt-Hoym für den Personen-, Güter-, Gepäck-, Expreßgut- und Privattelegrammverkehr sowie für die Abfertigung von Leichen und lebenden Tieren eröffnet. Ausgeschlossen ist die Abfertigung von Sprengstoffen. Mit Betriebseröffnung der verlegten Strecke wird der alte Bahnhof Nachterstedt geschlossen. Die Stationen der verlegten Teilstrecke werden dem Betriebsamt 1 Halberstadt und dem Maschinen-, Verkehrs- und Werkstättenamt Halberstadt zugeteilt. Näheres über diese Strecke und den Grund ihrer Verlegung ist im Leitaufsatz der Nr. 71 S. 1045 Jahrg. 1914 d. Ztg. mitgeteilt.

— **Schwerer Straßenbahnunfall in Berlin-Schöneberg.** Ein durch falsche Weichenstellung verursachter, schwerer Zusammenstoß zweier Straßenbahnwagen ereignete sich, wie hiesige Blätter melden, in der Nacht zum 11. d. M. an der Kreuzung der Coburger und Hauptstraße in Berlin-Schöneberg. Bei dem Unfall wurden etwa zwanzig Fahrgäste zum Teil schwer verletzt. Einem Manne wurde ein Bein am Unterschenkel vollständig abgequetscht. Eine Untersuchung über die Schuldfrage ist eingeleitet.

— **Erhöhung der Kohlenfrachten von Schlesien.** Durch die Anlage eines neuen Verschiebebahnhofs bei Frankfurt (Oder) und den damit verbundenen Um- und Neubau von Hauptbahngleisen werden voraussichtlich im schlesischen Steinkohlenverkehr infolge Erhöhung der Entfernungen Frachtverteuerungen für Groß-Berlin eintreten, die im Verkehr von sämtlichen oberschlesischen Gruben 4,2 ₰ und im Verkehr von den niederschlesischen Hauptversandgruben durchschnittlich 6 ₰ für 1000 Kilogramm betragen werden. Vor endgültiger Entscheidung hierüber fragte die Kgl. Eisenbahndirektion Berlin bei den Ältesten der Kaufmannschaft von Berlin an, welchen Einfluß eine derartige Erhöhung am Berliner Kohlenmarkte auf den Bezug schlesischer Kohle haben könnte und ob bzw. inwieweit eine solche Erhöhung geeignet sein könnte, die bisherigen Absatzverhältnisse am Berliner Kohlenmarkte zu ungunsten der schlesischen Steinkohle zu verschieben. Daraufhin haben die Ältesten geantwortet, daß diese bei den großen Bezugsmengen immerhin fühlbare Erhöhung von beteiligten Kreisen zwar unliebsam empfunden werden dürfte; eine Verschiebung der Absatzverhältnisse am Berliner Markte zuungunsten der schlesischen Steinkohle stehe indes kaum zu befürchten.

— **Beförderung von Würzabfällen.** Infolge der Futtermittelknappheit tauchen jetzt vielfach neue Artikel als Futtermittel auf, die in der deutschen Eisenbahn-Güterklassifikation nicht genannt sind und daher zur Allgemeinen Wagenladungsklasse berechnet werden müssen. So gelangt neuerdings ein Futtermittel unter der Bezeichnung Würzabfälle zur Verfrachtung, für das trotz seines geringen Wertes diese hohe Fracht zu zahlen ist. Falls ein Versand in größerem Umfange und auf weitere Entfernung lohnen sollte, müßte zum mindesten während des Krieges eine dem Werte und Verwendungszwecke des Gutes entsprechende Frachtermäßigung etwa auf die Sätze des Spezialtarifs III eintreten, die auch den meisten übrigen Futtermitteln zugebilligt wurden.

Auf Anregung aus den beteiligten Kreisen haben die Ältesten der Kaufmannschaft von Berlin dieserhalb eine Eingabe an den Herrn Minister der öffentlichen Arbeiten gerichtet, in der ausgeführt wurde, daß Würzabfälle einen Rückstand bei der Verarbeitung von Dörrgemüse zur Ergänzung von Suppenwürze darstellen, ziemlich salzhaltig wären und einen gewissen Nährwert mit einem Protein- und Fettgehalt von 27—28 % besaßen. Bisher hätten sie wenig Beachtung und nur in der Nachbarschaft der Fabriken Absatz gefunden, da sie bei einem Werte von etwa 17 ℳ für 100 kg erheblichere Frachten nicht vertrügen. Bei dem jetzigen Mangel an Futtermitteln könnten sie bei billigeren Frachten auf weitere Strecken verschickt werden, da sie sich als sogenanntes Beifutter für Heu- und Strohmehle usw. sehr gut eigneten. In Berücksichtigung dieser Verhältnisse glaubten die Ältesten die Gewährung der gewünschten Frachtermäßigung befürworten zu sollen.

— **Neue Wasserstraßen!** Unter diesem Stichwort wird der „Köln. Ztg." aus München, 8. März, geschrieben: Ein mit dem Wunsche ersprießlichen Verlaufs verbundener herzlicher Gruß des Königs von Bayern bildete den frohen Auftakt zur zahlreich besuchten Hauptversammlung des Zentralvereins für deutsche Binnenschiffahrt, die vom Geheimrat Prof. Flamm, Charlottenburg, geleitet und mit Begrüßung der Mitglieder und zahlreicher Ehrengäste eröffnet wurde. Reichstagabgeordneter Bergrat Gothein sprach über den Donau-Oderkanal, der allerdings in erster Linie im Interesse Österreich-Ungarns liege, der aber auch ein mitteleuropäisches und damit ein deutsches Interesse darstelle. Darauf legte G. Steller, Nürnberg, das Vorhaben der Großschiffahrtsstraße Rhein-Main-Donau dar, und es wurde ein Beschlußantrag angenommen, der zunächst in Übereinstimmung mit den Erklärungen des Bayerischen Kanalvereins und des Württembergischen Handelskammertages betont, daß aus den in dem gegenwärtigen Kriege gemachten Erfahrungen aus wirtschaftlichen wie aus militärisch-politischen Gründen eine leistungsfähige Rhein-Main-Donau-Wasserstraße als eine der wichtigsten Aufgaben des Deutschen Reiches zu erachten ist, um dem außereuropäischen Verkehr Deutschlands neben den westlichen Seewegen eine Nordwest-Südost-Straße zu eröffnen. Zu diesem Zwecke erklärt ein einstimmig angenommener Beschluß folgende Maßnahmen für erforderlich:

1. Daß das Deutsche Reich im Benehmen mit Bayern, Württemberg und Baden von der Bestimmung unter der 8. Ziffer im 4. Artikel der Reichsverfassung Gebrauch macht, wonach der Beaufsichtigung und der Gesetzgebung des Reiches die Herstellung von Wasserstraßen im Interesse der Landesverteidigung und des allgemeinen Verkehrs unterliegt; 2. daß, wie nach bayerischem Plane, die Mainstrecke Aschaffenburg-Bamberg für den Verkehr mit Schiffen von 1000 t Tragfähigkeit ausgebaut werden soll, auch dem neuen Verbindungskanal zwischen dem Main und der Donau, ferner der Donau von der Kanalmündung an abwärts die gleiche Leistungsfähigkeit gegeben wird; 3. daß nach den württembergischen Plänen die wichtigsten Teil- und Anschlußlinien für Württemberg, nämlich die Kanalisierung des Neckar bis Stuttgart-Eßlingen (gemäß dem Reichsgesetz von 1911) als Teilstrecke des kürzesten Weges Rhein- (Neckar-) Donau sowie die auch von bayerischer Seite bereits gewünschte Kanalisierung der Donau bis Ulm als Teilstrecke der Verbindung Rhein- (Bodensee-) Donau ausgeführt werden; 4. daß über den Ausbau der Donau in den Gebieten der östlichen Donau-Uferstaaten und über die „Freiheit" der Donau neue Verträge mit diesen Staaten geschlossen werden unter Hinwegräumung jeglichen Mitbestimmungsrechts von Staaten, die nicht Donau-Uferstaaten sind. Diese Maßnahmen, deren Durchführung schon jetzt nach Möglichkeit vorzubereiten ist, finden ihre Begründung darin, daß eine Rhein-Donau-Wasserstraße nach ihrer technischen Ausbaufähigkeit und nach ihrem geographischen Verlaufe einen Weg bildet, der Deutschlands außereuropäischen Verkehr gegen eine Absperrung im Kriege sichert, im Frieden aber eines der wirksamsten Mittel zur Kräftigung des mitteleuropäischen Verkehrs- und Wirtschaftslebens bildet.

— **Zeichnung auf die 4. Kriegsanleihe.** Die Pensionskasse für die Arbeiter der preußisch-hessischen Eisenbahngemeinschaft, die von den ersten drei Kriegsanleihen bereits 65 Millionen Mark Reichsschuldbuchforderung erworben hat, hat auf die vierte Kriegsanleihe wiederum 20 Millionen Mark Schuldbuchforderungen gezeichnet.

— **Große Berliner Straßenbahn.** Wir teilen aus dem Geschäftsbericht für 1915 folgende Angaben von allgemeinem Interesse mit: Das Berichtsjahr 1915, das voll in die Kriegszeit fällt, brachte in seinen ersten 7 Monaten gegenüber den entsprechenden 7 Friedensmonaten des Jahres 1914 naturgemäß einen erheblichen Verkehrsrückgang. Immerhin ergaben auch diese Monate im Vergleich zu den Kriegsmonaten des Jahres 1914 bereits eine allmähliche Steigerung, die um so stärker hervortrat, je mehr die Konkurrenzunternehmungen, namentlich die Omnibusse und Droschken zur Einschränkung ihres Betriebes genötigt wurden. Dieses gleichmäßige Ansteigen des Verkehrs führte naturgemäß dazu, daß sich vom August an im Vergleich zu den nunmehr gegenüberstehenden Kriegsmonaten des Jahres 1914 eine erhebliche Mehreinnnahme ergab.

Die Bewältigung des allmählich anwachsenden Verkehrs führte zu erheblichen Schwierigkeiten, zumal außer den bereits zum Heeresdienst gerufenen etwa 5000 Betriebsmannschaften noch weitere 2000 eingezogen wurden. Nur durch die größten Anstrengungen in allen Zweigen der Verwaltung gelang es, diese Schwierigkeiten soweit zu überwinden, daß den an das Unternehmen herantretenden Anforderungen ausreichend Rechnung getragen werden konnte. Auch dem fahrenden Publikum gebührt Dank für die Bereitwilligkeit, mit der es sich den unvermeidlichen Unbequemlichkeiten in dieser schweren Zeit anzupassen wußte. Durch die Einstellung der uns gebliebenen älteren Schaffner in den Fahrerdienst und den Ersatz derselben durch Frauen, sowie durch die vermehrte Einstellung von Beiwagen, denen zumeist ebenfalls Frauen als Schaffnerinnen mitgegeben wurden, endlich durch die vom Personal dienstfreudig geleisteten Überstunden unter teilweisem Verzicht auf Urlaubs- und Ruhetage gelang es, Betriebsleistungen zu ermöglichen, die nur 10 % hinter dem Friedensjahr 1913 und 5 % hinter dem größtenteils dem Frieden angehörenden Jahre 1914 zurückblieben. Nachdem nunmehr die Zahl der zum Fahrerdienste verwendbaren Schaffner erschöpft ist und eine weitere Einziehung von Fahrern zum Heeresdienst zu erwarten ist, haben wir mit Erlaubnis der Aufsichtsbehörden von den längere Zeit bei uns beschäftigten besonders zuverlässigen Schaffnerinnen bis Ende Februar 1916 70 zu Fahrerinnen ausgebildet und auf verkehrsärmeren und daher leicht zu befahrenden Linien in den Dienst gestellt. Der Erfolg dieser Maßregel muß abgewartet werden. Auch auf den Betriebsbahnhöfen haben wir Frauen in steigender Anzahl in den Betriebsbureaus und als Arbeiterinnen in den Wagenhallen beschäftigt, so daß augenblicklich rund 4000 Frauen in unseren Diensten stehen.

Von unseren im Felde stehenden Angestellten haben leider auch im Berichtsjahre recht viele den Tod für das Vaterland erlitten; ein dankbares Gedenken bleibt ihnen bei uns gesichert. Von den für das Vaterland kämpfenden Angestellten haben im Berichtsjahre 224, im ganzen 301 das Eiserne Kreuz II. Klasse, 2 das Eiserne Kreuz I. Klasse erhalten. Den Familien der Kriegsteilnehmer wurden die seit Kriegsbeginn ge-

zahlten Unterstützungen weitergewährt, auch wurden für sie Arzt, Arznei und Krankenhauspflege bezahlt. Dies erforderte eine Gesamtaufwendung von 1 368 839 ℳ, einschließlich Nebengesellschaften 1 752 029 ℳ. Die schon Ende 1914 dem im Dienst verbliebenen Betriebspersonal gewährten Lohnzuschläge erfuhren eine weitere Erhöhung entsprechend der fortschreitenden Verteuerung des Lebensunterhalts.

Der Mangel an Handwerkern und Arbeitern sowie die Knappheit einzelner Materialien brachte es mit sich, daß Oberbau und Betriebsmittel nicht in dem Umfang unterhalten und erneuert werden konnten, wie in normalen Zeiten. Die Abnutzung ist zwar nirgends so weit vorgeschritten, daß die Betriebssicherheit gefährdet worden wäre, ein Rückstand in den Unterhaltungs- und Erneuerungsarbeiten ist aber vorhanden. Daraus ergibt sich die Notwendigkeit, größere Rückstellungen als sonst für die Erneuerungsfonds zu machen, wobei die Steigerung der Arbeitslöhne und Materialpreise, die nach Friedensschluß kaum wieder auf den früheren Stand zurückkehren werden, zu berücksichtigen war.

Wenn die Betriebseinnahmen in den letzten fünf Monaten des Berichtsjahres eine erfreuliche Steigerung gegenüber dem Vorjahre brachten, so beruht diese Erscheinung, wie dargelegt, vornehmlich auf der durch den Krieg hervorgerufenen geringeren Leistungsfähigkeit von Konkurrenzbetrieben, also auf vorübergehenden Ursachen. Mit der Wiederkehr normaler Zeiten kommt dieser Mehrverkehr naturgemäß in Fortfall. Dagegen zeigen sich in naher Zukunft erhebliche Verkehrsverluste; denn unzweifelhaft werden uns die in den Jahren 1917 bis 1919 abschnittweise zur Eröffnung kommenden neuen Untergrundbahnen einschneidende Verkehrsentziehungen bringen. Anderseits muß dem Ansteigen der Betriebskosten auf allen Gebieten, namentlich auch mit höheren steuerlichen Belastungen mit Sicherheit gerechnet werden. In der Voraussicht dieser Umstände und im Hinblick auf das immer mehr hervortretende Mißverhältnis zwischen Leistung und Gegenleistung, das der Kriegszustand noch besonders verschärfte, wurde beim Verbande Groß-Berlin eine Erhöhung des bestehenden 10-₰-Tarifs beantragt. Leider wurde dem Antrage nicht stattgegeben. Die Neuregelung des Tarifs ist jedoch im Interesse des gesunden Fortbestandes des Unternehmens so dringend, daß die Verwaltung zu geeigneter Zeit neue Anträge stellen wird. Übrigens hat sich die Erkenntnis der Notwendigkeit einer Tariferhöhung auch bei den anderen deutschen Straßenbahnen Bahn gebrochen, so daß eine allgemeine Bewegung in dieser Richtung im Gange ist, die gerade auch von Städten mit eigenen Straßenbahnen lebhaft unterstützt wird.

Mit dem Verbande Groß-Berlin wurde ein Vertrag geschlossen, der die seit Jahren schwebenden Meinungsverschiedenheiten über die Gültigkeit der Verträge mit der Stadtgemeinde Berlin-Wilmersdorf beseitigte. Es wurden die Rechtsbeziehungen zwischen Wilmersdorf einerseits und der Großen Berliner Straßenbahn, Berlin-Charlottenburger Straßenbahn sowie der Westlichen Berliner Vorortbahn anderseits neu geregelt und der Ausbau wichtiger Strecken zur Erschließung der Gartenstadt Wilmersdorf und des Hohenzollerndammviertels vereinbart.

Der Plan, unweit des neuen Bahnhofs 24 in Berlin-Lichtenberg eine Kleinhaussiedelung für Angestellte dieses größten Bahnhofs zu errichten, war bei Kriegsausbruch bis zur Aufstellung der Bauentwürfe und zum Erwerb einer Grundfläche von 83 111 qm in der Siegfriedstraße gefördert worden; infolge des Kriegsausbruches ist er bis zur Wiederkehr normaler Verhältnisse vertagt worden.

Auf den Linien der Großen Berliner Straßenbahn wurden im Berichtsjahre 437 000 000 Personen gegen 426 420 000 im Vorjahre befördert; die Einnahme aus der Personenbeförderung betrug 42 058 494 ℳ gegen 40 897 929 ℳ im Vorjahre. Die Betriebsleistungen stellten sich auf 91 737 245 Wagenkilometer gegen 96 893 861 im Jahre 1914. Die Einnahmen aus der Personenbeförderung betrug für das Wagenkilometer 45.85 ₰ gegen 42.21 ₰ im Vorjahre. Die Beförderung von Gütern (Zeitungen) brachte 8589 ℳ bei 17 178 Wagenkilometern. Die Gesamteinnahme einschließlich der auf Betriebsrechnung verbuchten Nebenerträge belief sich auf 43 478 145 ℳ gegen 42 371 149 ℳ und die Gesamtausgabe auf 26 200 930 ℳ gegen 26 004 956 ℳ im Vorjahre. Der Prozentsatz der Ausgaben gegenüber den Betriebseinnahmen betrug 60.26 % gegen 61.37 % im Vorjahre.

Das Bahnnetz der Gesellschaft, das im Beginn des Berichtsjahres einschließlich der Hof-, Werkstätten- und Zufahrtgleise 599 834.18 m Gleis umfaßte, verringerte sich um 21.02 m, so daß es am Jahresschluß einen Gesamtumfang von 599 813.16 m Gleis aufwies. Im Berichtsjahre befanden sich in Diensten der Großen Berliner Straßenbahn 9637 Personen gegen 11 407 des Vorjahres, hiervon entfielen 1091 (1245) auf den Betrieb der Nebenbahnen. Das Diensteinkommen des den Nebenbahnen gestellten Personals ist in der Gesamtausgabe der Gehälter und Löhne der Großen Berliner Straßenbahn nicht zur Verrechnung gelangt, wie auch die anteiligen Beiträge zu den Wohlfahrtseinrichtungen abgesetzt sind. — An Betriebswagen besaß die Gesellschaft nach Ausrangierung von 4 Beiwagen sowie Beschaffung von 2 Triebwagen und 2 Beiwagen im ganzen 2957 wie im Vorjahre.

Für das Geschäftsjahr 1915 ergibt sich einschließlich des Vortrages aus dem Vorjahre ein Gewinn von 6 454 660 ℳ, der gestattet, nach angemessenen Abschreibungen der Generalversammlung die Festsetzung einer Dividende von 6 % auf das Aktienkapital von 100 082 400 ℳ in Vorschlag zu bringen. Eine solche wird der Generalversammlung vorgeschlagen werden. Die von der Bruttoeinahme an Berlin und andere Gemeinden vertragsmäßig zu entrichtende Abgabe bezifferte sich im Berichtsjahre auf 3 221 074 ℳ gegen 3 293 288 ℳ im Vorjahre.

Der Verein der Angestellten der Großen Berliner Straßenbahn, dem nur ständig Beschäftigte beitreten können, ist namentlich infolge der Verluste auf den Schlachtfeldern von 10 000 Mitgliedern auf 9675 zurückgegangen.

— **Personalnachrichten.** Bei der preußisch-hessischen Staatsbahnverwaltung sind etatsmäßige Stellen für Vorstände der Eisenbahn-Werkstättenämter verliehen: dem Großherzoglich hessischen Regierungsbaumeister des Maschinenbaufachs Buschbaum in Gleiwitz und für Regierungsbaumeister den Regierungsbaumeister des Maschinenbaufachs Schieb in Halle (Saale).

Bei der sächsischen Staatseisenbahnverwaltung ist den Bauräten Rothe und Mirus, beide beim Neubauamt Leipzig, der Titel und Rang als Finanz- und Baurat verliehen. — Versetzt sind: der Baurat Günschel vom Neubauamt Rochlitz als Vorstand zum Neubauamt Zwickau und der Regierungsbaumeister Süß vom Bauamt Zittau zum Bauamt Dresden-A.

In den Bereich der badischen Staatsbahnverwaltung, und zwar zur Generaldirektion wurde das Kollegialmitglied bei der Oberdirektion des Wasser- und Straßenbaues, Baurat Friedrich Landwehr, in gleicher Eigenschaft versetzt.

Österreich.

— **Verabreichung von Milch in Bahnhofswirtschaften und Speisewagen.** Hinsichtlich der Anwendung der Verbote über Verabreichung von Milch im Betriebe der Bahnhofswirtschaften und Speisewagen (siehe die Mitteilung in Nr. 5 S. 56 d. Ztg.) hat das Eisenbahnministerium an alle Staatsbahndirektionen folgenden Erlaß herausgegeben: „Zufolge der Verordnung des Ministers des Innern vom 26. November 1915 R.-G.-Bl. Nr. 345, betreffend die Regelung des Verkehrs mit Milch, kann die politische Landesbehörde allgemein oder in einzelnen Bezirken oder Gemeinden die Verabreichung von Milch, die Verwendung von Milch zur Zubereitung von Getränken und die Verabreichung von solchen Getränken während bestimmter Stunden des Tages, insbesondere der Nachmittagsstunden, verbieten. Ein solches Verbot erstreckt sich zufolge des § 9 obiger Verordnung auch auf die Verwendung von Trockenmilch und kondensierter Milch. Derartige, von den politischen Landesbehörden erlassene Verbote sind auch in den Bahnhofswirtschaften und beim Betriebe der Speisewagen unbedingt einzuhalten. Die Direktionen werden angewiesen, dem Erscheinen solcher Verbote und dem Tage des Inkrafttretens derselben ihr Augenmerk zuzuwenden und die in Betracht kommenden Bahnhofswirtschaften ihres Bereiches hiervon nachweislich mittels Dienstbefehls in Kenntnis zu setzen. Die Einhaltung derartiger Verbote ist durch Organe der Direktionen und insbesondere durch die betreffenden Bahnamtsvorstände überwachen zu lassen.

Desgleichen ist, falls ein Speisewagenbetrieb auf den dortigen Strecken stattfindet die Internationale Schlafwagengesellschaft, die von dieser grundsätzlichen Entscheidung unter einem verständigt wird, von einem solchen Verbote der politischen Landesstelle mit dem Beifügen zu verständigen, daß die Verabreichung von Milch oder Milchgetränken bzw. Trockenmilch und kondensierter Milch in den Speisewagen nur zu jenen Tagesstunden statthaft ist, in denen dies nach den Vorschriften der betreffenden Kronländer, die der Speisewagen eben durchfährt, gestattet ist.“

— **Zunahme der böhmischen Braunkohleausfuhr.** Die Ausfuhr von böhmischer Braunkohle auf der Elbe betrug im Februar rund 650 000 Meterzentner gegen 250 000 im gleichen Monat des Vorjahres.

— **Verkehrssteigerung der Buschtehrader Bahn.** Diese Bahn zeigte für den Monat Februar eine Steigerung der Einnahmen um 357 900 K., wovon 163 400 K. auf die A-Strecke und 194 500 Kronen auf die B-Strecke entfallen. Für die ersten zwei Monate beträgt die Mehreinnahme 580 500 K., und zwar 288 100 K. für die A-Strecke und 292 400 K. für die B-Strecke. Die Richtigstellung für den Monat Oktober 1915 ergab eine Erhöhung um

147 180 K. für die A-Strecke und 70 259 K. für die B-Strecke. Die Güterbewegung war um 125 000 t oder 23 % stärker als im Februar des vorigen Jahres. An Kohle allein wurden um rund 80 000 t mehr verfrachtet und hierfür eine Mehreinnahme von 165 000 K. erzielt. Die Transporte an verschiedenen Gütern waren um 43 000 t größer als im Februar 1915 und erbrachten eine Mehreinnahme von 174 000 K.

— **Eine Viertelmillionenspende der Arbeiterschaft der Skodawerke-A.-G. in Pilsen zugunsten der Zwecke der Kriegsfürsorge.** Kurz nach Ausbruch des Krieges hat sich aus den Vorstandsmitgliedern des Vereins der Arbeiter der Skodawerke-A.-G. in Pilsen gemeinschaftlich mit den Ausschußmitgliedern der Betriebskrankenkasse dieser Firma ein Ausschuß gebildet, der sich zur Aufgabe machte, aus dem Ertrage wohlorganisierter Sammlungen unter der Arbeiterschaft Einrichtungen, die sich in den Dienst der Kriegsfürsorge stellten, in ihrem Wirken aufs tatkräftigste zu unterstützen. Besonderer Berücksichtigung hatten sich solche Unternehmen zu erfreuen, die sich dem Wohle der Hinterbliebenen der im Felde gefallenen oder den Folgen der Kriegsstrapazen erlegenen Helden unserer siegreichen Armee widmeten.

Die regelmäßig jede Woche unter der opferwilligen Arbeiterschaft veranstalteten Sammlungen haben bisher ein Erträgnis von 267 231 K. zu verzeichnen. Ein glänzendes Ergebnis in Erwägung des Umstandes, daß es gerade die Arbeiterschaft ist, der die Kriegsverhältnisse die meisten Entbehrungen auferlegt haben, das jedermanns aufrichtige Bewunderung hervorrufen muß.

Über die Verwendung dieses Sammelerträgnisses entnehmen wir der „Zeit" folgende Mitteilungen: Verschiedene Bezirks-Kriegshilfsfonds-Bureaus wurden mit 74 288 K., die österreichische Militär-Witwen- und Waisenfonds-Landesstelle Böhmen in Prag und deren Kriegsversicherungsabteilung mit 62 957 Kronen, die staatliche Landeszentrale für das Königreich Böhmen zur Fürsorge für heimkehrende Krieger in Prag und das Landeskomitee für Kriegskrüppel- und Kriegsblindenfürsorge in Prag mit 33 000 K., der Verein Volksküche in Pilsen mit 25 000 Kronen, das Komitee der k. u. k. Invalidenschule in Pilsen mit 24 000 K., der Landesverein für tuberkulöse Krieger in Prag mit 23 619 K., das Landes-Kriegshilfsfonds-Bureau in Prag mit 17 000 K., das Komitee zur Errichtung einer Heilstätte für Kriegsverletzte in Pilsen mit 4000 K. und andere Wohlfahrtseinrichtungen für Kriegszwecke mit größeren Beträgen bedacht.

— **Ministerialrat Max Edler v. Leber †.** Am 4. März ist in Wien der pensionierte Ministerialrat im Eisenbahnministerium Max Edler v. Leber, Ritter des Ordens der Eisernen Krone dritter Klasse, im 75. Lebensjahre gestorben. Ministerialrat v. Leber war ein hervorragender Fachmann auf dem Gebiete der Elektrotechnik.

Ungarn.

— **Voranschlag der ungarischen Staatsbahnen für das Rechnungsjahr 1916/1917.** Auf Veranlassung der Regierung wird jetzt der Voranschlag der Staatsbahnen für das Jahr 1916/17 ausgearbeitet. Als Richtschnur wurde angegeben, daß der Voranschlag möglichst im Rahmen des Voranschlages 1914/15 zu halten sei und im allgemeinen als ein Normalvoranschlag ohne Rücksichtnahme auf die kriegerische Lage aufzustellen wäre.

Es wurde hervorgehoben, daß Neuerungen und neue Investitionsanträge überhaupt nicht platzgreifen dürfen, weil die Neugestaltung der Lage nach dem Kriege erst abzuwarten sei. Für unbedingt nötige und mit der Fahrsicherheit engverbundene daher unaufschiebbare Investitionen stehen übrigens von den Ersparnissen der Vorjahre genügende Mittel zur Verfügung.

B.

— **Die Strecken-Materialspeicher bei den ungarischen Staatseisenbahnen.** Die Errichtung von solchen war aus mehreren Gründen notwendig geworden. Vor allem war es der seit vielen Jahren herrschende Mißstand, daß die Haupt-Materialspeicher überfüllt dastanden, wodurch die Übersicht der darin aufgehäuften Materialvorräte ungemein behindert war. Dann wurde festgestellt, daß mit dem Wachsen der Materialvorräte die Aufnahmefähigkeit der Materialspeicher nicht Schritt halten konnte. Bei zu weiter Ausdehnung solcher Speicher wurde die Abfertigung und Behandlung der Materialvorräte und deren Abgabe an die Beförderungsstelle sehr erschwert. Störend wirkte ferner der Umstand, daß die Materialspeicher für den örtlichen und für den Strecken-Materialdienst nicht getrennt arbeiten konnten, da die Organisation des Materialdienstes eine solche Trennung kaum zuließ. Mit Errichtung der besonderen Streckenspeicher wurde sowohl in der Materiallagerung wie auch in der Materialabgabe Ordnung geschaffen. Im Lokalspeicher wird die Ware abgegeben und zum Verbrauch den dortigen örtlichen Dienststellen überlassen. Vom Streckenspeicher wird die Ware auf dem Eisenbahnwege zu den entfernt liegenden Dienststellen befördert. Bisher wurden solche Strecken-Materialspeicher durch Zweiteilung der Hauptmaterialspeicher Szombathely (Steinamanger) und Szolnok errichtet. Aus dem ersteren wurde der Streckenspeicher in Czelldömölk und aus dem letzteren der Streckenspeicher in Arad aufgestellt. Der erstere versieht den Bedarf der Linien der Betriebsleitung Szombathely, der letztere das Netz der Betriebsleitung Arad. Im Vorjahre wurde ein solcher Speicher in Dombovár behufs Versorgung der Betriebsleitungslinien Zagreb (Agram) und Pécs (Fünfkirchen) erbaut. Der nächste wird in Kolozsvár (Klausenburg) errichtet. Die neuen Streckenspeicher entsprechen vollkommen den modernen Ansprüchen. Die Räume sind hell und geräumig, mit elektrischen Aufzügen und sonstigen neuartigen Hilfsmitteln versehen. Die Gebäude umfassen drei Speicherräume, u. zw.: einen zweistöckigen Material- und Inventarboden, einen Speicher für feuergefährliche und explodierbare Waren und eine Tischlerwerkstätte für Kistenzurichtung. Wenn solche Streckenspeicher einmal in ausreichender Zahl vorhanden sein werden, so wird der ganze Materialdienst eine fühlbare Vereinfachung erfahren, mit der auch Ersparungen verbunden sein werden.

— **Aufnahme 14—18 jähriger Jünglinge bei den ungar. Staatseisenbahnen.** Die Eisenbahnverwaltungen haben auf Grund des Gesetzartikels XVII vom Jahre 1914 die Erlaubnis erhalten, 14—18 jährige Jünglinge, falls sie sich geistig und körperlich hierzu eignen als Lehrlinge aufnehmen zu können. Die Vorschrift, betreffend Aufnahme und Unterricht der Jungen, wurde für die ungarischen Staatseisenbahnen jüngsthin genehmigt. Aufmerksamkeit verdienen in der Vorschrift jene Bestimmungen, die sich auf die Versorgung und die sittliche Behütung der jungen Leute beziehen, da diese Bestimmungen den Beweis erbringen, mit welch väterlicher Fürsorge die Erziehung dieser Lehrlinge von den vorgesetzten Dienststellen zu leiten ist. Die Aufnahme solcher Lehrlinge ist vornehmlich für den Werkstättendienst geboten.

Bosnien und die Hercegovina.

— **Auszeichnungen im Eisenbahndienst.** In Anerkennung vorzüglicher Dienstleistung im Kriegsverkehr wurde verliehen: der Stern zu dem am Bande des Militärverdienstkreuzes zu tragenden Komturkreuz des Franz-Josef-Ordens dem Hofrat Franz Mrasek, Direktor der bosnisch-hercegovinischen Landesbahnen und das Offizierskreuz des Franz-Josef-Ordens mit dem Bande des Militärverdienstkreuzes dem Oberinspektor Jakob Piegl der bosnisch-hercegovinischen Landesbahnen; ferner wurde in Anerkennung vorzüglicher Dienstleistung auf dem Gebiete des Eisenbahnbaues verliehen: das Ritterkreuz des Franz Josef-Ordens am Bande des Militärverdienstkreuzes dem Oberingenieur Otto Denk des Eisenbahndepartements der bosnisch-hercegovinischen Landesregierung.

Rumänien.

— **Getreidelieferungen.** Nach dem Bukarester Fachblatt „Agrarul" wurde der zweite Lieferungsvertrag mit der österreichisch-ungarisch-deutschen Gruppe über 100 000 Wagen Mais und die für die Ausfuhr noch verfügbaren Weizen-, Gerste- und Hafermengen endgültig abgeschlossen.

Übrige europäische Länder.

— **Die Mißwirtschaft im französischen Beförderungswesen.** Unter dieser Überschrift erörtert das „Petit Journal" vom 8. März die Zustände im französischen Beförderungswesen. Das ganze Volk verlange, schreibt die Zeitung, darüber Rechenschaft, und wenn bis jetzt die Unzufriedenheit noch gedämpft und schwankend sei, so wachse sie doch zusehends. Man beklage sich über den Mangel an Organisation oder, kurz gesagt, über herrschende Anarchie. Man bedürfe eines Zentrums, von dem alle Befehle ausgingen und wohin alle Wünsche gerichtet werden könnten. Diese Stelle sei nicht vorhanden. Keine Zusammenarbeit bestehe zwischen den verschiedenen Bureaus, die gerade so gut verschiedenen Ländern angehören könnten! Es seien schon seit ungefähr drei Monaten Vorschläge dieser Art sechs verschiedenen Ministern unterbreitet worden, und keiner habe Interesse dafür bekundet. Einige hätten zwar die Vorschläge anerkannt, aber weiter sei nichts geschehen. Die Einheitlichkeit der Handlung, die man nach außen besser spät als gar

nicht unter den Verbündeten anstrebe, sollte doch zuerst im Innendienst eingeführt werden. Das Wohl des Landes fordere es auf das entschiedenste.

— **Überlastung der französischen Eisenbahnen.** Ein Ausschuß zum Studium der wirtschaftlichen Lage hat nach dem „Temps" an den Unterstaatssekretär die Anfrage gerichtet, was er zu tun gedenke, um unter Zuhilfenahme der Flußschiffahrt der Überlastung der Eisenbahnlinien zu steuern. Insbesondere wurde verlangt, daß die Wasserstraßen im Süden des Landes, vor allem der Kanal von Berry und die Seitenkanäle der Garonne in die allgemeine Regelung der Flußschiffahrt einbezogen werden. Die französische Heeresleitung soll z. Zt. mit einer eingehenden Prüfung dieses Planes beschäftigt sein. (Sollte sie nicht Wichtigeres zu tun haben?)

— **Kohlenteuerung in Frankreich.** Wie die „Petite Gironde" schreibt, steigen die Kohlenpreise immer noch weiter. Vor dem Kriege kostete die Kohle ab Glasgow etwa 15 Fr., die Fracht nach Bordeaux betrug etwa 6 Fr. Jetzt kostet die Fracht allein 60—62 Fr., die Liegegelder betragen 10—15 Fr. Dazu kommt der ungünstige Wechselkurs, welcher die Kohle für die Tonne um weitere 3—4 Fr. verteuert. Es ergeben sich insgesamt auf die Tonne 73—78 Fr. Kosten ohne den Preis der Kohle selbst. Der letztere ist auf 32 Fr. gestiegen; der Gesamtpreis übersteigt demnach 100 Fr. Ein Preisregelungsgesetz hat einen Ausgleich zwischen den teuren englischen und den viel billigeren, im Lande selbst geförderten Kohlen zu schaffen gesucht, jedoch mit ungenügendem Erfolg. Um eine Preisermäßigung zu erzielen, ist man neuerdings dazu übergegangen, die nach Südfrankreich bestimmte Kohle nach Möglichkeit auf dem Landwege zu befördern. Es kostet beispielsweise Kohle frei New-Castle 23 Schilling, die Fracht nach Marseille 85 Schilling, nach Dünkirchen 23 Schilling, die Eisenbahnbeförderung Dünkirchen-Marseille 25 Schilling, so daß sich die Tonne Kohle auf dem Landwege 37 Schilling billiger stellt als auf dem Seewege. Doch steht einer Verallgemeinerung dieser Umleitung der starke Wagenmangel der französischen Bahnen hindernd entgegen.

— **Zugzusammenstoß in Frankreich.** Wie aus Paris gemeldet wird, ist infolge Nebels ein Personenzug von Brest nach Chartres (Westbahn) in der Nacht zum 12. d. M. bei Laloupe (36 km westlich Chartres) mit einem Güterzug zusammengestoßen. Zwei Wagen wurden beschädigt. Sieben Personen wurden getötet, gegen fünfzig verletzt.

— **Französisches Eisenbahnelend.** Wir entnehmen der „Köln. Ztg." folgendes: In seiner „Victoire" hatte Hervé jüngst der französischen Heeresleitung den Vorwurf gemacht, sie habe es in 18 Kriegsmonaten nicht verstanden, das wichtige Verdun durch ein besseres Eisenbahnnetz an Paris anzuschließen. In einer neuen Nummer (vom 10.) streicht er gegenüber den vollständig versagenden Eisenbahnen die Tätigkeit der Automobile heraus, die auch nach allen anderen Berichten allein die Verbindung wenigstens von Kilometer 25 westlich bis zur Stadt aufrechterhalten haben. Das Versagen der Eisenbahnen hat, nach Hervés Zeugnis, auch in der französischen Kammer zu einiger Besorgnis Anlaß gegeben. Wie jämmerlich die Eisenbahnverhältnisse bei Verdun liegen, beweist schon die Einzelheit, daß die Kleinbahn Verdun-Bar le Duc, die Hauptlinie für die Wegführung der Flüchtlinge, 12 Stunden Fahrzeit brauchte, und daß inzwischen Frauen und Kinder eine bitterkalte Nacht über auf ungedeckten Güterwagen aushalten mußten, weil gedeckte Güterwagen nicht da waren. Die Güterwagen bilden überhaupt das Schmerzenskind der französischen Heeres-Eisenbahnverwaltung. Vor dem Kriege gab es in Frankreich sechs verschiedene Eisenbahngesellschaften: Nord, Ost, Süd, Orléans, Paris-Lyon-Marseille und West. Die Westbahn stand vor der Verstaatlichung (ist seit 1909 verstaatlicht!) und ließ darum, wie Marcel Cachin in der Humanité (vom 7.) bezeugt, Oberbau und rollendes Material in der heillosesten Weise verfallen. An Eisenbahnwagen besaßen die sechs Gesellschaften (einschließlich der verstaatlichten Linien) rund 350 000 Stück. Nach Cachin sind davon etwa 50 000 an die Deutschen verloren gegangen. Andere 40 000 hat die französische Heeresverwaltung, wieder andere die englische mit Beschlag belegt. Weitere Wagen hat man an Belgien und sogar an Serbien (!?) überlassen. Neu gebaut wurden von Kriegsbeginn an keine 20 000. Dazu sind die Eisenbahner früher so sinnlos zum Schützengrabendienst eingezogen worden, daß das verbliebene Wagenmaterial nicht voll ausgenutzt werden konnte. Marcel Cachin verlangt nach deutschem Vorbilde die Verstaatlichung der französischen Eisenbahnen. Jedenfalls fehlt auch noch im 20. Kriegsmonate für die sechs Eisenbahngruppen jede straffe und einheitliche Leitung. Die Privatgesellschaften haben, immer nach Cachin, nur das Bestreben, möglichst hohe Gewinne herauszuschlagen.

— **Nachrichten von den Schweizerischen Eisenbahnen.** Der kürzlich erschienene Bericht der Bundesbahnen über die monatlichen Betriebsergebnisse der Jahre 1914 und 1915 ermöglicht einen Überblick über die Gestaltung des schweizerischen Eisenbahnverkehrs während des Krieges. Das Jahr 1915 schließt gegenüber dem Jahre 1914 mit einem Überschuß der Betriebseinnahmen über die Betriebsausgaben von rd. 362,000 Fr. ab. Der Personenverkehr ist zurückgegangen. Er brachte im Jahre 1914 mit 83 Millionen rd. 5 Millionen Reisende mehr als im Jahre 1915, woraus sich eine Mindereinnahme von 16 Millionen Franken für 1915 ergibt. Dagegen stieg der Güterverkehr im Jahre 1915 um 1,7 Millionen Tonnen und brachte 7.5 Milionen Franken mehr ein als im Jahre 1914. Immerhin bleiben die Gesamteinnahmen mit 8 Millionen Franken hinter dem Ertrage des Vorjahres zurück. Wenn trotzdem das Betriebsergebnis ein verhältnismäßig günstiges ist, so ist dies darauf zurückzuführen, daß die Ausgaben im Betriebe bedeutend vermindert werden konnten, nämlich von 128½ Millionen auf 120 Millionen. Allerdings eignet sich das Jahr 1914 nicht gut für einen Vergleich, da es während sieben Monaten den Bundesbahnen einen sehr starken Verkehr brachte, während die fünf letzten Monate für den Verkehr recht ungünstig waren. Im ganzen schließen die Einnahmen des Jahres 1915 gegenüber dem Vorschlag um 11 Millionen Franken höher ab, trotzdem inzwischen auch die Südgrenze durch den Eintritt Italiens in den Krieg für den Verkehr fast ganz geschlossen war und der internationale Durchgangsverkehr ruhte. Alles in allem läßt sich sagen, daß es den Bundesbahnen gelungen ist, sich den Verhältnissen anzupassen und die Ausgaben den geschmälerten Einnahmen anzupassen. Für das laufende Jahr ergibt sich, wie die „Schweizerische Eb.-Ztg." meldet, die Hoffnung auf einen noch günstigeren Abschluß, wenn auch nur mit bescheidenen Zahlen gerechnet werden kann. Für den Monat Januar liegt das Ergebnis jetzt vor, es ist folgendes:

		gegen Januar 1915
Beförderte Personen	6 866 000	+ 884 000
Beförderte Güter	t 985 000	— 36 000
Einnahmen aus dem Personenverkehr	Fr. 4 498 000	+ 760 000
„ „ „ Güterverkehr	„ 8 173 000	— 686 000
Gesamteinnahmen	„ 13 088 000	+ 100 000
Betriebsausgaben	„ 10 506 000	+ 727 000
Betriebsüberschuß	„ 2 582 000	— 627 000

Der Verwaltungsrat der Bundesbahnen beschäftigte sich in seiner letzten Sitzung mit den bereits gemeldeten Anträgen der Generaldirektion (Nr. 15, 1916 d. Z.). Zunächst entschied er sich für die Einführung des Einphasensystems bei der Elektrisierung der Gotthardbahn und erklärte sich damit einverstanden, daß die Kraftwerke Amsteg und Ritom für die unmittelbare Erzeugung von Einphasen-Wechselstrom eingerichtet würden. Sodann genehmigte er die Anweisung für den bahnärztlichen Dienst der Schweizerischen Bundesbahnen. Ein aus der Mitte des Rats gestellter Antrag die Vorlage wegen Erstellung der Butinbrücke an die Generaldirektion mit dem Auftrage zurückzuweisen, nochmals zu prüfen, ob nicht aus technischen, ästhetischen und namentlich Ersparnisgründen die Ausführung zweier getrennter Brücken anstelle einer Eisenbahn- und Straßenbrücke vorzuziehen sei, wurde abgelehnt und dem Vertrage nach dem Antrage der Generaldirektion zugestimmt. Ferner genehmigte der Verwaltungsrat den Vertrag über den Anschluß der Furkabahn an den Bahnhof Brig sowie die Verträge über die Mitbenutzung des Bahnhofs La Chaux de Fonds durch die Nebenbahnen Ponts-Sagne-Chaux de Fonds und Saignelégier-Chaux de Fonds. Sodann erteilte er den Verträgen mit der Schweizerischen Industrie-Gesellschaft in Neuhausen über Lieferung von zehn vierachsigen Personenwagen dritter Klasse und 345 gedeckten Güterwagen sowie mit der Schweizerischen Waggonfabrik in Schieren über Lieferung von 425 gedeckten Güterwagen die Genehmigung. — Vom Rickentunnel. Die Schweiz besitzt 627 Eisenbahntunnel in einer Länge von 281 628 m. Unter diesen Tunneln gehört der 8½ km lange Rickentunnel wegen seiner geologischen Verhältnisse zu den schwierigsten. Schon beim Bau des Tunnels bot die Anlage ausreichender Lüftungsanlagen viel Schwierigkeiten. Noch heute ist es nicht gelungen, auf der Südseite des Tunnels das Ausströmen von Gas durch eine Spalte in der Tunnelsohle zu verhindern. So wird oft die Flamme durch die Luftströmung ausgelöscht. Dazu kommt eine Steigerung des Tunnels von 15.8 a. d. Tausend Süd-Nord, was eine starke Rauchentwicklung durch den Zugverkehr bedingt. Wiederholt eingetretene Betriebsstörungen haben jetzt wie die „N. Zürcher Ztg." meldet, die Verwaltung veranlaßt, im Tunnelinnern in verschiedenen Nischen Fernsprecher aufzustellen, mittels deren die Tunnelwärter bei eintretendem Unwohlsein die Station Wattwil benachrichtigen können. Ferner ist eine beschränkte Verwendung des gleichen Zugbegleitungspersonals am nämlichen Tage durch den Tunnel angeordnet worden.

— **Erhöhung der italienischen Personen- und Gütertarife.** Zur Schaffung neuer Einnahmequellen haben, wie Schweizer Zeitungen melden, die italienischen Eisenbahnen einen fünfpro-

zentigen Zuschlag auf die Personen- und Gütertarife beschlossen. In zwei Monaten soll eine weitere Erhöhung von fünf Prozent stattfinden.

—**Die englischen Eisenbahnen im Kriege und ihre Kohlenversorgung.** „Pall Mall Gazette" vom 25. Februar bringt folgenden Leitaufsatz: Bei den wiederkehrenden Versammlungen der Eisenbahngesellschaften werden wir nicht unzeitgemäß an die Rolle erinnert, welche die Haupteisenbahnlinien in unserer Kriegsführung gespielt haben.

Die Aktionäre haben ein Recht auf Anerkennung ihres Patriotismus, denn ihre Tasche hat in keiner Weise besondere Vorteile gehabt. Die Regierung hatte bei Übernahme der Bahnen zugesichert, daß die Reineinnahmen nicht geringer sein würden als in Friedenszeiten, aber gewisse Ausgabeposten, z. B. neue Steuern, waren bei den Abmachungen nicht berücksichtigt und müssen aus dem für die Dividende bleibenden Betrag bestritten werden, es sei denn, daß geschickte Geschäftsführung in anderer Weise Vorsorge treffen konnte. So haben einige Gesellschaften ihre Dividende aufrechterhalten, einige dagegen nicht. Alle aber sind zu beglückwünschen, daß sie mit ungebrochener Leistungsfähigkeit trotz stark verminderten Personals und Überlassung des Betriebes dem Staate so wirksam gedient haben.

Von einigen Gesellschaften ist ernstliche Klage geführt worden, daß sie wegen ihres geringen Vorrates an Brennmaterial in Bedrängnis gerieten und gleichzeitig Kohle zu Ausfuhrzwecken befördern mußten. In der Tat liegt hierin ein Widersinn, der nur erwähnt zu werden braucht, damit Abhilfe geschaffen wird. Einheimische Bedürfnisse gehen vor.

Die Abhängigkeit des Auslandes und namentlich der ausländischen Schiffahrt von britischer Kohle ist eine Waffe, von der bei Streitigkeiten mit neutralen Ländern der schärfste diplomatische Gebrauch gemacht werden sollte. Ohne Zweifel hat der „Ausschuß für Kohlenausfuhr" Mittel und Wege gefunden, um diesen Faktor wirksam zu machen, es wäre aber gut, wenn auch der neue „Kriegshandelsminister" nachprüfen wollte, ob nichts versäumt wird. Soweit Beweis dafür erbracht ist, daß Güter, die wir in neutrale Länder gelangen lassen, nach Deutschland durchsickern, sollte eine Beschränkung der Kohlenzufuhr als gerechte Strafe auf dem Fuße folgen. Hierdurch würde in vielen Fällen eine wirksamere Überwachung des Schmuggelhandels an neutralen Grenzen erreicht werden als durch diplomatisches Schreibwerk. Ist aber die Kohlenförderung so gering, daß selbst unsere Eisenbahnen in Verlegenheit kommen, so müßte dafür gesorgt werden, daß wir für jede Tonne, die ausgeführt wird, einen Gegenwert erlangen, wie er dem nationalen Interesse entspricht.

— **Griechische Bahnen.** Wir entnehmen dem „Berl. Act." hierüber: Wie bekannt, ist vor längerer Zeit zwischen der griechischen Regierung und der französischen Eisenbahn-Baugesellschaft in Batignolles ein Übereinkommen wegen Ausbaues des Anschlusses von der Eisenbahn Piräus-Demerli-ehemalige türkische Grenze an die Linie der Orientalischen Eisenbahnen zustande gekommen. Der Anschluß erfolgt über die Station Papapouli an die Station Ghida oder Topschin bei Salonich. Nach diesem Vertrage verpflichtet sich die Gesellschaft, 15 Tage nach erfolgter Vollziehung des Vertrags mit der Trassierung zu beginnen und die Linie spätestens in 18 Monaten dem Verkehr zu übergeben. Sollte sie schon nach zwölf Monaten fertiggestellt werden, so erhält die Gesellschaft eine Vergütung von 1 Million Franken. Hingegen sind für Verspätungen über die achtzehnmonatige Baufrist entsprechende Abzüge vorgesehen. Die Linie wird eine Länge von 91 km haben; die Kosten wurden auf 7½ Millionen Franken veranschlagt. Die Gesamtkosten mit Einschluß der Anschaffung des Fuhrparks sollen rd. 9½ Millionen Franken betragen. Im Vertrage ist die Bedingung aufgenommen worden, daß die Gesamtkosten 12 Millionen Franken nicht übersteigen dürfen; ebenso wurde vereinbart daß nicht Holz-, sondern Stahlschwellen zur Verwendung gelangen sollen. Gleichzeitig ist noch ein anderes Übereinkommen getroffen worden, demzufolge die Aktien der Gesellschaft der griechischen Eisenbahnen, welche den Betrieb der Linie Piräus-Demerli-ehemalige türkische Grenze ausübt, in das Eigentum des griechischen Staates übergehen. Der Betrieb dieser Bahn, welche Griechenland mit Mitteleuropa verbinden wird, erscheint somit verstaatlicht. Außerdem werden folgende Eisenbahnlinien geplant: 1. Von einem geeigneten Punkte der Eisenbahn Kryoneri-Missolonghi-Agrinion einerseits nach Arta, anderseits nach Navpaktos. 2. Von Kyparissia nach Gargagliani und von Gargagliani nach Pylos. 3. Von Tripolis nach Sparta und Gythion und von Megalopolis nach Karytana. 4. Von der Station Lianokladi der Eisenbahn Piräus-Demerli-ehemalige türkische Grenze über Vryboni nach Karpenission. 5. Von Kalavryta nach Tripolis. 6. Von Mila nach Zogora. 7. Von Bralos nach Itea. 8. Von Larissa über Kozana-Siatitza-Florina nach Monastir. 9. Von Kalambaka über Grevena und Janina nach Santi Quaranta. 10. Von Agrinion nach Janina. 11. Von Janina nach Prevesna. 12. Von Drama nach Kavalla. Nach Fertigstellung dieser Linien werden zu den bereits bestehenden 1609 km Eisenbahn noch rd. 750 km hinzugefügt, so daß Griechenland mit den neuen Gebieten über ein Eisenbahnnetz von 2359 km verfügen wird.

— **Das Komitee zur Regelung des Beförderungswesens in Rußland** hat am 18. Februar/2. März d. J. in Petersburg abermals eine Sitzung abgehalten. Es sitzt übrigens fast ständig. Dieses Mal sollten die Fragen behandelt werden, die mit dem Beginn der Schiffahrt auf den Flüssen erledigt sein müssen. An dieser wichtigen Beratung hat ein Vertreter der englischen Regierung teilgenommen, weil „die Frage der Beförderung von Flachs und Hanf für die englische Regierung" auf der Tagesordnung stand! Der Gegenstand fand denn auch die von der englischen Regierung gewünschte Erledigung, denn es wurde bestimmt, daß diese Artikel bevorzugt über Wologda nach Archangelsk befördert werden sollen. Also — England ist bereits soweit mit seinem ausschlaggebenden Einfluß in Rußland gekommen, daß dieses sich zum gehorsamen Vollstrecker englischen Willens hergibt, auch in ganz internen, verkehrstechnischen Fragen. Das ist ziemlich viel! Ferner wurden, wie die „Torg. Prom. G." mitteilt, die Grundsätze aufgestellt, nach denen der Umfang bestimmt werden soll, der als Maßstab der Ausfuhr über Wladiwostok zu gelten hat. Das Komitee fand es möglich, die Mengen, die von den Eisenbahnen zu dem Zwecke befördert werden dürfen, zu erhöhen. Auch im Interesse Englands? Darüber spricht sich unsere Quelle nicht unmittelbar aus, aus dem Zusammenhange aber, in dem die Nachricht gebracht wird, ist es so, denn nachdem die beiden vorstehenden Beratungsgegenstände abgetan sind, fährt das amtliche Blatt fort: „Darauf wurden die Fragen durchgesehen, die die Nutzbarmachung des Amurflusses für den Privatverkehr betreffen." Aus dieser Gegenüberstellung geht klar genug hervor, daß die früheren Beratungsgegenstände unter dem Einflusse des anwesenden Vertreters der englischen Regierung erledigt wurden.

Übrigens ist die Regelung des Einfuhrverkehrs und die Nutzbarmachung des Amur und anschließend daran der Sibirischen Eisenbahn für ihn nicht ohne besonderes Interesse. Es wird bestimmt, daß für diesen Einfuhrverkehr nicht Wladiwostok, sondern Nowo-Nikolajewsk und von hier der Amurfluß bis Srjetensk benutzt werden soll, bei Srjetensk erst darf die Eisenbahn in Anspruch genommen werden. Auf diesem Wege sollen zur Beförderung gelangen: Baumwolle, Tee, Metalle, Maschinen, Gewebestoffextrakt und Jutesäcke. Gleichzeitig wurde bestimmt, daß für die Abbeförderung von Srjetensk täglich 25 Wagen zur Verfügung gestellt werden sollen. Man höre: 25 Wagen für Massengüter, wie Baumwolle, Metalle, Maschinen, Tee und Jutesäcke! Es ist sehr zu beklagen, daß über die Leistungsfähigkeit und über die tatsächlichen Leistungen der Sibirischen Bahn zurzeit so wenig zuverlässige Nachrichten zu erlangen sind. Das Wenige, was durchdringt, läuft darauf hinaus, daß die Bahn schon lange an der Grenze dessen, was sie äußerstenfalls zu leisten vermag, angelangt ist. Diese Nachrichten werden auch durch die vorbesprochene Verfügung, wonach mit Eröffung der Schiffahrt auf dem Amur von Srjetensk ab nur 25 Wagen am Tage bereitgestellt werden können, bestätigt. Es scheint demnach, daß die Sibirische Bahn trotz des zweigleisigen Ausbaues ihrer Aufgabe noch nicht gewachsen ist. Für Rußland ist das eine böse Erfahrung! m.

— **Herstellung einer kürzesten Verbindung zwischen dem Kaukasus und Mittelrußland.** Eine solche Verbindung, namentlich von Tiflis aus, ist seit langen Jahren Gegenstand der Beratung. Zeitweise beschäftigte man sich sehr eifrig mit der Lösung dieser, man darf wohl sagen, überaus wichtigen Frage, schreckte dann vor der Größe der Aufgabe und vor den Schwierigkeiten der Geldbeschaffung zurück, und es blieb alles beim alten. Tiflis konnte bisher nur auf dem Umwege über Baladshary (Station vor Baku) oder wird über Nowo-Rossisk-Batum, sobald die Schwarz-Meerbahn vollständig ausgebaut sein wird, erreicht werden können. Das sind aber ganz gewaltige Umwege, die gegen 900 W (= 960 km) groß sind. Daß das für die Dauer ein unzuverlässiger Zustand ist, leuchtet ohne weiteres ein. Auch in Rußland ist man sich über die Dringlichkeit der Lösung der Aufgabe vollkommen klar geblieben. Ende 1913 und zu Anfang des Jahres 1914 trat wiederum eine Flutwelle auf, die mit ziemlich großer Gewalt die Forderung nach dem Tunnelbau, denn das bleibt der Kernpunkt der Frage, an die Oberfläche des Tagesinteresses brachte. Es gingen Baupläne ein und die Staatsregierung schenkte der Lösung der Aufgabe Aufmerksamkeit und Fleiß. Die Pläne wurden eingehend geprüft, und es schien, als sollte dieses Mal wirklich etwas Tatsächliches erreicht werden. Da kam — der 31. Juli 1914, mit ihm der Krieg, und die Aufmerksamkeit und das Interesse des Landes wurden von der friedlichen Arbeit des Tunnelbaus abgelenkt und den großen, weltgeschichtlichen Ereignissen des gewaltigen Völkerringens zugeführt. Damit hätte auch dieses Mal der große Plan sein Ende gefunden, wenn nicht gerade der Krieg es wiederum

sonnenklar gezeigt hätte, wie schwer Rußland unter dem Fehlen dieses kurzen Stückes Eisenbahn — Wladikawkas-Tiflis — zu tragen hat. Es tritt daher in der öffentlichen Meinung immer von neuem die Forderung hervor, endlich vom Planen zur Tat überzugehen. Zum Ausgangspunkt der Neubaustrecke wählen die bisher vorliegenden Vorschläge Koslow, Tambow oder Zarizyn und zerfallen hiernach in drei Gruppen. Das Journal des Ministeriums der Verkehrsanstalten faßt die vorliegenden Pläne, wie folgt, zusammen, indem es den Vorteil der Neubaustrecken dadurch hervorhebt, daß es die gegenwärtigen Entfernungen danebenstellt. Danach ergibt sich das folgende Bild:

	künftige Länge	jetzige Länge
	W e r s t	
Koslow-Rostow-Baladshary (Station vor Baku)	—	2877
Koslow-Rostow-Tuapse	—	2248
Bataisk-Kajala-Jekaterinodar-Tuapse-Kwaloni	—	2128
Koslow-Prochladnaja-Wladikawkas-Tiflis . . . Kostenanschlag 91,7 Mill. Rubel.	1180	1846
Koslow-Sljepzowskaja-Tiflis . . . . . Kostenanschlag 130,4 Mill. Rubel.	1252	1840
Koslow-Grjäsi-Woroponowo-Sljepzowskaja-Tiflis Kostenanschlag 41,6 Mill. Rubel.	603	1800
Tambow-Torgowaja-Tiflis nebst 2 Zweigbahnen Kostenanschlag 139 Mill. Rubel.	1227	—

Wenn zurzeit über diese Baupläne gesprochen wird, so geben hierzu die kriegerischen Ereignisse am Südabhang des Kaukasus den Anlaß, denn es wäre sicher Rußland leichter, dorthin zu gelangen, wenn es nicht den großen Umweg zurücklegen müßte. Aber das ist alles nur äußerlich, tatsächlich kann Rußland jetzt natürlich weniger als je zuvor an die Bauausführung eines solchen großen und schwierigen Baues herantreten. Wie denn überhaupt die außerordentlich rege Tätigkeit der Abteilung des Finanzministeriums für den Bau neuer Bahnen einen eigenartigen, etwas krampfhaften Eindruck macht. Die amtlichen Zeitungen und Journale des Ministeriums der Finanzen und der Verkehrsanstalten bringen fast täglich Nachrichten über Baupläne, die in der Abteilung geprüft worden sind. Es handelt sich dabei in der Mehrzahl der Fälle um großangelegte Pläne, die vorherrschend den asiatischen Besitzungen zugute kommen sollen. Wenn von diesen Plänen auch nur ein Teil zur Ausführung kommen sollte, so wäre das immerhin so viel, daß die Bautätigkeit reiche Nahrung und für lange Zeit Beschäftigung finden würde. Wenn man dem die Folgen des Krieges, der Belastung des Geldmarktes mit dem, was der Krieg kostet und was voraussichtlich noch als Folge des Krieges zu leisten sein wird, gegenüber hält, so tritt für den, der die Geschichte der russischen Eisenbahn kennt, als voraussichtliche Folge aller dieser Ereignisse deutlich genug hervor, daß sich in Rußland für das Privatkapital und die Privatunternehmung nach dem Kriege wieder ein weites Feld der Betätigung eröffnen wird und daß als Ergebnis dieser Betätigung reicher Gewinn winkt. So war es wenigstens bei ähnlichen Ereignissen früher in Rußland. m.

Fremde Erdteile.

— **Die Bagdadbahn.** Die Kammer nahm das vom Senat angenommene Gesetz an, wonach der von Deutschland auf Grund des Vertrages vom 14. Februar 1915 zum Bau gewisser strategischer Bahnlinien gewährte sechsprozentige Vorschuß von 5 000 000 Pfund auf 7 112 000 Pfund erhöht wird und die Zinsen auf 5½ % herabgesetzt werden. Ferner nahmen Kammer und Senat ein zweites Gesetz an, das den am 6. November 1915 zwischen der türkischen Regierung und der Bagdadbahngesellschaft abgeschlossenen Vertrag über den Bau der Teilstrecken im Taurus- und Amanusgebirge genehmigt. Nach diesem Vertrage stellt die türkische Regierung den Betrag der von Deutschland erhaltenen Vorschußerhöhung von 2 112 000 Pfund zur Verfügung der Bagdadbahngesellschaft. Hiervon stellen 1 936 000 Pfund ein dreiprozentiges Darlehen der türkischen Regierung an die Gesellschaft dar, während der Rest von 176 000 Pfund zu Schadloshaltung für die wegen des Kriegszustandes sich ergebenden übermäßigen Baukosten zur Verfügung bleibt, wobei im Falle der Beendigung der Bauarbeiten die Gesellschaft aus diesen 176 000 Pfund nur den Betrag von 10 % der Gesamtkosten erhalten wird. Die Zahlung der dreiprozentigen Zinsen beginnt mit der Verkehrseröffnung der betreffenden Teilstrecken. Eine Erhöhung des Zinsfußes tritt ein, wenn die Gesellschaft die Anleihe nicht innerhalb fünf Jahren tilgt. Nach dem Bericht des Senatsausschusses bezweckt dieses Abkommen mit der Bagdadbahngesellschaft die Beschleunigung des Ausbaues der noch übrig bleibenden Teile der Bagdadbahn zwecks Herstellung eines ununterbrochenen Bahnverkehrs zunächst mit Syrien und stellt eine nahezu vollständige Regelung der noch schwebend gebliebenen Punkte der Bagdadbahnfrage dar.

— **Die japanischen Eisenbahnen in der Süd-Mandschurei.** Hierüber teilt der japanische Konsul in Venedig, G. Tries, in der „Gazetta di Venezia" vom 23. Februar folgendes mit: Durch Artikel 6 des Friedensvertrages vom 5. September 1905 übernahm Japan die Bahnen von Changchun (Kwanchengtzu) nach Dairen (Dalny) und Port Arthur (Riojun) samt Zweiglinien, Privilegien und Kohlenlagern der ostchinesischen Eisenbahngesellschaft. Das Personal zählte im März 1914: 4706 höhere Beamte, 17 114 Agenten, von denen 5213 Japaner, 8901 Chinesen waren; das Kapital betrug 500 Millionen Franken (200 Millionen Yen), zur Hälfte in Händen der Regierung, zur Hälfte in ausschließlichem Besitz von Japanern und Chinesen, mit Garantie von 6 % Dividende. Dazu kommen 300 Millionen Franken Obligationen in London nebst 50 weiteren Millionen, die im Juni 1914 aufgenommen wurden.

Im April 1907 wurden folgende Linien erworben: 1. Dairen-Changchun (437½ Meilen) und die Zweiglinien nach Port Arthur (28,8 Meilen), Linskutum (3,6 Meilen), Yingkou (Newchwang) (13,4 Meilen), Fushun (38,9) Meilen). 2. Mukden-Antung (170,7 Meilen).

Die Umwandlung aus Schmalspur- in Vollspurbahn (4 Fuß 8½ Zoll) wurde sofort vorgenommen und die Strecke Dairen-Suchiatun (Station nahe Mukden) (238½ Meilen) doppelgleisig gemacht. Der Umbau war für Port Arthur bereits Mitte November 1907, für die Hauptlinie samt Fushun und Yonkou am 1. Juni 1908 vollendet, d. h. in einem Jahre wurden 500 Meilen Strecke umgebaut und mit 200 neuen Lokomotiven und 2500 Wagen versehen. Oktober 1908 wurden Luxuszüge für den Europaverkehr über Sibirien dreimal wöchentlich eingerichtet samt Dampferverkehr Dairen-Shanghai; ebenso wurden für den Güterverkehr Verbindungen mit der russischen freiwilligen Flotte und den japanischen Schiffahrtsgesellschaften Osaka Shusen und Nippon Shusen geschaffen. Seit Ende 1908 bis August 1909 wurden ferner Bau- und Reparaturwerkstätten in Shahokon und Dairen sowie Wohnungen für 1800 Arbeiterfamilien errichtet. Es können gleichzeitig 26 Lokomotiven, 36 Personen-, 130 Güterwagen repariert werden.

Der Verkehr stieg in sieben Jahren wie folgt:

	Fahrgäste	Güter t	Einnahmen Yen	Ausgaben Yen
1907	1 512 213	1 486 434	9 768 887	6 101 615
1908	1 868 140	2 609 036	12 537 142	5 161 408
1912	3 905 822	4 681 898	19 907 456	7 846 923
1913	4 143 687	5 782 161	22 275 132	7 913 948

Der Dampferverkehr nach Shanghai wurde zuerst mit 2 Schiffen betrieben, zu denen 1913 ein drittes modernes von 19 Meilen Geschwindigkeit kam. Für den Verkehr und Kohlentransport trat hinzu ein regelmäßiger Dampferdienst mit 8 Schiffen zwischen Dairen, Hongkong und Kanton, die Chefoo und Seiton anliefen, und zwischen Dairen, Antung, Tientsin, Shihhutsui, Lungkon, Tengchyu und Chefoo.

Der Hafen von Dairen wird 1918 fertig sein; der Umladeverkehr betrug 1913 bereits 2 360 766 t. Die tägliche Kohlenförderung von Fushun ist von 360 t (1907) auf 4000 t gestiegen; zwei neugebohrte Schächte werden weitere 5000 t täglich ergeben; der Gesamtertrag war 1913 2 185 453 t Kohle. Eine Arbeiter- und Beamtenstadt erstand in Chienchinghai. Elektrische Beleuchtung und Strom für eine Straßenbahn von 13 Meilen Länge wird für Dairen geliefert. Dazu kommen andere Straßenbahnen sowie Hotels, Schlachthäuser, Hospitäler, Verpachtungen auf dem 50 000 Acres großen Gelände der Gesellschaft (bisher ein Sechstel verpachtet), Schulen, technische Lehranstalten, chemische Laboratorien.

— **Amerikanische Bahnen im Januar.** Der „Köln. Ztg." wird aus Neuyork, 15. Februar, gemeldet: Soweit jetzt zu übersehen, haben sich die Einnahmen der Bahnen im Januar nicht in dem außerordentlichen Maßstab erhöht, wie im November und Dezember, aber der Fortschritt ist immerhin bemerkenswert. Er beträgt auf einer Gesamtlänge von 90 860 engl. Meilen nach einer Zusammenstellung des hiesigen „Chronicle" 11 475 887 Doll. oder 20,48 %, während die Dezember-Einnahmen 20 778 954 Doll. oder 32,81 % bei gleicher Meilenlänge höher waren als vor einem Jahr. An dem Aufschwung sind sämtliche Bahnen mit Ausnahme einiger weniger im Südwesten beteiligt, und das Auffallendste dabei ist, daß die Südbahnen so gut abgeschnitten haben, obgleich doch die Baumwoll-Bewegung wegen der kleinen Ernte und der geringen ausländischen Nachfrage beschränkt gewesen ist. Auch hat das ungünstige Wetter den Bahnverkehr stark beeinträchtigt. Die Louisville & Nahsville hatte trotzdem ein Mehr von 910 279 Doll., die Southern Railway ein solches von 768 785 Doll. Die einzige Bahn, die anstatt eines Mehrertrages einen größeren Rückgang zu verzeichnen hat, ist die in Masseverwaltung befindliche Missouri, Kansas & Texas, offenbar ebenfalls infolge Mangels an Baumwollfracht.

Allgemeines.

— **Norwegische drahtlose Station nach deutschem System.** Die norwegische Telegraphenverwaltung hat der deutschen „Gesellschaft für drahtlose Telegraphie, Berlin, System Telefunken", den Bau einer großen drahtlosen Station übertragen, die in der Nähe von Christiania, bei Övresäter, errichtet und mit den modernsten elektrischen Einrichtungen auf dem Gebiete des drahtlosen Telegraphenwesens ausgestattet werden soll. So erhält die Absenderanlage die neuen Telefunken-Hochfrequenzmaschinen, die bei der drahtlosen Verbindung zwischen der Großstation Nauen bei Berlin und Neuyork alle Erwartungen übertroffen haben. Diese Maschinen liefern Energie in Form elektrischer Schwingungen von hoher Periodenzahl, die mit Hilfe von Transformatoren und Resonanzkreisen den Antennen für Ausstrahlung drahtloser Wellen zugeführt werden. Man benutzt hier nicht mehr den elektrischen Funken zur Herstellung der elektrischen Wellen, und die Erfindung der Hochfrequenzmaschinen bedeutet somit einen neuen Abschnitt auf dem Gebiete der drahtlosen Telegraphie. Für diese modernen drahtlosen Stationen sind daher die Bezeichnungen „Funkenstation" oder „Funkentelegraphie" nicht mehr zutreffend. Die Antennen, die aus einem ganzen Netz von Kupferdrähten bestehen, sollen zwischen zwei Eisenmasten ausgespannt werden, deren Höhe 100 m beträgt. Für den Empfang der drahtlosen Telegramme werden eine Reihe neuer Apparate eingesetzt, worin die letzten Erfindungen und Erfahrungen zur Anwendung kommen, und außerdem wird bei dieser Anlage zum ersten Male drahtloser Fernsprecher in Gebrauch genommen. Des weiteren wird die Anlage so eingerichtet, daß sowohl der Empfang wie die Absendung von Telegrammen auf dem Övresäter, sobald die örtlichen Verhältnisse dies gestatten, nach der Telegraphenstation in Christiania übergeführt werden kann. Außer der großen Station, die für die Verbindung mit den größeren europäischen drahtlosen Anlagen berechnet ist, wird noch eine kleinere Station für den Verkehr mit Schiffen errichtet werden. Die ganze Anlage soll im Oktober fertig sein und kostet ungefähr 400 000 Kr. M.

Rechtspflege.

— **Zuständigkeit der örtlichen Baupolizeibehörde in bezug auf Brücken, die über den Eisenbahnkörper führen. § 4 des preußischen Gesetzes über die Eisenbahnunternehmungen vom 3. November 1838.** (Entscheidung des Oberverwaltungsgerichts vom 9. November 1915 in Sachen der Polizeiverwaltung in H. gegen die Kgl. Eisenbahndirektion daselbst.) Es handelt sich um den Neubau einer Brücke (Überführung) über den Bahnkörper der Staatsbahn in H. im Zuge der Berliner Straße, durch welche die bisherige Überführung dieser Straße über die Bahngleise ersetzt werden soll. Daß der geplante Brückenbau durch die Baupolizeiverordnung der Stadt H. als zu den neuen baulichen Anlagen im Sinne des § 1 A 1 daselbst gehörig der baupolizeilichen Genehmigung unterworfen ist, ergibt sich ohne weiteres aus den Darlegungen der zwischen denselben Parteien ergangenen Entscheidung des Gerichtshofs vom 8. Dezember 1914 (IX. B. 42. 14), abgedruckt in Band 68 Seite 446 der Entscheidungen des Oberverwaltungsgerichts*), auf welche Bezug genommen wird. Demnach fragt es sich, wie dort, so auch hier, ob das örtliche Baupolizeirecht insoweit gültig ist, als es die in Rede stehende Anlage der Genehmigung der örtlichen Baupolizeibehörde unterstellt. Die Grundsätze, nach welchen diese Frage zu beurteilen ist, sind in jener Entscheidung dargelegt worden. Darnach ist auf Grund des § 4 des Gesetzes über die Eisenbahnunternehmungen vom 3. November 1838 (Gesetzsammlung Seite 505) die baupolizeiliche Genehmigung der Ortspolizeibehörde überall dort ausgeschlossen, wo es sich um Interessen der Eisenbahnanlage als besonderer, eigengearteter, öffentlicher Transportanstalt handelt, und insbesondere, wo der Bahnkörper und dessen Anlagen in Frage kommen. „Für den Bahnkörper einschließlich der gesamten Gleis- und sonstigen Anlagen (Brücken, Viadukte und sonst in denselben fallenden Bauwerke) kann — wie es in jener Entscheidung heißt — der Natur der Sache nach eine Einwirkung der Ortspolizeibehörde in Handhabung des örtlichen Baurechts deshalb nicht zugelassen werden, weil hier die wirtschaftlichen und bahnpolizeilichen Sicherheitsinteressen von so vorwiegender Bedeutung sind, daß hierüber dem mit der Wahrung dieser Interessen betrauten Staatsorgane, das heißt dem Minister der öffentlichen Arbeiten, unbedingt die letzte Entscheidung zustehen muß." Nach den unbestrittenen tatsächlichen Ausführungen des Klägers ist der Brückenneubau wegen der im Betriebs- und Verkehrsinteresse erforderlichen Erweiterung der unter ihm hindurchführenden Bahngleise notwendig geworden, seine Pfeiler stehen auf dem Bahnkörper, und seine Standsicherheit ist für den Eisenbahnbetrieb von der erheblichsten Bedeutung, da ein etwaiger Einsturz der Brücke oder das Herabfallen einzelner Teile der Brückenkonstruktion auf die Gleise schwere Gefahren für die Sicherheit des Eisenbahnbetriebs zur Folge haben würde. Gehört die Brücke auch nicht unmittelbar zum Bahnkörper selbst, so steht sie nach dieser Sachlage doch mit der Eisenbahnanlage in derart engem Zusammenhange, daß der geplante Neubau nur gleichzeitig mit einer Veränderung der Verhältnisse der Konstruktion der Bahn — nämlich der Veränderung der Breite des Bahnkörpers und des Standortes der auf ihm befindlichen Pfeiler — bewerkstelligt werden kann und Mängel in bezug auf ihre Standsicherheit auch den unter ihr befindlichen Bahnkörper in Mitleidenschaft ziehen. Daraus folgt nach den in der Entscheidung vom 8. Dezember 1914 entwickelten Grundsätzen, daß die geplante Brückenanlage ebenso zu den in § 4 des Gesetzes vom 3. November 1838 der ausschließlichen Genehmigung des zuständigen Ministers vorbehaltenen Anlagen gehört, wie die dort behandelten Bahnüberführungen. Daran ändert auch nichts die Tatsache, daß die Brücke im Zuge einer städtischen Straße gelegen ist und bei ihrem Baue auch Verkehrsinteressen der Straße in Betracht kommen, da, wie in der erwähnten Entscheidung dargelegt, bei der von der Ministerialinstanz vorzunehmenden Prüfung neben den eisenbahnpolizeilichen Gesichtspunkten auch die übrigen öffentlichen Interessen — dazu gehören auch diejenigen des öffentlichen Verkehrs auf der Brücke — zu berücksichtigen sind. Inwieweit eine Einwirkung der Wegepolizeibehörde bei derartigen Anlagen zulässig ist, steht hier nicht in Frage, da es sich hier um die Rechtsgültigkeit einer polizeilichen Verfügung handelt, die von der Befugnis der Baupolizeibehörde zur Erteilung einer Baugenehmigung abhängig ist. Da nach den vorstehenden Darlegungen § 4 des Gesetzes vom 3. November 1838 diese Befugnis ausschließt, so ist die Baupolizeiverordnung für H. vom 9. Juni 1910, insoweit sie eine baupolizeiliche Genehmigung durch die Ortspolizeibehörde für Anlagen dieser Art vorschreibt, ungültig, und entbehrt die angefochtene Verfügung, die ihre einzige Stütze in diesen Bestimmungen der Baupolizeiverordnung sucht, der rechtlichen Grundlage. Sie ist demnach mit Recht vom Vorderrichter außer Kraft gesetzt worden. Hiernach war die Vorentscheidung zu bestätigen. Htze.

*) Veröffentlicht in Nr. 3, S. 34 d. Ztg.

Bücherschau.

— **Schlomann-Oldenbourg, Illustrierte Technische Wörterbücher.** Unter Mitwirkung hervorragender Fachleute des In- und Auslandes herausgegeben von Alfred Schlomann, Ingenieur. 12. Band: Wassertechnik—Lufttechnik—Kältetechnik. In sechs Sprachen: Deutsch, Englisch, Französisch, Russisch, Italienisch, Spanisch. Mit 2075 Abbildungen und Formeln. Kl. 8°. XXIX und 1959 Seiten. Preis gebunden 25.— *M.* München und Berlin 1915. Druck und Verlag von R. Oldenbourg. Das Erscheinen des 12. Bandes dieser Wörterbücher beweist, daß der Krieg die in Deutschland in der Lösung befindlichen Kulturaufgaben nicht zum Stocken bringen kann. Dieser 11 278 Wortstellen umfassende und mit 2075 Abbildungen ausgestattete Band behandelt die wichtigen Gebiete der Wassertechnik, Lufttechnik und Kältetechnik. Die umfangreiche Mitarbeiterliste läßt erkennen, daß auch dieser Band mit der bei den früheren Bänden gewohnten Sorgfalt bearbeitet wurde. Der nicht wie sonst bei Wörterbüchern alphabetisch, sondern systematisch angeordnete Wortschatz behandelt die folgenden Hauptkapitel: Wassertechnik: Mechanik der flüssigen Körper (Hydrostatik, Hydrodynamik, Hydraulik, Gewässerkunde, Wassermessungslehre, Wellen und Gezeiten, Schraube und Schiffsbewegung), Wassermaschinen (Hebemaschinen für Flüssigkeiten, Wasserkraftanlagen und Wasserkraftmaschinen, hydraulische Arbeitsübertragung, hydraulische Bewehrungen, besondere Apparate und Zubehör für Wasserrohrleitungen). — Lufttechnik: Mechanik der Luft, Luftmaschinen (Gebläsemaschinen, Luftverdichter, Luftpumpen), Anwendung der Luftmaschinen und der Druckluft (Lüftung und Bewetterung, Entstaubung, Preßluft (Druckluft), Windkraftmaschinen (Allgemeines, Windmühlen, Windräder) — Kältetechnik: Wärmelehre; Arten der Kälteerzeugung; Verdichter für Kältemaschinen; Verflüssiger und Verdampfer; Verbindungsleitungen; Zusammenbau, Versuch und Betrieb; Wärmeschutz (Isolierung); Eiserzeugung und Eisgewinnung; Anwendungsgebiete der Kälte. — Unabhängig von der systematischen Anordnung des Stoffes ermöglichen zwei rund 450 Seiten starke alphabetische Register, von denen das eine die russische Sprache umfaßt, das andere die übrigen fünf Sprachen in sich vereinigt, das schnelle Auffinden der einzelnen Wortstellen. In noch höherem Maße als bei den früheren Bänden wurde besonderes Gewicht auf die Verdeutschung der Fremdwörter gelegt. Der Band wird hoffentlich bei der Technikerschaft des In- und Auslandes die Aufnahme finden, die er als hervorragendes Dokument deutscher Geistesarbeit verdient. Eine eingehende kritische Würdigung des Werkes bleibt vorbehalten.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Eröffnung der Station Hauenhorst für den Gepäck- und Stückgutverkehr.
Am 15. März wird der zwischen den Stationen Neuenkirchen-Land und Rheine links der Bahnstrecke Burgsteinfurt-Rheine gelegene Bahnhof 4. Klasse Hauenhorst, welcher bisher nur dem Personenverkehre diente, auch für die Abfertigung von Gepäck- und Stückgütern eröffnet werden.
Die Abfertigung von Fahrzeugen, Sprengstoffen und Gegenständen, zu deren Ver- und Entladung eine Rampe erforderlich ist, ist bis auf weiteres ausgeschlossen.
Mit demselben Tage wird der Bahnhof 4. Klasse Hauenhorst in den Tarif für den Staatsbahn- und Privatbahngüterverkehr aufgenommen.
Über die Höhe der Tarifsätze geben die Dienststellen Auskunft. (345)
Münster (Westf.), im März 1916.
Königliche Eisenbahndirektion.

2. Güterverkehr.

Staats- und Privatbahn-Güterverkehr.
Voraussichtlich am 1. April 1916 werden die an der Neubaulinie Alsfeld (Oberhess.)-Grebenau gelegenen Stationen Eifa (Kr. Alsfeld) und Schwarz für den Gesamtverkehr eröffnet und in den Staats- und Privatbahn-Gütertarif einbezogen. Näheres durch den nächsten Tarif- und Verkehrsanzeiger sowie die beteiligten Güterabfertigungen und das Auskunftsbureau, hier, Bahnhof Alexanderplatz.
Berlin, 14. März 1916. (350)
Königliche Eisenbahndirektion.

Deutscher Eisenbahn-Gütertarif Teil I B (Tfv. 1 b).
Mit Gültigkeit vom 15. März 1916 wird in dem Sortenverzeichnis zu Ziffer 1, 2 und 3 der Stelle „Holz" des Spezialtarifs III hinter „Douglastanne (Douglasfichte)" eingefügt: „Edelkastanie".
Berlin, 11. März 1916. (349)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Niederländisch-Österreichisch-Ungarischer Verband, Tarifheft 1 vom 1. Februar 1913.
Mit Gültigkeit vom 1. Juni 1916 werden die Frachtsätze des Ausnahmetarifs 30 A II für Stamm- und Stangenholz usw. aufgehoben.
Dresden, 13. März 1916. (346)
Kgl. Gen.-Dir. d. Sächs. Staatsb.,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Westdeutsch-Österreichischer Verkehr. Heft 2 vom 1. Januar 1912
Am 10. April d. J. wird die Station Essen-Rüttenscheid in den Ausnahmetarif 65 (Graphit usw.) aufgenommen.
Näheres enthält der Tarif- und Verkehrsanzeiger der preußisch-hessischen Staatseisenbahnen.
Breslau, 14. März 1916. (347)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Westdeutsch-südwestdeutscher Tierverkehr.
Mit Gültigkeit vom 15. März 1916 wird die Station Bühl (Baden) in den Tarif einbezogen. Näheres bei den beteiligten Abfertigungsstellen und im Tarifanzeiger der preußisch-hessischen Staatsbahnen.
Frankfurt (Main), 9. März 1916. (338)
Königliche Eisenbahndirektion.

Ausnahmetarif für die Beförderung von Steinkohlen usw. vom Ruhrbezirk zum Betriebe von Eisenerzbergwerken usw. nach den Stationen des Siegerlandes. (Tarifheft V.)
Mit Gültigkeit vom 20. März 1916 ab wird die Station Duisburg-Hafen als Versandstation in die Abteilung A aufgenommen.
Essen, 11. März 1916. (348)
Königliche Eisenbahndirektion.

Ostdeutsch-Bayerischer Güterverkehr.
Ab 15. März 1916 wird die Station Klützow (Stn) OK in den Tarif aufgenommen.
Die Tarifentfernungen werden durch Anstoß von 19 km an die Entfernungen für Pyritz gebildet.
München, den 14. März 1916. (352)
Tarifamt der K. B. Staatseisenbahnen
rechts des Rheins.

Elsaß-lothringisch-luxemburgisch-badischer Güterverkehr.
Mit Gültigkeit vom 1. Juni 1916 werden die besonders ermäßigten Sätze für Steine des Spezialtarifs III — Ausnahmetarif 5 a — im direkten Gütertarif Baden-Elsaß:
Kandern-Hüningen 13,5 ₰ für 100 kg,
Kandern-St.Ludwig 14,5 ₰ für 100 kg
aufgehoben. In diesen Verbindungen finden vom genannten Zeitpunkt ab wieder die allgemeinen Sätze des Ausnahmetarifs 5 a Anwendung.
Straßburg, den 13. März 1916. (351)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

Deutsch-dänisch-schwedischer Eisenbahnverband über Vamdrup usw. Ausnahmetarif für die Beförderung von Steinkohlen usw.
Die Stationen „Duisburg Hafen" des Direktionsbezirks Essen sowie „Koksanstalt Ruda" und „Annagrube bei Pschow" des Direktionsbezirks Kattowitz werden in den Kohlentarif einbezogen und zwar die ersten beiden mit sofortiger Gültigkeit, die letztgenannte mit Gültigkeit vom Tage der Betriebseröffnung des Gleisanschlusses an.
Nähere Auskunft erteilt unser Verkehrsbureau.
Altona, den 15. März 1916.
Königliche Eisenbahndirektion, (355)
namens der Verbandsverwaltungen.

Deutsch-dänischer Güterverkehr über Vamdrup, Hvidding-Vedsted und Warnemünde-Gjedser.
Mit Gültigkeit vom 20. März an werden die Stationen Emmerstedt des Direktionsbezirks Magdeburg und Sebnitz der Sächsischen Staatsbahnen in den Verbandsgütertarif, Teil II, aufgenommen. Nähere Auskunft erteilen die Güterabfertigungen.
Altona, den 15. März 1916.
Königliche Eisenbahndirektion, (353)
namens der Verbandsverwaltungen.

3. Verdingungen.

Die Ausführung der Entwässerungsanlage für die Verbreiterung des Stadtbahnviaduktes zwischen Friedrich- und Prinz Louis Ferdinandstraße in Berlin soll öffentlich verdungen werden. Umfang der Ausführung ca. 250 m gußeiserne Leitungen von 125 mm l. W. Die Verdingungsunterlagen und die Zeichnung liegen im Geschäftszimmer der unterzeichneten Bauabteilung zur Einsicht aus. Die Angebothefte können zum Preise von 1,00 ℳ gegen post- und bestellgeldfreie Bareinsendung des Betrages (nicht in Briefmarken) bezogen werden. Die Angebote sind bis zum 11. 4. 1916, vormittags 11 Uhr, versiegelt und mit entsprechender Aufschrift versehen, einzureichen. Zuschlagsfrist bis zum 9. 5. 1916. Frist für die Vertragserfüllung 4 Wochen.
Königliche Eisenbahnbauabteilung Friedrichstraße, Berlin, Prinz Louis Ferdinandstraße 12. (356)

Die Ausführung von rund 7,50 km Gleisumbau der Strecke Berlin-Nauen zwischen Seegefeld und Nauen soll öffentlich vergeben werden. Die Verdingungsunterlagen können im Zimmer 28 des unterzeichneten Betriebsamtes eingesehen werden, auch können Angebotshefte, soweit solche vorhanden, gegen Zahlung von 1 ℳ in der Kanzlei, Zimmer 33, hierselbst, bezogen werden. Die Beträge sind in bar zu zahlen oder portofrei unter Beifügung von 5 ₰ Bestellgeld (Briefmarken ausgeschlossen) einzusenden. Die Angebote sind verschlossen, mit der Aufschrift: „Angebot auf Gleisumbauarbeiten der Strecke Berlin-Nauen" versehen, bis zum 6. April 1916, vormittags 11 Uhr, nach hier einzureichen. Die Öffnung der eingegangenen Angebote findet zu vorbenannter Zeit in Gegenwart der etwa erschienenen Bieter statt. Zuschlagsfrist 4 Wochen.
Königl. Eisenbahn-Betriebsamt 3. Berlin NW 40, Invalidenstr. 51. (354)

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Eisenbahndirektions-Präsident a. D. v. Mühlenfels in Berlin.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nummer 24. 22. März 1916. LVI. Jahrgang.

Inhalt:

Die italienische Kohlennot und ihre Folgen.

Eisenbahnniederlagen für lange Aufbewahrung in Rußland.

Petition wegen eines Eisenbahngesetzes für Bayern.

Nachrichten.

Deutschland: Bundesratsverordnung über den Frachtverkehr mit dem Auslande. — Freigepäck für dienstlich reisende Offiziere. — Bezirkseisenbahnräte Erfurt/Halle (Saale) und Magdeburg. — Verkehrswiederaufnahme. — Eisenbahnunfall bei Elberfeld. — Einsturz beim Spreetunnelbau der A. E. G.-Schnellbahn in Berlin. — Zur Vereinheitlichung der deutschen Eisenbahnen. — Der Deutsche Handelstag zu den Steuervorlagen. — Güterverkehr mit den Militärbahnen des besetzten östlichen Gebiets. — Frachtberechnung für Spreu. — Reichskursbuch. — Vierte Kriegsanleihe. — 50 jähriges Dienstjubiläum des Rechnungsrates A. Köhler in Cöln.

Österreich: Erhöhung der Speditionsgebühren. — Ein Antrag des Wiener Stadtrates für einen Großschiffahrtsweg von der Nord- und Ostsee zum Schwarzen Meer. — Erste Eisenbahnwagen-Leihgesellschaft. — Der Spezialkurs über kommerzielles Eisenbahntarifwesen. — Die oberösterreichische Handels- und Gewerbekammer für einen wirtschaftlichen Anschluß an Deutschland.

Ungarn: Sparsamkeit bei dem Kohlenverbrauch. — Die Betriebseinnahmen der Kaschau-Oderberger Eisenbahn. — Landes-Schiffahrtverband. — Kriegszulage der ungarischen Angestellten der Südbahn.

Übrige europäische Länder: Professor Dedekind und die Gotthardbahn. — Eisenbahnen und Landwirtschaft in Italien. — Zugzusammenstoß in Paola (Calabrien). — Eisenbahnunterricht im Gefangenenlager. — Französische Truppen besetzen die Eisenbahnlinie Saloniki-Florina. — Der Kampf gegen Bestechungen und Unterschlagungen auf russischen Bahnen.

Fremde Erdteile: Der Tunnel unter dem Mount Royal in Montreal.

Bücherschau.

Amtliche Mitteilungen.

Amtliche Bekanntmachungen.

Die italienische Kohlennot und ihre Folgen.

Von Dr. phil. **Richard Hennig** in Berlin-Friedenau.

Wie ein grelles Blitzlicht beleuchtete kürzlich die Nachricht, daß die sizilianischen Schwefelgruben wegen Mangels an Kohlen nahe daran seien, den Betrieb einzustellen, die außerordentliche wirtschaftliche Notlage, in die sich Italien mit seiner Politik des Treubruchs und seinen militärischen Mißerfolgen versetzt hat. Es kann kaum bezweifelt werden, daß der furchtbare Ernst der Kohlennot, der sich in keinem anderen Lande auch nur annähernd so fühlbar macht, wie in Italien, das Land an einen wirtschaftlichen Abgrund geführt hat.

Italien galt seit seiner Einigung bis zum Tage seines Eintritts in den Weltkrieg politisch als europäische Großmacht. In wirtschaftlichem Sinne hat es diese Bezeichnung nie verdient, denn zu einer wirklichen Welt-Großmacht ist heute eine weitgehende Unabhängigkeit in bezug auf die Kohlen- und Eisenversorgung unerläßlich. Die Tatsache, daß Italien die überragende politische Stellung, die ihm seine Neutralität bis zum 23. Mai 1915 gewährte, mutwillig aufgab, um größenwahnsinnigen Phantasiegebilden nachzujagen, wird ihm nun anscheinend seine Stellung als Großmacht auch politisch kosten; schuld aber an dem allzu raschen Zusammenbruch der italienischen Hoffnungen wird neben den dauernden militärischen Mißerfolgen in erster Linie der Umstand sein, daß Italien in diesen harten Kampf der vollwertigen Großmächte eingegriffen hat, obwohl es eben wirtschaftlich keine selbständige Großmacht war. Die verhängnisvolle Gestaltung der italienischen Kohlenfrage stellt mit ihren Wirkungen klar, welche unheilvollen politischen Folgen heut die wirtschaftliche Abhängigkeit eines großen Landes nach sich zu ziehen vermag. Italien, das von jeher den größten Teil seiner Kohlenversorgung in England deckte, glaubte nicht zum wenigsten deshalb dem Dreibundvertrag untreu werden zu müssen, weil ihm sonst die wichtige englische Kohlenzufuhr gesperrt worden wäre, die Deutschland nur zum kleinsten Teil hätte ersetzen können, zumal da der Seeweg gesperrt war. Solange Italien neutral war, wurde es von England umworben und verhältnismäßig reichlich mit Kohlen versorgt. Die Kohlenfrage bildete schließlich auch einen der Trümpfe, die England ausspielte, um Italien zum Treubruch zu bewegen und auf seine Seite zu ziehen: am 13. Mai 1915 erließ die englische Regierung ein Kohlenausfuhrverbot, von dem nur seine Bundesgenossen ausgenommen sein sollten, am 23. Mai erklärte Italien an Österreich den Krieg — der zeitliche Zusammenhang ist sicher nicht nur zufälliger Art gewesen. Ein Teil des Judaslohns, um den Italien seine Ehre verkaufte, bestand ja denn auch in dem Versprechen Englands, den italienischen Kohlenbedarf in ausreichender Weise zu decken.

In dieser Hinsicht wie in anderer war Italien der betrogene Betrüger. Italien hatte vergessen, auch die Preishöhe der Kohle in seinem Vertrage mit England zu regeln, und sah sich daher ein halbes Jahr nach seinem Eintritt in den Krieg in die schwierige Lage versetzt, für die englische Kohle Preise von einer märchenhaften, nie für möglich gehaltenen Höhe bezahlen zu müssen, konnte aber trotzdem die von England zugesagten Kohlenmengen nicht einmal erhalten. Solange Italien noch neutral und für den Verführer England „eine Messe wert" war, wurde es in bezug auf seine Kohlenversorgung verwöhnt: es erhielt von England nicht viel weniger Kohlen als in Friedenszeiten, während anderen neutralen Staaten die Zufuhr erheblich stärker verkürzt wurde. Den Ausfall konnte überdies damals Italien zum Teil noch durch vermehrten Kohlenbezug aus Deutschland decken. Nachdem aber die Würfel gefallen waren und Italien den Krieg an Österreich erklärt hatte, ließ man in England die vorherige Rücksicht auf Italien, das nun ohnehin nicht mehr zurück konnte, fallen und legte dem nunmehrigen Vasallen die Kandare an, die um so mehr angezogen wurde, je mehr England Anlaß hatte, mit den gänzlich unzulänglichen Leistungen des neuen Bundesgenossen unzufrieden zu sein. In echt britischer Vertragstreue lieferte England schon im ersten Monat nach Italiens Eintritt in den Krieg 40 % weniger Kohlen, als es ver-

sprochen hatte — offenbar nicht ganz ohne Absicht, denn man wünschte dem neuen Verbündeten zu Gemüte zu führen, wie sehr er jetzt auf Gnade und Ungnade vom geistigen Oberhaupt des alten Dreiverbands abhängig sei. Hätte Italien alsbald große militärische Erfolge errungen, würden wohl alle seine Kohlenwünsche befriedigend geregelt worden sein. Da man aber strategisch, wie man schließlich erkennen mußte, von Italiens Hilfe nicht den bescheidensten Vorteil hatte, mußte der neue Bundesgenosse wenigstens wirtschaftlich Ersatz für sein militärisches Fiasko leisten und daher wahre Liebhaberpreise für seine Kohlenversorgung bezahlen.

Die äußerst gereizte Stimmung, die etwa seit Dezember in Italien gegenüber dem englischen Bundesgenossen an den Tag gelegt wird, und die an Schärfe fast von Woche zu Woche zunimmt, ist in allererster Linie eine Folge der geradezu gefahrdrohenden Kohlennot und Kohlenteuerung, an der Italien leidet. Wie schwierig und hoffnungslos verfahren das ganze Problem für unseren früheren Bundesgenossen allmählich geworden ist, mögen ein paar Zahlen beweisen:

Italien verbraucht in gewöhnlichen Zeiten rund 12—12½ mal so viel Kohle, wie es selbst hervorbringt. Kein anderes großes Land der Erde ist in ähnlich ungünstiger Lage. Die gesamte Kohlen-Eigenerzeugung des Landes belief sich 1913 auf 664 000 Tonnen. Demgegenüber mußte es im selben Jahre einführen: aus England rd. 10 Millionen Tonnen, aus Frankrech 0,3 Millionen, aus Deutschland 1,6 Millionen, davon auf dem Bahnwege (Gotthardbahn) 0,4 Millionen, aus Österreich-Ungarn 0,1 Million, aus den Ver. Staaten 0,3 Millionen Tonnen, insgesamt also rd. 12,3 Milionen Tonnen. Die kriegerischen Ereignisse haben die Kohlenversorgung Italiens selbst schon zu einer Zeit, als das Land noch neutral war, empfindlich erschwert. Die Zufuhr aus Frankreich hörte auf, da fast ¾ aller französischen Kohlengruben sich in den von den Deutschen seit August 1914 besetzten Gebieten befinden, so daß Frankreich selbst an arger Kohlenknappheit und Kohlenteuerung litt und durchaus nichts mehr abgeben konnte. Ebenso fiel, aus naheliegenden Gründen, die Zufuhr der deutschen Kohle auf dem Seewege fort. Deutschland suchte im Winter 1914/15 und noch bis in den Mai 1915 hinein dem kohlenleidenden „Bundesgenossen", teils in dessen, teils in eigenem Interesse, auf dem Schienenwege möglichst viel rheinisch-westfälische Kohle zuzuführen — zeitweise gingen täglich acht voll mit Kohlen beladene Güterzüge über die Gotthardbahn nach Italien! — vermochte aber dennoch Italiens Bedarf nicht voll zu decken, da der Hauptlieferer Italiens, England, schon damals die Kohlenausfuhr nach Italien einschränkte. England war zwar, wie gesagt, bestrebt, das noch im Zustand der Neutralität verharrende und daher noch als politische Großmacht zu bewertende Italien bei guter Laune zu erhalten, und lieferte deshalb, um seine Verführungskünste desto wirksamer zu gestalten, nach Italien verhältnismäßig einen höheren Prozentsatz der regelmäßigen Kohlenausfuhr in Friedenszeiten als nach irgend einem anderen Lande, außer Frankreich. Während z. B. Spanien im November 1914 nur 133 000 t Kohlen erhielt statt der Novembermenge von 281 000 t im Jahre zuvor, Holland 66 000 t statt 158 000 t, Griechenland 24 000 t statt 76 000 t, Malta 10 000 t statt 73 000 t, Ägypten 94 000 t statt 315 000 t, Argentinien 153 000 t statt 290 000 t, Chile 4000 t statt 49 000 t usw., empfing Italien im selben Monat 603 000 t statt 784 000 t, also immerhin noch mehr als ¾ seiner Friedenseinfuhr. Immerhin wäre ein so mäßiger Ausfall an Kohlen, wie er damals zu verzeichnen war, zur Not auf beliebig lange Zeit zu ertragen gewesen. Italien glaubte aber aller seiner Kohlennot in besonders kluger Weise ein für alle Male ein Ende machen zu können, indem es durch Anschluß an den Dreiverband sich England zu Dank verpflichtete. Sobald aber Italien nicht mehr freier Herr seines Entschlusses war und seinen törichten Verrat an seinen Bundesgenossen begangen hatte, hängte England den Kohlenkorb höher und ließ sich jede größere Kohlenlieferung an Italien mit neuen, widerwillig gewährten Zugeständnissen bezahlen. Einem Bundesgenossen gegenüber, der militärisch rein gar nichts leistete, bekannte sich England zur rücksichtslosesten „do ut des"-Politik; wollte er Kohlen haben, so mochte er auch, da seine Bundeshilfe sonst versagte, wenigstens wirtschaftlich England Nutzen bringen und daher außer den immer rascher anschwellenden Frachtkosten für eine Fahrt in Minen- und U-Boot-verseuchten Meeren und den märchenhaft hohen Versicherungsgebühren auch noch einen kräftigen Kriegsaufschlag auf die Kohlenpreise selbst bezahlen. Die Folgen äußerten sich in einer von Monat zu Monat fortschreitenden vernichtenden Wirkung auf das italienische Wirtschaftsleben.

Unter dem 15. März wurde dem „Daily Telegraph" aus Rom gemeldet: In der Kammer hat Graziadei im Namen der sozialistischen Partei sich gegen den Krieg mit Deutschland ausgesprochen. Er führte aus, er habe die größte Sympathie für England, aber in den letzten Monaten habe Italien 979 Millionen Lire für englische Steinkohlen zahlen müssen, während es im Vorjahre für eine viel größere Menge nur den Betrag von 247 Millionen bezahlen mußte. — Im Jahre 1915 empfing Italien aus England 5 788 000 t gegen 8 625 000 t im Jahre 1914 und 9 647 000 t im Jahre 1913. Dabei ist zu beachten, daß die Kohlenzufuhr vor dem 23. Mai 1915 noch reichlich war. Ohne den Ersatz der amerikanischen Kohlenzufuhr, die man im Frieden in Italien nicht kannte und die im Jahre 1915 schon den hohen Betrag von 2 630 000 t erreichte, wäre Italiens Kohlennot schon längst unerträglich.

Die Kohlenfracht für die Fahrt von Cardiff nach Genua stellte sich in Friedenszeiten auf rd 6—7 sh. für die Tonne; Ende 1915 betrug sie aber 77½ sh., am 24. Februar schon 85 sh., vom Tyne nach Genua ebenfalls 85 sh. Diese Verteuerung um das 10—12-fache macht sich naturgemäß überall in Italien bemerkbar, in den Industrien, im Eisenbahnverkehr, in den Haushaltungen, wo das Leuchtgas in unerträglicher Weise verteuert wird, usw. Was soll man dazu sagen, wenn man hört, daß für die Tonne Kohle Anfang 1916 vom Großhandel 150 ℳ, im Kleinhandel bis zu 190 ℳ bezahlt wurden! Damit hat sich der regelmäßige Kohlenpreis rund verfünffacht! Kein Wunder, wenn der Eisenbahnverkehr im ganzen Lande, abgesehen von den Militärtransporten, auf ein Mindestmaß gesunken ist, wenn eine Fabrik nach der anderen ihre Pforten schließt, ja, wenn in jüngster Zeit selbst die Betriebsleitungen der Marmorbrüche von Carrara und der sizilianischen Schwefelgruben erklärt haben, sie müßten ihre Werke schließen und hunderttausend Arbeiter auf die Straße setzen, wenn nicht die Regierung hinreichend Kohlen zu annehmbaren Preisen zur Verfügung stellen würde. In der Tat sah sich die Regierung in die harte Zwangslage versetzt, aus ihren staatlichen Kohlenbeständen bedeutende Mengen an die notleidenden Werke abzugeben.

Das Aushilfsmittel war sehr zweischneidiger Art, denn die übrige notleidende Industrie des Landes dürfte den Standpunkt vertreten: was dem Einen recht sei, sei dem Andern billig, und demgemäß auch für sich Regierungskohlen fordern. Daß der Staat aber, trotz eigner großer Kohlenvorräte, nicht entfernt alle diese großen Anforderungen erfüllen kann, versteht sich von selbst, da er seine Kohlenreserven für die Aufrechterhaltung des Bahnbetriebs sowie für die Schlagfertigkeit der Flotte benötigt, deren ohnehin ziemlich dürftige Leistungen durch erzwungene Sparsamkeit im Kohlenverbrauch noch weiter sinken würden. Italien hat, ähnlich wie Frankreich, Rußland und selbst England versucht seiner Kohlennot durch erhöhten Bezug des Brennmaterials aus Amerika (siehe oben) zu steuern, von wo es im Frieden, wegen der verhältnismäßig hohen Fracht, nur kleine Mengen einführt. Aber auch diese Aushilfe hat nur bescheidene Wirkung, denn seit dem Auftreten der deutschen und österreichischen U-Boote im Mittelmeer und der dadurch erhöhten Gefährdung aller nach Italien gehenden bedingten Bannware sind auch die Frachtsätze der amerikanisch-italienischen Schiffahrt gewaltig in die Höhe gegangen, und das Ziel der italienischen Industrie, b i l l i g e Kohle zu beschaffen, ist dadurch abermals vereitelt worden. Die Kohlenfrachten für Transporte von Unions-Häfen nach Genua sind von 12 auf 110 sh. gestiegen, nach anderen italienischen Häfen von 15 auf 155 sh. Auch diese Kohle stellt

sich dann am Verbrauchsort naturgemäß nicht billiger als die englische, und die Industrie und Schiffahrt muß nach wie vor ihre Kohlen 5 mal so teuer wie im Frieden bezahlen. Die Folgen greifen ins Privatleben des einzelnen Verbrauchers äußerst fühlbar ein, denn entsprechend den gewaltig anwachsenden Betriebskosten steigern sich die Preise aller Industriewaren und aller auf dem Seewege eingeführten Gegenstände ungebührlich stark. Vor allem wird das Leuchtgas so empfindlich verteuert, daß die Folgen der Salandra-Sonninoschen Politik jedermann Tag für Tag greifbar und „sichtbar" vor Augen geführt werden: Einschränkung auf halbe Laternenzahl, halbe Brennstärke und halbe Brenndauer wurde kürzlich aus italienischen Städten gemeldet, d. h. aber Verringerung des Gasverbrauchs auf ⅛ (!) der normalen Menge. Sehr bezeichnend war auch eine Bekanntmachung der Verwaltung der Mailänder Nordbahn, daß sie für ihren Jahresbedarf an Kohlen im Frieden 700 000 Lire bezahle, jetzt im Kriege dagegen trotz eingeschränkten Betriebs, 4 400 000 Lire!

Die Verteuerung erstreckt sich ja überdies nicht nur auf die Kohlen, sondern auch auf die mannigfachsten anderen von Übersee einzuführenden Gegenstände. Zu den infolge Mangels an Schiffsraum ungeheuerlich gestiegenen Frachten gesellen sich die phantastisch hohen Versicherungsgebühren (im Mittelmeer bis zu einem Sechstel des Wertes des voll beladenen Schiffes!), die sehr hohen Liegegebühren, die Einbußen, die der schlechte italienische Wechselkurs mit sich bringt. Alle diese Mehrkosten werden rücksichtslos auf die italienischen Verbraucher abgewälzt, denn keinem englischen Reeder wird es doch jemals einfallen, auf einen Teil seines Gewinnes zu verzichten, um dem bedrängten Bundesgenossen, der militärisch so völlig versagt hat, gefällig zu sein! Ganz im Gegenteil! Italiens schwere Notlage gilt den englischen Reedereien lediglich als gute Konjunktur, die man nach Kräften ausnutzen muß.

Mit welcher geradezu naiven Selbstverständlichkeit England die „Auspowerung" Italiens betreibt, dafür bietet ein kürzlich bekannt gewordenes Vorkommnis ein geradezu köstliches, fast humoristisch anmutendes Beispiel. Die englische Moor-Linie vermietete den ihr gehörigen, 1910 erbauten Dampfer „Ellmoor" an eine italienische Gesellschaft. Das Schiff hatte dereinst etwa 850 000 ℳ gekostet und hat gegenwärtig vielleicht noch einen Wert von 710 000 ℳ. Die Vermietung auf ein Jahr erfolgte zu einem Preise von 30 Schilling für den Monat und die Tonne. Das sind in einem einzigen Jahre 109 728 Pfund oder rund 2 200 000 ℳ. Rechnet man Abnutzung usw. ab, so verbleibt bei dem Schiff, das ehedem seinen Besitzern, wenn es hoch kam, 100 000 ℳ im Jahr einbrachte, für die Moor-Linie ein Jahresgewinn von rund 1 900 000 ℳ, von dem bezeichnenderweise etwa die Hälfte an den englischen Staat abzuführen ist. Für das Schiff wird also eine Jahresmiete erhoben, die dem 2½ fachen seines Gesamtwertes entspricht!

Von den gegen uns im Felde stehenden Großmächten hat Italien zuletzt in den Krieg eingegriffen. Dennoch ist Italien (darüber besteht kein Zweifel mehr) zuerst wirtschaftlich „fertig". Der Kohlenmangel trägt zumeist dazu bei. Ein Land, das keine größeren eigenen Eisen- und Kohlenlager besitzt, kann sich eben heutzutage in einen längeren Krieg nur einlassen, wenn sein Bezug an Eisen und Kohlen unbedingt sichergestellt ist. Diese Lehre hat Italien außer acht gelassen, und dafür wird es schwer und bitter büßen müssen. Das alte Arndtsche Wort vom „Gott, der Eisen wachsen ließ", hat in unsrer Zeit einen neuen Sinn für eine erfolgreiche Kriegführung bekommen — es bedarf aber einer zeitgemäßen Ergänzung durch ein Wort vom „Gott, der Kohlen wachsen ließ". Beide Bodenschätze zusammen, in reichlicher Menge vorhanden, sind gegenwärtig die notwendige Voraussetzung für das dauerhafte Gedeihen einer Groß- und Weltmacht. Italien, das diese Voraussetzungen auf eignem Grund und Boden nicht erfüllt sieht, konnte die Großmacht, die es seit 4 Jahrzehnten war, nur bleiben, wenn es sich vom Weltkrieg fernhielt. Leichtfertig und größenwahnsinnig hat es dennoch eingegriffen und sieht nun, daß es seine Handlungsweise überteuer bezahlen muß — gerade wie seine Kohlen!

Eisenbahnniederlagen für lange Aufbewahrung in Rußland.

Von **Dr. Mertens.**

Diese Niederlagen sind eine eigenartige, russische Einrichtung, die sonst in Europa nicht Eingang gefunden hat. Auch in Rußland ist sie noch nicht sehr alt, denn erst durch das Gesetz vom 7./19. Juli 1899 über die Regelung der von den Eisenbahnen auszuführenden Beleihungs-, Lagerungs- und Kommissions-Geschäfte wurden die Eisenbahnen gesetzlich berechtigt, alle diese Handlungen auszuführen. Daraus ergab sich dann aber sehr bald die Notwendigkeit, zur Unterbringung der Güter, die zu langer Aufbewahrung zugeführt wurden, ordnungsmäßige Räumlichkeiten zu schaffen. Geht man den Entstehungsgründen dieser Einrichtung nach, so findet man in der Entwickelungsgeschichte des russischen Eisenbahnetzes und der Beschaffenheit der, außer den Eisenbahnen, vorhandenen Wege und in der noch immer mangelhaften Möglichkeit, Nachrichten austauschen zu können, bald den Grund für die Einrichtung. Obgleich Rußland zurzeit schon über ein ansehnliches Eisenbahnnetz von 55 175 Werst (= 58 872 km) verfügt, so ist es doch immerhin so weitmaschig, daß von den einzelnen Gütererzeugungsstätten häufig noch, nach europäischen Begriffen, sehr weite Wegestrecken zurückgelegt werden müssen, um die Erzeugnisse der nächsten Eisenbahnstation zur Weiterbeförderung übergeben zu können. Es kam ferner hinzu, daß wohl nur einzelne, jedenfalls aber nur die weitaus geringe Zahl der Güteranlieferer über eine tägliche Postverbindung oder gar einen Fernsprechanschluß verfügten, um sich mit der nächsten Eisenbahnstation über den Weiterversand der heranzuführenden Güter verständigen zu können. So kamen sie in die Zwangslage, auf Gutglück ihre Güter anzufahren, ohne zu wissen, ob die Station die erforderlichen Güterwagen zur Verfügung hat oder nicht. In sehr vielen Fällen erwies es sich dann sehr bald, daß nicht nur am Tage der Anfuhr jede Möglichkeit für die Weiterbeförderung fehlte, sondern daß auch die nächsten Tage, ja Wochen, auf eine solche nicht hoffen ließen.

Bis zum Jahre 1885, das dem Lande das „allgemeine Statut für die russischen Eisenbahnen" (es ist für Rußland das Eisenbahngesetz) brachte, waren die Versender auf Wollen oder Nichtwollen oder -können der Eisenbahnverwaltung angewiesen, ob sie auf der Station die angeführten Güter lagern durften oder nicht. Erst das Gesetz vom 12. Juni 1885 bestimmte im § 49: „Die Eisenbahn ist verpflichtet, jedes zur Station angeführte Gut, dessen Beförderung erlaubt ist, anzunehmen, auch wenn es nicht am Tage seiner Anfuhr zur Station abgefertigt werden kann . . ." Nach Maßgabe dieser Bestimmung mußten die Stationen nunmehr das angeführte Gut zur Aufbewahrung entgegennehmen, während das bis dahin sich nur aus einer langjährigen Übung so eingebürgert hatte, daß sie das Einlagern gestatteten. Auf Grund der so geschaffenen Verhältnisse kam es allmählich dazu, daß vor allem bei den Landwirten das Bedürfnis hervortrat, das auf der Station lagernde Getreide beliehen zu erhalten, um nicht gezwungen zu sein, zu unvorteilhaftem Preise verkaufen zu müssen. Als letztes Glied in die Reihe der Beteiligung der Eisenbahnstation an der Abwicklung dieser tief in den Geschäftskreis der Handelswelt eingreifenden Handlungen trat dann der Wunsch, das Getreide auch verkaufen zu dürfen. Alle diese Geschäfte regelte nun das Gesetz vom 7. Juni 1899 und schuf damit eigenartige Verhältnisse, die den Kreis, der ursprünglich auch in Rußland den Eisenbahnen durch Gewohnheit und Gesetz gezogen war, sehr erweiterten. Aber man muß anerkennen, wie die Verhältnisse auf dem weiten Gebiete des Getreidebaues in Rußland vor drei und mehr Jahrzehnten lagen, waren die eben geschilderten Vorgänge Fortschritte, dazu angetan, die Landwirtschaft von den drückenden Fesseln des Wuchers zu befreien.

In den Kreis dieser Vorgänge gehört auch die Aufnahme des Baues der Elevatoren (Getreidespeicher mit Silo-Einrichtung) durch die Reichsbank. Die Zahl und der Fassungsraum der Elevatoren ist im letzten Jahrzehnt schnell gewachsen und damit ist zugleich der Landwirtschaft ein technisch auf der Höhe stehender Niederlagsraum für Getreide zur Verfügung gestellt worden. Zugleich aber wurde hierdurch das Beleihungs-

geschäft ganz wesentlich vereinfacht, da die Reichsbank das Getreide selbst einlagert und beleiht. Gleichzeitig brachte sie den Umsatz der Getreideernte immer mehr in die Hand. Daß das offenkundig zum Monopol treibt, ist eine andere Frage, die nicht gerade in den Rahmen dieser Betrachtungen gehört, auf die aber doch hingewiesen werden muß, um das Endziel aller dieser Vorgänge, die ursprünglich gar nichts mit den Eisenbahnen zu schaffen hatten, klar zu zeigen. Zum Teil wurden die Stationen von dem sonst eingelagerten Getreide hierdurch befreit, aber natürlich nur auf einzelnen Stationen, auf denen sich die großen Elevatoranlagen befanden, die übrigens sichtlich eine große Anziehungskraft ausübten, denn die umliegenden Gebiete versuchten immer mehr, ihre Ernten dort unterzubringen. Eine Rückwirkung auf den Eisenbahnbetrieb war es, daß sich dieser erheblich glatter abwickelte und damit den wichtigsten Abschnitt im Getreide-Ausfuhrgeschäft, den Herbstverkehr, nicht unwesentlich erleichterte.

So erfüllte diese nach und nach vervollkommnete Organisation des Getreideverkehrs und im besonderen seiner Ausfuhr eine nicht zu verkennende einflußreiche Aufgabe in der russischen Volkswirtschaft. Es ist aber das Einlagerungsgeschäft keineswegs von den Eisenbahnen auf Getreide beschränkt worden. Getreide ist hier besonders hervorgehoben, weil es das weitaus wichtigste Frachtgut für die Eisenbahnen ist, außerdem die größte volkswirtschaftliche Bedeutung hat. Für die vorübergehende Einlagerung, wie nicht minder für die Einlagerung zur langen Aufbewahrung kommen überhaupt alle Güter, die nicht schnellem Verderb ausgesetzt sind, in Betracht. Hieraus läßt sich leicht erklären, daß diese Einrichtungen einen maßgebenden Einfluß auf die Richtung, die für die Güter gewählt wird, haben mußten.

Konnte das schon in Zeiten friedlicher Handelsabwicklung beobachtet werden, so trat mit Ausbruch des Krieges ein neuer Faktor mit in die Rechnung: die Versorgung des Heeres und, in allerneuester Zeit noch, die weit schwierigere Versorgung der Städte mit Lebensmitteln. Wie sehr in Rußland die Versorgung der Städte mit den erforderlichen Lebensmitteln, wenn man den russischen Zeitungen Glauben schenken will, auf fast unüberwindliche Schwierigkeiten stößt das kann man ja täglich lesen. Die Nachrichten hierüber lassen auch darüber keinen Zweifel, daß, wenn es nicht bald den Eisenbahnen gelingt, genügende Mengen Lebensmittel heranzuschaffen, es schwer halten wird, die schon jetzt über die Maßen erhitzte Leidenschaft des Volkes im Zaume zu halten. Daß in solchen Zeiten Sammelstellen, an denen große Mengen von Lebensmitteln zusammenfließen, um dann wieder je nach Bedarf abgehoben zu werden, von sehr wohltuendem, ausgleichendem Einfluß sein können, wird theoretisch ohne weiteres zugestanden werden. Wie es sich im Leben praktisch bewährt, dafür bringt die „Torg. Prom. Gaseta" (Nr. 259, 15) ein sehr interessantes belehrendes Beispiel. Die große Privatbahn-Gesellschaft Moskau-Windau-Rybinsk eröffnete im Jahre 1904 die Strecke Petersburg-Witebsk (Station der Riga-Oreler Staatsbahn), der Verkehr entwickelte sich allen Voraussetzungen zum Trotz nur sehr langsam. Die Verwaltung eröffnete darauf im Jahre 1906 umfangreiche Lagerräume „für lange Aufbewahrung" in der Hoffnung damit Güter, die für die Ausfuhr bestimmt sind, in größerem Maße nach Petersburg zu ziehen. Nach dem Urteil der Verwaltung ist das auch in vollem Umfange geglückt. Es sind auf dieser Teilstrecke des Unternehmens befördert:

	in Taus. Pud		in Taus. Pud
1909	60 299	1912	111 062
1910	71 361	1913	114 674
1911	88 127	1914	128 419 (= 2 113 000 t)

Hiernach ist offenbar der Erfolg ein vollständiger, was übrigens seine Bestätigung erst findet, wenn man erfährt, daß der Abfluß der eingelagerten Güter den folgenden Umfang angenommen hat:

	in Taus. Pud		in Taus. Pud
1907	637	1912	5 923
1908	1632	1913	4 294
1909	2928	1914	7 192
1910	3876	1915 in den ersten	
1911	5043	10 Monaten	12 650 (= 208207 t)

Also mit Ausnahme des Jahres 1913 ist die Menge der in den Verkehr getretenen Güter regelmäßig, im Laufe von nur neun Jahren reichlich auf das Zwanzigfache angewachsen. Das ist zweifellos ein sehr großer Erfolg, bei dessen Beurteilung allerdings zu berücksichtigen ist, daß die beiden Jahre 1914 und namentlich 1915 eine sprungweise Zunahme der aus den Niederlagen abgeflossenen Gütermengen, in erster Reihe Getreide, aufweisen, wodurch die außerordentliche prozentuale Zunahme ihre Erklärung findet. Aber gerade die beiden Kriegsjahre haben die große Bedeutung derartiger Niederlagen für Rußland in der gegenwärtigen Zeit gezeigt. Daß geeignete Niederlags- und Aufbewahrungsräume, namentlich an Ausfuhrhäfen, den Güterverkehr anziehen, ist eine Erfahrung, die man überall in der Handelswelt bestätigt findet. Nun hat sich für Rußland aber gezeigt, daß diese Anlagen auch eine wichtige Rolle bei der Versorgung der Bevölkerung mit Lebensmitteln zu spielen berufen sind. Nach den Erfahrungen, die in Petersburg mit dieser Anlage gemacht worden sind, darf man der Auffassung der „Torg. Prom. Gaseta" zustimmen, daß, wenn solche Anlagen auch nur ein Jahr früher auf dem Nicolai-Bahnhofe in Petersburg, auf den Güterstationen in Moskau und in anderen großen Städten erbaut worden wären, die Not in der Lebensmittelversorgung nie einen so besorgniserregenden Umfang hätte annehmen können. Wie sehr diese Auffassung im allgemeinen richtig sein mag, so bleibt doch in dem vorliegenden, russischen Falle zu berücksichtigen, daß die Eisenbahnen zu früh den Anforderungen des Verkehrs gegenüber leistungsunfähig wurden. Es wäre daher aller Voraussicht nach nicht möglich geworden, die Bestände nachzufüllen, wie es anscheinend bei der Anlage der Moskau-Windau-Rybinsker Bahn doch geglückt ist. Die Verwaltung der Bahn führt übrigens aus, daß die Anlage als solche keineswegs ein gutes Geschäft ist. Der Vorteil müsse vielmehr in der Rückwirkung auf die Zunahme des Verkehrs und in gegenwärtiger Zeit in dem großen Staatsinteresse, das die Verpflegung der Bevölkerung für sich in Anspruch nimmt, gefunden werden. Der Abschluß für das Jahr 1913 ergibt 6260 Rubel und derjenige des Jahres 1914 19 273 Rubel als Mehrausgaben gegenüber den Einnahmen. Diese Mehrkosten haben dann aber in Rußland nicht abgeschreckt, vielmehr hat man Anlaß genommen, jetzt, nachdem das Unglück schon über das Land mit schnellen Schritten hereinzubrechen scheint, schnell noch den Vorschlag zu machen, in 40 Städten solche Niederlagen zur Aufnahme von 60 000 Wagenladungen mit einem Kostenaufwande von 7 Millionen Rubel zu erbauen. Aber auch hier, das Verhängnis Rußlands: zu spät!

Petition wegen eines Eisenbahngesetzes für Bayern.

In der 332. Sitzung der bayerischen Abgeordnetenkammer gelangte am 3. März d. J. die Petition der Stadtgemeinde Ludwigshafen, der sich die Bürgermeisterämter Frankenthal, Homburg, Kaiserslautern, Landau (Pfalz), Neustadt a. H., Speyer, Zweibrücken, die Stadtmagistrate Ansbach, Aschaffenburg, Freising, Fürth, Landshut, Memmingen, Neu-Ulm, Nürnberg, Regensburg, Schwabach, Würzburg, Wunsiedel sowie der Vorstand des Bayerischen Städteverbandes in Augsburg angeschlossen haben, betreffend die Erlassung eines Gesetzes über die Eisenbahnunternehmungen, zur Beratung.

In der Petition wird ausgeführt: Ein Gesetz mit allgemeinen Bestimmungen über die Errichtung und den Betrieb von Eisenbahnen ist in Bayern bis jetzt nicht erlassen. Für Anlage und Betrieb von Privatbahnen ist einschlägig Art. 8, Ziff. 1 des bayerischen Gewerbegesetzes vom 30. Januar 1868, die vorschreibt, daß Privateisenbahnunternehmungen nur auf Grund einer Konzession betrieben werden dürfen. Eine Königl. Allerhöchste Verordnung vom 20. Juni 1855 regelt die Zuständigkeit und das Verfahren. Danach ist zunächst beim Verkehrsministerium die Projektierungskonzession zu erwirken. Die Eisenbahnkonzession, d. h. die Erlaubnis zum Bau und Betriebe dieser Bahn, ist der Bewilligung des Königs vorbehalten. Die Instruierung geschieht durch das Verkehrsministerium. Eine Vorschrift, daß den interessierten Gemeindeverwaltungen auch von dem Inhalt des Projekts Kenntnis gegeben wird, besteht nicht. Diese Bestimmungen gelten also nur für die Privatbahnen. Für Projektierung und Bau von Staatsbahnen bestehen Bestimmungen nicht. Die von der Bahn berührten Gemeinden erfahren erst dann von der Projektierung, wenn bei der Erwerbung des Baugeländes die Gemeinden in Betracht kommen. In diesem Augenblick ist das Projekt in ein Stadium getreten, das in der Regel endgültig ist.

In der Petition wird dann auf die Verhältnisse in Preußen verwiesen. Der § 4 des dort bestehenden Gesetzes über die Eisenbahnunternehmungen vom 3. November 1838, das sowohl auf Privat- wie auf Staatsbahnen Anwendung findet, bestimmt: „Die Genehmigung der Bahnlinie in ihrer vollständigen Durchführung durch alle Zwischenpunkte wird dem Minister der öffentlichen Arbeiten vorbehalten."

Der Berichterstatter fährt fort: Aber auch diese Bestimmungen des preußischen Gesetzes werden als unzureichend erklärt. Das Verlangen nach entsprechender Gesetzesänderung, das sich aus städtebaulichen Interessen ergibt, wird in Preußen damit begründet, daß eine Garantie für die Städte, daß ihren

Interessen Rechnung getragen werde, nicht gegeben sei. Weiter wird darauf hingewiesen, daß den meisten Entwurfsverfassern der Eisenbahnverwaltung der Städtebau und das gewaltige soziale Problem der Städte etwas ganz Fremdes sei, daß eine Rücksichtnahme auf den Städtebau selten ohne Mehrkosten für den Eisenbahnfiskus abgehe, Momente, die vom Standpunkt der Eisenbahnverwaltung aus betrachtet, die völlige Außerachtlassung der städtebaulichen Interessen häufig erklärlich erscheinen ließen.

Im Jahre 1911, so heißt es dann weiter, hat die preußische Regierung dem jahrelangen Drängen des preußischen Abgeordnetenhauses nachgebend, einen Gesetzentwurf über die Abänderung des Eisenbahngesetzes vorgelegt. Danach wird eine Änderung des eben erwähnten § 4 strikte abgelehnt. Der Abänderungsantrag enthält drei Punkte. Zunächst bringt er eine formale Festlegung des — bis jetzt gesetzlich nicht geregelt gewesenen — landespolizeilichen Prüfungsverfahrens in der bisher in der Praxis schon geübten Art. Ferner soll künftig in allen jenen Fällen, in denen der Eisenbahnunternehmer und die Interessenten sich über eine Anlage nicht einigen können, die im öffentlichen Interesse oder für die benachbarten Grundstücke zur Abwendung von Schäden für erforderlich gehalten wird — es handelt sich dabei um Wegeanlagen, Überführungen, Unterführungen, Vorflutanlagen, Entwässerungsanlagen —, der Bezirksausschuß um eine erneute Prüfung angegangen werden können. Der dritte Punkt endlich, der in dem Gesetzentwurf behandelt wird, betrifft die Änderung von Anlagen nach der Inbetriebnahme der Bahn und der Frage, wer die Kosten dafür zu tragen hat.

Wenn nun auch in Preußen ein Fortschritt durch diesen Gesetzentwurf nicht verkannt wird, waren die Gemeinden mit diesem nicht befriedigt, besonders weil ein Entgegenkommen der Regierung bezüglich des § 4 des Gesetzes nicht festzustellen war. Diese Stimmung kommt nun in einer Gesamteingabe der großen Städte des rheinisch-westfälischen Industriebezirks zum Ausdruck. In dieser Eingabe wird an Stelle der letztinstanzlichen Ministerialentscheidung der Schiedsspruch einer besonderen, unabhängigen Zentralinstanz verlangt, in der neben Vertretern der beteiligten Ministerien anerkannte Fachleute auf dem Gebiete des Eisenbahn- und Städtebaues vertreten seien, nämlich eines Landeseisenbahnamts. Bemängelt wird in der Eingabe weiter, daß nach § 14 b der Eisenbahnunternehmer zur Abänderung oder zur Herstellung neuer Anlagen nach Inbetriebnahme einer Bahn nur dann verpflichtet sein soll, wenn diese von dem Minister der öffentlichen Arbeiten für notwendig erklärt werden. Es wird deshalb beantragt, zu bestimmen, daß die Entscheidung über die Notwendigkeit solcher Änderungen in erster Instanz dem Bezirksausschusse zustehe, daß der Antrag auf Änderung von Bahnanlagen usw. auch von Dritten ausgehen könne und daß die Beschwerde gegen den Beschluß des Bezirksausschusses an eine unabhängige richterliche Zentralinstanz (Landeseisenbahnamt) zwecks endgültiger Entscheidung zu richten sei. Diese Zentralinstanz solle auch in letzter Linie die Entscheidung treffen, wie in gerechter Weise die Kostenverteilung unter den Interessenten zu erfolgen habe.

Schließlich wird die Bitte an die hohe Kammer gerichtet, die baldige Vorlage eines Gesetzentwurfes bei der Staatsregierung zu beantragen, in dem nach Analogie des preußischen Gesetzes vom 3. November 1838, dann des Abänderungsentwurfs hierzu vom 24. Januar 1912 und unter Mitberücksichtigung der hierauf Bezug nehmenden Gesamteingabe rheinisch-westfälischer Städte Vorschriften über die Eisenbahnunternehmungen in Bayern erlassen werden.

Eine Anfrage des Vorsitzenden, ob die Staatsregierung bereits mit der Ausarbeitung eines Gesetzentwurfes beschäftigt sei, wurde vom Regierungsvertreter, Geheimen Rat Dr. v. Graßmann, dahin beantwortet, daß an einem Entwurf eines Eisenbahngesetzes bis jetzt nicht gearbeitet werde. Die Petition stütze sich ohne eingehende Darlegungen auf den preußischen Entwurf, der in der Druckschrift 61 des preußischen Abgeordnetenhauses vom Jahre 1912 vorliege, und auf die Eingabe der rheinisch-westfälischen Städte vom November 1912, ohne weiter zu untersuchen, ob die Rechtslage in Preußen und Bayern gleichgelagert sei. Was zunächst die gesetzliche Regelung des Privatbahnwesens, wofür insbesondere die Königl. Verordnung vom 20. Juni 1855 maßgebend sei, betreffe, so halte die Königl. Staatsregierung ein vordringliches Bedürfnis zu einem gesetzgeberischen Vorgehen nicht für gegeben, zumal die Erbauung neuer Privatbahnen in Bayern, vielleicht von einzelnen Bergbahnen abgesehen, kaum mehr in Frage kommen werde.

Nach der Begründung der Petition und den Darlegungen des Referenten, der insbesondere die schwierigen Verhältnisse in Ludwigshafen herangezogen habe, gehe das Interesse der Städte insbesondere darauf hinaus, beim sogenannten Planfeststellungsverfahren, das im Sinne der preußischen Vorlage geregelt werden solle, wirksamer zum Schutze städtebaulicher Interessen beteiligt zu werden. Ferner wollten die Petenten gesetzliche Vorschriften über nachträgliche Änderungen an Eisenbahnanlagen, die namentlich durch die Entwicklung der Städte geboten erschienen, und gesetzliche Grundsätze für die Ausscheidung der hierwegen entstehenden Kosten. In beiden Fällen strebten sie die Entscheidung durch eine von der Eisenbahnverwaltung unabhängige richterliche Instanz an.

Der Regierungsvertreter stellte fest, daß der preußische Entwurf bisher hauptsächlich deshalb nicht Gesetz geworden ist, weil der Minister der öffentlichen Arbeiten es abgelehnt habe, die Entscheidung über die Führung einer Eisenbahnlinie oder die Gestaltung einer besonderen Anlage von dem Ministerium auf eine richterliche Instanz zu übertragen. Die Gründe für diese Haltung würden auch für die bayerische Verkehrsverwaltung im allgemeinen als zutreffend gelten müssen. Die Petenten hätten bei Begründung ihrer Petition unterlassen, darauf hinzuweisen, daß nach dem bayerischen Zwangsenteignungsgesetze die an der Erbauung einer Eisenbahn bzw. an der Erwerbung des hierfür notwendigen Grund und Bodens rechtlich Interessierten, also die beteiligten Grundbesitzer, das Recht hätten, auch die Notwendigkeit der Linienführung im einzelnen im Verwaltungsrechtsverfahren anzustreiten. Zu diesen rechtlich Beteiligten würden regelmäßig auch die Gemeinden gehören, durch deren Bezirk die Bahn geführt werde, da sie ja als Wegverfügungsberechtigte in der Regel Rechte gegen die Eisenbahnverwaltung geltend machen könnten. Überdies seien sie in letzterer Eigenschaft auch durch Entscheidungen der Behörden der inneren Verwaltung in ihren Interessen gegenüber Eingriffen der Eisenbahnverwaltung geschützt. Die Praxis habe es auch, abgesehen von den Verhandlungen mit den Lokalbahnbeteiligten, bisher nicht unterlassen, mit den Beteiligten an Hauptbahnen eingehendst die Linienführung und andere nicht mit dem Enteignungsverfahren zusammenhängende Fragen zu erörtern und die Entwürfe hiernach auszuarbeiten. Die Entscheidung über die Gestaltung der Bahnentwürfe im allgemeinen einer richterlichen Instanz zu überlassen, bestehe um so weniger Veranlassung, als die Verkehrsverwaltung kaum zugeben könne, daß diese Instanz mit jenem Sachverständnis ausgestattet werden könnte, das zur richtigen Entscheidung der wichtigen Fragen, insbesondere nach der technischen, finanziellen und volkswirtschaftlichen Seite, notwendig sei. Von den durch ein Prozeßverfahren eintretenden Verzögerungen im Bahnbaue wolle er nicht weiter sprechen. Daß nicht alle an einer Änderung bestehender Verhältnisse Beteiligten stets gerichtlichen Schutz genössen, werde auch den Städten bekannt sein, die z. B. im Wege der Baulinienfestsetzung stark in die Besitzverhältnisse der einzelnen eingriffen, ohne daß es diesen möglich sei, hiergegen eine richterliche Instanz anzurufen. Dort, wo das Verwaltungsermessen nach der Natur der Sache überwiege, habe auch das Gesetz über die Verwaltungsgerichtsbarkeit den Rechtsweg nicht eröffnet. Dies treffe insbesondere auf Fragen des Eisenbahnbaues zu. Der Minister sei übrigens wohl in der Lage, wie in zahlreichen anderen Fällen, auch in solchen Fragen eine objektive Entscheidung zu treffen und werde nicht nur die fiskalischen Interessen ausschlaggebend sein lassen. Auch der sächsische Entwurf eines Eisenbahngesetzes habe von der richterlichen Entscheidung abgesehen. Möglich werde es sein, im Wege der Verwaltungsverfügung das Verfahren über das Einvernehmen der Beteiligten bei der Trassierung von Bahnen usw. formell auszugestalten und hierbei vielleicht auch den Behörden der inneren Verwaltung eine bestimmte Stellung zuzuweisen, die sie jetzt manchmal zu vermissen schienen. Dazu bedürfe es aber keines Gesetzes. Die dargelegten Erwägungen, die auch auf den sächsischen Gesetzentwurf eingewirkt hätten, sprächen auch gegen die von den Petenten angestrebte richterliche Entscheidung über die Notwendigkeit einer nachträglichen Änderung von Eisenbahnanlagen.

Über die Verteilung der Kosten hätten die beiden Gesetzentwürfe Grundsätze aufgestellt, nach denen die Interessen der Beteiligten über das Maß der Kostentragung im einzelnen Falle entscheiden sollten. Solche Grundsätze seien bisher auch in Bayern maßgebend gewesen; namentlich lägen sie den Abkommen mit München, Nürnberg und Würzburg zugrunde. Eine Regelung in dem Sine, wie es Referent zu wünschen scheine, daß in allen Fällen der Eisenbahnunternehmer die Kosten für nachträgliche Änderungen allein zu tragen haben solle, könne selbstverständlich nicht getroffen werden.

Die Frage, ob über die Kostenausscheidung, sofern über die Grundsätze für eine solche Ausscheidung eine Einigung unter den gesetzgebenden Faktoren erzielt werden könne, die ministerielle Instanz, wie es im bayerischen Entwurfe vorgesehen sei, oder ein Verwaltungsgericht in letzter Instanz, wie es der sächsische Gesetzentwurf vorschlage, zu befinden habe, könne näher geprüft werden; er für seine Person glaube, daß das letztere Verfahren im allgemeinen als zulässig bezeichnet werden könne, wolle aber der Staatsregierung hierin nicht vorgreifen.

Schließlich wurde beschlossen, die Petition der Königl. Staatsregierung zur Würdigung hinüberzugeben.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Bundesratsverordnung über den Frachtverkehr mit dem Auslande.** Der Bundesrat hat am 16. d. M. eine Verordnung betreffend den Nachnahme- und Frachtverkehr mit dem Ausland mit folgendem Wortlaut erlassen:

Zahlungen nach dem Ausland im Wege der Nachnahme sind verboten. Bei Eisenbahngütersendungen nach dem Ausland muß die Fracht in Überweisung gestellt werden. Eisenbahngütersendungen aus dem Ausland werden nur übernommen, wenn die Fracht im Ausland gezahlt wird.

Der Reichskanzler kann Ausnahmen von den Vorschriften dieser Verordnung zulassen. Diese Verordnung tritt mit dem 1. April 1916 in Kraft. Der Reichskanzler bestimmt, wann und inwieweit diese Verordnung außer Kraft tritt. — Wie verlautet, wird auf Grund der Ausnahmebefugnis des Reichskanzlers der Verkehr mit Österreich-Ungarn und den darüber hinaus gehenden Ländern, sowie mit Luxemburg und mit den besetzten Gebieten von der Regelung ausgenommen.

— **Freigepäck für dienstlich reisende Offiziere.** Nach Tarifnummer 9a des Militärtarifs steht dienstlich reisenden Offizieren Freigepäck nur bei Anwendung der Fahrgeldsätze des Militärtarifs zu, nicht aber bei Reisen in Schnell- und Eilzügen, wo nach Ziffer 4 der allgemeinen Bestimmungen zum Militärtarif die tarifmäßigen Gebühren des gewöhnlichen Verkehrs zu vergüten sind. Der preußische Eisenbahnminister und Chef des Reichsamts für die Verwaltung der Reichseisenbahnen hat hiernach mittels Erlasses vom 10. d. M. die nachgeordneten Eisenbahnbehörden angewiesen, künftig in Fällen, in denen eine nicht unter die pauschale Abrechnung fallende Offiziersreise auf Militärfahrschein teils in Schnell- und Eilzügen, teils in Personenzügen ausgeführt wird, die Gepäckfracht getrennt für die Schnell- und Eilzugstrecken nach den Sätzen des öffentlichen Verkehrs ohne Freigepäck und für die Personenzugstrecken nach dem Militärtarif unter Anrechnung von Freigepäck berechnen zu lassen.

— **Bezirkeisenbahnräte Erfurt/Halle (Saale) und Magdeburg.** In der Sitzung des Bezirkseisenbahnrates Erfurt/Halle (Saale) in Halle (Saale) am 15. d. M. wurden zunächst geschäftliche Angelegenheiten erledigt und im Anschluß hieran Fahrplanwünsche besprochen. Sodann gaben die Vertreter der Direktionen eine kurze Übersicht über die Verkehrsentwicklung seit der letzten Sitzung und über die derzeitige Verkehrslage unter besonderer Berücksichtigung der Wagenversorgung. Die nächste Sitzung findet am 11. Oktober d. J. in Erfurt statt, ihr wird am 13. September in Erfurt eine Ausschußsitzung vorausgesehen.

In der sich anschließenden gemeinschaftlichen Sitzung beider Bezirkseisenbahnräte wurde an Stelle des verstorbenen Fabrikbesitzers L. Oppe Herr Kommerzienrat Friedrich Benary zu Erfurt zum stellvertretenden Mitgliede des Landeseisenbahnrates gewählt.

— **Verkehrswiederaufnahme.** Das Eisenbahn-Betriebsamt Eschwege gab bekannt, daß am 16. d. M. der durch die Betriebsstörung im Küllstedter Tunnel zwischen den Stationen Küllstedt und Effelder unterbrochene Durchgangsverkehr auf der Bahnlinie Leinefelde-Treysa in vollem Umfange wieder aufgenommen worden ist.

— **Eisenbahnunfall bei Elberfeld.** Am 15. März, vormittags 7.35 Uhr, stieß der Triebwagen 718 in dichtem Nebel bei der Ausfahrt aus dem Bahnhof Elberfeld-Varresbeck nach Dortnap-Hahnenfurth mit einer Lokomotive zusammen. Es wurde ein Reisender erheblich und 19 leichter verletzt. Der Betrieb wurde eingleisig aufrechterhalten und konnte um 9.50 Uhr in vollem Umfange wieder aufgenommen werden. Die Untersuchung ist eingeleitet.

— **Einsturz beim Spreetunnelbau der A. E. G.-Schnellbahn in Berlin.** Die Bauleitung der Schnellbahn Gesundbrunnen-Neukölln teilt mit: Am Vormittag des 18. d. M. erfolgte dicht neben der Jannowitzbrücke am Brandenburger Ufer ein Durchbruch einer eisernen Spundwand, die den Zweck hatte, das Spreewasser von der daneben befindlichen offenen Baugrube abzuhalten, wahrscheinlich infolge einer teilweisen durch das Hochwasser der Spree verursachten Wegspülung des davor gelegenen Bodens, so daß das Wasser in die dahinter gelegene offene Baugrube eindrang und von dort aus auch den eigentlichen Spreetunnel von der Jannowitzbrücke bis zur Schicklerstraße unter Wasser setzte. Eine Beschädigung des Tunnels oder der Tunnelschutzdecke ist nicht eingetreten, auch ist sonst kein nennenswerter Schaden entstanden, nur hat sich ein Kran, der auf der unterspülten Spundwand abgestützt war, mit dem Ladegerüst übergeneigt. Die im Tunnel beschäftigten Arbeiter und Arbeiterinnen haben sämtlich rechtzeitig die Baustelle verlassen können. Die Wiederherstellung der Baustelle wird sich in kurzer Zeit bewirken lassen.

— **Zur Frage der Vereinheitlichung der deutschen Eisenbahnen** hat der württembergische Handelskammertag auf seiner Tagung in Stuttgart am 7. März d. J. folgende Erklärung einstimmig angenommen: „Der Krieg mit seinen in das wirtschaftliche Leben jedes Einzelnen und in die Wirtschafts- und Finanzverfassung des Reiches tief einschneidenden Folgen und seinen auch die weltwirtschaftliche Stellung Deutschlands nachhaltig beeinflussenden Wirkungen läßt die Zusammenfassung aller seiner wirtschaftlichen Kräfte als dringendes Gebot der Stunde erscheinen. Nicht nur die Zeit des Überganges in die neuen Verhältnisse, in der Industrie und Handel zur Wiedererstarkung des Wirtschaftslebens im Innern wie zur Kräftigung im internationalen Wettbewerb nach außen alle Kräfte aufbieten müssen, erheischt es, um Deutschland eine neue Zukunft zu erkämpfen und zu erschließen, vielmehr bedarf dauernd das Reich dieser vollen wirtschaftlichen Einigung seiner Glieder und der Beseitigung der noch immer vielfach innerhalb des Reiches bestehenden wirtschaftlichen Grenzpfähle und Sonderinteressen. Dies gilt in allererster Linie für das deutsche Verkehrswesen. Eisenbahnen wie auch Wasserstraßen müssen in der Hand des Reiches zu starken Grundpfeilern einer großzügig geleiteten Verkehrspolitik einheitlich ausgebaut und geleitet werden. Von diesem Gesichtspunkte aus erscheint der von den württembergischen Handelskammern seit langen Jahren angestrebte Zusammenschluß der deutschen Eisenbahnen mehr denn je als eine wirtschaftliche Notwendigkeit und zwar nicht etwa nur für die kleineren einzelstaatlichen Eisenbahnbetriebe, sondern gerade auch für das Reich als Wirtschaftsganzes. Nur dadurch lassen sich durchgreifende Reformen, die schon aus finanziellen Gründen unerläßlich sein dürften, einheitlich durchführen, die bestehenden Sonderinteressen mit allen ihren wirtschaftlichen Begleiterscheinungen endgültig beseitigen und eine rationelle Organisation und Verwaltung mit den notwendigen wesentlichen Ersparnissen und dem zu steigernden ökonomischen Ertrag erzielen. Nur dadurch kann auch die dem Verkehr aus der finanziellen Lage des Reiches drohende steuerliche Belastung erspart oder doch wesentlich gemildert werden. — Nachdem jahrzehntelange Forderungen und Bemühungen der Verkehrsinteressenten wie auch langjährige Einigungsversuche unter den Staatsbahnverwaltungen selbst noch immer nicht eine tatsächliche Eisenbahngemeinschaft erzielen konnten, erscheint die Erfüllung des in Artikel 42 der Reichsverfassung ausgesprochenen Gedankens einer einheitlichen Verwaltung durch das Zurückgreifen auf den ursprünglichen Bismarckschen Reichseisenbahngedanken am besten und raschesten gewährleistet. — Soweit die volle Verwirklichung dieses Gedankens heute etwa noch immer nicht zu erreichen wäre, sollten zum wenigsten die kleineren bundesstaatlichen Eisenbahngebiete (vorerst vielleicht pachtweise unter langfristiger Übertragung an und durch Übernahme der Eisenbahnschulden auf das Reich) einheitlich in der Hand des Reiches zusammengefaßt werden, um ihnen die dem großen Verkehrsgebiet der preußisch-hessischen Eisenbahnverwaltung bereits im wesentlichen gesicherten wirtschaftlichen und finanziellen Vorteile eines solchen Zusammenschlusses zu ermöglichen, dem Reich schon jetzt eine einheitliche Verkehrspolitik (mit der gemeinschaftlichen Spitze des Reichskanzlers) zu sichern und zugleich das letzte Ziel der Vereinigung aller deutschen Eisenbahnen vorzubereiten."

In der gleichen Tagung wurde auch zur deutschen Wasserstraßenpolitik durch folgende einmütig beschlossene Eingabe an den Reichskanzler Stellung genommen:

„Der Württ. Handelskammertag vom 7. März 1916 erachtet eine großzügige Wasserstraßenpolitik unter Führung des Reichs zur Erstarkung und Weiterentwicklung für Industrie, Handel und Landwirtschaft als eine der dringendsten Aufgaben nach Beendigung des Krieges. Als Ausgangspunkt und Grundlage zur Erreichung dieses Zieles ist das Gesetz, betr. den Ausbau der deutschen Wasserstraßen und die Erhebung von Schiffahrtsabgaben vom 24. Dezember 1911, anzusehen. Bei der aus finanziellen Gründen zurzeit gebotenen Beschränkung auf die dringlichsten Aufgaben, zu denen die Schaffung eines großen westöstlichen Wasserwegs unstreitig gehört, erscheint die unmittelbare Einbeziehung Württembergs in diesen Wasserweg unerläßlich, damit Industrie und Handel des Landes im innerdeutschen wie internationalen Wettbewerb ihren unter unermüdlichen Anstrengungen errungenen Platz behaupten und mit der künftigen wirtschaftlichen

Entwicklung Schritt halten können. Als wichtigste Anschlußlinien sind zu fordern: die bereits im Reichsgesetz von 1911 vorgesehene Großschiffahrtsstraße auf dem Neckar bis ins Herz des Landes als Teilstrecke der kürzesten Verbindung zwischen Rhein-(Neckar)-Donau und der auch von Bayern gewünschte Großschiffahrtsweg auf der Donau bis Ulm. Die württembergischen Handelskammern unterbreiten dem Herrn Reichskanzler die ergebene Bitte, im Einvernehmen mit der württ. Regierung geeignete Schritte einzuleiten, um alsbald nach Friedensschluß, sofern die Voraussetzungen für das Inkrafttreten des Reichsgesetzes vom 24. Dezember 1911 alsdann noch immer nicht gegeben sein sollten, unter Bereitstellung von Reichsmitteln die Inangriffnahme der seit Jahren der Durchführung harrenden Schaffung eines großen westöstlichen Schiffahrtsweges unter Einbeziehung Württembergs sicherzustellen."

— **Der Deutsche Handelstag zu den Steuervorlagen.** Der Ausschuß des Deutschen Handelstages hat in seiner Sitzung vom 11. März über die Reichsabgaben im Post- und Telegraphenverkehr und Frachturkundenstempel sich folgendermaßen ausgesprochen: Der Ausschuß des Deutschen Handelstages erblickt in den vorgeschlagenen Reichsabgaben im Post-, Telegraphen- und Fernsprechverkehr eine in erster Linie Handel, Gewerbe und Industrie schwer belastende Maßregel. In gewöhnlichen Zeiten würde er sich mit allen Mitteln gegen eine derartige Besteuerung des Verkehrs wenden. Mit Rücksicht auf die durch den Krieg geschaffenen Verhältnisse stimmt er der Vorlage zu, jedoch mit der Maßgabe, daß die Gebührenerhebung nur als eine vorübergehende Maßregel angesehen werden kann und nach dem Kriege wieder beseitigt werden muß. Das Gleiche gilt für den Vorschlag, den Frachturkundenstempel im Eisenbahnverkehr für Wagenladungen zu erhöhen und für Stückgutsendungen einzuführen, wobei die Höhe der Sätze noch einer gründlichen Prüfung bedarf. Hinsichtlich der nichtöffentlichen inländischen Bahnanlagen (Schienenbahn, Schwebebahn, Seilbahn usw.) wird in der Vorlage weder der Begriff der geschlossenen Betriebsanlage noch die Grenze von 3 Kilometern den wirklichen Verhältnissen der Industrie gerecht; eine Umgestaltung der hierauf bezüglichen Bestimmungen der Vorlage ist daher unumgänglich notwendig.

— **Güterverkehr mit den Militärbahnen des besetzten östlichen Gebiets.** Die Handelskammer zu Berlin weist die beteiligten Kreise darauf hin, daß für Sendungen nach den Militärbahnen des besetzten östlichen Gebiets über Bajohren, Eydtkuhnen, Marggrabowa, Prostken und Willenberg die Eisenbahnfracht und die Nebengebühren, ferner der Einfuhrzoll für die deutsche Strecke bis zu den genannten Grenzübergangsstationen vom Versender im voraus zu bezahlen sind. Die im Bereich der Militärbahnen entstehenden Fracht- usw. Gebühren sind dagegen vom Empfänger zu entrichten. Diese Beträge dürfen daher nicht frankiert werden. In umgekehrter Richtung werden die Frachten für die Militärbahnstrecken bis zur Grenzübergangsstation im besetzten Gebiet frankiert, dagegen die Fracht- und Zollkosten für die deutsche Strecke dem Empfänger zur Zahlung überwiesen.

— **Frachtberechnung für Spreu.** Spreu zahlt Fracht nach den Sätzen des Spezialtarifs III, während Spreumehl nach dem Kriegsausnahmetarif 2 III m zum Rohstofftarif abzufertigen ist. Hiernach stellt sich die Fracht für den Rohstoff Spreu höher als für das doppelt so teure Erzeugnis Spreumehl. Dieses Verhältnis verschärft sich noch zu ungunsten von Spreu insofern, als in einem gewöhnlichen Güterwagen nur etwa 140 Zentner Spreu untergebracht werden können. Von der für Spreu gewährten Vergünstigung der Benutzung großräumiger offener Wagen oder mangels solcher der Verwendung zwei offener gewöhnlicher Wagen unter Berechnung der Fracht für nur 10 t kann wegen des Mangels an Güterwagen überhaupt häufig nicht Gebrauch gemacht werden, abgesehen davon, daß dann in jedem Falle außer der Fracht eine Deckenmiete von 10 bis 14 ℳ für die Sendung zu zahlen ist. Diese Umstände haben den Ältesten der Kaufmannschaft von Berlin Veranlassung gegeben, in zuständiger Stelle für Spreu die gleiche Frachtberechnung wie für Spreumehl zu beantragen.

— **Reichskursbuch.** Von diesem erscheint eine neue Ausgabe Anfang Mai zum Preise von 2.50 M. Bestellungen nehmen sämtliche Postanstalten und Buchhandlungen entgegen. Der Postbezug für mehrere aufeinander folgende Ausgaben ist zurzeit aufgehoben.

— **Vierte Kriegsanleihe.** Die Kranken- und Hinterbliebenenkasse des allgemeinen Verbandes der Eisenbahnvereine der preußisch-hessischen Staatsbahnen und der Reichsbahnen die von den früheren Kriegsanleihen bereits 645 000 ℳ erworben hat, hat auf die vierte Kriegsanleihe 200 000 ℳ Schuldbuchforderungen gezeichnet.

Die Verbandskasse der Spar- und Darlehnskassen des Allgemeinen Verbandes der Eisenbahnvereine in Cassel machte folgendes bekannt: Um den Eisenbahnern die Zeichnung auf die vierte Kriegsanleihe nach Möglichkeit zu erleichtern, werden auch die Eisenbahn-Spar- und Darlehnskassen solche Zeichnungen entgegennehmen und die bei ihnen eingezahlten Spareinlagen, soweit als irgend angängig, zu diesem Zweck freigeben. Von der Einhaltung der vereinbarten Kündigungsfristen wird dabei abgesehen werden. Im vaterländischen Interesse sind die Kassen auch gern bereit, Zeichnungen von Nichtmitgliedern zu vermitteln und die durch die Eisenbahnvereine und Fachverbände gesammelten Zeichnungsaufträge auszuführen. Die Zeichnungsbedingngen sind aus den Zeitungen ersichtlich und auch in Nr. 10 dieser Wochenschrift vom 5. März d. J. abgedruckt und erläutert; sie werden zur aufmerksamen Durchsicht dringend empfohlen. Auf die zweite Kriegsanleihe sind durch Vermittlung der Eisenbahn-Spar- und -Darlehnskassen rd. 1½ Millionen Mark und auf die dritte 4 700 000 ℳ gezeichnet worden.

— **50 jähriges Dienstjubiläum des Rechnungsrates A. Köhler in Cöln.** Der in weiten Fachkreisen bekannte Vorstand der Königlichen Eisenbahn-Verkehrskontrolle II in Cöln, Rechnungsrat A. Köhler, konnte am 8. d. M. in körperlicher und geistiger Rüstigkeit auf eine 50 jährige Beamtenlaufbahn zurückblicken. Durch seine vieljährige erfolgreiche Tätigkeit auf dem Gebiete des Verkehrswesens, namentlich des Kontroll- und Abrechnungsdienstes, hat er sich hohe Verdienste und einen Namen erworben, der auch außerhalb der Grenzen seines Wirkungskreises in Geltung steht.

Der Jubilar begann seine eisenbahndienstliche Laufbahn im Jahre 1869 bei der Rheinischen Eisenbahngesellschaft. Bald lenkte sich die Aufmerksamkeit der Vorgesetzten auf seine fachmännische Begabung und sein Organisationstalent. Er wurde schon früh zu den wichtigeren Arbeiten in dem damals noch wenig entwickelten Kontrolldienste herangezogen, u. a. bei den durch die Verstaatlichung der großen Privatbahnen (anfangs der 80-er Jahre) bedingten Neuerungen. Im Jahre 1885, im Alter von 36 Jahren, wurde Köhler Vorstand der Verkehrskontrolle II in Cöln. In dieser Stellung stand ihm ein großes und ergiebiges Feld der Betätigung offen. Die ungeahnte Ausdehnung des Verkehrs drängte zu immer weiterer Ausgestaltung des Frachtenprüfungs- und Verrechnungsdienstes. Seit dem Jahre 1885 war Köhler Vertreter der preußischen Staatsbahnen bei den jährlich stattfindenden internationalen Kontroll- und Abrechnungskonferenzen, denen die Aufgabe zufiel, die internationalen Abrechnungsvorschriften aufzubauen und fortzuführen. 1895 nahm er wesentlichen Anteil an der Durchführung der durch die Neuorganisation der preußischen Staatsbahnen notwendigen Änderungen des Kontrollwesens. Die im Jahre 1900 einsetzenden Bestrebungen, den teilweise noch als schwerfällig erkannten Güterkontrollrechnungsdienst zu vereinfachen, wurden von ihm nachhaltig gefördert. Im Jahre 1902 wurde er in den zur Vereinfachung der Güterabfertigung bei den preußischen Staatsbahnen eingesetzten Ausschuß berufen und wirkte erfolgreich mit bei der Ausarbeitung der Vorschriften für das sog. vereinfachte Abfertigungsverfahren (Abfertigung ohne Frachtkarte und Markenverfahren).

Weiter hat sich der Jubilar hervorgetan durch seine Vorschläge zur Vereinfachung der Güterabrechnung unter den deutschen Bahnen, die er in einer Denkschrift mit klarem Blick für die notwendige Sicherheit einer richtigen Frachtenteilung entwickelte. Die von der Königlichen Eisenbahndirektion Cöln lebhaft vertretenen Vorschläge fanden Anklang. Das auf ihnen aufgebaute, sog. „Cölner Abrechnungsverfahren" wird von vielen deutschen Bahnen gehandhabt. Seine Güte wurde vom Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen durch einen Preis anerkannt. Ferner war Köhler bei der Ausarbeitung der 1909 in Kraft getretenen einheitlichen Vorschriften für den Güterkontrolldienst bei den preußisch-hessischen Staatsbahnen wesentlich beteiligt. Die auf seine Anregung bei der Verkehrskontrolle II in Cöln geschaffenen Einrichtungen wurden den Vorschriften großenteils zugrunde gelegt, nachdem die Prüfungen ergeben hatten, daß sie geeignet waren eine sichere Gewähr für die glatte und logische Behandlung des von den Güterkontrollen zu bearbeitenden großen Zahlenheeres zu bieten. Noch heute nimmt er regen Anteil an allen wichtigen Neuerungen im Verkehrswesen.

Auch auf dem Gebiete der sozialen Fürsorge hat sich Köhler als Mitarbeiter und Leiter von Wohlfahrtseinrichtungen Verdienste erworben. U. a. ist er seit 1885 Vorstandsmitglied und seit 1890 Vorsitzender der Sterbekasse der Beamten und Arbeiter der Eisenbahndirektion Cöln und Saarbrücken und der Rheinischen Krankenkasse. Namentlich zum Erstarken und jetzigen Blühen der Sterbekasse hat er in hervorragendem Maße beigetragen.

Der Jubiläumstag wurde im Hinblick auf die Zeitlage in einfacher aber würdiger Weise gefeiert. Am Vormittage versammelten sich die Mitglieder der Königlichen Eisenbahndirektion und Abordnungen der Ämter und Bureaus im Sitzungs-

saale des Verwaltungsgebäudes. Eisenbahn-Direktionspräsident Martini überreichte dem Jubilar den von Sr. Majestät verliehenen Roten Adler-Orden III. Klasse mit der Schleife, vermittelte den Glückwunsch des Ministers und entbot ihm die Wünsche der Königlichen Eisenbahndirektion in eindrucksvollen, ehrenden Worten. Er führte u. a. aus, der Jubilar habe während der langen Zeit seines Wirkens im Kontroll- und Abrechnungswesen Hervorragendes geleistet, viele Anregungen gegeben und Vorschläge gemacht zu Vereinfachungen, die an maßgebender Stelle als vorteilhaft anerkannt worden seien. Wo es galt, Verbesserungen im Kontroll- und Abrechnungsdienst einzuführen habe er der Verwaltung als Sachverständiger und Ratgeber zur Seite gestanden. Seine Leistungen seien von höherer Stelle wiederholt ausgezeichnet worden. Neben hohen Orden besitze er die Denkmünze für hervorragende Verdienste im Bau- und Verkehrswesen. Herr Köhler leite noch mit seltener Pflichttreue die Verkehrskontrolle II in Cöln, die größte Güterkontrolle der deutschen Eisenbahnen, die 250 Arbeitskräfte umfasse und auf dem Etat der Königlichen Eisenbahndirektion Cöln rund 1/3 der preußisch-hessischen Güterverkehrseinnahmen, d. s. über 500 Millionen Mark jährlich, verrechne. Der Präsident sprach zum Schlusse den Wunsch und die Hoffnung aus, Rechnungsrat Köhler möge noch lange, über die Zeit des Krieges hinaus, seines Amtes walten. Der Gefeierte dankte bewegten Herzens für die hohen Ehrungen und versprach, weiter seine Kräfte einzusetzen zum Wohle der Staatsbahnverwaltung. Am Nachmittag des Jubiläumstages überreichten ihm die Beamten der Eisenbahn-Verkehrskontrolle II eine von Künstlerhand ausgestattete Glückwunschadresse. Sein Vertreter, Eisenbahn-Obersekretär Flach, verdolmetschte die Empfindungen der Anhänglichkeit, Verehrung und Dankbarkeit für ihren Vorgesetzten und entbot ihm die herzlichsten Glückwünsche der ihm unterstellten Dienststelle. Eine kurze zwanglose Nachfeier in dem kleinen Festsaale der Cölner Bürgergesellschaft bildete den Abschluß des Gedenktages. -c-

Österreich.

— **Erhöhung der Speditionsgebühren.** Zur Beratung und Beschlußfassung der Erhöhung der Speditionsgebühren haben dieser Tage in Wien Versammlungen der Fachsektion der Spediteure im Gremium der Wiener Kaufmannschaft und der Vereinigung der Wiener Spediteure stattgefunden. In beiden Versammlungen wurde eine Erhöhung des bisher eingehobenen Teuerungszuschlages beschlossen. Maßgebend für diesen Beschluß war die weitere Verschärfung der Lage der Speditionsbetriebe durch die außerordentliche Verteuerung der Futtermittel, die vielfach um 500 bis 700 % gestiegen sind, durch die fortdauernden Einberufungen des den Betrieben noch verbliebenen Personals, durch die Pferdeanforderungen und -einziehungen und durch die sonstigen Betriebserschwernisse sowie endlich durch die Notwendigkeit der Gewährung neuerlicher Teuerungszulagen an die Arbeiterschaft. Die beschlossene Erhöhung der Speditionsgebühren soll sich aber in mäßigen Grenzen halten. Die eingangs erwähnte Erhöhung ist am 15. März in Kraft getreten.

— **Ein Antrag des Wiener Stadtrates für einen Großschiffahrtsweg von der Nord- und Ostsee zum Schwarzen Meer.** Nunmehr hat auch der Wiener Stadtrat zu dieser Frage Stellung genommen, zumal dem Großschiffahrtsweg der Donau eine besondere Bedeutung zukommt. In einem Bericht des Stadtrat Schmid wurde u. a. dargelegt, daß immer weitere Kreise von der Überzeugung durchdrungen werden, daß der Donaustrom auch im Frieden berufen sein wird, bedeutende, ja, hervorragende Aufgaben im Welthandelsverkehr zu erfüllen. Das Bestreben der Mittelmächte muß daher dahin gerichtet sein, die natürliche Wasserstraße des Donaustromes auszugestalten und sie mit den Stromgebieten des Rheins, der Oder sowie der Elbe in Verbindung zu bringen, damit ein Austausch der Güter von der Nord- und Ostsee bis zum Schwarzen Meer und bis an den Persischen Golf erfolgen kann. Aufgabe der Regierungen Österreich-Ungarns wird sein, den Donaustrom im Bereiche der Monarchie so auszugestalten, daß er unter allen Umständen eine entsprechende und leistungsfähige Großschiffahrt ermöglicht. Im Anschluß daran wird auch sowohl der Oberlauf der Donau in Bayern bis nach Ulm, wie auch der Unterlauf entsprechend zu regulieren sein. Durch den schon lange geplanten neuen Kanal vom Main zur Donau (an Stelle des unzureichenden Ludwigskanals) muß eine Verbindung mit dem Rhein hergestellt werden, während die österreichische Regierung nicht länger säumen darf, die schon im Gesetze vom Jahre 1901 vorgesehenen Wasserstraßen des Donau-Oder-Kanals und Donau-Moldau-Kanals zur Ausführung zu bringen, um die Donau auch mit den Stromgebieten der Oder und der Elbe in unmittelbare Verbindung zu setzen. Der Stadtrat faßte dann antragsgemäß folgende Entschließung: Die Gemeinde erachtet es für zeitgemäß, schon jetzt an die Vorarbeiten zur Herstellung eines Großschiffahrtsweges von der Nord- und Ostsee bis zum Schwarzen Meer zu schreiten. Zu diesem Behufe wird die Regierung ersucht, im Einvernehmen mit der ungarischen Regierung sowie den Regierungen des Deutschen Reiches und der Staaten am Unterlaufe der Donau die Durchführung einer allen Anforderungen des Verkehrs entsprechenden Schiffahrtsstraße vom Rhein zur Donau und auf der Donau bis zum Schwarzen Meer sicherzustellen.

— **Erste Eisenbahnwagen-Leihgesellschaft.** Unter Vorsitz des Präsidenten Dr. Alexander Freiherrn v. Eger wurde am 4. März die 44. ordentliche Generalversammlung der Gesellschaft abgehalten. Über die zweifellosen Verluste an Wagenmaterial, welche das gesellschaftliche Unternehmen durch die kriegerischen Ereignisse erlitten hat, fehlt bis jetzt zwar ein ziffernmäßiger Nachweis, nichtsdestoweniger mußte die Verwaltung nebst anderen Rücklagen auch eine solche besonders für Wagenverluste vorsehen, da die zu gewärtigende Entschädigung die Kosten der Neuanschaffung oder Instandsetzung zertrümmerter und beschädigter Wagen nicht voll decken dürfte. Die Aussichten für das Geschäftsjahr 1916 können als befriedigend bezeichnet werden. Die Betriebseinnahmen für 1915 betragen 1 755 890 K. und haben sich gegenüber dem Vorjahre um 538 176 K. erhöht. Das Zinsenkonto einschließlich der Zinsen des Reservefonds beträgt 63 955 K. Die Ausgaben einschließlich der Abschreibungen haben sich von 373 459 K. auf 279 826 K. vermindert. Der Verwaltungsrat beantragt, von dem Reinertragsüberschuß von 1 066 456 K. 7 % als Gesamtdividende für 1915 zur Verteilung zu bringen und von dem sohin noch verbleibende Restbetrage mit 366 456 K. 220 000 K. als Reserve für Verluste an infolge der Kriegsereignisse beschädigten oder in Verlust geratenen Wagen, 60 000 K. als Steuerreserve, 25 000 K. zur weiteren Auffüllung des Jubiläumshilfsfonds zu verwenden und 61 456 K. auf neue Rechnung vorzutragen.

— **Der Spezialkurs über kommerzielles Eisenbahntarifwesen** beim Wiener Kaufmännischen Verein (I, Johannesgasse 4) beginnt am 1. April d. J. unter Leitung des Herrn Josef Lastofka.

— **Die oberösterreichische Handels- und Gewerbekammer für einen wirtschaftlichen Anschluß an Deutschland.** Diese Kammer hat kürzlich hinsichtlich der wirtschaftlichen Annäherung Österreich-Ungarns an das Deutsche Reich folgende Anträge einstimmig zum Beschluß erhoben: 1. Aufnahme der Klausel in die Friedensverträge, daß die in den nachstehenden Punkten umschriebene Bevorzugung, die sich Deutschland und Österreich-Ungarn im gegenseitigen Verkehr einräumen, von dritten Staaten nicht aus dem Titel der Meistbegünstigung in Anspruch genommen werden kann oder nur in dem Maße des von den dritten Staaten Deutschland und Österreich-Ungarn eingeräumten Entgeltes. 2. Abschluß eines Tarifvertrages auf Grund eines einheitlichen Zolltarifschemas. Hierbei Erweiterung der bisherigen Freiliste und Herabsetzung aller Zölle, die volkswirtschaftlich nicht gerechtfertigt sind und der Zölle für diejenigen Industrieartikel, deren Erzeugung trotz des bisher bestandenen Zollschutzes nicht gehoben werden konnte. Gemeinsames statistisches Warenverzeichnis. 3. Schaffung einer gemeinsamen Außenzollinie mit gemeinsamem Zolltarifschema. Zur Ausgleichung der verschiedenen Schutzbedürfnisse in den einzelnen Monarchien können zu den gemeinsam vereinbarten Zollsätzen von jedem Vertragsteil Zuschläge erhoben werden. 4. Gemeinsames planmäßiges Vorgehen in der auswärtigen Handelspolitik und gemeinsamer Abschluß von Handelsverträgen mit dritten Staaten. Diese Forderung hätte bereits in den Friedensverträgen zum Ausdruck zu kommen. 5. Die Bildung eines völkerrechtlichen Organs zwecks Beratung in Angelegenheiten der auswärtigen Handelspolitik und in allen Angelegenheiten sonstigen gemeinsamen Vorgehens. 6. Möglichste Anpassung und Ausgleichung der Verschiedenheiten auf dem Gebiete des Rechts-, Verkehrs- und Verwaltungswesens. 7. Zwecks Berücksichtigung künftiger Verhältnisse ist die Abmachung mit Deutschland zu treffen, die vor oder unmittelbar nach Friedensschluß getroffenen Vereinbarungen auf dem Gebiete handelspolitischer Annäherung höchstens noch einem Jahr nach Friedensschluß im Sinne einer weiteren Ausgestaltung des wirtschaftlichen Bündnisses einer Überprüfung zu unterziehen. Hinsichtlich der Ermäßigung der Zölle im beiderseitigen Verkehr hätte nach bestimmten kurzfristigen Zeiträumen eine Überprüfung in dem Sinne stattzufinden, ob eine weitere Ermäßigung der Zölle möglich erscheint. 8. Der bevorstehende Abschluß des Ausgleichs mit Ungarn hat unter Zugrundelegung des Wirtschaftsbündnisses mit Deutschland zu erfolgen und soll für die gleiche Zeit wie das Wirtschaftsbündnis mit Deutschland Geltung haben.

Ungarn.

— **Sparsamkeit bei dem Kohlenverbrauch.** Der Handelsminister hat an sämtliche Eisenbahnverwaltungen einen Erlaß gerichtet, in welchem betont wird, daß die Kohlenwerke infolge des durch den Kriegsbedarf immerwährend steigenden Kohlenverbrauchs den Anforderungen nur mit großer Kraftanwendung entsprechen können. Mit Rücksicht darauf, daß bei Berücksichtigung jenes Kohlenbedarfes, der bei den Kriegseinrichtungen und den mit diesen eng zusammenhängenden Betrieben notwendig erscheint, auch den anderweitigen Wünschen nach Tunlichkeit entsprochen werden muß, werden die Eisenbahnverwaltungen angewiesen, bei ihrem Kohlenverbrauch die weitgehendste Sparsamkeit und Wirtschaftlichkeit walten zu lassen, und zwar in der Weise, daß, falls dies der Betrieb zuläßt der bisherige Verbrauch von Kohle möglichst herabgemindert werde. Im Anhange zu diesem Erlaß hat die Direktion der ungarischen Staatsbahnen ihre unterstellten Organe und Dienststellen angewiesen, bei der Feuerung und den sonstigen Verbrauchsgelegenheiten ohne Schmälerung der Betriebssicherheit die möglichst größte Sparsamkeit anzustreben.

— **Die Betriebseinnahmen der Kaschau-Oderberger Eisenbahn** zeigen im Monat Januar d. J. folgende Gestaltung:

	1916 K.	gegen 1915 K.
Ungarische und österreichische Linien insgesamt	3 016 429	+ 519 177
Ungarische Linien	1 964 843	+ 398 259
Lokalbahnen im Betriebe der Kaschau-Oderberger Eisenbahn 12 (12) zusammen	135 006	— 16 729

— **Landes-Schiffahrtverband.** Die Angestellten der ungarischen Binnenschiffahrt haben behufs Förderung ihrer gesellschaftlichen, wirtschaftlichen und sozialen Interessen bereits im Jahre 1907 einen Landes-Schiffahrtsverband gegründet, der trotz obwaltender Schwierigkeiten im Laufe der Jahre dennoch einen erfreulichen Aufschwung nahm. Die Hauptsorge des Verbandes war, die Bestrebungen betreffend Aufbesserung der materiellen Lage der Mitglieder zu fördern, die auch dank der von der größten ungarischen Schiffahrtverwaltung bekundeten fürsorglichen Behandlung mit Erfolg gekrönt war. In Hinsicht der Bildungspflege ist der Verband bestrebt, den Kindern der Schiffer eine möglichst billige Lehrgelegenheit zu bieten. Zu diesem Zwecke wurde in Palánka ein Schiffahrt-Kinderheim gegründet, wo die Kinder großenteils unentgeltlich verpflegt und behütet werden, um die dortige Elementar- und Bürgerschule ohne schwere finanzielle Belastung der Eltern besuchen zu können. Jene Zöglinge, die nach Beendigung der Schule zum Schiffahrdienst geeignet sind und sich diesem Dienste widmen wollen, werden sofort in Stellungen untergebracht. Es sei noch erwähnt, daß der Verband eine rege Tätigkeit auf dem Gebiete der Kriegsfürsorge entfaltete. Vorsitzender des Verbandes ist Graf Teodor Batthyány.

— **Kriegszulage der ungarischen Angestellten der Südbahn.** Die Generaldirektion der k. k. priv. Südbahngesellschaft hat für die Angestellten der ungarischen gesellschaftlichen Linien dieselbe Kriegszulage bewilligt, die von dem ungarischen Handelsminister für das ungarische Staatsbahnpersonal bewilligt wurde, d. i. für das Jahr 1916 20 % des am 1. Januar in Kraft stehenden Jahresgehaltes und etwaige Alterszulage. Wohnungsgelder kommen nicht in Betracht.

Übrige europäische Länder.

— **Professor Dedekind und die Gotthardbahn.** Anläßlich des Ablebens des bekannten Mathematikers erinnert die „Braunschw. Landesztg." daran, daß die mathematischen Berechnungen für den Durchbruch des Gotthards zum Bau der Gotthardbahn von Göschenen nach Airolo von Dedekind als Fachmann nachgeprüft wurden. Dedekind wies den französischen Mathematikern, die die ersten Berechnungen aufgestellt hatten, grobe Fehler nach und verhütete so einen großen technischen Mißerfolg. Die in seinem letzten Lebensjahr erfolgte Streichung aus der Liste der Mitglieder der französischen Akademie hat der Gelehrte mit viel Würde und guter Laune getragen.

— **Eisenbahnen und Landwirtschaft in Italien.** Aus Lugano, 16. März, wird gedrahtet: Die landwirtschaftlichen Kreise Italiens beschweren sich lebhaft und bringen ihre Klagen durch ihre Tagespresse zur Kenntnis der Regierung. Sie beklagen sich, daß das Ministerium für Ackerbau und der Minister Cavasola persönlich den Landwirten wohl den ausgiebigsten Gebrauch des künstlichen Düngers zur Erhöhung des Bodenertrages empfehlen, daß aber weder das Ministerium noch der Minister Maßregeln ergreifen, um dem Mangel an Wagen und der häufigen Einstellung des Güterverkehrs abzuhelfen. Die chemischen Düngemittelfabriken können die Bestellungen der Landwirte wegen völligen Frachtenplatzmangels nicht ausführen. Es besteht eine regelrechte Gärung in den landwirtschaftlichen Kreisen, da die Landwirtschaft wegen des Ausbleibens künstlicher Düngemittel schwere Einbußen erleiden wird.

— **Zugzusammenstoß in Paola (Calabrien).** Nach einer Meldung der Telegraphen-Union wird aus Neapel den italienischen Blättern gedrahtet, daß auf der Station Paola (Calabrien) sich wiederum ein Zugzusammenstoß ereignete. Ein mit mehreren Hundert beurlaubter Soldaten besetzter Soldatenzug stieß mit einer Rangierlokomotive zusammen. 20 Soldaten und ein Maschinist wurden schwer verletzt.

— **Eisenbahnunterricht im Gefangenenlager.** Die „Eisenbahn" meldet: Ein in der Schlacht bei Neuve Chapelle in Gefangenschaft geratener, gut befähigter Eisenbahn-Unterbeamter hat im englischen Gefangenenlager (wo, ist nicht gesagt) einen Unterrichtskursus im Eisenbahnwesen eingerichtet, an dem 18 mitgefangene Eisenbahner und 20 andere Gefangene, die später den Eisenbahnerberuf ergreifen möchten, teilnehmen und dem Lehrgang mit großem Interesse folgen. Man sieht, der Deutsche läßt sich auch dann nicht unterkriegen, wenn er im Unglück sitzt. Immer den Kopf hoch und in praktischer Arbeit mutig vorwärts gestrebt, das ist die Losung der Deutschen, insbesondere auch der deutschen Eisenbahner.

— **Französische Truppen besetzen die Eisenbahnlinie Saloniki-Florina.** Aus Konstantinopel, 17. März, wird gemeldet: Nach zuverlässigen Athener Mitteilungen besetzten französische Truppen die Eisenbahnlinie Saloniki-Florina; ferner zerstörten die Franzosen den einzigen noch bei Florina vorbeiführenden Landtelegraphen, der Griechenland mit dem übrigen Europa verbindet. Athener Nachrichten werden daher, wenn überhaupt, nur sehr umständlich herausgelangen.

— **Der Kampf gegen Bestechungen und Unterschlagungen auf russischen Bahnen.** Die durch die Unzuverlässigkeit des russischen Eisenbahnpersonals hervorgerufenen Störungen des Verkehrs scheinen sich nachgerade zu einer förmlichen Plage auszuwachsen. Diese Zustände bilden einen ständigen Stoff in der Presse, die mit Recht den Standpunkt vertritt, daß die im Eisenbahnverkehr bestehende Verwirrung und Unordnung auf russischen Bahnen nicht nur der technischen Unzulänglichkeit bestehender Einrichtungen, der Unfähigkeit der Leitung und der Sperrung der Zufuhr von den Häfen zuzuschreiben sei, sondern daß einen gemessenen Teil der Schuld auch das Personal trage, dessen Unzuverlässigkeit und Bestechlichkeit zum Himmel schreie und so allbekannt sei, daß man darüber gar nicht mehr streite. Man müsse da von einem förmlichen moralischen und politischen Mangel sprechen, der bei dem Personal der Stationen herrsche und seine Ausläufer bis in das Ministerium erstrecke. In der Zeit des verstärkten Winterverkehrs, der gewöhnlich im Dezember und Januar eintritt, kamen Vertreter großer Industrien und Gewerbe in das Verkehrsministerium zu dem Zwecke, Transportgelegenheiten außerhalb der Reihe zu erreichen. Es waren darunter viele, die ihr Ziel nicht nur auf geraden, sondern auch auf bekannten Umwegen der Bestechung zu erreichen suchten. Einer von ihnen, ein großer Moskauer Webstoffhändler, kam, nachdem er verschiedentlich abgefahren war, denn auch an einen, der sich zugänglich zeigte. Er konnte es nicht unterlassen, nochmals zu denen zu gehen, bei denen er sein Ziel nicht erreicht hatte, sich zu rühmen, daß er das, was er gewollt, nun doch habe, und den Herrn vorzuwerfen, daß sie ihren Vorteil nicht verstanden hätten. Damit kann die Sache auf und die Revision förderte das übrige zutage. Man sucht die Mißstände durch allerhand ungewöhnlich strenge Maßnahmen zu bekämpfen, aber äußere Maßnahmen allein helfen nichts, wenn im Innern Fäulnis herrscht. Der Gouverneur von Perm sammelte einen ganzen Stoß Akten über unerlaubte Abmachungen zwischen Bahnagenten und großen Kaufleuten und Firmen als Frachtabsendern. In einem der Belegstücke findet sich der Nachweis, daß der Vorstand der Station Tjumen der Omsker Eisenbahn gegen bekanntes Entgelt einer großen Firma gegenüber, die Geschäftsbeziehungen nach Petersburg und Moskau besitzt, sich verpflichtete, die nötigen Wagen zu liefern und auch für Absendung der Frachten außer der Reihe zu sorgen. Die Abmachung wurde schon im September getroffen und wirkte unbeanstandet. Der Stationsvorstand lieferte Wagen und sandte die Frachten ab. Erst in letzter Zeit lieferte der Vorstand aus unbekannten Gründen nicht mehr, vielleicht bekam er Angst. Darüber kam es zwischen Firma und Beamten zum Streit und damit kam die Sache in die Öffentlichkeit. Eine Reihe weiterer

Personen ist verdächtig. Der Gouverneur von Perm hat alles, was er gesammelt, dem Verkehrsminister Trepow überreicht. Der Justizminister hat sich auf Grund der überall auf den Eisenbahnen zutage tretenden Mißbräuche und Bestechlichkeiten an seinen Kollegen vom Verkehr gewendet und in Anbetracht des großen Bedürfnisses Vorschläge für vereinfachtes und beschleunigtes Zusammenarbeiten der bahnseitigen Revisionsbeamten mit den Beamten der Staatsanwaltschaft und der Gerichte gemacht. Dr. S.

Fremde Erdteile.

— **Der Tunnel unter dem Mount Royal in Montreal.** Die Stadt Montreal liegt auf einer Insel im Lorenzstrom und am flußseitigen Abhang des 240 m hohen Mount Royal. Die kanadische Nordbahn besaß bisher keinen Bahnhof im Herzen der Stadt und hat, um sich den Zugang zur Innenstadt zu verschaffen, einen 5 km langen Tunnel durch den Mout Royal erbaut, der jetzt nahezu vollendet ist. Der Endbahnhof liegt dicht am östlichen Tunnelportal in einer Tiefe von durchschnittlich 15 m unter der Straßenoberfläche in unmittelbarer Nähe der Hauptgeschäftsstraße; im Anschluß an den Bahnhof ist die Erbauung einer Hochbahn geplant, die eine Verbindung mit dem Hafen herstellen soll und in deren Zuge ein hochliegender Güterbahnhof angelegt werden soll.

Am Westende des Tunnels wird unter Beteiligung der Eisenbahngesellschaft eine Gartenvorstadt angelegt. Durch den Verkauf des Geländes hofft die Gesellschaft einen großen Teil der Tunnelbaukosten zu decken. Der Betrieb in dem Tunnel soll selbstverständlich mit elektrischer Zugkraft erfolgen. Der Fernverkehr soll mit elektrischen Lokomotiven, der Vorortverkehr mit Triebwagenzügen bedient werden. Die Lokomotiven werden 72 t wiegen und eine Geschwindigkeit von 80 km entwickeln. Die Triebwagen sollen 70 Sitzplätze enthalten, 45 t wiegen und eine Geschwindigkeit von 72 km haben. Der Betrieb soll mit Gleichstrom von 2400 Volt Spannung geführt werden. Zur Stromzuführung soll Oberleitung mit Kettenaufhängung benutzt werden, weil das Klima die Benutzung von Leitungsschienen außerhalb des Tunnels verbietet.

Ein Unterwerk zur Stromlieferung ist in der Nähe des westlichen Tunnelportals errichtet worden; außerdem plant die Gesellschaft noch die Anlage eines eigenen Dampfkraftwerkes, um den Strombezug sicherzustellen. In dem Vorort Quartierville soll ein Verschiebebahnhof errichtet werden und der Übergang vom Dampf zur elektrischen Zugkraft stattfinden.

Der Tunnel ist zweigleisig und fast auf ganze Länge im Kalkstein erbaut. Beim Bau wurde ein Stollenvortrieb von durchschnittlich 8 m in 24 Stunden erreicht, womit alle bisherigen Leistungen im amerikanischen Tunnelbau übertroffen wurden. Dem Stollen folgte unmittelbar der Vollausbruch. Die durch Sprengung zerkleinerten Ausbruchmassen wurden mit einem mit Luftdruck betriebenen Löffelbagger in Schmalspurwagen geladen, die von elektrischen Lokomotiven gezogen wurden. Im Stollen wurde ein Bandförderer eingebaut, mit dem die Ausbruchmassen vom Ort bis zur Verladestelle geschafft wurden. Fast die gesamten Ausbruchmassen wurden zu Kleinschlag verarbeitet, und dieser wurde zum Teil unmittelbar zur Herstellung der Betonausmauerung des Tunnels verwandt. Was die Eisenbahn nicht selbst verwenden konnte, hat sie für private Bauzwecke verkauft. Für die Zerkleinerung der Gesteinsmassen wurde am westlichen Tunnelportal ein großes Becherwerk mit einer Tagesleistung von 1200 cbm errichtet.

Die letzten 500 m auf der Stadtseite mußten in weichem Ton erbohrt werden, und man wählte hierzu eine Bauweise mit Schildvortrieb. Der Tunnel wurde in zwei Ringe aufgelöst mit einer gemeinsamen Mittelwand, bestehend aus I-Eisen-Pfosten in 70 cm Abstand. Zunächst wurden die beiderseitigen Widerlagsmauern in je einem Stollen hergestellt. Dann wurden die beiden oberen Tunnelhälften gleichzeitig mittels eines gemeinsamen Schildes ausgeführt, der seitlich auf den beiden, bereits fertig gestellten Widerlagsmauern und in der Mitte auf der Säulenwand ruhte. Der Tunnelvortrieb geschah in Absätzen von je 70 cm durch hydraulische Pressen. Nach jedem Schildvortrieb wurde unter dem Schutz des Schildschwanzes ein Gewölbering von 70 cm Breite aus Betonformsteinen eingebaut. Zum Versetzen der Betonsteine diente ein besonderes, mit Wasserdruck angetriebenes Hebezeug.

Der Schildvortrieb wurde dadurch erschwert, daß er unter dem bebauten Ortsteil erfolgen mußte und daß die Überdeckung stellenweise nur 9 m betrug. Anfänglich entstanden an den darüber liegenden Gebäuden erhebliche Risse; später gelang es aber, durch sorgfältige Überwachung der Bauarbeiten Gebäudeschäden fast völlig zu vermeiden. An einer Stelle wurde eine Straße gekreuzt, in deren Zuge zahlreiche Gas- und Wasserrohre lagen. Da ein Bruch eines dieser Rohre unabsehbare Folgen gehabt hätte, so wurde hier die Straßendecke entfernt, die Rohre wurden freigelegt und ihre Höhenlage mehrmals täglich mit dem Nivellierungsinstrument nachgeprüft. Zur Erleichterung der Bauausführung wurden zwei Schächte abgeteuft, sie dienten zur Herbeischaffung der benötigten Baustoffe und zur Herausschaffung der ausgebrochenen Bodenmassen.

Bücherschau.

— **Verzeichnis der Eisenbahntarife und Schiffahrtstarife für Personen, Güter und lebende Tiere, zusammengestellt von der Geschäftsleitung der Zentralverkaufsstelle für Tarife, Wien.** Preis 6 Kr. = 5 *M*.

Im Verlage Allgemeiner Tarifanzeiger ist soeben die dritte Auflage des österreichischen Tarifverzeichnisses zur Ausgabe gelangt. Es ist ein systematisches Verzeichnis aller Tarife, an denen österreichische, ungarische und bosnische Eisenbahnen mit Versand oder Bestimmungsstationen oder im Durchgangsverkehr beteiligt sind. Auch die internationalen und kombinierten Tarife der österreichischen Schiffahrtsgesellschaften sind im Verzeichnis enthalten. Das gesamte, die österreichischen Verkehrsverwaltungen behandelnde Material ist amtlich geprüft. Das Verzeichnis hat hinsichtlich der österreichischen Eisenbahn- und Schiffahrts-Unternehmungen amtliche Eigenschaft und steht auch bei den Dienststellen der österreichischen Eisenbahnen in Verwendung. Die Tarife, an denen österreichische Eisenbahnstationen beteiligt sind, tragen die Ordnungsnummern dieses Verzeichnisses.

Amtliche Mitteilungen der Geschäftsführenden Verwaltung.

Eröffnung des Bahnhofs Neu Järshagen und Schließung des Bahnhofs Järshagen.

Eisenbahndirektionsbezirk Danzig. Am 1. April d. J. wird der neu eingerichtete Bahnhof IV. Klasse Neu Järshagen in Km. 26,06 der Strecke Schlawe-Rügenwalde für den Personen-, Gepäck-, Eil- und Frachtstückgut-, Wagenladungs- und Tierverkehr eröffnet werden. Die Annahme und Auslieferung von Gegenständen, zu deren Ver- oder Entladung eine feste Rampe erforderlich ist, sowie von Sprengstoffen ist ausgeschlossen. Der an derselben Strecke gelegene Bahnhof IV. Klasse Järshagen wird mit dem gleichen Zeitpunkte für den öffentlichen Verkehr geschlossen.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Eisenbahndirektionsbezirk Bromberg. Am 1. April d. Js. wird der zwischen den Stationen Posen und Zlotnik an der Bahnstrecke Posen-Schneidemühl gelegene Haltepunkt Sedan, der bisher dem Personen- und Gepäckverkehr diente, als Bahnhof 4. Klasse auch für die Abfertigung von Wagenladungs- und Stückgütern, Leichen und lebenden Tieren eröffnet werden. Die Abfertigung von Fahrzeugen, Sprengstoffen und Gegenständen, zu deren Ver- und Entladung eine Kopframpe erforderlich ist, sowie die Abfertigung von Tieren in mehrbödigen Wagen ist bis auf weiteres ausgeschlossen. Die Entfernungen betragen zwischen Sedan und Posen 8,24 km und zwischen Sedan und Zlotnik 4,39 km.

Königl. ungarische Staatseisenbahnen. Die an der Lokalbahnstrecke Sárvár-Zalaegerszeg, zwischen den Stationen Káld und Vashosszufalu gelegene Station Pusztalán ist am 1. März d. J. für den Gesamtverkehr eröffnet worden. Lebende Tiere und Güter, zu deren Ein- und Entladung besondere Einrichtungen erforderlich sind, bleiben vom Verkehr ausgeschlossen.

Rundschreiben der Geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. I 21 vom 13. März d. J. an 1. die am Vereinsreiseverkehr selbständig beteiligten Verwaltungen, 2. die zur Prüfung der Entwürfe von Fahrscheinverzeichnissen berufenen Stellen und 3. die K. K. Staatsbahndirektionen, betreffend die Fahrscheinverzeichnisse (abgesandt am 16. März d. J.).

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Schließung und Wiedereröffnung von Stationen.

Am 1. April d. J. wird der neu eingerichtete Bahnhof IV. Kl. Neu-Järshagen in km 26,06 der Strecke Schlawe-Rügenwalde für den Personen-, Gepäck-, Eil- und Frachtstückgut-, Wagenladungs- und Tierverkehr eröffnet. Die Annahme und Auslieferung von Gegenständen, zu deren Ver- oder Entladung eine feste Rampe erforderlich ist, sowie von Sprengstoffen ist ausgeschlossen. Mit dem gleichen Tage wird der neue Bahnhof in den Staats- und Privatbahn-Güter- und Tiertarif einbezogen.

Nähere Auskünfte über die Höhe der Frachtsätze erteilen die Abfertigungsstellen.

Der an derselben Strecke gelegene Bahnhof IV. Klasse Järshagen wird mit dem gleichen Zeitpunkte für den öffentlichen Verkehr geschlossen.

Danzig, den 15. März 1916. (359)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der beteiligten Verwaltungen.

2. Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Am 1. April 1916 wird die Station Neuenwege für den Güterverkehr in Wagenladungen eröffnet und als Tarifstation in den Tarif für den Staats- und Privatbahn-Güterverkehr einbezogen. Die Abfertigung von lebenden Tieren sowie von Gegenständen, zu deren Ver- oder Entladung eine Rampe erforderlich ist, bleibt ausgeschlossen.

Näheres ist auf den Stationen zu erfahren.

Oldenburg, den 17. März 1916. (374)
Großherzogliche Eisenbahndirektion.

Eröffnung des Haltepunktes Sedan für den Güter- und Tierverkehr.

Am 1. April 1916 wird der zwischen den Stationen Posen und Zlotnik links der Bahnstrecke Posen-Schneidemühl gelegene Haltepunkt Sedan, welcher bisher dem Personen- und Gepäckverkehr diente, als Bahnhof 4. Klasse auch für die Abfertigung von Wagenladungs- und Stückgütern, Leichen und lebenden Tieren eröffnet werden.

Die Abfertigung von Fahrzeugen, Sprengstoffen und Gegenständen, zu deren Ver- und Entladung eine Kopframpe erforderlich ist, sowie die Abfertigung von Tieren in mehrbödigen Wagen ist bis auf weiteres ausgeschlossen. Die Entfernungen betragen zwischen Sedan und Posen 8,24 km, zwischen Sedan und Zlotnik 4,39 km.

Mit dem Tage der Eröffnung wird der Bahnhof 4. Klasse Sedan in den Staats- und Privatbahn Gütertarif und in den Staats- und Privatbahn-Tiertarif aufgenommen.

Über die Höhe der Frachtsätze geben die Dienststellen Auskunft.

Bromberg, den 13. März 1916. (365)
Königliche Eisenbahndirektion.

3. Güterverkehr.

Staats- und Privatbahn-Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. April 1916 wird die Station Mellenbach-Glasbach in den Ausnahmetarif 5 b für Steingrus als Versandstation einbezogen.

Nähere Auskunft erteilen die beteiligten Güterabfertigungen.

Erfurt, den 17. März 1916. (369)
Königliche Eisenbahndirektion.

Ausnahmetarif für frische Feld- und Gartenfrüchte — Tfv. Nr. 2 II z. —

Mit Gültigkeit vom 1. April 1916 erscheint eine Neuausgabe des Tarifs, durch die der Tarif vom 5. Mai 1915 nebst Nachtrag aufgehoben wird. — Der Tarif ist zum Preise von 10 ₰ für das Stück durch die Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbureau, hier, Bahnhof Alexanderplatz, zu beziehen.

Berlin, den 18. März 1916. (371)
Königliche Eisenbahndirektion.

Badischer Gütertarif.

Mit Gültigkeit ab 20. März 1916 wird Wittighausen als Versandstation in den Ausnahmetarif 5 g für Steingrus usw. aufgenommen.

Karlsruhe, den 16. März 1916. (368)
Gr. Generaldirektion der Bad. Staatseisenbahnen.

Sächsisch - Südwestdeutscher Güterverkehr, Tarifheft 1.

Der Ausnahmetarif 23 a für Frühzwetschgen gilt vom 1. Juni 1916 nur in der Richtung von den badischen Versandstationen nach den sächsischen Empfangsstationen.

Dresden, am 17. März 1916. (367)
Kgl. Gen.-Dir. d. Sächs. Staatseisenb.,
als geschäftsführende Verwaltung.

Ausnahmetarif für Frachtstückgut zur überseeischen Ausfuhr über niederländische Seehäfen nach neutralen außerdeutschen Ländern vom 1. April 1915.

Der Ausnahmetarif wird mit Wirksamkeit vom 1. Mai 1916 aufgehoben.

Cöln, den 16. März 1916. (360)
Königliche Eisenbahndirektion.

Elsaß - Lothringisch - Luxemburgisch - Württ. Güterverkehr.

Mit sofortiger Geltung hat die Reichsbahnstation Kurzel die Bezeichnung Kurzel-Urweiler erhalten.

Stuttgart, den 14. März 1916. (358)
Generaldirektion der K. Württ. Staatseisenbahnen.

Ausnahmetarif 2 III u für Abfälle der Biskuitfabrikation, alte Backwaren usw.

Mit Gültigkeit vom 20. März 1916 wird der Ausnahmetarif auf entölte Nelken und entölte Nelkenstengel (Rückstände der Nelkenölfabrikation) und Seetang getrocknet, auch gemahlen, ausgedehnt. Für die Strecken der bayerischen Staatseisenbahnen und der daran anschließenden Lokalbahnen gilt diese Erweiterung nicht. Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbureau, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin den 16. März 1916. (364)
Königliche Eisenbahndirektion.

Staats- und Privatbahn-Güterverkehr. Heft A. — Tfv. 5 —.

Auf Seite 19 werden in den Bestimmungen für Wägegeld im Absatz 1 unter c die Worte „90 Wagen (leer oder beladen) auf der Gleiswage wiegen zu lassen“ abgeändert in „90 Verwägungen auf der Gleiswage vornehmen zu lassen.“

Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbureau, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 13. März 1916. (363)
Königliche Eisenbahndirektion.

Westdeutsch-Südwestdeutscher Güterverkehr. (Besonderes Heft 7).

Mit sofortiger Gültigkeit wird bis auf Widerruf, längstens für die Kriegsdauer, für rohen, nicht gemahlenen Phonolith (Klingstein) von Kempenich nach Diesdorf (Lothr.) ein Frachtsatz von 48 ₰ für 100 kg bei Aufgabe von Ladungen von mindestens 10 000 kg eingeführt.

Cöln, den 16. März 1916. (361)
Königliche Eisenbahndirektion,
auch namens der beteiligten Verwaltungen.

Staats- und Privatbahn-Güter-Verkehr.

Mit sofortiger Gültigkeit bis auf Widerruf, längstens für die Dauer des Krieges, wird für rohen, nicht gemahlenen Phonolith (Klingstein) von Kempenich nach Herbesthal Grenze ein Frachtsatz von 36 ₰ für 100 kg bei Aufgabe von Ladungen von mindestens 10 000 kg eingeführt.

Cöln, den 16. März 1916. (362)
Königliche Eisenbahndirektion,
auch namens der beteiligten Verwaltungen.

Ausnahmetarif für die Beförderung von Eisenerz und Manganerz sowie Koks usw. zum Hochofenbetrieb aus bzw. nach dem Lahn-, Dill- und Sieggebiet vom 1. September 1915. Bes. Tarifheft N.

Vom 1. April 1916 ab wird die Station Diez des Direktionsbezirks Frankfurt (Main) in die Abt. a des Tarifs als Versandstation aufgenommen.

Essen, 16. März 1916. (366)
Königliche Eisenbahndirektion.

Elbeumschlagsverband.

I. Erstreckung von Tarifmaßnahmen.

II. Einführung neuer Bestimmungen über Standgeld und Lagergeld.

III. Einführung von Überführungsgebühren in den Umschlagsplätzen.

Zu I und II: An Stelle der in der Vereinszeitung Nr. 97 vom 11. Dezember 1915 unter fortl. Nr. (1949) verlautbarten Kundmachung treten mit sofortiger Gültigkeit nachstehende Bestimmungen in Kraft:

Die Gültigkeit der in der Vereinszeitung Nr. 5 vom 16. Jänner 1915 unter Nr. (90) enhaltenen Kundmachung wird mit nachstehenden Ausnahmen bis auf Widerruf bzw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens bis 1. Februar 1917, erstreckt:

Die Bestimmungen des Abschnittes A, Ziffer 3 (Lagerbegünstigung für Güter, die in Holeschowitz Umschlag im Freien lagern) treten außer Kraft und gelten an deren Stelle die Bestimmungen des Anhanges zum Eisenbahn-Gütertarif für den Elbeumschlagsverband, Teil I, Punkt (20).

Die Bestimmungen des Abschnittes B, betreffend Frachtberechnung für Glas- und Hohlglaswaren nach Bodenbach und Tetschen wurden durch Aufnahme in den ab 1. Jänner 1916 gültigen Anhang zum Heft 1 des Lokalgütertarifes der k. k. österr. Staatsbahnen ersetzt.

Die Bestimmungen des Abschnittes A, Ziffer 4 (Bestimmungen über Standgeld und Lagergeld), beginnend auf Seite 52 mit den Worten: „3. Änderung der Zwischenlagerungsbestimmungen usw.“ und endigend auf Seite 53 unter Ziffer 9 mit den Worten: „Eisenbahn-Gütertarifes, Teil I, Abteilung B.“ treten außer Kraft und gelten an deren Stelle die nachstehenden Bestimmungen:

Der Abschnitt E des Eisenbahn-Gütertarifs für den Elbeumschlagsverband, Teil I, auf Seite 31 erhält folgende neue Fassung:

E. Standgeld und Lagergeld in den Umschlagsplätzen und Zwischenlagerungsstellen.

§ 41.

A. Bei der Ausfuhr.

I. In den Umschlagsplätzen.

1. a) Der Empfänger ist verpflichtet, nach Eintreffen des Gutes im Umschlagplatze der Eisenbahn mittels schriftlicher Erklärung bekannt zu geben, in welches Schiff das Gut umgeschlagen werden soll.

Zur Abgabe dieser Erklärung wird eine stand- bzw. lagergeldfreie Frist gewährt, die mit dem Zeitpunkte der Ausfertigung des Aviso- und Bezugsscheines, welcher Zeitpunkt aus dem aufgedruckten Tagesstempel ersichtlich ist, beginnt und mit der Übergabe der Erklärung an die Bahn, spätestens aber nach Ablauf von 6 Tagesstunden endigt.

Als Tagesstunden gilt die Zeit von 8 Uhr vormittags bis 6 Uhr nachmittags. Sonn- und Festtage werden in diese Frist nicht eingerechnet.

b) Für Sendungen, die von einer der im Tarif auf Seite 234 angeführten Zwischenlagerungsstellen nach dem benachbarten Umschlagplatz aufgeliefert werden, ist die Erklärung, in welches Schiff das Gut umgeschlagen werden soll, dem Frachtbriefe schon bei der Auflieferung beizugeben. Für derlei Sendungen wird also die im Punkt 1 a) festgesetzte Frist nicht gewährt.

2. Wird die Erklärung innerhalb der unter 1 a) festgesetzten Frist nicht abgegeben, so wird nach deren Ablauf bei Gütern, deren Umschlag durch die Eisenbahn besorgt wird, bis zum Zeitpunkte der Erklärungsabgabe das jeweilig festgesetzte Standgeld (bei Wagenladungen) bzw. Lagergeld (bei Stückgütern) berechnet.

Güter, deren Umschlag parteiseits zu besorgen ist, sind nach Ablauf der unter 1 a) festgesetzten Frist längstens innerhalb der für das parteiseitige Ausladen der Güter jeweilig bestimmten Zeit von der Partei umzuschlagen.

Nach Ablauf dieser Zeit wird das jeweilig festgesetzte Standgeld (bei Wagenladungen) bzw. Lagergeld (bei Stückgütern) erhoben.

Auch steht es der Eisenbahn frei, die Güter der nicht oder nur teilweise entladenen Wagen entweder selbst umzuschlagen oder auf Lager zu geben. In diesem Falle werden außer dem bereits verwirkten Standgeld die tarifmäßigen Gebühren für das Umschlagen oder Ausladen sowie für die Lagerung erhoben.

II. In den Zwischenlagerungsstellen.

Für die Einlagerung der Güter in den Zwischenlagerungsstellen gelten die Bestimmungen des Anhanges zu diesem Tarife auf den Seiten 233—240.

Hinsichtlich des Ver- und Ausladens sowie der Berechnung der Stand- und Lagergelder gelten, sofern nicht etwas anderes vereinbart ist, die Bestimmungen des österreichischen, ungarischen und bosnisch-herzegowinischen Eisenbahngütertarifs, Teil I, Abteilung B.

B. Bei der Einfuhr.

Etwaige Zoll-, Steuer-, Polizei- oder sonstige gesetzliche Vorschriften sind, wenn die bezüglichen Amtshandlungen nicht schon im Schiffe vorgenommen werden spätestens innerhalb 24 Stunden nach der Entlöschung der Güter vom Absender zu erfüllen.

Für die Abfertigung der zollfreien Güter und der Güter im Anweisverfahren wird jedoch nur eine Frist von 6 Tagesstunden nach der Entlöschung gewährt.

Zu A. und B.

Auf Stückgüter, die in den Umschlagplätzen niedergelegt und mit später eintreffenden Gütern vereinigt zur Weitersendung gebracht werden, finden die Bestimmungen des Punktes 14 a und b der Zwischenlagerungsbestimmungen auf Seite 237 des Tarifs Anwendung.

Verfügungen, die ohne Verschulden der Eisenbahn nicht sofort durchgeführt werden können, gelten erst mit dem Zeitpunkte ihrer Durchführbarkeit als getroffen.

Insoweit im Vorstehenden vom Stand- und Lagergeld gesprochen wird, gelten die einschlägigen Bestimmungen des österreichischen, ungarischen und bosnisch-herzegowinischen Eisenbahngütertarifs, Teil I, Abteilung B sowie die hierzu etwa ergangenen Verlautbarungen.

Zu III.

Mit Gültigkeit vom 15. Mai 1916 bis auf Widerruf bzw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens bis 1. Februar 1917, ist in den Eisenbahn-Gütertarif für den Elbeumschlagsverband, Teil I auf Seite 31, der folgende neue Abschnitt aufzunehmen:

F. Gebühren für die Überführung von Gütern auf den Umschlagsplätzen.

§ 42.

Für Güter, die auf Grund einer Erklärung des Empfängers zu einer bestimmten Ausladestelle (Schiff, Magazin oder Lagerplatz) beigestellt worden sind und über dessen Antrag nach einer anderen Ausladestelle überführt werden, sowie für Güter, die nach erfolgter Zwischenlagerung auf einem Umschlagplatze über Antrag des Empfängers von der Zwischenlagerungsstelle zur Umschlagsstelle überführt werden, gelangen, sofern nicht für einzelne Fälle etwas anderes vereinbart ist, nachstehende Überführungsgebühren zur Einhebung: für je angefangene 100 kg 5 ₰, Mindestgebühr für jede mit einem Frachtbrief eingelangte Sendung oder für den von einer solchen Sendung zu überführenden Teil 30 ₰, Höchstgebühr für eine Wagenladung 250 ₰.

Die bisherige Bezeichnung der Abschnitte F § 42 und G §43 ist abzuändern auf G § 43 und H § 44.

Wien, am 13. März 1916.

T. A. B. Zl. 2427/VI. — 1916.

K. k. österr. Staatsbahnen, (357)
namens der beteiligten Verwaltungen.

Südösterreichisch - Ungarisch-Bayerischer Grenzverkehr.

Frachtberechnung.

Die im Tarife, Teil II, für den Südösterr.-Ungar.-Bayer. Grenzverkehr für Triest, Pola und Rovigno vorgesehenen, nur für den Beförderungsweg über Assling - Auzza - Görz geltenden Frachtsätze werden mit Gültigkeit vom 1. April 1916 bis auf Widerruf, längstens aber bis 1. Februar 1917 auch für Sendungen angewendet, die im Verkehre mit:

Triest auf dem Wege über Assling-Krainburg-Laibach Hauptbhf.-Nabresina,

Pola oder Rovigno } auf dem Wege über Assling-Krainburg-Laibach Hauptbhf.-Divača

befördert werden.

Hierbei werden im Verkehre mit Triest für die Mehrentfernung über Laibach Hauptbahnhof außer den tarifmäßigen Frachtsätzen als Umwegsfracht erhoben:

für	Heller für 100 kg
Eilgut, gewöhnliches	44
Eilgut, ermäßigtes und besonders ermäßigtes	22
Frachtstückgut (auch sperriges)	
Frachtgut bei Frachtzahlung für mindestens 5000 kg . . .	14
für mindestens 10 000 kg oder das Ladegewicht der verwendeten Wagen . .	11

Für die Ermittlung der Lieferfrist, der Schutzwagengebühr, der Deckenmiete und der Gebühr für die Angabe des Interesses an der Lieferung werden im Verkehre mit Triest die im Tarife angegebenen Entfernungen um 44 km erhöht.

Im Verkehre mit Pola und Rovigno werden Umwegsfrachten nicht berechnet und die tarifmäßigen Entfernungen nicht geändert.

Wien, am 15. März 1916. (373)

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft,
namens der beteiligten Verwaltungen.

---

4. Personen- und Gepäckverkehr.

Fahrpreisermäßigung für Kolonisten des Kriegsausschusses Groß - Berliner Laubenkolonien.

Zur Förderung der landwirtschaftlichen Ausnutzung von Brachgelände wird mit sofortiger Gültigkeit für die Dauer des Krieges solchen Personen, die vom „Kriegsausschuß der Groß-Berliner Laubenkolonien“ Laubenland gepachtet haben, und deren Hausstandsangehörigen für Fahrten zur Bewirtschaftung des gepachteten Landes die Benutzung von Arbeiterrückfahrkarten gewährt, wenn die Entfernung zwischen der Stadtgrenze Berlins und der Zielstation höchstens 30 km beträgt.

Nähere Auskunft erteilen die Berliner Fahrkartenausgaben und amtlichen Auskunftsbureaus.

Berlin, den 18. März 1916. (375)

Königliche Eisenbahndirektion.

---

5. Verdingungen.

Verdingung von 4900 kg Plattengummi in 2 Losen, 71 300 Stück Gummiringen zu Wasserstandsgläsern in sechs Losen, 5300 Stück Gummiringen zur Dampfheizung in 1 Lose, 107 000 Stück Gummiringen zur Luftdruckbremse in 3 Losen, sämtlich aus Regeneratgummi, 22 000 kg Astbestpappe in 3 Losen und 3700 kg Astbestschnur in 1 Lose. Angebote sind portofrei, versiegelt und mit entsprechender Aufschrift bis zum 8. April 1916, vormittags 10½ Uhr, an das Zentralbureau Zimmer 257 in Berlin W. 35, Schöneberger Ufer 1—4, Proben spätestens zum 1. April 1916 an die im Angebot bezeichneten Werkstättenämter einzureichen. Die Eröffnung der Angebote findet am 8. April 1916, vormittag 11 Uhr, Tempelhofer Ufer 28 III, Zimmer Nr. 4, statt. Angebotbogen und Bedingungen können in unserem Zentralbureau, Zimmer 257, eingesehen, auch von dort gegen portofreie Einsendung von 1 ℳ und 5 ₰ Bestellgeld bar (nicht in Briefmarken) bezogen werden. Zuschlagsfrist bis 25. April 1916.

Berlin, den 10. März 1916. (372)

Königliche Eisenbahndirektion.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Eisenbahndirektions-Präsident a. D. v. Mühlenfels in Berlin.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins

Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nummer 25. | 25. März 1916. | LVI. Jahrgang.

Inhalt:

Zur Beschleunigung des Wagenumlaufs.

Koalitionsrecht der Eisenbahnbediensteten und Reichseisenbahnfrage in der sächsischen zweiten Ständekammer.

Der Pariser Verkehr im Jahre 1914.

Nachrichten.

Deutschland: Einheitlicher Umrechnungskurs der deutschen Eisenbahnen in den Güterverkehren mit dem Auslande. — Preußisches Eisenbahnanleihegesetz. — Landwirtschaftliche Ausnutzung des Eisenbahngeländes. — Die Kartoffelzufuhr nach der Reichshauptstadt. — Der Wassereinbruch im Spreetunnel der A. E. G.-Schnellbahn in Berlin. — Verein für Eisenbahnkunde in Berlin.

Österreich: Die Dividende der Aussig-Teplitzer Bahn. — Neue Personentarife der k. und k. Heeresbahn in Russisch-Polen. — Alpine Montangesellschaft. — Eine Baugesellschaft für Galizien. — Auszeichnung von Eisenbahnbeamten anläßlich des Krieges. — Sektionschef Gölsdorf †.

Ungarn: Urkundeneigenschaft von Eisenbahnangestellten ausgestellter Schriftstücke. — Genehmigung der Lokalbahn Somorja-Uszor. — Gemeinschaftsküchen bei den ungarischen Staatsbahnen und der Kaschau-Oderberger Bahn.

Rumänien: Getreidelieferung.

Übrige europäische Länder: Frankreichs Frachtbelastung. — Zur Kohlenversorgung der Schweiz. — Kohlennot in London. — Ankauf der Kohlenfelder an der Adventbai. — Das finanzielle Ergebnis der russischen Eisenbahnsteuern im Jahr 1915. — Unterschlagungen bei den russischen Eisenbahnkassen. — Russisches von den russischen Eisenbahnen.

Fremde Erdteile: Zusammenstoß zweier amerikanischer Personenzüge. — Gasolin-elektrische Lokomotive von 54 t Dienstgewicht.

Allgemeines

Rechtspflege.

Amtliche Mitteilungen.

Amtliche Bekanntmachungen.

Zur Beschleunigung des Wagenumlaufs.

Von Regierungsbaumeister **Christfreund.**

Die Folgen des Krieges werden sich auch am Wagenpark der Staatseisenbahnverwaltung bemerkbar machen; die Abnutzung durch anhaltend starken Gebrauch sowie geringwertigere Instandsetzung infolge Fehlens von Arbeitskräften und geeigneter Materialien werden eine erhebliche Neubeschaffung zur Folge haben. Bei dieser Gelegenheit wird zu prüfen sein, ob sich nicht die Beschaffung von Wagen besonderer Bauart empfiehlt, durch deren Verwendung eine Beschleunigung des Wagenumlaufs erzielt wird.

Die Beschaffung einer so großen Anzahl von Wagen, die auch in Zeiten größter Förderung allen Anforderungen genügt, ist von vornherein ausgeschlossen wegen des in verkehrsarmer Zeit totliegenden Anschaffungskapitals. Ehe die Zahl der vorhandenen Wagen erhöht wird, dürfte vielmehr eingehend zu prüfen sein, ob nicht eine Erleichterung der Wagengestellung durch Beschleunigung des Wagenumlaufs ermöglicht werden kann. Es soll daher im folgenden zunächst näher untersucht werden, von welchen Umständen der Wagenumlauf abhängig ist. Von dieser Feststellung wird sich dann ergeben, wo eine Besserung zunächst einzusetzen hat.

Der Lauf eines Wagens von seiner Bereitstellung zur Entladung ab läßt sich in folgende Abschnitte zergliedern: 1. Beladung, 2. Verschiebebewegung auf der Abgangsstation bis zur Einstellung in den fahrplanmäßigen Zug, 3. Vorwärtsbewegung zwischen Abgangs- und Endstation, 4. Zwischenbehandlung auf Übergangsstationen, 5. Zustellung auf der Endstation, 6. Entladung.

Der aus einem Wagenumlauf zu erzielende Gewinn ist aber abhängig von dem Verhältnis zwischen der auf die Beförderung der nach Tarif bezahlten Strecke aufgewandten Zeit und derjenigen, die für die nicht durch Tarif zu vergütenden Nebenarbeiten erforderlich ist. Dieser Gewinn G würde sich in Bruchform darstellen:

$$G = \frac{\text{Zeitaufwand für bezahlte Arbeit}}{\text{Entladung} + \text{Beladung} + \text{Bereitstellung} + \text{Übergang} + \text{Leerlauf.}}$$

Unter Übergang soll die Zeit verstanden werden, die zur Bewegung der Wagen auf Zugbildungsstationen oder aus andern betrieblichen Gründen erforderlich ist. Der Zähler obigen Wertes ist abhängig von dem Verhältnisse der nach Tarif bezahlten Strecke zu der Geschwindigkeit der wirklich durchfahrenen Strecke. Die Tarifierung ist eine feste Größe, gleichgültig, wie lang die wirklich durchfahrene Strecke ist. Soll daher der Wert G möglichst groß gehalten werden, so läßt sich der Zähler nur vergrößern durch Verringerung der für den Weg aufgewandten Zeit, d. h. durch Vergrößerung der Fahrgeschwindigkeit. Umgekehrt ist der Wert des Nenners möglichst herabzudrücken. Dieser setzt sich, wie oben erwähnt, zusammen aus: 1. Entladungszeit, 2. Beladungszeit, 3. Leerlauf, 4. Bereitstellung, 5. Übergangszeit. Es handelt sich darum, diese einzelnen Werte möglichst klein zu gestalten.

Der Leerlauf ist abhängig von den Anordnungen in der Verteilung der Wagen. Wäre jede einzelne Station imstande, Wagenanforderung und Wagenbestand auszugleichen, so würde der Wert auf 0 sinken. Die Herabdrückung des Leerlaufs liegt also in geeigneten Maßnahmen der Wagenverteilungsstelle. Die Werte 4. und 5. sind abhängig von den Maßnahmen der Betriebsleitung. Welche Rolle die Verkürzung der für den Übergang aufzuwendenden Zeiten spielt, möge an einem Beispiel gezeigt werden.

Zur Beschleunigung der Beförderung durchgehender Wagenladungen sind auf den Strecken Hohenbudberg-Mannheim bzw. auf der rechtsrheinischen Seite Osterfeld-Süd Durchgangsgüterzüge unter möglichster Einschränkung der Übergänge gebildet worden. So legt z. B. D 7539 die rund 340 km lange Strecke in 15 Stunden 22 Minuten zurück. Die Zeitverluste durch Aufenthalt betragen 3 Stunden 49 Minuten oder 25 % der gesamten

Fahrzeit. Die durchschnittliche Zuggeschwindigkeit beträgt trotz der sorgfältigen Auswahl der Anschlüsse 22,2 km, die unter Abzug der Aufenthalte erreichte Fahrgeschwindigkeit 29,4 km.

Durch diese betrieblichen Maßnahmen werden die erzielten Durchschnittswerte erheblich überholt. Nach der Statistik legt nämlich jeder Güterwagen täglich 52 km zurück. Ein Wagen des oben angeführten D 7539 durchläuft aber 340 km in 16 Stunden und würde unter gleichen Verhältnissen in 24 Stunden eine Strecke von 510 km durchlaufen, obwohl die durch Übergang verlorene Zeit immerhin noch 25 % beträgt.

Auf die durch die Betriebsmaßnahmen zu erzielende Beschleunigung des Wagenumlaufs soll an dieser Stelle jedoch nicht weiter eingegangen werden, da auf diese die Bauart der Wagen ohne Einfluß ist. Die Gestaltung der Wagen ermöglicht es jedoch, die Entladungs- und Beladungszeit wesentlich herabzusetzen und auf diesem Wege den aus der Beschleunigung des Wagenumlaufs zu erzielenden Gewinn zu vergrößern.

Es soll daher im nachfolgenden näher untersucht werden, wie durch geeignete Abänderung der Wagenbauart die Zeiten der Ent- und Beladung herabgesetzt werden können und welche Wirkung die Abkürzung auf den gesamten Wagenumlauf ausübt.

Diese Ent- und Beladebeschleunigung kann gesucht werden bei der Behandlung von Schüttgütern, die auf besonderen Entladestellen zur Behandlung kommen, oder in Maßregeln zur Beschleunigung des Ent- und Beladegeschäftes auf der Freiladestraße. Wo eine solche Verbesserung am dringendsten und wirksamsten sein wird, hängt von dem Größenverhältnis dieser beiden Gruppen ab. Es gilt also zunächst zu ermitteln, wie sich die Gesamtmenge des beförderten Gutes auf Massengut und Freiladegut verteilt. Daß für die erstere Art der Verladung nur der Selbst- oder Schnellentlader in Frage kommen kann, sei anerkannt; anders verhält es sich aber mit der Frage, ob eine allgemeine Einführung des Selbstentladers sich empfiehlt, oder aber, falls die Massen der Freiladestraße überwiegen sollten, eine andere Wagenbauart. Die Vorteile des Selbstentladers unter gewissen Voraussetzungen sind in der Literatur bereits eingehend behandelt. Es sei an dieser Stelle hingewiesen auf die entsprechenden Veröffentlichungen in der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen 1903, Nr. 11, 49, — 1905, Nr. 98, — 1908, Nr. 6, 36, 45, 54, 67, 71, 78, 91 — 1915 Nr. 74—77 sowie der „Verkehrstechnischen Woche" 1915, Nr. 22, 30.

Leider läßt bei den weiteren Ermittelungen die vorhandene Statistik vollständig im Stich. Die Verteidiger des Selbstentladers nehmen an, daß etwa die Hälfte der Güterförderung zur Behandlung im Selbstentlader geeignet sei. Ob dies zutreffend ist, soll im folgenden näher untersucht werden. Den weiteren Zahlenangaben sind „Der Bericht über die Ergebnisse des Betriebes der vereinigten preußischen und hessischen Staatseisenbahnen im Rechnungsjahr 1912" und die „Verkehrsstatistik des Eisenbahndirektionsbezirks Cöln für das Rechnungsjahr 1913" zugrunde gelegt. An Hand dieser Statistik soll nun zunächst der voraussichtliche Anteil der als Schüttgut zur Entladung im Selbstentlader geeigneten Massen ermittelt werden, unter der Voraussetzung, daß an denjenigen Bahnhöfen, an welchen sich die Schaffung besonderer Entladevorrichtungen lohnt, solche auch gebaut werden. Denn dies ist die Voraussetzung für die Verwendung des Selbstentladers.

Die auf den Staatseisenbahnen zur Beförderung gelangenden Güter können hinsichtlich der Inanspruchnahme des Wagenparks in folgende Klassen eingeteilt werden: 1. Massengüter, die auf Abgangs- und Empfangsstation gleichmäßig als Schüttgut zu behandeln sind. 2. Güter, die bei der Aufgabe in einzelnen Mengen (Wagenladungen eines einzigen Absenders oder mehrerer sich zusammenschließender Absender) aufgegeben werden, sowie an der Entladestelle als Massengut (zahlreiche Wagenladungen des gleichen Schüttguts) eingehen; 3. Massengüter, die an der Aufgabestelle in großen Mengen beladen werden, so daß sich mechanische Beladevorrichtung lohnt, beim Versande aber nach mehreren Entladestationen sich zersplittern; 4. Wagenladungen der Freiladestraße; 5. Wagenladungen der Anschlüsse; 6. Wagenladungen des Stück- und Eilgutverkehrs.

Die Bewältigung des Verkehrs unter 1. wird am vorteilhaftesten durch Selbstentlader erfolgen, der Verkehr der Massen unter 2. ebenfalls, wenn die Gestellung keine Schwierigkeiten macht und der Absender ein besonderes Interesse an der Anforderung einer bestimmten Wagenform hat. Im Falle 1. verkehren alsdann zwischen Abgangs- und Endstation geschlossene Züge (vergl. Reichseisenbahnen) oder aber im Falle 2. werden die einzeln eingehenden Selbstentlader auf besonderen Aufstellgleisen gesammelt und geschlossen der Entladeanlage zugeführt. Hierbei ist gleichgültig, ob ein oder mehrere Empfänger in Frage kommen. Für die Gruppen 3—6 kommt der Selbstentlader nicht in Frage, da eine Entladung des Selbstentladers auf der Freiladestraße ausgeschlossen ist. Denn das Massengut an beliebiger Stelle der Freiladestraße auszuladen, würde wegen der damit verbundenen Störungen nicht zulässig und für den Empfänger unvorteilhaft sein, da er die Massen beim Aufladen wieder heben müßte; die Selbstentlader an bestimmten Stellen aber bereit zu stellen, würde besondere Verschiebebewegungen erfordern, welche die Vorteile wieder aufheben würden.

Da nun, wie oben erwähnt, die vorliegenden statistischen Angaben keinen Anhalt bieten, muß versucht werden, auf Umwegen ein verhältnismäßig sicheres Ergebnis zu erlangen, um die Menge des Massenguts gegenüber dem Freiladestraßengut zu ermitteln.

Das beförderte Gut wird erst Massengut im Sinne des Selbstentladers, wenn die für die baulichen Anlagen und deren Unterhaltung aufzuwendenden Mittel gedeckt werden durch die Vorteile einer schnelleren Entladung. Diese Vorteile müssen aber sowohl der Eisenbahnverwaltung zugute kommen, wie dem Empfänger. Die Vorteile der Eisenbahnverwaltung würden alsdann in der Abkürzung der Ladefrist und mittelbar in der Beschleunigung des Wagenumlaufs, die des Empfängers in der Verbilligung der Entladekosten bestehen. Es wäre nun zu ermitteln, wie viel Fördermengen einer Selbstentladeranlage zugeführt werden müssen, um diese wirtschaftlich zu gestalten. Alle übrigen Massengüter würden dann nach wie vor auf der Freiladestraße zur Entladung gelangen. Als Unterlage für die nachfolgende Berechnung diene eine Anlage, die aus einem 3 m hohen Viadukte besteht und zu beiden Seiten Ladetaschen ohne mechanische Vorrichtungen enthält. Die Zuführung erfolge auf einem Gleise mit einer Neigung von 1 : 60, die Anlage liege in unmittelbarem Zusammenhange mit der Anlage der Staatsbahn. Die Kosten dieser Anlage fallen den Verkehrsbeteiligten zur Last, die Kosten etwaiger Aufstellgleise im Bahnhof der Eisenbahnverwaltung.

Es sei hier bemerkt, daß diese Anlage unter den günstigsten Voraussetzungen aufgestellt ist, während es sich in der Wirklichkeit wohl kaum ermöglichen läßt, die Entladestelle in unmittelbarem Anschluß an den Bahnhof auszuführen, und weitere Schwierigkeiten dadurch entstehen, daß die Inhaber bereits bestehender Anschlüsse, die zum größten Teil zur Bewältigung des Massenverkehrs angelegt worden, sich an der Neuanlage besonderer Entladestellen nicht beteiligen werden. Die unter obigen Voraussetzungen zu ermittelnden Anteile des Massenguts werden daher in Wirklichkeit geringer sein. Die oben erwähnte Anlage würde einen Kostenaufwand von rd. 150 000 ℳ erfordern. Zur Verzinsung und Unterhaltung würde jährlich ein Betrag von 9000 ℳ aufgebracht werden müssen. Dieser Ausgabe müßte eine Einnahme aus den Ersparnissen bei den Abladekosten gegenüberstehen. Rechnet man nun die Ersparnis bei Verwendung von Selbstentladern auf 12 ₰ für die Tonne, so müßten innerhalb eines Jahres von 300 Arbeitstagen 7500 Wagen oder täglich 25 zur Entladung kommen. Es würden also nur solche Massengüter als für Verwendung des Selbstentladers geeignet in Frage kommen, die in Mengen von mindestens 25 Wagen an einer Empfangsstation eingehen. Da aber der Empfänger sich zur Aufwendung größerer Geldmittel nur verstehen wird, wenn ihm nachweisbare Vorteile erwachsen, so

müßte diese Wagenzahl noch erhöht werden. Außerdem werden sich bei zu geringem Bezuge nicht alle Teilnehmer beteiligen, sowie bei ungünstigerer Lage (größerer Entfernung) gegenüber der Freiladestraße noch die Kosten für einen weiteren Transportweg aufzubringen sein. Es soll daher angenommen werden, daß erst bei einem täglichen Eingang von 35 Wagen die Anlage lohnend wird.

Zu den Massengütern, für die eine Beförderung in Selbstentladern unter obigen Voraussetzungen Vorteil bietet, dürften zu rechnen sein:

Nr. des Güterverzeichnisses	Gegenstand	Im Rechnungsjahr 1912 beförderte Menge
6 a	Braunkohlen	18 354 469 t
6 b	Braunkohlenbriketts	18 967 191 „
20	Eisenerz	18 637 137 „
21	Erde	34 507 228 „
22 a und b	Blei- und Kupfererze	763 676 „
22 c	Manganerze	3 059 558 „
37	Kartoffeln	4 073 315 „
60 a	Steinkohlen	120 221 316 „
60 c	Koks	25 484 352 „
		244 068 242 t

Von dem Gesamtverkehr von 473 884 715 t entfällt also die Hälfte auf Massengüter. Von den 244 068 242 t sind aber diejenigen Mengen in Abgang zu bringen, die in so geringem Umfange auf den Stationen eingehen, daß eine Anlage zur Entladung von Selbstentladern nicht lohnt. Diese Menge wäre zu ermitteln. Da eingehendere statistische Angaben für den Bezirk der preußisch-hessischen Staatsbahnen fehlen, soll versucht werden, aus den Angaben für den Direktionsbezirk Cöln einen Rückschluß zu ziehen.

Der Gesamtverkehr des Bezirks Cöln beträgt (Rechnungsjahr 1913) 25 844 242 t + 2 816 376 t = 28 660 618 t Wagenladungen. Wie oben erwähnt, kommen für Massengutförderung in Selbstentladern nur Stationen in Betracht, die mehr als 105 000 t jährlich an Empfang von Waren der Klassen 6 a, 6 b, 20, 21 a, 22 a—c, 37, 60 a, 60 c aufweisen. Von den 426 Stationen des Bezirks haben einen solchen Empfang nur 28 Stationen. Die Gesamtmenge der eingegangenen Sendungen beträgt bei diesen 28 Stationen 9 896 000 t. Alles übrige Gut würde, wenn diese 28 Stationen mit besonderen Entladevorrichtungen eingerichtet wären, trotzdem auf den übrigen Stationen des Bezirks auf der Freiladestraße bezw. im Güterschuppen behandelt werden. Das Verhältnis zwischen Massengut im Sinne des Selbstentladers zu dem Freiladegut beträgt also $\frac{1}{3{,}8}$ (oder 29 %). Wird nun diese Verhältniszahl auf die Gesamtmenge der Güterbeförderung auf der Staatsbahn angewandt, so würden von den 380 000 000 t des öffentlichen Verkehrs rund 100 000 000 auf Massengüter im Sinne des Selbstentladers entfallen, dagegen 280 000 000 t der Behandlung auf Freiladestraße und im Güterschuppen unterliegen. Es sei hier ausdrücklich bemerkt, daß obige Werte zu Gunsten des Selbstentladers ermittelt sind. Denn 1. es ist vorausgesetzt, daß sämtliche Stationen, bei denen die Anlage von Entladevorrichtungen lohnt, auch sämtliche eingehenden Schüttgüter auf diesen zur Entladung bringen, ohne Rücksicht auf bereits bestehende Anschlüsse; 2. sind die Zahlen des Bezirks Cöln zu Grunde gelegt, in welchem der Verbrauch von Schüttgütern infolge der hochentwickelten Industrie und der starken Bevölkerung im Vergleich zu andern Direktionsbezirken erheblich größer ist.

Selbst wenn im einzelnen die Berechnungen anfechtbar sind, da leider genaues statistisches Material fehlt, so darf doch als bewiesen angenommen werden, daß die Menge der zur Behandlung in Selbstentladern geeigneten Massengüter wesentlich geringer ist als die Sendungen der Freiladestraße. Dies Verhältnis wird sich aber in Zukunft nur zu Ungunsten des Anteils der Selbstentlader ändern, da das Massengut möglichst auf den Wasserweg übergehen wird. Wir stehen aber erst am Anfange der Entwicklung des Wasserstraßennetzes, und die Bestrebungen, Industriebezirke, die einen starken Austausch von Massengütern untereinander haben auf dem Wasserwege zu verbinden, werden trotz der Einführung von Spezialtarifen (z. B. Verkehr von Eisenerzen zwischen Lothringen und dem Ruhrgebiet) den Verkehr nach den Wasserstraßen abziehen. Man denke im Westen der Monarchie an eine dereinstige etwaige Mosel-Saar-Kanalisierung, an die Entwürfe zu einer Verbindung des Rheins mit dem belgischen Kanalnetz und Antwerpen (vergl. „Verkehrstechnische Woche“ 1915, S. 517 ff.) und an die mögliche Kanalisierung der Lahn. Welche Rolle diese Mengen spielen, ergibt sich aus den auf Ausnahmetarife beförderten Eisenerzen (Nr. 16 1910, S. 210) und Steinkohlen (Nr. 16 1910, S. 187). Es werden also vielleicht im Laufe der Zeit gerade diejenigen Mengen, für deren Beförderung die Beschaffung von Selbstentladern eine Rolle spielt, dem Eisenbahnverkehr immer mehr entzogen werden.

Es darf daher bei den Bemühungen, dem Selbstentlader ein größeres Arbeitsgebiet zu erobern, keineswegs die Frage vernachlässigt werden, ob nicht durch Einführung einer geeigneten Wagenform die Entladung auf Freiladestraße und im Güterschuppen beschleunigt und durch diese Abkürzung der Entladezeit der Wagenumlauf beschleunigt werden kann. Da es sich aber bei Ent- und Beladung um erheblich größere Mengen als im Verkehr des Selbstentladers handelt, ist der durch Verbesserung der Wagenbauart zu erzielende Gewinn im ersteren Falle erheblich größer als im Falle der Förderung des Schüttgutes mittels Selbstentlader.

Will man zur Abkürzung der Ent- und Beladungsfristen übergehen, so müssen sowohl der Eisenbahnverwaltung wie auch dem Empfänger bezw. Versender nachweisbare Vorteile erwachsen. Für die Eisenbahnverwaltung würde dieser Vorteil in der Gewinnung von Wagenkilometern und mittelbar in einer Beschleunigung des Wagenumlaufs bestehen. Zur Erläuterung soll im nachfolgenden der Gewinn aus der Abkürzung der Entladezeit um eine Stunde ermittelt werden.

Im Jahre 1912 betrug die Verkehrsleistung 46 170 000 000 tkm. Da auf jeden Wagen eine Belastung von 7,18 t entfällt, so ergeben sich rd. 6 430 000 000 Wagenkm. Der Bestand an Güterwagen betrug in oben angezogenem Rechnungsjahr 437 713 Stück. Auf jeden Wagen entfallen daher im Durchschnitt 14 700 km oder auf jeden Tag 49 km. Nach dem Bericht der Ergebnisse des Betriebes betrug die durchschnittliche Beförderungsstrecke der für den Freiladeverkehr hauptsächlich in Betracht kommenden Güter 115 km. Es würde also ein Umlauf von 115 km die Zeit von 57 Stunden erfordern. Durch Abkürzung der Entladezeit um 1 Stunde würden im Jahre zu 300 Arbeitstagen gerechnet 127 Stunden erspart. Dies würde unter Zugrundelegung einer Geschwindigkeit von 20 km in der Stunde einem Gewinn von 127 . 20 = 2540 Wagenkm entsprechen, die Leistung eines an der Beförderung des Freiladegutes beteiligten Wagens würde sich von 14 700 auf 17 240 km erhöhen, oder die Beschleunigung der Entladung hätte eine unmittelbare Vermehrung des Wagenumlaufs zur Folge. (Vergl. die entsprechenden Ermittelungen im Aufsatze des Wirkl. Geh. Oberbaurat Schürmann in der „Verkehrstechn. Woche“ 1915, S. 277.) Der sich so für die Eisenbahnverwaltung ergebende, leicht zu ermittelnde Gewinn müßte bis zu einer gewissen Höhe alsdann zur Schaffung von Anlagen aufgewendet werden, die zur Beschleunigung des Be- und Entladegeschäftes dienen.

Anderseits müssen aber auch dem Empfänger bezw. Absender sichtbare Vorteile erwachsen, die ihn zu einem Einverständnis mit der Abkürzung der ihm zustehenden Entladezeit veranlassen. Diese dürften weniger in der Gewährung von Tariferleichterungen bestehen, die wiederum die Einnahmen der Verwaltung schmälern würden, als in Ersparnissen bei den Ablade- und Transportkosten gegenüber dem jetzigen Verfahren.

(Schluß folgt.)

Koalitionsrecht der Eisenbahnbediensteten und Reichseisenbahnfrage in der sächsischen zweiten Ständekammer.

In der sächsischen zweiten Ständekammer hat am 15. März d. J. der Staatsminister v. Seydewitz Veranlassung genommen, zu zwei besonders wichtigen Fragen, nämlich zum Koalitionsrecht der Eisenbahnbediensteten und zur Frage der Übertragung der bundesstaatlichen Eisenbahnen an das Reich Stellung zu nehmen.

Von der sozialdemokratischen Partei war ein Antrag eingegangen, der darauf gerichtet war, den staatlichen Bediensteten und Arbeitern die ungehinderte Ausübung des Koalitions-, Vereins- und Versammlungsrechts zu sichern und alle dem entgegenstehenden Dienstvorschriften aufzuheben. Staatsminister v. Seydewitz führte aus, daß auch den Staatsarbeitern das Recht, sich zu Zwecken verschiedenster Art zusammenzuschließen, wie jedem anderen Staatsbürger zustehe, und daß Einschränkungen nur insofern Platz greifen, als es die Staatszwecke unbedingt erheischen. Letzteres gelte im wesentlichen für das sog. Streikrecht. Das Hauptinteresse des Antrages konzentriere sich, wie aus der von den Antragstellern gegebenen Begründung hervorgeht, auf die Eisenbahnarbeiter und auf die Frage, ob sie Vereinen beitreten dürfen, welche die gemeinsame Arbeitseinstellung als zulässiges Mittel zur Erreichung ihrer Zwecke erachten. Insbesondere gehe das Streben der Antragsteller dahin, daß die Verwaltung den Arbeitern den Beitritt zum Transportarbeiterverbande gestatten möge, der sich als freie Gewerkschaft über fast ganz Deutschland erstrecke. Wenn nun auch jetzt im Kriege die Frage eines Eisenbahnerstreiks stark zurücktrete, so könne gleichwohl die Verwaltung den Beitritt des Personals zu diesem Verbande in seiner gegenwärtigen Organisation und mit seinen gegenwärtigen Statuten nicht gestatten, da die Gefahr nicht beseitigt sei, daß bei veränderten Verhältnissen doch auf Anwendung des letzten Mittels, des Streiks, zurückgekommen werde, das in den Statuten nebst ihren Beilagen ausdrücklich als unveräußerliches Recht der Arbeiter bezeichnet werde. „Eine Verwaltung die sich ihrer Verantwortung bewußt ist, kann es hierauf unmöglich ankommen lassen, vielmehr muß sie von vornherein alles vermeiden und ausschließen, was zuletzt doch zu dem für die Allgemeinheit unerträglichen Übel einer Arbeitseinstellung des Eisenbahnpersonals führen kann. Das öffentliche Verkehrswesen, und hier wieder vor allem das Eisenbahnwesen, ist eben ein so wichtiger Bestandteil des ganzen wirtschaftlichen Lebens, und wie sich jetzt gerade auf das deutlichste erwiesen hat, zugleich ein so wichtiges Glied unserer ganzen Landesverteidigung, daß man ganz unmöglich das ordnungsmäßige Funktionieren dieses wichtigen Verwaltungskörpers von den jeweils wechselnden Entschließungen der in ihm beschäftigten Arbeiterschaft abhängig machen darf.

Der Krieg hat an diesen Verhältnissen nichts geändert, im Gegenteil hat gerade der Krieg vor aller Welt dargetan, daß ein Streikrecht der Eisenbahnbediensteten unter allen Umständen ausgeschlossen bleiben muß.

Gewiß haben sich im jetzigen Weltkrieg alle Parteien einmütig in den Dienst des Vaterlandes gestellt und es ist dies eine der schönsten Wirkungen des großen und schweren Völkerringens, das uns von neidischen Feinden aufgezwungen wurde. Es kann mir nichts ferner liegen, als diese hocherfreuliche und erhebende Tatsache im geringsten zu verkleinern. Nur darf man auch keine unrichtigen Folgerungen daraus ziehen wollen.

Einerseits kämpfen auch unsere Arbeiter, wenn sie einmütig zu den Fahnen geeilt sind, in und mit dem ganzen Volke für ihren heimischen Herd, auch sie haben das größte Interesse daran, Heimat und Vaterland, unter dessen Schutze sie sicher wohnen, mit Leib und Leben zu verteidigen und nicht unter das Joch der Fremdherrschaft, etwa unter russisches Regiment, zu geraten. Sie beanspruchen dafür keinen besonderen Lohn. Auf der anderen Seite müssen Staatsnotwendigkeiten, die im Interesse der Allgemeinheit unter allen Verhältnissen zu beachten sind, in allem Wechsel der Tage aufrecht erhalten werden.

Die Frage der Parteipolitik, die Frage der grundsätzlichen Gleichberechtigung aller zum gemeinsamen Kriege zusammengeschlossenen politischen Parteien, hat hier völlig auszuscheiden und hat nichts mit der Sache zu tun. Auch richtet sich die Haltung der Regierung keineswegs ausschließlich gegen den Transportarbeiterverband, sondern ebenso gegen alle sonstigen Vereinigungen, gleichviel wes Geistes Kind sie seien, ob christliche Gewerkschaften oder andere, sofern sie das Streikrecht für die Eisenbahnarbeiter in Anspruch nehmen. Nicht um eine parteipolitische, sondern ausschlaggebend um eine wirtschaftliche Frage handelt es sich, allerdings um eine solche von weittragender Bedeutung. Nach der Entwicklung, die unsere Volkswirtschaft genommen hat, ist der geordnete Eisenbahnbetrieb eine der wesentlichsten Vorbedingungen unseres gesamten wirtschaftlichen Lebens. Er muß sonach unter allen Umständen aufrecht erhalten werden. Man denke nur an die mit Einstellung des Eisenbahnverkehrs sofort eintretende Stockung der Beförderung der Rohstoffe für Industrie und Landwirtschaft, vor allem an das Aufhören der Versorgung der großen Industriezentren mit Lebensmitteln, Störungen, die übrigens die Minderbemittelten, die Arbeiter, zweifellos noch härter treffen würden als die wohlhabenderen Kreise.

Eine ihrer Verantwortung bewußte Regierung muß hier von langer Hand vorbeugend wirken und auch für die Zukunft solche Störungen unmöglich machen im Interesse der gesamten Bevölkerung, zugleich aber auch im Interesse des beteiligten Personals selbst, das dadurch vor schweren Konflikten bewahrt bleibt.

Die sächsische Regierung befindet sich in aller dieser Hinsicht in voller Übereinstimmung mit den anderen deutschen Verwaltungen, insbesondere mit Preußen und Bayern."

Im Anschluß hieran äußerte sich der Minister noch über die Stellung der Verwaltung gegenüber der Parteizugehörigkeit der Eisenbahnbediensteten und ihrem Versammlungsrechte wie folgt: „Wenn ich noch einmal kurz auf die Frage zurückkomme, welche Stellung die Regierung jetzt gegenüber den politischen Parteien einnehme, so habe ich nochmals zu betonen, daß die Staatseisenbahnverwaltung als solche mit der Politik nichts zu tun hat, ihr liegt vielmehr die rein fachliche Aufgabe ob, die Eisenbahnen dem Staatswohl und den wirtschaftlichen Lebensbedürfnissen des ganzen Volkes — ohne Rücksicht auf Parteiinteressen — in möglichst weitem Umfange dienstbar zu machen. Demzufolge kümmert sich die Staatseisenbahnverwaltung nicht um die politische Richtung ihrer Bediensteten; sie ist in erster Linie von dem Wunsche beseelt, daß alle Beamten und Bediensteten in gemeinsamer Arbeit dem ihnen gesteckten Ziele zustreben, nämlich der Förderung des Wohles der Allgemeinheit. Diese Stellungnahme wird der Regierung gerade jetzt durch die ausgezeichnete Haltung und das vorzügliche Zusammenarbeiten des Eisenbahnpersonals außerordentlich erleichtert. Ich zweifle nicht daran, daß dieser Zustand auch nach Beendigung des Krieges anhalten und die Regierung keinen Anlaß haben wird, ihren grundsätzlichen Standpunkt zu ändern. Was speziell die Frage der Beteiligung an Versammlungen betrifft, so liegt es in weiterer Ausführung des eben Gesagten der Regierung durchaus fern, dem Eisenbahnpersonal in dieser Beziehung Schwierigkeiten zu bereiten. Diesen Standpunkt nimmt die Regierung jetzt ein, und es liegt nun auch kein Anlaß vor, auf die früheren Vorgänge, die der Vorredner erwähnte, näher einzugehen. Indem ich dieses grundsätzliche Entgegenkommen erwähne, möchte ich aber keinen Zweifel darüber aufkommen lassen, daß auch Versammlungen nicht dazu benutzt werden dürfen, um die Eisenbahnbediensteten mit Streikfragen zu befassen oder sonst die Disziplin zu lockern. Das muß nach meinen vorhin gegebenen Darlegungen ausgeschlossen bleiben, wie der Verwaltung auch nicht das Recht genommen werden darf, gegen Preßerzeugnisse einzuschreiten, die — zum Schaden des Dienstes — Unzufriedenheit zwischen Arbeiterschaft und Verwaltung zu stiften suchen. Selbstverständlich kann auch im Interesse der nötigen Ordnung und Disziplin nicht geduldet werden, daß Angehörige einer staatlichen Verwaltung sich in Widerspruch mit der Staatsverfassung und der staatlichen Ordnung agitatorisch betätigen. Keiner besonderen Hervorhebung bedarf es, daß Beamte, die dem staatlichen Oberhaupt Treue geschworen haben sich nicht an Bestrebungen beteiligen dürfen, die sich in Gegensatz zu der monarchischen Grundlage der Verfassung stellen.

Ganz unrichtig ist die wieder gehörte Behauptung, die Eisenbahner würden durch die von der Staatsnotwendigkeit gebotenen Einschränkungen des Koalitionsrechts in ihrem Ansehen herabgesetzt und gewissermaßen zu Aschenbrödeln, wie der Vorredner sagte, gestempelt. Es kann kaum eine falschere Darstellung geben; das Gegenteil ist richtig. Heute, wo das Eisenbahnpersonal so Hervorragendes geleistet hat und noch leistet, wo es wie aus einem Gusse im hohen und besonderen Dienste des Vaterlandes arbeitet und sich rückhaltlos in den Dienst der Allgemeinheit stellt, zieht jeder Mann gern den Hut vor diesen treuen Mitkämpfern und es dürfte kaum einen bürgerlichen Stand geben, der sich jetzt größerer Wertschätzung erfreute, wie gerade das Eisenbahnpersonal.

Die Eisenbahner bedürfen aber auch des Streikrechts gar nicht, um ihre Lage zu verbessern. Die Verhältnisse der staatlichen Arbeiter werden ganz anders als die der Privatarbeiter vor der breiten Öffentlichkeit unter Mitwirkung des Landtages geregelt und hier ist reichlich Gelegenheit gegeben, daß ihre Wünsche zur Geltung gebracht werden, soweit die

Verwaltung nicht schon von selbst ihre Erfüllung ins Auge gefaßt haben sollte.

Zum andern sind gerade die Staatseisenbahnarbeiter bereits zur Vertretung ihrer Interessen in den bestehenden Arbeiterausschüssen, die sich nach Betriebsarten getrennt über das ganze Land erstrecken, gemäß den erlassenen Bestimmungen organisiert. Auf diese Weise können sie ihre Wünsche und Klagen mit Nachdruck zu Ohren der Verwaltung bringen; auch besteht die Absicht, diese Arbeiterausschüsse noch weiter in der Richtung eines engeren Zusammenarbeitens mit der Verwaltung auszubauen, womit auch einem oft in diesem Hohen Hause geäußerten Wunsche entsprochen werden würde. Es bedarf also zur Vertretung der Arbeiterinteressen keineswegs des Dazwischentretens eines außerhalb der Arbeiterschaft stehenden Verbandes zwischen Verwaltung und Arbeiterschaft.

Mit besonderem Nachdruck möchte ich endlich betonen, daß die Wohlfahrtseinrichtungen der sächsischen Staatseisenbahnverwaltung, ich sage: Wohlfahrtseinrichtungen, nicht Wohltaten, namentlich die Betriebskrankenkasse und die Arbeiterpensionskasse, schon seit Jahrzehnten dank der gemeinsamen Arbeit der Verwaltung mit den berufenen Arbeitervertretern, vor allem aber dank der reichlichen finanziellen Unterstützung seitens des Staates sich für die Eisenbahnbediensteten außerordentlich günstig gestaltet haben. Beide Kassen gehen in ihren Leistungen weit über das von der Arbeitergesetzgebung des Reiches vorgesehene Maß hinaus, und dem weiteren Ausbau dieser Wohlfahrtseinrichtungen wendet die Verwaltung dauernd ihre Aufmerksamkeit zu. Auch in dieser Beziehung wird also für die Eisenbahnbediensteten in bevorzugter Weise gesorgt, und es liegt für sie kein Bedürfnis vor, sich auch noch an Gewerkschaften anzuschließen, wie dies vielleicht für Privatarbeiter zweckmäßig ist — ich will das nicht bestreiten —, die jene großen Vorteile der bei der Staatseisenbahnverwaltung durchgeführten erweiterten Kranken- und Invalidenversicherung nicht genießen. Auch einer Fürsorge für die Zeit der Erwerbslosigkeit bedarf es für die Eisenbahner nicht, da die Verwaltung ständige Arbeiter wegen Mangels an Beschäftigung nicht entläßt.

Nun erscheint es ja an sich wohl möglich, daß der Transportarbeiterverband sich mit der Zeit anders organisiert und daß er das Recht des Streiks für die Eisenbahnarbeiter in seinen Statuten ausdrücklich ausschließt. Tritt dies ein und gewinnt die Verwaltung die Überzeugung, daß der Beitritt zum Verband in der Tat keine Streikgefahr mit sich bringt, so wird die sächsische Regierung gegenüber einer wesentlich veränderten Sachlage allerdings ihre Stellungnahme zum Verbande — nach Vernehmen mit den anderen deutschen Regierungen — zu revidieren haben. Soweit sind wir aber heute nicht, vielmehr müssen wir heute noch mit der Tatsache rechnen, daß das Verbandsstatut die gemeinsame Arbeitseinstellung als zulässig erklärt. Man wird also die weitere Entwicklung abwarten müsen."

Die Aufführungen des Ministers fanden vielseitige Zustimmung im Hause und insbesondere bestand bei allen Parteien außer bei den Sozialdemokraten, Einverständnis darüber, daß den Eisenbahnbediensteten ein Streikrecht keinesfalls zugestanden werden könne.

Zu der von mehreren Abgeordneten berührten Frage der Reichseisenbahnen wies der Minister darauf hin, daß er diese Angelegenheit in der zweiten Kammer bereits wiederholt besprochen habe. Infolgedessen könne er sich jetzt darauf beschränken, nur die hauptsächlichsten Gesichtspunkte nochmals wie folgt darzulegen:

„Ich habe immer der Überzeugung Ausdruck verliehen, daß die nebeneinander stehenden bundesstaatlichen Eisenbahnen, im Sinne der ausdrücklichen Vorschrift der Reichsverfassung, bereits jetzt durchaus wie ein einheitliches Netz verwaltet werden. Einheitlichkeit besteht im Bau und Betriebe der Eisenbahnen, Einheitlichkeit in den Personen- und Gütertarifen, Einheitlichkeit in der Abfertigung des Verkehrs, Einheitlichkeit in vielen anderen wichtigen Beziehungen, so hinsichtlich der Dienst- und Ruhezeit des Betriebspersonals usw. Im Staatsbahnwagenverbande haben sich die deutschen Staatseisenbahnverwaltungen zu einer gemeinsamen Benutzung des gesamten Güterwagenparks zusammengefunden. Über die Leitung des Güterverkehrs bestehen bindende Abmachungen, die zum Ziele haben, daß der wirtschaftlich zweckmäßigste Weg gewählt wird; die Verfrachter zahlen, auch wenn aus Betriebsrücksichen ein Umweg gefahren wird, die Fracht für den kürzesten Weg. Die Personenzüge werden, soweit es der Verkehr verlangt, glatt durchgeführt, und zwar nicht nur die Personenwagen, sondern auch teilweise die Lokomotiven und das Begleitpersonal. Sicher steht das Publikum unter dem Eindruck, daß für den Verkehr die Grenzen zwischen den Bundesstaaten im Eisenbahnverkehr verschwunden sind. Die für die Verkehrsinteressen erwünschte Einheitlichkeit ist also schon jetzt vorhanden, und es bedarf also dazu gewiß nicht der Abtretung unserer Eisenbahn an das Reich. Ferner kann keinesfalls behauptet werden, daß die den Eisenbahnen obliegende Pflege der wirtschaftlichen Beziehungen in Deutschland durch eine Reichsverwaltung besser und mit größerem Erfolg ausgeübt werden könnte, als es jetzt durch die in enger Fühlung stehenden bundesstaatlichen Eisenbanverwaltungen geschieht. In wichtigen Beziehungen sind die einzelstaatlichen Eisenbahnverwaltungen sogar besser geeignet, dem Volkswohle zu dienen. Denn bei einer Dezentralisierung, wie sie jetzt besteht, sind die einzelnen Regierungen viel mehr in der Lage, die Interessen ihrer Bevölkerung mit Liebe und Sorgfalt zu pflegen. Sie kennen die jeweilig auftretenden besonderen Bedürfnisse unmittelbar besser und werden auch eher geneigt sein, ihnen zu entsprechen. Die Zentralleitung eines sich über ganz Deutschland erstreckenden Betriebes würde hierzu oft genug gar nicht in der Lage sein, schon weil sie mit zahlreichen Berufungen anderer Landesteile rechnen müßte. So wird man kaum annehmen können, daß Sachsen das dichteste Eisenbahnnetz in Deutschland besitzen würde, wenn die deutschen Eisenbahnen von einer Stelle aus geleitet und verwaltet würden.

Auch im Fahrplanwesen hat, wie ich gegenüber dem Herrn Vorredner bemerken möchte, die selbständige sächsische Verwaltung manchen Erfolg erzielt, so ist z. B. der frühere Luxuszug von Berlin nach Italien auf energisches Betreiben der sächsischen Verwaltung über Sachsen geleitet worden. Auch möchte ich bezweifeln, daß der Balkanzug die jetzige Lage erhalten hätte d. h. daß er teils über Oderberg und teils über Dresden geleitet worden wäre, wenn nicht die sächsische Verwaltung, im Verein mit der österreichischen, sich energisch ins Mittel gelegt hätte. Dabei betone ich, daß die Abfahrtzeiten des Dresdener Balkanzuges im bevorstehenden Sommerfahrplan wesentlich günstiger sein werden als jetzt. Die Differenz in der Fahrzeit gegenüber der Oderberger Linie wird sich dadurch wesentlich vermindern.

Besonders empfindlich müßte es aber der Ständeversammlung sein, wenn ihr für das Land so segensreicher Einfluß auf die Gestaltung und den Ausbau der sächsischen Eisenbahnen beseitigt oder auch nur vermindert würde. Das kann nicht das Hohe Haus und kann nicht die Regierung wünschen.

Anderseits führt gerade der frische stete Wettbewerb zwischen den verschiedenen selbständigen Eisenbahnverwaltungen, der in seinen Grenzen sicher berechtigt ist, zu mannigfachen Versuchen und Verbesserungen, die bei einer starren Einheitlichkeit der Verwaltung nicht in gleicher Weise zu erwarten wären. Und schließlich fährt bei solchem — gemäßigten — Wettbewerb das Publikum am besten, da die verschiedenen Verwaltungen miteinander wetteifern, ihm das Beste und Bequemste zu bieten."

Der Minister betonte sodann, daß auch die preußische Regierung im Hause der Abgeordneten ganz neuerdings gegenüber dem Reichseisenbahnprojekt einen vollständig ablehnenden Standpunkt eingenommen habe, und fuhr nach kurzer Wiedergabe der von der preußischen Regierung angeführten Gründe fort: „Ich kann mich diesem Standpunkt nur anschließen und habe hiernach festzustellen, daß zwischen den Auffassungen der preußischen und sächsischen Regierung gegenüber der Reichseisenbahnfrage volle Übereinstimmung besteht, Übereinstimmung darüber, daß Bestrebungen dieser Art mit Entschiedenheit bekämpft werden müssen. Gerade im jetzigen Kriege hat es sich vor aller Augen deutlich gezeigt, daß das deutsche Eisenbahnwesen in seiner Aufteilung in verschiedene Verwaltungen die höchste Leistungsfähigkeit besitzt und daß also auch vom Standpunkt der Reichsverteidigung aus keinerlei Grund vorliegt, an dieser Organisation etwas zu ändern. Im Gegenteil hat auch hier der Wetteifer der verschiedenen Verwaltungen die besten Früchte getragen.

Wahren wir uns also die Selbständigkeit unseres wertvollen Eisenbahnbesitzes. Wir dienen dadurch dem gesunden Fortbestande unseres Staatswesens und werden dem verfassungsmäßigen bundesstaatlichen Charakter des Reiches gerecht, der sich in dieser Kriegszeit so glänzend bewährt hat, wir dienen dadurch ferner einer gedeihlichen Pflege des Verkehrs und damit zugleich dem Besten der großen Allgemeinheit unseres gesamten Deutschen Reiches, an dessen Blühen und Gedeihen wir alle das lebhafteste Interesse haben."

Auch diese Ausführungen fanden lebhaften Beifall, und aus den Reden der Abgeordneten, die zu dieser Frage das Wort ergriffen, ging hervor, daß, außer bei den Sozialdemokraten, bei keiner Partei Neigung bestand, für ein Reichseisenbahnprojekt einzutreten.

Der Pariser Verkehr im Jahre 1914.

Ebenso wie der Eisenbahnverkehr Frankreichs (Siehe Nr. 12 d. Ztg. vom 9. Februar d. J.) hat auch der Pariser Stadtverkehr durch den Krieg schwer zu leiden gehabt, und das Bild, das das Jahr 1914 bietet, ist hier ein ganz ähnliches wie dort. Die Pariser Omnibus-Gesellschaft mußte am 1. August 1914 ihren Verkehr vollständig einstellen, weil ihre Fahrzeuge sofort von der Heeresverwaltung mit Beschlag belegt wurden. Ein Vertrag verpflichtet sie, dem Heere bei der Mobilmachung 800 Omnibusse zu stellen; sie muß aber sogar noch mehr geleistet haben, denn die Entschädigung, die sie von der Heeresverwaltung erhielt, belief sich auf 22 338 000 Fr., und da viele von den Fahrzeugen sicher schon seit Jahren im Betrieb waren, ergäbe dieser Betrag, wenn er sich nur auf die 800 vertragsmäßig zu stellenden Omnibusse bezöge, eine sehr reichliche Vergütung. *) Die Heeresverwaltung wird mit ihrer Entschädigung kaum auch nur um das geringste Maß über den äußersten möglichen Mindestbetrag hinausgehen, denn nach den gesetzlich festgelegten Pflichten, die sie in dieser Beziehung gegenüber den Eisenbahnen hat und die für die Regierung Vorteile, für die Eisenbahngesellschaften aber viele Härten bedeuten, ist nicht anzunehmen, daß für ihr Verhältnis zur Omnibusgesellschaft andere Gesichtspunkte maßgebend sind. Die Omnibusse sind so gebaut, daß ihre Aufbauten abgehoben und durch andere ersetzt werden können, die zur Beförderung von Fleisch eingerichtet sind. Sie traten zu diesem Zweck auch bereits bei der Versammlung und dem Aufmarsch der Truppen in Tätigkeit. Die Omnibusse rückten sofort mit den Fahrern ab, die sie auch im Frieden geführt hatten; die Gesellschaft verlor infolgedessen am 1. August von den 948 Wagenführern, die ihren Bestand am 31. Juli ausgemacht hatten, 817 Mann. Insgesamt wurden von ihren 12 000 Angestellten gleich bei der Mobilmachung über zwei Drittel zum Heere einberufen. Bei den Straßenbahnstrecken der Omnibusgesellschaft war der Eingriff, den der Ausbruch des Krieges mit sich brachte, nicht ganz so folgenschwer. Von den 28 Strecken, die im Juli 1914 im Betrieb waren, mußten 14 den Betrieb einstellen, sodaß wenigstens die Hälfte des Verkehrs erhalten blieb, allerdings mit stark beschränktem Fahrplan. Die Zahl der täglichen Wagenkilometer, die in der letzten Juliwoche 87 000 betragen hatte, sank am 2. August auf 24 600. Durch Ausbildung neuer Wagenführer und Einstellung von Frauen ist es mittlerweile ermöglicht worden, die Verkehrsverhältnisse erheblich zu verbessern.

Der Rückschlag, den der Krieg mit sich brachte, trifft die Omnibusgesellschaft um so härter, als sie in den letzten Jahren vorher mit großen Ausgaben bedeutende Verbesserungen ihrer Einrichtungen vorgenommen hatte. Sie bezogen sich namentlich auf die Abschaffung des Pferdebetriebes, sowohl im Omnibus- als auch im Straßenbahnverkehr, bei welch letzterem auch noch der Dampf- und Druckluftbetrieb in elektrischen umgewandelt worden war. Die Aufwendungen hierfür betrugen im Jahre 1914 nahezu 24 000 000 Fr., und erreichten damit die Gesamthöhe von 153 000 000 Fr. Für Schuldentilgung waren 1914 (also vermutlich in der ersten Hälfte des Jahres) 13 000 000 Fr. aufgewendet worden, wodurch die Abzahlung von Schulden den Betrag von 66 000 000 Fr. erreichte. Mit diesen hohen Ausgaben war allerdings auch bedeutendes geleistet worden: im Ausstellungsjahr 1900 waren noch 1367 Omnibusse mit 17 400 Pferden und nur 258 Wagen mit Motoren betrieben worden; 1913 hatte die Gesellschaft nur noch 628 Pferde, und 1914 waren sie ganz verschwunden.

Bis zum 1. August hatte das Jahr 1914 gute Betriebsergebnisse gezeitigt. In den ersten sieben Monaten des Jahres hatten die Kraftomnibusse 23 356 000 Wagenkilometer zurückgelegt und 152 000 000 Personen befördert. Dabei hatten die Einnahmen 21 344 000 Fr. oder 91,39 Cts. für das Wagenkilometer betragen. Gegen den gleichen Zeitraum des Jahres 1913 lag eine Zunahme von 2,71 % in den Wagenkilometern, von 3,68 % in der Zahl der Fahrgäste, von 2,97 % in den Einnahmen und von 0.23 Cts. oder 0,25 % in den Erträgnissen eines Wagenkilometers vor.

Dementsprechend waren auf den Straßenbahnstrecken der Omnibusgesellschaft 18 748 000 Wagenkilometer gefahren und dabei 122 600 000 Fahrgäste befördert worden, die Einnahmen hatten 15 129 000 Fr. oder im Durchschnitt 80.70 Cts. für das Wagenkilometer betragen. Gegen 1913 waren 12.92 % Wagenkilometer mehr gefahren und 18,87 % mehr Fahrgäste befördert worden. Die Einnahmen waren um 11,37 % gestiegen, das Ergebnis eines Wagenkilometers war dabei allerdings um 1,12 Ct. = 1,37 % zurückgegangen. Bei Würdigung dieser Zahlen muß berücksichtigt werden, daß das Netz des Jahres 1914 in erheblich weiteren Umfange als das des Jahres 1913 elektrisch betrieben wurde, und daß ein viel dichterer Fahrplan eingeführt worden war. Dies erklärt sowohl die starke Zunahme der Wagenkilometer und der Fahrgäste als auch den Rückgang der Einnahmen für das Wagenkilometer. Die Wagen waren infolge der dichteren Wagenfolge trotz der Zunahme der Zahl der Fahrgäste weniger stark besetzt und brachten infolgedessen, bezogen auf das Kilometer, weniger ein.

Gegenüber diesen günstigen Ergebnissen der ersten sieben Monate des Jahres 1914 fällt das Gesamtergebnis um so ungünstiger ins Gewicht. Die Einnahmen aus dem Omnibus- und Straßenbahnverkehr betrugen ganzjährig 43 000 000 Fr., d. s. 14 900 000 Fr. weniger als 1913. Davon entfielen auf die Straßenbahnen, die 175 000 000 Fahrgäste befördert hatten, 21 700 000 Fr. Die Betriebsausgaben beliefen sich auf 36 750 000 Fr. oder 16 300 000 Fr. weniger als 1913.

Die vollständige Einstellung des Omnibusbetriebes bei der Mobilmachung hatte zunächst eine erhebliche zeitweilige Steigerung des Verkehrs beim Métro zur Folge, trotzdem weist aber das Gesamtergebnis des Jahres einen Rückgang auf. Das ist nicht zu verwundern, wenn man erfährt, daß im Kriege der letzte Zug um 7 Uhr 30 Minuten, statt wie im Frieden um 12 Uhr 30 Minuten verkehrt. Die Untergrundstrecken des Métro hatten 1914 eine Länge von 78 km erreicht; die Durchschnittslänge des Jahres betrug 73 km. Am 1. August wurden von dem Personal von 5478 Köpfen 2200 zur Truppe einberufen, und der weitere Verlauf des Krieges entzog dem Unternehmen noch weit mehr Angestellte. Wo es möglich war, wurden auch hier die fehlenden Männer durch Frauen ersetzt. Der 1. August brachte einen Riesenzustrom von Fahrgästen; meist waren es Männer, die von ihren Arbeitstätten nach Hause eilten, um sich für die Abreise zur Truppe zu rüsten, und dann solche, die den Bahnhöfen zuströmten, um ihre Gestellungsorte zu erreichen. Die Einnahmen überstiegen daher am 1. August 1914 diejenigen des gleichen Tages im Vorjahre um 57 %. Vom 3. August an mußte der Fahrplan stark eingeschränkt werden; diese und die sonstigen, mit dem Ausbruch des Krieges in Zusammenhang stehenden Schwierigkeiten hatten einen erheblichen Rückgang des Verkehrs zur Folge. Vom 20. August an nahm der Verkehr wieder zu, und er erreichte Anfang September wieder einen Höhepunkt, als viele Pariser aus Furcht vor dem erwarteten Einmarsch der Deutschen nach dem Süden flohen. Eine nochmalige Verkehrswelle zeigte sich, als diese Flüchtlinge nach der Marneschlacht wieder zurückkehrten. Die täglichen Betriebseinnahmen des August 1914 betrugen nur die Hälfte derjenigen desselben Monats im Vorjahre, bis zum Dezember waren sie wieder auf zwei Drittel gestiegen. Die Zahl der im Tagesdurchschnitt gefahrenen Wagenkilometer betrug im August 1914 69 000 gegen 184 000 im Jahre 1913, im Dezember 1914 127 000 gegen 216 000 im Dezember 1913. Insgesamt wurden 1914 60 253 000 Wagenkilometer gefahren und 268 000 000 Fahrkarten verkauft; die entsprechenden Zahlen des Jahres 1913 waren 73 202 000 Wagenkilometer und 312 000 000 Fahrkarten. Die Zahl der verkauften Fahrkarten übertraf im Jahre 1914 nur um 14 000 000 diejenigen des Jahres 1909.

Die Einnahmen des Jahres 1914 betrugen 46 376 000 Fr. gegenüber 54 476 000 Fr. im Jahre 1913. Im Juli 1914 waren 4 091 000 Fr. eingenommen worden, im August ging diese Zahl auf 1 988 000 Fr. zurück. Der Jahresüberschuß für das Kilometer, bezogen auf die durchschnittliche Netzlänge des betreffenden Jahres, sank von 116 000 Fr. im Jahre 1913 auf 82 000 Fr. im Jahre 1914. Diese Zahl hatte im Jahre 1908 und 1909 129 000 Fr., im Jahre 1912 123 000 Fr. betragen, also in der ganzen Zeit die Neigung zu sinken gezeigt; der Rückgang des Jahres 1914 gegenüber dem Ergebnis des Jahres 1913 steht aber außer allem Verhältnis zu den vorhergehenden Jahren. Die Ursache dieses Rückganges ist einerseits die Abwanderung der Reisenden aus der 1. Klasse, anderseits die Zunahme des Umsteigeverkehrs. Seit Anfang 1915 haben die täglichen Einnahmen wieder zugenommen, was namentlich auf das Fehlen des Wettbewerbs der Omnibusse zurückgeführt wird.

Die Ausgaben des Jahres 1914 beliefen sich auf 19 766 000 Fr. Die Betriebszahl war 43,36 gegenüber 42,79 im Jahre 1913. Der Überschuß betrug nach Abzug der Abgaben an die Stadt im Jahre 1914 11 126 000 Fr. gegenüber 13 817 000 Fr. im Jahre 1913. Das Anlagekapital hat die Höhe von 203 000 000 Fr. erreicht, wovon 75 000 000 Fr. auf die Aktien, 125 000 000 Fr. auf Schuldverschreibungen entfallen. An die Stadt Paris sind als Gegenleistung für die Darlehen, die diese dem Métro gewährt hat, 14 295 000 Fr. zu zahlen, und außerdem noch 144 000 Fr. als Beitrag zu den Kosten der Kraftwerke, aus denen der Betriebstrom bezogen wird.

*) Nach einer neueren Nachricht hat der Staat in Paris 1100 Omnibusse übernommen, doch geht die hier angegebene Zahl 800, die aus „Engineering“ entnommen ist, gut mit der Zahl der eingezogenen Führer (817) zusammen, sodaß die Zahl 800 für die Omnibusse richtig sein dürfte. Die übrigen 300 müssen wohl von anderen Unternehmungen oder nachträglich gestellt worden sein.

Einen ähnlichen Einfluß zeigte der Krieg auf die Nord-Süd-Untergrundbahn, die noch mehr darunter zu leiden hat, weil sie nicht von der Stadt wie der Métro unterstützt wird und infolgedessen überhaupt wirtschaftlich ungünstiger dasteht. Ihr Anlagekapital beträgt 141 000 000 Fr., die Gesamteinnahmen des Jahres 1914 überschritten nur wenig den Betrag von 9 000 000 Fr.; davon entfielen 8 865 000 Fr. auf den Personenverkehr. Die Betriebsausgaben machten 4 232 000 Fr. aus, die Abgaben an die Stadt 863 000 Fr., die Schuldzinsen 2 808 000 Fr., sodaß nur rund 1 000 000 Fr. Überschuß blieben. Bei diesem ungünstigen Ergebnis muß man freilich nicht außer Acht lassen, daß das Unternehmen noch in der Entwicklung begriffen ist.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Einheitlicher Umrechnungskurs der deutschen Eisenbahnen in den Güterverkehren mit dem Auslande.** Früher hatte jede deutsche Eisenbahnverwaltung den Umrechnungskurs für die im Frachtbrief, in der Frankaturnote und im Nachnahmebegleitschein in fremder Währung ausgedrückten Beträge innerhalb ihres Bezirks festgesetzt. Da der als Grundlage hierfür dienende Börsenkurs nur selten und nur geringfügig sich änderte, waren die Abweichungen zwischen den von den einzelnen Verwaltungen festgesetzten eisenbahnseitigen Kursen, wenn sie überhaupt bestanden, nur geringfügig. Dies wurde anders, sobald infolge des Krieges die Kurse der ausländischen Währungen stiegen und häufigen erheblichen Schwankungen ausgesetzt waren. Es entstanden infolge der verschiedenen Verfahren bei Festsetzung der Kurse große Unterschiede. Um diese zu beseitigen, haben sich vor kurzem die deutschen Bahnen über ein einheitliches Verfahren geeinigt. Es werden die amtlich festgesetzten Devisenkurse zugrunde gelegt, das arithmetische Mittel zwischen Geld- und Briefkurs berechnet, und dann als Erhebungskurs eine um 1 erhöhte und als Zahlungskurs eine um 1 ermäßigte auf eine Dezimale nach oben abgerundete Zahl festgesetzt. Um allzuhäufige Änderungen zu vermeiden, sollen die Kurse nur dann neu festgesetzt werden, wenn das arithmetische Mittel zwischen Geld- und Briefkurs sich um mindestens 0,5 geändert hat, auch soll die Prüfung nur jeden Dienstag und Freitag auf Grund der am Tage vorher festgesetzten amtlichen Devisenkurse vorgenommen werden. In der Hauptsache kommen die Verkehre in Frage, deren Tarife in fremder Währung berechnet sind, und zwar die mit der Schweiz und einige mit Österreich und Ungarn. Eine besondere Rolle spielen die Verkehre, deren Tarife die französische Währung enthalten, was besonders für den rumänischen Tarif zutrifft. Da der französische Devisenkurs nicht veröffentlicht wird, muß er über die Schweiz oder Holland besonders berechnet werden. Um auch hier die Einheitlichkeit zu wahren, hat es die Königl. preußische Eisenbahndirektion Berlin übernommen, den Kurs allen übrigen deutschen Verwaltungen mitzuteilen.

— **Preußisches Eisenbahnanleihegesetz.** In der Sitzung des Abgeordnetenhauses am 20. d. M. berichtete namens der verstärkten Haushaltskommission Abg. Dr. Macco über den Entwurf eines Eisenbahnanleihegesetzes, den wir in Nr. 16, S. 183 im Auszuge wiedergaben. Wie den Lesern bekannt, fordert die Vorlage einen Kredit von im ganzen 313 254 000 ℳ, und zwar im einzelnen 11 382 000 ℳ zur Herstellung von zweiten und weiteren Gleisen, 20 672 000 ℳ für den vollspurigen Ausbau der Schmalspurbahn Dorndorf-Kaltennordheim (4 810 000 ℳ) und zur Deckung von Mehrkosten bei bereits genehmigten Bauausführungen, 280 200 000 ℳ zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit des Bahnnetzes, 1 Million zur weiteren Förderung des Baues von Kleinbahnen. Die Kommission empfahl die unveränderte Annahme der Vorlage; die eingegangenen Petitionen sollen durch die Beschlußfassung für erledigt erklärt werden.

Nachdem der Abg. v. Bockelberg seiner Freude Ausdruck gegeben hatte, daß die Verwaltung selbst in dieser schweren Zeit nichts versäumt, um den Betrieb auf der Höhe zu erhalten, antwortete Staatsminister v. Breitenbach wie folgt:

Meine Herren! Ich kann dem Hohen Hause nur dankbar sein für die beschleunigte Behandlung und, wie ich hoffe, glatte Erledigung dieser bedeutsamen Vorlage. Ich bin auch mit dem Herrn Vorredner wie mit dem Herrn Berichterstatter ganz damit einverstanden, daß die Staatsregierung, in diesem Fall die Staatseisenbahnverwaltung, gehalten ist, alle wirtschaftlichen Quellen, soweit sie faßbar sind, zu erschließen und nach dem Kriege voll leistungsfähig zu sein, um einen wirtschaftlichen Aufstieg vorzubereiten. Daß zu diesen Quellen mit in erster Linie die großen Anlagen der Staatseisenbahnverwaltung gehören, darüber wird in diesem Hause kein Zweifel bestehen. Ich hoffe, daß die Vorlagen der nächsten Jahre im Sinne der Wünsche des Herrn Abgeordneten v. Bockelberg auch wieder neue Erschließungen des Landes durch Meliorationsbahnen und ebenso eine kräftige Förderung und Ausgestaltung der gesamten Anlagen der Staatseisenbahnverwaltung bringen werden.

Das Haus nahm darauf die Vorlage nach den Kommissionsvorschlägen in zweiter und sofort auch in dritter Lesung endgültig an.

— **Landwirtschaftliche Ausnutzung des Eisenbahngeländes.** Ein Erlaß des preußischen Eisenbahnministers und Chefs des Reichamts für die Verwaltung der Reichseisenbahnen vom 16. d. M. besagt folgendes: Die Königlichen Eisenbahndirektionen sind im Verfolg der in der Ernährungsfrage von mir getroffenen Anordnungen durch den Erlaß vom 21. August v. J. angewiesen worden, alles rechtzeitig vorzubereiten, damit in diesem Jahre die größtmögliche Ausnutzung des Eisenbahngeländes zur Erzielung von Nahrungsmitteln gewährleistet ist. Ich vertraue, daß diese Vorbereitungen jetzt überall getroffen sind. Alle Vergünstigungen, die dem Personal in Erlassen des vergangenen Jahres mit Rücksicht auf die Bestellung des Eisenbahngeländes gewährt worden sind, bleiben so lange in Kraft, als der Stand der Volksernährungsfragen dies noch erfordert. — Über die diesjährige Bepflanzung des Bahngeländes mit Sonnenblumen ergeht besonderer Erlaß.

— **Die Kartoffelzufuhr nach der Reichshauptstadt** hat kürzlich wieder kräftig eingesetzt. Auf dem Güterbahnhof der Ostbahn traf ein „Kartoffelzug" von 126 Achsen ein, der auf der Berliner Umgehungsbahn die aus allen Himmelsrichtungen angefahrenen Kartoffeln gesammelt hatte. Die Gemüsehändler ließen die Ware sackweise durch Gespanne abholen, kleine Händler waren mit Hundefuhrwerk erschienen. Auch die Eilgutsendungen haben wieder zugenommen, auf manchem Güterboden reiht sich schon wieder Sack an Sack. Um Stauungen und Betriebsstörungen vorzubeugen, werden die Empfänger von der Güterabfertigung aufgefordert, die Sendungen binnen 24 Stunden abzuholen, geschieht dies nicht, so läßt sie die Verwaltung, wenn angängig, zurollen, andernfalls nimmt sie der Spediteur gegen Lagergeld in Verwahrung. Wo die Güterschuppen unterkellert sind, werden die unteren Räume zur vorübergehenden Aufbewahrung der Kartoffelsendungen herangezogen. In dieser Hinsicht hat die Güterabfertigung Neukölln, die besonders unter der Kartoffelüberschwemmung litt, eine sehr praktische Einrichtung getroffen. Nahe der Ladebühne sind zwei sogenannte Rutschen in den Boden eingelassen, auf denen die entladenen Kartoffelsäcke schnellstens in den Keller befördert werden. Die Sendungen, nach den Namen der Empfänger alphabetisch geordnet, erhalten dort ihre gesonderten Plätze; werden sie angefordert, so brauchen sie nur nach der anderen Seite des Kellers gekarrt werden, wo sie mittels Krans emporgewunden und in die bereitstehenden Fuhrwerke verstaut werden. Der Keller ist 360 qm groß, seine Mitbenutzung dürfte daher einer Kartoffelüberhäufung des Güterbodens, der ja noch für zahlreiche andere Sendungen in Anspruch genommen wird, vorbeugen. Der Einbau der Schächte, des Aufzuges, der elektrischen Lichtanlage usw. hat allerdings 4000 ℳ gekostet.

— **Der Wassereinbruch im Spreetunnel der A. E. G.-Schnellbahn in Berlin.** Die Untersuchung des Betriebsunfalls im Schnellbahntunnel an der Jannowitzbrücke dürfte in den nächsten Tagen abgeschlossen werden. Inzwischen ist man dabei, den beschädigten Teil des Baugerüstes wieder in Ordnung zu bringen, zu welchem Behufe neue Holzpfähle eingerammt werden müssen. Die Wiederherstellung der umgestürzten Spundwand wird etwa acht Tage in Anspruch nehmen. Anfang April hofft man den Tunnel wieder trockengelegt zu haben, so daß die an der Brückenstraßen-Rampe bereits begonnenen Betonierungsarbeiten wieder aufgenommen werden können. Im Tunnel selbst sind noch gegen 2 m Boden auszuschachten.

— **Verein für Eisenbahnkunde zu Berlin.** In der Sitzung des Vereins, die am 14. März d. J. unter dem Vorsitz des Geheimen Oberbaurat Hoogen stattfand, hielt der k. k. Regierungsrat Leopold Ritter v. Stockert aus Wien einen durch zahlreiche Lichtbilder erläuterten mit lebhaftem Beifall aufgenommenen Vortrag über „Dampfeisenbahn, Kraftwagenlinie oder Kraftwagenbetrieb auf Schienen."

Unter Vorführung der einfachen Betriebsmittel der ersten Eisenbahnen, für die der damalige leichte Oberbau vollkommen genügte, und im Gegensatz dazu der neuesten, schweren Gölsdorfschen Gebirgslokomotiven mit sechs Kuppelachsen, endlich einer Anzahl von Selbstentladewagen entwickelte der Vortragende, daß die ursprünglich nur als Zubringerlinien für Hauptbahnen gedachten Lokalbahnen gegenwärtig mit fast dem acht-

fachen Baukapital der ersten Eisenbahn belastet seien. So sei eine Rentabilität der Lokalbahnen vielfach ausgeschlossen, und man sei gezwungen, an einen billigen Ersatz zu denken. Hierfür kämen Kraftwagenlinien in Frage, sofern die dazu notwendigen Straßenherstellungen nicht allzu kostspielig werden. Unter Umständen sei aber, insbesondere im Gebirge, der Bau neuer Straßen teurer als der Bau einer Lokalbahn mit leichtem Oberbau, zu dem man in diesem Falle allerdings überzugehen hätte. Ferner muß sich eine Lokalbahn gebirgigem Gelände mit kleinsten Halbmessern gut anschmiegen können und dürfe zudem nur als reine Reibungsbahn eingerichtet werden. Diese sei aber nicht mit Zug- und Schiebelokomotiven, sondern nur mit motorelektrischem Vielachsantrieb möglich, wie er beim Müller- oder Landwehrzuge verwendet wird. In Verfolg seiner Darlegungen gab der Vortragende die Anregung zur Schaffung einer neuen Lokalbahnform, bei der Motorzüge mit dieselelektrischem Vielachsantrieb bis zu einer etwaigen späteren Elektrisierung der Linie mit Vielachsantrieb den Verkehr abzuwickeln hätten.

Österreich.

— **Die Dividende der Aussig-Teplitzer Bahn.** Der Fortschritt in den Abrechnungen der Aussig-Teplitzer Bahn für das Jahr 1915 hat keine wesentliche Änderung des bisherigen Bildes ergeben. Es ist daher mit ziemlicher Wahrscheinlichkeit darauf zu rechnen, daß der Verwaltungsrat der Generalversammlung die Verteilung einer Dividende von 55 K. vorschlagen wird. Im vorangegangenen Jahre wurde eine Dividende von 42 K. gezahlt.

— **Neue Personentarife der k. und k. Heeresbahn in Russisch-Polen.** Aus dem Kriegspressequartier wird gemeldet: Am 1. März 1916 ist ein neuer Tarif der k. und k. Heeresbahn für die Beförderung von Personen, Hunden und Reisegepäck in Wirksamkeit getreten.

— **Alpine Montangesellschaft.** Am 6. März fand eine Sitzung des Verwaltungsrates dieser Gesellschaft statt, in welcher der Rechnungsabschluß für das Jahr 1915 festgestellt wurde. Bei einem Roherträgnis des Berg- und Hüttenwesens von 31 994 144 K. (gegen 21 118 439 K. i. V.) weist die Bilanz nach Abzug von 7 408 766 K für Zinsen, Generalunkosten, Steuern und Auslagen für Wohlfahrtszwecke und eines zu Abschreibungen verwendeten Betrages von 5 199 993 K. (gegen 5 118 877 K. i. V.) einen Reingewinn von 19 385 385 K. (gegen 8 810 317 K. i. V.) aus. Einschließlich des Gewinnvortrages von 1 647 270 K. stehen daher 21 032 655 K. zur Verfügung. Es wurde beschlossen, in der für den 4. April d. J. einzuberufenden Generalversammlung zu beantragen, die Dividende mit 21 % (gegen 11 % i. V.) zu bemessen.

Nach dem scharfen Rückschlage, der in der Tätigkeit und im Verdienste der Eisenwerksunternehmungen im ersten Kriegsjahre eingetreten war, ist im Jahre 1915 wieder eine wesentliche Steigerung der Erzeugung und des Gewinnes erfolgt. Der Reingewinn der Gesellschaft war im Jahre 1914 von 15.01 Millionen Kronen auf 8.8 Millionen Kronen zurückgegangen. Er hat sich im Jahre 1915 auf 19,38 Millionen Kronen gehoben. Ein höherer Gewinn war nur ein einziges Mal, nämlich im Jahre 1912, mit 23.762 Millionen Kronen ausgewiesen worden. Die Dividende hatte sich im Jahre 1912 auf 52 K. belaufen, war im Jahre 1913 auf 35 K., im Jahre 1914 auf 22 K. heruntergegangen und wird jetzt um 20 K., das ist auf 42 K., erhöht. Eine Dividende von 42 K. hatte die Gesellschaft früher ein einziges Mal, nämlich im Jahre 1911, bezahlt. Hinter der Dividende des Jahres 1912 bleibt die diesmalige um 10 K. zurück. Die Erzeugung ist im Jahre 1915 gegenüber dem Vorjahre nicht sehr bedeutend gestiegen und hat die hohen Ziffern des Jahres 1912 nicht erreicht, da sie hinter dem damaligen Stande in der Kohle um 1,2 Millonen Meterzentner, im Roheisen um 560 000 Meterzentner und in der Walzware um 700.000 Meterzentner niedriger ist. Die Erhöhung des Gewinnes, die im Jahre 1915 gegenüber dem Jahre 1914 verzeichnet wird, ist also nicht eine Folge einer ausgedehnten Tätigkeit, sondern der Verteuerung der Preise, welche durchschnittlich in den Eisensorten um beinahe 20 % höher als im vorigen Jahre waren.

— **Eine Baugesellschaft für Galizien.** Die Anglo-Österreichische Bank hat in Verbindung mit Firmen des Baugewerbes, der Zement- und Ziegelindustrie, Eisenkonstruktionswerkstätten usw. sowie unter Beteiligung von galizischen Interessenten eine Baugesellschaft unter der Firma „Universale", Baugesellschaft m. b. H., ins Leben gerufen, welche ein voll eingezahltes Kapital von 2 000 000 K. besitzt und sich entsprechend große Kredite gesichert hat. An der Spitze der Gesellschaft steht der Präsident des Aufsichtsrates Geheimer Rat Sektionschef Wilhelm Exner. Die Baugesellschaft betreibt Hoch- und Tiefbauten jeder Art, darunter auch Brücken- und Eisenbahnbauten, Kasernen und Fabrikanlagen und hat ihre Tätigkeit sowohl in Niederösterreich als in Galizien aufgenommen.

— **Auszeichnung von Eisenbahnbeamten anläßlich des Krieges.** Der Kaiser hat für während des Krieges geleistete Dienste nachstehende Auszeichnungen verliehen:

1. im Bereich der Staatseisenbahnverwaltung: den Ritterstand: dem Sektionschef Dr. Viktor Rudel; den Adelsstand: dem Staatsbahndirektor Hofrat Viktor Marek; das Großkreuz des Franz Joseph-Ordens: dem Geheimen Rate, Direktor der Nordbahndirektion Sektionschef Dr. Karl Freiherrn von Banhans; den Orden der Eisernen Krone II. Klasse: den Sektionschefs Wenzel Burger und Alfred Ressig; den Stern zum Komturkreuze des Franz Joseph-Ordens: den Staatsbahndirektoren Hofräten Karl v. Stelzer und Franz Stržizek; das Komturkreuz des Franz Joseph-Ordens mit dem Sterne: dem Direktor der Nordwestbahndirektion Ministerialrate Dr. Albert Geutebrück, den Ministerialräten Heinrich Hirt und Oskar Meltzer, dem Hofrate Dr. Viktor Hnidey, dem Staatsbahndirektor Ministerialrat Dr. Hans Kolisko; das Ritterkreuz des Leopold-Ordens: den Ministerialräten Dr. Franz Deschka und Dr. Theodor Zelinka; das Komturkreuz des Franz Joseph-Ordens: dem Ministerialrate Dr. Hermann Boeß, den Titular-Hofräten Rudolf Boynger, Direktorstellvertreter bei der Nordbahndirektion, Rudolf Karasek und Viktor Reiber, dem Staatsbahndirektor Hofrat Dr. Rudolf Schmitz, dem Direktor der Direktion für die Linien der Staatseisenbahngesellschaft Hofrat Dr. Albert Ritter Speil v. Ostheim; den Orden der Eisernen Krone III. Klasse: den Oberinspektionsräten Hermann Baravalle Edlen v. Brackenburg, Dr. med. Siegmund Fried und Dr. Marius Glessig, dem Obersanitätsrate Dr. med. Andreas Bogdan, den Oberbauräten Franz Hatschbach und Franz Saurau, den Titular-Regierungsräten Julius Petzold und Felix Ritter v. Szlachtowski, Staatsbahndirektorstellvertreter; das Ritterkreuz des Franz Joseph-Ordens: den Oberstaatsbahnräten Leopold Arzt, Hermann Maria Brick, Anton Diehl, Anton Engelbrecht, Franz Felsenstein, Dr. Bruno Frankl Ritter v. Hochwart, Emil Gelinek, Franz Halla, Emil Hauff, Karl Hledik, Max Homschak, Julius Kajaba, Emerich v. Kéler, Martin Kertscher, Moritz Kessler, Hubert Kirschner, Karl Klaudy, Kornel Kobylanski, Dr. Richard Kodré, Robert Konečny, Bertold Lechner, Johann Lorenz, Hugo Mauthner, Thaddäus Mydlarski, Friedrich Reinelt, Theodor Freiherr v. Rinaldini, Eduard Rossa, Josef Royer, Johann Terlecki, Viktor Thiel, Josef Walter, Emil Winternitz, Albert Wustrow und Karl Zahradnik; den Titular-Oberstaatsbahnräten Dr. Ludwig Pferinger, Adalbert Schworm, Josef Vilímek; den Oberinspektoren Otmar Biela, Romuald Feigl, Edmund Fränz, Isidor Gorgosch, Josef Krivinyi, Hugo Langer, Siegfried Lieberls, Erwin Lihotzky, Emanuel Mannaberg, Josef Maršálek, Franz Rautschka, Kaiserl. Rat Gustav Rieder, Alois Russ, Franz Wimmer, Kaiserl. Rat Rudolf Zeleny; dem Titular-Oberinspektor Ladislaus Hoszowski; den Ministerialsekretären Dr. Josef Augste und Dr. Viktor Hiller, den Bauräten August Kroitzsch, Leopold Lehar, Dr. techn. Josef Novák, Eduard Schwehla, Dr. techn. Wladimir Srámek; den Inspektionsräten Heinrich Beneš, Friedrich Fröhlich, Dr. techn. Franz Gebauer, Josef Hula und Stanislaus Husnik; den Staatsbahnräten Ladislaus Czarnek de Półkozic, Franz Glaser, Isidor Herzog, Theodor Kittl, Adalbert Kotik, Josef Kugler, Johann Langer, Dr. Hermann Liebscher, Alois Maluschka, Ludwig Neuer, August Neuhuber, Theodor Ritter v. Pichs, Alexander Popowicz, Franz Schulze, Ludwig Severin, Bernhard Stöger, Dr. Siegmund Ritter v. Taszycki, Adam Walewski, Viktor Weiser und Leo Witlaczil; dem Inspektor Kaiserl. Rat Hermann Strach; dem Ministerialvizesekretär Friedrich Freiherrn v. Hohenbühel genannt Heufler zu Rasen, den Oberingenieuren Dr. techn. Ewald Bing, Karl Schnürer und Alois Schwanzer; dem Oberkommissär Adolf Sandri. Ferner den Titel und Charakter eines Ministerialrates: den Oberbauräten Siegmund Kulka, Karl Mittermayer, Johann Rihošek und Dr. techn. Ferdinand Trnka; den Titel eines Hofrates: den Titular-Regierungsräten Franz Gerstner, Dr. Franz Schubert und Dr. Bruno Wagner v. Freynsheim sowie dem Titular-Oberbaurate Philipp Hanke; den Titel eines Oberbaurates: den Oberstaatsbahnräten Leo Lippert, Robert Pierus und Albin Zazula; den Titel eines Regierungsrates: dem Oberstaatsbahnrate Prosper Freiherr v. Docteur, den Zentralinspektoren Friedrich Ritter v. Dormus, Ottokar Kazda und Adolf Müller.

2. im Bereiche von Privatbahngesellschaften: das Komturkreuz des Franz Joseph-Ordens: dem Betriebsdirektor der Kaschau-Oderberger Eisenbahn Hofrat a. D. Dr. Hermann Tschiggfrey; den Orden der Eisernen Krone III. Klasse: dem Generaldirektor der Aussig-Teplitzer Eisenbahngesellschaft Ritter v. Enderes, dem Generaldirektor der Buschtiehrader Eisenbahn Sektionsrat a. D. Dr. Ritter v. Gintl; dem Baudirektor Ferdinand Holzer, dem Verkehrsdirektor Louis Praschniker und dem Maschinendirektor Dr. techn. Karl Schlöss der Südbahngesellschaft sowie dem Betriebsdirektor der Eisenbahn Wien-Aspang Regierungsrat Herdeggen; das Ritterkreuz des Franz-Joseph-Ordens: den Zentralinspektoren Karl Fliegauf und Kornelius Maresch sowie den Oberinspektoren Adolf Münzberger und Wenzel Schubert bei der Aussig-Teplitzer Eisenbahngesellschaft, dem Zentralinspektor Johann Kassekert sowie den Oberinspektoren Viktor Benesch und Josef Günzel bei der Buschtiehrader Eisenbahn, dem Oberinspektor Franz Steffal bei der Kaschau-Oderberger Eisenbahn, den Zentralinspektoren Karl Fleckh, Emanuel Kaizl, Guido Pfeiffer, Josef Edlen v. Podhaysky und Ferdinand Posch, den Oberinspektoren Franz Ritter v. Berger, Franz Grundner, Franz Gürke, Josef Kilian, Karl Murr, Josef Petz, Franz Pölleritzer, Moritz Pranter und Karl Ruprecht bei der Südbahngesellschaft und dem Oberinspektor Josef Képes Edlen v. Somogy bei der Eisenbahn Wien-Aspang.

— **Sektionschef Gölsdorf †.** Aus Wien vom 21. d. M. wird gemeldet: Der Sektionschef im Eisenbahnministerium Karl Gölsdorf, der sich hervorragende auch im Auslande gewürdigte Verdienste auf dem Gebiete des Lokomotivbaues erworben hatte, ist gestorben. Wir werden demnächst auf die Verdienste des Verstorbenen näher eingehen.

Ungarn.

— **Urkundeneigenschaft von Eisenbahnangestellten ausgestellter Schriftstücke.** Die innerhalb ihres amtlichen Wirkungskreises von den Eisenbahnangestellten ausgestellten Schriftstücke und Ausweise sind als öffentliche Urkunden zu betrachten. Die Königliche Tafel in Budapest hat in obiger Frage als Strafgericht in einer Strafangelegenheit, wo die Anklage wegen Urkundenfälschung und Betrug erhoben wurde, einen äußerst wichtigen und in seinen Folgen weitgreifenden Beschluß gefaßt und hat in der Begründung des Urteils dem Rechtsstandpunkt der ungarischen Staatseisenbahnen rückhaltslos zugestimmt. Die Begründung des Urteils besagt nämlich: „Auf Grund des Gesetzartikels XLIX, 1907, und laut der Ministerialverordnung 58 654/1908 K. M., ferner im Sinne des § 2 des Gesetzartikels XVII, 1914, sind die Eisenbahnangestellten öffentliche Beamten. Aus dieser grundsätzlichen Feststellung folgt nun, daß die von ihnen im gesetzlichen Wirkungskreis ausgestellten Schriftstücke und Ausweise als öffentliche Urkunden zu gelten haben. Öffentliche Urkunden sind demnach diejenigen Ausweise, in welchen die ursprünglichen Besitzer der Abonnementskarten und deren Angestellte eingetragen sind. Auch die Abonnementskarten haben als öffentliche Urkunden zu gelten.“ Die Ahndung allfälliger Übertretungen bei Benützung solcher Abonnementskarten wird solcherweise stark erleichtert werden.

— **Genehmigung der Lokalbahn Somorja-Uszor.** Für diese wurde am 2. Februar d. J. die Genehmigungsurkunde verlautbart. Konzessionsinhaber ist die Großgemeinde Somorja, die im Laufe von drei Monaten behufs Führung der Geschäfte der Lokalbahn eine Betriebsgesellschaft zu gründen hat, deren Sitz in die Gemeinde Somorja oder nach Budapest zu verlegen ist. Das Betriebs- und Baukapital dieser Lokalbahn beträgt 523 000 K. Die Bahn ist vom Tage der Verlautbarung der Baugenehmigung an gerechnet in einem Jahre zu erbauen und muß in dem genannten Zeitraum dem öffentlichen Verkehr übergeben werden. Sie mündet aus der Station Somorja-Uszor der Lokalbahn Pozsony-Komárom aus und führt in die Gemeinde Somorja hinein; aus dieser Linie zweigt ein Schleppgleis in die Dampfmühle von Somorja ab. Den Betrieb hat auf Grund der eingangs erwähnten Lokalbahngesetze die Direktion der ungarischen Staatsbahnen zu übernehmen.

— **Gemeinschaftsküchen bei den ungarischen Staatsbahnen und der Kaschau-Oderberger Bahn.** Die Verpflegung der Angestellten, hauptsächlich des Fahrpersonals der Staatsbahnen, ist in einigen Gegenden mit großen Schwierigkeiten verbunden. Die Direktion der Staatsbahnen hat aus diesem Grunde bisher in 8 größeren Zugbildungs-Stationen Gemeinschaftsküchen errichtet, wo mit Rücksicht auf die Ansprüche des betreffenden Personals zu sehr mäßigen Preisen kühlende Getränke, Tee, Kaffee, Suppe, hie und da auch Mittag- und Abendbrot verabreicht werden. Auf solchen Strecken, wo selbst diese Verpflegungsmöglichkeit ausgeschlossen ist, also vornehmlich bei dem den Militärtransporten beigegebenen Personal, ist die Beköstigung der Bahnangestellten zu Lasten der Militärverwaltung den Verpflegungsstellen der Heeresverwaltung überlassen. Die Kaschau-Oderberger Bahn hat derzeit auch bereits drei Gemeinschaftsküchen in Betrieb. Der Ausschank von alkolfreien Kühlgetränken und Verabfolgung von Suppe ist bereits in den meisten Zugbildungs-Stationen der Staatsbahnen eingeführt. In der nördlichen Hauptwerkstätte zu Budapest wird versuchsweise ein Speisesaal mit Ausschluß von alkolfreien Getränken für die dortigen Werkstättenarbeiter eingerichtet.

Rumänien.

— **Getreidelieferung.** Wie halbamtlich mitgeteilt wird, ist am 21. März in Bukarest zwischen der Zentral-Einkaufsgesellschaft in Berlin, der Kriegs-Getreide-Verkehrsanstalt in Wien und der Kriegs-Produkten-Aktiengesellschaft in Budapest einerseits und der rumänischen Zentral-Ausfuhrkommission für Getreide und Hülsenfrüchte anderseits ein Vertrag über die Lieferung weiterer sehr erheblicher Getreidemengen aus Rumänien an die Zentralmächte unterzeichnet worden. Die genannten deutschen und österreichisch-ungarischen Organisationen für die Getreideeinfuhr kaufen durch diesen Vertrag 100 000 Wagen Mais sowie den gesamten — nach Berücksichtigung des inländischen rumänischen Verbrauchs und der anderweitigen rumänischen Verkaufsverträge — noch für die Ausfuhr zur Verfügung stehenden Vorrat an Weizen, Gerste und Hülsenfrüchten, einen Vorrat, der auf etwa 40 000 Wagen geschätzt wird. Die rumänische Regierung hat alle tunlichen Erleichterungen für den Abtransport des Getreides auf dem Bahn- und Wasserwege teils bereits veranlaßt, teils in Aussicht gestellt. Umgekehrt ist eine Verständigung angebahnt, um auch die Lieferung von Erzeugnissen der Zentralmächte an Rumänien sowie die wechselseitige Durchfuhr tunlichst zu fördern und also auch auf diesem Gebiet das Erforderliche zu tun, damit die beiderseitigen Handelsbeziehungen sich wieder normal gestalten, soweit dies unter den obwaltenden Umständen überhaupt durchführbar ist.

Übrige europäische Länder.

— **Frankreichs Frachtbelastung.** Wie wir der „Nordd. Allg. Ztg.“ entnehmen, veröffentlicht im „Economiste Européen“ der französische Volkswirt Edmond Thery (bekannt als einer der ersten Verfasser eines „Handelskriegs“-Programms gegen Deutschland) eine wahrhaft verblüffende Statistik. Sie umfaßt nur wenige Zahlen — aber diese wenigen sprechen Bände. 1913 führte Frankreich seewärts 34½ Millionen Tonnen Waren ein, 1915 23.9 Millionen Tonnen. Die Seefrachten, die für die Einfuhr von 1913 bezahlt worden waren, hatten 452 Millionen Franken betragen, für die um beinahe ein Drittel verminderte Einfuhr von 1915 mußten Frachtkosten von 2,8 Milliarden aufgewendet werden. Die Durchschnittsfracht für die Tonne stellte sich 1913 auf 13,10 Franken, 1915 auf 117 Franken. Allein die englische Handelsflotte hat aus der gewaltigen Steigerung einen Mehrertrag von beinahe zwei Milliarden Franken auf Kosten der französischen Volkswirtschaft und Zahlungsbilanz erzielt, während die Vorteile der schwachen französischen Schiffahrt zwar für den einzelnen Reeder natürlich ebenso groß, insgesamt aber recht bescheiden waren. Eine ähnliche Rechnung, nur in etwas maßvolleren Abmessungen, wird auch John Bulls italienischer Bundesgenosse aufzustellen haben.

Herr Thery meint, daß eine Verdoppelung der Frachten durch höhere Ausgaben für Unkosten und Versicherung allenfalls gerechtfertigt sei, aber sicherlich keine Verzehnfachung, und schlägt der französischen Regierung vor, die Frachtfrage mit London so rasch wie möglich zu lösen. Die Versuche solcher „Lösung“ sind bisher stets mißlungen, obwohl die ungeheuerlichen Frachtgewinne der britischen Schiffahrt Englands Verbündete nicht erst seit gestern „auspowern.“ Da im übrigen das Geschäft keineswegs „wie gewöhnlich“ geht und die Zahlungsbilanz dauernd ein für Großbritannien sehr ungünstiges Gesicht zeigt, sind die Wucherfrachten so ziemlich das einzige Mittel, um jene ein wenig zu bessern und den sich häufenden Auslandsschulden etwas mehr Auslandsforderungen gegenüber zu stellen. Freilich geht dieser Ausgleich zu Lasten der Freunde und Kampfgenossen. Aber das tut nichts, solange sie nur murren — und nicht ernstlich sich auflehnen.

— **Zur Kohlenversorgung der Schweiz** ist zwischen Deutschland und der Schweiz nach der Schweizerischen Depeschenagentur eine neue Vereinbarung zustande gekommen. Bekanntlich war es bis zum September v. J. möglich, Kohlen, Koks und Briketts deutscher Herkunft an der schweizerischen Grenze umzuspedieren. Die Möglichkeit der Umbehandlung rollender Wagen an der Grenze ist mit Rücksicht auf die lange Laufdauer von den Zechen der Ruhr und Belgiens von großer Bedeutung für die richtige Bedienung, namentlich der kleinen Abnehmer. Im September wurde die Umbehandlung aufgehoben. Die deutschen Behörden knüpften an ihre Wiederaufnahme die Bedingung der Schaffung einer zentralen Kontrollstelle in Basel über die endgültige Verwendung der Kohlen. Für die Organisation wurde die Form der Genossenschaft gewählt. Bei Eintritt von Kohlenmangel ist es Sache der Zentralstelle, durch Verhandlungen mit den Behörden ausgleichend einzugreifen. Die von der Lieferung auszuschließenden Firmen werden von der deutschen Regierung bezeichnet. Die mit der Zentralstelle verkehrenden Händler haben Gewähr dafür zu übernehmen, daß die Kohlen nicht auf Umwegen an gesperrte Firmen gehen. Eine Erhöhung der Preise tritt durch die neue Einrichtung nicht ein. Den Bemühungen der Zentralstelle gelang es, für Saarkohlen die Möglichkeit der Umbehandlung an der Grenze zum 1. März wieder einzuführen. Für die Abfertigung der Kohlen von der Ruhr und aus Belgien schweben noch Verhandlungen.

— **Kohlennot in London.** „Daily Mail" berichtet, wie vom 16. d. M. gemeldet wird, daß in London große Kohlennot herrsche. Mehrere Schulen könnten nicht geheizt werden. Weder arme noch reiche Leute könnten so viel Kohle auftreiben, wie sie brauchten. Wenn in einer Straße ein Kohlenwagen auftauche, stürzten sich Angehörige aller Gesellschaftsklassen mit allen möglichen Gefäßen auf ihn, um etwas Kohlen zu erhalten. Man sehe Züge von Kinderwagen mit Kohlen auf den Straßen, und es sei durchaus nichts Ungewöhnliches, elegant gekleidete Damen auf der Jagd nach dem kostbaren Brennstoff zu treffen. Wenn sie etwas davon erlangen könnten, brächten sie diesen Schatz in Handkoffern, Champagnerkübeln und manche sogar in Automobilen nach Hause.

— **Ankauf der Kohlenfelder an der Adventbai.** Wie „Politiken" aus Bergen in Norwegen gemeldet wird, verhandelt die russische Regierung mit einer amerikanischen Gesellschaft über den Ankauf der Kohlenfelder an der Adventbai auf Spitzbergen, die bisher von dieser Gesellschaft abgebaut worden waren. Die Kaufsumme soll, dem Vernehmen nach, 15 bis 20 Millionen Dollar betragen. Die Russen wollen die Kohlen zum Betriebe der Murmanbahn und für die in Aussicht genommene Flottenstation an der Murmanküste benutzen.

— **Das finanzielle Ergebnis der russischen Eisenbahnsteuern im Jahr 1915.** In Nr. 4 des Wjestnik des Ministeriums der Verkehrsanstalten werden die Erträgnisse der Steuern, die dem Eisenbahnverkehr in Rußland zur Last gefallen sind, einzeln aufgeführt. Das Endergebnis ist allerdings ein gegen den Voranschlag um 61 Millionen Rubel zurückbleibendes. Aber trotz dieses sehr erheblichen Minderbetrages hat der Eisenbahnverkehr immer noch die ungeheure Summe von 224,7 Millionen Rubel, fast eine halbe Milliarde Mark, gebracht! Der Ausfall gegen den Voranschlag ist ausschließlich bei dem Güterverkehr entstanden. Im einzelnen setzt sich die Gesamtsumme wie folgt zusammen:

	Millionen Rubel
1. 15 % Staatssteuer vom Personen- und Gepäckverkehr	29,0
2. 25 % zeitweilige Steuer hiervon	50,3
3. zeitweilige Steuer vom Güterverkehr	112,8
4. besondere, zeitweilige Steuer von der Beförderung von Baumwolle	32,6

Das sind Beträge, wie sie allerdings dem Anschlage nach erwartet wurden, aber in den weiten Kreisen derer, die mit dem Verkehr in enger Beziehung standen, nicht für möglich gehalten wurden. Es darf nicht übersehen werden, daß der Verkehr, soweit er von der Steuer getroffen wurde, ganz außerordentlich gelitten hatte, daß die Eisenbahnen in sehr großem Umfange durch die Beförderung der Güter der Heeresverwaltung in erster Reihe in Anspruch genommen worden sind, die natürlich von der Steuer befreit waren, und trotzdem der hohe Einnahmebetrag!

Zu dieser Eisenbahn-Verkehrssteuer kommt dann noch der Zugang aus dem Wasserverkehr, der sicher auch sehr bedeutend sein wird, so daß die Belastung des Verkehrs in Rußland eine reichlich fühlbare gewesen sein und wohl auch bleiben wird. Denn nach dem Kriege wird die Steuer voraussichtlich mindestens ebenso dringend notwendig sein wie heute. m.

— **Unterschlagungen bei den russischen Eisenbahnkassen.** Auf diese wirft der amtliche Bericht des Reichskontrolleurs für das Geschäftsjahr 1914 ein bezeichnendes Licht. Alljährlich werden von dieser Behörde, die etwa unserer Oberrechnungskammer entspricht, sogenannte „Sturzprüfungen", d. h. plötzliche, nicht angesagte Prüfungen staatlicher Kassen, veranstaltet. Nach dem amtlichen Bericht wurden im Jahre 1914 3005 Kassen mit folgendem Ergebnis geprüft:

189 747 R. Ausfall in zusammen 582 Fällen wegen falscher oder nachlässiger Rechnungsführung;
1 199 935 R. Ausfall in 807 Fällen infolge von Unterschlagung, Diebstahl usw. durch die Kassenbeamten;
1 771 527 R. Ausfall in 1170 Fällen infolge von Raub, Brand usw. (oft zur Verdeckung der Unterschlagung künstlich herbeigeführt).

Das macht bei 3005 Kassen 2559 Fälle von „Unregelmäßigkeiten" mit einem Fehlbetrage von 3 161 209 R. oder über 6 Millionen Mark!! — Wie mag es, fragt die „Magdeb. Ztg." zutreffend, in den Hunderttausenden nicht geprüfter Kassen aussehen?!

— **Russisches von den russischen Eisenbahnen.** Am 14./27. Februar fuhr ein russischer Minister von Moskau im eigenen Salonwagen nach Südwesten. Er wollte nach Tscherkassy am Dnjepr und sein Wagen trug den Bestimmungsort in deutlichen Buchstaben. Als er aber am nächsten Morgen aufwachte, stieg er nicht ohne Überraschung in Kiew aus, das zwar auch am Dnjepr liegt, aber etwa 150 km stromaufwärts von Tscherkassy und an einer ganz andern Eisenbahnlinie. Es stellte sich heraus, daß der Salonwagen an einen falschen Zug angehängt worden war. Nicht mit Unrecht bemerkt ein Moskauer Blatt, das dieses ministerielle Abenteuer verzeichnet, daß man sich über die Irrfahrten der Lebensmittelsendungen, die statt in Petersburg oder Moskau plötzlich in Wladiwostok oder Tiflis auftauchen, nicht wundern darf, wenn die russischen Bahnverwaltungen sogar die Minister nach falschen Bestimmungsorten versenden.

Fremde Erdteile.

— **Zusammenstoß zweier amerikanischer Personenzüge.** Ein Zusammenstoß zweier Personenzüge der bekannten Neuyork-Newhaven und Hartfordbahn in der Nähe von Milford (Connecticut) hat, nach Meldungen der „Neuyorker Staatszeitung", acht Todesopfer gefordert, während 50 Personen teils schwer, teils leichter verletzt wurden. Die Ursache des Unglücks soll auf die Überlastung der Bahn durch die Munitionstransporte zurückzuführen sein, da die Leistungsfähigkeit der Beamten und des Fahrpersonals durch die starke Anhäufung der Strecke mit Frachten seit Monaten außerordentlich stark in Anspruch genommen wurde.

— **Gasolin-elektrische Lokomotive von 54 t Dienstgewicht.** Von Minneapolis und St. Paul führt eine 170 km lange eingleisige Eisenbahn nach Mankato; von der in der Mitte der Linie belegenen Zwischenstation Northfield führt eine 11 km lange Zweiglinie nach Randolph. In einer Entfernung von 40 km von Minneapolis hat die Bahn ein größeres Gelände erworben und zur Herstellung einer Gartenstadtsiedlung in Wohngrundstücke eingeteilt. Diese Siedlung ist in raschem Aufblühen begriffen. Auf der ganzen Strecke verkehren in jeder Richtung vier Fernzüge täglich, von denen einer ein Schnellzug ist. Dieser durchfährt die 170 km lange Strecke in 3 Stunden 25 Minuten und hält unterwegs viermal, die übrigen Personenzüge brauchen 4 Stunden 5 Minuten. Zwischen Minneapolis und der Gartenstadt verkehren außerdem noch eine Reihe Vorortzüge.

Der Betrieb der Bahn ist insofern eigenartig, als er durchweg mit elektrischer Zugkraft erfolgt, deren Strom von mitgeführten Gasmaschinen erzeugt wird, in derselben Weise, wie dies bei dem bekannten gaselektrischen Triebwagen der Fall ist. Die Fernzüge werden von Lokomotiven befördert, die ein Dienstgewicht von 51 und 54 t haben. Die Vorortzüge werden mit Triebwagen gefahren, die eine Länge von 21 m haben und 89 Sitzplätze enthalten. Jeder Triebwagen ist imstande, einen Beiwagen gleicher Größe zu ziehen. Bei besonders starkem Verkehr werden die Triebwagenzüge durch Lokomotivzüge ersetzt.

Die kürzlich beschafften Lokomotiven von 54 t Dienstgewicht haben einen über die ganze Länge des Untergestells (10,2 m) reichenden Wagenkasten mit Bedienungshebeln an jedem Stirnende. Der Wagen ruht auf zwei zweiachsigen Drehgestellen mit je 1830 mm Radstand und kann Bögen von 30 m Halbmesser anstandslos durchfahren.

Zum Antrieb des Fahrzeugs dienen 2 Gasolinmotoren der für Triebwagen gebräuchlichen Form. Sie haben eine Leistung von je 175 PS, 8 Zylinder und arbeiten im Viertakt mit 500 Umdrehungen in der Minute. Die ganze Maschinenanlage befindet sich im Wagenkasten; die beiden Gasolinmotoren stehen je an

einem Ende die elektrische Schaltanlage in der Mitte des Wagens. Von dem an den Stirnenden befindlichen Hebel können beide Gasmaschinen einzeln oder gleichzeitig gesteuert werden. Beiderseits der Maschinenanlage befindet sich ein Längsgang, und der Standort des Führers ist so weit seitlich, daß er, nach vorwärts und rückwärts blickend, das Gleis übersehen kann, wenn die Maschine allein fährt. Unmittelbar mit den Gasmotoren gekuppelt ist je eine Doppelschlußgleichstrom-Dynamomaschine für 600 Volt Spannung. Die Gasolinmotoren besitzen Magnetzündung und werden mit Druckluft in Gang gesetzt. Auch kann, wenn eine Maschine läuft, die andere von der elektrischen Seite her in Gang gebracht werden. Zur Erzeugung des Lichtstroms dient ein dritter Maschinensatz, bestehend aus einem kleinen Gasolinmotor und einer Dynamomaschine von 5 KW Leistung. Dieser Maschinensatz wird mit der Hand in Gang gesetzt. Der Lichtstromkreis hat eine Spannung von 65 Volt; er dient auch zum Antrieb der Luftpumpe. Jede der vier Achsen des Fahrzeugs wird von einem Elektromotor von 100 PS Leistung mit Zahnradübersetzung angetrieben. Die Motoren haben künstliche Kühlung. Die Stromkreise der Motoren werden auf dem Führerstand unmittelbar aus- und eingeschaltet. Je zwei Motoren sind dauernd parallel geschaltet und können mit dem anderen Paar parallel oder hintereinander geschaltet werden. Die Geschwindigkeitsregelung geschieht durch Veränderung der Generatorspannung also ohne Vorschaltung von Widerständen. Die Zugkraft der Lokomotive am Treibraddurchmesser beträgt 14,4 t. Die elektrische Ausrüstung stammt von der General Electric Co.

Allgemeines.

— **Brot- und Butterkarte auf der Reise.** Der Bund Deutscher Verkehrs-Vereine und der Verband reisender Kaufleute Deutschlands haben zwecks einheitlicher Regelung der Brot- und Butterkarten für den Fremdenverkehr eine Eingabe an das Reichsamt des Innern eingereicht. In dieser Eingabe wird darauf hingewiesen, daß es im Reiseverkehr unangenehm empfunden wird, daß die Brot- und Butterkarte nicht in allen Bundesstaaten und innerhalb der einzelnen Gebiete auch nicht in allen Städten Gültigkeit haben. Dieser Mißstand mache sich namentlich bei Tagesreisen geltend, besonders wenn die Reisenden bei eintägigem Aufenthalt in einer Stadt kein Gastzimmer aufsuchen und infolgedessen keine Tagesbrotkarte erhalten. Da seit Anfang März d. J. die süddeutschen Bundesstaaten, Bayern, Sachsen, Württemberg, Baden und die Reichslande die Brotkarte der einzelnen Staaten gegenseitig anerkennen, so hat der Bund Deutscher Verkehrsvereine und der Verband reisender Kaufleute Deutschlands das Reichsamt des Innern gebeten, dahin zu wirken, daß auch Preußen und die anderen norddeutschen Bundesstaaten sich diesem Vorgehen anschließen, so daß auf diese Weise die Reisebrotkarte (Tageskarte) überall in Deutschland Gültigkeit erhalte. Die gleiche Gültigkeit für das ganze Reich ist auch für die Butterkarte angeregt worden.

Gleichzeitig hat der Bund Deutscher Verkehrsvereine besonders darauf hingewiesen, daß es außerordentlich wertvoll sein würde, wenn das Reichsamt des Innern jetzt schon Vorkehrungen treffen würde, damit für die Hauptreisezeit denjenigen Städten und Sommerfrischen, die während dieser Zeit mit einem starken vorübergehenden Fremdenverkehr zu rechnen haben, entsprechend größere Mengen Butter, Brot und andere Lebensmittel zugewiesen werden können.

Rechtspflege.

— **Beschränkung der Haftpflicht nach § 86 Ziffer 1 der Eisenbahn-Verkehrsordnung.** (Entscheidung des Oberlandesgerichts Celle vom 17. Januar 1916.) Ein Automobil, das nach Vereinbarung im Frachtbrief auf offenem Wagen befördert wurde, geriet auf offener Strecke aus unbekannter Ursache in Brand. Das Urteil besagt, daß bei dieser Beförderung die Gefahr bestand, daß das Gut von glühenden Kohlenstückchen beschädigt wurde. Da der Brand auf diese Weise entstanden sein kann, spricht § 86 Absatz 2 E.V.O. dafür, daß er tatsächlich auf diese Weise entstanden ist. Eine Haftung würde nur dann bestehen, wenn die Beschädigung nicht auf die mit der Beförderung auf offenem Wagen verbundene Gefahr zurückzuführen ist, oder ein Verschulden vorliegt. Ein solches würde vorliegen, wenn der Wagen dicht hinter der Lokomotive gestanden hätte. Da er aber der 20. war, liegt dieses Verschulden nicht vor. Auch ist festgestellt, daß sowohl die Zugmaschine wie diejenige des Schnellzuges, durch dessen Vorüberfahren der Brand entstanden sein kann, mit Funkenfängern ausgerüstet waren, deren Maschen 3 bis 5 mm groß waren. Ein Auswurf von Kohlenstückchen in Erbsengröße, wie sie hier vorgefunden wurden, läßt sich auch bei Anwendung aller Vorsichtsmaßregeln nicht vermeiden. Die Maschen der Funkenfänger können nicht dichter gemacht werden, weil sonst das Feuer der Lokomotive nicht den erforderlichen Zug hat.

Ein Verschulden würde auch dann vorliegen, wenn beim Ablöschen nicht sachgemäß verfahren wäre, denn die Eisenbahn hat in der Behandlung des Gutes, soweit sie nicht vertragsmäßig befreit ist, die Pflichten eines ordentlichen Frachtführers. Es war aber eine sachgemäße Behandlung des Begleitpersonals durch Aufschütten eines Eimers Wassers den Brand zu löschen, zumal das Feuer nur schwelte. Das Verlangen, das Feuer mit einem Minimaxapparat zu löschen, stellt zu hohe Anforderungen an die Sorgfalt, die einem ordentlichen Frachtführer obliegt. Selbst wenn ein solcher Apparat in einem Wagen des Güterzuges vorhanden gewesen sein sollte, war es bei dem auf offener Strecke ausgebrochenen Brande das nächste und natürlichste, ihn mit Wasser zu löschen, zu versuchen.

Der Beweis des Verschuldens der Eisenbahn ist somit nicht erbracht. Die Klage war daher abzuweisen. Dr. Cg.

Amtliche Mitteilungen der Geschäftsführenden Verwaltung.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.

Die am 15. März d. J. dem öffentlichen Verkehr übergebene 10,13 km lange Strecke Polch-Münstermaifeld der Königlichen Eisenbahndirektion Saarbrücken ist den Vereinsbahnstrecken zugerechnet worden; ferner ist die verlegte Strecke Frose-Gatersleben — 7,31 km — der Königlichen Eisenbahndirektion Magdeburg, die am 1. April d. J. dem öffentlichen Verkehr übergeben werden soll, vom Tage ihrer Betriebseröffnung ab als Vereinsbahnstrecke zu betrachten. Die bisherige Strecke Frose-Gatersleben — 7,07 km — wird mit der Eröffnung der neuen Strecke außer Betrieb gesetzt und den Vereinsbahnstrecken abgerechnet werden.

Eröffnung von Stationen.

Eisenbahndirektionsbezirk Berlin. Am 1. April d. J. wird der an der Stadt- und Ringbahn zwischen Westend und Charlottenburg sowie Westend und Halensee neuerrichtete Haltepunkt Witzleben für den Personenverkehr eröffnet werden. Gepäck- und Expreßgut werden nicht abgefertigt. Die Entfernungen betragen: zwischen Witzleben und Westend 1,22 km, zwischen Witzleben und Charlottenburg 1,81 km und zwischen Witzleben und Halensee 1,50 km.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Eisenbahndirektionsbezirk Münster (Westf.). Am 15. März d. J. ist der zwischen den Stationen Neuenkirchen-Land und Rheine an der Bahnstrecke Burgsteinfurt-Rheine gelegene Bahnhof 4. Klasse Hauenhorst, welcher bisher nur dem Personenverkehr diente, auch für die Abfertigung von Gepäck- und Stückgütern eröffnet worden. Die Abfertigung von Fahrzeugen, Sprengstoffen und Gegenständen, zu deren Ver- und Entladung eine Rampe erforderlich ist, ist bis auf weiteres ausgeschlossen.

Großherzoglich oldenburgische Staatseisenbahnen. Am 1. April d. J. wird die zwischen Wüsting und Oldenburg (Großh.) gelegene, bisher nur für den Personenverkehr eingerichtete Station Neuenwege für den Güterverkehr in Wagenladungen eröffnet werden. Die Abfertigung von lebenden Tieren und von Gegenständen, zu deren Ver- oder Entladung eine Rampe erforderlich ist, bleibt ausgeschlossen.

Rundschreiben der Geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. I 25 vom 17. März d. J. an die am Vereinsreiseverkehr selbständig beteiligten Verwaltungen und die k. k. Staatsbahndirektionen betreffend Änderung der Fahrscheinverzeichnisse (abgesandt am 22. März d. J.).

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Güterverkehr.

Ausnahmetarif für Melassetrockenschnitzel, Melasse zu Futterzwecken usw. — Tfv. Nr. 2 I k.

Mit Gültigkeit vom 23. März 1916 wird das Warenverzeichnis des Ausnahmetarifs 2 I k durch Aufnahme von „Melasse zur Erzeugung von Nährhefe (Hefe für menschliche Ernährung)" erweitert.

Auskunft geben die Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbureau, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 20. März 1916. (380)
Königliche Eisenbahndirektion.

Rheinisch-Bayerischer Gütertarif vom 1. April 1908.

In den Ausnahmetarif 1 (Holztarif) wird Cöln-Ehrenfeld Nebenbahn mit dem Teilfrachtsatz 85 in die Schnittafel B einbezogen.

München, den 18. März 1916. (377)
Tarifamt der K. B. St.-E.-B. r. d. Rh.

Gemeinsames Heft für den Wechselverkehr deutscher Eisenbahnen (Tfv. 200). Staats- und Privatbahn-Güterverkehr (Tfv. 5). Heft A.

Am 24. März 1916 tritt je ein Nachtrag 8 in Kraft. Er enthält u. a. neue Bestimmungen über Umrechnung und Umbehandlung im Verkehr mit der Schweiz und darüber hinaus. In bestimmten Fällen wird bei Umbehandlung oder Neuaufgabe ein Frachtzuschlag von 40 % erhoben. Näheres siehe in Nr. 24 des Gemeinsamen Tarifanzeigers und im Nachtrag selbst.

Berlin, den 20. März 1916. (379)
Königliche Eisenbahndirektion.

Ausnahmetarif für Düngemittel usw. (Tfv. 2).

Mit Gültigkeit vom 1. April 1916 ab treten im Abschnitt I. 1. A folgende Änderungen in Kraft:

a) Zu streichen: „Abfälle von Horn"; nachzutragen: „Hornabfälle (Abschnitte und Stücke, auch Abfallspitzen), Fehlerhafte Hornplatten und fehlerhafte Hornhohlungen gehören zur Allgemeinen Wagenladungsklasse."

b) Nachzutragen bei „Ammoniak, schwefelsaures" die Anmerkungszahl „3)" und als Anmerkung 3):

„3) Die Frachtermäßigung gilt bis auf weiteres, längstens für die Dauer des Krieges, auch für schwefelsaures Ammoniak, das zu Mischdünger für die Herstellung von künstlicher Hefe verwendet wird."

(Die Anwendungsbedingungen (II) des Ausnahmetarifs gelten sinngemäß.)

c) Nachzutragen: „Torfleimdünger."

Berlin, den 18. März 1916. (381)
Königliche Eisenbahndirektion.

Ausnahmetarif für Milch. — Tfv. 2 II u.

Mit Gültigkeit vom 23. März 1916 wird der Bahnhof Karlshorst als Empfangsstation in den Abschnitt b des Geltungsbereichs aufgenommen. Näheres enthält die Nr. 24 des Tarifanzeigers. Auskunft geben auch die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftbureau, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 20. März 1916. (378)
Königliche Eisenbahndirektion.

Staats- und Privatbahn-Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 27. März 1916 bis auf Widerruf, längstens für die Dauer des Krieges wird Endlaugekalk in den Ausnahmetarif 4 für Düngekalk einbezogen.

Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbureau, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 21. März 1916. (382)
Königliche Eisenbahndirektion.

Niederschlesisch-österreichischer Kohlenverkehr. Eisenbahngütertarif. Teil II, gültig vom 15. Mai 1912.

Die unter dem 30. Oktober 1915 in den Tarif einbezogene Haltestelle „Schlesische Vorstadt" ist vom 1. März d. Js. ab für den gesamten Güterverkehr eröffnet worden.

Breslau, den 16. März 1916. (386)
Königliche Eisenbahndirektion.
namens der Verbandsverwaltungen.

Nordwestdeutsch-bayerischer Gütertarif.

Mit Gültigkeit vom 1. April 1916 wird die Station Stoppenberg als Versandstation in den Ausnahmetarif 6 für Steinkohlen usw. aufgenommen.

Näheres bei den beteiligten Güterabfertigungen.

Frankfurt (Main), 18. März 1916. (383)
Königliche Eisenbahndirektion.

Staats- und Privatbahn-Güterverkehr, Heft C. 2.

Mit Gültigkeit vom 1. April d. J. wird die Station Suderwich des Direktionsbezirkes Essen in die Abteilung I A des Ausnahmetarifs S 18 b für Heringe und Breitlinge, frische (grüne) als Empfangsstation aufgenommen.

Essen, den 18. März 1916. (376)
Königliche Eisenbahndirektion.

Süddeutsch-Österreichischer Kohlenverkehr. Tarif Teil II, Heft 4 vom 1. Juli 1915.

Mit Gültigkeit vom 15. April 1916 ab werden die Stationen Unterkochen und Wasseralfingen der K. Württ. Staatseisenbahnen in den Tarif einbezogen und zwar Unterkochen mit den für Aalen, Wasseralfingen mit den für Westhausen bestehenden Frachtsätzen.

München, den 18. März 1916. (384)
Tarifamt der K. Bayer. St.-E.-B. r. d. Rh.
namens der Verbandsverwaltungen.

Niederschlesischer Staats- und Privatbahn-Kohlenverkehr, Heft 1 vom 1. Oktober 1913.

Mit Gültigkeit vom 1. April 1916 werden die Stationen Amtitz (Posen), Bartossen (Ostpr.) (Königsberg), Lyck West (Königsberg), Moldzien (Ostpr.) (Königsberg), Odoyen (Königsberg) Rogallen (Ostpr.) (Königsberg), Sedan (Bromberg) und Skomatzko (Kr. Lyck) (Königsberg) in den Tarif einbezogen.

Näheres enthält der „Gemeinsame Tarif- und Verkehrsanzeiger der Preußischen Staatsbahnen."

Breslau, den 20. März 1916. (385)
Königliche Eisenbahndirektion.

Ost-Mitteldeutsch-Sächsischer Verkehr Heft 1 und 2.

Mit Gültigkeit vom 1. April 1916 wird die Station Möhrenbach in den Tarif einbezogen. Ferner wird das Warenverzeichnis des Ausnahmetarifs 2 geändert. Nähere Auskunft erteilen die beteiligten Güterabfertigungen.

Berlin/Wien, 21. März 1916. (387)
Königliche Eisenbahndirektion. —
K. k. Österreichische Staatsbahnen.
namens der beteiligten Verwaltungen.

Ausnahmetarif für Düngemittel usw. (Tfv. 2).

Mit Gültigkeit vom 27. März 1916 bis auf weiteres, längstens für die Kriegsdauer, ist im Abschnitt I. 1. B. c d des Ausnahmetarifs nachzutragen:

„Endlaugenkalk".

Berlin, den 23. März 1916. (388)
Königliche Eisenbahndirektion.

---

2. Personen- und Gepäckverkehr.

Preußisch/Oldenburgisch-Sächsischer Staatsbahn Personen- und Gepäckverkehr.

Am 1. April 1916 tritt der Nachtrag zu den Heften II A—E in Kraft, die neue Verbindungen für die Entfernung und Preistafeln und einige Änderungen im Verkehre mit Direktionsbezirk Elberfeld enthält. Es wird zu jedem Heft ein besonderer Nachtrag ausgegeben.

Halle (Saale), 21. März 1916. (389)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

---

3 Verdingungen.

Verdingung

der Lieferung von Werkstattsmaterialien für das Etatsjahr 1916, und zwar:

A. 110 000 kg Eisenguß (10 000 kg Kl. II, 20 000 kg Kl. III, 80 000 kg Roststäbe). 17 000 kg Stahlformguß, 17 000 kg Flußeisenformguß, 5000 kg Hämatit-Roheisen.

B. 15 000 Tafeln klares Glas, 600 Tafeln Milchglas, 700 Tafeln Überfanggläser, 850 Tafeln Spiegelglas, 4300 Stück Glasglocken für Gasbeleuchtung.

Eröffnung der Angebote
am 14. April
zu A. vorm. 11 Uhr,
zu B. vorm. 11¼ Uhr.

Verdingungsunterlagen gibt unser Zentralbureau gegen A 50 ₰, B 70 ₰ bar im Zimmer 292 ab. Zuschlagsfrist zu A bis 28. April, zu B bis 6. Mai 19.

Hannover, den 20. März 1916. (390)
Königliche Eisenbahndirektion.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Eisenbahndirektions-Präsident a. D. v. Mühlenfels in Berlin.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nummer 26. 29. März 1916. LVI. Jahrgang.

Inhalt:

Zur Beschleunigung des Wagenumlaufs.

Der Satzungsausschuß des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Ist Rußland reich an Steinkohlen?

Englische Stimmen über englisches Eisenbahnwesen.

Nachrichten.

Deutschland: Nachnahme- und Frachtverkehr mit dem Auslande. — Die Frage der Einführung der sogen. Sommerzeit. — Auszahlung und Behandlung der Nachnahmen im Güterverkehr. — Lübeck-Büchener Eisenbahngesellschaft. — Unterbietung der direkten deutsch-österreichisch-ungarischen Tarife durch Umbehandlung an der Grenze. — Frachtberechnung im Verkehr mit der Schweiz. — Versand des Stahlwerksverbandes im Februar d. Js. — Vom rheinisch-westfälischen Eisenmarkt. — Kriegsauszeichnungen.

Österreich: Die Bilanz der Südbahn. — Kühlwagen für die Milchversorgung Wiens im Sommer. — Ein Fortschritt in der Erschließung des galizischen Petroleumgebiets. — Donauschiffahrt.

Ungarn: Genehmigungsurkunde der Alföldер wirtschaftlichen Straßenbahn. — Genehmigungsurkunde der Lokalbahn Zabok-Stubica.

Rumänien: Wirtschaftliche Lage. — Der Vertrag zwischen Rumänien und den Mittelmächten.

Übrige europäische Länder: Die Verstopfung der Bahnen in Frankreich. Der Mangel an Futtermitteln in der Schweiz. — Betriebseröffnung in Spanien. — Englands Aushilfe für Italien zur Bekämpfung des Kohlenmangels. — Die Betriebsgesellschaft der Orientalischen Eisenbahnen. — Ausnützung der russischen Wasserwege im Jahre 1916.

Fremde Erdteile: Umbau der Pennsylvaniabahn im Vorortgebiet von Pittsburg.

Allgemeines.

Bücherschau.

Amtliche Mitteilungen.

Amtliche Bekanntmachungen.

Zur Beschleunigung des Wagenumlaufs.

(Schluß aus Nr. 25.)

Wie wickelt sich nun das Ladegeschäft zurzeit ab?

Abgesehen von der Benutzung feststehender oder fahrbarer Verladekrane geschieht das gesamte Ent- und Beladegeschäft von Hand. Welche Werte hierbei verloren gehen, lehrt ein Blick auf die Freiladestraße. Fuhrwerke stehen stundenlang bespannt vor den Wagen; die Überwachung der Arbeitskräfte ist unzureichend, die Entladung selbst umständlich, da das Ausräumen aus großen Bahnwagen auf kleine Fahrzeuge erfolgt. Ein Wagen von 10 t Ladefähigkeit erfordert mindestens sechs Einzelfuhren, der Weg zwischen Entlade- und Verbrauchs- oder Stapelstelle muß daher zwölfmal zurückgelegt werden davon die Hälfte in Leerfahrt. Zwar ist die Verwendung von Lastautomobilen im Wachsen begriffen; da aber nur einzelne Firmen zu dieser Förderart übergegangen sind, so bleibt sie ohne Einfluß auf den Gesamtverkehr. An der An- und Abfuhr sind hauptsächlich drei Gruppen beteiligt, und zwar:

1. Einzelempfänger von Wagenladungen,

2. Spediteure, die a) Wagenladungen den Adressaten unmittelbar zuführen, b) Wagenladungen, insbesondere solche hochwertiger Güter, einem Stapelplatz geschlossen zuführen und dort verteilen, c) Fabriken, landwirtschaftliche Unternehmungen, Großhandlungen, die Wagenladungen in größeren Mengen beziehen und mit eigenem Fuhrwerk abfahren, für welche aber ein Bahnanschluß noch nicht lohnend ist.

Leider fehlen für die Sichtung des ein- und ausgehenden Gutes nach obigen Gruppen jegliche statistische Unterlagen, so daß nur Mutmaßungen gefolgert werden können. Da aber der Anteil der Gruppe 1 nur unwesentlich sein kann so kommt bei den weiteren Untersuchungen nur Gruppe 2 und 3 in Betracht. Der Lauf der Güter vom Güterwagen bis zur Verwendungsstelle zerfällt nun in folgende Abschnitte: 1. Entladen und Überladen auf Fuhrwerk, 2. Transport zum Empfänger, 3. Entladen an der Verbrauchsstelle, 4. Leerfahrt zur Freiladestraße zurück. Ersparnisse für den Empfänger lassen sich nur erzielen unter gleichzeitiger Beschleunigung der Entladung bei Punkt 1 durch Überladevorrichtungen, bei Punkt 2 durch Erhöhung der Geschwindigkeit, bei Punkt 3 durch Ausladevorrichtungen, bei Punkt 4 durch Erhöhung der Geschwindigkeit. Die Eisenbahnverwaltung hat unmittelbaren Einfluß nur auf Punkt 1. Will sie also dem Empfänger den Anreiz geben, die Entladezeit im einzelnen abzukürzen, so muß sie ihm bei Punkt 1 solche Vorteile bieten, daß sie die Mehrausgaben bei 2 bis 4 decken und dem Empfänger durch Beschleunigung des Geschäftes unter 2 bis 4 erheblicher Zeitgewinn entsteht, oder aber Einrichtungen treffen, deren Anwendung gleichzeitig eine neue Ersparnis bei 2 bis 4 erzielt.

Zu solchen Einrichtungen gehören mechanische Entladevorrichtungen größeren Umfanges oder aber Schaffung einer Wagenkonstruktion, die das Abheben der Lasten insgesamt auf einmal und ihre Weiterbeförderung zur Verbrauchsstelle ermöglicht, also ein Wagen mit abhebbarem Wagenkasten.

Ob eine solche Konstruktion technisch möglich ist, soll hier nicht weiter erörtert werden. Der hohe Stand der Wagenbaukunst, die auf dem Gebiet des Selbstentladers bereits schwierige Aufgaben gelöst hat, dürfte aber auch hier die Gewähr für eine brauchbare Lösung bieten. Im nachfolgenden soll nur nachgewiesen werden, welche Vorteile eine solche Bauart in den einzelnen oben unter 1 bis 4 angeführten Beförderungsabschnitten bieten würde.

Die Vorteile der Entladung bestehen in einer wesentlichen Abkürzung der Zeit; während sonst 12 Stunden vorausgesetzt werden, wird bei mechanischer Entladung die Arbeit einschließlich Verlust durch Warten höchstens ½ Stunde erfordern. Dem stehen die Mehrkosten der Lasthebung gegenüber. Hat aber das zur Übernahme der Last bestimmte Fuhrwerk gleiche Ladebodenhöhe, so wird die erforderliche Hebung auf ein Minimum reduziert und die Überladung kann mit Hebelkraft und seitlicher Bewegung allein ausgeführt werden. Hierbei

wird durch die Größe der Last keine Beschränkung eintreten, da z. B. in Amerika Krane zum Anheben von Eisenbahnwagen bis zu 36 t konstruiert sind (vergl. Nr. 20 dieser Zeitschrift, Jahrgang 1915). Der Bau von Automobilen, die solche Lasten befördern könnten, ist möglich, zumal da die Zahl der tragenden Achsen durch Einführung von Drehgestellen sich vergrößern läßt. So schreiben die Benzwerke Mannheim zu dieser Frage: „Wir haben die Nutzlast auf Triebwagen gesteigert bis zu 10 t. Eine Ausführung dieses Wagens wird zu Festungsbauten in den österreichischen Alpen verwendet. Die Höchstgeschwindigkeit beträgt 12 km. Unter bestimmten Bedingungen könnte die Nutzlast noch eine weitere Steigerung erfahren, falls man auch die Vorderachse zum Antrieb mit heranzieht." Die Benzwerke rechnen mit einer Möglichkeit der Erhöhung der Nutzlast auf 15—20 t. Es kann also bei Durchkonstruierung eines Wagens mit abhebbarem Wagenkasten über den Zehntonnenwagen hinausgegangen werden.

Die Möglichkeit einer Erhöhung der Fahrgeschwindigkeit gegenüber der Abfuhr mit Fuhrwerk bedarf keiner weiteren Begründung.

Der Transport in größeren Mengen und gegebenenfalls in geschlossenen Wagenkasten bietet den Vorteil der Überwachung und besseren Verhinderung von Diebstahl auf dem Förderwege; die Waren treffen in großen Mengen an der Verbrauchsstelle ein, so daß die Entladung besser beaufsichtigt und beschleunigt werden kann; die Anbringung besonderer Entladevorrichtungen wird lohnend, da in gleicher Zeit größere Mengen bewältigt werden können. Der Rück- und Leerlauf wird verbilligt durch Erhöhung der Geschwindigkeit.

Ich will versuchen, an einem Beispiel die Vorteile einer solchen Förderweise zu erläutern.

In einer mittelgroßen Industriestadt des linksrheinischen Bezirks liegt eine Fabrik, die täglich etwa 10 Wagenladungen hochwertiger Stückgüter zum Versand bringt und die gleiche Anzahl Rohstoffe und leere Emballagen bezieht. Zur Bewältigung dieses Verkehrs verwendet die Firma drei Lastautomobile von je 6 t Tragfähigkeit und etwa 10 Fuhrwerke. Die Fabrik liegt mitten in der Stadt, so daß Herstellung eines Bahnanschlusses ausgeschlossen ist. Zum Ent- und Beladen sind von der Eisenbahnverwaltung 2 . 10 . 12 Ladestunden = 240 Stunden zur Verfügung zu stellen. Bei Verwendung abhebbarer Wagenkasten wäre für einen Wagen erforderlich: Abheben und Aufsetzen ½ Stunde, Fahrt zur Fabrik ½ Stunde, Absetzen und Aufsetzen eines leeren Wagenkastens (unter der Voraussetzung, daß die Spezialwagen sämtlich für gleiche Nutzlast gebaut sind) ½ Stunde, Rückfahrt ½ Stunde, Aufsetzen ½ Stunde, das ist Entladen und Beladen 2½ Stunden; bei 12stündiger Entladezeit könnten daher mit einem Auto 10, mit zwei Autos die zu bearbeitenden 20 Wagen ent- und beladen werden. Werden die 20 Wagen gleichzeitig zugestellt, so sind infolge der Beschleunigung der Ent- und Beladung unter der Voraussetzung, daß die Freiladestraße viermal bedient wird, und somit die be- bezw. entladenen und wieder mit Wagenkasten versehenen Wagen herausgezogen und dem freien Verkehr übergeben werden können, nur 75 Wagenstunden erforderlich, d. h. es wird, wenn 25 Stunden noch als Zuschlag für Störungen zugesetzt werden, die Verkürzung der Ladefrist um 100 % möglich. Eine weitere Beschleunigung läßt sich aber noch erzielen, wenn die Firmen, falls sie Interesse daran haben, die eingehenden Sendungen länger im geschlossenen Zustande im Betriebe zu halten, um sie etwa erst am nächsten Tage zu verarbeiten, die Beschaffung eigener Wagenkasten (ohne Untergestell) in die Wege leiten. Je mehr Empfänger sich zusammenschließen, desto besser kann der Automobilpark und gegebenenfalls der Bestand an eigenen Wagenkasten ausgenutzt werden. Das letzte Ziel in der Entwicklung aber wäre die Übernahme der Zustellung durch die Staatseisenbahnverwaltung und hiermit höchste Ausnutzung der Ent- und Beladebeschleunigung, da alsdann Beförderung des Gutes von der Abgangsstation bis zur Verbrauchsstelle in einer Hand bleibt.

Die Bewältigung der Abfuhr in oben erläuterter Weise würde ein Zwischenglied zwischen der jetzt üblichen Art und Weise und dem Bahnanschluß darstellen. Gegenüber dem starren Bahnanschluß hätte sie aber den Vorteil, daß sie

1. an keinen bestimmten Weg gebunden ist,
2. die Länge des Transportweges unbegrenzt ist,
3. die Zahl der Teilhaber an der Förderung durch Lastauto unbeschränkt ist, und dieselben jederzeit sich beteiligen bezw. aus der Transportgemeinschaft austreten können.

Für die Eisenbahnverwaltung würden außer der rascheren Entladung und der dadurch bedingten Beschleunigung des Wagenumlaufs folgende Vorteile erwachsen:

1. das Abfuhrgeschäft würde sich in wenigen Händen vereinigen, so daß die Abwickelung des Geschäftsverkehrs vereinfacht würde;
2. die Vereinigung der Aufsicht und der Geschäftsregelung würde die Entladung beschleunigen;
3. durch die Möglichkeit der Erhöhung der Transportgeschwindigkeit würde die Verlängerung des Transportweges ermöglicht, d. h. die Anlage der Güterbahnhöfe könnte aus dem Stadtinnern heraus und an die Peripherie gelegt werden. Daß dies von größter Bedeutung sein kann, ergibt sich aus der gewaltigen Steigerung der Grundstückspreise, die eine Erweiterung bestehender Anlagen oft unmöglich machen können;
4. die Beschleunigung in der Zustellung leicht verderblicher Waren, insbesondere von Nahrungsmitteln, würde ermöglicht; so wären die im Innern der Großstädte liegenden Markthallen nicht mehr auf die Zustellung von Wagenladungen auf Anschlußgleisen angewiesen, deren Bedienung oft nur in den Nachtstunden möglich ist, vielmehr könnten die Waren nur kurze Zeit nach Eintreffen auf dem Güterbahnhofe, und zwar zu beliebiger Tageszeit, in geschlossenen Wagenladungen abgefahren und zur Entladung gebracht werden, so daß ein Verderben auf dem Transport ausgeschlossen sein würde.

Ferner sei hier noch darauf hingewiesen, wie sich eine Beschleunigung des Stückgutverkehrs durch die Verwendung von abhebbaren Wagenkästen erzielen läßt. Eine solche Anlage ist eingehend beschrieben in Nr. 14 Jahrgang 1915 dieser Zeitschrift. In diesem Aufsatze wird vor der Erläuterung einer Anlage zur Behandlung des Stückgutes in ganzen Wagenladungen und ihrer Beförderung in geschlossenen Sendungen von größerem Gewicht auf besonderen Lastfuhrwerken näher eingegangen auf das Verhältnis zwischen Arbeits- und Ruhezeit des Wagens. Der Verfasser ermittelt z. B. die Ausnutzung der Arbeitskraft eines Güterwagens nach den Untersuchungen des englischen Handelsamts in beladener Fahrt zu 0,5 %, in unbeladener Fahrt zu 2,5 %, außer Tätigkeit 97 %. Zwar lauten die gleichen Zahlen für die preußischen Staatsbahnen wesentlich günstiger; immerhin ist die Spannung noch eine derart große, daß jede, selbst geringfügigste Anregung zur Verbesserung des Wagenumlaufs auf eine bessere Wagenausnutzung und hiermit auf eine Steigerung der Einnahmen von größter Bedeutung sein kann.

Wenn nun auch gegen obige Ausführungen der Vorwurf erhoben werden kann, daß die Schlußfolgerungen auf leicht angreifbarem Zahlenmaterial beruhen, was bei der Dürftigkeit des statistischen Materials nicht zu verwundern ist, so halte ich doch wenigstens die nachfolgenden Behauptungen für erwiesen, daß nämlich

1. die auf der Freiladestraße zu bearbeitenden Empfangs- und Versandmengen wesentlich größer sind, als die für die Behandlung im Selbstentlader geeigneten Güter, und daß sich das Verhältnis in Zukunft noch zu Gunsten einer starken Steigerung im Freiladeverkehr verschieben wird;

2. Daß infolgedessen mit Rücksicht auf die größeren Massen und die verhältnismäßig lange Entladezeit von 12 Stunden eine Abänderung der bestehenden Methode und somit eine Beschleunigung des Wagenumlaufs größere Erfolge zeitigen muß als die Verbesserung des Schüttgutverkehrs;

3. Daß diese Beschleunigung sich durch Einführung eines Wagens mit abhebbarem Wagenkasten erzielen läßt.

Um aber eine Nachprüfung und nähere Untersuchung der Frage durchzuführen, wäre es erforderlich: 1. das statistische Material nach bestimmten Gesichtspunkten zu sichten; 2. durch besondere Anregung, etwa einen Wettbewerb, die Durchbildung einer den Freiladeverkehr beschleunigenden Wagenbauart zu fördern; 3. durch Studienreisen die etwa bei Bahnen des Auslands bereits bestehenden Einrichtungen an Lasthebezeugen und besonderen Wagenarten der Literatur zugänglich zu machen.

Die Lösung der Frage ist aber ebenso wichtig wie dringend, da die Staatseisenbahnverwaltung bald vor der Notwendigkeit der Beschaffung von Fahrzeugen in größerem Umfange stehen wird; sieht doch der Etat von 1916 die Neubeschaffung von 31 239 Gepäck- und Güterwagen vor, wovon 6300 Wagen allein zum Ersatz abgängiger Stücke, gegenüber einer Beschaffung von 27 497 Stück im Jahre 1915.

Der Satzungsausschuß des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen

hat am 25. und 26. Februar d. J. in Leipzig, wie schon auf Seite 185 lfd. Jahrgangs dieser Zeitung angekündigt wurde, eine außerordentliche Sitzung abgehalten.

Den Anlaß hierzu gab ein Antrag der ungarischen Staatsbahnen, das Verfahren bei der Umrechnung der Frankensaldobeträge in die Markwährung durch die Vereinsabrechnungsstelle neu zu regeln. Wie bekannt, werden von der Vereinsabrechnungsstelle am Schluß jedes Abrechnungsabschnitts die Endergebnisse der in Franken angemeldeten Guthaben und Schulden in die Markwährung umgerechnet und zwar bis zum Ausbruch des Krieges zu dem festen Umrechnungskurs von 100 Fr. = 81 ℳ, später zu einem für jede Abrechnung neu festgesetzten Kurse, der in dem Durchschnitt der jeweiligen Wechselkurse für die Schweiz, Frankreich Italien und Rumänien bestand (vgl. auch den Aufsatz auf Seite 663/64 d. Ztg., Jahrgang 1915). An die Stelle dieses Durchschnittswechselkurses, der im Verlaufe der Zeit für einzelne Verwaltungen schon wegen seiner Eigenschaft als Durchschnittskurs in der Tat nicht unerhebliche Verluste bringen mußte, wollten die ungarischen Staatsbahnen den von der Berliner amtlichen Handelsvertretung festzusetzenden Kurs für 20-Frankengoldstücke gesetzt sehen, mit der Begründung, daß die auf Franken lautenden Tarife in Goldfranken erstellt seien und daher die Frachtanteile eigentlich in Goldfranken zu begleichen wären. Die ungarischen Staatsbahnen hätten durch die Anwendung der Wechseldurchschnittskurse gegenüber den Kursen für Goldfranken sehr empfindliche Einbußen erlitten.

Bei der eingehenden Erörterung dieses wichtigen Gegenstandes wurde zwar anerkannt, daß die Anwendung eines Durchschnittskurses zurzeit nicht mehr angebracht sei, weil er nach dem gegenwärtigen Stande der Verhältnisse einzelne Verkehrsgebiete benachteilige, andere wieder begünstige. Dagegen fand sich keine Mehrheit für den ungarischen Antrag, den man insofern zu weitgehend fand, als er die Verwendung des Goldmetallkurses für Franken allgemein fordere; eine solche Forderung könne indes nur dann anerkannt werden, wenn die in Franken erstellten Tarife ausdrücklich die Goldklausel, also die Forderung auf Zuscheidung der Anteile in Goldfranken enthalten. Da — abgesehen von den Tarifen mit dem Orient — die bei der Vereinsabrechnung in Betracht kommenden Tarife diese Goldklausel nicht aufweisen, wurde dem ungarischen Antrage nicht stattgegeben, da sich überdies auch noch andere Schwierigkeiten der Anwendung eines Goldmetallkurses entgegenstellten. Im übrigen könne auch, so lange eine Verwaltung ihre Anteile zu dem in die Tarife eingerechneten Kurse erhalte, nicht von Verlusten, sondern allenfalls nur von entgangenen Kursgewinnen gesprochen werden.

Der Ausschuß beschloß schließlich, daß fortan (beginnend mit dem 15. März 1916) bis auf weiteres von der Vereinsabrechnungsstelle die sich aus der Frankenwährung ergebenden Schlußsaldi in die Markwährung getrennt umgerechnet werden und zwar:

a) die Ergebnisse aus dem Verkehr mit der Schweiz zu dem amtlichen Berliner Devisenkurse für schweizerische Franken,

b) die Ergebnisse aus dem Verkehr mit Rumänien zu dem über die Plätze Zürich und Amsterdam zu errechnenden Pariser Frankenkurse.

Die Anwendung des Pariser Frankenkurses hat ihren Grund darin, daß es in Rumänien handelsüblich ist, den Geschäften, die in der Frankenwährung — in Gegensatz zur Leiwährung — abgeschlossen werden, stets Pariser Franken zu Grunde zu legen.

Als eine unerläßliche Folge ergibt sich aus dem neuen Ausschußbeschluß, daß bei allen Anmeldungen in Frankenwährung nunmehr anzugeben ist, ob es sich um Franken aus dem Verkehr mit der Schweiz oder mit Rumänien handelt, was auch an dieser Stelle nochmals besonders hervorgehoben sei.

Ist Rußland reich an Steinkohlen?

Die Antwort, die der russische Volkswirt Prof. M. J. Tugan-Baranowski in einem Vortrage auf diese Frage gegeben hat, hat stark eingeschlagen und, wie es scheint, einen gewaltigen Sturm der Entrüstung hervorgerufen. Der Redner hat, nach einer vorliegenden Darstellung der „Torg. Prom. Gaseta“ (Nr. 32) seine Meinung dahin zusammengefaßt, daß Rußland arm an Kohlen sowohl als auch an Naphtha ist. „Eine solche Feststellung unseres bejahrten Volkswirtes“ meint unsere Quelle, „müßte, wenn sie zutreffend wäre, von den verhängnisvollsten Folgen sein: steht einmal fest, daß Rußland nicht reiche Bestände an Steinkohlen hat, dann kann natürlich nicht an eine Entwicklung der Industrie in Rußland gedacht werden, und Rußland muß seine Gedanken über die zukünftige Entwicklung des Landes beschränken und ausschließlich auf die Landwirtschaft einstellen.“ Die „Torg. Prom. Gaseta“ wendet sich natürlich lebhaft gegen die verlautbarte Auffassung und führt zu deren Bekämpfung die 1913 vom staatlichen, geologischen Komitee veröffentlichten Ergebnisse an, die in dem Werke: „Beschreibung der Fundstätten von Steinkohlen in Rußland“ niedergelegt worden sind. Das Endergebnis dieser Untersuchung ist, daß zurzeit im europäischen Rußland das Vorhandensein von 60 188 Millionen Tonnen, in Turkestan, Sibirien und Ssachalin von 173 879 Millionen Tonnen als sicher festgestellt worden ist. Unsere Quelle führt dazu aus, daß ein solcher Bestand genügen müsse, selbst für eine ganz außerordentlich starke und glänzende Entwicklung der Industrie und das um so mehr, als mit den angeführten, bisher festgestellten Beständen sicher nur ein Teil der tatsächlich vorhandenen Kohlenvorräte ergriffen worden ist. Nicht mit Unrecht führt die „T. Pr. G.“ an, daß es mehr als unzeitgemäß sei, über Rußlands Kohlenvorrat zu sprechen, obgleich Tausende von Quadratwerst vorhanden seien, die noch nie ein menschlicher Fuß berührt hat, und es daher auch garnicht möglich sei, darüber zu sprechen, was in jenen Gegenden noch verborgen im Schoße der Erde ruht. Zwei Beispiele lehren deutlich genug, wie vorsichtig man bei der Abschätzung der vorhandenen Kohlenschätze sein müsse. Einmal das Gebiet der Sibirischen Eisenbahn und sodann das Donezgebiet.

Als die Sibirische Bahn noch nicht erbaut war, schätzte man die Kohlenbestände auf „einige Millionen Pud“. Gegenwärtig hat man sich aber bereits davon Überzeugung verschafft, daß die Sibirische Bahn auf ihrer ganzen Länge durch Kohlenlager, die ihrem Reichtum nach zurzeit nur oberflächlich bemessen werden können, führt. Also erst mit der Erschließung des Gebietes konnte das Kohlenvorkommen annähernd richtig eingeschätzt und sein unermeßlicher Reichtum, wie man heute in Rußland bereits wissen will, zutreffend bewertet werden. Ein ferneres Beispiel, das lehrt, wie wenig zutreffend derartige erste Abschätzungen sind, bietet das Donezgebiet. Die „T. Pr. G.“ erzählt, wie es A. N. Pohl nach zwanzigjährigem Bemühen endlich, in den sechziger Jahren des vorigen Jahrhunderts geglückt ist, die Überzeugung davon in Rußland zu schaffen, daß die Eisenerzlager im Gebiete von Kriwoi-Rog ausreichen würden, um einen Hochofenbetrieb mit den erforderlichen Erzmengen zu versorgen. Heute werden bereits Dutzende derartiger Hochöfen betrieben.

Der Gedanke der vorgenannten Zeitung kann meines Erachtens als durchaus zutreffend anerkannt werden, denn tatsächlich befindet sich Rußland auf diesem Forschungsgebiete sicher noch ziemlich weit im Hintertreffen. So sehr man auch geneigt sein

kann, den obigen Ausführungen beizutreten, so sehr muß man doch bedauern, nicht die Gründe kennen lernen zu können, die den alten, erfahrenen Kenner russischer Verhältnisse zu dem schwerwiegenden Urteile gebracht haben. Tugan-Baranowski hat sicher nicht übereilt und sicher nicht ohne sich von der Bedeutung seines Urteils Rechenschaft zu geben, es in die Welt hinausgeschickt. Aus dem Umstande, daß die „T. Pr. G." schreibt: es ist zutreffend, daß Rußland sehr groß ist, daß, geographisch, die Kohlenlager nicht von jedem Punkte leicht zu erreichen sind, läßt sich ja wohl ein Grund erkennen. Demgegenüber kann aber mit Recht angeführt werden, daß die Geographie des Kohlenvorkommens in Rußland noch lange nicht geschrieben ist, daß man vielmehr erst im Anfange des Erkennens sich befindet. Meines Erachtens soll man sich hüten, derartigen Äußerungen allzu großes Gewicht beizulegen, und dadurch zu einer Unterschätzung des Gegners zu kommen. Nach allem, was sich bisher mit einiger Sicherheit übersehen läßt, ist Rußland mit Kohlen für absehbare Zeiten gut versorgt. Wie man es in Sibirien bereits erfahren hat, daß dort ungezählte Millionen Tonnen Steinkohlen gefunden worden sind, so wird sicher bei weiterem Forschen noch gar manche Lagerstätte gefunden werden. Auf wirtschaftlichem Gebiete ist Rußland noch nach mancher Richtung hin zu wenig erforscht, um abschließende Urteile fällen zu können. Auch die gegenwärtige Kohlennot ist nicht so sehr aus dem Fehlen von Kohlen hervorgegangen, als vielmehr aus der Unfähigkeit, die Kohlen zu bewegen. Je mehr und je besser die Verkehrswege ausgebaut werden, desto weniger wird sich eine Kohlennot fühlbar machen. Dr. Mertens.

Englische Stimmen über englisches Eisenbahnwesen.

„Pall Mall Gazette" vom 25. Februar veröffentlichte einen Aufsatz, dessen Verfasser sich ein „Economist" nannte und folgendes ausführte: „Alle Engländer — einige wenige Nörgler, die nicht zählen, ausgenommen —, sind sich darüber einig, daß Großbritannien einen durchgreifenden Schutzzoll braucht. Ein vernünftiger Fiskalschutz und der Volkswohlstand gehen Hand in Hand. Nicht minder wichtig aber ist die Leistungsfähigkeit des Eisenbahnnetzes. Läßt man die Bahnen ohne Aufsicht und bleibt es ihnen unbenommen, zu fordern, „was der Verkehr tragen kann", wie es in England der Fall ist, so könnten sie einem Schutzzolltarif geradezu entgegenwirken und alle Vorteile, die der Nation zugute kommen sollten, selbst einstecken.

In England mit seiner für Handel und Verkehr so günstigen Lage haben Güter, verglichen mit anderen Ländern, nur kurze Strecken zurückzulegen. Gleichwohl ist der britische Eisenbahnfrachttarif, soweit bekannt, der allerhöchste. Obschon die Frachtsätze in erster Linie von den Unkosten abhängen, und z. B. die Löhne der Bahnbeamten in den Vereinigten Staaten dreimal so hoch sind wie in England, so ist die Fracht drüben doch bedeutend niedriger. Die britischen Eisenbahnen werden eben nur allzu oft laienhaft geleitet — die glänzenden Dienste, die sie während des Krieges geleistet haben, natürlich in allen Ehren. Wir sehen Spielzeugmaschinen vor Miniaturzügen. Bei uns gilt ein Transport von 150 t schon als sehr befriedigend, und oftmals braucht man zwei Maschinen dazu, während in Amerika 3000 t Kohle oder Erz von einer Maschine geschleppt werden. Für eine solche Last z. B. würde eine britische Bahn 20 Maschinen und 20 Lokomotivführer in Bewegung setzen. Unbeschränkter Wettbewerb hat unnötigerweise zur Verdoppelung oder gar Verdreifachung der Linien geführt. Unzählige kleine Landstädte haben mehrere Bahnhöfe und entsprechend viele Schalter. Um Faulheit und Unfähigkeit zu begünstigen, werden Wagen zum Lagern der Güter bereitgestellt, so daß die Masse der Wagen, mit Gütern aller Art beladen, die Bahnhöfe und Laderampen verstopft.

Obwohl die britischen Eisenbahnen, was die Ausstattung betrifft, hinter denen Amerikas und anderer Länder zurückbleiben, so ist in ihnen doch auf die Meile bei weitem das höchste Kapital verwendet. Eisenbahnfinanzleute und -direktoren wollen Dividenden sehen, und, um diese Dividenden möglichst hoch zu treiben, wurden die verwendeten Kapitalien aufs äußerste vermehrt. (Ein sonderbarer Weg!) Verbesserungen wurden in der Regel nicht aus den Einnahmen bezahlt, sondern mittels Kapitalerhöhungen. Wenn Eisenbahnaktien und -obligationen an der Börse im Kurse hoch standen, so wurde der Kurs durch Verdoppelung des Nominalkapitals zum Sinken gebracht. Gleichwohl versichern die Direktoren, daß der Tarif nicht herabgesetzt werden könne, weil sonst die Aktionäre leiden würden.

Wir wissen, daß die Eisenbahnen nicht lediglich Privatunternehmen sind. Hätte die Regierung, wie es das nationale Interesse fordert, die Bahnen regiert (controlled), so hätte sie verhütet, daß die Gesellschaften mit ihrer Tarifpolitik den Handel beherrschen. Die Bahnen begünstigen oder hemmen ganze Industriezweige, wie es ihnen paßt, sie setzen die Tarife für ausländische Güter herab — denn diese müssen angelockt werden — und benachteiligen britische Güter, die an die Benutzung der Bahn gebunden sind. Nicht unverständlich ist daher der Ruf der Sozialisten nach Verstaatlichung der Eisenbahnen; indessen dieses Heilmittel könnte schlimmer sein als die Krankheit. Eine Regierung, die von Dilettanten geleitet wird, welche sich bei allen Entschlüssen von dem Wunsche, Stimmen zu erhalten, treiben läßt, eine Regierung, welche die Armee, das Post- und Telegraphenwesen usw. höchst unfähig leitet, wäre nicht imstande, die Eisenbahnen richtig zu verwalten. Die Eisenbahnen sollten nicht von Politikern, sondern von Sachverständigen regiert (controlled) werden, von einer kleinen, aber machtvollen Körperschaft, in der die Aktionäre, die Geschäftsleute, die Nation und die Regierung vertreten sind. Den Vorsitz dürfte aber nicht einer der Parteiführer der Regierung führen."

Der „Pall Mall Gazette" sind zu diesen Ausführungen zahlreiche Zuschriften zugegangen. In der Nummer vom 29. Februar werden folgende „Eingesandt" veröffentlicht:

1. Eine Verteidigung der Eisenbahnen.

„Ihr Berichterstatter, der sich ein „Economist" nennt, hat sich offenbar mit der Materie der wirtschaftlichen Eisenbahnfragen nicht allzusehr beschäftigt. Er beklagt sich darüber, daß unsere Bahnen fordern, „was der Verkehr tragen kann". Ich will den Herrn nur fragen, welches Eisenbahnsystem in der Welt, ob privat oder staatlich, denn auf anderer Grundlage seinen Tarif aufgebaut hat?

Ferner spricht er von der Kürze der Bahntransporte und der unberechtigten Höhe der Frachtsätze. Von diesen Dingen kann aber niemand etwas wissen, weil keine Tabelle besteht, aus der der britische Frachttarif ersichtlich wäre. Überdies scheint Ihr „Economist" anzunehmen, daß je kürzer der Weg, desto höher die Fracht sein müsse. Das ist töricht. Wenn sich der Herr „Economist" an einem beliebigen Tage der Woche nach Paddington oder Euston Station bemühen wollte, so würde er Züge sehen können, die mit einer Maschine 350 t und mehr schleppen und 50 Meilen die Stunde fahren. Die Durchschnittslast eines Kohlenzuges beträgt heute 450 bis 800 oder 900 t, je nach den Verhältnissen. 3000-t-Züge, wie in Amerika, würden Umbau von Tunneln, Brücken und Bahnsteigen im ganzen Lande erfordern und Hunderte Millionen Pfund kosten. Selbst dann noch wäre es unmöglich, die Kohlenzüge mit amerikanischer Geschwindigkeit auf den gleichen Schienen laufen zu lassen, auf denen unser starker Personenverkehr sich abspielt.

Die Anklage, daß ausländische Güter begünstigt werden, ist nicht neu; die Antwort lautet: Jede solche Handlung würde ungesetzlich sein und als solche vom Eisenbahnamt untersucht werden. Es ist nur ein Prozeß bekannt, der auf Grund des betreffenden Gesetzes in früheren Jahren einmal stattgefunden hat. Die Anklage wurde damals nicht aufrechterhalten."

W. M. Acworth.
(Bekanntlich einer der ersten Volkswirte und Eisenbahnkenner Englands!)

2. Eine ungeheuerliche Beschuldigung.

„In Ihrem Leitartikel „Die Bilanz der britischen Eisenbahnen" schreiben Sie, daß unsere Eisenbahngesellschaften zu beglückwünschen sind, weil sie „dem Ruf des Vaterlandes gefolgt sind und dem Staat wirksam gedient haben" und weil „die Beförderung von Menschen und Waren für die Militärbehörden neben dem gewöhnlichen Verkehr mit ungebrochener Leistungsfähigkeit ausgeführt wurde". Diese Behauptungen sind nicht nur ungenau, sondern gerade das Gegenteil von der Wahrheit. Die nackte Tatsache ist, daß unsere Bahnen seit Anfang des Krieges die Annahme gewöhnlicher Frachten in immer stärkerem Maße ablehnen, daß sie im Juli 1915 für Kriegstransporte von Liverpool nach London, d. h. für 200 Meilen, 5 Wochen brauchten, und daß sich seitdem die Anhäufung von Gütern in unerhörter Weise gesteigert hat.

Ihr zweiter Artikel „Die Reform des Eisenbahnsystems" hat gar keinen praktischen Wert. Der Verfasser irrt sich in den meisten Punkten, aber sein Irrtum ist harmlos. Kein ehrlicher Mann, der die Dinge sieht, wie sie sind, würde ein Wort zum Lobe oder auch nur zur Verteidigung unserer Eisenbahnen sagen. Er würde auch keine Lanze brechen für die Männer, die sie kontrollieren und für das Staatsdepartement, welches angeblich die Kontrolleure kontrolliert, d. h. für das Eisenbahnamt im Handelsministerium.

Die kennzeichnenden Eigenschaften des britischen Eisenbahnwesens sind blödsinnige Unfähigkeit, wahnsinnige Verschwendung und bodenlose Unehrlichkeit." Henry Murray.

3. Dauernde Unfähigkeit.

„Zu Ihrem Leitartikel „Die Bilanz der britischen Eisenbahnen" bitte ich bemerken zu dürfen: Die „Mornig Post" vom 8. Juli 1915 veröffentlichte den Brief des leitenden Direktors einer Firma, die für Munitionslieferungen abgeschlossen hatte, worin es u. a. heißt: „Eisenbahnen und Docks sind derart verstopft, daß ein Transport von Liverpool nach London fünf Wochen braucht". Das war zu einer Zeit, wo das Schicksal des Landes in der Schwebe hing. Tatsache ist, daß die Bilanz unserer Eisenbahnwirtschaft vor dem Kriege, während des Krieges und bis auf den heutigen Tag eine Bilanz der Unfähigkeit ist. Der Grund ist nicht Mangel an Selbstverleugnung oder an Arbeitsleistung der leitenden Männer, sondern liegt in dem System selbst, das auf falschen Grundlagen aufgebaut ist. Leistungsfähigkeit der Bahnen wird nur erzielt werden, wenn der Augiasstall von Verderbtheit und Bestechlichkeit ausgekehrt wird." Roy Horniman.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Nachnahme- und Frachtverkehr mit dem Auslande.** Der Stellvertreter des Reichskanzlers hat am 23. d. M. folgende Bekanntmachung betreffend Ausnahmen von der Bundesratsverordnung, betreffend den Nachnahme- und Frachtverkehr mit dem Ausland, vom 16. März 1916 (s. Nr. 24, S. 278 d. Ztg.) veröffentlicht:

Auf Grund des § 3 der Verordnung, betreffend den Nachnahme- und Frachtverkehr mit dem Auslande, vom 16. März 1916 (Reichs-Gesetzbl. S. 171) wird folgendes bestimmt:

Artikel 1. Die Vorschriften der Verordnung, betreffend den Nachnahme- und Frachtverkehr mit dem Ausland, vom 16. März 1916 finden keine Anwendung auf den Verkehr mit Österreich-Ungarn und den darüber hinaus gelegenen Ländern, Luxemburg und den von den deutschen und österreichisch-ungarischen Truppen besetzten Gebieten des feindlichen Auslandes.

Arikel 2. § 1 der Verordnung findet keine Anwendung auf den Postnachnahmeverkehr, auf die Einziehungen der Vorfrachten und Barauslagen der Eisenbahn sowie auf Nachnahmebeträge und Barvorschüsse unter zehn Mark.

Artikel 3. Die Bekanntmachung tritt am 1. April 1916 in Kraft.

— **Die Frage der Einführung der sogen. Sommerzeit.** Bekanntlich ist schon vor dem Krieg vielfach angeregt worden, eine Ersparung an Beleuchtungskosten und eine auch in gesundheitlicher Beziehung förderliche größere Anpassung der Lebensweise an die Zeit des Tageslichts dadurch herbeizuführen, daß für die Zeit etwa vom 1. April bis 1. Oktober die Uhrzeit um 1 Stunde vorgerückt und erst mit dem Beginn der kürzeren Tage wieder um 1 Stunde zurückverlegt wird. Es würde dann die Zeit des Aufstehens und Zubettgehens in diesen Monaten überall um eine Stunde früher liegen, und an den jetzt auch im Sommer bei künstlichem Licht verbrachten späteren Abendstunden überall täglich eine Lichtbrennstunde erspart werden. Der Gedanke der Einführung der sogen. Sommerzeit hat bis jetzt aus verschiedenen Gründen, namentlich wohl auch wegen der Schwierigkeit einer internationalen Regelung, in der Öffentlichkeit und bei den Behörden keinen allgemeinen Anklang gefunden. Neuerdings ist die Sache aber, wie wir erfahren, in der Kommission des preußischen Herrenhauses bei der Beratung des Etats der Staatseisenbahnen erneut eingehend besprochen und hervorgehoben worden, welche großen Ersparnisse an Beleuchtung sich hierdurch zugunsten der gesamten Volkswirtschaft erzielen ließen. Der Herr Minister der öffentlichen Arbeiten erkannte an, daß durch die infolge des Krieges eingetretene Änderung der wirtschaftlichen Verhältnisse im Reiche die Hauptbedenken gegen diesen Plan entfallen seien und daß insbesondere die Fahrplanschwierigkeiten an den Grenzen gegenüber solchen Ländern, die nicht mitmachten, jetzt wohl überwunden werden könnten. Er sagte daher eine beschleunigte, wohlwollende Prüfung der Angelegenheit zu.

— **Auszahlung und Behandlung der Nachnahmen im Güterverkehr.** Im innerdeutschen Verkehr werden nach den Tarifbestimmungen Nachnahmen im Betrage von 150 ℳ oder mehr, Nachnahmen auf Frachtgüter (nicht auch Eilgüter), für welche Vorausbezahlung der Fracht gefordert werden kann, und Nachnahmen auf bahnlagernde Güter erst ausgezahlt, wenn die Versandstation die Anzeige der Bestimmungsstation über die Bezahlung der Nachnahme durch den Empfänger erhalten hat. Alle anderen Nachnahmen werden, falls die Bestimmungsstation nicht Einspruch erhoben hat, bei einer Beförderungsstrecke bis zu 1000 Tarifkilometern zwei Wochen, bei einer längeren Beförderungsstrecke drei Wochen nach dem Tage der Aufgabe ausgezahlt. Vor Ablauf dieser Frist werden sie nur ausgezahlt, wenn der Absender eine auf seinen Antrag auszustellende Einzahlungsbenachrichtigung der Bestimmungsstation vorlegt.

Bei Kriegsbeginn wurden mit Rücksicht auf die militärische Beanspruchung der Eisenbahnen sämtliche Lieferfristen der Eisenbahn-Verkehrsordnung für den zugelassenen Privatverkehr außer Kraft gesetzt. Die Absender belasteten in Anbetracht der nunmehrigen längeren Beförderungsdauer die Güter in großem Umfange mit Wertnachnahmen. Die Eisenbahnverwaltungen waren genötigt, diesen Verhältnissen Rechnung zu tragen, und hoben die obigen, für die Auszahlung der Nachnahmen geltenden Fristen gleichfalls auf. Die Güterabfertigungen wurden angewiesen, sämtlichen mit Nachnahmen belasteten Sendungen Nachnahmebegleitscheine beizugeben, falls nicht der Absender bereits Einzahlungsbenachrichtigung beantragt habe, und die Nachnahmen erst nach deren Rückkunft oder gegen Vorlage der Einzahlungsbenachrichtigung auszuzahlen. Ausgenommen hiervon wurden nur Sendungen mit Barvorschüssen oder mit Nachnahmen bis zu 10 ℳ, letztere, soweit es sich nicht um bahnlagernd gestellte oder dem Frankaturzwang unterliegende Güter handelt.

Die fortschreitende Zunahme des Güterverkehrs, der mehr und mehr den Friedensumfang erreicht, führte dazu, daß diese Anweisung kürzlich lediglich auf den Verkehr mit dem Eisenbahndirektionsbezirk Königsberg (Pr.) und mit den Reichseisenbahnen in Elsaß-Lothringen beschränkt wurde. Im Verkehr mit den übrigen Gebieten des Reiches gelten wieder die eingangs erwähnten, im Frieden gültigen Bestimmungen, vorausgesetzt, daß nicht die künftige Verkehrslage für einzelne Gebiete, insbesondere die Grenzbezirke, zeitweilig eine anderweite Regelung erheischt.

— **Lübeck-Büchener Eisenbahngesellschaft.** Der Ausschuß der Gesellschaft hat beschlossen, die Dividende der Aktien für das Jahr 1915, vorbehaltlich der Genehmigung der Bilanz durch die Generalversammlung, auf 7½ % festzusetzen.

— **Unterbietung der direkten deutsch-österreichisch-ungarischen Tarife durch Umbehandlung an der Grenze.** Die Ältesten der Kaufmannschaft von Berlin haben bereits wiederholt auf die infolge des niedrigen Standes der österr.-ungar. Kronenwährung eingetretene Möglichkeit der Unterbietung der direkten deutsch-österreichisch-ungarischen Tarife durch Umbehandlung an der Grenze und auf die hierdurch geschaffenen eigenartigen Verhältnisse hingewiesen. Gleichzeitig hatten sie zur Beseitigung bzw. Milderung der hierdurch hervorgerufenen Mißstände bei den zuständigen Stellen der Eisenbahnverwaltung die Einrichtung entsprechender Kursabschläge behufs Ausgleichung der Kursschwankungen angeregt. Darauf ist ihnen nun der Bescheid zugegangen, daß die deutschen Bahnen weder in der Lage seien, die direkten Gütertarife um die Kursunterschiede zu ermäßigen noch nachträglich den Unterschied zwischen der direkten Fracht und der infolge der Kursunterschiede billigeren gebrochenen Fracht zu erstatten, zumal die Ausfälle lediglich von den ausländischen Bahnen zu tragen wären. Ein Antrag bei letzteren in der gedachten Richtung verspräche keinen Erfolg, seitdem in Österreich und Ungarn Gerichte zweiter Instanz wiederholt entschieden hätten, daß die Eisenbahnen bei Anwendung des direkten Tarifs nicht verpflichtet seien, den Unterschied zwischen der direkten und der infolge des Kursunterschiedes billigeren, gebrochenen Fracht zu erstatten.

Zu einer Aufhebung oder Änderung der direkten Tarife liege auch insofern kein Anlaß vor, als die Unterbietung durch Umbehandlung an der Grenze nicht durch Einführung billigerer Binnentarife, sondern durch Entwertung der österr.-ungarischen Kronenwährung entstanden sei, auf die die Eisenbahnen keinen Einfluß hätten.

Angesichts dieser Sachlage, bei der auf eine Wiedererlangung der Mehrfrachten weder im Reklamations-, noch im Klagewege zu rechnen ist, glauben die Ältesten der Kaufmannschaft von Berlin den Verfrachtern, wenn sie sich vor empfindlichen Verlusten schützen wollen, auf das dringendste empfehlen zu sollen, vor jedem Transporte genau zu prüfen, in welcher Weise sich die Abfertigung am billigsten und vorteilhaftesten stellt. Hierbei werden auch die Vorteile direkter Abfertigung bei dringlichen Sendungen abzuwägen sein. Entscheidet sich der Verfrachter für die Umbehandlung der Sendung, so muß dies auch

im Frachtbriefe an entsprechender Stelle und zwar nicht durch Angabe der Umbehandlungsstation selbst, sondern durch die Vorschrift „Umbehandlung in . . . .“ unzweifelhaft zum Ausdruck gebracht werden.

Ähnlich wie im Verkehr mit Österreich-Ungarn liegen die Verhältnisse im Verkehr mit denjenigen Ländern, beispielsweise Schweiz, Rumänien, für welche die betreffenden direkten Tarife in der Frankenwährung erstellt sind.

— **Frachtberechnung im Verkehr mit der Schweiz.** Durch den am 24. März d. J. zum gemeinsamen Heft für den Wechselverkehr deutscher Eisenbahnen in Kraft tretenden Nachtrag gelangen für den Verkehr mit der Schweiz und zwar im Verkehr mit den auf schweizerischem Gebiet gelegenen Stationen deutscher Verwaltungen, mit den auf deutschem Gebiet gelegenen deutsch-schweizerischen Grenzstationen sowie im Verkehr der deutschen Binnenstationen verschiedene Verkehrserschwerungen (Frachtzuschläge bis zu 40 %) zur Einführung. Die Maßregel bezweckt, eine Umgehung der Anwendung der direkten deutsch-schweizerischen Tarife tunlichst zu verhüten.

— **Versand des Stahlwerksverbandes im Februar d. Js.** Hierüber erhalten wir nachstehende Mitteilung im Vergleich zum Januar d. Js. und zum Februar 1915. Man ersieht aus diesen Zahlen den gleichmäßigen Fortschritt des Eisengewerbes in der Kriegszeit:

Tonnen (Rohstahlgewicht):

	Februar 1916	Januar 1916	Februar 1915	demnach im Februar 1916 gegen Januar 1916	demnach im Februar 1916 gegen Februar 1915
Insgesamt...	282 269	285 784	266 905	— 3 515	+ 15 364
Auf die einzelnen Gruppen entfallen:					
Halbzeug....	74 491	75 045	66 050	— 554	+ 8 441
Oberbau.....	141 076	157 345	140 490	— 16 269	+ 586
Formeisen...	66 702	53 394	60 365	+ 13 308	+ 6 377

—**Vom rheinisch-westfälischen Eisenmarkt** schreibt die „Köln. Ztg.“ u. a.: In unerwartetem Maße hat sich die Festigkeit der Marktlage in den letzten Wochen weiter gesteigert. Sowohl am inländischen wie am ausländischen Markte hat eine starke Steigerung der Kauflust Platz gegriffen, unter deren Einwirkung die Preise auf der ganzen Linie neuerdings scharf angezogen haben. Einen weiteren Anstoß dazu haben auch die letzthin vorgenommenen Preiserhöhungen der Rohstoffe gegeben, unter deren Einwirkung die Selbstkosten abermals gestiegen sind, so daß die Notwendigkeit entsprechender Erhöhungen der Preise für Fertigerzeugnisse gegeben war. Im übrigen ist der Markt sehr wesentlich durch die Maßnahmen beeinflußt worden, die zur Regelung unseres Ausfuhrgeschäfts getroffen worden sind. Die von der Regierung erlassenen Ausfuhrverbote für eine ganze Reihe von Erzeugnissen sind bekanntlich wesentlich zu dem Zweck erlassen worden, die Ausfuhr nicht etwa völlig zu unterbinden, sondern einer schärfern Überwachung als bisher zu unterwerfen, um dabei auch eine einheitliche Preisstellung auf dem Auslandsmarkte herbeizuführen und durch deren Vermittlung die fremden Wechselkurse zu unsern Gunsten zu beeinflussen. Demgemäß werden Ausfuhrbewilligungen nur dann erteilt, wenn nicht unter gewissen Mindestpreisen verkauft wird. Daß dabei auch nichts ins Ausland geht, was irgendwie unsern Feinden bei der Deckung ihres Bedarfs für Kriegszwecke förderlich sein könnte, ist selbstverständlich. Tatsächlich hat nun die Neuregelung der Ausfuhr die Folge gehabt, daß die Preise auf der ganzen Linie beträchtlich in die Höhe gesetzt werden konnten. Zugleich sind große Mengen an das Ausland verkauft worden, denn dort hat sich gerade angesichts der neuen Lage die Kauflust merklich erhöht, zumal England nicht liefern kann. Das Ausland hat infolgedessen in der Besorgnis, später noch weit höhere Preise anlegen zu müssen, oder die gewünschten Mengen überhaupt nicht mehr bekommen zu können, lebhaft zugegriffen und ist auch weiterhin mit Ausführungsaufträgen auf die getätigten Abschlüsse sowie mit neuer Nachfrage ständig am Markt. Die Wahrnehmung, daß nicht unbeträchtliche Mengen ins Ausland gegangen sind, hat dann auch wieder die inländische Nachfrage kräftig angeregt. Verbraucher und namentlich der Handel haben so am inländischen Markt eine nur selten dagewesene Höhe und im Ausfuhrgeschäft einen Stand erreicht, der bisher wohl noch niemals verzeichnet werden konnte. Unter normalen Verhältnissen würde diese Preisbewegung alsbald eine entsprechende Ausdehnung der Erzeugung nach sich ziehen und damit von selbst allmählich wieder zum Stehen kommen. Die durch den Krieg geschaffene Lage zieht jedoch der Leistungsfähigkeit der Werke gewisse Schranken, die nicht überschritten werden können. . . . Zu den einzelnen Geschäftszweigen ist zu bemerken, daß die Nachfrage überall lebhaft ist. Für Eisenbahnmaterial sind die Nachfrage und die Beschäftigung der Werke gleichfalls lebhaft. Die Preise haben auch hier in beträchtlichem Maße angezogen. Den Grundstock der Beschäftigung liefern nach wie vor die Bestellungen und Abrufungen der preußischen Staatsbahnverwaltung. Gelegentlich kommen indes auch noch andere Geschäfte herein. Der Preis für schwere Schienen steht im Inland jetzt auf 162 ℳ bis 173 ℳ. Die Preise für die Ausfuhr werden in ausländischer Währung gestellt und von Fall zu Fall bemessen. Sie sind weit höher als die Inlandpreise. In Gruben- und Feldbahnschienen steht der sehr erhebliche Bedarf der Heeresverwaltung in vorderster Reihe. Im Inland stellt sich der Preis auf etwa 160 ℳ, im Ausland wird unter Berücksichtigung des oben gesagten erheblich mehr erzielt. Auch für Kleinbahnschienen und Rollenschienen haben die Preise angezogen. Erstere stehen jetzt im Inland auf 165 ℳ bis 175 ℳ, letztere auf 172 ℳ bis 180 ℳ. Die ausländischen Sätze stellen sich gleichfalls beträchtlich höher. Die Beschäftigung der Werke in Eisenbahnmaterial bleibt gut, und die Lieferungen sind größer als in den letzten Wochen.

— **Kriegsauszeichnungen.** 1. Mit dem Eisernen Kreuz II. Klasse wurden ausgezeichnet: a) aus dem Bereiche der preußisch-hessischen Staatsbahnverwaltung: die Regierungsbaumeister Otto Blunck im Ministerium der öffentlichen Arbeiten in Berlin, Schröder in Kattowitz und Warnecke in Beuthen (Oberschles.); b) aus dem Bereiche der Verwaltung der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen: der Regierungs- und Baurat Baltin und der Regierungsrat Dr. jur. Meißner, beide in Straßburg, ferner der Baurat Winkelhaus in Diedenhofen; c) aus dem Bereiche der sächsischen Staatseisenbahnverwaltung: der Regierungsbaumeister Zosel vom Brückenbaubureau in Dresden, und d) aus dem Bereiche der württembergischen Staatseisenbahnverwaltung: der Regierungsbaumeister Hieber bei der Eisenbahnbausektion Ludwigsburg. — 2. Das Ritterkreuz I. Klasse des sächsischen Albrechtsordens mit Schwertern erhielten der Bauamtmann Fischer beim Bauamt Leipzig I und der Regierungsbaumeister Ritter-Große beim Neubauamt Niederwiesa und das Ritterkreuz II. Klasse des Albrechtsordens mit Schwertern der Baurat Hahn, Vorstand des Bauamtes Plauen (Vogtl.) und die Bauamtmänner Zetzsche beim Neubauamt Glauchau und Zimmer beim Bauamt Pirna. — 3. Mit dem österreichischen Militär-Verdienstkreuz III. Klasse mit der Kriegsdekoration III. Klasse wurde der zum Kriegsdienst eingezogene Vorstand der Bauabteilung in Michendorf, Regierungsbezirk Potsdam, Regierungsbaumeister Walther Nordhausen ausgezeichnet.

Österreich.

— **Die Bilanz der Südbahn.** Gegen Ende April werden die Rechnungsabschlüsse der Südbahn festgestellt werden. Das Jahr 1915 war das erste, in welchem das neue Übereinkommen in Geltung war. Die Verhältnisse der Südbahn waren im Jahre 1915 außergewöhnliche, weil der größere Teil der Zeit durch den Krieg mit Italien ausgefüllt war. Die Einnahmen waren hierdurch bedingt, in der Gesamtsumme aber, trotzdem der Verkehr der beiden Seehäfen gelähmt war, verhältnismäßig nicht unbefriedigend. An den Ausgaben wurden größere Ersparnisse erzielt, weil manche Investitionen und Bauten nicht durchgeführt wurden, die allerdings später nachgeholt werden. Ebenso wurde eine vorübergehende Ersparnis am Prioritätendienst dadurch erreicht, daß die Zahlungen an die Gläubiger im Feindeslande nicht geleistet wurden. Die hierfür erforderlichen Summen müssen in Reserve gestellt werden. Obwohl die Rechnungsabschlüsse nicht feststehen, gilt es als gewiß, daß das Jahr 1915 ohne neuen Fehlbetrag schließen und daß die Veranschlagungen, die bei Aufstellung des Neuordnungs-Übereinkommens zugrunde gelegt wurden, im Kriege erreicht werden dürften. Die Bilanz wird in geänderter Form aufgestellt werden. Gemäß den getroffenen Abmachungen wird sowohl das Nennkapital der Prioritäten als das der Aktien gekürzt und bei der Aufstellung der Bilanzwerte, insbesondere der Eisenbahnanlagen die entsprechende Abschreibung vorgenommen werden. Die Durchführung der finanziellen Änderungen, namentlich die Begebung der Investitionsanleihe und die tatsächliche Abstempelung der Prioritäten und Aktien, wird naturgemäß erst nach dem Frieden erfolgen können.

— **Kühlwagen für die Milchversorgung Wiens im Sommer.** Mit Rücksicht auf die herannahende wärmere Jahreszeit finden im Wiener Rathause eingehende Beratungen statt, um die Zufuhr der Milch auf den verschiedenen Eisenbahnlinien so zu regeln, daß möglichst wenig Milch in verdorbenem (saurem) Zustande in Wien anlangt. Die Frage ist um so wichtiger, als

es infolge des heurigen Winters gar kein Natureis gibt und die Erzeugung von Kunsteis auch nur in beschränkterem Maße stattfindet. Der Stadtrat beschloß, an die Regierung heranzutreten, daß sofort die entsprechende Zahl von Kühlwagen beigestellt, oder, wenn sie nicht verfügbar wären, andere Eisenbahnwagen mit entsprechenden Vorrichtungen für Kühlzwecke versehen werden. Es soll dann weiter jede Linie mit der erforderlichen Anzahl Wagen versehen und es soll weiter für die rascheste Beförderung der Milch aus ihren Herkunftsorten nach Wien gesorgt werden. Der Bürgermeister Dr. Weiskirchner nahm die Gelegenheit einer Audienz beim Ministerpräsidenten wahr, um die Aufmerksamkeit der Regierung auf diese für die Lebensmittelversorgung Wiens hochwichtige Frage nachdrücklichst zu lenken.

— **Ein Fortschritt in der Erschließung des galizischen Petroleumgebiets.** Aus dem österreichischen Kriegspressequartier wird gemeldet: Am 15. Februar wurde die Rohrleitung Drohobycz-Chyrow fertiggestellt und sie dürfte in allernächster Zeit in Betrieb gesetzt werden. Diese Leitung, die eine Länge von 65 km hat und von der Heeresverwaltung in eigener Regie gebaut wurde, ist nur für verarbeitete Petroleumerzeugnisse bestimmt und bedeutet mit ihrer Leistungsfähigkeit von etwa 70 Zisternen täglich eine wesentliche Entlastung der Eisenbahn. Die Ausführung des Baues und die maschinelle Einrichtung der Druckstation und Anlagen ging unter den schwierigsten Umständen vor sich. Unter den gegenwärtigen Verhältnissen vermochte nur die militärische Verwaltung alle Hindernisse, die sich dem Bau entgegenstellten, zu bewältigen. Die Rohrleitung kommt der ganzen Petroleumindustrie des Rohölgebietes Drohobycz-Boryslaw zugute. Es wäre gewiß nur wünschenswert, daß diese Leitung, die geeignet ist, den Transport von Raffinerieerzeugnissen auf eine moderne Grundlage zu stellen, eine Fortsetzung in der Richtung der Ausfuhrwege unserer Monarchie fände. Die Herstellung dieser großen Anlage ist ein neuerliches Beispiel dafür, daß im Kriege, der sonst nur Verwüstung und Zerstörung mannigfacher Werte mit sich bringt, durch die Fürsorge der Heeresverwaltung auch eine segensreiche Tätigkeit für die Industrie entfaltet werden konnte.

— **Donauschiffahrt.** Die „Zeit" bringt folgende Mitteilung: Die Gefahr, daß sich auf der Donau Transportschwierigkeiten infolge Eisganges ergeben, ist heuer glücklich vorübergangen. Eine Reihe von Lieferungen verschiedener Lebensmittel, besonders von Brotfrüchten, sind bereits in Wien eingetroffen, weitere werden noch erwartet. Wohl war der Verkehr der Donau-Dampfschiffahrtgesellschaft auf der oberen Donau von Regensburg über Passau und Linz bis Wien von Mitte Januar bis Mitte Februar gesperrt, aber auf der unteren Donau durch Ungarn bis Orsova mußte der Donauverkehr den ganzen Winter über auch nicht einen Tag lang aufgelassen werden. Selbstverständlich wurde dieser Vorteil von der Zentrale der Heerestransportleitung, die auf der Donau über die Schiffe, Schlepper und Schraubendampfer der Donau-Dampfschiffahrtsgesellschaft verfügt, nicht unbenützt gelassen. Auch für den Getreideverkehr aus Ungarn, den bekanntlich die Kriegsgetreideverkehrsgesellschaft leitet, ergaben sich daraus manche Erleichterungen, da der Gütertransport auf dem Bahnweg entlastet wurde. Seit 24. Februar ist bereits der Privatgüterverkehr der Donau-Dampfschiffahrtsgesellschaft von Wien bis Semlin und auch auf der Theiß eröffnet. Der Personenverkehr von Wien nach Budapest dürfte vor Ostern eröffnet werden. Auf der oberen Donau verkehrt jetzt durch die Wachau von Krems bis Spitz täglich ein Schiff, auch der Lokalverkehr zwischen Linz und Engelhartszell (25 km vor Passau) ist bereits eröffnet. Infolge des milden Winters konnte heuer der Personenverkehr in Rumänien von Orsova bis Rustschuk bald nach der siegreichen Beendigung der militärischen Operationen auf der serbischen Seite eröffnet werden. Der direkte Personenverkehr von Wien nach Linz, der sonst Ende April beginnt, wird diesmal voraussichtlich früher eingeleitet werden, da die Wasserverhältnisse günstig sind.

Ungarn.

— **Genehmigungsurkunde der Alföldер wirtschaftlichen Straßenbahn.** Die Genehmigungsurkunde betreffend die Linien Kovácsháza - Csaba, Kovácsháza - Kupapuszta, Csabaközraktár - Mésztö und Tótkomlós-Templomtér ist außer Kraft gesetzt und mit 31. Januar d. Js. eine neue Genehmigungsurkunde herausgegeben, laut welcher der Betrieb dieser Strecken rückwirkend bis zum 1. Februar 1912 der Eigentümerin auf Grund der bestehenden Regeln des Straßenbahnbetriebes konzessioniert wird. Sitz der Gesellschaft ist Arad oder Békéscsaba. Das Bau- und Betriebskapital dieser Bahn ist mit 3 000 000 K. festgesetzt.

— **Genehmigungsurkunde der Lokalbahn Zabok - Stubica.** Für den Betrieb einer Lokalbahn von der Station Zabok-Krapinske-Toplice der Zagorianer Bahn bis zur Station Gornja-Stubice ist am 31. Januar d. J. die Genehmigung erteilt. Bis zum 1. Mai d. J. ist eine Aktiengesellschaft zu gründen, als deren Sitz Budapest bezeichnet wird. Die Genehmigungsurkunde beziffert den Gesamtbetrag des tatsächlichen Aktienkapitals mit 1 391 000 K. Der Bau der Linie ist innerhalb eines Jahres vom Tage der Erteilung der Baugenehmigung an gerechnet, zu vollenden; auch ist der öffentliche Betrieb von diesem Zeitpunkte an aufzunehmen. Der Betrieb wird von den ungarischen Staatsbahnen geführt werden.

Rumänien.

— **Wirtschaftliche Lage.** Wir entnehmen einer ausführlicheren aus Bukarest vom 24. März stammenden Darlegung der „Köln. Ztg." hierüber folgendes: Ist während des ersten Kriegsjahres das wirtschaftliche Leben in Rumänien ohne starke Beeinflussung geblieben, so ändert sich für das laufende Jahr das Bild, wie dies übrigens auch für die meisten kriegführenden Staaten der Fall ist. Die meisten aus dem Ausland gekommenen Vorräte sind aufgebraucht, ihr Ersatz ist nicht erfolgt in dem Ausmaß des Bedarfs, Preissteigerungen für alle Lebensmittel sind die Folge gewesen, denen die Regierung mit den jüngst in der Kammer angenommenen drakonischen Ausnahmebestimmungen entgegentreten will und die ihren Zweck gewiß erfüllen werden, wenn sie streng durchgeführt werden. Es wird von der Art der Durchführung der Getreideverträge mit den Mittelmächten, von dem seelischen Gehalt, den die Rumänen ihrer Neutralität den Mittelmächten gegenüber geben werden, abhängen, ob das Wort des deutschen Fachmannes auch auf sie anzuwenden sein wird, daß das dritte Kriegsjahr wirtschaftlich besser sein werde als das zweite. Vorläufig muß auch der rumänische Staat, obgleich nicht im Krieg befindlich, an neue Steuern denken. Die Fahrpreise der Eisenbahnen werden voraussichtlich um 10 % erhöht werden, was eine Mehreinnahme von 12 Millionen Lei erwarten läßt. Die Steuer auf alkoholische Getränke wird voraussichtlich eine 50 prozentige Erhöhung erfahren und damit 6 Millionen Mehreinnahmen ergeben. Die direkten Steuern werden strenger eingetrieben werden, um 7 Millionen mehr zu ergeben. Der Hauptanteil an der Vermehrung der Einnahmen fällt auf die Goldausfuhr, die in dem Voranschlag mit 50 Millionen um 20 Millionen erhöht erscheint. Bekanntlich steht diese einträgliche Einnahmequelle in Widerspruch zum Handelsgesetz. Schon seit dem Vorjahr sind Zusatzmarken für inländische Postsendungen, Telegramme, Theaterkarten, Eisenbahnkarten im Gebrauch, so daß das neutrale Rumänien sich über die Kriegslasten nicht beklagen kann. Wie wenig bei alledem! Für die militärischen Ausgaben sind noch 600 Millionen Lei für die Armee flüssig gemacht worden, die zur schwebenden Schuld Rumäniens zählen.

— **Der Vertrag zwischen Rumänien und den Mittelmächten.** Das Kopenhagener Blatt „Ekstrabladet" bezeichnet den Vertrag zwischen Rumänien und den Mittelmächten als das handelspolitisch bedeutungsvollste Ereignis seit Kriegsbeginn. Die ganze unklare Balkanlage hat sich auf einmal vollständig verändert. Daß die rumänische Regierung die Erfüllung des Vertrages unterstütze, beweise ihren Willen zur Neutralität.

Übrige europäische Länder.

— **Die Verstopfung der Bahnen in Frankreich.** „W. T. B." meldet aus Bern, 23. d. M.: In einem warnenden Artikel über die ernste Transportkrise in Frankreich sagt der Deputierte Cachin in der Humanité: Die Krise geht soweit, daß die Händler heute nur 40, 30, ja nur 20 % der Mengen des Vorjahres liefern können. Schweizer erzählten, daß von den 10 000 Wagen ihres gesamten Bestandes wir zurzeit 4000 zurückbehalten, und daß die Getreidezüge bis zu 20 Tagen in Bordeaux und Cette abgesperrt festliegen. Sie können nicht umhin, damit die Lage auf Seiten der Deutschen zu vergleichen, die ihnen täglich 1000 Wagen Kohle liefern, ohne jede Verzögerung, in fast tadelloser Ordnungsmäßigkeit.

— **Der Mangel an Futtermitteln in der Schweiz.** In schweizerischen Blättern wurden in letzter Zeit wiederum heftige Klagen über die mangelnde Einfuhr von Futtermitteln geführt und festgestellt, daß der schweizerischen Landwirtschaft gewaltige Mengen an Kraftfutter fehlten. Das schweizerische Bureau für Getreideversorgung teilt nun, der „Köln. Ztg." zufolge, den Blättern mit, daß unüberwindliche Schwierigkeiten, vor allem das Fehlen der Aus- und Durchfuhrbewilligungen der Nachbar-

staaten schuld an der Notlage seien. Wie rücksichtslos sich dabei Italien und Frankreich gegenüber der Schweiz verhalten, geht aus folgenden Feststellungen des Bureaus hervor: Während hier großer Mangel herrscht, liegen heute in Genua 1000 Wagen Ölkuchen; in Marseille und Cette 1500 Wagen Mais, wofür uns die Ausfuhr- bzw. die Durchfuhrbewilligungen fehlen. Seit 14 Tagen haben aus diesem Grunde alle Beförderungen obiger Artikel gänzlich aufgehört. Die maßgebenden Behörden sind täglich bemüht, die nötigen Bewilligungen zu erhalten. Vor Kriegsausbruch wurden jährlich etwa 5000 Wagen Futtermehl eingeführt, die unsere Landwirtschaft, da auch nicht für die kleinste Menge eine Ausfuhrbewilligung von Italien oder Frankreich erhältlich war, schmerzlich vermißt. Trotz aller Mühe, die wir uns gerade für die Futtermittelversorgung von Anfang an gaben, sind uns die Hände gebunden durch Umstände, die stärker sind als unser guter Wille.

— **Betriebseröffnung in Spanien.** Am 30. Dezember ist die Linie von Sádaba nach Gallur (in Aragonien) vollständig dem öffentlichen Verkehr übergeben. Seit dem 30. März 1915 war bereits die Teilstrecke bis Egea de los Caballeros im Betrieb. Die Gesamtlänge beträgt 54 km.

— **Englands Aushilfe für Italien zur Bekämpfung des Kohlenmangels.** Der „Köln. Ztg." wird aus Zürich vom 24. d. M. gemeldet: Wie aus italienischen Handelskreisen mitgeteilt wird, stellte England zum Beweise einer herzlichen Freundschaft Italien 70 Transportdampfer zur Verfügung mit einem durchschnittlichen Gehalt von 5000 Tonnen. Sie sollen zur sofortigen Verschiffung von 350 000 Tonnen Getreide nach den italienischen Häfen dienen. Die italienische Regierung zahle als Miete den gleichen Preis, wie ihn die englische Regierung für die von ihr angeforderten Dampfer zahle. Weiter habe sich England verpflichtet, während des ganzen Krieges monatlich 50 000 Tonnen Cardiffkohle zu liefern, die ausschließlich für die italienischen Staatsbahnen bestimmt sind.

— **Die Betriebsgesellschaft der Orientalischen Eisenbahnen** hat im Jahre 1915 eine Roheinnahme von 20,7 Millionen Franken gegen 12,9 Millionen im Jahre 1914 erzielt. Die außerordentliche Steigerung der Einnahmen um 7,8 Millionen Franken ist fast gänzlich auf Militärtransporte zurückzuführen. Da die türkische Regierung diese Transporte bisher nicht bezahlt hat, so erhöht sich ihre Schuld an die Gesellschaft auf fast 12 Millionen Franken. Demgemäß wird in der Bilanz für das verflossene Geschäftsjahr der Schuldnerposten, der von 1913 auf 1914 von 11,7 auf 16,2 Millionen Franken gestiegen ist, eine weitere erhebliche Erhöhung erfahren.

— **Ausnützung der russischen Wasserwege im Jahre 1916.** Schon bald nach Schluß der Schiffahrt im Winter 1915 fing man in Rußland an, die Frage zu erörtern, wie die Wasserwege am besten in den Dienst der Güterbewegung gestellt werden können. Es sollte das namentlich besser und ausgiebiger geschehen, als es 1915 durchgeführt worden war, um die Eisenbahnen möglichst zu entlasten. Am frühesten wurde erwogen, wie aus dem Donezgebiete Steinkohlen den großen Verbrauchsplätzen Moskau, Petersburg usw. zugeführt werden könnten, um deren Industrie, die Eisenbahnen jener Bezirke und den gewöhnlichen Hausbrand mit dem nötigen Heizmaterial zu versorgen. Der Weg, der für diesen Zweck nutzbar gemacht werden mußte, ergab sich ziemlich von selbst, es war die Wolga. Sie läßt sich auch vom Donezbecken aus leicht erreichen. Entweder steht eine unmittelbare Eisenbahnverbindung über Lichaja, Station der Woronesh-Rostow-Bahn, nach Zarizyn, wo die Wolga erreicht wird, zur Verfügung oder es kann Zarizyn auch mit Hilfe des Donez und des Donflusses über Donskaja, Station der Donskaja-Kriwomusginskaja-Bahn, erreicht werden. Allerdings hat die Benutzung dieses zweiten Weges die große Unbequemlichkeit im Gefolge, daß die Kohle dreimal umgeladen werden müßte, während das auf dem unmittelbaren Eisenbahnwege nur einmal, nämlich in das Wolgaschiff, zu geschehen hätte. Soweit bisher aus den Beratungen über diesen Gegenstand bekannt geworden ist, besteht die Absicht, sehr namhafte Versendungen an Kohlen aus dem Donezgebiet auf diesem Wege den nordwestlichen Verbrauchsgebieten zuzuführen. Aber schon bei der Besprechung der Möglichkeit, auf diesem gemischten Wege, Eisenbahn und Flußschiffahrt, die Steinkohle fortzuschaffen, machte sich die Besorgnis geltend, daß die vorhandenen Schiffe, namentlich die Dampfschiffe, nicht den Ansprüchen genügen könnten. Man will nun den Lauf der zur Verfügung stehenden Dampfer auf den Wolgastrom beschränken, d. h. es sollen die Dampfer nicht in die Flußgebiete der Nebenflüsse Kama usw. übergehen dürfen. Eine Ausnahme soll nur zugunsten der nördlichen Düna zugelassen werden. Man sieht, selbst dieser Weg ist nicht unbedingt leistungsfähig, sondern bleibt in ausreichendem Umfange nur unter gewissen Voraussetzungen, die zunächst allerdings im Bereiche der Machtbefugnisse der Transportunternehmungen selbst liegen, leistungsfähig. Übrigens will das Verkehrsministerium bei Überwindung der sich entgegenstellenden Schwierigkeiten behilflich sein. In der Nr. 5 des Wjestnik (Bote) des Ministeriums wird mitgeteilt, daß für dessen Rechnung 32 Schleppkähne von je 80—180 000 Pud (= 1310—2948 t) Tragfähigkeit mit einem Kostenaufwand von 845 000 R. beschafft werden sollen, namentlich zur Unterstützung der glatten Abwicklung der großen, staatlichen Sendungen. Aber es sind neben diesen Hemmungen, die noch beseitigt werden können, auch noch andere zu befürchten, die der Entwicklung dieses Verkehrsweges entgegentreten könnten, die Anforderungen der Militärverwaltung. Tritt das in größerem Umfange ein, dann wird es mit der Steinkohlenversorgung von Petersburg usw., trotz aller Neubeschaffungen von Kähnen sehr böse aussehen. Die Eisenbahnen können dann leicht in die Lage kommen, nur auf dem Umwege über Moskau das Brennmaterial Petersburg zuführen zu können. Wird das unabweislich, dann tritt wiederum die Leistungsfähigkeit der Nicolaibahn in den Vordergrund des Interesses. Daß diese Bahn schon lange über die Maßen belastet ist, daß sie nur noch mühselig und mit Kraftmitteln, wie die gänzliche Ausschaltung des Personenverkehrs, im Gange gehalten werden kann, darüber ist ja schon wiederholt berichtet worden. Es geht daher aus allem deutlich genug hervor, daß die kräftige Ausnützung des Wasserweges zur Ansammlung von Vorräten für den Winterbedarf sonach das beste Hilfsmittel ist, um das äußerste zu vermeiden. Erschwerend kommt natürlich hinzu, daß lange nicht Steinkohlen allein die Wolgastraße wählen, um Petersburg, Moskau Nishni-Nowgorod, Kasan und die großen Städte alle im Flußgebiete des großen Stroms und seiner nicht minder wichtigen Zuflüsse zu erreichen, sondern daß diesem Wege auch ganz riesenhafte Mengen aus den Erzeugungsgebieten Sibiriens, Mittelasiens und Südrußlands zufließen, die alle fortgeschafft sein wollen und sein müssen. Zu allen diesen Schwierigkeiten, die in unmittelbarem Zusammenhange mit der Fortbewegung der Güter stehen, treten dann aber alle diejenigen, die mit der Be- und Entladung der Schiffe in Verbindung stehen. Es mangelt an solchen Arbeitskräften. Der Vorschlag, deutsche Kriegsgefangene hierzu zu verwenden, fand keine günstige Aufnahme in den beteiligten Kreisen, „deutsche Kriegsgefangene seien nicht erwünscht, weil von ihnen Ausschreitungen (‚Exzesse') zu befürchten seien." Warum? Darauf gibt unsere Quelle, die „Torg. Prom. Gaseta", keine Antwort, wohl aber wird der Rat erteilt, die deutschen Kriegsgefangenen bei den Wasserbauarbeiten zu verwenden und die zurzeit dort beschäftigten, slavischen Gefangenen dem Verladegeschäft bei der Wolgaschiffahrt zu überweisen. Wunderbare Dinge, die hier zum Besten gegeben werden! Warum die deutschen Kriegsgefangenen bei der sicher schwereren Arbeit im Wasserbau willig sein werden, dagegen die leichtere Ladearbeit nur mit Unwillen ausführen, müßte doch irgend eine Erklärung erhalten. Das aber nur nebenher und nur um zu zeigen, daß es keineswegs nur die geringe Leistungsfähigkeit der einzelnen Beförderungswege ist, die der Versorgung des Landes mit Steinkohlen, Lebensmitteln und an erster Stelle mit dem Bedarf des Heeres entgegenstehen, sondern daß das nur ein Faktor in der Rechnung ist, daß solcher aber viele vorhanden sind, die der glatten, sicheren oder gar schnellen Abwicklung des Beförderungsgeschäfts hindernd im Wege stehen. Nicht vergessen werden darf in der Reihe der Hindernisse auch das Fehlen ausreichender Lagerräume, durch deren Vorhandensein die Güter vor Verderb bewahrt werden könnten. Kurz, auch bei der Ausnutzung der Wasserwege zur Fortbewegung der Güter treten mancherlei Hindernisse in den Weg, die den Nutzen, den im übrigen die Wasserwege bieten, ganz oder zum größten Teil wieder aufheben könnten, namentlich in einem Lande, in dem so große Entfernungen überwunden werden müssen. m.

Fremde Erdteile.

— **Umbau der Pennsylvaniabahn im Vorortgebiet von Pittsburg.** Die von Pittsburg nach Osten führende Hauptlinie der Pennsylvaniabahn ist innerhalb des Gemeindebezirkes von Pittsburg vor einigen Jahren zur Beseitigung der Bahnübergänge höhergelegt worden. Dieser Umbau erstreckte sich bis zur Gemeindegrenze von Wilkinsburg, 11 km vom Bahnhof Pittsburg und hatte an dieser Stelle vorläufig halt gemacht. Zur Zeit wird nun auch die Bahnstrecke in der Gemeinde Wilkinsburg in gleicher Weise umgebaut. Die Bahn ist hier fünfgleisig. In der Mitte liegt ein nach dem Verschiebebahnhof Wilkinsburg führendes Verkehrsgleis, und beiderseits davon liegen je zwei, nach Richtungen betriebene Hauptgleise. Für später ist die Anlage je eines weiteren Gleispaares für den Güterverkehr vorgesehen, das sich nördlich neben die bestehenden Gleise legen soll. Die Umbauten mußten unter voller Aufrechterhaltung des Betriebes vorgenommen werden. Die Zugzahl auf der fraglichen Strecke ist sehr groß

da über sie auch alle durchgehenden Güterzüge gefahren werden, die den Bahnhof Pittsburg nicht berühren, und die Strecke im Vorortgebiet von Pittsburg liegt. Die Zahl der Vorortzüge beträgt allein 70.

Innerhalb der fraglichen Strecke befanden sich bereits früher 2 Straßenunterführungen und außerdem 7 Planübergänge, die beseitigt werden mußten. Im Gemeindebezirk von Swissvale östlich von Wilkinsburg liegt die Bahn im Einschnitt, und alle Straßen sind überführt. Hier durfte also an der Höhenlage der Bahn nichts geändert werden. Die Veränderung in der Höhenlage der Gleise wurde daher auf das Gebiet von Wilkinsburg beschränkt. Das Längenprofil nach der Hebung besteht aus zwei Rampen von 720 und 1620 m Länge mit Neigungen von 4 bezw. 3 ‰ mit einer dazwischen liegenden kurzen Scheitelstrecke. Es wurden 4 Straßenunterführungen und 3 Fußwegunterführungen umgebaut. Die lichte Weite der neuen Straßenunterführungen schwankt zwischen 15 und 18 m, ihre lichte Höhe zwischen 4,2 und 5,1 m. Die Fahrbahn wurde, wo sich genügend Bauhöhe ergab, aus Eisenbeton hergestellt; an den Stellen mit knapper Bauhöhe wurden Blechträger mit einer Fahrbahn aus I-Eisen mit Betonumhüllung gewählt. Die eisernen Träger wurden auch äußerlich mit Beton umkleidet, um sie der angrenzenden Eisenbetonkonstruktion ähnlicher zu machen. Zur Verringerung der Stützweite wurden überall an den Bordkanten Zwischensäulen zugelassen. Die Segmentgewölbe der beiden vorhandenen Unterführungen waren stark genug, um die Mehrbelastung durch den Erdkörper infolge Hebung der Gleise um 2,5 m auszuhalten. Jedoch erschien es ausgeschlossen, die angrenzenden Stützmauern als Stirnmauern über das Gewölbe zu führen und dabei auf das Gewölbemauerwerk aufzulagern. Es wurde deshalb die Stirnmauer über dem bestehenden Gewölbe als freitragender Bogen ausgeführt und hinter den alten Widerlagerungsmauern auf Betonpfähle gegründet. Sehr geringe Abmessungen erhielten die Fußwegunterführungen, nämlich lichte Weiten von 2.4 bis 5 m und lichte Höhen von 2.2 bis 2.3 m. Sie wurden ebenfalls in Eisenbetonbauweise ausgeführt.

Die Umgestaltung der Bahnanlagen machte auch einen vollständigen Umbau des Bahnhofs Wilkinsburg notwendig, der um einige hundert Meter aus seiner bisherigen Lage verschoben wird. Bei der Neuanlage wurde auf die Veränderungen Rücksicht genommen, die durch die künftige Anlage des besonderen Gütergleispaares bedingt sind. Dadurch muß nämlich der Bahnsteig für die Richtung nach Pittsburg später um zwei Gleisabstände verschoben werden. Die Unterbauten für die künftige Lage des Bahnsteigs werden schon jetzt hergestellt. Der Bahnhof erhält zwei hochliegende Inselbahnsteige von 270 m Länge, die in der Mitte eine Breite von 11 m haben und nach den Enden spitz zulaufen. Der Zugang zu den Bahnsteigen geschieht durch einen Personentunnel von 3,6 m lichter Weite; des lebhaften Gepäck- und Eilgutverkehrs wegen wurde außerdem auch ein Gepäcktunnel von derselben Weite angelegt. Der Personentunnel erhält auf der einen Seite den Zugang von einem neuerrichteten Empfangsgebäude aus und mündet auf der anderen Seite des Bahnkörpers in eine Parallelstraße. An den Enden der Bahnsteige liegen Ausgangstreppen; sie stellen eine Verbindung mit den anschließenden Straßenunterführungen her. Die Unterbauten der Bahnsteige und Bahnsteigdächer bestehen aus Eisenbeton.

Die Bauausführung wurde durch die Rücksichten auf die Aufrechterhaltung des Eisenbahnbetriebes außerordentlich erschwert. Es war nicht möglich, auch nur eines der Hauptgleise zeitweise außer Betrieb zu setzen. Die Gleise mußten daher nacheinander allmählich hochgestopft werden, bis sie die endgültige Höhe hatten. Hierbei konnte ein Teil der kreuzenden Straßen vorübergehend ganz geschlossen werden. Nachdem die Gleise die endgültige Höhenlage erreicht hatten, wurden Schlitze für die Widerlager der Straßenunterführungen ausgehoben und diese in den Schlitzen hergestellt. Hierbei wurde in ausgedehntem Maße von Eisenbetonpfählen zur Gründung der Mauern Gebrauch gemacht. Beim Einrammen der Eisenbetonpfähle mußte auf die Lage der städtischen Wasser- und Entwässerungsleitungen Rücksicht genommen werden, was manche Unbequemlichkeit verursachte.

Allgemeines.

— **Lokomotivbeleuchtung mittels Turbogeneratoren.** Die „Schweizer. Bauzeitung“ schreibt: Wenn im Gegensatz zur Beleuchtung von Eisenbahnwagen jene für Lokomotiven in den letzten Jahren keine wesentlichen Verbesserungen erfahren hat, ist es in erster Linie darauf zurückzuführen, daß es sich bei den Lokomotivlampen eigentlich nur um Signallichter handelt, als welche Petroleumlaternen auch ihren Zweck erfüllen, so daß kein dringender Grund vorhanden war, diese durch ein umständlicheres Beleuchtungssystem zu ersetzen. Im übrigen ist die Gasbeleuchtung bei Lokomotiven wegen der Explosionsgefahr ungeeignet, während die bisher für Eisenbahnwagen übliche elektrische Beleuchtung mittels Dynamo und Batterie einen Regulierapparat erfordert, der in der Nähe von Hitze und Dampf nicht immer einwandfrei arbeitet. Eine für die Schweiz neue Beleuchtungsart wird nun mit Rücksicht auf den gegenwärtigen Petroleummangel von Brown, Boveri & Co. in der Form einer elektrischen Beleuchtung mittels kleiner Turbogeneratoren, in ähnlicher Weise, wie sie seit einigen Jahren in Amerika angewendet wird, in Vorschlag gebracht. Das auf Grund von Versuchen auf einer Gotthardbahn-Lokomotive ausgebildete, zur Stromlieferung dienende Turbogenerator-Aggregat hat 70 kg Gewicht, 485 mm Länge, 300 mm Breite und 305 mm Höhe und kann somit bequem auf jeder Lokomotive, z. B. auf deren Seitengalerie, aufgestellt werden. Der als Nebenschlußdynamo mit Compoundwicklung ausgeführte Gleichstrom-Generator ist ohne Zwischenschaltung irgend eines Apparates an die Lampen angeschlossen; er kann bei Spannungen von 24, 36 und 48 V. 250, bzw. 300, bzw. 350 W. abgeben und genügt mithin, bei Annahme eines Verbrauchs von 1,25 W. für die Normalkerze, zur Erzeugung von 200, 240 oder 280 NK. Die Dampfturbine erhält den Dampf aus dem Lokomotivkessel unter einziger Zwischenschaltung eines Reduzierventils, so daß zur In- bzw. Außerbetriebsetzung der Beleuchtung nur ein Dampfhahn auf- bzw. zugedreht zu werden braucht.

Bücherschau.

— **Egers Eisenbahn- und verkehrsrechtliche Entscheidungen,** Band 32. Bezugspreis des Jahrgangs (4 Bände) 16 *M*. Das soeben erschienene Heft 2 enthält zwei Abhandlungen: den 2. — Schluß — Teil des im Heft 1 begonnenen Aufsatzes über die rechtlichen Beziehungen zwischen der Telegraphenverwaltung und Eisenbahn im Sinne des Gesetzes vom 3. November 1838 bei Kreuzung von Telegraphenlinien und Bahnlinien im Zuge von öffentlichen Verkehrswegen, von Meißner, und eine Abhandlung über die Absenderverfügung im Postrecht, von Scholz. Für die Leser der Vereinszeitung hat hauptsächlich der Aufsatz von Meißner Interesse; Fragen, die in den Beziehungen, die er behandelt, ihren Grund haben, sind in der Praxis häufig und die nicht sehr glückliche Fassung des Gesetzes setzt ihrer Lösung oft Schwierigkeiten entgegen. Meißner führt auf dem bisher wenig behandelten Gebiet diese Fragen der Entscheidung zu. Er erörtert an der Hand der Materialien und der vorhandenen, nicht sehr zahlreichen Literatur und Rechtsprechung zunächst eingehend die Bestimmungen des Gesetzes, soweit sie die vor ihm behandelte Frage regeln, insbesondere die, ohne Zurückgehen auf die Motive kaum verständlichen §§ 5 und 6 des Gesetzes. Sodann zieht er die Nutzanwendung auf die fünf möglichen, nach der Frage, welches Unternehmen zuerst vorhanden war, verschieden zu behandelnden Fälle der Kreuzung einer Eisenbahn mit einer Telegraphenlinie im Zuge eines öffentlichen Weges, wobei neue bisher nicht erörterte Gesichtspunkte erscheinen. Im allgemeinen wird man seinen Folgerungen zustimmen können. Es erscheint aber zweifelhaft, ob die von ihm unter Nr. 5 (auf Seite 137) behandelte Frage, wie zu verfahren sei, wenn Telegraphenlinie und Bahnlinie vorhanden sind und die Bahnlinie nachträglich, insbesondere durch Bau einer Unter- oder Überführung, geändert wird, für alle Fälle richtig entschieden ist. Man wird vielmehr in dem häufigen Fall, daß die Eisenbahn auf dem Teil des Weges, den sie benutzt, sei es auf Grund landespolizeilicher Festsetzung, sei es auf Grund vertraglicher Übernahme, unterhaltungspflichtig ist, die Kosten der Verlegung oder Veränderung der Telegraphenlinie der Telegraphenverwaltung auferlegen müssen, da in diesem Falle alle Voraussetzungen des Absatzes 2 des § 6 des Gesetzes vorliegen. Übrigens ist die Frage, ob eine, auf einen Wege t e i l beschränkte und eine auf Vertrag beruhende Unterhaltungspflicht als eine Unterhaltungspflicht im Sinne des Telegraphenwegegesetzes vom 18. März 1907 (Zivilsachen Bd. 65, S. 308/309) aufgeworfen, aber, als für jene Entscheidung nicht wesentlich, nicht entschieden worden. Man wird aber nach dem in dieser Beziehung klaren Wortlaut des Gesetzes, auch nach seinem Sinn, nach dem dem Wegeeigentum und der Unterhaltungspflicht grundsätzlich ein Vorrecht vor der Telegraphenverwaltung eingeräumt werden soll, die Frage bejahen müssen, sofern nur die Unterhaltungspflicht bereits vorhanden war.

Der Aufsatz von Scholz behandelt ein Rechtsinstitut des Postrechts, doch wird mehrfach zum Vergleich das Verfügungsrecht des Absenders im Land- und Eisenbahnfrachtrecht herangezogen.

Die Entscheidungen sind in diesem Jahre zum erstenmal nach Gegenständen geordnet (Haupteinteilung: öffentliches Recht, Privatrecht; 7 Unterabteilungen). Die Sammlung ge-

winnt dadurch sehr an Brauchbarkeit und Übersichtlichkeit. Sie enthält, wie bisher, eine große Zahl meist höchstrichterlicher Entscheidungen deutscher und österreichischer Gerichte aus den Jahren 1914 und 1915. Auf sie im einzelnen einzugehen, ist im Rahmen dieser Besprechung nicht möglich. Wichtig für die Bearbeiter eisenbahnrechtlicher Angelegenheiten sind besonders die Entscheidungen des Reichsgerichts Nr. 88 (in der Vereinszeitung vom 1. September 1915 S. 829 veröffentlicht) betreffend die Zulässigkeit des Rechtsweges über einen Anspruch wegen übermäßiger Rauchzuführung aus einem Lokomotivschuppen, Nr. 94 betr. Unzulässigkeit des Rechtsweges bei Streitigkeiten wegen Wiedergewährung eines Privatanschlusses, Nr. 95 betr. Zulässigkeit der Erhebung von Anerkennungsgebühren durch die Eisenbahn bei Kreuzung mit Leitungen im Zuge öffentlicher Wege, Nr. 148 über das Verhältnis von Aufrechnung und Zurückbehaltung, und die hierin erwähnte Entscheidung vom 26. Mai 1914. Zu Nr. 91, Entscheidung des Reichsgerichts vom 21. Oktober 1914 (auszugsweise veröffentlicht in der Vereinszeitung vom 19. Juni 1915 Nr. 47 S. 585), in der eine Entschädigungspflicht des Eisenbahnunternehmers bei Aufhebung eines Überweges verneint ist, ist zu bemerken, daß diese Entscheidung durch die inzwischen ergangene Reichsgerichtsentscheidung vom 11. November 1915, veröffentlicht in der Vereinszeitung vom 18. Dezember 1915 Nr. 99, S. 1180, überholt ist. In dieser letzteren Entscheidung ist, jedenfalls für den Fall, daß ein Wegerecht außerhalb des Enteignungsverfahrens eingeräumt war, also insbesondere auf Grund des § 14 des preuß. Eisenbahngesetzes vom 3. November 1838, bei Aufhebung oder Erschwerung des Wegerechts der Grundsatz, daß eine Entschädigungspflicht des Eisenbahnunternehmers nicht bestehe, aufgegeben worden.

Das Heft schließt mit einer Literaturbesprechung und einer Aufzählung weiterer einschlägiger Schriften und Gesetze.

Halle (Saale). Heintze.

Amtliche Mitteilungen der Geschäftsführenden Verwaltung.

Eröffnung von Stationen.

Königlich ungarische Staatseisenbahnen. Die an der Strecke Villány-Osick zwischen den Stationen Baranyavár-Pélmonostor und Dárda gelegene Ausweiche Laskafalu ist am 10. März d. Js. für den Frachtgut-Wagenladungsverkehr der Herzog Schaumburg-Lippeschen Güterverwaltung in Dárda eröffnet worden.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Eisenbahndirektionsbezirk Bromberg. Von 1. April d. Js. ab werden die Abfertigungsbefugnisse des an der Strecke Wulkow-Callies gelegenen Bahnhofs IV. Kl. Wildforth für den Tierverkehr auf die Annahme von Vichsendungen in einbödigen Wagen erweitert werden.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Nachruf.

Den Heldentod für das Vaterland fand am 15. März in den Kämpfen vor Verdun, als er freiwillig vorrückte, um aus der neu eroberten vordersten Linie das Feuer der Batterien zu leiten, der Oberleutnant der Reserve und Führer einer leichten Feldhaubitzen-Batterie in einem Reserve-Feldartillerieregiment

Regierungsrat **Otto Mencke,**

Mitglied der Großherzoglichen Generaldirektion,
Ritter des Eisernen Kreuzes und Inhaber des Mecklenburgischen Militär-Verdienstkreuzes.

Der Tod des in treuester Pflichterfüllung so früh Dahingeschiedenen bedeutet für uns einen schweren Verlust. Mit außergewöhnlicher Befähigung und umfassendem Wissen ausgestattet, verbunden mit unermüdlichem Fleiße, war er berufen, für unsere Verwaltung Hervorragendes zu leisten. Seine vornehme Gesinnung und seine große persönliche Liebenswürdigkeit sicherten ihm die Freundschaft seiner Kollegen und die Achtung und Hochschätzung aller Glieder unserer Beamten- und Arbeiterschaft. Sein Andenken wird unter uns allzeit in hohen Ehren gehalten werden.

Schwerin, den 22. März 1916. (395)

Großherzogliche General-Eisenbahndirektion.

2. Eröffnung von Strecken.

Am 1. April 1916 wird die 21,8 km lange Teilstrecke Grebenau-Alsfeld (Oberhess.) der normalspurigen Nebenbahn Niederaula-Alsfeld (Oberhess.) mit den Bahnhöfen 4. Kl. Eifa (Kr. Alsfeld) und Schwarz und dem unbesetzten Haltepunkt Eulersdorf für den Gesamtverkehr eröffnet. Die neu eröffnete Teilstrecke schließt in Grebenau an die bereits eröffnete Nebenbahn Niederaula - Grebenau und in Alsfeld (Oberhess.) an die eingleisige Hauptbahn Fulda-Gießen an.

Die Bahnhöfe Eifa (Kr. Alsfeld) und Schwarz erhalten Verkehrseinrichtungen zur Abfertigung von Personen, Gepäck, Leichen, lebenden Tieren, Eil- und Frachtstückgut und Wagenladungen unter Ausschluß von Sprengstoffen.

Der unbesetzte Haltepunkt Eulersdorf dient nur dem Personenverkehr; der Fahrkartenverkauf erfolgt auf ihm durch die Zugpersonale.

Die neuen Bahnhöfe werden in den Staats- und Privatbahngüterverkehr, in die besonderen Staatsbahnkohlentarife und in den Staats- und Privatbahn-Tiertarif, sowie in den Westdeutsch-südwestdeutschen, den Westdeutsch-sächsischen und Nordwestdeutsch-bayrischen Güterverkehr einbezogen.

Die Züge werden nach den besonders veröffentlichten Fahrplänen verkehren.

Für die neue Strecke gilt die Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung von 4. November 1904 und die Eisenbahn Verkehrsordnung vom 23. Dezember 1908.

Näheres ist in unserem Verkehrsbureau zu erfahren. (402)

Frankfurt (Main), 17. März 1916.

Königliche Eisenbahndirektion.

3. Güterverkehr.

Badischer Gütertarif. Gütertarif Badische Staatsbahnen — Badische Nebenbahnen im Privatbetrieb.

Auf 1. April 1916 erhält die Tarifstelle „Häcksel" im Warenverzeichnis des Ausnahmetarifs 2 (Rohstofftarif) folgende Fassung: Häcksel von Stroh und Heu

Karlsruhe, 25. März 1916. (411)

Gr. Generaldirektion der Staatseisenbahnen.

Staats- und Privatbahn - Güter - Tarif Heft 2.

Am 1. April 1916 wird die Station Hope des Direktionsbezirks Hannover als Versandstation in den Ausnahmetarif S 10 für Stein- und Siedesalz zur Ausfuhr über See aufgenommen.

Hannover, den 25. März 1916. (412)

Königliche Eisenbahndirektion.

Tfv. 1297. Oberschlesisch-rumänischer Kohlenverkehr, gültig vom 1. September 1913.

Tfv. 1273. Oberschlesisch-ungarischer Kohlenverkehr, Heft II, gültig vom 4. März 1912.

Die im Rahmen des oberschlesisch-ungarischen Kohlenverkehrs, Heft II, mit Bekanntmachung vom 31. Januar d. Js.

eingeführten Frachtsätze nach Gyimes Landesgrenze Übergang, Predeal Übergang und Verestorony Landesgrenze Übergang werden mit Ablauf des 31. Mai d. Js. außer Kraft gesetzt.

Kattowitz, den 27. März 1916. (416)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Ost-mitteldeutsch-sächsischer Verkehr, Heft 1 und 2.

Mit Gütigkeit vom 1. April 1916 bis auf weiteres, längstens für die Dauer des Krieges, wird in den Ausnahmetarif 4 (Düngekalktarif) „Endlaugekalk" aufgenommen. Nähere Auskunft erteilen die beteiligten Güterabfertigungen.

Berlin/Wien, den 24. März 1916. (413)
Königliche Eisenbahndirektion. —
K. K. Österreichische Staatsbahnen.
namens der beteiligten Verwaltungen.

Badischer Gütertarif.

Die auf 24. März 1916 durch Nachtrag 8 zum gemeinsamen Heft Nr. 200 für den Wechselverkehr deutscher Bahnen eingeführten neuen Bestimmungen, wonach die Berechnung und Erhebung der Fracht und der sonstigen tarifmäßigen Gebühren im Verkehr mit der Schweiz und darüber hinaus in Frankenwährung erfolgt, gelten auf den gleichen Zeitpunkt auch für den badischen Binnengüterverkehr. Nähere Auskunft erteilt unser Verkehrsbureau.

Karlsruhe, 23. März 1916. (391)
Gr. Generaldirekt. d. Staatseisenbahnen.

Binnen-Gütertarif der Großherzoglich Mecklenburgischen Friedrich-Franz-Eisenbahn.

Mit Gültigkeit vom 24. März 1916 wird der Nachtrag 6 herausgegeben. Er enthält neben bereits bekanntgegebenen Änderungen der besonderen Ausführungsbestimmungen zu §§ 63 und 80 der Eisenbahn-Verkehrsordnung und Ergänzungen der Anwendungsbedingungen von Ausnahmetarifen, Bestimmungen über den Verkehr mit der Schweiz und darüber hinaus.

Der Nachtrag ist für 10 ₰ bei den Güterabfertigungen zu haben.

Schwerin, 24. März 1916. (403)
Großherzogliche
General-Eisenbahndirektion.

Ausnahmetarif für eilgutmäßige Beförderung von leichtverderblichem Käse — und zwar: Weich- und Sauermilchkäse, sowie Quark — in Stückgut- und Wagenladungssendungen zum Verbrauch im Inlande. — Tfv. 2 III h. —

Mit Gültigkeit vom 1. April 1916 bis auf Widerruf, längstens bis zum 30. September 1916 wird der in der Überschrift genannte Ausnahmetarif, der seit dem 30. September 1915 außer Kraft gesetzt war, wieder eingeführt. Er gilt auf fast allen deutschen Bahnen.

Die Ziffer 1 der Anwendungsbedingungen wird durch folgende Bestimmung ergänzt:

„Die Verwaltung kann die Annahme auf bestimmte Stunden beschränken."

Nähere Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbureau, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, 23. März 1916. (401)
Königliche Eisenbahndirektion.

Westdeutsch-Sächsischer Verkehr.

Am 1. April 1916 wird die Tarifstelle „Häcksel" des Ausnahmetarifs 2 (Rohstofftarif) auf „Häcksel von Heu und Stroh" abgeändert, ferner werden einbezogen: die Station Stoppenberg des Eisenbahndirektionsbezirks Essen als Versandstation in den Ausnahmetarif 6 für Brennstoffe und die Stationen Büsum und Marne des Eisenbahndirektionsbezirks Altona als Versandstationen in den Ausnahmetarif S 18 d für frische Seefische usw. Näheres enthält der Tarif- und Verkehrsanzeiger der preußisch-hessischen Staatseisenbahnen und unser Verkehrsanzeiger.

Dresden, 24. März 1916. (399)
Königl. Gen.-Dir. d. Sächs. Staatseisenb.,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Verkehr Gera-Meuselwitz-Wuitzer Eisenbahn — Sächsische Staatseisenbahnen.

Vom 1. April 1916 an erhält im Warenverzeichnis des Ausnahmetarifs 2 (Rohstofftarif) die Ziffer 6 die Fassung „Häcksel von Heu und Stroh".

Dresden, 24. März 1916. (400)
Kgl. Gen.-Dir. d. Sächs. Staatseisenb.

Sächsischer Binnengüterverkehr.

Im Gütertarif Teil II Heft 1 wird mit sofortiger Gültigkeit der Anhang durch eine Bestimmung ergänzt, nach der bei Sendungen im Verkehr mit der Schweiz ein Zuschlag zu den bestehenden Frachtsätzen erhoben wird, falls Umbehandlung eintritt oder die Sendung auf einer Binnenstation mit neuem Frachtbrief weiter aufgegeben wird. Ferner wird am 1. April 1916 die Tarifstelle „Häcksel" des Ausnahmetarifs 2 (Rohstofftarif) auf Häcksel von Heu und Stroh abgeändert und gleichzeitig auf Widerruf, längstens für die Dauer des Krieges ein besonders ermäßigter Ausnahmetarif für Rohtorf eingeführt. Näheres ist aus unserm Verkehrsanzeiger zu ersehen, auch geben die Abfertigungsstellen Auskunft.

Dresden, 24. März 1916. (398)
Königl. Gen.-Dir. d. Sächs. Staatseisenb.

Westdeutsch-südwestdeutscher Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. April 1916 werden die Stationen Eifa (Kr. Alsfeld) und Schwarz des Direktionsbezirks Frankfurt (Main) in die Tarifhefte 1 bis 4 einbezogen.

Näheres bei den beteiligten Dienststellen und im Tarifanzeiger der preuß.-hessischen Staatsbahnen. (397)
Frankfurt (Main), 20. März 1916.
Königliche Eisenbahndirektion.

Staats- und Privat-Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. April 1916 wird zum Heft C 2 der Nachtrag 12 (Preis 5 ₰) herausgegeben. Er enthält neben bereits veröffentlichten Änderungen und Ergänzungen:

1. Änderungen der Ziffer 6 des Ausnahmetarifs 2 (Rohstofftarif).
2. Einbeziehung der Stationen Beckum und Neubeckum in den Ausnahmetarif 4 b, Broddydamm in den Ausnahmetarif 5 b, Blankenburg (Harz), Drei Annen Hohne (Halberstadt Blankenburger Eisenbahn), Elbingerode (Hbf.), Hüttenrode, Langenstein, Rübeland, Tanne (Halberstadt Blankenburg) in den Ausnahmetarif 5 i.
3. Streichung der Stationen Bad Münster am Stein und Staudernheim aus den Ausnahmetarifen 5 b und 5 w.

Frachterhöhungen gelten vom 1. Juni 1916, soweit nicht ein anderer Zeitpunkt angegeben ist.

Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbureau, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, 23. März 1916. (405)
Königliche Eisenbahndirektion.

Mitteldeutsch-Bayerischer Güterverkehr.

Mit Geltung vom 1. April 1916 wird der alte Bahnhof Nachterstedt des Dir.-Bez. Magdeburg geschlossen und der neue Bahnhof Nachterstedt-Hoym mit den zurzeit für den alten Bahnhof Nachterstedt bestehenden Entfernungen und Frachtsätzen in den vorgenannten Verkehr einbezogen.

Gleichzeitig tritt eine Ergänzung der Ziffer 6 (Häcksel) des Ausnahmetarifs 2 in Kraft.

Erfurt, 22. März 1916. (394)
Königliche Eisenbahndirektion.

Württembergischer Binnen-Gütertarif.

Mit Gültigkeit vom 24. März 1916 treten Bestimmungen über den Verkehr mit der Schweiz und darüber hinaus in Kraft, wodurch sich bei Umbehandlung und Neuaufgabe von Sendungen in württembergischen Unterwegsstationen Frachterhöhungen ergeben.

Näheres bei den Dienststellen und in unserem Tarifanzeiger.

Stuttgart, 22. März 1916. (393)
Generaldirektion
d. K. Württ. Staatseisenbahnen.

Staats- und Privatbahn-Güterverkehr. Heft A (Stationstarif). Anhang 4 zu Nr. 5 und 200 des Tarifverzeichnisses. — Tfv. 5. —

Mit Gültigkeit vom 1. April 1916 erscheint der Nachtrag 10. Preis 5 ₰. Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbureau, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, 24. März 1916. (406)
Königliche Eisenbahndirektion.

Ausnahmetarif für geschrotenen Weizen und Roggen, Weizen- und Roggenmehl, vergällt, usw. — Tfv. 2 III t.

Mit Gültigkeit vom 30. März 1916 wird die Anwendungsbedingung unter Ziffer 3 dahin erläutert, daß im Frachtbrief als Empfänger zwar ein Kommunalverband ausdrücklich angegeben sein muß, das Gut daneben aber auch an einen besonders benannten Empfangsbevollmächtigten des Kommunalverbandes zur Aushändigung gerichtet sein kann. Auskunft geben die Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbureau, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, 25. März 1916. (404)
Königliche Eisenbahndirektion.

Binnengütertarif der Reichseisenbahnen.

Mit Geltung vom 24. März 1916 werden im Verkehr mit den auf schweizerischem Gebiet gelegenen Stationen deutscher Verwaltungen und mit den auf deutschem Gebiet gelegenen deutsch-schweizerischen Grenzstationen für Güter, die nach dem Auslande gehen oder vom Auslande kommen, die bestehenden Frachtsätze, alle tarifmäßigen Gebühren und Nachnahmen in der Frankenwährung berechnet und auf den im Ausland gelegenen Stationen in Franken, auf den übrigen Stationen in der Markwährung erhoben. Die Umrechnung der Marksätze in die Frankenwährung erfolgt zum Kurse von 81 ℳ = 100 Fr. Werden Sendungen nach oder von der Schweiz auf einer deutschen Binnenstation umbehandelt oder daselbst mit neuem Frachtbrief weiteraufgegeben, so wird die Fracht der deutschen Strecke

bei der Ausfuhr zwischen der Versand- und der Unterwegsstation,
bei der Einfuhr zwischen der Unterwegs- und der Bestimmungsstation um 40 % erhöht.

Wird nur ein Teil einer Sendung umbehandelt oder neu aufgegeben, so wird der Zuschlag nur für diesen Teil der Sendung berechnet. Die gleichen Bestimmungen treten vom gleichen Tage auch bei den übrigen deutschen Verwaltungen in Kraft.

Nähere Auskunft erteilen die Güterabfertigungen.

Straßburg, 22. März 1916. (396)
Kaiserliche Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

Erste k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.
Güterverkehr von Österreich - Ungarn nach Bulgarien und Rumänien.

Mit 27. März a. c. wird die Güteraufnahme zunächst an den gesellschaftlichen Stationen in Wien, Pozsony, Budapest, Vukovar, Ujvidék, Zemun, Báziás und Orsova

a) nach Bulgarien für die Stationen Widdin, Lompalanka, Somovit, Sistov, Rustschuk,
b) nach Rumänien für die Stationen Turn-Severin, Calafat, Corabia, Turn-Magurele und Giurgevo

mit der Einschränkung auf Frachtbriefaufgaben von mindestens 5000 kg wieder aufgenommen.

Nach Stationen unterhalb Giurgevo findet eine Güteraufnahme vorerst nicht statt.

Auf die abzuwickelnden Transporte finden die gesellschaftlichen Tarife und reglementarischen Bestimmungen nur insoweit Anwendung, als seitens der Heeresverwaltung nicht hiervon abweichende Verfügungen getroffen werden.

Alle bezüglichen Anfragen sind an die Direktion der Ersten k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft in Wien oder an die gesellschaftliche Verkehrs-Direktion in Budapest zu richten, von welchen über die in Betracht kommenden Frachtsätze und sonstigen Bestimmungen, wie auch über die für etwaige Expeditionen minderwertiger Massengüter wie Holz, Kohle, Steine etc. in kompleten Schleppladungen fallweise maßgebenden Modalitäten die erforderlichen Auskünfte erteilt werden.

Wien, am 22. März 1916. (416)

Erste k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.
Güterverkehr von Österreich - Ungarn nach Bulgarien und Rumänien.

In dem mit 27. März a. c. zur Eröffnung gelangenden Güterverkehr von Wien, Pozsony, Budapest, Vukovár, Ujvidék, Zemun, Báziás und Orsova nach bestimmten bulgarischen und rumänischen Schiffstationen sind gemäß der im Sinne der Verlautbarung vom 22. März 1916 vorbehaltenen Verfügungen rücksichtlich der Schiffstrecken bis auf weiteres die Bestimmungen und Frachtsätze des gesellschaftlichen Lokal - Gütertarifs maßgebend und werden für diese Strecken die Fracht-, bzw. Schnittsätze der Tarife für die Donauumschlagverkehre bis auf weiteres nicht angewendet.

Ebenso finden auch die vom 1. April 1914 gültigen Kartierungssätze für den Güterverkehr von österreichischen oder ungarischen und bosnischen nach serbischen, bulgarischen und rumänischen Schiffsstationen, sowie die Frachtsätze der direkten Tarife, an denen die Erste k. k. priv. Donau - Dampfschiffahrts - Gesellschaft beteiligt ist, bis auf weiteres keine Anwendung.

Die Nebengebühren werden in dem eingangs bezeichneten Güterverkehr nach den Bestimmungen des gesellschaftlichen Lokal-Gütertarifs mit der Maßgabe eingehoben, daß eine Versicherung des über den tarifmäßig versicherten Wert von 150 Franks für 100 kg hinausgehenden Mehrwertes (Mehrwertversicherung) nicht übernommen wird.

Wien, am 24. März 1916. (415)

---

4. Verdingungen.

An **Kohlen** und **Koks** werden von der Sächsischen Staatseisenbahnverwaltung für die Zeit vom 1. Juni 1916 bis 31. Mai 1917 gebraucht: rund 625 000 t Steinkohlen (Stück- und Rätterwürfelkohlen, Briketts) und Koks einschließlich etwa 30 000 t Braunkohlenbriketts zur Lokomotivheizung; außerdem rund 128 100 t für Werkstätten, Diensträume, Gasanstalten und Elektrizitätswerke, und zwar: Steinkohlen (Stück-, Knörpel-, Schmiede- und Klarkohlen), Koks, Braunkohlen (sächsische und böhmische Mittelkohlen I, II und III; sowie Briketts). Angebote sind bis 15. April 1916 an die unterzeichnete Behörde einzusenden. Zuschlagsfrist bis 12. Mai 1916. Lieferungsbedingungen und die zu den Angeboten ausschließlich zu benutzenden Vordrucke sind vom Maschinenbetriebsbureau in Dresden, Wiener Straße 4 II, Zimmer 181, gegen postgeldfreie Erstattung der Herstellungskosten von 30 ₰ für einen Satz zu beziehen.

Königliche Generaldirektion (392)
der Sächs. Staatseisenbahnen.

---

205 Reibahlen, 740 Stemmeisen, 2076 verschiedene Holzbohrer, 3880 verschiedene Spiralbohrer für Metall, 800 Gewindeschneidebohrer, 50 Hobel, 435 Hobeleisen, 150 Sägeblätter für Metall und 50 Hohlschaber sollen in verschiedenen Losen verdungen werden. Angebotbogen und Bedingungen können in unserm Zentralbureau, Fürstenstr. 1—10, eingesehen, auch von dort gegen portofreie Einsendung von 50 ₰ in bar (nicht in Briefmarken) bezogen werden. Die an uns einzusendenden Angebote werden **am 26. April 1916, vormittags 11 Uhr,** im Verwaltungsgebäude, Fürstenstr. 1—10, eröffnet. Der Zuschlag erfolgt bis zum 22. Mai 1916. (407)
Königl. Eisenbahndirektion Magdeburg.

Verdingung von 1 131 350 Stück eisernen Muttern in 34 Losen, 1256 Mille eisernen Bekleidungsschrauben in 31 Losen, 2 644 920 Stück eisernen Schrauben und Schraubenbolzen mit und ohne Muttern in 84 Losen, 38 100 Stück eisernen Bolzen mit und ohne Muttern in 11 Losen, 32 000 kg Schraubenbolzen ohne Muttern in 7 Losen, 2800 Stück Stiftschrauben in 2 Losen, 20 010 kg eisernen Unterlagsringen, Pufferringen, Pufferstoßscheiben und Binderingen (Schmiedestücke) in 15 Losen für den Beschaffungsbezirk Berlin mit der im Angebotbogen angegebenen Lieferzeit. **Angebote** sind portofrei, versiegelt und mit entsprechender Aufschrift bis zum 27. April 1916, vormittags 10 Uhr, an das **Zentralbureau, Zimmer 257, in Berlin W 35, Schöneberger Ufer 1—4,** Proben bis spätestens zum 22. April 1916 an das Werkstättenamt Grunewald einzusenden. Die Eröffnung der Angebote findet am 27. April 1916, vormittags 10½ Uhr, Tempelhofer Ufer 28, III Trepp., Zimmer Nr. 4 im Rechnungs-Bureau, Materialienabteilung, statt. Angebotbogen und Bedingungen können in unserm **Zentralbureau,** Zimmer 257, eingesehen, auch von dort **gegen portofreie Einsendung** von 2,10 ℳ und 5 ₰ Bestellgeld **bar** (nicht in Briefmarken) bezogen werden. Zuschlagsfrist bis 4. Juni 1916.

Berlin, 22. März 1916. (409)
Königliche Eisenbahndirektion.

---

5. Verkauf von Altmaterialien.

Die angesammelten unbrauchbaren Werkstattsmaterialien sollen verkauft werden, und zwar:

Schweiß- und Flußeisen, Gußeisen, Stahl usw.

Die Bedingungen und die zu den Angeboten zu benutzenden Formulare können in unserem Zentralbureau, Fürstenstraße Nr. 1/10 eingesehen, auch von diesem gegen postfreie Einsendung von 50 ₰ in bar (nicht in Briefmarken) bezogen werden. Die Angebote sind verschlossen und mit entsprechender Anschrift bis zum Eröffnungstermin kostenfrei an uns einzusenden. Das Öffnen der Angebote findet statt am 28. April 1916, vormittags 11 Uhr im Verwaltungsgebäude, Knochenhauerufer Nr. 1. Zuschlagsfrist bis 19. Mai 1916.

Königliche Eisenbahndirektion
Magdeburg. (414)

Die in der Zeit vom 1. April 1916 bis 30. September 1916 bzw. bis 31. März 1917 in der Eisenbahn-Gasanstalt Braunschweig aufkommenden Nebenerzeugnisse, als Steinkohlenteer und ausgebrauchte Gasreinigungsmasse, sollen in verschiedenen Losen verkauft werden. Angebotbogen und Bedingungen können in unserm Zentralbureau, Fürstenstraße 1—10, eingesehen, auch von dort gegen portofreie Einsendung von 50 ₰ in bar (nicht in Briefmarken) bezogen werden. Die an uns einzusendenden Angebote werden **am 19. April, vormittags 11 Uhr,** im Verwaltungsgebäude, Fürstenstr. 1—10, eröffnet. Der Zuschlag erfolgt bis zum 10. Mai 1916. (408)
Königl. Eisenbahndirektion Magdeburg.

Die bei Bahnhof Oldenburg auf dem Werkstättenhofe und im Hauptmagazin lagernden Werkstattsmaterialien-Abfälle aller Art sollen öffentlich verkauft werden.

Bedingungen und Materialverzeichnis können von unserem Materialienbureau, hier, Karlstraße 16, gegen porto- und bestellgeldfreie Einsendung von 0,50 ℳ in bar, nicht in Briefmarken, bezogen werden.

Verschlossene Angebote müssen bis spätestens 14. April 1916, vormittags 11½ Uhr, hier eingehen, der Zuschlag erfolgt bis zum 29. April 1916.

Oldenburg, 23. März 1916. (410)
Großherzogliche Eisenbahndirektion.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Eisenbahndirektions-Präsident a. D. v. Mühlenfels in Berlin.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nummer 27. 1. April 1916. LVI. Jahrgang.

Inhalt:

Schlußrede des Staatsministers v. Breitenbach bei der zweiten Beratung des Eisenbahnetats im preußischen Abgeordnetenhause.

Die Benutzung der Balkanzüge.

Einige Mitteilungen aus dem graphisch-statistischen Verkehrsatlas der Schweiz.

Die Querbahnen und Eisenbahnbrücken der Wolga.

Nachrichten.

Deutschland: Statistik der Eisenbahnen Deutschlands. — Die Verordnung des Bundesrats über die Zahlung der Fracht im Güter- und Tierverkehr mit dem Ausland sowie Einschränkung der Nachnahmebelastung im Verkehr vom Ausland. — Staatsminister Dr. v. Breitenbach im Verkehrsmuseum. — Aachener Kleinbahn-Gesellschaft. — Verkehrsfragen bei der Handelskammer Leipzig. — Elektrizitätsversorgung der Provinz Brandenburg. — Personalnachrichten.

Österreich: Südbahn. — Die Graz-Köflacher Bahn. — Kühlwagen. — Streckung der Kriegsmetallvorräte, Sparvorschriften für die Friedensindustrie. — Sektionschef Dr. Ing. h. c. Karl Gölsdorf †.

Ungarn: Überbrückung der unteren Donau. — Güterverkehr von Österreich und Ungarn nach Rumänien und Bulgarien.

Rumänien: Zum Abschluß der großen Getreidelieferung an Deutschland, Österreich und Ungarn. — Neuer vergeblicher Druck der Vierverbandsmächte auf Rumänien.

Übrige europäische Länder: Kohlenmangel und Eisenbahnbetrieb in Skandinavien. — Eisenbahnerverband und Teuerung in Frankreich. — Die bulgarisch-rumänischen Beziehungen. — Wagenbestellungen der bulgarischen Staatsbahnen. — Alsbaldige Einführung der Sommerfahrordnung 1916 auf den Linien der bulgarischen Staatsbahnen und der Orientalischen Eisenbahnen. — Verkehrserweiterung auf den Strecken der deutschen Militäreisenbahnen im besetzten russisch-polnischen Gebiete rechts der Weichsel. — Russisches Eisenbahnbauprogramm. — Bau der Eisenbahnlinie Petersburg-Rybinsk.

Amtliche Mitteilungen.

Amtliche Bekanntmachungen.

Schlußrede des Staatsministers v. Breitenbach bei der zweiten Beratung des Eisenbahnetats im preußischen Abgeordnetenhause.

Bei dieser Beratung, die am 9. v. M. stattfand und über deren übrigen Inhalt wir noch berichten werden, hielt Staatsminister v. Breitenbach außer der bereits in Nr. 22 an leitender Stelle wiedergegebenen eine weitere Rede, die sich insbesondere mit dem sog. Koalitionsrecht der Eisenbahner beschäftigte und die Ausführungen des sozialdemokratischen Abg. Leinert widerlegte. Wir geben diese Rede ihres besonders wichtigen Inhalts wegen an dieser Stelle wörtlich wieder. Sie lautet:

Meine Herren! Ich darf mit einer tatsächlichen Klarstellung beginnen! Der Abg. Leinert bezog sich, um seine Forderung zu begründen, auf § 152 der Gewerbeordnung. Es ist bekannt, ich unterlasse aber nicht, es zu wiederholen, daß die Gewerbeordnung für die Eisenbahnen keine Geltung hat. Die Eisenbahnverwaltung kann mit Befriedigung darauf hinweisen, daß sie die Bestimmungen der Gewerbeordnung, soweit es sich um den Arbeiterschutz handelt, in ihren Einrichtungen übertrifft. Aber die Eisenbahnarbeiter unterliegen nicht der Gewerbeordnung, und daher ist jede Bezugnahme auf die Gewerbeordnung unzutreffend.

Ferner eine Richtigstellung! Der Herr Abg. Leinert bezog sich auf die Vorgänge im Königreich Bayern. Dort ist jüngst die gleiche Frage behandelt worden und hat ebenso wie in Preußen zu einer neuen Fassung der Bestimmungen gegen den Streik geführt. Das Vorgehen in Bayern und in Preußen war nicht gegenseitig bedingt. Immerhin hatte eine Verständigung über eine gleichmäßige Stellungnahme stattgefunden. Der Herr Abg. Leinert hat nur die erläuternde Mitteilung des Herrn Staatsministers Grafen von Hertling verlesen, nicht die Bestimmung selbst. Diese lautet:

Die Teilnahme an Bestrebungen, die den staatlichen oder dienstlichen Interessen zuwiderlaufen, ist verboten. Darunter fällt insbesondere die Teilnahme an Vereinen, deren Zweck oder Bestrebungen die Gefahr eines Ausstandes herbeizuführen geeignet sind.

Man vergleiche die neue Bestimmung der von mir erlassenen Dienstordnung, und man wird feststellen können, daß beide inhaltlich übereinstimmen.

Ich bin genötigt, auch im Plenum des Hohen Hauses festzustellen, aus welchen Gründen die Staatseisenbahnverwaltung sich veranlaßt sah, diese Frage in der am 1. Januar eingeführten Dienstordnung zu regeln. Zu Beginn des Krieges glaubten wir, daß es nicht erforderlich sein werde, mit den neu eintretenden unständigen Arbeitern einen Arbeitsvertrag zu schließen, dessen Grundlage bis zu jener Zeit die gemeinsamen Bestimmungen für alle Arbeiter der preußischen Staatseisenbahnverwaltung bildeten. Der Zuzug neuer Arbeiter war über Erwarten groß, und es ergab sich sehr bald, daß wir allen diesen neueingestellten Arbeitern, wenn wir sie nicht zu ständigen Arbeitern machten, die wertvollsten Wohlfahrtseinrichtungen der Staatseisenbahnverwaltung — das sind die im Laufe der Verhandlungen oft erwähnte Pensionskasse, Abteilung B, und unsere Verbandskrankenkasse — verschließen mußten, da an diesen nur ständige Arbeiter teilnehmen dürfen. Es mußte also ein Wandel geschaffen werden, um Tausenden von Arbeitern hier Rechte zu gewähren, die ihnen sonst vorenthalten worden wären. Nach der politischen Situation erschien es nicht angängig, die neu eintretenden Arbeiter auf die gemeinsamen Bestimmungen zu verpflichten, deren eine wesentliche Vorschrift positiv gegen die Sozialdemokratie und deren Betätigung gerichtet war, zumal auch in der Annahmeverhandlung dasselbe geschah und gleichzeitig gegen bestimmt benannte Gewerkschaften Stellung genommen wurde. Aus diesem Grunde ist die Neufassung der Bestimmungen erfolgt, wie sie der Herr Abg. Leinert vorhin bekanntgegeben hat.

Zwei wesentliche Vorschriften befinden sich in dieser Bestimmung, erstens, daß es den Arbeitern nicht gestattet ist, an ordnungsfeindlichen Bestrebungen, Vereinen und Versammlungen teilzunehmen, und zweitens, daß sie Vereinen und Versammlungen, die Arbeitseinstellung als zulässiges Kampfmittel in Anspruch nehmen, nicht angehören dürfen. Was die Ordnungsfeindlichkeit anbetrifft, so ist dieser Begriff nicht neu, hat vielmehr in der Staatseisenbahnverwaltung stets gegolten und kann dahin umschrieben werden, daß die Ordnungsfeindlichkeit jedes mit den allgemeinen und besonderen dienstlichen Vorschriften und Pflichten der Eisenbahnarbeiter in scharfem Widerspruch stehende Verhalten kennzeichnet, insbesondere dann, wenn die Interessen des öffentlichen Wohles darunter leiden und Schaden nehmen können. Auch das Ausstandsverbot ist, wie dem Hohen Hause aus jahrelangen Verhandlungen bekannt ist, nichts Neues. Es ist stets verlangt worden, daß der Eisenbahnangestellte, der Eisenbahnarbeiter sich an Ausständen und Vereinen, die die Ausstände als Kampfmittel anwenden, nicht beteiligt. Diese Auffassung hat sich, wie ich während meiner Ministerzeit feststellen kann, bei allen bürgerlichen Parteien fortschreitend durchgesetzt. Ich habe es in diesem Hohen Hause und auch im Reichstag erlebt, daß auf der linken Seite des Hauses Zweifel bestanden, ob die Staatseisenbahnverwaltung darauf bestehen sollte, ein solches Verbot auszusprechen. Diese Zweifel sind im Laufe der Zeit geschwunden, offenbar in Würdigung der Aufsehen erregenden Vorgänge, die in den Nachbarstaaten sich vollzogen. Im Reichstage ist über diese Frage sehr eingehend verhandelt worden. Im Jahre 1912 hat im Anschluß an Erörterungen über das Vereinsgesetz eine ausführliche Debatte stattgefunden. In dieser Debatte hatte der Herr Staatssekretär des Innern ausgeführt, daß der Staat in der Lage sein müsse, auch im Wege des Arbeitsvertrages das Koalitions- und Vereinsrecht seiner Arbeiter und Angestellten soweit zu beschränken, als es notwendig sei, die öffentlichen Zwecke der einzelnen Betriebe, die Aufgaben des Staates zu erfüllen, ferner: als die Betätigung dieser Vereins- und Koalitionsfreiheit im gegebenen Falle mit dem Zwecke und der Sicherheit des Staates in Widerspruch stehen würde. Anschließend hat als erster Redner der bürgerlichen Parteien, Herr Abgeordneter Müller-Meiningen, wörtlich gesagt, daß das Gemeinwohl über das Wohl des einzelnen und über die Interessen der einzelnen Berufszweige gehen müsse. Die Ausführungen der Redner aller übrigen Parteien waren auf denselben Ton gestimmt. (Zuruf des Abg. Adolf Hoffmann.) — Aller bürgerlichen Parteien gestimmt! Auf das Ausstandsverbot kann die Verwaltung nicht verzichten. Sie würde andernfalls die Interessen des Volkswohles preisgeben und Gefahren mit Folgewirkungen heraufbeschwören, die denen der furchtbarsten Kriege sich nähern.

Ich habe bereits im Haushaltungsausschuß auseinandergesetzt, daß sich trotz dieser strengen und starren Auffassung die Staatseisenbahnverwaltung bereit gefunden hat, von dem Verbot dann Abstand zu nehmen, wenn gewerkschaftliche Vereinigungen und Arbeitervereinigungen irgendwelcher Art, welche gleichartige Zwecke zum Nutzen ihrer Mitglieder verfolgen, wie die freien Gewerkschaften, entweder in toto oder für die abgesonderte Gruppe der Eisenbahnarbeiter, die ihnen zugehören oder zugehören wollen, auf die Ausübung des Streikrechts verzichten. Diese Auffassung der Staatseisenbahnverwaltung ist gegenüber großen Arbeitervereinigungen durchgesetzt worden, auch solchen gegenüber, die sich an Bedeutung mit denen messen können, für die sich der Herr Abgeordnete Leinert interessiert, wie dem Allgemeinen Deutschen Transportarbeiterverband. Es haben ausdrücklich verzichtet die christlich-sozialen Gewerkschaften, indem sie eine Gruppe bildeten, die in Elberfeld ihren Sitz hat; es haben verzichtet die Hirsch-Dunckerschen Gewerkschaften, es hat der große Verband der Techniker ausdrücklich satzungsgemäß verzichtet. Die allergrößte Gruppe unserer gewerkschaftlich vereinigten Arbeiter, die im vormalig Trierischen Verbande, dem Verein der Eisenbahn-Handwerker und -Arbeiter zusammengeschlossen ist, mit einer größeren Mitgliederzahl als der Deutsche Transportarbeiterverband, hat überhaupt das Streikrecht nicht in Anspruch genommen, so daß ein Verzicht nicht erforderlich war.

Bei dieser Sachlage wäre es unbillig, ungerecht, völlig unverständlich, wenn heute die Staatseisenbahnverwaltung dem Anspruch der freien Gewerkschaften, deren nützliche und ersprießliche Tätigkeit gerade während des Krieges anerkannt wird, entsprechen wollte und den Arbeitern der Staatseisenbahnverwaltung, die ihnen beitreten wollten, das Streikrecht gewährte. Darauf beruht meine im Ausschuß gestellte Forderung, daß die Zugehörigkeit zu einer freien Gewerkschaft von einem ausdrücklichen satzungsgemäßen Verzicht abhängig gemacht werden müsse. Es kann mir in der Tat nicht genügen, wenn Herr Abgeordneter Leinert namens der Generalkommission der Gewerkschaften ausdrücklich bekannt gab, daß die Gewerkschaften nicht beabsichtigen, den Streik im Eisenbahnbetriebe zu propagieren, sondern daß durch ihre Vertretung die Interessen der Eisenbahnarbeiter so gestaltet werden, daß etwa entstehende Differenzen ohne Gefährdung des Betriebszweckes durch Verhandlungen ihre Erledigung finden können. Ich bemerke, wenn Meinungsverschiedenheiten zwischen der Staatseisenbahnverwaltung und ihren Arbeitern über Lohnfragen, über die Arbeitsbedingungen entstehen, so werden diese Meinungsverschiedenheiten selbstverständlich in persönlichem Benehmen zwischen der Verwaltung und der Arbeiterschaft beglichen und sind auch stets so beglichen worden. Die Verwaltung hat für berechtigte Wünsche ihrer Arbeiterschaft stets ein offenes Ohr gehabt. Aber nur die Absicht aussprechen, nicht streiken zu wollen, genügt nicht; wir verlangen einen Verzicht. Der Verzicht hat nach Auffassung der Verwaltung einen hohen moralischen Wert, wenn er auch nicht absolut sichert, und ich bin fest überzeugt, daß die Herren Vertreter der sozialdemokratischen Partei und die Gewerkschaften den moralischen Wert des Verzichtes so hoch einschätzen, daß sie nicht glauben, ihn zugestehen zu können. Aber gerade darum muß die Verwaltung diesen Verzicht fordern.

Herr Abg. Leinert fragte, was mit den Angestellten der Verwaltung geschehen solle, die in den Gewerkschaften sich befinden. Ich setze voraus, daß auf Grund der Duldung der Verwaltung bis zu dem Augenblick, da die neue Bestimmung eingeführt wurde, nicht ständige Arbeiter, also solche Arbeiter, die bisher keine Aussicht auf dauernde Anstellung hatten, den freien Gewerkschaften angehörten oder beigetreten sind. Diese nicht ständigen Arbeiter, wenn sie heute noch nicht ständig sind, werden nicht entlassen, sie haben nur nicht die Möglichkeit, in eine ständige Stelle einzurücken. Das ist die Konsequenz; andernfalls könnten sie sich nicht auf Grund der Dienstordnung verpflichten. Der sogenannte Revers, die Annahmeverhandlung, ist beseitigt, und damit die auch in dieser bestimmt ausgesprochene Stellung gegen die Sozialdemokratie und bestimmte Gewerkschaften. Aber es ist selbstverständlich, daß, wie bei dem Abschluß jedes Arbeitsvertrages, eine Verpflichtung erfolgen muß. Der Arbeiter, der bei uns in ein ständiges Arbeitsverhältnis eintritt, muß sich verpflichten, auf Grund der Bestimmungen der Dienstordnung bei uns in Lohn und Brot zu treten. Die Dienstordnung und Lohnordnung bildet die Grundlage des Arbeitsvertrages.

Meine Herren, es ist angezeigt, die Frage aufzuwerfen, ob die Arbeiter der Staatseisenbahnen, von denen mindestens 160 000 in Arbeitervereinigungen organisiert sind, die das Streikrecht nicht in Anspruch nehmen, eine sehr große Zahl wiederum organisiert ist in Fachvereinigungen aller Art — die Fachvereine überziehen in sehr großer Zahl die preußischen Staatseisenbahnen — auf die Gewährung des freien und unbeschränkten Koalitionsrechts entscheidenden Wert legen. Die Arbeiter der preußischen Staatseisenbahnen wissen, daß sie als Arbeiter der großen Staatsverwaltung eine feste und gesicherte Stellung haben. Sie stehen tatsächlich so wie unsere Unterbeamten. Sie werden nicht entlassen in Zeiten niedergehender

Konjunktur, sie erhalten ihre vollen Löhne, sie steigen in ihren Löhnen in Zeiten heruntergehender Konjunktur. Sie erfreuen sich der von mir erwähnten hervorragenden Wohlfahrtseinrichtungen, deren Wert naturgemäß von Jahr zu Jahr steigt — das gilt in erster Linie von der Arbeiterpensionskasse —, sie verfügen auch über eine Reihe von anderen Wohlfahrtseinrichtungen. Sie haben die Arbeiterausschüsse, die während meiner Amtszeit über die ganze Verwaltung ausgedehnt worden sind, sodaß heute nur aus räumlichen Gründen Arbeiter einem Arbeiterausschuß nicht angehören können. Sie haben, was bereits von einem der Herren Vorredner erwähnt wurde, das Beschwerderecht durch alle Instanzen bis zum Minister, sie können mit ihren Beschwerden vor dem Hohen Hause erscheinen, vor dem Hause, vor dem auch der verantwortliche Minister steht und sich zu verantworten hat. Das erwägt der Arbeiter. Das sind alles Rechte, die der Arbeiter, der der Staatseisenbahnverwaltung nicht angehört, sich als Mitglied einer freien Gewerkschaft erst erkämpfen soll. Der Staatseisenbahnarbeiter besitzt sie! Ich bin fest überzeugt, daß der überwiegende Teil unserer Arbeiterschaft mit ganz verschwindenden Ausnahmen keinen entscheidenden Wert darauf legt, dieses Recht zu erkämpfen, für das der Abg. Leinert mit hohen Worten eingetreten ist. Der Arbeiter der preußischen Staatseisenbahnen kennt die ungeheuren Vorteile, die die große Verwaltung auch durch ihre Zucht und Ordnung und durch den Sinn für Unterordnung gewährt. Er schätzt die Vorteile um so mehr ein, als er jetzt erkennt, was die Verwaltung auf Grund dieser ihrer Eigenschaften in dem gewaltigen Völkerringen, an dessen Ruhm die preußischen Eisenbahnen mit beteiligt sind, errungen hat.

Ich will anschließend noch einige Fragen erörtern, die der Herr Abg. Leinert in den Kreis seiner Betrachtungen gezogen hat. Zunächst die Frage der Reichseisenbahnen und die Frage der Verkehrssteuern. Der Herr Abg. Leinert berief sich auf die Verkehrssteuer, auf die Fahrkartensteuer und die unheilvollen Folgen, die sie für den gesamten Verkehr gehabt habe. Ja, meine Herren, diese ungünstigen Folgen, die sich überwiegend nur in einer Abwanderung, nicht in einer Verkehrsminderung zeigten, waren auf die falsche Konstruktion der Steuer zurückzuführen. Wenn wir Verkehrssteuern einführen müssen — ich bedaure das von meinem Standpunkt als Verkehrsminister — so hoffe ich, daß wir uns auf Grund dieser Erfahrungen vor solchen falsch konstruierten Steuern bewahren. Ob das Reich als Eigentümer der Eisenbahnen Deutschlands mehr als die bundesstaatlichen Eisenbahnen vor Tariferhöhungen Sicherheit böte, ist mir zweifelhaft. Ist das Reich doch jetzt genötigt, die Post, die eine Anstalt des Reiches ist, auch zur Steuer heranzuziehen.

Und dann noch eins! Ich bedauere, daß der Herr Abg. Leinert der Auffassung ist, als ob die preußischen Staatseisenbahnen gegen bundesstaatliche Eisenbahnen eine unzulässige Konkurrenz ausübten. Ich habe gestern bereits ausgesprochen, daß die preußischen Staatseisenbahnen im Güterverkehr bereit sein würden, auf der kürzesten Route, sofern sie leistungsfähig ist — das fällt nicht immer zusammen — zu fahren. Jedenfalls ist bei ihnen nicht die Neigung vorhanden, den bundesstaatlichen Bahnen Konkurrenz zu machen. Die Beispiele, die der Herr Abg. Leinert anführte, die angebliche Konkurrenzen im Personenverkehr betrafen, sind nicht beweiskräftig. Es ist ganz ausgeschlossen, wenn wir direkte Wagen von Berlin nach Wien fahren lassen über Dresden und über Oderberg daß wir dann das Fahrgeld für Wien über Oderberg höher berechnen als über Dresden. Das wäre ein ganz unmöglicher Vorgang, und man würde es in Berlin absolut nicht verstehen, warum wir überhaupt einen direkten Verkehr mit Wien über Oderberg einrichten. Diesen Verkehr richten wir ja auch nicht allein für die Berliner Interessen ein, sondern vorwiegend, weil die Provinz Schlesien diese Züge braucht. Sie ist auf diese Züge angewiesen, die über Breslau-Oderberg nach Wien fahren. Der Anfangspunkt ist dann naturgemäß Berlin.

Ganz ähnliche Verhältnisse liegen vor für die Verbindung von Berlin nach München, sei es über Leipzig, sei es über Probstzella. Man wird aus der Tatsache, daß wir große Schnellzüge über Probstzella fahren, nicht den Schluß ziehen wollen, daß wir bewußtermaßen den sächsischen Staatsbahnen damit Konkurrenz machen wollen. Das sind Schlüsse, die jedenfalls den Standpunkt des Herrn Abg. Leinert nicht rechtfertigen.

Im Irrtum ist der Herr Abgeordnete gewesen, wenn er glaubte, daß ich gesagt habe, heute bereits seien in den preußischen Wasserstraßen zu Lasten des preußischen Fiskus 2½ Milliarden investiert. Ich habe nur gesagt: augenblicklich liege mir eine solche Fülle von Anregungen und Neubauprojekten vor, daß es mir zweckmäßig erschienen sei, den Bauwert dieser Neubauprojekte errechnen zu lassen, und daraus habe sich ein solches Baukapital ergeben.

Einverstanden bin ich mit dem Herrn Abgeordneten Leinert, daß wir unsere Bautätigkeit so einzurichten und so vorzubereiten haben, daß in dem Augenblicke, wo eine Arbeitsnot im Lande entsteht — heute ist sie nicht vorhanden —, sofort eingegriffen werden kann. Wir haben zur Verfügung noch ein Baukapital, aus Anleihe und Extraordinarium, in Höhe von 1½ Milliarden Mark. Von diesen 1½ Milliarden Mark können Hunderte von Millionen sofort verbaut werden, sobald das Bedürfnis sich geltend macht.

Was die Kriegsbeschädigten anbetrifft, so kann ich nur aussprechen, daß die Kriegsbeschädigten voll nach ihrer Leistungsfähigkeit bezahlt werden, ohne Anrechnung von Renten irgendwelcher Art. Das ist Bestimmung. Ein Kriegsbeschädigter, der nur halbe Leistungsfähigkeit hat, kann natürlich auch nicht den vollen Lohn bekommen; das ist ausgeschlossen. Es ist aber ausdrücklich Anweisung an die Verwaltungsbehörden ergangen, daß sie in allen diesen Fragen das größte Entgegenkommen zeigen.

Die Rede wurde an den verschiedensten Stellen von Zustimmungsrufen unterbrochen und erntete am Schluß lebhaften Beifall. Die Beratung des Etats der Eisenbahnverwaltung war damit beendet.

Die Benutzung der Balkanzüge.

Für diese sind kürzlich neue militärische Vorschriften erlassen worden, welche der Tarifanzeiger der preußischen Staatsbahnverwaltung bekannt gibt. Wichtig ist die neue Bestimmung, daß die Pässe der Reisenden mit den Sichtvermerken der zu berührenden Staaten versehen sein müssen. Für einzelne deutsche Heeresangehörige, staatliche Zivilbeamte und Angehörige der freiwilligen Krankenpflege in Uniform ist statt des Passes ein schriftlicher, gestempelter Ausweis der vorgesetzten Dienststelle über Zweck Ziel und Dauer der Reise erforderlich, für k. u. k. österreichisch-ungarische Offiziere in Uniform der „Offene Befehl". Zur Einreise nach Serbien bedürfen Zivilpersonen (die sich dort aufhalten wollen) der Genehmigung des k. u. k. Armee-Oberkommandos oder des k. u. k. Militär-Gouvernements Belgrad. Die Vorschriften über die Mitnahme von Gepäck, Schriftstücken usw. sind unverändert, dagegen ist ein neuer Satz „Grenzüberwachung" eingeschaltet, welcher lautet: „Die Paß-, Passierschein- usw. Prüfung sowie Leibesdurchsuchung erfolgt im Zuge während der Fahrt nach den für die Grenzüberwachung maßgebenden Vorschriften." Über die mit Photographie versehenen Passierscheine heißt es: „Bis zum Eintreffen der türkischen und bulgarischen Bestimmungen werden etwaige Reiseausweise der obersten Militärbehörden dieser Staaten in Verbindung mit dem Paß als gültig angesehen. Lauten diese Ausweise auch auf Rückreise, so bedarf es keines Passierscheines. Zur Ausstellung sind von den deutschen Dienststellen befugt: das Armee-Oberkommando Mackensen, die Militär-Eisenbahndirektion 7 Nisch, die deutschen Militärattachés und bevollmächtigten Generalstabsoffiziere in

Konstantinopel und Sofia." Bezüglich des Entlausungsscheines endlich wird bemerkt: „Einer Entlausung bedürfen alle Militärpersonen, die aus dem Operations- und Etappengebiet kommen (mit Ausnahme der Offiziere höherer Stäbe von der Brigade aufwärts), ferner Zivilpersonen, deren Herkunft und Lebensweise nicht die Sicherheit bieten, daß sie ungeziefer-frei sind. Die Entlausungsscheine werden ausgestellt durch: die deutschen Überwachungsstellen in Konstantinopel und Sofia, die deutsche Bahnhofs- oder Etappenkommandantur Nisch und die deutsche Bahnhofskommandantur in Belgrad, an welche sich die deutschen Reisenden vor Antritt der Fahrt zu wenden haben."

Im übrigen mag an dieser Stelle von neuem darauf aufmerksam gemacht werden, wie streng die gegebenen Vorschriften für die Benutzung der Züge beobachtet werden müssen, wenn man sich nicht der Gefahr der Ausweisung aus dem Zuge aussetzen will. So schreibt die „Levante-Ztg." in ihrer Nr. 41: Ein peinliches Abenteuer begegnete dieser Tage einem Reisenden, der — entgegen den wiederholt bekannt gemachten Vorschriften — im Balkanzug zu umfangreiche Gepäckstücke mit sich führte und sich von ihnen auf der Grenzstation nicht trennen wollte. Der Aufenthalt in Oderberg oder in Tetschen ist so bemessen, daß er gerade für die zollamtliche und militärische Untersuchung des Reisegepäcks ausreicht, sofern sich dies in den vorgeschriebenen Schranken hält. Es hat sich aber herausgestellt, daß die Reisenden vielfach nicht Maß zu halten wissen, so daß die Abfahrt des Balkanzuges von der Grenzstation sich schon des öfteren verzögert hat. Dies soll in Zukunft vermieden werden. Der Zug wird ohne Rücksicht auf übermäßiges Gepäck fahrplanmäßig abgelassen werden und die Reisenden, die ihr wegen Zeitmangels noch nicht untersuchtes Gepäck nicht zurücklassen wollen, werden selbst zurückbleiben und — auf den nächsten Balkanzug warten müssen, vielleicht auch länger, wenn der nächste Zug völlig besetzt ist. Der Anfang dabei ist bereits gemacht worden. Balkanreisende und solche, die es werden wollen, mögen sich den Fall zur Warnung dienen lassen. Auch bei der Kontrolle der Ausweispapiere haben sich schon mehrfach Mängel ergeben, die künftig ebenfalls den Ausschluß von der Weiterfahrt zur Folge haben werden.

Hierzu ist zu bemerken: Reisende, die den Balkanzug von Berlin Anh. Bf. und Dresden Hbf. in der Richtung nach Tetschen und weiter benutzen (einschl. der Reisenden, die von Seitenlinien kommen), müssen das aufzugebende Reisegepäck an den Verkehrstagen des Balkanzuges wenigstens 2 bis 4 Stunden vor Abfahrt des Zuges bei den hierfür besonders errichteten Gepäckabfertigungsstellen in Berlin oder in Dresden Hbf. aufliefern wo es militärisch und zollamtlich in Gegenwart der Reisenden durchgesehen und unter amtlichen Verschluß gelegt wird. Ein kleines Zugeständnis wegen der Auflieferungszeit ist nur gewissen Übergangsreisenden, die in Dresden Hbf. auf den Balkanzug übergehen, gemacht worden. Alle Balkanreisenden müssen bei der militärischen und zollamtlichen Abfertigung des Gepäcks auf der Zugangs-, wie auf der Bestimmungsstation persönlich zugegen sein. Der amtliche Verschluß wird erst auf der Ankunftsstation von der Zollverwaltung und bei den Bahnen im Militärbetrieb von den dort zuständigen Stellen an den Gepäckstücken geöffnet und der Inhalt verzollt und (während der Kriegszeit) nochmals militärisch untersucht.

Hiernach kann das in Berlin und in Dresden rechtzeitig auf Gepäckschein abgefertigte Reisegepäck an der Grenzstation in Tetschen nicht beanstandet werden da es vorher militärisch und zollamtlich untersucht und unter Verschluß gelegt worden ist. Das gleiche gilt für den Verkehr über Oderberg. Es kann sich bei der Schilderung über die Aussetzung eines Balkan-Reisenden demnach nicht um eine Aussetzung aus dem Zuge, sondern nur um eine Zurückweisung eines Reisenden handeln, der erst auf der Grenzstation oder einer anderen Zwischenstation in den Balkanzug einsteigen wollte und sein umfangreiches Gepäck nicht rechtzeitig vorher auf dieser Station zur militärischen und zollamtlichen Durchsuchung angebracht hatte, so daß die Anlegung des amtlichen Verschlusses nicht möglich war. Wäre dies möglich gewesen, so würde der Reisende mit seinem Gepäck nicht zurückgewiesen worden sein. Eine Vorschrift über den Umfang des einzuschreibenden, also auf Gepäckschein abzufertigenden Gepäckes besteht nicht. Es ist aber natürlich jetzt während der Kriegszeit besonders erwünscht, das Reisegepäck auf das Notwendigste zu beschränken. Nur hinsichtlich des Handgepäcks ist ausdrücklich bestimmt, daß nur kleine Gepäckstücke für den persönlichen Bedarf des Reisenden in die Abteile mitgenommen werden dürfen.

Die rechtzeitige Aufgabe des Gepäcks zur Ermöglichung des amtlichen Verschlusses liegt also im Interesse der Reisenden, da für die Untersuchung an der Grenze (und auf den Zwischenstationen) die kurzen Aufenthaltszeiten des Zuges nicht ausreichen, so daß die Reisenden, die erst kurz vor der Abfahrt mit ihrem Gepäck erscheinen, von der Mitfahrt ausgeschlossen werden müssen.

Die weiteren Mitteilungen der „Deutschen Levante-Zeitung" über mangelhafte Ausweispapiere können dahin ergänzt werden, daß die Reisenden bei unvollständigen Ausweispapieren nicht erst künftig sondern schon von Anfang an wohl ausnahmslos von der Mitfahrt, oder wenn sich die Mangelhaftigkeit erst während der Fahrt herausgestellt hat, von der Weiterreise auf der nächsten Station ausgeschlossen worden sind. Das mag hart erscheinen, aber die scharfe Kontrolle ist ein unentbehrliches Mittel, den Erfolg des Krieges zu unterstützen. Unsere Feinde suchen jede Gelegenheit wahrzunehmen, ihre Spione ins Land zu schicken, um alles, was sich auf Krieg und Kriegsvorbereitungen bezieht, auszukundschaften. So weit wie irgend möglich wird dies u. a. auch durch eine scharfe Überwachung des Reiseverkehrs zu verhindern gesucht. In Frankreich, England und Rußland wird die Grenz- und Fremdenkontrolle noch viel schärfer, ja rücksichtslos, gehandhabt.

Von der Forderung, daß der Balkan-Reisende im Besitze eines mit Photographie versehenen Passes und eines mit Photographie versehenen Passierscheines, die durch alle Kriegsministerien oder die stellvertretenden Generalkommandos usw. ausgestellt werden, sein muß, kann daher nicht abgewichen werden. Reisende, welche während der Kriegszeit die Fahrt auf serbischem Gebiet antreten oder dort beenden, müssen überdies vor Ausstellung der Passierscheine noch die Genehmigung des Oberkommandos Mackensen beibringen.

Nach neueren militärischen Bestimmungen soll der Balkanzug in erster Linie militärischen und amtlichen Zwecken dienen. Die Benutzung durch Zivilpersonen kann daher nur erfolgen, wenn Plätze verfügbar sind. Die dem Antrag beizufügende Bescheinigung, daß gegen die Person und die Reise des Antragstellers keine Bedenken vorliegen, darf künftig auch von der Polizei- oder Ortsbehörde des Wohnortes ausgestellt werden.

Weiter ist der Grenzschutz seit etwa Mitte März 1916 dahin verschärft worden, daß niemand mehr über die österreichische Grenze gelassen wird, der nicht mindestens acht Tage Aufenthalt in der Monarchie nimmt. —t.

Einige Mitteilungen aus dem graphisch-statistischen Verkehrsatlas der Schweiz.

Die Gesamtzahl aller Ende 1914 im Betrieb oder Bau befindlichen schweizerischen Eisenbahntunnel betrug 627 mit einer Gesamtlänge von 281 628 km, die annähernd gleich der Bahnstrecke Genf-Lausanne-Bern-Olten-Zürich ist. Von ihnen sind 18 über 2000 m lang, die bis dahin größte Längenausdehnung, annähernd 20 km, hat der Simplontunnel aufzuweisen. Der älteste Tunnel über 2000 m der I. Hauensteintunnel, wurde im Jahre 1858 eröffnet. — Die vielen Flußläufe, Täler, Schluchten und Straßen der Schweiz bedingten die Herstellung einer großen Anzahl von Eisenbahnbrücken, von denen manche Meisterwerke sind und von der hohen Entwicklung der Technik zeugen. Die Gesamtzahl der Ende 1913 im Zuge der schweizerischen Voll-, Schmalspur- und Zahnradbahnen vorhandenen Brücken über 2 m Lichtweite stellte sich auf 4324 mit einer Gesamtlänge von rd. 65,55 km zwischen den Widerlagern gemessen; 13 von ihnen haben eine Länge von über 200 m bis zu rd. 336 m (Sitter-Viadukt bei Bruggen). Die im Verkehrsatlas befindlichen Abbildungen bieten eine kleine Auswahl älterer und neuer Brückenbauten. — Die zahlreichen und mächtigen Bodenerhebungen der Schweiz boten nicht nur dem Bahnbau viele Hindernisse, sie stellten auch an die Zugkraft, an den Lokomotivbau und an die Betriebssicherung große Ansprüche. Ende 1913 standen im Bereiche der schweizerischen Bahnen 1538 Dampflokomotiven mit einem Anschaffungswerte von 110,7 Millionen Franken im Dienste. Der Dampflokomotive ist in der elektrisch betriebenen ein ernster Wettbewerb erwachsen; Ende 1913 standen bei den Haupt- und Nebenbahnen 96 elektrische Lokomotiven und 337 Triebwagen im Betriebe. Von den früheren und zurzeit im Betriebe befindlichen Lokomotivgattungen sind die leistungsfähigsten Arten im Verkehrsatlas abgebildet. Im Jahre 1875 betrug die Anzahl der Lokomotiven 845, die Anzahl der Personen- und Gepäckwagen rd. 1800, die der Güterwagen rd. 7400, dagegen waren Ende 1913 außer den schon bezifferten Lokomotiven und Triebwagen ins-

gesamt 5737 Personen- und Gepäckwagen sowie 17 690 Güterwagen mit einem Anschaffungswerte von rund 312,32 Millionen Franken vorhanden. — Die Zahl der täglichen Züge (Personen- und Güterzüge) über die Netze der ehemaligen Hauptbahnen und das der Bundesbahnen hat sich im Jahresmittel von 10,3 auf einem Netz von rd. 970 km im Jahre 1860 auf 35,1 bei einem Netz von rd. 2740 km im Jahre 1912 vermehrt. Die Reisegeschwindigkeit der Züge mit I. bis III. Wagenklasse hat sich auf den schweizerischen Hauptbahnen in den Jahren von 1860 bis 1894 im Gesamtdurchschnitt mehr als verdoppelt; sie betrug z. B. auf der Strecke Genf-Lausanne (61 km) im Jahre 1860 bei siebenmaligem Halt der Züge 34,2 km/Std. und 1914 ohne Zwischenaufenthalt der Züge 72,1 km/Std. — Die Züge legen auf den schweizerischen Haupt- und Nebenstrecken jährlich bis 52 Millionen Kilometer zurück, auf der Strecke Basel-Pratteln laufen beispielsweise täglich etwa 180 Züge hin und her. Infolgedessen ist die möglichste Sicherung des Bahnbetriebes eine hohe, bleibende Aufgabe der schweizerischen Verkehrsunternehmungen. Die hierfür getroffenen Hilfseinrichtungen erfordern großen Aufwand; z. B. hat die Verwaltung der Bundesbahnen in den Voranschlägen für 1913 und 1914 für den Bau von neuen Signal-, Streckenblock- und Zentralweichenstellanlagen je 0,6 bis 0 7 Millionen Franken vorgesehen. — Auf das Jahr und ein Bahnkilometer berechnet, hat sich in der Zeit von 1875 bis 1913 auf dem Netz der schweizerischen Voll-, Schmalspur- und Zahnradbahnen erhöht: die Zahl der Züge von 5420 auf 10 347, die Zahl der Reisenden von 255 268 auf 538 448, die Zahl der Gepäck-, Tier- und Gütertonnen von 143 235 auf 291 712, die Summe der Betriebseinnahmen von 38 527 auf 51 609 Fr., der Betriebsausgaben von 18 471 auf 34 557 Fr., der Betriebsüberschusses von 14 056 auf 17 052 Fr. — Von den Wohlfahrtseinrichtungen zugunsten der schweizerischen Eisenbahnbediensteten stehen die sogenannten „Hilfskassen" an erster Stelle. Sie entstanden durch Beiträge der Angestellten und der Bahnverwaltungen und bezweckten die Milderung von Notlagen, die für die Bediensteten und ihre Angehörigen durch Krankheit, Unfall, Arbeitsunfähigkeit und Tod entstehen können. Die Entwicklung dieser Kassen beruhte jahrzehntelang auf freiem Ermessen, der Staat nahm sich erst später der Angelegenheit an. Das Bundesgesetz vom Jahre 1878 trifft Bestimmungen über die Sicherstellung der Vermögensbestände der Kassen, von 1885 an wurden neu entstehende Unternehmungen durch die Konzessionsurkunde verpflichtet, Hilfskassen zu errichten. Das Hilfskassengesetz aus dem Jahre 1889 verlangt die Aufstellung der Statuten nach versicherungstechnischen Grundsätzen sowie die Vorlage der Organisationsbestimmungen und der Rechnungsabschlüsse an den Bund. Die bestehenden Hilfskassen zerfallen in drei Hauptgruppen: in die Krankenkassen, die Dienstalters- oder Sparkassen mit Beiträgen der Verwaltung und in die Pensionskassen. Während im Jahre 1874 die Gesamtzahl der Hilfskassen 13 mit rd. 11 000 Mitgliedern und 2 53 Millionen Franken Vermögen betrug, gab es 1913 im ganzen deren 136 mit rd. 48 600 Mitgliedern und einem Vermögensbestand von annähernd 144,252 Millionen Franken.

Die Querbahnen und Eisenbahnbrücken der Wolga.

In ihrem Zuge von der Stadt Rschew, etwa 120 km südlich des Seligersees, des Sammelbeckens der Wolgaquellen, bis zum Bahnhof Batraki bei Sysran, hat die Wolga an 7 Stellen Querbahnen, deren Brücken stromabwärts in fast stetig zunehmenden Längen den Strom überspannen. Die übrigen aus dem Innern Rußlands zur Wolga ausstrahlenden Bahnen (mit Ausnahme der Saratower Linie) endigen am südlichen und westlichen Wolgaufer. Die östlich der Wolga befindlichen Fortsetzungen der zur Stadt Saratow sich verzweigenden Eisenbahn der Rjäsan-Uralsker Gruppe haben noch keine Brückenverbindung über die Wolga. Personen und Güter werden dort auf Dampfern von Ufer zu Ufer befördert und mit Hilfe von Hafenbahnen den zur Wolga ausstrahlenden Hauptbahnen zugeführt.

Im Oberlauf der Wolga, unweit ihres Quellgebiets, wird sie vom sog. Nowotorschen Zweig der Nikolaibahn geschnitten. Es ist das eine eingleisige Bahn, die vom Bahnhof Lichoslaw, Werst 414 der zweigleisigen Nikolaibahn (St.-Petersburg-Moskau), westlich zur Stadt Torschok sich verzweigt, von dort südwestlich die Richtung zur Stadt Rschew nimmt, von Rschew unmittelbar nach Süden führt und bei Werst 228 in den Bahnhof der Stadt Wjäsma der zweigleisigen Alexanderbahn (früher Moskau-Bresterbahn) mündet. Torschok (18 000 Einwohner) ist eine Stadt im Bezirk Twer, am Zusammenfluß des Idorowetz und der Twerzá zur Wolga. Rschew liegt zu beiden Seiten der Wolga im selben Bezirk und hat etwa 32 000 Einwohner. Wjäsma liegt im Bezirk Smolensk an der Wjäsma, einem Nebenfluß des Dnjepr, und hat etwa 16 000 Bewohner. Die Hauptträger der großen Stromöffnung der Wolgabrücke bei Rschew haben rd. 109 m Stützweite und sind als doppeltes Ständerfachwerk mit gekrümmtem Ober- und geradem Untergurt (Halbparabelträger) aufgebaut. Die Brücke wurde 1885 eröffnet. Etwa 150 km nordöstlich von Rschew kreuzt die Nikolaibahn die Wolga bei Twer. Die Stadt (54 000 Einwohner) liegt im Bezirk gleichen Namens am Einfluß der schiffbaren Twerzá und der Tmaka in die Wolga. Die Wolgabrücke bei Twer hat 3 Stromöffnungen, die mit Parallelträgern (mehrfaches Fachwerk, Fahrbahn unten) von je 62,40 m Stützweite überbaut sind. Im Jahre 1901 wurde dort auch eine Straßenbrücke dem Verkehr übergeben, die den Strom mit Fachwerkträgern von 47 bis 93 m Stützweite überspannt. Etwa 28 km westlich der Stadt Rybinsk kreuzt der Rybinsk-Bologojer Zweig der Moskau-Windau-Rybinsker Bahngruppe die Wolga. Die Brücke dieser Wolgaquerbahn hat Parallelträger mit mehrfachem Fachwerk (Fahrbahn unten) von je rd. 106 m Stützweite und wurde 1871 eröffnet. Die Stadt Rybinsk (25 500 Einwohner) liegt im Bezirk Jaroslaw an der Mündung der Rybinska, gegenüber der Mündung der Scheksna und Mologa. Etwa 85 km südöstlich von Rybinsk liegt die Stadt Jaroslaw (71 000 Einwohner) am Einfluß des Kotorost in die Wolga. Jaroslaw ist auch ein Sammelbahnhof der Bahnen Jaroslaw-Rybinsk, Moskau-Jaroslaw-Kostroma und der eingleisigen Nordbahn Jaroslaw-Urotsch-Wologda. Im Zuge der letztgenannten Bahn wurde vor einigen Jahren mit dem Bau einer Brücke begonnen, die inzwischen fertiggestellt ist, Zar-Nikolaus II.-Brücke genannt wird und deren flußeiserne Bogen (versteifte Bogenträger über der Fahrbahn) von wechselnder Stützweite (größte Stützweite 140 m) die Wolga überspannen. Der Zweig Timirjasewo-Alatyr-Swijäsch-Kasan der Moskau-Kasaner Bahngruppe kreuzt zwischen Swijäsch (Werst 306) und Selenny Dol (Werst 314) die Wolga. Dort wurde 1914 die Kaiser Romanow-Brücke eröffnet. Diese hat 10 Stromöffnungen bis rd. 150 m Stützweite und mißt mit Einschluß der Landöffnungen etwa 1600 m. Die Hauptträger der Stromöffnungen sind ähnlich aufgebaut, wie die der Zar-Nikolaus II.-Brücke bei Jaroslaw. Im Zuge der Insa-Simbirsker Zweigbahn der Moskau-Kasaner und Wolga-Bugulmaer Eisenbahn (Tzasownjä-Bugulma) ist die Wolga zwischen dem westlichen Ufer bei Simbirsk und dem östlichen bei Tzasownjä mit einer Fachwerkbrücke überspannt, deren Länge mit Land- und Stromöffnungen zusammen fast 1920 m beträgt. Nordöstlich der Stadt Sysran liegt der Bahnhof Batraki der Samara-Slatouster Eisenbahn. Diese verbindet das Schienennetz des europäischen Rußlands mit dem Sibiriens. Innerhalb des Zeitraumes von 1875—1880 wurde dort die Brücke Kaiser-Alexander II. (Parallelträger mit mehrfachem Fachwerk, Fahrbahn unten) erbaut. Sie hat 13 Stromöffnungen von je rd. 109 m Stützweite und mißt insgesamt 1438 m.

Bei Saratow ist die Wolga noch nicht überbrückt. Von der Stadt verzweigt sich eine Hafenbahn zum Wessenjäjä Pristan (Frühjahrshafen), eine andere zum Pereprawa Pristan (Überfahrtshafen) des westlichen Wolgaufers. Auf dem östlichen Ufer liegt gegenüber dem Wessenjäjä Pristan der Wolgahafen und gegenüber dem Pereprawa Pristan der Sasankahafen. Beide haben Schienenverbindungen zu den Bahnhöfen Pokrowskaja Sloboda und Anisowka der Astrachaner Bahn und über Urbach zu den schmalspurigen Bahnen der östlich der Wolga belegenen Bahnen der Rjäsan-Uralsker Gruppe. Zwischen jenen Wolgahäfen wird der Personen- und Güterverkehr das ganze Jahr hindurch mit Dampfern bewerkstelligt. Etwa von Ende April bis Mitte Oktober verkehren gewöhnliche Dampfer zwischen dem Wessenjäjä Pristan und dem Wolgahafen, von Mitte Oktober bis Ende April als Eisbrecher ausgebildete Dampfer zwischen dem Pereprawa Pristan und dem Hafen Sasanka.

Im eigentlichen Wolgadelta schneidet die Astrachaner Bahn den Busan und die Bolda, Hauptverästelungen dieses Deltas. Die größte Stützweite der Busan-Brücke mißt 164 m (Gesamtlänge der Brücke rd. 700 m), der Bolda-Brücke rd. 109 m (Gesamtlänge der Brücke etwa 1003 m). Die Hauptträger beider Brücken, die 1908 dem Verkehr übergeben wurden, haben gerade Unter- und gekrümmte Obergurte.

T.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Statistik der Eisenbahnen Deutschlands.** Von der im Reich-Eisenbahnamt bearbeiteten Statistik ist soeben der Band XXXV, das Rechnungsjahr 1914 umfassend, im Vertriebe von E. S. Mittler & Sohn in Berlin erschienen. In der Vorbemerkung wird bemerkt, daß aus Anlaß des Krieges einige statistische Tabellen eingeschränkt seien, und zwar Tabelle 18, „Personenverkehr", wo nur die aus dem Betriebs-Rechnungsabschluß unmittelbar zu entnehmenden Einnahmen aus dem Personenverkehr (Sp. 3 bis 13) nachgewiesen werden, sowie Tabelle 25 „Anzahl und Gehaltsverhältnisse der Beamten und Arbeiter", wo nur die Gesamtzahl der Bediensteten und die für sie aufgewandten persönlichen Ausgaben (Sp. 64 bis 70) angegeben werden.

Auf den Inhalt des Werkes werden wir demnächst eingehender zurückkommen.

— **Die Verordnung des Bundesrats über die Zahlung der Fracht im Güter- und Tierverkehr mit dem Ausland sowie Einschränkung der Nachnahmebelastung im Verkehr vom Ausland*).** Von zuständiger Seite wird uns mitgeteilt: Am 16. März hat der Bundesrat eine vom 1. April an gültige Verordnung erlassen, wonach Zahlungen an das Ausland im Wege der Nachnahme verboten sind. Die deutschen Bahnen dürfen also mit Nachnahme belastete Sendungen vom Auslande nicht mehr übernehmen. Die Verordnung gilt jedoch, nach einer Bekanntmachung des Reichskanzlers vom 23. März, nicht für den Verkehr mit Österreich-Ungarn und darüber hinaus sowie mit dem von den deutschen Truppen besetzten Ausland, ferner sind Nachnahmen und Barvorschüsse unter 10 ℳ, auch eisenbahnseitige Nachnahmen und Vorfrachten, zugelassen. Nach derselben Verordnung sollen die Frachten nach dem Auslande (wieder mit den obengenannten Ausnahmen) in Überweisung gesetzt werden, während vom Auslande nur Sendungen übernommen werden dürfen, wenn die Fracht vom Auslande bezahlt ist. Diese Maßnahmen können ihre volle Wirkung, nämlich die Zahlung aller Frachten im Auslande, nur erreichen, wenn der direkte Tarif angewendet wird, d. h. die Fracht zwischen der ursprünglichen Versand- und der endgültigen Bestimmungsstation auf Grund eines Frachtvertrages gezahlt wird. Um dies möglichst sicher zu stellen, haben sich die deutschen Eisenbahnen entschließen müssen, für den Fall der Neuaufgabe (oder Weiterabfertigung auf Grund nachträglicher Verfügung des Absenders) auf einer deutschen Zwischenstation die Fracht für die deutsche Strecke, also im Fall der Ausfuhr, von der Versandstation bis zur Unterwegsstation, und im Fall der Einfuhr, von dieser bis zur Empfangsstation, um 40 % zu erhöhen. Um die Unterbietung der direkten Fracht durch Umbehandlung auf einer Unterwegsstation im Verkehr mit der Schweiz zu verhindern, ist gleichzeitig eine Tarifbestimmung in Kraft getreten, wonach die deutschen Frachten bis zur Schweizer Grenze in Franken auszudrücken, die deutschen Beträge hierbei zu dem Kurse umzurechnen sind, der dem direkten Tarif zu Grunde liegt, und die deutschen Vorfrachten bei Umbehandlung auf einer Binnenstation um 40 % zu erhöhen sind. Diese Maßnahme war nötig, da die Tarife mit der Schweiz in Frankenwährung erstellt sind. Das Gleiche erübrigte sich im Verkehr mit Holland und den nordischen Ländern, da die Tarife mit diesen in Markwährung ausgedrückt sind und bei gebrochener Abfertigung deutsche Vorfrachten zum Tarifkurse umgerechnet werden.

— **Staatsminister Dr. v. Breitenbach im Verkehrsmuseum.** Das in dem ehemaligen Hamburger Bahnhofsgebäude vor nunmehr 10 Jahren eröffnete Königl. Verkehrs- und Baumuseum erhielt, wie die „Reichshauptstädtische Korrespondenz" mitteilt, kürzlich den Besuch des Ministers, der mit dem Vorsitzenden der Museumskommission, Ministerialdirektor Hoff, und deren Mitgliedern, den Geh. Oberbauräten Rüdell, Kunze u. a. erschienen war. Es galt die Besichtigung der neuen Räume und der dadurch bedingten Umwälzungen in der Anordnung der Ausstellungsgegenstände. Die schnelle Entwicklung des Verkehrs zu Lande und zu Wasser hat die Zahl der Schaustücke so rasch vermehrt, daß sich auch nach Eröffnung des westlichen Flügels (1911) bald wieder Platzmangel herausstellte. Die jetzt durch Einräumung des östlichen Anbaues gewonnene Erweiterung gestattet nun eine übersichtlichere Aufstellung der zahlreichen neuen Modelle sowie eine durchgreifende Änderung in der Gesamtanordnung. Der Umfang der Museumsräume, deren Grundfläche bei der Eröffnung 4800 qm betrug, ist mit dem zweiten Flügel auf rund 9080 qm angewachsen; außerdem wurden noch Kellerräume von etwa 1000 qm Größe gewonnen. Die neue Wasserbau- und Hochbauabteilung ist nunmehr von der Eisenbahnabteilung streng gesondert und so eingerichtet worden, daß der Besucher in jeder Abteilung das Zusammengehörige beisammen findet und die Vorgänge bei der Herstellung einer Eisenbahn, eines Wasserweges, eines Hochbaues usw. von den ersten Anfängen bis zur Fertigstellung und Inbetriebnahme genau verfolgen kann. Von einer Eröffnungsfeier war, den Zeitverhältnissen entsprechend, Abstand genommen worden, man beschränkte sich daher auf einen Rundgang durch die Ausstellungsräume, bei welchem der Direktor des Museums, Geh. Baurat Klopsch, die Führung übernahm. Dabei wurden zahlreiche Modelle im Betriebe vorgeführt. Lebhaftes Interesse bekundete der Herr Minister auch für die geplante Säulenstellung vor dem hufeisenförmigen Museumsbau und gab dabei Anregung, die beiden neuen Flügel durch figürlichen Schmuck mehr zu betonen und die gärtnerischen Anlagen des Vorplatzes reizvoller auszugestalten. Geh. Baurat Schwartz legte Zeichnungen vor, welche die in der Öffentlichkeit aufgetauchte Befürchtung entkräften, daß durch die Museumsanbauten die Gesamtwirkung des Platzes beeinträchtigt werde. Nach 1½stündigem Verweilen schied der Minister mit Worten des Dankes und der Anerkennung für die Erweiterung und Neuordnung des Verkehrsmuseums, das nunmehr in seiner ganzen Ausdehnung dem Publikum zugänglich sein wird.

— **Aachener Kleinbahn-Gesellschaft.** Nach dem Geschäftsbericht für 1915 war der Betrieb wenig gestört, doch traten ernste Schwierigkeiten in der Personal- und Betriebsstoffbeschaffung ein, die eine erhebliche Vermehrung der Ausgaben zur Folge hatten. In der letzten Zeit waren wegen Personalmangels Betriebseinschränkungen erforderlich. Eine Einstellung von Frauen als Fahrerinnen lassen die schwierigen Höhenverhältnisse des Aachener Bezirks nicht zu. Infolge der ungünstigen und kostspieligen Arbeits- und Materialverhältnisse muß die Dividende auf 7½ % (i. V. 8 %) herabgesetzt werden. Die Gesamtbetriebslänge des Bahnnetzes der Gesellschaft einschließlich der mit ihr verbundenen Rheinischen Elektrizitäts- und Kleinbahnen-A.-G. betrug 180 09 km. Insgesamt wurden 27 402 600 (25 950 000) Personen befördert und 8 952 000 (9 062 000) Wagenkilometer geleistet. Die Betriebseinnahmen betrugen 3 174 400 ℳ (3 148 600 ℳ) und auf das Wagenkilometer 35.5 ₰ (34,7 ₰). An Kilowattstunden wurden 14 404 081 (12 765 141) bezogen. Die Rheinische Elektrizitäts- und Kleinbahnen-A.-G. verteilt 8 % Dividende. Der Abschluß der Aachener Kleinbahn ergab einen Reingewinn von 648 178 ℳ (726 065 Mark). Davon werden 450 000 ℳ (510 000 ℳ) als 7½ % (8 %) Dividende, 16 535 ℳ (22 103 ℳ) als Gewinnanteile und 22 696 ℳ (29 281 ℳ) als Vergütung des Aufsichtsrats verwandt und 158 946 ℳ (164 681 ℳ) vorgetragen.

— **Verkehrsfragen bei der Handelskammer Leipzig.** Der Verkehrsausschuß der Kammer beschäftigte sich in seiner letzten Sitzung mit dem Antrag der Königlichen Eisenbahndirektion Kattowitz wegen Aufnahme von Steinkohlenteerpech in das „Verzeichnis der zur Beförderung in Kessel- oder anderen Gefäßwagen zugelassenen Güter". Dieser Antrag gründet sich auf den Wunsch einer Steinkohlenbrikettfabrik, das zur Herstellung erforderliche Steinkohlenteerpech von einer Teerdestillationsanlage in heißem flüssigen Zustand zu beziehen. Wenn auch im Handelskammerbezirke mangels Teerdestillationen ein Bedürfnis für die beantragte Tarifmaßnahme nicht besteht, so sind doch aus beteiligten Kreisen auch keine Bedenken gegen den Antrag geltend gemacht worden. Die Frage an sich ist aber für die Gaswerke insofern von höchster Bedeutung, als angenommen wird, daß die, infolge der beantragten Beförderungsweise eintretende Ersparnis an Beförderungsgebühren und Löhnen mittelbar auf die Preisbilung der Gasanstaltsteere Einfluß ausüben dürfte. Der Umstand, daß die größeren Gaswerke immer mehr zur Errichtung von eigenen Teerdestillationen übergehen, läßt die Durchführung des Antrages auch für diese von Vorteil erscheinen, weshalb die Kammer den gestellten Antrag befürwortete. Weiterhin gelangte der Antrag der Königlichen Eisenbahndirektion Magdeburg wegen Versetzung von „Zinkvitriol, kristallisiert" oder von „Zinkvitriol, roh, kristallisiert" in den Spezialtarif III zur Erörterung. Die Frage gründet sich auf den Antrag einer Lithoponefabrik, die Zinkvitriol in den Spezialtarif III aufzunehmen bittet oder wenigstens dem rohen, ungereinigten Zinkvitriol diesen Spezialtarif einzuräumen beantragt. Nach dem Ergebnis einer in dieser Angelegenheit angestellten Umfrage sind Beteiligten in der Richtung Bedenken beigekommen, daß die beantragte Frachtermäßigung wohl ausschließlich der antragstellenden Firma zugute kommen würde. Besonders wurde in dem Antrag ein Hinweis auf die Wirkung der Frachtermäßigung vermißt. Es fehle der Nachweis, wieviel Kilogramm Zinkvitriol zur Herstellung von 100 kg Lithopone erforderlich sind und um wieviel billiger sich diese Menge bei

*) Siehe die Nachrichten in Nr. 24, S. 278 und Nr. 26, S. 301 d. Ztg.

Tarifierung nach Spezialtarif III stellen würde. Die Kammer stimmte dem Antrag der Versetzung von „Zinkvitriol, kristallisiert" in den Spezialtarif III unter der Voraussetzung zu, daß die Zweckmäßigkeit der Frachtermäßigung in der oben angedeuteten Richtung weiter begründet wird.

Ferner beantragte die Kammer die Einreihung von Maiskernpuder in den Spezialtarif I. Es handelt sich hierbei um ein Erzeugnis, das ein aus Mais durch mehrfache Mahlung hergestelltes Mehl ist, welches zurzeit zur Streckung der Mehlvorräte dient. Obwohl Maismehl nach Spezialtarif I tarifiert, wird Maiskernpuder nach der Wagenladungsklasse B oder A I abgefertigt, da dieses neue Erzeugnis in der Klassifikation noch nicht genannt ist. Die Kammer beantragt daher die Aufnahme von Maiskernpuder in die Tarifstelle „Mühlenfabrikate" des Spezialtarifs I.

— **Elektrizitätsversorgung der Provinz Brandenburg.** Wir entnehmen hierüber dem „Berl. Akt." folgendes: Dem Brandenburgischen Provinziallandtag ist dieser Tage eine Vorlage von besonderer Tragweite zugegangen. Es handelt sich um die Schaffung der Vorbedingungen für eine einheitliche gemeinnützige Elektrizitätsversorgung der ganzen Provinz Brandenburg. Dazu will die Staatseisenbahnverwaltung den billigen Braunkohlenstrom aus dem staatlichen Kraftwerk in der Nähe von Wittenberg an der Elbe bei der bevorstehenden Elektrisierung der Berliner Stadt-, Ring- und Vorortbahnen zur Verfügung stellen. Außerdem wird von vornherein eine das provinzielle Übergewicht sichernde Gemeinschaft mit der Allgemeinen Elektrizitäts-Gesellschaft eingegangen durch Übernahme von $^{7}/_{12}$ der Aktien des Märkischen Elektrizitätswerks, das zugleich die Berliner Vororts-Elektrizitäts-Werke in sich aufnehmen soll. Die Umwandlung dieses gemischtwirtschaftlichen Unternehmens in ein reines Provinzialunternehmen ist zum 31. Dezember 1935 vorgesehen. Den anderen Elektrizitätswerken in der Provinz ist damit der Anschluß an dieses ausgedehnte Stammunternehmen ermöglicht, das ihnen schon vor der Erlangung des fiskalischen Stroms erhebliche Vorteile in dem Ausgleich der Erzeugung elektrischer Arbeit bietet. Der Vorlage ist zu entnehmen, daß das Vertragsangebot der Staatsbahnverwaltung an die Provinz Brandenburg außerordentlich niedrige Strompreise vorsieht. Sie stufen sich von 2.05 ₰ für die Kilowattstunde im ersten und zweiten Lieferungsjahr jährlich um 0,05 ₰ ab bis auf 1,65 ₰ im 17. Lieferungsjahr und auf 1,50 ₰ bei Abnahme von über 240 Millionen Kilowattstunden. Der Provinzialverband Brandenburg ist verpflichtet, in der ersten achtjährigen Lieferungsperiode mindestens 1 Milliarde und in der zweiten achtjährigen Lieferungsperiode mindestens 1,64 Milliarde Kilowattstunden zu vergüten. Der Preis für die Kilowattstunde erhöht sich um 0,03 ₰ für je 50 ₰, um die der mittlere Preis der Lokomotivstunde der Staatsbahnverwaltung sich erhöht. Die Staatsbahnverwaltung wird die elektrische Arbeit spätestens drei Jahre nach dem Tage der Veröffentlichung des für den Bau ihrer Anlagen erforderlichen Kreditgesetzes liefern. Die Provinz Brandenburg ist berechtigt, die Rechte aus diesem Vertragsangebot auch an ein Unternehmen zu übertragen, an dem sie mit mehr als der Hälfte des Aktienkapitals beteiligt ist. Diese Beteiligung wird durch die vertraglich vereinbarte Übernahme von 7 Millionen Mark Aktien des Märkischen Elektrizitäts-Werkes von der A E G zum Kurse von 110 % erreicht. Die finanzielle Belastung der Provinz hierfür beläuft sich demgemäß auf 8 Millionen Mark. Im übrigen stellt die Provinz ihren eigenen Kredit dem Unternehmen zur Verfügung in Darlehen bis zur doppelten Höhe des Aktienkapitals, also bis zu 16 Millionen Mark. Es handelt sich hierbei zunächst neben den Kosten für die allmähliche Erweiterung des Unternehmens um die für den Bau eines neuen, auch neben dem Braunkohlenstrombezug notwendigen Kraftwerks an der Oberspree mit 10.5 Millionen Mark erforderlichen Aufwendungen. Der Provinzialausschuß beantragte folgende Beschlüsse zu fassen: Der Provinziallandtag wolle sich mit dem Vertragsangebot des Fiskus und dem der A E G einverstanden erklären und den Provinzialausschuß zum Abschluß der entsprechenden Verträge ermächtigen; für den Aktienerwerb und die Gewährung von Darlehen zum Ausbau des Unternehmens die Aufnahme von Anleihen bis zur Höhe von 24 Millionen Mark beschließen und den Provinzialausschuß ermächtigen, die Bedingungen der Anleihe im einzelnen seinerseits festzusetzen. Oberpräsident v. d. Schulenburg machte über diese Elektrizitätspläne der Staatsregierung und der Staatseisenbahnverwaltung folgende Mitteilung: Die Minister der öffentlichen Arbeiten und der Finanzen haben die Verhandlungen über die einheitliche Versorgung eines sehr umfangreichen, von Hamburg und Geestemünde bis nach Hanau reichenden Gebiets mit elektrischer Kraft zum Abschluß gebracht, und bieten nunmehr auch der Provinz Brandenburg für ihr gesamtes Gebiet den fast ausschließlichen Vertrieb von elektrischer Kraft aus einem Kraftwerk an, das die Staatseisenbahnverwaltung in der Nähe von Wittenberg a. d. Elbe zu errichten gedenkt. Der Provinzialausschuß billigt nach eingehender Beratung den Plan und erbittet Ihre Zustimmung zur Annahme des fiskalischen Angebots und zugleich zum Abschluß zweier Verträge mit der A E G, um dem Provinzialverband dereinst die Möglichkeit zu schaffen, den billigen fiskalischen Strom auch solchen Gebietsteilen der Provinz Brandenburg zuzuführen, die augenblicklich von der A E G beherrscht werden. Die Anerbieten, die die Staatsbahnverwaltung Ihnen — selbstverständlich unter Vorbehalt der Zustimmung des Landtags — macht, sind unter allen Umständen frei von aller fiskalischen Engherzigkeit. Auf die Kriegszeit wird im Frieden eine Zeit der äußersten Anspannung aller wirtschaftlichen Kräfte folgen und folgen müssen, um die Wunden zu heilen, die der Weltkrieg dem Wirtschaftsleben schlägt und vielleicht in erhöhtem Maße noch weiter schlagen wird. Die elektrische Kraft wird ein unentbehrliches Rüstzeug für jene Zeit der schärfsten wirtschaftlichen Arbeit bilden. Schließlich beantragte der Landesdirektor, die Vorlage an einen Ausschuß von 24 Mitgliedern zu verweisen. Dem Antrage wurde entsprochen. Die nächste Sitzung, in der der Ausschuß über die Elektrizitätsversorgung berichten soll, findet am Freitag statt.

— **Personalnachrichten.** Bei der preußisch-hessischen Staatsbahnverwaltung ist die nachgesuchte Entlassung aus dem Staatsdienst mit Pension erteilt dem Ober- und Geheimen Baurat Blunck bei der Eisenbahndirektion in Königsberg (Pr.) und dem Regierungs- und Baurat Bußmann, Vorstand des Eisenbahn-Betriebsamts 1 in Halberstadt, letzterem unter Verleihung des Charakters als Geheimer Baurat. — Der Regierungs- und Baurat Eduard Krüger in Erfurt ist mit der Wahrnehmung der Geschäfte eines Oberbaurates bei der Eisenbahndirektion daselbst beauftragt. — Versetzt sind: der Oberbaurat Hannemann, bisher in Erfurt, als Oberbaurat zur Eisenbahndirektion nach Königsberg (Pr.); — die Regierungsbaumeister des Eisenbahnbaufaches Woltmann, bisher in Osnabrück, als Mitglied (auftrw.) der Eisenbahndirektion nach Kattowitz, Gengelbach, bisher in Salzwedel, zur Eisenbahndirektion nach Elberfeld, Wilhelm Pirath, bisher in Siegen, als Vorstand (auftrw.) des Eisenbahn-Betriebsamts 3 nach Hagen (Westf.), Paul Krüger, bisher in Sorau, als Vorstand der Eisenbahn-Bauabteilung 2 nach Düsseldorf, Hammer, bisher in Essen, in den Bezirk der Eisenbahndirektion Frankfurt (Main), Pohland, bisher in Essen, in den Bezirk der Eisenbahndirektion Magdeburg und Walter Schmidt, bisher in Berlin, in den Bezirk der Eisenbahndirektion Elberfeld; — die Großherzoglich hessischen Regierungsbaumeister des Eisenbahnbaufaches Dintelmann, bisher in Dillenburg, als Vorstand des Eisenbahn-Betriebsamts 1 nach Halberstadt und Rau, bisher in Düsseldorf, als Vorstand (auftrw.) des Eisenbahn-Betriebsamts nach Hanau sowie der Regierungsbaumeister des Maschinenbaufachs Hartwig, bisher in Cöln, nach Jülich als Vorstand der daselbst neuerrichteten maschinentechnischen Eisenbahn-Bauabteilung. — Der Eisenbahndirektor Büttner, Vorstand des Eisenbahn-Verkehrsamts in Bentschen, und der Rechnungsrat Handwerk, Hauptkassenrendant bei der Eisenbahndirektion in Magdeburg, sind in den Ruhestand getreten.

Bei den bayerischen Staatseisenbahnen wurde Direktionsrat Windstoßer in München in den Ruhestand versetzt, der im zeitlichen Ruhestand befindliche Direktionsrat Reiter in Otterskirchen als Oberinspektor bei der Eisenbahndirektion Regensburg wieder angestellt und Obermaschineninspektor Mühl bei der Eisenbahndirektion München als Direktionsrat in das Maschinenkonstruktionsamt der Staatseisenbahnen in München berufen.

Österreich.

— **Südbahn.** In der Verwaltungsratssitzung der Südbahn am 23. März erstattete der Generaldirektor Sektionschef Ritter v. Weeber einen Bericht über den Personen- und Güterverkehr. Die Einnahmen sind nicht unbefriedigend, doch lassen sich ziffermäßige Schätzungen mit Rücksicht auf den Umstand, als die Abrechnungen sich verzögern, nur schwer geben. Die Ausgaben der Gesellschaft sind bekanntlich in einer Steigerung begriffen. Ferner hat der Verwaltungsrat auf Grund der ihm von der Generalversammlung am 30. Mai 1914 erteilten Ermächtigung jene Textänderungen an dem damals vorgesehenen Statutentwurf beschlossen, die sich mit Rücksicht auf das Sanierungsübereinkommen gemäß den mit der Staatsverwaltung gepflogenen Verhandlungen noch als notwendig erwiesen haben.

— **Die Graz-Köflacher Bahn** hatte im ersten Kriegsjahre eine Herabsetzung der Dividende auf 5 % vorgenommen. Im Jahre 1915 hat sich der Verkehr der Gesellschaft gebessert. Die Bilanz steht noch nicht endgültig fest, so daß auch der Dividendenvorschlag noch nicht bestimmt ist. In finanziellen Kreisen schätzt man die Dividende zwischen 6 und 7 %.

— **Kühlwagen.** Mit Beginn der wärmeren Jahreszeit werden für die Beförderung aller Arten von Lebensmitteln, besonders aber von frischem Fleisch, Kühlwagen notwendig, um die Waren auf langen Strecken, deren Zurücklegung im Lastzuge oft mehrere Tage erfordert, vor der Verderbnis durch den Zutritt warmer Luft zu schützen. Besonders für die Versorgung von Wien erlangen die Kühlwagen im Frühjahr und Sommer eine große Bedeutung. Um dem großen Bedarf an Kühlwagen leichter entsprechen zu können, hat die österreichische Staatsbahnverwaltung kürzlich neue Kühlwagen für die Fleischbeförderung bestellt. Mitte März wurden fünf neue Fleischkühlwagen abgeliefert, die mit künstlicher Lüftung eingerichtet sind. Diese Kühlwagen sind 9,5 m lang, 2,5 m breit und 2,2 m hoch und sind für die Beförderung von je 5000 kg Fleisch bestimmt. An jeder Stirnwand sind drei eigenartig gebaute Eisbehälter angeordnet, die zusammen 3000 kg Eis fassen. Von einer durch eine Wagenachse angetriebenen Dynamomaschine werden zwei Lüftungsvorrichtungen elektrisch betätigt, die die erwärmte Luft von der Wagendecke durch die Eisbehälter durchsaugen und die durch das Eis abgekühlte Luft in das Innere des Wagens blasen. Dieser Vorgang gilt für den fahrenden Wagen. Bleibt der Kühlwagen in einer Station stehen, so öffnen sich zwei an den unteren Enden der Eiskasten angebrachte Klappen selbsttätig und es tritt an Stelle des künstlichen ein natürlicher Luftzug über die Eisbehälter wie bei einem Eiskasten ein. Der Vorteil der Wagen besteht in der windartigen Bewegung der kalten Luft bei großer Trockenheit, so daß das Fleisch sehr frisch erhalten bleibt. Ein Wagen dieses Patents wurde vor Kriegsausbruch an die rumänischen Staatsbahnen geliefert. Mit den Wagen kamen bereits wiederholt Fleischsendungen in die Großmarkthalle nach Wien und Budapest in außerordentlich frischem Zustande an. Durch die große Eismenge der Wagen kann die Beförderung sechs bis acht Tage dauern, ohne daß eine frische Eisfüllung notwendig ist.

— **Streckung der Kriegsmetallvorräte, Sparvorschriften für die Friedensindustrie.** Das österreichische Handelsministerium hat auf Grund der Erfahrungen, die hinsichtlich der Anwendbarkeit von Ersatzstoffen an Stelle einer Reihe wichtiger Rohmaterialien der Kriegsindustrie seit Kriegsbeginn gesammelt werden konnten, Grundsätze für die Sparbehandlung von Kriegsmetallen und Gummi festgestellt. Außerdem wurden für die hauptsächlich in Betracht kommenden Erzeugungszweige und Anwendungsgebiete Einzelanordnungen in Form genauer technischer Anleitungen zusammengefaßt. Diese Grundsätze und Anleitungen wurden mit einer Verordnung verlautbart. An der Spitze steht die Vorschrift, daß die Verwendung von Aluminium, Blei, Kupfer und Kupferlegierungen, Nickel, Zinn und Gummi bei der Herstellung von Erzeugnissen der Industrie und des Gewerbes auf das mögliche Mindestmaß einzuschränken ist. Nähere Vorschriften werden hinsichtlich der Verwendung dieser Stoffe in der Maschinen- und elektrischen Industrie, im Hochbau, bei den Bau- und Erhaltungsarbeiten im Hüttenbetriebe und beim Bau und der Erhaltung von Gas- und Wasserleitungsanlagen getroffen. Auf diesen Gebieten wird die Verwendung der erwähnten Stoffe überall dort untersagt, wo sie nicht durch zwingende Gründe der Erzeugung oder durch den Bestimmungszweck des herzustellenden Gegenstandes geboten ist. Des weiteren wird eine Reihe von Momenten angeführt, die für die Verwendung der Kriegsbedarfsstoffe nicht mehr maßgebend sein dürfen, wie: Gepflogenheiten der Besteller, Schönheitsrücksichten, Herabsetzung des Baugewichts und der Abmessungen, besserer Schutz gegen Rost oder Abnützung. Auch eine durch die Anwendung von Ersatzstoffen erforderlich werdende Abänderung von Betriebseinrichtungen oder Betriebsmitteln muß in Kauf genommen werden, wenn die Änderung weder mit verhältnismäßigen Auslagen verbunden ist, noch wesentliche Betriebserschwernisse mit sich bringt.

Die der Verordnung beigeschlossenen Anleitungen enthalten genaue Anweisungen für die Verwendung von Ersatzstoffen beim Bau von Armaturen, Pumpen, Dampfmaschinen, Turbinen, Verbrennungsmaschinen, Dampfturbinen, Hebezeugen, Werkzeugmaschinen, Spezialfahrzeugen, Kühlern, Vorwärmern, Verdampfapparaten, Gas- und Wasserleitungsanlagen, Hüttenanlagen, endlich im Hochbau und auf dem Gebiet der Elektrotechnik. Ausnahmen von der Befolgung der aufgestellten Grundsätze und den in den Anleitungen enthaltenen Vorschriften sind nur mit Bewilligung des Handelsministeriums zulässig.

Die erlassenen Vorschriften bezwecken nicht so sehr die Sicherstellung des Kriegsbedarfs an den erwähnten Stoffen, als vielmehr die Streckung der vorhandenen Vorräte im Interesse aller Industriezweige, also auch der Betriebe der „Friedensindustrie", die dieser Stoffe nicht entraten können. Es soll verhindert werden, daß die erwähnten Materialien diesen Aufgaben durch Aufbrauch für solche Zwecke entzogen werden, die die Anwendung von Ersatzstoffen zulassen. Die erlassenen Vorschriften werden nach Erfordernis weiter ausgebaut werden.

— **Sektionschef Dr. Ing. h. c. Karl Gölsdorf †.** Am 18. März 1916 ist der Sektionschef im Eisenbahnministerium Dr. Ing. Karl Gölsdorf nach längerem, schweren Leiden im 55. Lebensjahre verstorben. Gölsdorf war ein Ingenieur von Weltruf, dem das Eisenbahnwesen große Errungenschaften verdankt. Mit ihm schied ein Mann von edlen Charaktereigenschaften, einer erstaunlich hohen Wissen, ein Freund der Kunst und Wissenschaft. Seine außergewöhnliche schöpferische Kraft, sein weiter Blick, vereint mit tiefem technischen Wissen brachte den österreichischen Lokomotiv- und Wagenbau auf eine so hervorragende Höhe, daß dieser vielfach dem In- und Auslande zum Vorbild diente. Aber auch in anderen eisenbahntechnischen Fragen vermochte er infolge reicher Erfahrung und klarer Auffassung stets ein sicheres Urteil zu fällen, das befreundete Fachgenossen gerne einholten.

Als Gölsdorf im Jahre 1893 zuerst Gelegenheit geboten wurde, im Lokomotivbau der österreichischen Staatsbahnen selbständig schaffend einzugreifen, da bestanden nicht nur auf den österreichischen, sondern auch auf den übrigen mitteleuropäischen Eisenbahnen Lokomotiven von so geringer Leistungsfähigkeit, daß mit ihnen den damals rasch anwachsenden Anforderungen des Betriebes nicht mehr entsprochen werden konnte. Allzulange war man im Lokomotivbau älteren Grundsätzen ängstlich gefolgt, bis die bestehenden Bauarbeiten keine weiteren Verbesserungen mehr erlaubten und für längere Zeit in der Entwicklung des Lokomotivbaues ein Stillstand eingetreten war. Da hat nun Gölsdorf durch zielbewußte Gesamtanordnung, wissenschaftliche Abstimmung der Hauptverhältnisse und durch wohldurchdachte, meisterhafte Formgebung alle Einzelteile die neuen Grundlagen des heute herrschenden Lokomotivbaues geschaffen. So konnten bald neue Lokomotivbauarten ungleich größerer Leistungsfähigkeit bei weitgehender Wirtschaftlichkeit geschaffen werden, ohne daß die durch den Oberbau und die Bahnanlagen bedingten Grenzen eine Änderung erfahren hätten. Weltruf verschaffte Gölsdorf die durch ihn kühn in die Praxis umgesetzte Theorie der verschiebbaren Lokomotivachsen nach Helmholtz. Die Verbundlokomotive erfreute sich seiner besonderen Pflege und fand infolge der von ihm erfundenen sehr einfachen Anfahrvorrichtung weite Ausbreitung im In- und Auslande. Keinem anderen war die Kenntnis der Geschichte des Lokomotivbaues in so vollkommener Weise inne wie ihm; leider geht mit ihm so manche wertvolle nicht verzeichnete Überlieferung zu Grabe.

Im Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen und auch im Verband der technischen Einheit im Eisenbahnwesen verschaffte ihm seine rednerische Gabe und sein tiefgegründetes Fachwissen großes Ansehen. Bei schwierigen Verhandlungen gelang es ihm vielfach, einen allgemein befriedigenden gangbaren Weg anzubahnen. Gölsdorf war auch seit vielen Jahren Mitglied des Preisausschusses des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen. — Wir behalten uns vor, auf Leben und Verdienst des Verstorbenen in einer ausführlicheren Schilderung zurückzukommen.

Ungarn.

— **Überbrückung der unteren Donau.** Wie bereits vor einiger Zeit berichtet wurde, befaßt sich die Handels- und Gewerbekammer in Temesvár mit dem Gedanken, eine unmittelbare Eisenbahnverbindung zwischen Südungarn und dem nunmehr eroberten serbischen Gebiet vorzubereiten. Auch in ihrer jüngst stattgehabten Sitzung wurde vornehmlich diese wichtige verkehrspolitische Frage erörtert. Es wurde ein Antrag an die Regierung beschlossen, daß die Verbindung zwischen der Eisenbahnstation Báziás und der serbischen Moravabahn mit entsprechender Überbrückung der Donau herzustellen wäre. Die Begründung hebt hervor, daß durch diese Eisenbahnverbindung die am rechten (serbischen) Donauufer gelegenen großen Kohlengebiete und ausgiebigen Kupferwerke, ferner die überreichen Forstreviere des Timokgebirges bei entsprechender Ausforstung für die südungarische Industrie vorteilhaft ausgenützt werden könnten. Es verlautet übrigens, daß die Regierung die Überbrückung der unteren Donau an einem Punkte zwischen Belgrad und Orsova bereits plant und der obige Beschluß unterstützt die Ansicht, daß die Überbrückung nächst Báziás am zweckentsprechendsten ist.

— **Güterverkehr von Österreich und Ungarn nach Rumänien und Bulgarien.** Mit 27. März wurde von der Direktion der Königlich ungarischen Fluß- und Seeschiffahrts-Aktiengesellschaft in Budapest die Donauschiffahrt von Österreich-Ungarn nach Bulgarien und Rumänien und somit für den unteren Lauf der Donau wieder eröffnet. Die Güteraufnahme erfolgt an de

Stationen in Wien, Pocsony (Preßburg), Budapest, Vukovar, Tyjdek, Zemun (Semlin), Bazias und Orsova a) nach Bulgarien für die Stationen Widdin, Lom, Somovit, Sistov, Rustschuk, b) nach Rumänien für die Stationen Turn-Severin, Calafat, Corabia, T.-Magurelle und Giurgiu mit der Einschränkung auf Frachtbriefaufgaben von mindestens 5000 kg. Nach Stationen unterhalb Giurgiu findet eine Güteraufnahme vorerst nicht statt. Auf die abzuwickelnden Transporte finden die gesellschaftlichen Tarife und reglementarischen Bestimmungen nur insoweit Anwendung, als von der Heeresverwaltung nicht hiervon abweichende Verfügungen getroffen werden.

Rumänien.

— **Zum Abschluß der großen Getreidelieferung an Deutschland, Österreich und Ungarn** (s. Nr. 25, S. 293 d. Ztg.) schreibt die B. B.-Ztg. vom 26. März d. J. u. a.: Das Hauptereignis auf dem Berliner Getreidemarkt war in verflossener Woche der Abschluß von 100 000 Wagen Mais und 40 000 Wagen Weizen, Gerste und Hülsenfrüchte mit Rumänien. Von Hafer steht nichts im Vertrage. Bekanntlich hat für diese Getreideart Rumänien erst neulich ein Ausfuhrverbot erlassen; sie ist also offenbar dort, wo sie überhaupt nur spärlich gebaut wird, ebenso knapp wie bei uns. Die Menge von 140 000 Wagen bezieht sich auf Wagenladungen zu 10 t, obwohl die deutschen, den Transport vermittelnden Eisenbahnwagen auch 15 und 20, ja einzeln bis zu 40 t aufnehmen. Es handelt sich somit um eine Menge von 1 400 000 t, die im Verein mit den bereits vorher angekauften 500 000 t eine kräftige Aushilfe für die knappe Versorgung mit Kraftfuttermitteln darstellt. Übrigens verteilt sich der Abschluß mit 60 % auf Deutschland, mit 40 % auf Österreich-Ungarn, was schon daraus hervorging, daß die Ankäufe von der Deutschen Zentraleinkaufsgesellschaft gemeinsam mit der Kriegs-Getreide-Verkehrsanstalt in Wien und mit der Kriegs-Produkten-Aktiengesellschaft in Budapest erfolgten. Bekanntlich erfolgen die Verladungen von Rumänien sowohl bahn- wie donauwärts, und, wie verlautet, ist für die nächste Zeit ein Abkommen zwischen den verbündeten Mächten dahin geschlossen, daß der Donautransport vorläufig nur die für Österreich-Ungarn bestimmten Mengen übernimmt und an den ungarischen Donaustationen die Ware ausladet, damit die Schleppzüge so schnell als möglich immer wieder umkehren und neue Ladung heranbringen können, während für Deutschland der Bahnweg benutzt wird. Daß auch dieser bei dem nun endlich vorhandenen guten Willen der Rumänen und der deutschen guten Organisation ganz anderes leisten kann als früher, geht daraus hervor, daß in den letzten Wochen rd. 5000 Wagenladungen in der Woche nach Deutschland kamen. Das vor einigen Tagen gemeldete Aus- und Durchfuhrverbot Ungarns und Österreichs für eine ganze Reihe von Waren unter denen sich auch Getreide, Hülsenfrüchte und Mehl befanden, bezieht sich natürlich auf jene großen amtlichen Abschlüsse nicht, ist vielmehr offenbar nur dazu erlassen, um jede private Einfuhr von Rumänien und die private Ausfuhr von Ungarn völlig zu unterbinden, und die Eisenbahn-Betriebsmittel allein den Zentralbehörden zur Verfügung zu lassen.

Aber auch nach anderer Hinsicht ist das neue rumänische Geschäft von großem Interesse. Es zeigt, daß die früheren politischen Hoffnungen, die man in Rumänien lange Zeit auf den Sieg der Entente und auf die Eröffnung der Dardanellen gesetzt hatte, mehr und mehr geschwunden sind, und daß man nunmehr nachdem man 20 Monate vergeblich auf eine günstige Wendung gewartet und sich allen möglichen Entbehrungen, die infolge der verschlossenen Einfuhr eintraten, hatte unterziehen müssen, nachdem man auch sich immer wieder dem dringenden Ausfuhrverlangen der Landwirte entgegengestemmt hatte, trotzdem die Geldnot der letzteren infolge des mangelnden Absatzes ihrer Erzeugnisse von Monat zu Monat wuchs, sich endlich zur Einschlagung des einzig richtigen Weges entschlossen hat. Es handelt sich bei dem jetzigen Geschäft nicht allein um den Verkauf gegen bar, sondern zum Teil auch um Austausch gegen Erzeugnisse der Mittelmächte, wobei Kohlen und Zucker wohl in erster Reihe stehen dürften. Ob das frühere Geschäft von 100 000 Wagen Weizen mit England in Ordnung geht, ist sehr fraglich geworden. Angeblich handelt es sich hierbei nur um ein Verpfändungsgeschäft, in dem auf Grund der eingelagerten Mengen, die angeblich nach dem Kriege von Großbritannien abgenommen werden sollten, die rumänische Nationalbank eine gewisse Zahl von Millionen Lei neuen Papiergeldes in Umlauf setzen sollte. Schließlich lieferten doch aber die Landwirte ihre Waren auch nicht ohne Bezahlung, und so war diese verkappte Anleihe doch nur ein zweifelhaftes Geschäft. Es wurde neulich gemeldet, daß bisher auf diesen Abschluß nur 38 000 Wagen von den Landwirten geliefert worden seien und daß sie weitere Lieferungen verweigerten. Unsere Zweifel, die wir zur Zeit des Bekanntwerdens jenes englischen Abschlusses von vornherein in die Reellität des Geschäfts bekannt gaben, bestätigen sich nunmehr dem Anscheine nach. Auch die Tatsache, daß Rumänien mit Bulgarien wieder auf besseren Fuß zu kommen sucht und Meinungsverschiedenheiten bezüglich der Durchfuhr beigelegt hat, deutet darauf hin, daß der politische Wind in Rumänien vorläufig ein ganz anderer als früher geworden ist. Was man bis jetzt in Rumänien über die neue Ernte hört, lautet nicht ungünstig, doch ist es noch zu früh, um darüber ein Urteil zu fällen. Bemerkenswert ist übrigens, daß der Hauptteil des verkauften Mais aus alter, haltbarer Ware besteht, was für uns von großer Wichtigkeit ist. Die umfangreiche, neue Maisernte, die gewöhnlich in den ersten Jahresmonaten noch bezüglich ihrer Transportfähigkeit zu wünschen übrig läßt, kommt erst später in Frage.

— **Neuer vergeblicher Druck der Vierverbandsmächte auf Rumänien.** Die „Tägl. Rundsch." erfährt aus Wien, 29. v. M., das Budapester Blatt „A Vilag" melde aus Bukarest aus sicherer Quelle, daß der russische Gesandte Poklewski in der vorigen Woche dem Ministerpräsidenten Bratianu im Namen sämtlicher Regierungen der Verbündeten die folgende Mitteilung machte:

Die verbündeten Mächte sind bereit, die einheitliche Erfüllung der nationalen Wünsche Rumäniens zu gewährleisten. Demgegenüber erwarten sie von Rumänien, daß es unverzüglich die Getreideausfuhr an die Mittelmächte einstelle, widrigenfalls die Verbündeten annehmen, daß Rumänien eine den Mittelmächten günstige Politik zu verfolgen wünsche. Die Gesandten der verbündeten Mächte erwarten bestimmt von Rumänien, daß es unverzüglich den Verkehr mit Bulgarien abbreche und an der Donaugrenze längs der Bahn Baltschik-Turtukaja eine Armee von 150 000 Mann aufstelle. Zur Deckung des Heeresbedarfs Rumäniens wird Frankreich sofort ohne jede Gewähr ein Darlehen von 250 Millionen Franken flüssig machen. Die verbündeten Mächte übernehmen die Gewähr, das rumänische Heer mit der notwendigen Munition zu versehen, und Rußland steht gut für den Munitionstransport nach Rumänien. Die Donau müsse von Rumänien unverzüglich durch eine Minenzone abgesperrt werden, und Rumänien müsse der russischen Heeresleitung die gesamte rumänische Handelsflotte und alle Transportdampfer zur Verfügung stellen. Brattianu berief sofort einen Ministerrat ein, der beschloß, die Note der Verbündeten vollinhaltlich abzulehnen.

Übrige europäische Länder.

— **Kohlenmangel und Eisenbahnbetrieb in Skandinavien.** In den skandinavischen Ländern, vor allem jedoch in Norwegen, beginnt sich jetzt der Kohlenmangel in sehr fühlbarer Weise geltend zu machen. Die Dampfer der norwegischen Amerikalinie kaufen schon seit einiger Zeit eine Mischung von amerikanischen Steinkohlen und Koks, und jetzt beeinflußt der Kohlenmangel auch den Eisenbahnbetrieb. Die Züge von Stockholm nach Malmö hatten in letzter Zeit viele Verspätungen aufzuweisen. Ebenso traten Verspätungen im Zugverkehr zwischen Bergen und Christiania auf, die Ursache liegt in den schlechten Kohlen; diese sind so klein, daß sie sehr viel Schlacke bilden, was auf die Dampfbildung hindernd einwirkt. In Christiania haben die Kohlenpreise schon jetzt eine unerhörte Höhe erreicht, und alles deutet darauf hin, daß es in einiger Zeit äußerst schwierig sein wird, überhaupt Kohlen zu erhalten. Das größte Hindernis liegt in dem Mangel an Schiffsraum, und wenn in dieser Beziehung keine Besserung eintritt, wird die Lage auch für die Fabriken ernst, um so mehr, als England gar nicht imstande sein dürfte, den Neutralen die gewünschten Steinkohlen zu liefern, da es vermutlich genug zu tun hat, die nötigen Steinkohlen für den eigenen Bedarf und denjenigen der Verbündeten zu decken. Die norwegische Eisenindustrie leidet überhaupt in dem Grade an allgemeinem Mangel an Rohstoffen, daß sie schon mit einer Einstellung des Betriebes rechnet. Bei dieser Steinkohlenknappheit lenkt man jetzt wieder lebhaft die Blicke auf die Steinkohlenreichtümer, die in der arktischen Region schlummern. So hat sich in Stavanger eine Gesellschaft gebildet, die die Kohlenfelder der mitten zwischen Norwegen und Spitzbergen liegenden Bäreninsel ausbeuten will. Schon durch die vor einigen Jahrzehnten ausgeführten Expeditionen des Deutschen Seefischereivereins zur Bäreninsel ist bekannt, daß die Insel fast unerschöpfliche Kohlenfelder enthält, und nur der Umstand, daß das Fortschaffen der Kohlen Schwierigkeiten bereitet, ist schuld daran, daß dort noch keine Ausnutzung großen Stils ins Werk gesetzt worden ist. Denn der Bäreninsel fehlen brauchbare Häfen, es gibt dort nur offene Buchten, die den Schiffen keinen Schutz gewähren. Von den beteiligten Kreisen in Stavanger wird jetzt allerdings geltend gemacht, daß sich ein Hafen mit mäßigen Kosten herstellen ließe. Spitzbergen hat zwar in den kohlenführenden Gebieten Häfen, aber diese sind nur

wenige Monate hindurch zugänglich, und es müssen daher im Sommer immer zahlreiche Schiffe und Arbeitskräfte in Bewegung gesetzt werden, um die geförderten Kohlen wegzuschaffen. Diese gingen bisher nach Norwegen. Seit einiger Zeit rechnen auch die Russen auf die spitzbergischen Kohlenfelder, aus denen sie die kommende Murmanbahn versorgen können. Ferner plant eine schwedische Gesellschaft, die große Kohlenfelder im Eisfjord und benachbarten Gebieten besitzt, zum Sommer einen größeren Versuchsbetrieb, um festzustellen, ob sich eine Kohlenbeförderung von Spitzbergen nach Schweden lohnt. M.

— **Eisenbahnerverband und Teuerung in Frankreich.** Von Paris wird am 27. März gemeldet: Im Gewerkschaftshause fand eine von über 3000 Personen besuchte Versammlung des Eisenbahnerverbandes statt, in der zur Frage der Wohnungsmieten sowie zur allgemeinen Teuerungsfrage Stellung genommen wurde. Nach Ansprachen der Abgeordneten Cochin und Jouhaux wurde eine Tagesordnung angenommen, in der der Wunsch ausgedrückt wird, daß die öffentlichen Gewalten wirksame Maßregeln ergreifen, damit sich die Kosten der Lebenshaltung wieder in den Bahnen bewegen wie zu Friedenszeiten. Denn nur Mangel an Voraussicht bei der Regierung lasse die gegenwärtige Teuerung erklärlich erscheinen. Die Tagesordnung betont, daß Löhne wie in Friedenszeiten jetzt nicht mehr genügen, um die Kosten für die Lebenshaltung zu decken.

— **Die bulgarisch-rumänischen Beziehungen.** Aus Sofia, 27. März, wird gemeldet: Aus der bulgarischen Presse geht hervor, daß seit der Rückkehr des rumänischen Gesandten Derussi nach Sofia eine weitere Entspannung der bulgarisch-rumänischen Beziehungen eingetreten ist. Die Verhandlungen, die Derussi mit der bulgarischen Regierung eröffnete, sind in einigen Punkten bereits beendet, in andern auf gutem Wege. Außer der Weiterbeförderung von 1500 Eisenbahnwagen bulgarischer Waren, die in Rumänien festliegen, ist nach der Kambana erreicht worden, daß Rumänien die Ausfuhr bestimmter Mengen Kochsalz, Benzin und Petroleum gestattet, wofür es insbesondere Tabak erhält. Schließlich ist von rumänischer Seite die Frage des Baues einer Donaubrücke wieder angeschnitten worden, die zuerst nach dem Bukarester Frieden von Bulgarien angeregt wurde. Die bulgarischen Ingenieure schlugen Svistov als Ort vor, während sich die rumänischen Fachmänner noch nicht aussprachen.

— **Wagenbestellungen der bulgarischen Staatsbahnen.** Durch den Zuwachs an Gebietsteilen infolge des Krieges hat auch das Eisenbahnnetz Bulgariens eine nicht unbedeutende Erweiterung erlangt. Obwohl gleichzeitig ein beträchtlicher Teil der Fahrzeuge der in Betrieb genommenen fremden Linien (etwa 80 Lokomotiven und gegen 1900 Wagen) damit in den Besitz der bulgarischen Staatsbahnen gelangte, genügt jetzt der vorhandene Wagenpark dennoch nicht den gegenwärtigen erhöhten Anforderungen und dürfte bei dem jetzigen Stande voraussichtlich — weil auch durch die natürliche Abnutzung ein Teil des Wagenparks unbrauchbar wurde — nach dem Kriege unzureichend sein. Aus diesem Grunde ist die bulgarische Staatsbahnverwaltung bestrebt, schon jetzt die erforderlichen Bestellungen an Personen- und Güterwagen zu machen und hatte aus diesem Grunde für den 18. März d. J. die Vergebung der Lieferung folgender Wagen ausgeschrieben: 20 vierachsige Durchgangswagen I/II. Klasse, 20 dreiachsige Durchgangswagen II. Klasse, 50 dreiachsige Durchgangswagen III. Klasse, 10 dreiachsige Gepäckwagen für Personenzüge, 30 zweiachsige Gepäckwagen für Güterzüge, 200 bedeckte Güterwagen mit und 300 ohne Handbremse, 100 offene Güterwagen mit und 200 ohne Handbremse, 100 Schotterwagen mit und 200 ohne Handbremse. Alle diese vorerwähnten Güterwagen sollen ein Ladegewicht von 15 t haben. Mit einem Ladegewicht von 20 t wurden zur Lieferung ausgeschrieben 75 Kohlenwagen mit und 125 ohne Handbremse. Insgesamt waren 1430 Wagen zur Lieferung ausgeschrieben, die bis Ende März 1917 auszuführen ist.

Angebote für die Ausführung der Lieferung waren nur fünf, ausschließlich von deutschen Wagenbauanstalten eingelaufen, worunter allerdings ein Angebot war, an dem sich eine Anzahl deutscher und österreichischer Anstalten beteiligten, die zu einem Ring vereinigt waren. Gelegentlich der Verhandlungen über die Vergebung der Lieferung konnte eine Einigung nicht erzielt werden, weil die geforderten Preise sehr bedeutend den vom bulgarischen Staat vorgesehenen Betrag überschritten. Außerdem konnten die an dem Wettbewerb beteiligten Wagenbauanstalten die Lieferungsbedingungen nicht in vollem Umfange annehmen, hauptsächlich auch nicht die mit Rücksicht auf die Kriegslage bemessene Lieferfrist. Aus diesen Gründen verliefen die Verhandlungen ohne Ergebnis.

— **Alsbaldige Einführung der Sommerfahrordnung 1916 auf den Linien der bulgarischen Staatsbahnen und der Orientalischen Eisenbahnen.** Mit Rücksicht auf die bereits erfolgte Wiederherstellung der durch das serbische Heer auf seiner Flucht zerstörten acht zwischen Zaribrod-Nisch über die Nischawa führenden Eisenbahnbrücken können nunmehr die Züge auch auf dieser Linie wieder mit der früheren Fahrgeschwindigkeit verkehren. Aus diesem Grunde ist eine möglichst baldige Änderung des gegenwärtigen, unter Berücksichtigung des schlechten Zustandes des Bahnkörpers zunächst erstellten allgemeinen Fahrplanes der ehemaligen serbischen Linie geboten und eine erhebliche Abkürzung der Reisedauer der Züge ein dringendes Bedürfnis. Die Züge von Nisch über Sofia-Philippopel-Adrianopel nach und von Konstantinopel werden daher anstatt vom 1. Mai schon vom 1. April d. J. an nach dem neuen Sommerfahrplan verkehren. Danach wird die Reisedauer des Balkanzuges von Nisch bis Konstantinopel um etwa 2½, in entgegengesetzter Richtung um etwa 3 Stunden abgekürzt, die Reisedauer des Personenzuges in der Richtung Nisch-Konstantinopel um 1 Stunde 11 Minuten und in der Gegenrichtung um 1 Stunde 46 Minuten. Die auf der vom 8. bis 10. Februar d. J. in Wien abgehaltenen „Mitteleuropäischen Fahrplankonferenz" getroffenen Abmachungen, bezüglich des Verkehrs der Züge jenseits Nisch über Belgrad, werden in ihren Verkehrszeiten nicht berührt.

— **Verkehrserweiterung auf den Strecken der deutschen Militäreisenbahnen im besetzten russisch-polnischen Gebiete rechts der Weichsel.** Am 1. April wird der öffentliche Güter- und Tierverkehr auch auf folgenden Strecken aufgenommen: 1. Otwozk-Iwangorod Warsch. Bahnhof (Bezirk der Militär-Eisenbahndirektion 4 Warschau) mit den Stationen: Zelestino, Pilawa, Garwolin, Ssobolew, Shitschin und Iwangorod Warsch. Bhf. 2. Malkin-Bialystok-Lossosna (Bez. der Militär-Eisenbahndirektion 6 Brest-Litowsk) mit den Stationen Tschishew, Schtschepetowo, Lapy, Bialystok Gbf., Tschernaja-Wes, Szokolko und Kusniza.

— **Russisches Eisenbahnbauprogramm.** Das russische Eisenbahnministerium ist, wie „Nowoje Wremja" mitteilt, mit der Ausarbeitung eines umfassenden Eisenbahnbauprogramms beschäftigt, das den gesetzgebenden Körperschaften vorgelegt werden wird und die Entwicklung des Eisenbahnnetzes im ganzen Reich vorsieht. Grundsätzlich wird der privaten Bautätigkeit ein weites Feld eingeräumt. Mit staatlichen Mitteln und für Rechnung des Staates sollen nur die Bahnen gebaut werden, die das Privatkapital nicht übernehmen will.

Die russische Regierung kommt immer wieder darauf zurück, große Baupläne zu entwerfen, und vergißt ganz dabei, daß solche Milliardenpläne ihr auch schon früher nicht geglückt sind. Bisher haben sie immer das Schicksal gehabt, nicht ausgeführt worden zu sein. Wenigstens nie in der vorgesehenen Zeit. Wie sollen sie jetzt in der bedrängten Zeit bessere Aussicht haben! Der neue Minister will offenbar zeigen, daß er die Absicht hat, den Eisenbahnbau zu fördern. Aber außer der guten Absicht gehört auch Geld, mindestens aber Kredit dazu. Es scheint beinahe, als ob das Geld fehlt und der Kredit mindestens stark gelitten hat!

In der letzten Ministerratssitzung wurden die Bestellungen an rollendem Material für 1916 genehmigt und zwar 620 Lokomotiven der besonders starken Gattung „Prärie" und 24 000 Güterwagen bei russischen Bauanstalten zum Gesamtpreise von 74 889 415 R. Außerdem werden im Auslande bestellt: 48 000 Stück Wagenfedern, 49 000 Bandagen, 32 000 Stück Radsätze und 32 000 Achsen, zusammen für 12 055 460 R. Ferner wurden dem Wegebauministerium 300 000 R. angewiesen für die Organisation der Wassertransporte auf der nördlichen Düna in der komenden Schiffahrtsperiode. Die Verwirklichung dieses Programms dürfte bei der jetzigen Finanzlage Rußlands wohl auf die Friedenszeit verschoben werden müssen.

— **Bau der Eisenbahnlinie Petersburg-Rybinsk.** Der russische Minister der Verkehrsanstalten hat sich nach der „Torgowo-Promyschlennaja Gaseta" vom 7. März an den Ministerrat mit einer Denkschrift, betreffend den Bau der Eisenbahnlinie Petersburg-Rybinsk aus Staatsmitteln gewendet. Durch Beschluß des Ministerrats vom 30. Januar und 10. Februar wurden dem Ministerium 5 Millionen Rubel zum Beginn der Arbeiten auf dem Kopfabschnitt der geplanten Eisenbahnlinie und für den Ankauf der privaten Anschlußbahn von Station Tossno der Nikolaibahn zu dem Marktflecken Schaika nebst Weiterführung dieser Nebenbahn zu dem geplanten Kopfabschnitt angewiesen. Außerdem wurde 1 Million Rubel für Beschaffung von Baumaterial und für den Bau von Baracken auf dem Abschnitt vom Fluß Wolchow bis zur Stadt Rybinsk bereitgestellt. Am 28. Januar 1916 erfolgte in Ausübung der Bestimmungen des § 87 der Reichs-Grundgesetze (das Reich in Kriegsnot) der Allerhöchste Befehl nach Anordnung des Ministers der Verkehrsanstalten und für Rechnung des Staates zum Bauen der Bahnen: 1. Tschudow (Station der Nikolaibahn) nach Gostinopolje (Endstation der Stichbahn Swanka-Gostinopolje der

Nordbahnen, wobei bemerkt sei, daß Swanka Station der Petersburg-Wologda-Wjätka-Bahn und Ausgangspunkt der Bahn Swanka-Petrosawodsk ist) und 2. Petersburg-Wolchow-Schluß nebst einer Zweigbahn zum Dorf Schapka. Aus dem Allerhöchsten Befehl vom 15. Dezember 1915, betreffend die Enteignung des erforderlichen Grund und Bodens ist zu entnehmen, daß die geplante Bahn von Petersburg nach Rybinsk führen soll, und daß außer dieser Hauptbahn noch die folgenden Zweigbahnen erbaut werden sollen: nach Krasnij-Cholm (Endstation der Stichbahn Ssonkowo-Krassnij-Cholm, der Moskau-Rybinsk-Windauer Bahn); Wessjegonsk, Ustjushna und Mologa alle drei am Mologafluß gelegen. Jetzt ist das Bauamt für die Linie Petersburg-Wolchow schon organisiert und mit den Arbeiten begonnen. Der Bau soll in drei Bauperioden ausgeführt werden: Zunächst Petersburg-Mologa (495,5 Werst) mit Zweigbahn nach Krasnij-Cholm (33,4 Werst), dann der Abschnitt Mologa-Rybinsk (29,5 Werst) mit der Brücke über die Wolga, schließlich die Zweigbahnen nach Wessjegonsk (50,6 Werst) und Ustjushna. Die Gesamtbaukosten sind vorläufig mit 103½ Millionen Rubel geschätzt; der Eisenbahnminister ersucht jedoch, vom Verlangen eines genauen Kostenanschlages angesichts der schwankenden Materialpreise und Arbeiterlöhne abzusehen.

Amtliche Mitteilungen der Geschäftsführenden Verwaltung.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.

Die 21,77 km lange Strecke Grebenau-Alsfeld (Oberhessen) der Königlichen Eisenbahndirektion Frankfurt (Main), die am 1. April d. Js. dem öffentlichen Verkehr übergeben werden wird, ist vom Tage ihrer Betriebseröffnung ab als Vereinsbahnstrecke zu betrachten.

Vereinskilometerzeiger.

Zu dem Kilometerzeiger Nr. 37 (Königliche Eisenbahndirektionen Erfurt und Halle) ist der Nachtrag V und zum Kilometerzeiger Nr. 35 (Königliche Eisenbahndirektionen Bromberg, Danzig und Königsberg [Pr.]) der Nachtrag I herausgegeben worden.

Vereins-Güterwagenparkverzeichnisse.

Die Güterwagenparkverzeichnisse Nr. 32 (Königliche Eisenbahndirektion Berlin) und Nr. 55 (Vereinigte Arader und Csanader Eisenbahnen) sind neu herausgegeben worden.

Rundschreiben der Geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. V 38 vom 15. März d. Js. an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend die Sammlung von Vereinskilometerzeigern (abgesandt am 28. März d. Js.).

Nr. VI 35 vom 24. März d. Js. an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend die Sammlung von Vereins-Güterwagenparkverzeichnissen (abgesandt am 28. März d. Js.).

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Nachruf.

Am 27. März verschied in Berlin-Halensee der

Königliche Geheime Baurat

Herr **Theodor Richard.**

Der Verstorbene hat 32 Jahre der Preußischen Staats-Eisenbahnverwaltung angehört, zuletzt bis zu seinem Übertritt in den Ruhestand am 1. Juli 1915 als Vorstand des Betriebsamts 1 in Stettin.

Er hat mit Pflichttreue seines Amtes gewaltet und sich durch Herzensgüte und Gerechtigkeitssinn die Liebe und Verehrung seiner Mitarbeiter und Untergebenen im reichsten Maße erworben.

Wir werden dem Entschlafenen allezeit ein ehrendes Andenken bewahren.

Stettin, den 29. März 1916. (434)

Der Präsident
und die höheren Beamten des Eisenbahndirektionsbezirks Stettin.

2. Güterverkehr.

Bayerisch-Sächsischer Güterverkehr.

Am 1. April 1916 wird die Tarifstelle „Häcksel" des Ausnahmetarifs 2 (Rohstofftarif) auf „Häcksel von Heu und Stroh" abgeändert.

Dresden, am 29. März 1916. (423)
Kgl. Gen.-Dir. d. Sächs. Staatseisenb., als geschäftsführende Verwaltung.

Ausnahmetarif für „abgekochte Miesmuscheln in Gallert" — Tfv. 2 IV e —.

Mit Gültigkeit vom 3. April 1916 bis auf Widerruf, längstens für die Dauer des Krieges, wird ein Ausnahmetarif für „abgekochte Miesmuscheln in Gallert" eingeführt. Der Ausnahmetarif gilt nur für Sendungen bei Aufgabe als Eilstückgut. Die Frachtberechnung und die Beförderung erfolgen nach den Bestimmungen des Spezialtarifs für bestimmte Eilgüter. — Abdrücke des Tarifs sind zum Preise von 5 Pf. für das Stück durch die Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbureau, hier, Bahnhof Alexanderplatz zu beziehen.

Berlin, den 29. März 1916. (130)
Königliche Eisenbahndirektion.

Güter- und Tierverkehr zwischen Deutschland einerseits, Dänemark, Schweden und Norwegen andererseits.

Die Bundesratsverordnung vom 16. März d. J. betreffend Nachnahmeverbot für Sendungen vom Auslande und Verpflichtung zur Frachtzahlung im Auslande tritt für die vom 1. April d. J. an aufgelieferten Sendungen in Kraft.

Nähere Auskunft erteilen die Güterabfertigungen.

Altona, den 29. März 1916. (433)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

Binnengütertarif der Reichseisenbahnen vom 1. August 1914.

Mit Geltung vom 1. Juni 1916 werden die örtlichen Bestimmungen unter Schifflingen im Abschnitt D des Tarifs dahin ergänzt, daß bei Überführung von Wagen mit einem Ladegewicht von mehr als 15 t entsprechend höhere Überfuhrgebühren erhoben werden. Auskunft geben die Güterabfertigungen.

Straßburg, den 28. März 1916. (432)
Kaiserliche Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

Badischer Tiertarif und übrige Tiertarife Baden-Deutsche Bahnen.

Die durch Nachtrag 8 zum gemeinsamen Heft Nr. 200 für den Wechselgüterverkehr der deutschen Bahnen eingeführten neuen Bestimmungen wegen Berechnung und Erhebung der Fracht und sonstigen tarifmäßigen Gebühren im Verkehr mit der Schweiz und darüber hinaus in Frankenwährung gelten vom gleichen Zeitpunkt ab sinngemäß auch für den badischen Binnentierverkehr und die übrigen badischen Tierverkehre mit den deutschen Bahnen.

Karlsruhe, 24. März 1916. (418)
Gr. Generaldirektion der Badischen Staatseisenbahnen.

---

a) Staats- und Privatbahn-Güterverkehr — Tfv. 5. —

b) Gemeinsames Heft für den Wechselverkehr deutscher Eisenbahnen untereinander. — Tfv. 200. —

Mit Gültigkeit vom 1. Juni 1916 treten infolge Aufhebung des Gütertarifs, Teil II A und Teil II B Heft 1 und 2 des deutsch- und niederländisch-russischen Grenzverkehrs in den in der Überschrift genannten Tarifen bei den Stationen Eydtkuhnen, Illowo, Kattowitz, Mlawa, Prostken, Schoppinitz Nord, Skalmierzyce und Thorn Hbf. mit Erhöhung verbundene Änderungen ein. Näheres enthält die Nummer 28 des Tarifanzeigers.

Auskunft geben auch die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbureau, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 30. März 1916. (431)
Königliche Eisenbahndirektion.

Ausnahmetarif für Metalle und Metallwaren von süddeutschen Stationen nach den bayer.-österreichischen Grenzstationen Eger, Franzensbad usw. trst. vom 1 Dezember 1906 betreffend.

Mit Gültigkeit ab 15. April 1916 wird die Station Steinfort der Prinz Heinrich-Bahn mit nachstehenden Entfernungen und Frachtsätzen in die Abteilung C des Tarifs aufgenommen:

Nach

Von	Eger trst.*		Franzensbad trst.*		Furth i. W. trst.*		Kufstein trst.*		Passau trst.*		Salzburg trst.*		Simbach trst.*	
	km	Frachtsatz für 100 kg in Pfg.	km	Frachtsatz für 100 kg in Pfg.	km	Frachtsatz für 100 kg in Pfg.	km	Frachtsatz für 100 kg in Pfg.	km	Frachtsatz für 100 kg in Pfg.	km	Frachtsatz für 100 kg in Pfg.	km	Frachtsatz für 100 kg in Pfg.
Steinfort	671	120	668	119	692	123	719	128	749	133	773	137	743	132

München, den 27. März 1916. (42

Tarifamt der Kgl. Bayer. St.-E.-B. r. d. Rh., namens der Verbandsverwaltungen.

Gütertarif Basel S. B. B. und Basel-St. Johann — Baden.

Auf 15. April 1916 wird der III. Nachtrag ausgegeben. Er enthält neue Bestimmungen für die Frachtberechnung und ist bei unserem Verkehrsbureau für 10 Pf. käuflich.

Karlsruhe, den 29. März 1916. (429)

Gr. Generaldirektion der Staatseisenbahnen.

Den deutsch-schweizerischen Gütertarif Teil I betr.

Zufolge bundesrätlicher Verordnung vom 16. d. Mts. betreffend den Nachnahme- und Frachtverkehr mit dem Ausland werden vom 1. April d. J. an im Verkehr aus Deutschland nach der Schweiz Frachtbriefe, die den Frankaturvermerk enthalten, nicht mehr und im Verkehr aus der Schweiz nach Deutschland Gütersendungen nur noch angenommen, wenn der Frachtbrief den Frankaturvermerk enthält und auf dem Gut keine Nachnahme lastet.

Karlsruhe, den 25. März 1916. (421)

Namens der beteiligten Verwaltungen: Großh. Generaldirektion der Staatseisenbahnen.

Niederschlesischer Staats- und Privatbahnkohlenverkehr, Heft 1 vom 1. Oktober 1913.

Mit dem Tage der Eröffnung für den Güterverkehr werden die Stationen Neu Järshagen (Danzig) und Wilkau (Posen) in den Tarif aufgenommen.

Näheres enthält der Gemeinsame Tarif- und Verkehrsanzeiger der Preußischen Staatsbahnen.

Breslau, den 27. März 1916. (426)

Königliche Eisenbahndirektion.

Deutsch- und niederländisch-russischer Grenzverkehr. Gütertarif, Teil II A Gemeinsames Heft und Teil II B Besondere Hefte 1 und 2, vom 1. Mai 1913 sowie Tarif für die Beförderung von Leichen und lebenden Tieren von Skalmierzyce nach Szczypiorno, zwischen Alexandrowo und Sosnowice einerseits und deutschen Stationen andererseits usw. vom 15. Januar 1904. Schweizerisch-deutsch-russischer Grenzverkehr, Ausnahmetarif für die Beförderung von Eisen und Stahl, Eisen- und Stahlwaren usw. vom 1. März 1900.

Die Tarife, einschließlich Nachträge und Sonderausgabe des Kohlentarifs, treten am 1. Juni 1916 außer Kraft. Die Abfertigung von Gütern, lebenden Tieren und Leichen nach und von den Grenzstationen zum Anschluß an die Tarife der Militäreisenbahnen der besetzten Gebiete Rußlands erfolgt künftig allgemein nach den Bestimmungen. Entfernungen und Frachtsätzen der innerdeutschen Tarife und der Tarife für den norddeutsch-niederländischen Verbandsgüterverkehr und den Preußisch-Hessisch-Schweizerischen Verkehr.

Bromberg, den 28. März 1916. (420)

Königliche Eisenbahndirektion, als geschäftsführende Verwaltung.

Staats- und Privatbahn-Güter-Verkehr. Heft C. 2.

Mit Gültigkeit vom 1. April 1916 wird die Station Ehlershausen des Direktionsbezirks Hannover als Versandstation in den Ausnahmetarif 3 h für Steinsalz aufgenommen.

Hannover, den 27. März 1916. (422)

Königliche Eisenbahndirektion.

Gemeinsames Heft für den Wechselverkehr deutscher Eisenbahnen (Tfv. 200). Staats- und Privatbahn-Güterverkehr. (Tfv. 5), Heft A.

Vom 1. April 1916 ab wird im Verkehr mit den nordischen Ländern und den Niederlanden bei Neuaufgabe oder nachträglicher Verfügung in bestimmten Fällen ein Frachtzuschlag von 40 % erhoben. Zugleich treten einige weitere Änderungen des Anhanges II zum Tarif 200 und des Anhanges 6 zum Tarif 5 A in Kraft (Ausdehnung der Bestimmungen auf die Tiertarife und in besonderen Ausgaben erschienenen Ausnahmetarife der beteiligten Verkehre usw.). Näheres siehe in der Sondernummer des gemeinsamen Tarifanzeigers vom 30. d. Mts.

Berlin, den 29. März 1916. (428)

Königliche Eisenbahndirektion.

3. Verdingungen.

Verdingung von 930 Zinkeimern, 200 Waschbecken, 50 Müllschaufeln, 140 Kohlenkasten, 200 Kohlenlöffeln, 3000 Steinschlaggabeln ohne Stiel, 1300 Stahlblechschaufeln für Heizer, 900 Stück Stahlblechschaufeln für Kohlenlader für die Königliche Eisenbahndirektion Berlin. Angebote sind portofrei, versiegelt und mit entsprechender Aufschrift bis zum 28. April 1916, vormittags 10½ Uhr, an das Zentralbureau, Zimmer 257, in Berlin W. 35, Schöneberger Ufer 1—4. Proben bis spätestens zum 25. April 1916 an das Betriebsmaterialien-Hauptmagazin, Berlin Ostbahnhof, einzureichen. Die Eröffnung der Angebote findet am 28. April 1916, vormittags 11 Uhr, Tempelhofer Ufer 28 II Zimmer Nr. 4, statt. Angebotbogen und Bedingungen können in unserem Zentralbureau, Zimmer 257, eingesehen auch von dort gegen postfrei Einsendung von 0,50 ℳ und 5 ₰ Bestellgeld bar (nicht in Briefmarken) bezogen werden. Zuschlagsfrist bis 26. Mai 1916.

Berlin, den 29. März 1916. (42

Königliche Eisenbahndirektion.

4. Verkauf von Altmaterialien.

Verkauf alter Werkstattsmaterialien.

Die in den Werkstättenmagazinen Frankfurt (Oder), Guben, Posen und Glogau angesammelten alten Werkstattmaterialien, darunter Eisen- und Zinkschrot, Gußeisen, verbrannt und unverbrannt, Glasbrocken, Schmelztiegelscherben, Zeug- und sonstige Abfälle usw. sowie ein alter Ventilator, 12 alte eiserne Blechträgerüberbauten und ein alte Lokomotivdrehscheibe sollen am 29. April d. J., Vorm. 10 Uhr, öffentlich verkauft werden. Angebote sind postfrei, versiegelt und mit der Aufschrift „Angebot auf Ankauf alter Werkstattsmaterialien" an die Königliche Eisenbahndirektion Posen, Luisenstraße 10, bis zum Eröffnungstermin einzusenden. Angebotsunterlagen können ebendaselbst im Zentralbureau, Zimmer 54, eingesehen, oder gegen Einsendung von ½ Mark in bar, ohne Bestellgeld, soweit der Vorrat reicht, von dort bezogen werden. Zuschlagsfrist 3 Wochen. Frist zur Vertragserfüllung 3 Monate.

Posen, im März 1916. (425

Königliche Eisenbahndirektion.

Die bei Bahnhof Oldenburg auf dem Werkstättenhofe und im Hauptmagazin lagernden Werkstattsmaterialien-Abfälle aller Art sollen öffentlich verkauft werden.

Bedingungen und Materialverzeichnis können von unserem Materialienbureau hier, Karlstraße 16, gegen porto- und bestellgeldfreie Einsendung von 0,50 ℳ in bar, nicht in Briefmarken, bezogen werden.

Verschlossene Angebote müssen bis spätestens 14. April 1916, vormittag 11½ Uhr, hier eingehen, der Zuschlag erfolgt bis zum 29. April 1916.

Oldenburg, den 23. März 1916. (419

Großherzogliche Eisenbahndirektion.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen von dem verantwortlichen Schriftleiter, Eisenbahndirektions-Präsident a. D. v. Mühlenfels in Berlin.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nummer 28. 5. April 1916. LVI. Jahrgang.

Inhalt:

Hermann v. Budde.

Betriebsergebnisse der preußisch-hessischen Staatsbahnen im Rechnungsjahr 1914.

Nachrichten.

Deutschland: Eisenbahnangelegenheiten im preußischen Herrenhaus. — Zur Papierersparnis. — Schlafwagenverkehr. — Balkanzug und Vereinsreiseverkehr. — Anerkennung für die Eisenbahner. — Frachtberechnung für Zuckerrübensamen als Futtermittel. — Der Deutsche Levante-Verband. — Über die Geschäftslage des Stahlwerksverbandes.

Österreich: Februar-Einnahmen der österreichischen Staatsbahnen. — Schienenbestellungen. — Österreichische Eisenbahnverkehrsanstalt. — Die Erzeugung der Eisenwerke. — Schuhreparaturwerkstätten bei den österreichischen Staatsbahnen.

Ungarn: Vereinfachungen in der Amtsgebarung der Staatsbahnen. — Geologische Untersuchungen bei Eisenbahnbauten. — Die Beiträge zu den Baukosten der ungarischen Lokal-(Vizinal-)Eisenbahnen.

Luxemburg: Die Luxemburgische Prinz Heinrich-Eisenbahn.

Rumänien: Rumäniens handelspolitischer Anschluß an die Mittelmächte.

Übrige europäische Länder: Verkehrsnöte des Vierverbandes. — Ein Schneesturm in England. — Bulgarische Schienenbestellung. — Verhandlungen über den Ankauf der Linie Svilengrad (Mustafa Pascha)-Dedeagatsch der Orientalischen Eisenbahnen durch den bulgarischen Staat. — Russisches Verpflegungswesen. — P. N. Tscheremissinow †. — Die Eisenbahn nach Kola und der Schiffsverkehr im Weißen Meere.

Fremde Erdteile: Ein russisch-chinesisches Eisenbahnabkommen. — Die Nigerische Eisenbahn im Jahre 1914. — Die Zustände auf den mexikanischen Eisenbahnen.

Allgemeines.

Rechtspflege.

Bücherschau.

Amtliche Bekanntmachungen.

Hermann v. Budde,

Staatsminister und Minister der öffentlichen Arbeiten.*)

Während ich zur Feder greife, um den nachstehenden, dem Andenken des Staatsministers v. Budde gewidmeten Aufsatz an der Hand der zur Besprechung stehenden Lebensbeschreibung zu beginnen, erhalte ich die Nachricht, daß die Verfasserin der letzteren, Frau Helene v. Budde, geb. Heyland, im 44. Lebensjahre unerwartet verstorben ist. Es bringt dies eine Tragik in die Sache, die fast erschütternd wirkt, denn die so plötzlich Abberufene war die Gattin des Ministers, die mit bewundernder Liebe an ihrem Manne hing. Die Gedächtnisworte, die sie ihm als unbewußt letzten Gruß in ihrer Schrift gewidmet hat, legen Zeugnis dafür ab, wie sie bemüht und imstande war, die Bedeutung ihres Mannes durchdringend zu erfassen und in schöner Darstellung den Zeitgenossen ins Gedächtnis zurückzurufen, der Nachwelt zu überliefern.

Freilich, wo die Liebe die Feder führt, ist sie geneigt, selbst da nur Licht zu sehen, wo auch Schatten ist, die Besprechung darf jedoch auch am Schatten nicht vorübergehen. Gerade aber, weil diejenige, die in hellen Farbentönen das Bild ihres Lebensgefährten gemalt hat, nun selbst nicht mehr unter den Lebenden weilt, soll die Beurteilung nur da eingreifen, wo eine Berichtigung wirklich erforderlich ist. Da begegnen wir nun in der Vorrede einem Hinweise, daß die Schrift gerade in dieser Kriegszeit ausgegeben wurde, weil es Budde gewesen sei, dem das Vaterland die treffliche Bewährung unserer Eisenbahnen in diesem Kriege zu verdanken habe, da er den größten Teil seiner Amtstätigkeit als Chef der Eisenbahnabteilung im Großen Generalstabe den wichtigen Aufmarschplänen der Armee und der Organisation seines Heeres der Eisenbahner gewidmet habe. Gewiß soll es auch ihm in diesem Weltkriege unvergessen sein, daß er auf Grund seiner umfassenden Studien und Arbeiten über die in den Kriegsjahren 1870/71 beim Militäreisenbahnwesen gemachten Erfahrungen an letzteres mit großer Sachkenntnis die bessernde Hand angelegt hat. Aber einerseits muß man berücksichtigen, daß er schon im Jahre 1906 aus seiner rastlosen Tätigkeit abberufen ist, die Vorbereitungen fast eines Jahrzehnts vor Ausbruch des Krieges daher nicht mehr geleitet hat, anderseits gebietet es die Gerechtigkeit, gerade heute auch der Männer zu gedenken, die, wie vor allem Buddes Nachfolger im Amte, und die Chefs der Eisenbahnabteilung im Generalstabe, getreu Buddes Grundsatze „Rast' ich, so rost' ich", das Militäreisenbahnwesen weiter entwickelt, ausgebaut und auf eine Höhe gebracht haben, die sich so glänzend bewährt, allgemeine Bewunderung erregt und die rückhaltlose Anerkennung des Allerhöchsten Kriegsherrn gefunden hat.

Es ist also nur mit dieser Einschränkung zutreffend, wenn es im Vorworte des Buches heißt: „Und so setzt ihm der glänzende Aufmarsch unserer Truppen in diesem Weltkriege das schönste Denkmal für alle Zeiten."

Die Einleitung des Buches mit dem die Stimmung der Verfasserin kennzeichnenden Leitwort: „Was vergangen, kehrt nicht wieder, aber ging es leuchtend nieder, leuchtets lange noch zurück", bringt in kurzen Zügen ein Bild des Ministers und seines Wirkens. Wir sehen ihn in einer Sitzung des Abgeordnetenhauses, wir lesen, wie er das Ohr des Hauses hatte, und wie er dessen Mitwirkung so weit zu gewinnen wußte, daß ihm einst ein Abgeordneter einer großen Partei im Gespräche sagte: „Ein Mann, wie Sie, Exzellenz, kann für sein Ressort von uns fordern, was er für gut hält, wir werden es bewilligen." Wir lernen ihn als einen zielbewußten Mann kennen, königstreu bis ins innerste Mark, mit äußerster Willens- und Tatkraft, der, wie er an sich selbst die größten Anforderungen stellte, sie

*) Hermann von Budde, Staatsminister und Minister der öffentlichen Arbeiten. Aufzeichnungen und Erinnerungsblätter, gesammelt und niedergeschrieben von seinem treuesten Freunde und Lebenskameraden. Berlin 1916. Ernst Siegfried Mittler & Sohn, Königliche Hofbuchhandlung. Preis 2 ℳ, geb. 3,50 ℳ. Der Ertrag des Buches ist bestimmt für eine „Budde-Stiftung", aus der invalide Eisenbahner unterstützt werden sollen.

auch von seinen Untergebenen verlangte: „Ein jeder, dem die Möglichkeit zur Arbeit gegeben ist, soll Gott dafür dankbar sein, es gibt so viele Arbeitswillige, denen dieses Glück nicht zuteil wird", war einer seiner schönen Wahlsprüche. Fand er solche Betätigung, dann war er der wohlwollende Vorgesetzte, und besonders die vielen Tausende von Arbeitern haben es ihm Dank gewußt. Auf sie machte es besonderen Eindruck, daß er auch auf dem Ministersitz sich als Offizier fühlte, während viele Beamte bei ihm die Schulung des Verwaltungsbeamten wohl häufig vermißten.

Die ersten Abschnitte der Schrift schildern die Zeit der Ausbildung und der Ausreifung Buddes zum selbständigen Mann. Sie geben zum Teil seine Aufzeichnungen wieder, in denen er sich selbst einen mäßigen Schüler nennt; erst dadurch, daß er eine Klasse doppelt durchmachen mußte, fand er nun, weil es ihm leichter wurde, Gefallen am Lernen, und fühlte seinen Ehrgeiz geweckt. Im Kadettenhause war er einer der besten Schüler, er bestand die Prüfungen zum Degenfähnrich und Offizier „vorzüglich" und erntete beide Male das Lob des Königs.

Es ist ein Vorzug der Arbeit der Herausgeberin, daß sie an vielen Stellen Buddes Aufzeichnungen verwertet und so ihn gewissermaßen selbst zu uns reden läßt. Auch durch Heranziehung der Urteile dem späteren Minister nahestehender Personen hat sie nicht nur ihr eigenes Urteil wiedergegeben. Über seine Offizierlaufbahn, die er als Leutnant im 1. kurhessischen Inf.-Reg. Nr. 81 am 12. April 1869 zu Mainz begann, berichtet Budde persönlich; er schildert den unvergeßlichen Eindruck, als der König selbst dem Regiment, das ursprünglich zur Mitbesetzung von Mainz bestimmt war, nach den Schlachten von Wörth und Spichern ankündigte, daß es ebenfalls ausrücken dürfe. Er schildert, wie er am 1. September bei Noisseville durch einen Lungenschuß schwer verwundet, sein Ende bevorstehend wähnte und seinen Kameraden Leutnant Hoenig bitten ließ, die für diesen Fall vorbereitete Postkarte an Buddes Eltern abzuschicken. Den damaligen Leutnant Hoenig hat er als Minister zum Eisenbahnhauptkassenrendanten gemacht, wie er überhaupt seine Freunde, die er als tüchtig kannte, gern berücksichtigte. Buddes gesunde Natur siegte über die Verwundung. Wenn er auch an dem Feldzuge nicht mehr teilnehmen konnte, so tat er doch bald wieder Dienst, zunächst als Bezirksadjutant in Cassel, und am 1. Oktober 1873 konnte er die Kriegsakademie beziehen. Als er sie nach drei Jahren trefflich ausgebildet verließ, hatte er schon über die Leistungen der deutschen Eisenbahnen im Kriege 1870/71 einen bedeutsamen Vortrag gehalten, der Moltkes Aufmerksamkeit erregte und die Vorarbeit bildete zu dem trefflichen Werke „Die französischen Eisenbahnen im deutschen Kriegsbetriebe 1870/71", das Budde, schon Minister, im Jahre 1904 veröffentlichte.

Wie er in seinen Aufzeichnungen selbst angibt, war es ihm klar, daß, da es ihm an fördernden Verbindungen (Konnexionen) fehlte, er nur aus eigener Kraft, durch hervorragende Tüchtigkeit sich hervortun, womöglich sich auf einem besonderen Fachgebiete des Militärwesens bewähren müsse, das anderen weniger erstrebenswert erscheinen würde. Dies schien ihm das Eisenbahnwesen, besonders im Kriege, zu sein und angeregt durch den Aufsehen erregenden Vortrag eines württembergischen Offiziers „über die französischen Eisenbahnen im Kriege 1870/71" beschloß er, den gleichen Vortrag über die deutschen Eisenbahnen zu halten. Mit eisernem Fleiß vertiefte er sich in die ihm zur Verfügung gestellten Kriegseisenbahnakten und in 1½jähriger Arbeit gelang es ihm, nicht nur umfassende Kenntnisse zu sammeln, sondern mit fesselnden Angaben, die man bisher nicht gekannt hatte, an die Öffentlichkeit zu treten. Moltke erkannte die Arbeit als hervorragend und Buddes Einberufung zum Generalstab schien damit gesichert. Es hat aber noch längerer Jahre angestrengter, in ihrem Ergebnisse von dem ihm befreundeten damaligen Chef der Eisenbahnabteilung im Großen Generalstabe, General von Keßler, stets anerkannter Arbeit bedurft, bis er am 14. Oktober 1882 zunächst in den Nebenetat des Großen Generalstabes einberufen wurde. Das Militäreisenbahnwesen wurde sein Arbeitsfeld und nach den üblichen Unterbrechungen im Frontdienste wurde er am 15. Februar 1896 als Chef der Eisenbahnabteilung in den Großen Generalstab versetzt und am Geburtstage des hochseligen Kaisers Wilhelm zum Obersten befördert. Daß er in dieser Stellung hervorragendes geleistet hat, ist bekannt; es geht auch aus Äußerungen des trefflichen Generals der Infanterie von Oberhoffer und aus der Abschiedsrede hervor, die der damalige Chef des Generalstabes Graf Schlieffen dem um die Jahrhundertwende vorläufig aus dem Dienste Scheidenden gehalten hat. Noch ist aus dieser Generalstabszeit die ausgezeichnete Rede zu erwähnen, mit der Budde am 16. August 1899 im Abgeordnetenhause die vom Minister von Thielen eingebrachte Kanalvorlage in Vertretung des Kriegsministers vom militärischen Standpunkte verteidigt hat mit dem Grundgedanken: „Die Wasserstraßen sollen die Eisenbahnen nicht ersetzen, sie sollen sie ergänzen." Damals freilich blieb der Erfolg noch aus, aber der Finanzminister von Miquel beglückwünschte den Redner, indem er ihn auf die Schulter klopfte mit den Worten „das ist Holz, aus dem man Minister schnitzt." Schon damals wurde Budde als Nachfolger Thielens genannt, z. B. hat der Freiherr von Stumm-Halberg dem Schreiber dieses, der selbst bei dienstlichem Zusammentreffen mit Budde dessen reiche Kenntnis im Eisenbahnbetriebs- und auch Verkehrswesen zu bewundern Gelegenheit hatte, eine dahingehende Äußerung getan.

Allein vorläufig sollte es anders kommen. Eines Tages erschien ein Abgesandter der Industrie bei Budde und bot ihm unter sehr günstigen Bedingungen die Stelle eines Generaldirektors bei den deutschen Munitions- und Waffenfabriken mit dem Sitze in Berlin an. Er nahm nach kurzer Bedenkzeit an. Man hat ihm dies vielfach verargt, wenn man aber bedenkt, daß er von Kindheit der Industrie nahe stand (ein Bruder war als Direktor bei Krupp tätig) und daß er doch auch für seine Familie zu sorgen hatte, wird man seinen Schritt anders beurteilen. Zudem hatte er sich der Zustimmung des Kaisers versichert, der ihm damals sagte, daß er sich zu späterer Verwendung im Staatsdienst bereit halten müsse. „Majestät, unter drei Königen habe ich gedient, im Kriege 1870/71 ist mein Blut fürs Vaterland geflossen, meine letzte Kraft soll stets dem Vaterlande gehören", war Buddes vaterlandsfreudige Antwort. Auch in seiner neuen Stellung ist es der Persönlichkeit Buddes gelungen, sich bald Geltung und festen Einfluß zu verschaffen und sich das Vertrauen seiner Untergebenen zu gewinnen. Die Erfahrungen aber, die er in dem großen industriellen Betriebe gesammelt hat, sind von ihm in seiner späteren Stellung reichlich verwertet worden. Nur anderthalb Jahre hat er in der Industrie gewirkt. Am 22. Juni 1902 wurde er zur Kaiserlichen Tafel befohlen, wobei der Monarch ihn mit den Worten empfing: „Budde, Sie ahnen wohl Ihr Schicksal?"

Der letzte Abschnitt der „Aufzeichnungen und Erinnerungsblätter" trägt die Überschrift „Der Minister der öffentlichen Arbeiten." Es war freilich ein verhältnismäßig kurzer Zeitraum des Wirkens, aber entsprechend der Bedeutung der gestellten Aufgabe war er der wichtigste. Zugleich begann leider bald nach seinem Beginn die Tragik in das Leben des Mannes einzugreifen, der berufen schien, an der Spitze der ihm anvertrauten Verwaltung Hervorragendes zu leisten und zu erreichen und der auch schon in den wenigen Jahren seiner Ministertätigkeit Großes geleistet hat. Bald nach seinem Tode ist Buddes Tätigkeit als Minister in dieser Zeitung eingehend gewürdigt worden. (Vgl. den Leitaufsatz in Nr. 33 vom 2. Mai 1906). Ich kann mich daher hier an der Hand des Buches auf eine Art Nachlese beschränken, die manches Neue, Buddes Persönlichkeit Beleuchtendes bringen mag. Sie ist zum Teil Aufzeichnungen entnommen, die Unterstaatssekretär Exzellenz Fleck, Buddes erster Mitarbeiter im Ministerium, der Verfasserin zur Verfügung gestellt hat. Zuvörderst aber möchte ich folgendes einschieben:

Als Budde Minister wurde, begrüßte ihn die Presse durchaus freundlich. Dies günstige Urteil wurde jedoch nicht überall

geteilt. Man hatte Bedenken, einen Nichtfachmann den Ministersessel einnehmen zu sehen. Auch heute gehen die Urteile über ihn noch auseinander. Einig sind sie wohl alle darin, daß Budde ein äußerst tatkräftiger, willensstarker Mann gewesen ist, erfüllt von den besten Absichten und Plänen, geschützt durch das Wohlwollen seines Königs. Aber während die Einen an seinem Wirken Manches auszusetzen haben, heben andere es als etwas Außerordentliches, von dem bisher Gesehenen und Geleisteten sich lichtvoll Unterscheidendes hervor. Budde soll nach ihnen eine Art Um- und Neuschöpfer des preußischen Eisenbahnwesens gewesen sein. Die Wahrheit liegt auch hier in der Mitte. Gewiß haben sich Budde dank seiner militärischen Vorbildung und hochentwickelten Beobachtungsgabe bei seinem eisernen Fleiß, seiner schnellen Auffassung und seinem trefflichen Gedächtnis vielfach Wahrnehmungen erschlossen, die seinen Vorgängern nicht als in den Vordergrund tretend und gehörend erschienen sind. Allein es würde undankbar gegen die Männer sein, die vor Budde an der Spitze der preußischen Eisenbahnverwaltung gestanden haben, auch nicht in seinem Sinn liegen, wollte man als sein Verdienst eine durchschlagende Umgestaltung des Eisenbahnwesens in Anspruch nehmen. Dafür hat er viel zu kurz gewirkt. Nein, er ist doch auch nur ein Glied in der Reihe derer gewesen, die das Gebäude unserer Staatsbahnen gegründet und ausgebaut haben. Es ist ja nicht zu bestreiten, daß zu Beginn unseres Eisenbahnzeitalters vieles zu lernen und zu versuchen war; das Eisenbahngesetz v. der Heydt's aber war eine erste Tat. Unter Itzenplitz mußten die Eisenbahnen drei Kriegen dienstbar gemacht werden, auf den damals gemachten Erfahrungen hat Budde später seine Arbeiten aufgebaut. Vorher jedoch sollte noch das großartige Werk der Durchführung der Verstaatlichung sich vollziehen, das mit dem Namen Albert von Maybachs für alle Zeiten verbunden ist. Unter Maybachs Nachfolger Thielen aber begann in der sogen. Aera Miquel auch bei den Staatsbahnen die Frage einer tunlichst vorteilhaften Ausnutzung für die Finanz- und Wirtschaftslage des Staats in den Vordergrund zu treten, weniger durch Erhöhung der Tarife, als durch eine vereinfachte, sparsame Verwaltung. In dieser Beziehung hat Thielen zweifellos vorbildlich gewirkt.

Auf einem solchen, durch seine Vorgänger vorbereiteten Boden trat nun Budde Thielens Erbschaft an mit der ganzen Hingabe seiner kraftvollen Persönlichkeit, im Innersten erfüllt von den hohen Aufgaben, vor die er sich gestellt sah, auch in ihrer idealen Bedeutung für Staat und Volk. Seine Stellung zu seinen Amtsvorgängern kennzeichnen besonders zwei Äußerungen: Die erste, in der er im Landtage sein Programm kurz dahin zusammenfaßte, daß er „die Leitung des großen Unternehmens, das ihm unterstellt sei, nach denselben alten, bewährten Gesichtspunkten führen werde, die in dem Hohen Hause seit Jahrzehnten nicht nur Billigung, sondern auch große Anerkennung gefunden haben." Die andere, als er im März 1904 „weil die Verdienste, die er erwähnen wollte, ihm absolut nicht zufielen", daran erinnerte, daß am 1. April 1904 das Ministerium der öffentlichen Arbeiten in seiner jetzigen Gestalt und ebenso die Staatsbahnpolitik in Preußen, eingeleitet durch Bismarck, ein Vierteljahrhundert bestehen werde und an das Haus die Frage richtete: „War die preußische Staatsbahnverwaltungspolitik eine richtige, hat sie erfüllt, daß sie die Bahnen als ein einheitliches Bahnnetz verwaltet hat, daß wir einheitliche gute Fahrpläne haben, daß wir den Verkehr richtig bedienen? Hat die preußische Staatseisenbahnverwaltung den zweiten Zweck erfüllt, daß sie die rentablen Bahnen an sich genommen hat, um unrentable zu bauen und ist — im ganzen genommen — in den letzten 25 Jahren das wirtschaftliche Leben gestiegen, können wir auf eine Eisenbahnverwaltung zurückblicken, die sich sehen lassen kann vor der ganzen Welt? Dann sage ich, ist die Politik eine richtige, dann verdienen die Männer, die sie gemacht haben — das war Bismarck, der sie erdacht, dann der Mann, der sie an erster Stelle durchführte, das war Maybach, und ferner der, der sie weiter durchgeführt, das war mein Amtsvorgänger Thielen, und vor allen Dingen auch die Männer, die an meiner Seite hier sitzen, und die zum Teil schon seit 25 Jahren mitgewirkt haben— sie alle verdienen den vollen Dank der Nation. — Ich überlasse es Ihrem Urteil, ob das der Fall ist. Ich hielt es nur für meine Pflicht, Ihnen dies aus Anlaß des 25jährigen Gedenktages der preußischen Staatsbahnen anzuführen und kann im übrigen der Nation das Urteil darüber überlassen, ob die preußische Staatseisenbahnverwaltung im Großen und Ganzen ihre Aufgaben erfüllt hat, ob sie das geleistet hat, was König und Vaterland von ihr verlangen." Stürmischer Beifall begleitete diese Worte, die nur ein Mann reden konnte, der neidlos auf seine Vorgänger und Mitarbeiter sah, der aber auch überzeugt war, seinerseits auf der bewährten Bahn fortschreiten zu wollen und zu können. Und man wird Budde am richtigsten schätzen, wenn man sagt, daß er von dieser aufrichtigen Überzeugung erfüllt war, mag man im einzelnen ihn strenger oder milder beurteilen. Dreierlei aber möchte ich als Buddes Verwaltung besonders kennzeichnend anführen, daß er erstens die besondere Aufmerksamkeit des Kaisers auf die Wichtigkeit der Eisenbahnen und die großen Gesichtspunkte ihrer Verwaltung, nicht minder der Wasserbau- und Allgemeinen Bauverwaltung zu lenken verstanden hat. Hierbei werden die Eisenbahner ihm allezeit Dank wissen, daß in dem Erinnerungszeichen für 25- und 40jährige Dienstzeit vom Kaiser ein sichtbares Zeichen seiner Anerkennung gestiftet ist;

daß er zweitens dem Eisenbahnbetrieb seine besondere Aufmerksamkeit zugewandt hat, ohne die anderen großen Fragen seines Verwaltungsbereichs zu benachteiligen und

daß er drittens der sozialen Lage des Personals, besonders der Arbeiter, näher getreten ist, und mit scharfem Blicke die Wohlfahrtseinrichtungen lebhaft gefördert hat. Wurde hierdurch die Schaffensfreudigkeit gehoben, so verlangte er anderseits Treue um Treue und bekämpfte auf das Entschiedenste alle umstürzlerischen Bestrebungen. Bezeichnend für seine Auffassung der Stellung des Eisenbahnpersonals ist eine Äußerung, die er im Abgeordnetenhause tat, es sei die Pflicht des Eisenbahners, für den öffentlichen Verkehr, für die Gesamtheit des Staates zu sorgen. Wer in den Eisenbahndienst eintrete, übernehme die heilige Pflicht, seine persönlichen Wünsche zurückzustellen hinter das Gesamtwohl des Staates bis zu einem gewissen Grade. Wer das nicht wolle, der solle nicht Eisenbahner werden.

Wie ein schwarzer Faden zieht sich durch den letzten Teil der Aufzeichnungen die Geschichte des schweren, unheilbaren Leidens, das Budde in den letzten Jahren seines Wirkens mit wirklich heldenmütiger Kraft getragen, und das er mit bewundernswerter Willensstärke zugunsten seines Schaffens und seiner unermüdlichen Pflichterfüllung bekämpft hat. Das Lesen dieser Erzählungen wirkt ergreifend. „Er war ein Held", dies Schlußwort der Kaiserlichen Beileidsdepesche bei seinem Hinscheiden traf wahrlich das Richtige. Die hohen Auszeichnungen aber, die dem Minister während seiner kurzen Amtszeit zuteil wurden, die Verleihung des erblichen Adels aus Anlaß der Einweihung der Brücken bei Mainz und die frühzeitige Aufnahme unter die Ritter des hohen Ordens vom Schwarzen Adler, nach Annahme der sogen. Kanalvorlage, sie mögen wohl auch dem Wunsche entsprungen sein, dem Manne, dessen Lebenstage gezählt schienen, die verdiente Anerkennung zu zollen, ehe es zu spät war.*)

Marburg (Lahn). Rudolf Firnhaber.

*) Über das schön und gewandt geschriebene Buch, das obigem Lebensbilde zu Grunde liegt, ist noch zu bemerken, daß es mit mehreren zum Teil vortrefflichen Bildern geschmückt ist, die den Verstorbenen selbst und seine Familie darstellen. — Der Ertrag des Buches ist für eine „Buddestiftung" bestimmt, aus der ganz in des Verstorbenen Sinne invalide Eisenbahner unterstützt werden sollen.

Betriebsergebnisse der preußisch-hessischen Staatsbahnen im Rechnungsjahr 1914.

Dies Rechnungsjahr, das dem im Januar d. J. dem preußischen Abgeordnetenhause zugegangenen Bericht über die Ergebnisse des Betriebes der vereinigten preußischen und hessischen Staatsbahnen zugrunde liegt, fällt, abgesehen von den ersten vier Monaten, in die Kriegszeit. Dementsprechend weist der vorliegende Betriebsbericht einen gegen das Vorjahr fast um die Hälfte verminderten Umfang auf. Der sonst als Anhang beigegebene Bericht über die Tätigkeit des Eisenbahn-Zentralamtes im Laufe des Rechnungsjahres fehlt gänzlich, desgleichen der Abschnitt „Betriebsdienst" mit den Angaben über Betriebsstörungen durch Naturereignisse, über Unfälle, Maßnahmen zur Erhöhung der Betriebssicherheit und Verbesserungen an den Fahrzeugen, elektrische Zugförderung usw. sowie über den Personenzugdienst (Zahl der zurückgelegten Zugkilometer). In den Abschnitten „Betriebsverwaltung", „Fuhrpark", „Ergebnisse des Betriebs" und „Wohlfahrtseinrichtungen" sind eine ganze Reihe sonst aufgenommener Angaben diesmal unterblieben. So fehlen u. a. beim Personenverkehr die Gesamtübersicht (Einnahme, Zahl der beförderten Personen oder zurückgelegten Fahrten, der Personenkilometer usw.) und die Einzeldarstellung (Verkehr auf Fahrkarten nach dem Normaltarif, Zeitkarten, Fahrscheinhefte usw.), beim Güterverkehr die Angaben aus der Statistik der Güterbewegung auf den deutschen Eisenbahnen im Kalenderjahre 1914.

Bei den folgenden, dem Betriebsbericht für das Rechnungsjahr 1914 entnommenen Einzelheiten werden die entsprechenden ziffermäßigen Ergebnisse des voraufgegangenen Rechnungsjahres 1913 zu Vergleichszwecken in Klammern angeführt.

Die Gesamtlänge der in der preußisch-hessischen Betriebsgemeinschaft vereinigten Staatsbahnen betrug am 31. März 1915 rund 39 992 (39 557) km, hiervon dienten dem öffentlichen Verkehr 39 774 (39 328) km, und zwar 39 544 (39 088) km Vollspurbahnen und 239 (240) km Schmalspurbahnen. Von den ersteren wurden 22 558 (22 438) km = 57,06 (57,40) % als Hauptbahnen und 16 978 (16 650) km = 42,94 (42,60) % als Nebenbahnen betrieben. Von den Hauptbahnen waren 24,41 (24,85) % eingleisig, 73,97 (73,58) % zweigleisig, der Rest mit 367 (353) km drei- bis fünfgleisig, die Nebenbahnen wurden zu 96,34 (96,44) % eingleisig und zu 3,66 (3,56) % zweigleisig betrieben. Gegen das Vorjahr ist das Netz der preußischen Staatsbahnen um rd. 423 (336) km = 1,11 (0,88) % erweitert worden. Im ganzen befanden sich Ende März 1915 in Preußen rd. 37 943 (37 510) km vollspurige und rd. 521 km schmalspurige Staats- und Privatbahnen sowie rd. 14 196 (13 918) km nebenbahnähnliche Kleinbahnen und Straßenbahnen, im ganzen rd. 52 660 (51 950) km Bahnen, so daß auf je 100 qkm Flächeninhalt 15,10 (14,89) km und auf je 10 000 Einwohner 12,67 (12,50) km entfielen. Der Gesamtzuwachs an Bahnlänge betrug gegen das Vorjahr 710 (924) km, davon entfallen rd. 303 (522) km auf die östlichen und rd. 407 (402) km auf die westlichen Provinzen.

Das verwendete Anlagekapital betrug am Ende des Berichtsjahres rd. 13,08 (12,62) Milliarden Mark, d. s. gegen das Vorjahr rd. 460,05 (621,46) Millionen Mark mehr. Auf 1 km Bahnlänge entfallen rd. 3 327 130 ℳ oder rd. 8030 ℳ mehr als im Vorjahr. Von dem als Erhöhung des preußischen Anlagekapitals nachgewiesenen Betrage wurden aus dem Etatextraordinarium rd. 157,24 Millionen und aus Anleihefonds rd. 296,14 Millionen Mark bestritten.

Bei der Betriebsverwaltung sind während des Berichtsjahres in Zugang gekommen je ein neues Betriebsamt in Hohensalza und in Duisburg (3) ein Maschinenamt in Eisenach und ein Werkstättenamt in Sebaldsbrück, Direktionsbezirk Hannover. Die Anzahl der Ende 1914 vorhandenen Stationen betrug 7849 (7736), von ihnen waren 7612 (7511) für den Personenverkehr eingerichtet, 6529 (6411) dienten zugleich dem Güterverkehr und 6158 (6066) dem Tierverkehr. Die durchschnittliche Stationsentfernung ist von 5,05 auf 5,04 km zurückgegangen. Die Zahl der Werkstätten stellte sich auf 691 (678), in 76 (77) von ihnen wurden mehr als 300, in 85 (92) mehr als 50 bis zu 300 und in 530 (509) Werkstätten 50 oder weniger Arbeiter beschäftigt. Eine neue Hauptwerkstätte wurde in Sebaldsbrück (Bz. Hannover) eingerichtet. An Lehrwerkstätten waren am Schlusse des Berichtsjahres 74 (73) vorhanden, neu eingerichtet wurde als solche die Hauptwerkstätte Wedau; 3589 (3514) Lehrlinge waren am Jahresschluß in den Werkstätten beschäftigt.

Der Fuhrpark umfaßte Ende 1914 insgesamt 23 108 (22 131) Lokomotiven mit Einschluß der Triebwagen (367 (362) für elektrischen, 4 (5) für Dampfbetrieb), 46 939 (45 023) Personen-, 13 725 (13 139) Gepäck- und 516 958 (495 429) Güter- und Arbeitswagen. Die Beschaffungskosten der im Berichtsjahre hinzugekommenen Fahrzeuge betrugen rd. 245 460 (293 137) Millionen Mark, wovon rd. 148 165 (200 459) Millionen aus Anleihefonds bestritten worden sind. Die Beschaffungskosten aller Ende 1914 vorhandenen Fahrzeuge beziffern sich auf 3,71 (3,50) Milliarden Mark oder 28,40 (27,68) % des gesamten Anlagekapitals der dem öffentlichen Verkehr dienenden Bahnstrecken. — Auf den eigenen Betriebsstrecken sind von eigenen und fremden Dampflokomotiven zusammen 779,77 (879,58) Millionen Lokomotivkm oder auf 1 km durchschnittlicher Betriebslänge 19 629 (22 393) km geleistet worden; die Leistungen sind demnach gegen das Vorjahr im ganzen um 11,35 %, auf 1 km um 12,34 % zurückgegangen. Als durchschnittliche Nutzleistung der Lokomotiven kamen im ganzen auf 1 Lokomotivnutzkm 48,00 Wagenachskm, die Durchschnittsleistung ist also gegen das Vorjahr um 7,74 (0,34) % gestiegen. Der Verschiebedienst der Lokomotiven ist gegen das Vorjahr um 6,48 % zurückgegangen. Die Dampftriebwagen haben im Berichtsjahre rd. 47 340 (— 8900) km, die elektrischen Triebwagen rd. 13,4 (— 3,56) Millionen Kilometer zurückgelegt. Beim Versuchsbetrieb mit elektrischen Lokomotiven auf der Bahnstrecke Bitterfeld-Dessau wurden insgesamt rd. 71 700 (— 38 750) Lokomotivkm geleistet. Die Gesamtleistungen der Lokomotiven und Triebwagen betrugen im Berichtsjahr rd. 103,42 Millionen = 11,53 % und auf 1 km durchschnittlicher Betriebslänge rd. 2600 km = 17,97 % weniger als im Vorjahre. Von eigenen und fremden Wagen sind auf den eigenen Betriebsstrecken im ganzen rd. 22,05 (24,64) Milliarden Achskilometer, d. s. gegen das Vorjahr rd. 2,59 Milliarden oder 10,51 % weniger und auf 1 km durchschnittlicher Betriebslänge rd. 555 150 Achskilometer oder gegen das Vorjahr rd. 72 240 = 11,51 % weniger zurückgelegt worden. In der Gesamtzahl der im Berichtsjahr zurückgelegten Zug- und Wagenachskilometer ist eine Zunahme gegenüber dem Vorjahre nur bei den Militärzügen eingetreten (+ 54,36 Millionen Zugkilometer und + 3,12 Milliarden Wagenachskilometer), dafür ist die durchschnittliche Stärke der Wagenachsen von 67,17 auf 57,58 heruntergegangen. Bei allen übrigen Zuggattungen ist eine nennenswerte Abnahme der Zug- und Wagenachskilometer festzustellen, die bei den Schnell-, Eil- und Personenzügen mehr als den dritten Teil, bei den Güterzügen etwa den fünften Teil der Leistungen des Vorjahrs beträgt. Die durchschnittliche Stärke an Wagenachsen betrug im Berichtsjahre bei den Schnell- und Eilzügen 31,5 (+ 2,02), bei den Personenzügen 23,91 (+ 0,42), bei den Eil-güterzügen 37,66 (+ 1,00), bei den Güterzügen 79,76 (+ 0,55) und bei sämtlichen Zügen 48,21 (+ 3,54).

Die Gesamteinnahme betrug im Berichtsjahre rd. 2,27 Milliarden Mark, sie ist um rd. 282,24 Millionen oder 11,04 % auf 1 km durchschnittlicher Betriebslänge um rd. 7840 ℳ oder 12,04 % hinter der des Vorjahres zurückgeblieben. Gegenüber der für 1914 veranschlagten Gesamteinnahme hat sich ein Mindereinnahme von rd. 363,60 Millionen = 13,78 % ergeben. Die Gesamtausgabe stellte sich auf rd. 1,81 Milliarden Mark, sie ist gegen 1913 durchweg gestiegen und zwar im ganzen um rd. 43,73 Millionen = 2,47 (6,72) %, auf 1 km durchschnittlicher Betriebslänge um 595 ℳ = 1,32 (5,37) % und auf 100 ℳ der Gesamteinnahme um 10,50 ℳ = 15,17 (4,39) %. Die persönlichen Ausgaben haben um 6,23 (6,63) % zugenommen, während die sächlichen um 1,09 (i. Vorjahr + 6,81) % zurückgegangen sind. Gegen die veranschlagte Sollausgabe hat sich eine Minderausgabe von rd. 14,41 Millionen = 0,79 % ergeben. Der Gesamtüberschuß betrug demnach rd. 461,52 Millionen Mark, er ist also um rd. 325,97 Millionen = 41,39 (6,60) % zurückgegangen, d. i. auf 1 km durchschnittlicher Betriebslänge um 38,31 %. Im Verhältnis zu der Gesamteinnahme betrug der Überschuß 20,29 % gegen 30,79 % im Jahre 1913, im Verhältnis zum durchschnittlichen Anlagekapital (rd. 12 866 Milliarden) ergab sich eine Verzinsung von 3,59 % gegen 6,39 (7,17) % im Vorjahre. Die Anteile Hessens und Badens an Betriebsüberschuß sind auf rd. 10,045 (17,252) Millionen Mark bezw. 423 100 (801 280) ℳ berechnet worden. Dem veranschlagten Betriebsüberschuß gegenüber sind rd. 349,18 Millionen Mark = 43,07 %, auf 1 km durchschnittlicher Betriebslänge rd. 8750 ℳ = 42,95 % weniger aufgekommen. Die Betriebszahl ist von 69,21 % im Vorjahr auf 79,71 %, also um 10,50 % gestiegen, veranschlagt war sie auf 69,28 %, also um 10,43 % niedriger.

Im einzelnen betrugen die gesamten Verkehrseinnahmen im Berichtsjahre rd. 2,096 (2,385) Milliarden Mark für 1 km durchschnittlicher Betriebslänge rd. 52 766 (60 709) ℳ = 92,13 (93,25) % der Gesamteinnahme. Hiervon entfallen auf den Personen- und Gepäckverkehr rd. 587,45 (713 410) Millionen = 25,82 (27,90) % der Gesamteinnahme, auf den Güterverkehr rd. 1,509 (1,671) Milliarden Mark = 66,31 (65,35) % der Gesamteinnahme. Von der Ermittlung der Zahl der beförderten Personen (Fahrten) und der gefahrenen Personenkilometer ist zur Ersparung sehr erheblicher Arbeiten des Krieges wegen im Einvernehmen mit dem Reichseisenbahnamt und den übrigen Staatsbahnverwaltungen abgesehen worden.

ie Einnahmen aus der Militärbeförderung betrugen im Berichtsjahr 9,01 (1,82) % der Personenverkehrseinnahmen, sie nd gegen das Vorjahr um 307,31 % gestiegen. Im ganzen sind e Einnahmen aus dem Personenverkehr gegen die des Vorhrs um 17,66 % gesunken. Gegen das Etatssoll beträgt die irkliche Einnahme rd. 142,845 Millionen Mark = 19,56 % eniger.

Im gesamten Güterverkehr betrug im Berichtsjahr die ahl der beförderten Mengen rd. 352,408 (460,268) Millionen onnen = 23,43 % weniger als im Vorjahr, d. s. auf 1 km durchhnittlicher Betriebslänge rd. 8950 (11 810) t. Die Zahl der s Militärgut beförderten Tonnen ist gegen das Vorjahr um 351,42 %, die Einnahme aus dem Militärgutverkehr um 1291,84 rozent gestiegen. Die Gesamteinnahmen aus dem Güterverehr sind um nur 9,72 % gegen das Vorjahr gefallen. Der nteil des Güterverkehrs an der gesamten Betriebsinnahme beträgt 66,31 % gegen 65,35 % im Jahre 1913. Von er Gesamteinnahme des Güterverkehrs sind im Binnenverkehr 7,78 (66,26) %, im Wechselverkehr mit fremden Bahnen 30,48 32,10) % und im Durchgangsverkehr 1,74 (1,64) % aufgeommen. von den frachtpflichtigen Gütern wurden im Binnenerkehr 71,76 (70,53) %, im Versande nach fremden Bahnen 7,01 (18,83) %, im Empfange von fremden Bahnen 9,97 (9,44) % nd im Durchgangsverkehr 1,26 (1,20) % befördert. Für je t betrug die Einnahme bei Eil- und Expreßgut 18,84 (17,76) lark, bei Stückgut 15,92 (15,87) ℳ, bei Wagenladungen 3,81 3,46) ℳ, bei Eil- und Frachtgut zusammen 4,44 (4,06) ℳ. ach dem Normaltarif wurden rd. 127,207 Millionen Tonnen = 5,50 (44,71) %, nach Ausnahmetarifen rd. 152,354 Millionen onnen = 54,50 (55,29) % der Wagenladungen befördert. — m Kohlenverkehr ist gegen das Vorjahr zurückgegangen: ie Gesamtzahl der beförderten Tonnen von rd. 171,722 auf rd. 33,494 Millionen und zwar im Steinkohlenverkehr von rd. 32,922 auf 99,616 Millionen, im Braunkohlenverkehr von 25,435 uf 23,143 Millionen. Die im Kohlenverkehr beförderten lengen machten 37 88 (37,31) % des Gesamtverkehrs aus. — m Tierverkehr betrugen die im Berichtsjahr beförderten lengen rd. 24,208 Millionen Stück = 7,353 Millionen oder 3,30 % weniger als im Vorjahr. Die Durchschnittseinnahme ür 1 t (nach Durchschnittsgewichten ermittelt) ist von 13,42 uf 13,54 ℳ gestiegen. — Auch im Güterverkehr ist von der rmittlung der Zahl der gefahrenen Tonnenkilometer sowie es Erträgnisses der einzelnen Tarifklassen Abstand genommen vorden. Desgleichen wurde bei der Erwähnung der bedeutenreren Tarifmaßnahmen und Verkehrserleichterungen des Beichtsjahrs von einer Aufzählung der aus Anlaß und für die Dauer des Krieges getroffenen Maßnahmen abgesehen, da die pätere Ausgabe einer besonderen Darstellung über die auf arifarischem Gebiet durchgeführten Kriegsmaßnahmen vorehalten bleibt. Dem Etatsoll steht im Güterverkehr eine findereinnahme von rd. 235,327 Millionen Mark = 13,49 % gegenber.

Die sonstigen Einnahmen (Titel 3 bis 6) sind im anzen um rd. 6 222 Millionen Mark oder 3,60 (7,49) % gegenber dem Vorjahr gestiegen.

Die persönlichen Ausgaben (Titel 1 bis 6) ohne die Löhne der Bahnunterhaltungs- und der Werkstättenarbeiter ind im Rechnungsjahr 1914 um rd. 53,650 (53,610) Millionen Mark = 6,23 (6,63) % gestiegen, diese Löhne und die dazu gewährten Beihilfen einbegriffen beträgt die Steigerung rd. 4,872 (74,070) Millionen = 4 19 (7,44) %. Unter anderem sind lie Ausgaben an Reise- und Umzugskosten usw. um rd. 14,557 Millionen Mark = 24,23 % gestiegen, eine Folge des Krieges, ler eine umfangreiche Abordnung von Beamten, namentlich des Fahrdienstes, notwendig machte. Die Gesamtzahl der Beamten und Arbeiter betrug im Rechnungsjahr 543 515 oder 16 302 = 2,91 % weniger als im Vorjahr, auf Arbeiter entfallen 234 204 (— 22 880 = 8,90 %), auf weibliche Kräfte 9167 (+ 90 = 0,99 %). Auf 1 km durchschnittlicher Betriebslänge kamen 13,68 (14,25) Bedienstete oder 4 % weniger als im Vorjahr. Von den am 1. Januar 1915 in der Abteilung A der Arbeiterpensionskasse befindlichen Eisenbahnbediensteten (434 310) standen rd. 1000 in einem Alter von 70 Jahren und darüber und rd. 12 100 = 2,78 % waren 60 Jahre und darüber alt. Die höchste Ziffer wiesen die Jahresklassen von 25 bis 29 mit rd. 98 200 = 22,61 % auf. — Die planmäßige Dienstdauer und Ruhe des Personals ist durch die Dienstdauervorschriften der preußisch-hessischen Staatsbahnverwaltung geregelt, die zuletzt im Jahre 1913 mit wesentlichen Vergünstigungen für das Personal neu ausgegeben sind. Da es während des Krieges nicht möglich war, die Dienstpläne der Betriebsbeamten sowie der meisten übrigen Dienstklassen des Personals für den Winterfahrplan 1915/16 im voraus zu bestimmen, konnten die statistischen Übersichten über die planmäßige Dienstdauer und die planmäßigen Ruhetage des Personals, wie solche in den Anlagen zum Betriebsbericht für 1912 veröffentlicht worden sind, nach dem Stande vom 1. Oktober 1915 im vorliegenden Betriebsbericht nicht mitgeteilt werden.

Die sächlichen Ausgaben (Titel 7 bis 12) stellen sich im Berichtsjahre auf insgesamt rd. 898 277 (908 199) Millionen Mark = 49,53 (51,32) % der Gesamtausgabe, sie betrugen auf 1 km durchschnittlicher Betriebslänge 22 612 (23 122) ℳ und auf 100 ℳ der Gesamteinnahme 39.48 (35,52) ℳ. Bei Ausgabetitel 7 (Unterhaltung und Ergänzung der Geräte, Beschaffung der Betriebsmaterialien) hat sich gegenüber dem Etatsoll eine Minderausgabe von rd. 21,537 Millionen Mark = 8,96 % ergeben, die auf den gesunkenen Verkehr zurückzuführen ist. Bei Ausgabetitel 8 (Unterhaltung usw. der baulichen Anlagen) wäre zu erwähnen, daß für die Beschaffung der Oberbau- und Baumaterialien rd. 117 940 Millionen Mark gegen rd. 115,664 Millionen im Vorjahr aufgewendet wurden. Umgebaut wurden im Berichtsjahre mit neuen Materialien 2761 km und zwar zu 44,37 % mit hölzernen und zu 55,63 % mit eisernen Querschwellen. Das durchschnittliche Jahreseinkommen der Bahnunterhaltungsarbeiter ist von 946 ℳ im Vorjahr auf 961 ℳ im Berichtsjahre, also um 15 ℳ gestiegen. Für die Beschaffung ganzer Fahrzeuge (Ausgabetitel 9) wurden rd. 95 Millionen Mark oder 5 Millionen = 5,56 % mehr als im Vorjahr verausgabt; es wurden beschafft: 640 Lokomotiven, 1280 Personen- und Gepäckwagen, 7203 Güterwagen. Die Ausgaben für die Benutzung fremder Fahrzeuge (Titel 11) sind um 23,66 % gegenüber dem Vorjahr zurückgegangen, die Minderausgabe an Wagenmiete, die 24,19 % gegen 1913 beträgt, entspricht dem Rückgange des Verkehrs, besonders vom Auslande. Bei den Kreis- und Gemeinde-Einkommensteuern (Titel 12) ist eine Minderausgabe von rd. 4,606 Millionen Mark = 17,25 % zu verzeichnen, die in der Hauptsache auf der gegen 1912 eingetretenen Abnahme des Betriebsüberschusses für 1913 beruht. Das nach den gesetzlichen Bestimmungen kommunalabgabepflichtige Reineinkommen der vom preußischen Staate für eigene Rechnung betriebenen Eisenbahnen ist von 1912 bis 1913 um rd. 73,509 Millionen Mark = 17,29 % zurückgegangen. Gegenüber dem Etatsoll sind u. a. bei den sonstigen und unvorhergesehenen Ausgaben rd. 6,425 Millionen Mark Mehrausgaben für Beihilfen an Angehörige von dauernd im Staatsdienste beschäftigten, zum Kriegsdienst einberufenen Lohnempfängern erwachsen. — Nach der Übersicht über die im Rechnungsjahre 1914 an die Gehilfen, Hilfskräfte im untern Dienste, Handwerker und Arbeiter gezahlten durchschnittlichen Tagesvergütungen und Löhne betrugen u. a. die durchschnittlichen Tagelöhne der Betriebsarbeiter 3 88 ℳ, der Bahnunterhaltungsarbeiter 3,23 ℳ, der Werkstättenhandwerker im Tagelohn 5,48 ℳ, im Stücklohn 5,83 ℳ und der sonstigen nicht handwerksmäßig ausgebildeten Werkstättenhandarbeiter im Tagelohn 4,24 ℳ, im Stücklohn 4,68 ℳ. Werden die Tagewerke und Löhne sämtlicher Klassen der vorgenannten Bediensteten zusammengefaßt, so ergibt sich für ein Tagewerk im Durchschnitt 4,00 ℳ gegen 2,82 ℳ im Jahre 1904 und 2,39 ℳ im Jahre 1895.

Zum Schluß noch einige beachtenswerte Einzelheiten aus dem vorliegenden Betriebsbericht über die Wohlfahrtseinrichtungen für die Beamten und Arbeiter der preußisch-hessischen Staatsbahnen. Ein Anrecht auf freie ärztliche Behandlung hatten im Berichtsjahre rd. 191 000 (183 000) Beamte; hierfür waren 2701 (2681) Bahnärzte bestellt, deren Bezüge sich auf rd. 3,186 Millionen Mark beliefen. Die Vergütung der Bahnärzte betrug auf den Kopf eines Beamten rd. 16,70 ℳ gegen 15,20 ℳ im Jahre 1913. Diese wesentliche Erhöhung des Durchschnittsbetrages ist hauptsächlich darauf zurückzuführen, daß die festen Jahresvergütungen fast durchweg erhöht worden sind. Ferner waren am Ende des Berichtsjahres 1487 (1385) Badeanstalten mit 2898 (2630) Brause-, 3269 (2896) Wannen- und 55 anderen Bädern vorhanden. — Als Belohnungen an Arbeiter für langjährige treue Dienstzeit wurden im Berichtsjahre rd. 458 000 ℳ verteilt, von den belohnten 8574 Arbeitern konnten annähernd 6000 auf eine Tätigkeit von 25 bis zu 50 Jahren bei der Verwaltung zurückblicken. — Auf größern Bahnhöfen an solchen Orten, die an Wohnungsmangel leiden, insbesondere auf abgelegenen Verschiebe- und Güterbahnhöfen, werden einfach ausgestattete Unterkunftsräume für unverheiratete Arbeiter gegen angemessene Miete zur Verfügung gestellt. Solche Räume waren am Schluß des Berichtsjahres an 139 (123) Orten vorhanden, in ihnen hatten 1671 Bedienstete Aufnahme gefunden. — An kleinen Orten, wo zahlreiches Personal stationiert ist und erkrankten Bediensteten oder Familienangehörigen von Bediensteten nach Lage der Verhältnisse die Fürsorge in der Familie oft nicht gewährt werden kann, es auch an geeigneten Krankenhäusern zur Unterbringung von Erkrankten mangelt, unterstützt die Eisenbahnverwaltung Einrichtungen, die zur Förderung der Krankenfürsorge geschaffen werden. Für solche Zwecke sowie zur Förderung der für die Kleinkinderfürsorge an solchen Orten geschaffenen Einrichtungen sind im Berichtsjahr rd. 132 900 (129 800) ℳ ausgegeben worden, wofür Beihilfen an insgesamt 412 (395) Vereine, Anstalten usw. geleistet worden sind, die Kranken- und

Kleinkinderfürsorge in den Familien von Eisenbahnbediensteten ausgeübt haben. Eigene Kleinkinderschulen bestehen in Betzdorf, Borsigwerk, Oppum, Peiskretscham, Ruhnow und Saarbrücken, für die Ansiedlung der Werkstättenarbeiter in Leinhausen ist ein eigener Kindergarten errichtet worden. — Die zur Bekämpfung der Tuberkulose getroffenen Anordnungen sind im Berichtsjahr bei 752 (837) Beamten und 1285 (1753) Arbeitern oder ihren Angehörigen angewendet worden. In 899 Fällen ist Unterbringung in Heilstätten usw. erfolgt, in 972 Fällen sind die zur Besserung der Ernährung erforderlichen Mittel zur Verfügung gestellt worden, in 110 Fällen wurden die Wohnungsverhältnisse usw. verbessert, in 216 Fällen Wohnungsdesinfektionen ausgeführt und in 39 Fällen die Tuberkulinnachbehandlung unterstützt. Die für solche Zwecke insgesamt aufgewendeten Kosten haben sich auf rd. 175 000 (227 300) ℳ belaufen, wovon rd. 87 000 ℳ auf Beamten- und rd. 88 000 ℳ auf Arbeiterfamilien entfielen. — Die zur Förderung des Turnunterrichts für die Werkstättenlehrlinge getroffenen Einrichtungen sind auch im Berichtsjahr weiter gepflegt worden, rd. 3500 = 97 (94) % der Gesamtzahl der Lehrlinge erhielten überwiegend während der Arbeitszeit in den Werkstätten selbst Turnunterricht durch im Turnen geübte Bedienstete. — Zur Förderung der Bienen- und Kleintierzucht unter den Bediensteten sind im Berichtsjahr rd. 87 700 ℳ verausgabt worden, hiervon wurde 505 Bediensteten die Anschaffung von Bienen und rd. 3300 Bediensteten die Anschaffung von Ziegen oder Kaninchen ermöglicht. Am Ende des Berichtsjahrs betrieben 5367 (4690) Bedienstete Bienenzucht, 48 980 (30 650) Ziegenzucht und 50 660 (35 530) Kaninchenzucht. Die Bienenzucht treibenden Bediensteten hatten insgesamt 18 930 Bienenvölker im beweglichen und 7910 Bienenvölker im unbeweglichen Bau. — Die von den Eisenbahnvereinen errichteten 9 Erholungsheime erfreuten sich bis zum Kriegausbruch reger Benutzung, sie wurden bis dahin im Berichtsjahr von rd. 3480 (5430) Personen, darunter 46 höheren, 2742 mittleren, 411 unteren und 276 Hilfsbediensteten und Arbeitern aufgesucht. Infolge der Kriegsereignisse wurden die Heime im August 1914 geschlossen und für Zwecke der Heereskrankenpflege zur Verfügung gestellt. Aus dem Stiftungsvermögen des Eisenbahntöchterhorts, das am Schlusse des Geschäftsjahres 1914 im ganzen rd. 2,385 Millionen Mark betrug, sind bis zu diesem Zeitpunkte an insgesamt 10 485 Personen und zwar an 4640 Töchter von höheren und mittleren sowie an 5845 Töchter von Unterbeamten und Arbeitern Unterstützungen in Höhe von rd. 847 550 ℳ gewährt worden. In Ferienkolonien und Sommerfrischen wurden auf Kosten der Stiftung bis zum Schluß des Berichtsjahrs im ganzen 7013 Kinder von Eisenbahnbediensteten (5814 von Unterbeamten und Arbeitern, 1199 von mittleren Beamten) geschickt und hierfür rd. 314 320 ℳ aufgewendet. — Die Mitgliederzahl des Versicherungs-Vereins deutscher Eisenbahnbediensteten betrug am Schlusse des Kalenderjahrs 1914 bei der Feuerversicherung rd. 338 000 (+ 13 050) und bei der Einbruchdiebstahlversicherung rd. 17 470 (+ 2380). Von den gegen Feuer Versicherten sind mehr als die Hälfte Unterbeamte, Hilfsbedienstete und ständige Arbeiter. Seit dem Gründungsjahre (1891) sind an Entschädigungen rd. 4 975 Millionen Mark gezahlt worden, davon rd. 3,529 Millionen an Unterbeamte und Arbeiter. Die Zahl der Schadenfälle betrug 1914 rd. 3820 (4300), die Summe der gezahlten Entschädigungen rd. 358 550 (420 990) Mark. Der Verein genießt zwar keine finanzielle Unterstützung aus Staatsmitteln, doch werden ihm, da er sich als eine nützliche Wohlfahrtseinrichtung, namentlich für die unteren Bediensteten, erwiesen hat, bei Einziehung der Beiträge und Beförderung seines Schriftwechsels Erleichterungen gewährt.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Eisenbahnangelegenheiten im preußischen Herrenhaus.** In der Sitzung vom 30. März d. J. wurde das Eisenbahnanleihegesetz unverändert angenommen. Der Bericht über die Ergebnisse des Betriebes der vereinigten preußischen und hessischen Staatseisenbahnen im Rechnungsjahr 1914 wurde durch Kenntnisnahme für erledigt erklärt. Zum Baubericht der Eisenbahnverwaltung für den Zeitraum vom 1. Oktober 1914 bis 1. Oktober 1915 und zum Rechenschaftsbericht über die Verwendung des extraordinären Dispositionsfonds der Eisenbahnverwaltung für 1914 und des durch den Nachtragsetat für 1912 bereitgestellten Zentralfonds zur Ausgestaltung der Bahnanlagen aus Anlaß der bestehenden Betriebsschwierigkeiten bemerkte Graf von Mirbach-Sorquitten: Wir müssen dem Minister für die außerordentlichen Bemühungen danken, daß die Eisenbahnverwaltung es verstanden hat, trotz aller Schwierigkeiten während des Krieges den Eisenbahnverkehr in der Provinz Ostpreußen aufrecht zu erhalten. So sind einzelne eingleisige Bahnen zweigleisig ausgebaut worden, das trifft namentlich für die Strecke westlich von Insterburg zu. Allerdings wird es nötig sein, auch in Zukunft derartig zu verfahren. Ostpreußen ist über die Schwierigkeiten nicht hinweg, zumal ein Teil seiner Eisenbahnen immer noch für Kriegszwecke allein in Anspruch genommen wird. Staatsminister v. Breitenbach sprach dem Redner für diese Anerkennung der Leistungen der Staatseisenbahnverwaltung auch im zweiten Kriegsjahr aufrichtigsten Dank aus; er sei überzeugt, daß solche Worte von so bedeutsamer Stelle aus auf die ganze Verwaltung anregend und anspornend wirken, und sie in den Stand setzen werden, alles zu leisten, was das Vaterland von der preußischen Staatseisenbahnverwaltung in diesem Kriege verlangt. „Unser Streben geht dahin, die Gesamtanlagen der Staatseisenbahnen nicht nur so leistungsfähig zu erhalten, daß sie den vielseitigen Ansprüchen während des Krieges und auch wirtschaftlich genügen können, sondern auch Fürsorge zu treffen, daß wir nach dem Kriege so stark sind, um allen Ansprüchen des wirtschaftlichen Lebens genügen zu können. Geschieht dies — und es wird nicht ohne Schwierigkeiten möglich sein, darüber sind wir uns klar —, dann werden wir gerade in Konkurrenz mit denjenigen Staaten, mit denen wir heute im Kampfe stehen, einen Vorsprung erreichen zum Segen unseres großen, lieben Vaterlandes.“ (Beifallsrufe). Die beiden Berichte wurden genehmigt, ebenso die übersichtliche Darstellung des Ergebnisses der Verhandlungen des Landeseisenbahnrates von 1915 durch Kenntnisnahme für erledigt erklärt.

— **Zur Papierersparnis** macht ein Erlaß des preußischen Eisenbahnministers darauf aufmerksam, daß die halben und Viertelbogen, deren Verwendung empfohlen worden ist, mit einem unbeschriebenen Heftrand versehen sein müssen, damit sie in die Akten eingeheftet werden können, ohne die Schrift an den Rändern zu verdecken. Nur bei den mit Anlagen versehenen Berichten sollen Doppelblätter verwendet werden, damit die Anlagen sich nicht so leicht vom Bericht trennen.

— **Im Schlafwagenverkehr** treten die nachfolgenden Änderungen ein: Der Schlafwagen Berlin-Pleß verkehrt ab 1. Mai d. J. von Berlin nach Myslowitz, in der Gegenrichtung von Kattowitz nach Berlin (ab Kattowitz 8,10 abends). Bei dem Schlafwagenlauf Cöln-Ostende sind am 1. d. M. Preise für die Strecke Cöln-Brüssel eingeführt, und zwar: 10 ℳ oder 12,50 Fr. für die erste, 8 ℳ oder 10 Fr. für die zweite Klasse. Die Schlafwagen Berlin-Eydtkuhnen verkehren ab 1. Mai d. J. zwischen Berlin und Wirballen. Die telegraphischen Bestellungen für den Lauf Wirballen-Berlin sind an die Fahrkartenausgabe Wirballen zu richten.

— **Balkanzug und Vereinsreiseverkehr.** Der amtliche Tarif- und Verkehrsanzeiger der preußischen Staatseisenbahnverwaltung gibt folgendes bekannt: „Zusammengestellte Fahrscheinhefte berechtigen auf der Strecke Belgrad-Konstantinopel nicht zur Benutzung des Balkanzuges; dagegen gelten sie zum Balkanzuge bei Reisen innerhalb Deutschlands, Österreich-Ungarns und im Verkehr dieser beiden Länder untereinander. Dabei werden die Fahrscheine der Reihen 3825—3830, 3832, 3834 und 3836, die in Wien, Nordwestbahnhof enden oder beginnen, auch für die vom Balkanzug befahrene Strecke Jedlersdorf-Florisdorf-Wien, Nordbahnhof, oder umgekehrt als gültig anerkannt.“

— **Anerkennung für die Eisenbahner.** Folgendes Dankschreiben des Oberbefehlshabers Ost, Generalfeldmarschall v. Hindenburg, ist am 3. März d. J. an den Chef des Feldeisenbahnwesens II ergangen: „Seit Beginn der Operationen im Juli 1915 sind an die Militär-Eisenbahn-Behörden und -Formationen, die in dem mir unterstellten Gebiet hinter der Front der mir unterstehenden Armeen tätig waren, außerordentlich große Anforderungen gestellt worden. In einem Lande, das fast aller technischer Hilfsmittel entbehrte, mußten die gründlich zerstörten Eisenbahnlinien wiederhergestellt und dabei über die Friedensleistungen hinaus auf eine solche Höhe kriegerischer Leistung gebracht werden, daß sie ein Millionenheer versorgen können. Durch rastlose Arbeit und treueste Hingabe an den Dienst ist das gesteckte Ziel erreicht. Jetzt ist das Werk soweit fortgeschritten, daß die Armeen auch hinsichtlich der Eisenbahnverbindungen gegen alle Wechselfälle gefestigt sind. Ich spreche daher den beteiligten Dienststellen und Truppen meine Anerkennung und meinen Dank aus.

gez. v. Hindenburg.“

— **Frachtberechnung für Zuckerrübensamen als Futtermittel.** Infolge des großen Bedarfs an Futtermitteln werden größere

Mengen Zuckerrübensamen, die zurzeit als Aussaat keine Verwendung finden, ohne Gewähr von Güte, Echtheit, Reinheit und Keimkraft zu Futterzwecken gehandelt. Um eine Verbilligung dieses Artikels zu dem gedachten Zwecke, insbesondere auch die Versendung auf weitere Strecken zu ermöglichen, haben die Ältesten der Kaufmannschaft von Berlin die Einreihung desselben in den Ausnahmetarif 2 III u für Futtermittel des Spezialtarifs I an zuständiger Stelle beantragt.

— **Der Deutsche Levante-Verband.** Wie die „Köln. Ztg." vom 25. d. M. meldet, wurde in vertraulicher Sitzung von etwa hundert führenden Männern aus den Kreisen von Deutschlands Handel, Industrie und Finanz in Berlin ein neuer großer Wirtschaftsverband ins Leben gerufen: der Deutsche Levante-Verband, Zentralgeschäftsstelle Berlin NW. 7, Unter den Linden 56 (im Zollernhof). Er soll, ohne jede Zersplitterung der Kräfte, in einem machtvollen Organismus eine Gesamtvertretung des deutschen Handels, der Industrie und Finanz sowie ein praktisches Werkzeug schaffen, das in nüchterner, tatkräftiger Arbeit deren Ziele im Orient vertritt und fördert, kurz eine einfache, unmittelbare Interessenvertretung ohne alles äußere Beiwerk. Die Berichte des Organisationsausschusses ließen darüber keinen Zweifel. Aus den Berichten ging hervor, daß der Deutsche Levante-Verband nicht nur bereits wertvolle Beziehungen in Konstantinopel, Sofia, Bukarest, Athen usw. zu deren maßgebenden Stellen und wirtschaftlichen Faktoren besitzt, sondern daß er auch Männer, die sowohl mit Land und Leuten dort wie auch mit der deutschen Wirtschaft und ihren Bedürfnissen und Interessen vertraut sind, bereits entsandt hat. Der Deutsche Levante-Verband unternimmt schon jetzt, inmitten des Krieges, alles Nötige im Orient in die Wege zu leiten und eine zuverlässig arbeitende Organisation zu schaffen. Die Versammlung beschloß, im ganzen Reiche gleiche Versammlungen zum Ausbau der Organisation des Deutschen Levante-Verbandes abzuhalten und selbständige Bezirksausschüsse in allen Hauptstädten und Industriemittelpunkten zu bilden und Geschäftsstellen zu errichten.

— **Über die Geschäftslage des Stahlwerksverbandes** erfahren wir folgendes: Halbzeug. Der Inlandsabsatz hielt sich zwar auf der Höhe der Lieferungen der letzten Monate; der Bedarf ist hier aber derart gestiegen, daß seine Befriedigung mit Schwierigkeiten verbunden ist. Verschiedene größere Auslandsgeschäfte, für die weit höhere Preise zu erzielen gewesen wären, als die zurzeit im Inlande gültigen, mußten deshalb abgelehnt werden. — Eisenbahnoberbau-Bedarf. Die preußische Staatsbahn hat Nachtragsmengen an Kleineisenzeug für das Rechnungsjahr 1916 aufgegeben, welche den Werken zugewiesen wurden. Ein Nachtragsbedarf an Schienen und Schwellen ist noch zu erwarten. Mit dem neutralen Auslande wurden in der Berichtszeit einige kleinere Geschäfte zu befriedigenden Preisen abgeschlossen. — Der Abruf auf Grubenschienen war im Januar um die Hälfte größer als der durchschnittliche Monatseingang im vorigen Kalenderjahre; im Februar betrug er sogar das Doppelte, was hauptsächlich auf Aufträge in montiertem Gleis zurückzuführen ist. — Das Geschäft in Rillenschienen hat sich in der Berichtszeit sehr gebessert. Es erfolgte eine Reihe Abrufe von inländischen Verwaltungen, zu denen noch einige Geschäfte aus dem neutralen Auslande hinzukamen. — Formeisen. Die Lage des Inlandsmarktes ist weiter unverändert. Der Verbrauch auf dem Baumarkte ist nach wie vor klein; dagegen bleiben die Abforderungen von Wagenbauanstalten und Konstruktionswerkstätten fortgesetzt stark. In den letzten Wochen fand eine rege Kauftätigkeit für das 2. Quartal statt.

Österreich.

— **Februar-Einnahmen der österreichischen Staatsbahnen.** Einen günstigen Schluß auf die wirtschaftliche Belebung in Österreich, schreiben die Berliner Tageszeitungen, läßt die Besserung zu, welche die seit längerer Zeit wahrnehmbare Steigerung der Einnahmen der österreichischen Staatsbahnen zeigt. Der Ausweis für den Monat Februar ergibt im Vergleich mit dem Vorjahr bei Ausschaltung der Einnahmeergebnisse bei den drei galizischen Staatsbahndirektionen, deren Verkehr in der Vergleichsperiode des Vorjahres durch die kriegerischen Ereignisse erheblich gestört war, eine Mehreinnahme von 7,2 Millionen Kronen und gegenüber dem Februar 1914 eine Mehreinnahme von 6,6 Millionen Kronen. Für den Zeitabschnitt Juli 1915 bis Februar 1916 lassen unter gleichen Voraussetzungen die Einnahmen gegenüber der Vergleichsperiode 1914/15 eine Steigerung von 96,2 Millionen Kronen, gegen den gleichen Zeitraum 1913/14 eine solche von 16,9 Millionen Kronen ersehen. Mit Berücksichtigung der drei galizischen Direktionen weisen die Einnahmen im Februar 1916 gegen jene im Februar 1915 eine Zunahme um 16,7 Millionen Kronen und gegen die Einnahmen im Februar 1914 eine Zunahme von 7,9 Millionen auf.

— **Schienenbestellungen.** Die österreichische Staatsbahnverwaltung hat dem Schienenkartell einen neuerlichen Auftrag auf 15 000 t Schienen erteilt.

— **Österreichische Eisenbahnverkehrsanstalt.** Kürzlich wurde die Generalversammlung der Gesellschaft abgehalten. Nach dem vorgelegten Berichte wurden zwar infolge der militärischen Anforderungen und des industriellen Bedarfes alle im Inlande verfügbaren Verkehrsmittel voll in Anspruch genommen, doch war durch die erlassenen Ausnahmeverordnungen die Verwendungs- und demnach auch die Vermietungsmöglichkeit privateigener Güterwagen wesentlich eingeschränkt. Infolge dieser Verhältnisse war die Tätigkeit der Gesellschaft insbesondere auf dem Gebiete der Vermietung von Normalwagen erschwert. Im Hinblick auf den allgemein herrschenden großen Wagenbedarf hat die Verwaltung gleichwohl eine größere Anzahl offener und gedeckter Normalwagen bestellt und bereits vermietet. Die im Inlande befindlichen Normalwagen, deren Mieten im Berichtsjahre abgelaufen sind, wurden unter Belassung in ihren früheren Einstellungen neuerlich, zum Teile langfristig, vermietet. Für die im Auslande befindlichen Normalwagen konnten höhere Erträgnisse erzielt werden. Für die Vermietung von Spezialwagen lagen die Verhältnisse, insbesondere in der zweiten Hälfte des Jahres, günstiger und konnte in diesem Geschäftszweige eine lebhaftere Tätigkeit entwickelt werden. Die aus dem Wagenmietgeschäfte erzielten Einnahmen haben jene des Vorjahres überstiegen. Dagegen weisen die Einnahmen aus Zinsen, unter welchem Titel die Dividendenerträgnisse der Wertpapiere und Beteiligungen aus dem Jahre 1914 verrechnet wurden, gegen das Vorjahr einen Ausfall aus. Die Gesamteinnahmen haben jene des Vorjahres nicht unwesentlich überschritten. Die der Gesellschaft nahestehende Ungarische Eisenbahnverkehrs-Aktiengesellschaft in Budapest und die Deutsche Waggon-Leihanstalt-Aktiengesellschaft in Berlin haben im Berichtsjahre gute Ergebnisse erzielt. Die Ausnahmegesetze, die in einigen Staaten des feindlichen Auslandes gegen Unternehmungen erlassen wurden, an welchen österreichisches und deutsches Kapital beteiligt ist, beziehen sich auch auf zur gesellschaftlichen Gruppe gehörende Gesellschaften. Es läßt sich jedoch gegenwärtig noch nicht beurteilen, inwieweit deren Interessen in Mitleidenschaft gezogen werden. Doch glaubt die Verwaltung, daß es mit Rücksicht auf die seit vielen Jahren geübte Praxis einer überaus vorsichtigen Bewertung der Aktiven nicht notwendig erscheint, für etwa entstehende Verluste besondere Vorsorge zu treffen. Die rumänische Gesellschaft „Auxiliara", Eisenbahnverkehrs-Aktiengesellschaft in Bukarest, konnte aus der günstigen Lage der rumänischen Petroluminduſtrie ausgiebig Nutzen ziehen und ihre im Berichtsjahre frei gewordenen Zisternenwagen zu sehr günstigen Preisen für längere Zeit vermieten. Fast bei allen der Gesellschaft nahestehenden Bahnunternehmungen haben sich die Betriebsverhältnisse im Jahre 1915 gegenüber dem Vorjahre günstiger gestaltet. Von dem Reingewinne im Betrage von 2 172 245 K. wurden 56 765 K. dem Reservefonds zugewiesen, 25 000 K. dem Pensionsfonds gewidmet, 22 K. auf die Aktie wie im Vorjahre als Dividende verteilt und 306 097 K. auf neue Rechnung vorgetragen.

— **Die Erzeugung der Eisenwerke.** In der letzten Sitzung der Verbände des Eisenkartells wurde der verrechnungsfreie Verkauf aller kartellierten Sorten von Eisenerzeugnissen bis zum Ende des Jahres freigegeben. Damit erscheint praktisch die Wirksamkeit des Kartells für die nächsten neun Monate aufgehoben. Jedes der Werke hat das Recht, alle Aufträge entgegenzunehmen und auszuführen, ohne diese der kartellmäßigen Verrechnung zu unterziehen und jenen Werken, die nicht in gleicher Weise Aufträge übernehmen konnten, die im Vertrage vereinbarte Vergütung zu leisten. Bei Kriegsausbruch hatten einzelne Rückstände bestanden, da mehrere Werke damals ihre Einrichtungen nicht ausnützen konnten und deshalb die vereinbarte Vergütung anmeldeten. Diese Rückstände wurden im gegenseitigen Einvernehmen bis zum Ende des Jahres 1917, in welchem das Kartell abläuft, gestundet. Vom nächsten Jahre an tritt wieder die Pflicht der Verrechnung und der Vergütung bezüglich der Überleistungen in Wirksamkeit.

— **Schuhreparaturwerkstätten bei den österreichischen Staatsbahnen.** Seit Beginn dieses Jahres ist bei der Staatsbahndirektion Wien eine Werkstätte im Gange, bei der das schadhafte Schuhwerk der Bediensteten wieder instandgesetzt wird. So sehr es auch im Interesse des Dienstes gelegen ist, daß das am Bahnkörper tätige Personal mit gutem Schuhwerk versehen ist, so hatte das Eisenbahnministerium bei Errichtung solcher Werkstätten doch vor allem das Wohl des Personals im Auge, dem mit dieser neuen Fürsorgeeinrichtung auf Kriegsdauer Gelegenheit zu billiger und guter Instandsetzung des schadhaft gewordenen

Schuhwerks geboten werden soll. Für Sohlen, Vorschuhen und sonstige Ausbesserungen werden daher nur mäßige Friedenspreise eingehoben. Allerdings mußte sich die Staatseisenbahnverwaltung bei Durchführung dieser Hilfstätigkeit selbst Beschränkung auferlegen und in Anbetracht der Schwierigkeiten umfassender Beschaffung von Sohlenleder die Begünstigung auf jene Bedienstetenklassen einschränken, bei denen eine starke Schuhabnützung im Dienste vorliegt. Für die Güte der Ausbesserungsarbeit war es von Vorteil, daß es gelang, mit Hilfe der Genossenschaft der bürgerlichen Schuhmacher Wiens eine Reihe solcher Meister heranzuziehen, die ihre selbständige Gewerbeausübung einschränken oder ganz aufgeben mußten. Nachdem die Schwierigkeiten in der Lederbeschaffung und Bereitstellung entsprechender Arbeitskräfte eine verhältnismäßig günstige Lösung gefunden hatten, ergab sich auch die Möglichkeit einer Ausdehnung der Fürsorgeeinrichtung auf andere größere Dienststellen, wo nun die in der Ursprungswerkstätte erprobten fachtüchtigsten Meister die Leitung neuer Schuhwerkstätten übernehmen.

Dermalen besteht bereits bei jedem der vier Staatsbahnhöfe in Wien eine solche Werkstätte. Auswärtige Direktionen folgen nach und nach dem Beispiel. Allerorten bereitet die vom Eisenbahnministerium ausgehende und durch die Fürsorgewirkung an der Lederbeschaffung nachhaltigst geförderte Einrichtung beim Personal vollem Verständnisse. Die Werkstätte am Wiener Westbahnhofe allein hat in der kurzen Zeit ihres Bestandes schon 2000 Schuhreparaturen ausgeführt.

Ungarn.

— **Vereinfachungen in der Amtsgebarung der Staatsbahnen.** Seit Jahren besteht bei den Staatsbahnen eine Verfügung, welche in gewissen Fragen Befugnisse, die zum geschäftsmäßigen Wirkungskreis der oberen Behörden gehören, zeitweilig in den Machtbereich der nachgeordneten Behörden überweist. Der Zweck ist, den Gang der Investitionsarbeiten möglichst zu erleichtern und zu beschleunigen. Auf diese Weise wird der Wirkungskreis des Handelsministeriums durch die Staatsbahndirektion, und der Wirkungskreis der Direktion durch die bestehenden zwölf Betriebsleitungen, welche ihren Sitz in den größeren Knotenpunkten des Landes haben, ausgeübt. — Diese Verfügung hat ihre Gültigkeit zwar nur auf das eine Jahr, auf welches sie erteilt wurde; seit dem Jahre 1907 wird sie jedoch von Jahr zu Jahr immer wieder erneuert. So behält die Verfügung auch für das laufende Jahr ihre volle Gültigkeit. Der Inhalt ist im Wesentlichen folgender:

I. Erweiterte Befugnisse der Direktion. Die Baupläne bewilligt die Direktion selbst, ausgenommen solche Fälle, wo eine verwaltungsseitige Begehung nötig ist. Wo dies der Fall, bleibt auch weiterhin der Wirkungskreis des Handelsministeriums aufrecht. Die Ausschreibung der Unternehmungsarbeiten soll möglichst rasch und bei Bestimmung einer kurzen Einreichungsfrist erfolgen. Sofern die Baukosten einer Arbeit 500 000 K. nicht übersteigen, so ist der Vertrag durch die Direktion im eigenen Wirkungskreis abzuschließen. Verträge über 500 000 K. müssen jedoch zur Genehmigung auch weiterhin dem Handelsministerium vorgelegt werden. Fragen, welche sich auf die Bestimmung des Anlagewertes beziehen, bleiben blos von 50 000 K. aufwärts im Wirkungskreis des Ministeriums. Blockeinrichtungspläne sind nur in dem Fall zur Bewilligung der Generalinspektion für Eisenbahnen und Dampfschiffahrt vorzulegen, falls es sich um ein neues System handelt.

Das Ministerium behält sich die Bewilligung jener Bauten vor, die von den früher bestimmten Grundsätzen und Normalplänen abweichend ausgeführt werden sollen und voraussichtlich Gefahren und Verkehrsschwierigkeiten hervorrufen könnten, wie beispielsweise wenn bei zweigleisigen Bahnen die Lage der Überholungsgleise zu bestimmen ist, ferner bei Abzweigungen auf offener Bahnstrecke, endlich bei beabsichtigten Änderungen an den technischen Vereinbarungen der Vereinsbahnen. In allen diesen Fällen muß um die Bewilligung der Baupläne, ohne Rücksicht auf die Baukosten, beim Handelsministerium oder bei der Generalinspektion angesucht werden.

Endlich wurde der Direktion das Recht erteilt, Arbeiten bis zur Höhe von 150 000 K. aus freier Hand oder im Wege einer engeren Ausschreibung zu vergeben, wenn hierfür die gesetzlichen Vorbedingungen vorhanden sind.

II. Erweiterte Befugnisse der Betriebsleitungen. Die Staatsbahndirektion hat ihrerseits die folgenden, bisher von ihr selbst ausgeübten, geschäftsmäßigen Rechte zeitweilig an die Betriebsleitungen abgetreten: Ausschreibung, Entscheidung, Vertragsschluß, Collaudierung und Abrechnung sämtlicher Bauten bei einem Kostenpreis von höchstens 100 000 K. Die Vergebung aus freier Hand bis zur Höhe von 50 000 K. — Genehmigung von Überschreitungen, wenn sie nicht mehr als höchstens 10 % des Vertragswertes ausmachen. Wenn aber die Gesamtkosten 2000 K. nicht übersteigen, so kann die Genehmigung der Direktion auch dann unterbleiben, wenn die Überschreitung mehr als 10 % ausmacht. Endlich können Grundeinlösungsverträge bis zur Höhe von 10 000 K. durch die Betriebsleitungen im eigenen Wirkungskreis abgeschlossen werden. B.

— **Geologische Untersuchungen bei Eisenbahnbauten.** Die ungarische geologische Anstalt beabsichtigt im Frühjahr dieses Jahres an allen Stellen, wo an den Linien der Staatsbahnen, wie auch der unter ihrer Verwaltung stehenden Kleinbahnen größere Erdarbeiten, Bau von neuen Linien, Umlegungen bestehender Eisenbahnstrecken usw. im Zuge sind oder in Zug gesetzt werden, geologische Untersuchungen vorzunehmen.

Zu diesem Zweck hat die Staatsbahndirektion auf Wunsch der geologischen Anstalt das genaue Verzeichnis der beabsichtigten, oder bereits im Zuge befindlichen größeren Bauten zur Verfügung gestellt. Das Ergebnis der Untersuchungen wird der Staatsbahndirektion zur Verfügung gestellt, damit sie es bei den jeweiligen Bauten in Betracht ziehen kann.

— **Die Beiträge zu den Baukosten der ungarischen Lokal-(Vizinal-)Eisenbahnen** haben Ende des Jahres 1913 nach amtlicher Quelle betragen:

Lokalbahngruppen (Anzahl der Bahnen)	Genehmigte wirkliche Baukosten	Staatsbeiträge für die Post	Staatsbeiträge sonstige	Beiträge der Verwaltungsbehörden	Beiträge der Gemeinden und Privaten	Beiträge zusammen
	K.	Tausend Kronen (in Prozenten der genehmigten wirklichen Baukosten)				
a) eigene (verstaatlichte) Lokalbahnen der ungar. Staatseisenbahnen (12)	33 560 305	1 002 (2,9)	3 383 (10,1)	775 (2,3)	1 652 (4,9)	6 812 (20,2)
b) auf Rechnung der ung. Staatseisenbahnen betriebene Lokalbahnen (6)	31 014 154	1 955 (6,3)	2 173 (7,1)	1 642 (5,3)	6 708 (21,6)	12 478 (40,3)
c) im Betriebe der ungar. Staatseisenbahnen befindliche Lokalbahnen (132) ...	786 323 348	43 940 (5,7)	80 822 (10,8)	58 760 (7,3)	102 801 (13,2)	286 323 (36,9)
d) im Betriebe von Privatbahn. verwaltete Lokalbahnen (19)	67 755 376	3 300 (4,9)	5 720 (8,4)	1 731 (2,5)	17 751 (26,2)	28 502 (42,0)
e) selbständige Lokalbahnen (19) .	189 217 353	3 265 (1,7)	7 583 (4,0)	2 833 (1,5)	38 767 (20,4)	52 448 (27,6)
zusammen (188)	1 107 870 536	53 461 (4,9)	99 681 (9,1)	65 742 (5,9)	167 679 (15,3)	386 563 (35,2)

Als Gegenleistung wurden für diese Beiträge in Stammaktien der betreffenden Lokalbahnen folgende Nennwerte übergeben:

Lokalbahngruppen wie oben	dem Staate	den Verwaltungsbehörden	den Gemeinden und Privaten	insgesamt
	Tausend Kronen (in Prozenten des Stammaktienkapitals)			
Gruppe b)	3 512,00 (29,0)	1 598,00 (13,2)	1 044,20 (8,7)	6 154,20 (50,9)
„ c)	120 480,72 (42,7)	54 710,72 (19,4)	53 948,19 (19,2)	229 129,63 (81,3)
„ d)	7 884,75 (28,3)	2 030,40 (7,3)	2 587,80 (9,3)	12 502,95 (44,9)
„ e)	10 452,70 (27,2)	1 587,60 (4,1)	4 256,75 (11,1)	16 297,05 (42,4)
zusammen	142 330,17 (39,5)	59 926,72 (16,6)	61 836,94 (17,2)	264 093,83 (73,3)

Das Stammaktienkapital beträgt bei der Gruppe b 12 069 600, bei der Gruppe c 281 733 200, bei der Gruppe d 27 830 600 und bei der Gruppe e 38 466 950 K., insgesamt also 360 100 350 K.

Den in der obigen Zusammenstellung nachgewiesenen Beiträgen, sowie den im Betriebe der ungarischen Staatsbahnen und der Privatbahnen verwalteten Lokalbahnen gewährten Begünstigungen (hinsichtlich des Betriebs selbst sowie die Fahrbetriebsmittelanschaffung und die Anschlüsse usw. anbelangend) ist es zu verdanken, daß Ende 1913 bereits ein Lokalbahnnetz von 12 757 Kilometer Bau- und 12 830 km Betriebslänge in Ungarn (ohne die eigenen Lokalbahnen der ungarischen Staatseisenbahnen 12 314 bzw. 12 648 km) dem öffentlichen Verkehre zu Diensten stand. Mr.

Luxemburg.

— **Die Luxemburgische Prinz Heinrich-Eisenbahn.** Der Verwaltungsrat der Gesellschaft beschloß, nach den üblichen Reservestellungen, einem Vortrag auf neue Rechnung von 157 000 Fr. und einer besonderen Rückstellung für außergewöhnliche Ausgaben von 550 000 Fr. eine Dividende von 12½ Fr. = 2½ % für das Geschäftsjahr 1915 vorzuschlagen, während im Vorjahr eine Dividende nicht verteilt werden konnte. Die „B. B. Ztg." bemerkt hierzu: Diese Nachricht wird in den Kreisen der Aktionäre deswegen besondere Befriedigung hervorrufen, weil die Wiederaufnahme der Dividendenzahlung der Gesellschaft, die natürlich infolge ihrer Lage in den vom Kriege berührten Gebieten besonders unter den Zeitverhältnissen zu leiden hat, darauf schließen läßt, daß die Leitung des Unternehmens zu einer günstigen Weiterentwicklung desselben Vertrauen hat.

Rumänien.

— **Rumäniens handelspolitischer Anschluß an die Mittelmächte.** Das schwedische „Aftonbladet" vom 27. März schreibt: Der größte Sieg, den die Mittelmächte im Monat März gewannen, war der Abschluß des Handelsabkommens mit Rumänien. Nachdem das Eis einmal gebrochen war, war weiterer Widerstand unmöglich. Auf der Donau und den Bahnlinien wird das wertvolle Getreide den Mittelmächten zugeführt, und an Rumänien gehen alle notwendigen Maschinen und Gerätschaften, die ein moderner Staat unbedingt gebraucht. Gleichzeitig spricht man von einem Übereinkommen zwischen Bulgarien und Rumänien, das den Durchgangsverkehr erleichtern soll. Eine Bahnlinie Konstantinopel-Berlin ist für den Austausch zwischen dem Orient und den Mittelmächten zu wenig. Hier sollen die rumänischen Strecken helfen. In Deutschland knüpft man bereits an die Verwirklichung weitgehende Hoffnungen. Wie dem auch sei: Was bereits eingetroffen ist, ist ein breiter Strich durch die Pläne Englands, Deutschland wirtschaftlich zu isolieren, jetzt und für alle Zukunft. — Wann soll Deutschlands Ermattung kommen? In Rumänien hat man neunzehn Monate darauf gewartet und ermattete selbst, obwohl man die ganze Zeit über Frieden hatte. In den neunzehn Monaten hat Deutschland von seinen eigenen Erzeugnissen leben müssen und hat ausgehalten — nicht im Überfluß, aber auch nicht in Not. Mit dem Überschuß Rumäniens und der übrigen Balkanländer ist es für alle Fälle gesichert. In dem wirtschaftlichen Zwangskrieg hat es eine größere Stärke erhalten, als es vor Kriegsbeginn hatte.

Übrige europäische Länder.

— **Verkehrsnöte des Vierverbandes.** Dem „Berl. Act." entnehmen wir folgendes: In der „Humanité" schildert der französische Abgeordnete Cachin die Verkehrskrisis in den Ländern des Vierverbandes. In England seien die Zustände so weit gediehen, daß ein großer Teil der Schiffe halb beladen die Anker lichten müsse, da Waren aus dem Landesinnern nicht in die Häfen gebracht werden können. Dieser Zustand sei hauptsächlich durch den Mangel an Transportarbeitern, aber auch durch ungenügendes Rollmaterial herbeigeführt. In Frankreich sei genau dasselbe der Fall, nur komme hier noch die ungeheure Unordnung dazu, die im Transportwesen herrsche. In Rußland habe sich die Krise ganz außerordentlich verschärft. Die Unzulänglichkeit der Transportmittel habe den Wert der russischen Armee nicht weniger beeinträchtigt als der Munitionsmangel. In Italien habe man eine große Reihe von Personenzügen ausschalten müssen, um dadurch der Inanspruchnahme des Eisenbahnnetzes wenigstens etwas abzuhelfen. Es wäre kindisch, fährt Cachin fort, wenn man die Augen davor verschließen würde, daß man in Deutschland diese Schwierigkeit nicht kennt.

— **Ein Schneesturm in England.** Aus London, den 29. v. M., wird der „Köln. Ztg." gemeldet: Von Montag abend bis Dienstag nachmittag ist über England ein Schneesturm hingebraust, wie ihn seit dem berüchtigten Dezember 1879, wo ein Orkan von 240 km Stundengeschwindigkeit die Tay-Brücke mit einem gerade darüber fahrenden Personenzug in die Tiefe riß, niemand erlebt hat. Nach den Feststellungen des Oberpostamtes in London war der gesamte Telegraphen- und Fernsprechverkehr mit dem Norden, Nordwesten, Westen, Osten und Mittelengland unterbrochen. Mit dem Südosten und der Südküste wurde er nur einigermaßen aufrecht erhalten. Die Schnellzüge erlitten Verspätungen bis zu 10 Stunden, — der 8 Uhr 15 Minuten fällige Schottische Expreß kam mit 7 Stunden Verspätung an — weil überall nicht nur die Telegraphenpfosten am Boden und die Drähte auf dem Gleise lagen, sondern auch die Signal- und Blockanlagen in Unordnung geraten oder geradezu zerstört waren, so daß sie entweder falsch oder gar nicht arbeiteten. Wieviele Menschenleben verloren gegangen sind, teilen die Zeitungen noch nicht mit. Sie wissen nur zu berichten, daß die Angehörigen der Zuggäste, die auf St. Pancras, Euston und den anderen Schnellzugstationen die Ankunft der Züge abwarteten, die Verzögerung mit dem gewöhnlichen Stoizismus des Engländers hingenommen, und daß die endlich im Laufe des Dienstags eintreffenden Reisenden geäußert hätten, wenn der Schnellzug nicht alle Augenblicke eines Hindernisses wegen hätte halten müssen, wäre der Aufenthalt im Zuge angenehmer gewesen als draußen. Am schlimmsten hat der Sturm in Mittelengland, und hier wiederum in der Landschaft Leicester, gewütet. Der Schneefall, der die Durchschnittshöhe von einem Fuß (30 cm) erreichte, lag am höchsten in Birmingham. An Stellen, wo er zusammengeweht wurde, erreichte er eine Tiefe von 20 Fuß. Wie London vom Verkehr mit dem Norden, so war Birmingham von jedem Verkehr völlig abgeschnitten. Über Sach- und Personenschaden fehlen daher noch alle Einzelheiten.

Die Mitteilungen der Blätter vom 29. v. M. werden etwas erweitert durch das folgende Telegramm aus Amsterdam vom 30. vorigen Monats: England wurde in den letzten zwei Tagen von schweren Schneestürmen heimgesucht, durch die der telegraphische Verkehr fast vollständig lahmgelegt wurde. Seit 30 Jahren hat keine solche Störung stattgefunden, alle Telegraphenlinien längs der Eisenbahnen nach dem Norden, Nordwesten und Osten sind unterbrochen. Die Züge wurden um Stunden aufgehalten. Birmingham ist von dreißig großen Städten abgeschnitten. Viele Schiffe und Häuser wurden beschädigt.

— **Bulgarische Schienenbestellung.** Die bulgarische Regierung hat vor Kriegsausbruch mit den österreichischen Eisenwerken einen Abschluß auf 340 Wagenladungen Schienen gemacht. Die Bestellung konnte, wie die „N. Fr. Pr." berichtet, nicht durchgeführt werden, da sich zu Kriegsbeginn Schwierigkeiten bei der Produktion zeigten, zu denen später auch Transporthindernisse hinzukamen. Die bulgarischen Staatsbahnen haben sich nun mit deutschen Unternehmungen in Verbindung gesetzt, um sowohl Schienen als Schwellen zu beschaffen. In beiden dürfte in Deutschland eine ähnliche Menge bestellt werden, die seinerzeit in Österreich in Aussicht genommen war. Da damit nur ein Teilbedarf der bulgarischen Bahnen gedeckt wäre, nimmt man an, daß die österreichischen Schienenwerke in einem späteren Zeitpunkte die bei ihnen bestellte Menge an Bulgarien nachliefern werden. Die österreichischen Staatsbahnen haben jüngst bei den Schienenwalzwerken 1400 Wagen in Auftrag gegeben.

— **Verhandlungen über den Ankauf der Linie Svilengrad (Mustafa Pascha)-Dedeagatsch der Orientalischen Eisenbahnen durch den bulgarischen Staat.** Bekanntlich wurde am 7. Oktober v. J. die 185,3 km lange Linie Svilengrad-Adrianopel-Kuleli Burgas-Dedeagatsch der Orientalischen Eisenbahnen auf neubulgarischem Gebiet aus höheren Staatsrücksichten von der bulgarischen Regierung vorläufig in Staatsbetrieb übernommen, unter Zusicherung einer angemessenen Entschädigung an die Betriebsgesellschaft. Demgemäß wurden auch wegen Ablösung der Betriebsrechte der Gesellschaft (die Bahnlinie, ausgenommen die Fahrzeuge und sonstige Einrichtung, war türkisches Staatseigentum) bereits seit geraumer Zeit zwischen den Vertretern der Gesellschaft, den Direktoren J. Müller und Wiedemann einerseits und den Vertretern der bulgarischen Regierung andererseits Verhandlungen gepflogen. Diese sollen nun endlich zu einem günstigen Abschluß gelangt sein.

— **Russisches Verpflegungswesen.** „Rjetsch" vom 17. Februar 1916 berichtet: Der Petersburger Gouverneur hat sich schriftlich an den Verkehrsminister gewendet und ihn darauf aufmerksam gemacht, daß die Bevölkerung des Petersburger Gouvernements die äußerste Not an Lebensmitteln leidet. Zur augenblicklichen Behebung hätte der St. Petersburger Stadthauptmann eine genügende Menge Weizen- und Roggenmehl zur Verfügung gestellt, aber sie wird nicht nach den Ortschaften des Gouvernements verladen, sondern bleibt in den

Lagern der Stadt liegen, weil die Eisenbahn die Abfuhr verweigert. Außerdem teilt der Petersburger Gouverneur mit, daß die Petersburger Landwirtschaftsverwaltung in Rybinsk eine große Menge Lebensmittel angekauft hat, die noch im Januar an die Verteilungsstellen des Gouvernements verladen werden sollte; aber auch hierfür wurden die nötigen Wagen verweigert.

Dasselbe Blatt vom 19. Februar berichtet: Die besondere Kommission bei der Verwaltung der Nikolaibahn hat festgestellt, daß auf den Lagern dieser Bahn gegenwärtig 800 000 Pud Gefrierfleisch und 214 000 Pud gefrorenes Geflügel liegt. Jeden Tag werden in diesen Lagern ungefähr 100 Wagen neu ausgeladen, die Empfänger fahren jedoch nur die Hälfte dieser Menge ab, so daß sich fortwährend neue Pfropfen bilden. Da die Zeit des Tauwetters herannaht, befürchtet man ein rasches Verderben obiger Lebensmittel, weshalb die Kommission sich an die Militärbehörde gewendet hat mit dem Ersuchen, auf die Empfänger einen Zwang auszuüben.

— **P. N. Tscheremissinow †.** Sehr verspätet geht uns mit dem Wjestnik des Ministeriums der Verkehrsanstalten vom Januar d. J., die Nachricht von dem Tode P. N. Tscheremissinows zu. Der Verstorbene, der in seinem Vaterlande eine bedeutsame Rolle auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens, namentlich des Tarifwesens, spielte, war in weiten Eisenbahnkreisen auch außerhalb der russischen Grenzen ein wohlbekannter und hochgeschätzter Mann. Exzellenz Tscheremissinow bekleidete seit dem Jahre 1905 das Amt eines Direktors des Vereins russischer Eisenbahnverwaltungen für den internationalen Verkehr. Als solcher ist er auf den regelmäßig in jedem Jahre wiederkehrenden Konferenzen mit den deutschen und französischen Verwaltungen, deren Verhandlungen er leitete, vielen Vertretern der deutschen Eisenbahnen geschäftlich näher getreten. Auch an den verschiedenen das Internationale Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr und ein solches über die Beförderung von Personen und Reisegepäck betreffenden Konferenzen in Bern nahm er als Vertreter des genannten Vereins teil. Er verstand es, mit feinem Takt unbequeme Klippen, an denen die nicht selten ziemlich weit auseinandergehenden Interessen zu scheitern Gefahr liefen, zu umschiffen, und die Verhandlungen wieder in ruhiges Fahrwasser zu leiten. Damit hat er der gemeinsamen Sache des internationalen Verkehrs manchen guten Dienst geleistet, was dem Verstorbenen auch außerhalb seines Heimatlandes ein freundliches Gedächtnis sichert. m.

— **Die Eisenbahn nach Kola und der Schiffsverkehr im Weißen Meere.** Nach Meldungen aus Petersburg teilte der Verkehrsminister Trepow in einer Sitzung der Reichsduma mit, daß die Eisenbahn von Petersburg nach der Halbinsel Kola noch in diesem Jahre vollendet werde. Damit sei eine Verbindung mit dem eisfreien Hafen Alexandrowsk hergestellt. — Wie aus Bergen in Norwegen gemeldet wird, erwartet man dort, daß der Schiffsverkehr mit Archangelsk bald wieder aufgenommen wird. Der gesamte Verkehr im Weißen Meer und an der Murmanküste untersteht jetzt der russischen Marineverwaltung. Es sollen regelmäßige Postdampferlinien mit Amerika errichtet werden. Eine amerikanische Reederei wolle auch die Güterbeförderung mit Schiffen von 5000 bis 8000 t besorgen.

Fremde Erdteile.

— **Ein russisch-chinesisches Eisenbahnabkommen.** Die „Times“ meldet aus Peking vom 29. v. M.: Ein wichtiges Abkommen wurde gestern von der chinesischen Regierung und der Russisch-Asiatischen Bank unterzeichnet. Es vereinbart den Bau einer Eisenbahn von Charbin nach Blagowjeschtschensk und einer Zweiglinie von Mergen nach Zizikar. Eine große Strecke der geplanten Bahn folgt derselben Linie wie das amerikanische Bahnprojekt Aigun-Tschintschau, über das die chinesische Regierung bereits ein Abkommen unterzeichnet hatte, das aber auf die Gegnerschaft Rußlands und Japans stieß. Das neue Abkommen sieht eine Anleihe von 5 Millionen Pfund Sterling vor, die nach dem Kriege in den europäischen Finanzzentren herausgebracht werden soll. Das neue Abkommen kann als Gegenzug gegen die japanischen Abkommen vom Oktober 1913 über die Eisenbahnen in der Ostmongolei und der Südmandschurei betrachtet werden.

— **Die Nigerische Eisenbahn im Jahre 1914.** Während der ersten 7 Monate vor Ausbruch des Krieges beliefen sich die Roheinnahmen auf 507 516 £, mit einem Monatsdurchschnitt von 72 500 £ gegen 59 500 £ im Vorjahre, also mehr rd. 22 %; für das ganze Jahr dagegen zeigt die Roheinnahme von 763 913 £ nur eine Zunahme von 50 285 £ gegen das Vorjahr, das sind 7 %. Die europäischen Märkte wurden unsicher und der Handel in Erdnüssen und Palmkernen wurde unterbrochen, da der Dampferdienst versagte und die Mehrzahl der Palmkernmühlen in Deutschland liegt. In dieser Hinsicht litt die Nigerische Bahn viel mehr, als die der Goldküste, wo Kakao die Hauptfracht der Bahn bildet. Nachstehend die wichtigsten Vergleichsziffern für die Jahre 1913 und 1914:

		1913	1914
durchschnittl. Betriebslänge	engl. Meilen	936	950
Roheinnahmen	£	713 628	763 913
Betriebsausgaben	„	385 130	448 979
Betriebsüberschuß	„	328 498	314 934
Betriebszahl	%	54	58,8
Anlagekapital	£	6 094 242	6 656 476
Reisende		1 159 710	1 230 893

Die wichtigste Neuerung im Zugdienst war die Einführung eines durchgehenden Eilzugspaares zwischen Iddo (Lagos) und Kano (712 Meilen), das allwöchentlich verkehrt; es dient auch dem Verkehr der Eingeborenen in der dritten Klasse und befördert Vieh und Rohprodukte. Am 1. Juli 1914 wurde die schmalspurige Zweigbahn in das Zinngebiet von Bautschi um die Strecke Jengre-Jos (31 Meilen), am 1. Dezember bis Bukuru (Gesamtlänge 141 Meilen) verlängert. Der Bau der östlichen Neubaulinie von Port Harcourt nach den Kohlenfeldern von Udi litt unter den Kriegsereignissen. Dem empfindlichen Kohlenmangel mußte durch Bezug von über 10 000 t Natalkohle begegnet werden. Diese Kohle war aber viel schlechter und teurer, als die früheren Bestände.

— **Die Zustände auf den mexikanischen Eisenbahnen.** Der ständige Berichterstatter der Chicago Daily News, in Stadt Mexiko, schreibt seiner Zeitung: Der Generaldirektor J. Pani der mexikanischen Staatsbahnen erklärte, etwa 70 % der normalspurigen Eisenbahnwagen der mexikanischen Staatsbahnen seien durch den Krieg zerstört worden, der Rest von 30 % sei nur zur Hälfte betriebsfähig, die andere Hälfte sei ausbesserungsbedürftig und befinde sich in den Werkstätten. Der gegenwärtige Betrieb reicht gerade zu, um die allernotwendigsten Bedarfsgegenstände zu befördern und den unumgänglich notwendigen Reiseverkehr zu befriedigen.

Infolge der Schließung des Panamakanals ist ein großer Teil der Waren auf die Eisenbahnverbindung durch Tehuantepec angewiesen. Aber diese Eisenbahn ist mit ihrem geringen Bestande an Betriebsmitteln gar nicht in der Lage, die in Frage kommenden Gütermengen zu befördern und ist außerdem nicht imstande, eine Gewähr gegen die Plünderungen der Eisenbahnsendungen durch Räuberbanden zu bieten.

In Vera Cruz sind die Lagerhäuser bis zum Dach mit Waren vollgepfropft. Die Lagerhausgesellschaft hat die Mieten verdoppelt; dies hatte aber auf die Fortführung der Güter keinen Einfluß, da die Eisenbahnen eben nicht imstande sind, die nötigen Bahnwagen zu stellen.

Seit 6 Jahren löst eine Revolution die andere ab, aber bis vor 18 Monaten waren die Zerstörungen des Eisenbahnbesitzes verhältnismäßig unbedeutend; erst die Kämpfe der letzten 18 Monate haben die umfangreichen Zerstörungen an Eisenbahnanlagen und Betriebsmitteln zur Folge gehabt, durch welche der Wohlstand des Landes außerordentlich geschädigt worden ist. Zwischen Monterey und Stadt Mexiko sind alle Bahnhofsgebäude niedergebrannt worden. Die Strecke ist übersät mit den Resten zerstörter Lokomotiven und Wagen, die Schienen sind aufgerissen, die Schwellen verbrannt. Viele Städte sind von Bahnverbindungen vollständig abgeschnitten. Bergwerke, Mühlen und Fabriken stehen still, Felder werden nicht bestellt, die Läden sind leer, und das Land nähert sich allmählich dem Urzustande. Neuerdings ist die Hauptwerkstatt in Orizaba eingeäschert worden, wobei auch sämtliche Betriebsmittel zerstört wurden. Zahlreiche Wagen sind außer Dienst gestellt worden, um Eisenbahnbeamten oder Militärpersonen als Wohnung zu dienen.

Die Regierung hat von dem Recht Gebrauch gemacht, die Privateisenbahnen während der Dauer des Krieges in Besitz zu nehmen, zu verwalten und weiter zu betreiben. Sie hat dafür den Eigentümern eine Entschädigung zu zahlen, die den Durchschnittsertrag der letzten 5 Jahre um 10 % übersteigt und hat außerdem die Verpflichtung, die Bahnen in betriebsfähigem Zustande zurückzugeben. Ob die Regierung imstande sein wird, diesen Verpflichtungen nachzukommen, erscheint mehr als fraglich.

Der Bericht ist vor dem Ausbruch des Krieges zwischen den Vereinigten Staaten und Mexiko geschrieben. Wenn auch der Feldzug der Vereinigten Staaten wohl schließlich dazu führen wird, die Ruhe im Lande wiederherzustellen, so sind doch während des Feldzuges erhebliche weitere Zerstörungen an Eisenbahnwerten unausbleiblich.

Allgemeines.

— **Fahrtreppen als Ersatz der festen Treppen.** Für Umsteigestationen, bei denen Höhenunterschiede zu überwinden sind, werden zur Bequemlichkeit der den Zug wechselnden Fahrgäste jetzt die sogenannten Fahrtreppen empfohlen, auf denen man stehend nach oben oder nach unten befördert wird. Diese Fahrtreppen sind neuerdings immer mehr in Aufnahme gekommen, so in Paris, London, Neuyork usw. Geheimrat Kemmann berichtet darüber folgendes: Die Fahrtreppen amerikanischer Bauart erfreuen sich beim Publikum großer Beliebtheit. Sie beginnen neuerdings auch die Stationsaufzüge zu verdrängen. Unmittelbar vor Kriegsausbruch hatte ich Gelegenheit, auch die neuesten Londoner Anlagen zu beobachten. Von besonderem Interesse ist, daß auf der Station Paddington die feste Treppe, die noch zur Verfügung geblieben war, vom Publikum überhaupt nicht mehr benutzt wird, obwohl der zu überwindende Höhenunterschied nicht sehr bedeutend ist. Diese Treppen sind den größten Ansprüchen gewachsen, und ich bin überzeugt, daß sich auch in Berlin passende Gelegenheiten zu ihrer Verwendung bieten würden.

Rechtspflege.

— **Die Beförderung von Stückgütern in offenen Wagen** (Urteil des Amtsgerichts Karlsruhe vom 21. April 1915, Nr. 2 ZH 1220/14—15 und des Landgerichts Karlsruhe vom 9. März 1916, Nr. 17 BR 64/15). Die Klägerin erhob gegen die Eisenbahn Klage mit der unbestrittenen Behauptung, daß eine im Oktober 1914 von H. nach U. in offenem Wagen mit Decke beförderte Kiste Tabakfabrikate (Zigaretten) in durchnäßtem Zustand in U. angekommen sei und das Gut deshalb einen Minderwert erlitten habe. Das Amtsgericht gab der Klage statt, indem es ausführte: Die Eisenbahn habe zwar auf Grund der mit Wirkung vom 1. September 1914 abgeänderten §§ 51 und 52 des deutschen Eisenbahn-Gütertarifs Titel I, Abteilung B das Recht gehabt, die für die Klägerin bestimmte Zigarettensendung in offenem Wagen zu befördern, daraus sei der Eisenbahn aber nicht das Recht erwachsen, wahllos auch nässeempfindliche und als solche deklarierte Waren in offenen Wagen zu befördern. Wenn sie nicht mit der Beförderung zuwarten oder den Absender auf das entstehende Risiko aufmerksam machen will, habe sie die Pflicht, die mit der Beförderung in offenen Wagen naturgemäß verbundene Gefahr der Durchnässung der Ware durch möglichst sorgfältige Behandlung herabzumindern. Dies könne zweifellos durch Anbringung einer völlig wasserdichten, das Eindringen von Feuchtigkeit verhindernden Decke geschehen. Auf diesen Standpunkt habe sich auch das Reichsgericht (Eisenbahnrechtliche Entscheidung. 6, 122) gestellt, und die Eisenbahn für verpflichtet erachtet, witterungsempfindliche Güter gegen die Unbilden des Wetters zu schützen. Ein Aufsatz: „Der Krieg und die Haftung der Eisenbahn bei der Güterbeförderung in offenen Wagen" (Jur. Wochenschrift 1915, Nr. 8, Seite 385) führe aus, offenbar gehe auch die neue Fassung des Abschnitts III der allgemeinen Tarifvorschriften von dem gleichen Standpunkt aus, da § 54 von der Erhebung einer Deckenmiete für bahneigene Decken bei den früher bedeckungspflichtigen Gütern der allgemeinen Wagenladungsklasse und der Spezialtarife absehe und damit die Auflage einer Decke für diese Güter als normalen Zustand und als Bestandteil des Frachtvertrages hinstelle. Im vorliegenden Falle mache die Eisenbahn geltend, die beschädigte Ware sei mit einer Decke versehen gewesen. Allein der Umstand, daß trotzdem die Ware durchnäßt wurde, spreche dafür, daß dies nicht in genügendem Umfang geschehen ist, daß die Decke schadhaft oder nicht wasserdicht oder nicht sorgfältig umschnürt war. Alle diese Mängel können aber nur von der Bahn verschuldet sein und deshalb könne deren Befreiung von der Haftung nach § 86 EVO nicht eintreten.

Das Landgericht wies die Klage ab aus folgenden Gründen: Der Eisenbahn ist infolge der Inanspruchnahme der Eisenbahnwagen durch die Heeresverwaltung gestattet, in weitgehendem Maße offene Wagen zu verwenden. Darnach war die Eisenbahn auch befugt, die Zigaretten in offenem Wagen zu verfrachten. Es ist undenkbar, daß sie dabei mit der Beförderung zuwarten kann, bis etwa die Witterung einen Verderb der Ware nicht befürchten läßt. Eine solche Behandlung würde jeden geordneten Güterverkehr unmöglich machen, ganz abgesehen davon, daß auch dadurch nie die Gefahr von Witterungsschäden — bei plötzlicher Änderung der Wetterverhältnisse — beseitigt werden kann. Für die Schäden, die bei einer Beförderung im offenen Wagen entstehen, gelten hiernach die Regeln des § 459 Ziffer 1 und Absatz 2 HGB., § 86 EVO. Die Bahn haftet nur, wenn sie ein Verschulden trifft. Ein bestimmter Vorgang, der ein schuldhaftes Verhalten der Bahnangestellten darstellt, ist nicht einmal behauptet. Es ist klar, daß die Tatsache des Schadens selbst, hier die Tatsache der Durchnässung der Zigaretten, nicht den Nachweis des Verschuldens ersetzen kann. Mangels eines solchen Nachweises besteht daher ein Ersatzanspruch gegen die Eisenbahn nicht. F.

Bücherschau.

— **Die Ausbildung für den technischen Beruf in der mechanischen Industrie (Maschinenbau, Schiffsbau, Elektrotechnik). Ein Ratgeber für die Berufswahl.** Verlag von G. B. Teubner in Leipzig. Preis 50 ₰.

Die unter diesem Titel von dem Deutschen Ausschuß für Technisches Schulwesen (Geschäftsstelle: Berlin NW. 7, Sommerstraße 4a) herausgegebene Schrift ist soeben in zweiter, verbesserter und ergänzter Auflage erschienen. Bei der außerordentlichen Mannigfaltigkeit der Ausbildungsmöglichkeiten für den technischen Beruf hat sich der Ratgeber für den angehenden Ingenieur und Techniker sowie für dessen Angehörige als ein unentbehrliches Hilfsmittel zur Wahl der entsprechend seiner Vorbildung und späteren Lebensabsichten in Betracht kommenden Schulgattung erwiesen. In dem Ratgeber werden daher zunächst die Anforderungen an die Vorbildung dargelegt, welche von den verschiedenen technischen Bildungsanstalten gestellt werden. Diese Anforderungen schwanken zwischen dem Reifezeugnis einer höheren Schule, das für den Besuch der technischen Hochschule erforderlich ist, und zwischen guter Volksschulbildung, die allein oder nach Ergänzung durch eine besondere Prüfung für den Besuch einer Reihe von Fachschulen genügt. Auch wird der Wert, die Notwendigkeit und zweckmäßige Gestaltung der dem Studium vorausgehenden praktischen Ausbildung erörtert, deren Dauer nach Vorbildung und Art der zu besuchenden Schule 1 bis 4 Jahre betragen soll. — Die neue Auflage des Ratgebers enthält ferner sehr beherzigenswerte Ausführungen über die Fähigkeiten, die im technischen Beruf verlangt werden müssen, und einen Überblick über die auf Grundlage der Ausbildung als Ingenieur sich ergebenden verschiedenartigsten Beschäftigungsmöglichkeiten.

In dem Heft befindet sich ferner eine Zusammenstellung der technischen Hochschulen mit ihren verschiedenen Fachabteilungen sowie eine besonders wertvolle tabellarische Zusammenstellung von technischen Mittelschulen. In der letzteren sind u. a. für jede aufgeführte Schule Angaben über Schulgeld und sonstige Gebühren, Dauer des Unterrichts sowie über die durch den erfolgreichen Besuch zu erwerbenden Berechtigungen enthalten. Diese Angaben sind insbesondere auch für die mit Sachkenntnis vorzunehmende Auswahl einer Privatlehranstalt oder einer solchen kleinerer Städte von Wichtigkeit, da sich im nichtstaatlichen technischen Mittelschulwesen manche Mißstände herausgebildet haben, unter deren auch die gut geleiteten Anstalten zu leiden haben.

Druckfehlerberichtigung.

In der Besprechung des 2. Heftes des 32. Bandes von Egers Eisenbahn- und verkehrsrechtlichen Entscheidungen in Nr. 26 S. 305 d. Ztg. befindet sich ein sinnentstellender Druckfehler. Es müssen in der rechten Spalte Zeile 15 von unten hinter Telegraphenwegegesetz die Worte eingeschaltet werden: „anzusehen ist, in der Reichsgerichtsentscheidung".

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Güterverkehr.

Güterverkehr der badisch-schweiz. Übergangsstationen mit der Schweiz.

Mit Gültigkeit vom 6. April 1916 an ist im gemeinsamen schweiz. Ausnahmetarif Nr. 17 für Holzstoff usw. die Station Zwingen im Absatz 1 hinter Zürich-Manegg nachzutragen.

Karlsruhe, 31. März 1916. (444)

Gr. Generaldirektion der Staatseisenbahnen.

Den deutsch-schweizerischen Gütertarif, Teil I betr.

Die unterm 25. März l. Js. von uns bekanntgegebene bundesrätliche Verordnung ist nachträglich dahin ergänzt worden, daß im Verkehr aus der Schweiz

nach Deutschland Nachnahmebeträge und Barvorschüsse unter zehn Mark zugelassen sind.

Karlsruhe, den 1. April 1916. (448)
Namens der beteiligten Verwaltungen:
Gr. Generaldirektion der Staatseisenbahnen.

Mit Gültigkeit vom 1. April gelten die im Gemeinsamen Heft 200 durch Nachtrag 8 bekanntgegebenen Bestimmungen über den Verkehr mit der Schweiz pp. betreffend Berechnung und Erhebung der Fracht in Franken auch im Verkehr Deutschland-Prinz-Heinrichbahn.

Näheres in unserem nächsten Tarif- und Verkehrsanzeiger.

Straßburg, den 31. März 1916. (447)
Kaiserliche Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

Niederländisch - deutsche Eisenbahnverbände.

In unserer Bekanntmachung 8/411 IV 1 vom 29. 3. erhält Punkt 2 folgenden Wortlaut:

„2. Nachnahmen der Versender sowie Barvorschüsse in Höhe von zehn Mark und darüber sind bei Sendungen aus den Niederlanden nach Deutschland ausgeschlossen."

Cöln, den 30. März 1916. (446)
Königliche Eisenbahndirektion.

Gütertarif deutsche Bahnen — Prinz Heinrich-Bahn, Heft 7 (Württemberg).

Mit Geltung vom 1. April 1916 ist auf Seite 15 des Tarifs bei Trossingen Ort das Zeichen „Zu 46" nachzutragen.

Kaiserliche Generaldirektion (445)
der Eisenbahnen in Elsaß - Lothringen.

Güterverkehr der bad. - schweiz. Übergangsstationen mit der Schweiz.

Mit Gültigkeit vom 15. April 1916 tritt im Verkehr nach Basel Bad. Stb. ab Rabius-Surrhein für Talkstein, auch gemahlen, schweiz. Ursprungs, in Wagenladungen von mindestens 10 000 kg oder hierfür zahlend, ein Ausnahmefrachtsatz von 145 Cts. für 100 kg in Kraft.

Karlsruhe, 31. März 1916. (449)
Gr. Generaldirektion der Staatseisenbahnen.

Niederländisch - deutsche Eisenbahnverbände.

Gemäß Verordnung des Bundesrats vom 16. März d. Js. über den Nachnahme- und Frachtverkehr mit dem Ausland wird mit Gültigkeit vom 1. April 1916 bestimmt:

1. Bis auf weiteres sind Sendungen aus Deutschland nach den Niederlanden nur in überwiesener Fracht. Sendungen aus den Niederlanden nach Deutschland dagegen nur bei Zahlung der Fracht durch den Absender zugelassen.

2. Nachnahmen des Versenders sind im Verkehr von den Niederlanden nach Deutschland bis auf weiteres ausgeschlossen.

3. Diese Tarifmaßnahmen finden vorläufig keine Anwendung auf Sendungen, die mit direkten Frachtbriefen von den Niederlanden nach Österreich - Ungarn und darüber hinaus, nach Luxemburg und den von deutschen Truppen besetzten Gebieten des Auslandes oder in umgekehrter Richtung befördert werden.

4. Wird ein Gut, das mit direktem Frachtbrief aus den Niederlanden im Durchgangsverkehr über die deutschen Bahnen nach dem Ausland aufgegeben war, zufolge nachträglicher Verfügung des Versenders auf einer deutschen Unterwegsstation angehalten und ausgeliefert oder nach einer deutschen Station weiter- oder zurückbefördert, so ist die Fracht für die ganze Beförderungsstrecke, falls sie in Deutschland erhoben wird, um 40 v. H. zu erhöhen.

Cöln, den 29. März 1916. (436)
Königliche Eisenbahndirektion.

Württ. Binnen-Gütertarif.

Mit Gültigkeit vom 1. April 1916 erhält Ziffer 6 des Warenverzeichnisses des Ausnahmetarifs 2 (Rohstofftarif) folgenden Wortlaut: „Häcksel von Heu und Stroh".

Stuttgart, den 31. März 1916. (443)
Generaldirektion der K. Württ. Staatseisenbahnen.

Norddeutsch-schweizerischer Eisenbahnverband.

Mit Wirkung vom 10. April 1916 erhält das Warenverzeichnis der Abteilung VII im Abschnitt A des Tarifes Teil II. Heft 11 vom 1. Juli 1905 folgenden Wortlaut:

Abteilung VII für Roheisen aller Art, Rohstahl- und Puddelluppen, grob vorgeschmiedetes oder grob vorgewalztes Halbzeug wie in der allgemeinen Güterklassifikation (Teil I, Abt. B der deutsch-schweizerischen Gütertarife) als zum Spezialtarif III gehörend aufgeführt.

Karlsruhe, 29. März 1916. (435)
Namens der beteiligten Verwaltungen:
Gr. Generaldirektion der Staatseisenbahnen.

Bayerisch-Schweizerisch-Elsässisch-Südbadischer Gütertarif vom 1. April 1910.

Am 15. April 1916 wird der Nachtrag II ausgegeben werden; er enthält neue Bestimmungen für den Verkehr mit der Schweiz und darüber hinaus. Die Abfertigung nach und von Basel, Schaffhausen, Konstanz (Übergang Schweiz) und Singen (Übergang Schweiz) wird nur mehr in der Frankenwährung zum festen Kurse von 1 ℳ = 1.234 Fr. erfolgen. Nähere Auskunft erteilt das Tarifamt der K. Bayer. St. E. B. r. d. Rh.

München, den 29. März 1916. (440)
Tarifamt der K. Bayer. St.-E.-B. r. d. Rh.

Binnen - Gütertarif der Großherzoglich Mecklenburgischen Friedrich-Franz-Eisenbahn.

In Wiligrad ist an Stelle der Seitenrampe eine Rampe für Kopf- und Seitenverladung errichtet. Im Abschnitt E des Tarifs ist auf Seite 18 unter 3 die Station Wiligrad und im Kilometerzeiger (Seite 20 bis 46) bei dem Stationsnamen Wiligrad die Hinweisungsziffer „3" zu streichen.

Schwerin, den 28. März 1916. (439)
Großherzogliche General-Eisenbahndirektion.

Westdeutscher Kohlenverkehr.

Vom 1. April 1916 ab wird die Station Stoppenberg des Dir. Bez. Essen als Versandstation in die Hefte 1, 2 und 4 und in die Abteilung A des Heftes 3 aufgenommen.

Essen, den 28. März 1916. (437)
Kgl. Eisenb. Direktion.

---

2. Verdingungen.

Öffentliche Ausschreibung auf Lieferung von Werkstattsmaterialien, Gruppe II. Eisenguß II.—IV. Kl., Achsbuchsunterteile aus Flußeisenguß, sowie sonstige Teile aus Flußeisen- und Flußstahlformguß.

Angebote mit entsprechender Aufschrift sind spätestens zum Verdingungstermine am 26. April 1916, vormittags 11 Uhr verschlossen und postfrei an uns einzureichen. Die Lieferungsbedingungen samt Angebotbogen liegen im Zentralbureau, Maltheserstraße 13, Zimmer 269 aus, können auch von da gegen 50 Pfennig bar (keine Briefmarken) angefordert werden. Die Eröffnung der Angebote findet im Verwaltungsgebäude, Zimmer 108, statt. Zuschlagsfrist bis 10. Mai 1916.

Breslau, den 1. April 1916. (438)
Königliche Eisenbahndirektion.

---

430 Handdurchschläge, 90 Vorschlaghämmer, 400 Hämmer für Schmiede, 145 Handkörner, 950 Handmeißel, 50 Handlampen für Schlosser, 1100 Vorhängeschlösser, 70 Ölspritzen für Lokomotiven, 30 Winden für Lokomotiven und Wagen, 15 stählerne Winkel, 195 gew. Zirkel, 40 Federzirkel, 5 verstellbare Lehren, 20 hölzerne Schraubzwingen, 50 anschraubbare Laternenstützen, 35 Eimer für Lokomotiven, 230 Schlackenschaufeln mit Stiel, 800 Kohlenschaufeln mit Stiel für Lokomotiven, 500 Oberwagenscheiben, 250 Schlußscheiben, 1455 Schraubenschlüssel, 45 verstellbare Schraubenschlüssel, 60 Glaserdiamanten sollen in verschiedenen Losen verdungen werden. Angebotbogen und Bedingungen können in unserem Zentralbureau, Fürstenstr. 1—10, eingesehen, auch von dort gegen portofreie Einsendung von 1 ℳ in bar (nicht in Briefmarken) bezogen werden. Die an uns einzusendenden Angebote werden **am 5. Mai 1916, vormittags 10 Uhr,** im Verwaltungsgebäude, Fürstenstr. 1—10, eröffnet. Der Zuschlag erfolgt bis zum 31. Mai 1916.

Königliche (441)
Eisenbahndirektion Magdeburg.

Verdingung der Herstellung des Bahnkörpers Station 559+25 bis Station 588+92 der Baustrecke **Treis-Bengel** in zwei Losen (Los I 1845 m **Tunnel** und 190 m Schacht, Los II 720 m **Tunnel**). Verdingungsunterlagen liegen im Zimmer 12 des Amtsgebäudes zur Einsicht aus. Verdingungshefte sind, soweit der Vorrat reicht, gegen vorherige kostenfreie Einsendung von 5 ℳ für jedes Los käuflich.

Eröffnungstermin: 1. Mai 1916, vorm. 11½ Uhr, im Amtsgebäude, Coblenz, Fischelstr. 32. Zuschlagsfrist 6 Wochen. — Frist für Vertragserfüllung 1. Januar 1919.

Coblenz, den 1. April 1916. (442)
Königl. Eisenbahndirektion Saarbrücken, Neubauabteilung in **Coblenz.**

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Eisenbahndirektions-Präsident a. D. v. Mühlenfels in Berlin.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nummer 29. 8. April 1916. LVI. Jahrgang.

Inhalt:

Der Einfluß der Bundesratsbekanntmachungen über die Verjährungsfristen vom 22. Dezember 1914 und vom 4. November 1915 auf das Eisenbahnfrachtrecht.

Die Beziehungen der deutschen Industrie zum türkischen Reiche.

Die zweite Lesung des Etats der Bauverwaltung im preußischen Abgeordnetenhause.

Nachrichten.

Deutschland. Deutsche Frachtbriefe im Wechselverkehr Deutschlands mit den besetzten westlichen und östlichen Gebieten. — Rückbeförderung leerer Fischfässer. — Beschäftigungsgesuche von Kriegsinvaliden. — Ausfall der Arbeit in den Eisenbahnwerkstätten an den hohen Festtagen. — Zur Einführung der sogenannten Sommerzeit. — Aufwandsentschädigung der bayerischen Beamten bei Geschäftsaushilfen und Stellvertretungen während des Krieges. — Neue Schnellzüge (D-Züge) zwischen Chemnitz und Berlin. — Die gemeinnützige Elektrizitätsversorgung der Provinz Brandenburg. — Verein Deutscher Maschinen-Ingenieure. — Exzellenz Dr. Schroeder 80 Jahr. — Personalnachrichten.

Österreich: Die Bilanz der Südbahn. — Vom Obersten Sanitätsrat. — Elbe-Umschlagsverkehr in Aussig. — Wiener Lokomotivfabrik-Aktiengesellschaft. — Die Neuregelung der galizischen Rohölgewinnung.

Ungarn: Zöglinge bei den ungarischen Staatseisenbahnen.

Übrige europäische Länder: Die schwedische Ostküstenbahn. — Die französischen Eisenbahnen während der ersten Kriegsmonate. — Schiffsraum- und Frachtennot in Frankreich. — Über die Zustände in den französischen Häfen. — Bildung einer nationalen bulgarischen Gesellschaft zur Ausbeutung der Bergwerke. — Frachtberechnung für Wagenladungen auf den Militäreisenbahnen im besetzten russischen Gebiet. — Verkehr auf der Nicolai-Bahn. — Die Zustände auf den russischen Eisenbahnen. — Die Zerrüttung des russischen Wirtschaftslebens.

Fremde Erdteile: Pennsylvania Eisenbahn-Gesellschaft in Philadelphia. — Die australische Querbahn.

Allgemeines.

Rechtspflege.

Amtliche Bekanntmachungen.

Wegen des Osterfestes fällt die am 26. d. M. fällige Nummer dieser Zeitung aus.

Der Einfluß der Bundesratsbekanntmachungen über die Verjährungsfristen vom 22. Dezember 1914 und vom 4. November 1915 auf das Eisenbahnfrachtrecht.

Von Assessor **Dr. W. Richter**, Dresden.

Durch die Bekanntmachung über die Verjährungsfristen vom 22. Dezember 1914 (R.-G.-Bl. S. 543), in Kraft vom gleichen Tage, bestimmte der Bundesrat:

„Die in den §§ 196, 197 des Bürgerlichen Gesetzbuches bezeichneten Ansprüche, die noch nicht verjährt sind, verjähren nicht vor dem Schlusse des Jahres 1915."

Das Eisenbahnfrachtrecht wurde hierdurch insofern betroffen, als der § 196 Abs. 1 Z. 3 BGB. für die Ansprüche der Eisenbahnunternehmungen (auch der Staatseisenbahnen, vgl. Jur. Wschr. 1907, S. 57) wegen der Fracht mit Einschluß der Auslagen eine zweijährige Verjährungsfrist bestimmt. Soweit also solche Ansprüche Ende 1914 verjährt wären (vgl. § 201 BGB.), sollten sie nicht vor dem Schlusse des Jahres 1915 verjähren. Dasselbe hatte, der herrschenden Auffassung entsprechend, analog für etwaige Ansprüche der Eisenbahnen wegen Nichterfüllung des Frachtvertrags zu gelten (vgl. Staudingers Komm. z. BGB., Anm. 4 u. 7 (zu Nr. 3, 2. Abs.) zu § 196).

Bei der Abgrenzung der von der gen. Bekanntmachung betroffenen Ansprüche ist zunächst zu beachten, daß nur die Ansprüche der Eisenbahnen, nicht auch solche gegen sie in Mitleidenschaft gezogen sind. Und weiterhin darf nicht übersehen werden, daß „in §§ 196, 197 BGB." an sich nur solche Ansprüche „bezeichnet" sind, für die die Verjährungsfristen dieser Paragraphen auch wirklich gelten, so daß durch die Bundesratsbekanntmachung nur die Verjährung solcher Ansprüche der Eisenbahnen erschwert wurde, deren Verjährung nicht durch andere Vorschriften — das Handelsgesetzbuch, die Eisenbahnverkehrsordnung, das Internationale Übereinkommen — speziell geregelt ist. Dies folgt schon daraus, daß die Bundesratsbekanntmachung vom 4. November 1915, von der weiter unten die Rede sein wird, eine ausdrückliche Ausdehnung ihrer Wirkung auf Ansprüche der in den §§ 196, 197 BGB. bezeichneten Arten, deren Verjährung in anderen reichsgesetzlichen Vorschriften geregelt ist, für nötig erachtet, daß sie mithin die Bekanntmachung vom 22. Dezember 1914 in dem oben vertretenen Sinne authentisch interpretiert. (Vgl. auch Senkpiehl im Budapester „Eisenbahn-Tarif- u. Verkehrs-Anzeiger", 20. Jahrg. (1916.) S. 50/51.)

Hieraus ergibt sich zunächst negativ, daß durch die Bundesratsbekanntmachung vom 22. Dezember 1914 nicht berührt wurden die Verjährungsfristen der Ansprüche auf Zahlung der in § 60 EVO., Art. 7, Abs. (6) I. Ü. erwähnten Frachtzuschläge sowie der infolge unrichtiger Tarifanwendung oder fehlerhafter Berechnung zu wenig erhobenen Frachten, Nebengebühren und Auslagen (§ 470 HGB.; § 71 EVO; Art. 12 (4) I. Ü.). Denn für solche Ansprüche sind in den angeführten Bestimmungen besondere, von § 196 BGB abweichende Verjährungsfristen geregelt.

Dagegen galt die Bundesratsbekanntmachung vom 22. Dezember 1914 für die Ansprüche auf Zahlung richtig berechneter, aber nicht eingehobener Frachten sowie für die Ansprüche auf Nachzahlung derjenigen Frachtbeträge, die aus den in § 60 Abs. (1) e, 2. Abschn. EVO. und Art. 7 Abs. (4) I. Ü. bezeichneten Gründen — namentlich wegen unrichtiger Frachtbriefangaben — nicht eingehoben sind, da für Ansprüche dieser Arten nirgends besondere Verjährungsfristen angeordnet sind. Insoweit wurden mit den Ansprüchen auf die Fracht selbst auch die auf Auslagen und Nebengebühren betroffen, wenngleich letztere in § 196 Abs. 1 Z. 3 BGB. nicht besonders benannt sind (vgl. die Fassung des analogen § 470 HGB.).*)

*) Bei dieser Sachlage kann es dahingestellt bleiben, ob und inwieweit die Leistungen, für welche Nebengebühren erhoben werden, etwa unter die Ziffern 1 u. 6 des § 196 BGB. fallen und deshalb die Verjährung der Nebengebühren durch die Bundesratsbekanntmachung beeinflußt werden könnte.

Wesentlich weiter geht nun die vom 19. November 1915 ab gültige Bundesratsbekanntmachung über die Verjährungsfristen vom 4. November 1915 (R.-G.-Bl. S. 732). Sie bestimmt zunächst, ähnlich ihrer bisher besprochenen Vorgängerin, daß die in §§ 196, 197 BGB. bezeichneten Ansprüche, die zur Zeit des Inkrafttretens der Bekanntmachung vom 22. Dezember 1914 noch nicht verjährt waren, nicht vor dem Schlusse des Jahres 1916 verjähren sollen, und weiterhin, daß dies auch insoweit gelten soll, als für die Ansprüche die Verjährungsfrist durch andere reichsgesetzliche Vorschriften als die §§ 196, 197 BGB. geregelt sei.

Diese zweite Bekanntmachung erschwert, wie ersichtlich, in ihrem ersten Teil die Verjährung derselben Ansprüche, die schon von der ersten Bekanntmachung betroffen wurden, anderweit. Hierüber ist nichts Neues zu sagen, das oben Angeführte gilt auch hier. In ihrem zweiten Teil erstreckt sie aber ihre Wirkungen auch auf solche Ansprüche, die zwar begrifflich zu den in §§ 196, 197 BGB. bezeichneten gehören, deren Verjährungsfristen aber in anderen Reichsgesetzen als dem Bürgerlichen Gesetzbuch geregelt sind. Es ist nun zu untersuchen, für welche Ansprüche des Eisenbahnfrachtrechts diese beiden Voraussetzungen zutreffen.

Was die erstgedachte anlangt, so gehören begrifflich zu den „Ansprüchen der Eisenbahnunternehmungen wegen der Fracht einschließlich der Auslagen" (§ 196 Abs. 1 Z. 3 BGB.) zunächst alle Ansprüche auf Zahlung bez. Nachzahlung der Fracht im eigentlichen Sinn und der dazu gehörigen Nebengebühren und Auslagen, mögen sie deshalb bestehen, weil die Fracht usw. nach falschem Tarif oder sonst fehlerhaft berechnet war, oder deshalb, weil sie zwar richtig berechnet, aber nicht eingehoben war, oder mögen sie schließlich auf einem der in § 60 Abs. (1)e, 2. Abschn. EVO., Art. 7 Abs. (4) I. Ü. bezeichneten Gründe beruhen. Weiterhin sind hierher unbedenklich zu rechnen die Ansprüche auf Zahlung von Frachtzuschlägen, wenn diese auch nach der herrschenden Meinung (vgl. z. B. Eger, EVO., 3. Aufl., Anm. 249) an sich nicht „Ansprüche wegen der Fracht", d. h. solche auf Zahlung des reinen Entgelts für die Beförderung, sondern Vertragsstrafen sind (vgl. auch Reichsgericht in D. J.-Z. 12. S. 185).

Hinsichtlich der zweiten Voraussetzung, wonach für Ansprüche dieser Art die Verjährungsfrist in Reichsgesetzen geregelt sein muß, um die Bekanntmachung vom 4. November 1915 auch für Ansprüche, die von der vom 22. Dezember 1914 noch nicht betroffen waren, zur Wirkung gelangen zu lassen, ist zunächst festzustellen, daß das Internationale Abkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr Reichsgesetz ist (vgl. Eger, I. Ü., 3. Aufl., S. 7). Deshalb verjähren alle Fracht- und Frachtzuschlagsforderungen der Eisenbahnen aus Verträgen, die ihm unterfallen, nach Vorschrift der Bundesratsbekanntmachung vom 4. November 1915. Ebenso werden durch diese die Ansprüche aus anderen Frachtverträgen auf Zahlung von Frachten, die infolge unrichtiger Tarifanwendung oder fehlerhafter Berechnung zu wenig eingehoben sind, insoweit betroffen, als ihre Verjährung durch § 470 des Handelsgesetzbuchs geregelt ist. Freilich ist letzteres, wie sich weiter unten erweisen wird, ohne praktische Bedeutung.

Dagegen beeinträchtigt die Bundesratsbekanntmachung nicht den Lauf derjenigen Verjährungsfristen, die in der Eisenbahn-Verkehrsordnung geregelt sind. Denn letztere ist reichsrechtliche, in Bayern landesrechtliche Rechtsverordnung mit gesetzesähnlicher Wirkung, nicht aber Gesetz im staatsrechtlichen Sinne, am wenigsten in Bayern Reichsgesetz (vgl. Rundnagel, Beförderungsgeschäfte, S. 282 ff.). Mithin bleiben unabhängig von der Bundesratsbekanntmachung in Kraft die Verjährungsfristen der §§ 60 Abs. (5) — Frachtzuschläge — und 71 EVO.

Hieraus ergibt sich die merkwürdige Folgerung, daß die Ansprüche auf Zahlung der Frachtbeträge, die infolge unrichtiger Tarifanwendung oder fehlerhafter Berechnung zu wenig eingehoben sind, auf der einen Seite und zwar insoweit, als § 470 HGB. in Frage steht, nach der Bundesratsbekanntmachung verjähren sollen, daß aber auf der andern Seite für dieselben Ansprüche die kurze Verjährungsfrist des § 71 EVO. unabhängig von der Bundesratsbekanntmachung in Geltung bleiben soll.

Es fragt sich nun, welche Bedeutung dieser Unstimmigkeit beizulegen ist. Zunächst ist hierbei zu beachten, daß die Bundesratsbekanntmachung nicht etwa den Ansprüchen der in §§ 196, 197 BGB. bezeichneten Arten positiv eine neue Verjährungsfrist in dem Sinne beilegen will, daß dadurch alle anderweit geregelten Verjährungsfristen für die gleichen Ansprüche außer Kraft gesetzt würden. Diese Wirkung mißt sich die Bundesratsbekanntmachung selbst nicht bei. Sie verhindert vielmehr die Verjährung der bezeichneten Ansprüche bis Ende 1916 ausdrücklich nur insoweit, als für sie reichsgesetzliche Verjährungsfristen bestehen. Insoweit aber, als dafür in anderen, nicht reichsgesetzlichen Vorschriften (z. B. der Eisenbahn-Verkehrsordnung) Verjährungsfristen bestimmt sind, werden diese an sich nicht betroffen. Es fragt sich nur, inwieweit dann, wenn in einem Reichsgesetz und einer anderen Vorschrift für die gleichen Ansprüche Verjährungsfristen von an sich gleicher Dauer bestimmt sind, eine Änderung des Reichsgesetzes die andere Vorschrift aufhebt oder ändert. Diese Frage ist je nach Lage des Einzelfalls zu beantworten, im Verhältnis zwischen Handelsgesetzbuch und Eisenbahn-Verkehrsordnung ist jedenfalls zu beachten, daß die Eisenbahn-Verkehrsordnung nicht nur von dem Handelsgesetzbuch abweichen darf, sondern ihm sogar grundsätzlich vorgeht (Eger, EVO., S. 3, Anm. 1, Z. 3; Rundnagel, a. a. O., S. 259). Nur insoweit, als die in §§ 453, 455—470 HGB. bezeichneten Verpflichtungen der Eisenbahn ausgeschlossen oder beschränkt würden, d. h. als diese Vorschriften zum Nachteil des Publikums geändert würden, sind Abweichungen der Eisenbahn-Verkehrsordnung vom Handelsgesetzbuch unzulässig (§ 471 HGB.). Nun wird zwar in § 470 HGB. eine Verjährungsfrist für dieselben Ansprüche bestimmt, für die auch im § 71 EVO. eine — bisher gleichlange — Verjährungsfrist geregelt ist. Aber daraus folgt noch nicht, daß bei einer Aufhebung der Verjährungsfrist des § 470 HGB. die in § 71 EVO. geordnete ohne weiteres nichtig wäre. Denn abgesehen davon, daß es sehr fraglich ist, ob § 71 EVO. überhaupt im Widerspruch zu zwingenden Vorschriften des Handelsgesetzbuchs stehen kann, wenn letztere aufgehoben sind, werden „die in § 470 HGB. begründeten Verpflichtungen der Eisenbahn" in der durch die Bundesratsbekanntmachung bedingten Abänderung doch jedenfalls nicht durch Fortgeltung des § 71 EVO. „ausgeschlossen oder beschränkt", sondern verschärft. Durch den § 71 EVO. wird diejenige Regelung der Verjährung, die sich nach § 470 HGB. und der Bundesratsbekanntmachung ergeben würde, zwar abgeändert, aber zu Gunsten des Publikums.

Nach alledem kann es keinem Zweifel unterliegen, daß der § 71 EVO., also die einjährige Verjährung der dort bezeichneten Ansprüche, weiterhin gilt, wenn auch für dieselben Ansprüche § 470 HGB. nicht mehr zur Anwendung kommen kann.

Zum Schluß ist noch eine Zweifelsfrage zu beantworten. Die Bundesratsbekanntmachung vom 4. November 1915 will, wie bereits erwähnt, „die in §§ 196, 197 BGB. bezeichneten Ansprüche, die" am 22. Dezember 1914 „noch nicht verjährt waren", nicht vor Ende 1916 verjähren und dies auch insoweit gelten lassen, als für „die Ansprüche" in anderen Reichsgesetzen Verjährungsfristen enthalten sind. Hierdurch wird der Anschein erweckt, als ob die Bekanntmachung die in den §§ 196, 197 BGB. bezeichneten, aber nach Vorschrift anderer Reichsgesetze verjährenden Ansprüche nicht nur vom Tage ihres Inkrafttretens — dem 19. November 1915 — ab, sondern auch insoweit ergreifen wolle, als sie am 22. Dezember 1914 noch nicht verjährt waren. Ja man könnte sogar behaupten, daß der Zwischensatz „die . . . noch nicht verjährt waren" gar keinen anderen Sinn haben kann, als eine solche rückwirkende Kraft der Bundesratsbekanntmachung festzustellen. Denn hinsichtlich der Ansprüche, deren Verjährungsfrist in den §§ 196,

97 BGB. selbst enthalten ist, brauchte eine solche Bemerkung nicht gemacht zu werden: die Verjährung dieser Ansprüche war für die Zeit vom 22. Dezember 1914 ab kraft der Bundesratsbekanntmachung vom gleichen Tage bis Ende 1915 unmöglich, von Ansprüchen dieser Art konnten also für die Bundesratsbekanntmachung vom 4. November 1915 nur solche in Frage kommen, die am 22. Dezember 1914 noch nicht verjährt waren. Ihretwegen den in Frage stehenden Zwischensatz einzuführen, wäre deshalb ganz überflüssig. Dagegen hätte er wohl für die Ansprüche, deren Verjährung sich nach anderen Reichsgesetzen regelt und die in der Zeit seit dem 22. Dezember 1914 verjährt sein konnten, gemünzt sein können.

Allein gegen eine solche Auslegung erheben sich gewichtige Bedenken. Zunächst würde sie dem Zwecke der Bundesratsbekanntmachung zuwiderlaufen. Dieser ist nämlich nicht oder doch nur ganz nebenher der, Gläubiger, die durch den Krieg in der Wahrnehmung ihrer Rechte behindert sind, vor den Folgen einer frühzeitigen Verjährung zu schützen. Nach dieser Richtung ist bereits durch § 8 der Bundesratsbekanntmachung vom 7. August 1914, betr. den Schutz der infolge des Krieges an der Wahrnehmung ihrer Rechte behinderten Personen (R.-G.-Bl. S. 328), gegebenenfalls auch durch § 203 BGB. weitreichende Vorsorge getroffen. Die Bundesratsbekanntmachungen vom 22. Dezember 1914 und vom 4. November 1915 wollen dagegen den Gläubiger in die Lage setzen, mit ihren Schuldnern ohne Gefahr der Verjährung Nachsicht zu üben, und damit dürfte der weitere Zweck einer Entlastung der Gerichte verfolgt werden. Unter diesen Gesichtspunkten wäre es aber sinnlos, bereits verjährte Ansprüche wieder der Verjährung zu entziehen.

Dazu kommt noch zweierlei. Einmal wäre es eine in der Rechtschaffung wohl einzig dastehende, durch keinen sichtbaren Gegenvorteil aufgewogene Härte, Schuldner, denen die Einrede der Verjährung zur Seite steht, dieser Rechtsstellung ohne jede Entschädigung wieder zu berauben. Zum andern aber würde der Wegfall der Verjährung in vielen Fällen nicht praktisch werden können und zu ganz sinnlosen Zuständen führen. So nehme man an, daß ein Anspruch der in §§ 196, 197 BGB. bezeichneten Art, der aber nach einer anderen reichsgesetzlichen Vorschrift verjährt, in der Zeit zwischen dem 22. Dezember 1914 und dem 19. November 1915 verjährt und eine auf ihn gestellte Klage deshalb rechtskräftig abgewiesen wäre. Würde die Bundesratsbekanntmachung vom 4. November 1915 nun wirklich rückwirkende Kraft haben, so würde zwar die Verjährung des Anspruchs bis Ende 1916 hinausgeschoben werden, der Gläubiger aber davon keinen Nutzen haben, da einer erneuten Geltendmachung des Anspruchs die Einrede der Rechtskraft entgegenstünde.

Alle diese Erwägungen zwingen zu der Annahme, daß die Bundesratsbekanntmachung vom 4. November 1915 nicht bis zum 22. Dezember 1914 zurückwirkt, daß vielmehr diejenigen in ihr bezeichneten Ansprüche, die nicht schon durch die Bekanntmachung vom 22. Dezember 1914 betroffen wurden, erst vom Tage des Inkrafttretens der Bekanntmachung vom 4. November 1915, also vom 19. November 1915 ab, erschwert verjähren.

Die Beziehungen der deutschen Industrie zum türkischen Reiche.

Über die deutsch-türkischen Beziehungen in ihren geographischen und wirtschaftlichen Zusammenhängen und den Aufbau wirtschaftlicher Möglichkeiten und Notwendigkeiten für die deutsche Industrieentwicklung sprach Prof. Dr. Jäckh am 12. Februar d. J. zur 60. Stiftungsfeier vor dem Berliner Bezirksverein deutscher Ingenieure im Ingenieurhause zu Berlin. Der zeitgemäße Vortrag ist in Nr. 3 der „Monatsblätter" des genannten Vereins zum Abdruck gelangt. Da der Redner auch Verkehrsfragen streift, sei einiges aus seinen gehaltvollen Darlegungen an dieser Stelle wiedergegeben.

Einleitend wird an den bedeutungsvollen Ausspruch eines russischen und eines türkischen Staatsmannes erinnert. Der Russe betont, daß dieser Krieg im Grunde „der Krieg um Konstantinopel" ist; nach Meinung des Türken ist der Krieg ein solcher für das türkische Konstantinopel im Gegensatz zu einem „russischen" wie auch einem etwa gedachten „deutschen Konstantinopel".

Bismarck erwies sich als guter Prophet, wenn er im Jahre 1896 behauptete: „Rußland wird alle 20 Jahre einen Krieg gegen die Türkei führen". Er hatte, wie der gegenwärtige Weltkrieg lehrt, nur gar zu recht. Auch König Karol von Rumänien erkannte bereits im Jahre 1907, „daß von jetzt ab ein erneuter verstärkter Druck Rußlands und Englands einsetzen wird aus der Richtung vom Schwarzen Meer auf die Bagdadbahn und auf Alexandrette hin, den deutschen Hafenbau, also quer durch türkisch Vorderasien hindurch". Heute erleben wir, so ruft Jäckh aus, die weltgeschichtliche Gegenwirkung durch die deutsche Arbeit des trockenen Weges nach Indien, wie man die Bagdadbahn quer durch Kleinasien geheißen hat. Der Krieg zwischen Deutschland und Rußland wurde ebenso notwendig, wie zwischen Rußland und der Türkei. Die Türkei kämpft gegenwärtig um die langersehnte Selbständigkeit und Unabhängigkeit. Eine unabhängige Türkei zu schaffen, sei aber nur mit deutscher Hilfe möglich, und das müsse die Aufgabe der nächsten Jahre sein. Vor allem sollten von uns zu diesem Zweck leistungsfähige Verkehrsmittel zwischen Deutschland und der Türkei geschaffen werden. Die eingleisigen Bahnen bedürften mehrgleisigen Ausbaues. Die Türkei werde erst völlig unabhängig, wenn alles das wieder gutgemacht sei, was die gemeinsamen Feinde in ihrer Orientpolitik absichtlich und zielbewußt niedergehalten haben; unter einer solchen übelwollenden Politik hätten neben der Türkei auch Bulgarien und Griechenland zu leiden, in verstärktem Maße deshalb, weil eben die Bahnverbindung nach den Zentralmächten fehlt.

Nach Ansicht des Vortragenden hat der Massengüter-Ausfuhrverkehr der deutschen Industrie, ebenso wie ihre Massengütereinfuhr aus dem Südosten nach wie vor den Seeweg zu nehmen. Somit werde der Weg von unseren großen Handelshäfen nach Bagdad wegen der billigeren Frachtsätze nicht auf der großen Mittellinie der Eisenbahnen, sondern auf dem Meere um Europa herum verlaufen. Die deutsche Seeschiffahrt nach Alexandrette und nach Bagdad würde auch nach verbesserter Landverbindung immer noch gewinnen.

Um in seinem Vortrage nicht lediglich deutsch-türkische Politik zu betreiben, wird vom Redner gefordert, daß neben dem erwähnten mitteleuropäischem Zusammenhang auch ein mittelafrikanischer Zusammenhang im Sinne der Zusammenfassung unserer afrikanischen Kolonien im Osten und Westen durch den belgisch-französischen Kongo zu sichern sei. Nicht nur „Kolonien" dürften wir haben, sondern zum ersten Male das „deutsche Kolonialreich", das wir in Mittelafrika mit eigenen Flottenstationen, mit landwirtschaftlicher und industrieller Entwicklung aus sich heraus halten und gegen künftige Feindschaft sichern können. Mitteleuropa und Mittelafrika!, das muß nach Jäckh für uns die künftige Parole sein.

Auf dem Landwege Berlin-Bagdad können die deutschen Erzeugnisse heute noch schnell durch Deutschland, auch noch durch Österreich-Ungarn kommen, aber schon an der Donau müßten Stockungen eintreten vor der bulgarischen oder serbischen eingleisigen Bahn (vgl. hierzu Nr. 88 S. 1048 fgd. des Jahrgang 1915 dieser Ztg. Die Schriftleitung). Ab Konstantinopel stoße die Weiterbeförderung nach Kleinasien auf noch größere Schwierigkeiten. Sie werde Halt machen müssen im Tauruspaß, wo nur eine Kraftwagenstraße besteht; hinter dem Tauruspaß nach Mesopotamien hinein ist eine ununterbrochene Eisenbahnverbindung nicht mehr zu finden*), ganz zu schweigen von einer Verbindung in die Kaukasusgebirge hinein. Kurzum, die erste und wichtigste Aufgabe der deutschen Industrie bei dem Ausbau von Mitteleuropa sei die Herstellung leistungsfähiger Verkehrswege; die sowohl im Balkan wie in Vorderasien nach dem Muster der Bagdadbahn, im Zusammenhange mit Hafenbauten, Speicher- und Getreidesilos zu erfolgen hätte. Es seien fernerhin Verkehrswege fertigzustellen, die sich an diese seit Jahrzehnten geplante, aber durch feindliche Umtriebe gehinderte Eisenbahnlinie anzuschließen haben.

Neben der Herstellung der Eisenbahnen, für die wie bisher bei der Bagdadbahn und den Hafenanlagen deutsches Rohmaterial zu liefern sein wird, ist die zweite Aufgabe: Der Ausbau der Ver-

*) Aber der Weiterbau der Bagdadbahn wird fortgesetzt gefördert. Über den jetzigen Stand ist in Nr. 8 S. 94 d. Ztg. ausführlich berichtet. Der jetzige Endpunkt Ras el Ain liegt schon an der Grenze Mesopotamiens. Die Unterbrechungen am Taurus- und Amanus-Gebirge bestehen allerdings noch.

kehrsmöglichkeiten durch Anlage von Wasserstraßen. Es wird sich — nach dem Vortrage — eine Kanalpolitik vom Norden nach dem Süden, namentlich von Süddeutschland über Österreich-Ungarn zum Schwarzen Meer und nach der Türkei hin ergeben, Zusammenhänge, wie sie auch in ihren technischen Einzelheiten der wohlbekannte wirtschaftliche Bismarck des vorigen Jahrhunderts, Friedrich List, schon vor 70 bis 80 Jahren in allen Einzelheiten gesehen und skizziert hat.

Wie schon erwähnt, kämpft die Türkei heute eigentlich um nichts anderes als um ihre Verselbständigung, zum ersten Male seit 1453. Seit Einführung der sogenannten Kapitulationsverträge ist die Türkei nur Objekt von Europa gewesen. In den Fesseln dieser Kapitulationen, dieser wirtschaftlichen Verträge, sei der Türkei das Recht genommen, eigene Zollpolitik zu treiben, eigene Wirtschaftsverträge zu entwickeln, Bahnen zu bauen und auszugestalten, wie sie diese brauche. Die Lebensfrage der Türkei sei die Erkämpfung einer nationalen politisch-wirtschaftlichen Selbständigkeit, und die liege auch im deutschen Interesse. Angenommen, die Türkei hätte eine solche Selbständigkeit schon vor 15 Jahren gehabt, dann hätte sie — nach Jäckh — heute eine Bagdadbahn bis nach Bagdad, eine ägyptische Bahn bis zur ägyptischen Grenze, eine Kaukasusbahn bis an die russische Grenze. Im Besitze dieser Bahnen brauchten die Türken in diesem Kriege nicht monatelange Wüstenmärsche zu machen, um den Feind zu erreichen; sie wären am Mobilmachungstage auch am Ende der bereits ausgebauten Bahnen mobil gewesen. Alles das hat die Kapitulationspolitik der feindlichen Großmächte gegen Deutschland und gegen die Türkei bisher verhindert.

Bei der den Türken zu leistenden deutschen Hilfe darf die Industrie ebenso wie die Politik nicht „germanisieren" wollen, weder wirtschaftlich noch kulturell, sondern „türkisieren". Man wird dem Redner zustimmen müssen in seiner Schlußfolgerung: „Um wieviel glücklicher und rascher wäre die Kriegsentscheidung zu unsern Gunsten gegangen, wenn die Türkei die Bahnen gehabt hätte, die sie brauchte." Von der Dauerhaftigkeit der deutsch-türkischen Gemeinschaftspolitik dürfe man überzeugt sein. Die Türkei im neuzeitlichen Sinne sei eigentlich erst 8 Jahre alt. Während der 33 jährigen Regierungszeit Sultan Abdul Hamids, bis zur jungtürkischen Erhebung 1908, sei im Lande nicht nur nicht entwickelt, sondern planmäßig alles verwüstet worden. Die Arbeit einer Generation sei ausgeschaltet worden zu einer Zeit, in der fast ganz Europa und insbesondere Deutschland, eine bedeutend technische und wirtschaftliche Entwicklung genommen haben.

Noch während des jetzigen Krieges wollen türkische Staatsmänner mit uns zusammen in Konstantinopel das „Haus der Freundschaft" errichten. Dieses Haus sei dazu bestimmt, der deutschen Industrie Ausstellungsmöglichkeiten zu bieten, sie von dort aus zu beraten; es wird vom Beratungssaal an bis zur Ausstellung für Handel, Industrie, Armee und Marine alles enthalten was deutsche Art heißt und was deutsche Arbeit, Leistungsfähigkeit und Gründlichkeit hervorbringen.

Die zweite Lesung des Etats der Bauverwaltung im preußischen Abgeordnetenhause

fand in der Sitzung vom 2. März statt. Gleichzeitig mit diesem Etat stand ein Antrag des Staatshaushaltsausschusses zur Beratung, nach dem beschlossen werden sollte, die Regierung zu ersuchen, noch während des Krieges für jedes Stromgebiet eine Einrichtung zu schaffen, die dafür Sorge trägt, das vorhandene Schiffsmaterial in einem Zustande zu erhalten, daß es nicht nur während des Krieges brauchbar bleibt, sondern auch nach dem Kriege sofort in vollem Umfange für den Wasserverkehr im Binnenlande sowie von und nach den Seehäfen nutzbar gemacht werden kann. Zugleich sollte dieser behördlichen Einrichtung die Aufgabe zufallen, im Kriege zur Ergänzung der Eisenbahnen auf eine weitgehende Heranziehung der Schiffahrt zum Austausch der Erzeugnisse zwischen Westen und Osten hinzuwirken, wobei namentlich die in großem Umfange stilliegenden und dem Untergange ausgesetzten Fahrzeuge der zu den Fahnen einberufenen Einzelschiffer zu berücksichtigen wären.

Nach den Ausführungen des Berichterstatters zum Etat stattete Abg. Gerlach (Zentr.) der Bauverwaltung Dank dafür ab, daß der Verkehr im Osten und Westen durch bedeutsame Bauausführungen auch während des Krieges verbessert worden ist. Die Wasserstraßen hätten sich während des Krieges für die Versorgung mit Lebensmitteln und anderen Waren teilweise als eine wertvolle Ergänzung des Eisenbahnbetriebes erwiesen. Abg. Mathies (natl.) bedauerte, daß die Benutzung der Wasserstraßen für militärische Zwecke während des Krieges eine außerordentlich geringe ist. Daß der Verkehr auf den natürlichen Wasserstraßen so gering ist, sei wohl darauf zurückzuführen, daß es hier an jeder Organisation fehlt. Diesem offensichtlichen Mangel soll der eingangs erwähnte Antrag abzuhelfen suchen, den Redner noch eingehend begründet.

Zu dem vom Staatsharshaltsausschusse zur Beschlußfassung empfohlenen Antrage machte Staatsminister v. Breitenbach folgende Ausführungen:

„Der Herr Abgeordnete Mathies hat uns hier die Gründe nochmals auseinandergesetzt, die neulich schon im Wirtschaftsausschuß für die Annahme des Antrages geltend gemacht worden sind, der unter seinem Namen geht, auf die Organisation des Wasserstraßenverkehrs während des Krieges oder doch in Vorbereitung eines Krieges abzielt und mit der Fürsorge für die notleidenden Kähne auch die für die notleidenden Schiffer und Schifferfamilien verbindet. Ich habe schon in der Kommission meiner vollen Sympathie für den Antrag Ausdruck gegeben obwohl ich mir darüber nicht im unklaren bin, daß die Schaffung einer zweckmäßigen und wirklich wirksamen Organisation auf dem Gebiete der Wasserstraßen und für den Wasserstraßenverkehr viel größeren Schwierigkeiten als bei den Eisenbahnen begegnet. Bei den Eisenbahnen stehen der Heeresverwaltung geschlossene, feste Organisationen gegenüber, auf denen sich alles weitere aufbaut, während auf den Wasserstraßen eine Unzahl von Kräften unseres privaten Erwerbslebens, eine Unzahl von Schiffen und Kähnen, die einer Vielzahl von Eigentümern gehören, in Frage kommen. Wir haben bereits während des Krieges Versuche gemacht, nach ganz bestimmten Richtungen solche Organisationen zu schaffen. Ich muß aber leider aussprechen, daß wir bisher nicht viel weiter gekommen sind. Ob es während des Krieges möglich ist, etwas Zweckmäßiges und Durchgreifendes zu schaffen, möchte ich bezweifeln. Der Gedanke scheint mir aber von einer solchen Bedeutung zu sein, daß man ihn für den Fall eines neuen Krieges vorbereiten muß und nach allen Richtungen hin durchzuprüfen haben wird . . .

. . . . . Wenn der Herr Abgeordnete Mathies meinte, die Nutzbarmachung des gewaltigen Parks an Schiffen, der sich auf den Wasserstraßen befindet, wäre berufen, eine Entlastung der Eisenbahnen herbeizuführen, gerade zu den Zeiten, wo diese durch militärische Beanspruchung voll belegt sind, so ist das richtig. Ob es aber in dem Umfange geschehen wird, wie der Herr Abgeordnete es wünscht und hofft, kann zweifelhaft sein, weil die Güterbeförderung zur Kriegszeit zum ganz überwiegenden Teile das Moment der Dringlichkeit hat und die Verzögerungen, die die Wassertransporte erleiden, nicht ertragen kann.

Wenn der Herr Abg. Mathies ferner meinte, daß bei dem Vorhandensein einer durchgehenden Wasserstraße vom Westen nach Osten die Kartoffeltransporte diesen Weg einschlagen könnten und daß sie heute auf den Eisenbahnen in sehr wesentlichem Umfange verzögert würden, so muß ich ihm durchaus widersprechen. Die Kartoffeltransporte — insoweit er eine Kritik der Transportleistungen der Eisenbahnverwaltung einflocht — auf dem Eisenbahnwege werden heute bevorzugt; es sind Einrichtungen getroffen, daß diese von Schneidemühl, wo wir eine große Sammelstation für den Kartoffelverkehr haben, nach Hamm, wo die Transporte wieder aufgelöst werden, nicht länger als 30 Stunden unterwegs sind. Das sind Leistungen, die auf dem Wasserwege niemals erreicht werden können.

Als Eisenbahnminister habe ich unter allen Umständen ein Interesse daran, daß uns in so kritischen Zeiten, wie den Zeiten eines Krieges, der Wasserweg Entlastung bringt. Darum werde ich als Wasserbauminister meinerseits alles tun, was diese Hilfeleistung der Wasserstraßen erleichtert und fördert."

Nachdem im weiteren Verlaufe der Verhandlungen von verschiedenen Abgeordneten Einzelwünsche von örtlicher Bedeutung zur Sprache gebracht waren, wurde von einer Seite noch darauf hingewiesen, daß nunmehr, da das wichtige Stromgebiet von Warschau bis Thorn sich in deutscher Hand befindet, die dortige Verwaltung veranlaßt werden möchte, auch für eine Verbesserung der Schiffahrtsverhältnisse Sorge zu tragen, so daß zwischen Warschau und Danzig zu jeder Jahreszeit Schiffsgefäße bis 300 und 400 Tonnen verkehren können. Damit würde ein großes Kulturwerk zugunsten von Landwirtschaft und Industrie geschaffen. Zu dieser Anregung sowie zu einer Anfrage, ob es nicht möglich wäre, das durch den Untergang eines Schiffes im Bingerloch hervorgerufene Schiffahrtshindernis baldigst zu beseitigen, äußerte der Herr Minister: „M. H. Ende Januar ist im Bingerloch ein mit Kalkstein beladener Kahn gesunken; er hat sich rechtwinklig zum Strom gelegt. Mit den Hebungsarbeiten ist sofort begonnen worden; zunächst wurde die Löschung der Ladung vorgenommen. Als die Löschung fast beendet war, trat Hochwasser und damit eine starke Behinderung ein. Sobald die Hochwasserwelle abgeflutet sein wird, werden die Arbeiten wieder aufgenommen werden, und wir

hoffen, daß in absehbarer Zeit das Fahrwasser im Bingerloch wieder frei sein wird. Die Schiffahrt ist während dieser Zeit zwar erschwert, aber nicht unterbrochen worden. Sie ist durch das zweite Fahrwasser geleitet worden, und zwar in einem Umfang, daß bis zu 30 000 Tonnen täglich das zweite Fahrwasser passiert haben. Immerhin liegt aller Anlaß vor, die Arbeiten zur Beseitigung des Schiffahrtshindernisses im Bingerloch zu fördern.

Einer der Herren Vorredner hat darauf hingewiesen, welche große Bedeutung die Regulierung des Weichselstromes für unsere gesamten Interessen im Osten und für die Verbindung der Wasserstraßen des Ostens mit den westlicher liegenden Schiffahrtswegen hat. Diesen Ausführungen kann ich in jeder Beziehung beipflichten. Die Zivilverwaltung in Russisch-Polen ist heute schon mit den wasserbaulichen Fragen an der russisch-polnischen Weichsel beschäftigt und hat eine eigene Wasserbauverwaltung eingerichtet. Sie können sicher sein, daß die Frage der Regulierung der Weichsel in der nächsten Zukunft auch von der preußischen Wasserbauverwaltung mit der größten Aufmerksamkeit verfolgt werden wird. Des näheren brauche ich mich hierüber nicht auszulassen. . . .

Hiermit war die Besprechung in der Hauptsache beendet; der Etat wurde bewilligt und der vom Staatshaushaltsausschuß empfohlene Antrag angenommen.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Deutsche Frachtbriefe im Wechselverkehr Deutschlands mit den besetzten westlichen und östlichen Gebieten.** Nach einem Erlaß des preußischen Eisenbahnministers und Chefs des Reichsamts für die Verwaltung der Reichseisenbahnen hat die Militär-Generaldirektion in Brüssel in ihren Verkehrs- und Tarifvorschriften angeordnet, daß für Sendungen des öffentlichen Verkehrs von und nach Deutschland internationale, für Militärgut aber deutsche Frachtbriefe zu verwenden seien. Im Interesse der Einheitlichkeit ist jetzt mit der Heeresverwaltung vereinbart worden, daß künftig allen auf Frachtbrief abzufertigenden Sendungen im Wechselverkehr der Heimat mit den besetzten westlichen und östlichen Gebieten sowie auch im unmittelbaren Verkehr der besetzten Gebiete miteinander nur deutsche Frachtbriefe beizugeben sind. Um die Haftpflicht in den besetzten Gebieten auszuschließen, sind auf dem Muster unter dem Worte „Frachtbrief" die Worte „die Eisenbahn-Verkehrsordnung und" zu streichen, so daß der Satz lautet: „Für den Frachtvertrag gelten die in Betracht kommenden Tarife".

Nach dem Erlaß sind demnach die Dienststellen anzuweisen, nur so geänderte Frachtbriefe anzunehmen. Auch ist der Erlaß den Eisenbahnkommissaren zu gleichmäßiger Anweisung der unterstellten Privatbahnen mitzuteilen.

— **Rückbeförderung leerer Fischfässer.** Nach einem Erlaß des preußischen Eisenbahnministers vom 27. v. M. sind bei der Wichtigkeit einer guten Süßwasserfischerei für die Volksernährung im Kriege die Dienststellen anzuweisen, sich die schnelle Rückbeförderung leerer Fischfässer besonders angelegen sein zu lassen. Auch ist anzuordnen, daß die mit weißem Frachtbrief aufgelieferten leeren Fischfässer, die zum Versand von Besatzfischen gedient haben, eilgutmäßig zu den Frachtgutsätzen befördert werden, soweit die Betriebs- und Verkehrsverhältnisse dies ohne Schwierigkeiten zulassen.

— **Beschäftigungsgesuche von Kriegsinvaliden.** Ein Erlaß des preußischen Eisenbahnministers vom 30. März d. J. besagt folgendes: Von den Fürsorgestellen für Kriegsbeschädigte wird mit Recht Wert darauf gelegt, daß die aus dem Heeresdienst entlassenen Kriegsbeschädigten, soweit irgend möglich, ihrem früheren oder einem ihrem körperlichen Zustande mehr entsprechenden verwandten bürgerlichen Berufe wieder zugeführt werden. Aus diesem Grunde empfiehlt es sich, die Beschäftigungsgesuche derjenigen Kriegsinvaliden, die vor dem Kriege nicht im Eisenbahndienst beschäftigt waren und weder den Zivilversorgungsschein noch den Anstellungsschein für den Unterbeamtendienst besitzen, zunächst an den zuständigen Ausschuß für Kriegsbeschädigtenfürsorge abzugeben und erst dann in eine Prüfung der Gesuche einzutreten, wenn der Ausschuß nach der Berufsberatung die Einstellung des Bewerbers empfiehlt oder ihm eine geeignete Beschäftigung nicht nachweisen kann. Die Bewerbungsgesuche der versorgungsberechtigten Kriegsinvaliden, die vor Ausbruch des Krieges nicht im Eisenbahndienst gestanden haben, sind nach den maßgebenden früheren Erlassen zu prüfen und, wenn der Bewerber nicht alsbald im Eisenbahndienst beschäftigt werden kann, nach erfolgter Vormerkung ebenfalls an die zuständige Fürsorgestelle zur Prüfung zu überweisen, ob für den Bewerber etwa anderweit sofort eine Beschäftigung ermittelt werden kann.

— **Ausfall der Arbeit in den Eisenbahnwerkstätten an den hohen Festtagen.** Nach einem Erlaß des preußischen Eisenbahnministers vom 2. d. M. kann da, wo die Mehrheit der Werkstättenarbeiter es wünscht, die Arbeit in den Haupt- und Nebenwerkstätten am Karfreitag sowie an beiden Oster- und Pfingstfeiertagen ausfallen, sofern zwingende Rücksichten auf den Reparaturstand der Fahrzeuge nicht entgegenstehen. Die Meinung der Arbeiterschaft ist durch Anhörung der Arbeiterausschüsse festzustellen. — Sollten die Beurlaubungen von Werkstättenbeamten und Arbeitern an den Sonntagen vor und nach Ostern aus Anlaß der Konfirmation und Kommunion ihrer Kinder so zahlreich sein, daß die Aufrechterhaltung des Werkstättenbetriebes unzweckmäßig wäre, so würde die Schließung der Werkstätten auch an diesen Tagen zu erwägen sein.

— **Zur Einführung der sogenannten Sommerzeit.** (S. d. Mitteil. in Nr. 26, S. 301 d. Ztg.). In der Sitzung des preußischen Herrenhauses vom 31. März d. J. wurde die eine Einführung der Sommerzeit zum 1. Mai d. J. befürwortende Eingabe nach dem Bericht des Oberbürgermeisters Matting-Breslau der Regierung zur Erwägung überwiesen.

Die Einführung der „Sommerzeit" für das deutsche Reich und die besetzten Gebiete im Westen und Osten ist inzwischen für die Zeit vom 1. Mai bis zum 30. September d. J. beschlossen. Der Beschluß des Bundesrats vom 6. d. M. ist soeben veröffentlicht. Näheres in nächster Nummer. Inzwischen hat auch Frankreich die Einführung beschlossen. Wie der Draht aus Paris meldet, hat der Ausschuß der französischen Deputiertenkammer den Vorschlag, die Uhr für die Dauer des Krieges um eine Stunde vorzustellen, angenommen.

— **Aufwandsentschädigung der bayerischen Beamten bei Geschäftsaushilfen und Stellvertretungen während des Krieges.** Die bayerischen Ministerien hatten mit Erlaß vom 3. August 1914, dem sogenannten Sparerlaß, angeordnet, daß Beamte, die während des Krieges zu Geschäftsaushilfen und Stellvertretungen nach auswärts abgeordnet werden, falls sie ledig oder verwitwet sind und keinen eigenen Haushalt führen, außer Ersatz der Reisekosten nur Vergütung für eine etwa notwendige doppelte Wohnung, falls sie verheiratet sind oder als ledig oder verwitwet einen eigenen Haushalt führen, nur Ersatz des Mehraufwands bis zur Hälfte des regelmäßigen Taggeldes erhalten. Infolge der vielfachen Klagen der Beamten darüber, daß bei der zunehmenden Teuerung diese Entschädigung nicht mehr hinreiche, um nur die unbedingt notwendigen Mehrauslagen zu decken, haben die Ministerien diese Anordnung durch Erlaß vom 27. März 1916 dahin gemildert, daß wenigstens die verheirateten und die einen eigenen Haushalt führenden ledigen und verwitweten Beamten vom 1. März 1916 an sieben Zehntel des für sie bei auswärtigen Dienstgeschäften nach der Verordnung vom 17. Juli 1915 zuständigen regelmäßigen Tag- und Übernachtungsgeldes, mindestens aber ein Taggeld von 2 ℳ und ein Übernachtungsgeld von 1,50 ℳ erhalten sollen. Für die Beamten der Staatseisenbahnverwaltung ist durch Erlaß des Verkehrsministeriums vom 30. März 1916 ergänzend angeordnet worden, daß diese Entschädigung für die Eisenbahnsekretäre 3.50 ℳ an Taggeld und 1.50 ℳ an Übernachtungsgeld und für das untere Beamtenpersonal, bei dem die Vergütung für auswärtige Verwendung nach Stundengeldern geregelt ist, 16 ₰ und 15 ₰ für die Stunde betragen soll. Bei dem zum Fahrdienst nach auswärts abgeordneten Personal werden neben dem Stundengeld von 16 oder 15 ₰ noch die regelmäßigen Fahrgelder für die vom Abordnungsorte aus vorgenommenen Fahrdienstleistungen gewährt, das Arbeiterpersonal erhält, wenn es ledig ist, bei derartigen Abordnungen zu Geschäftsaushilfen oder Stellvertretungen ein Übernachtungsgeld von 1.50 ℳ, sonst ein Stundengeld von 10 ₰.

— **Neue Schnellzüge (D-Züge) zwischen Chemnitz und Berlin.** Zur Verbesserung der Reiseverbindungen zwischen Chemnitz Hbf. und Berlin Anh. Bf. wird vom 1. Mai ab von Chemnitz Hbf. bis Röderau und umgekehrt von Elsterwerda B. D. bis Chemnitz Hbf. je ein neuer D-Zug eingerichtet. Der neue Schnellzug verläßt Chemnitz nachm. 6.48, hält 7.07 in Mittweida, 7.21 in Waldheim, 7.32 in Döbeln, 7.58 in Riesa und trifft abends 8.08 in Röderau ein, wo er Anschluß an den dort 8.16 nach Berlin (Ank. 10.35) abgehenden Dresdener Schnellzug findet. Reisende von Hainichen her treffen künftig bereits 6.42 (jetzt 6.44) und von Burgstädt her ebenfalls 6.42 (jetzt 6.47) in Chemnitz Hbf. ein, so daß der neue 6.48 von Chemnitz abfahrende D-Zug nach

Berlin noch erreicht wird. In umgekehrter Richtung nimmt der neue Schnellzug, in Elsterwerda B. Dr. Bf. 9.22 abfahrend, den Anschluß von dem 7.15 von Berlin nach Dresden abgehenden Schnellzuge auf. Auch dieser neue Schnellzug bedient Riesa (9.58), Döbeln (10.29), Waldheim (10.44), Mittweida (11.02) und trifft 11.25 in Chemnitz ein. Dadurch, daß der Nachtpersonenzug nach Zwickau künftig erst 11.30 (jetzt 11.20) den Hbf. Chemnitz verläßt, wird den mit dem neuen Schnellzuge eintreffenden Reisenden sofortige Gelegenheit zur Weiterreise geboten. Überdies verlassen sowohl der Hainichener Zug als auch der Zug nach Limbach-Oberfrohna die beide jetzt 11.20 abfahren, künftig erst 11.30 nach Aufnahme des neuen Schnellzuganschlusses den Hbf. Chemnitz.

— **Die gemeinnützige Elektrizitätsversorgung der Provinz Brandenburg.** Nachdem der brandenburgische Provinziallandtag die in Nr. 27, S. 315 d. Ztg. mitgeteilte Vorlage angenommen hat, schreibt hierzu die „Kreuz-Ztg.": Der Beschluß gehört zu den bedeutsamsten und folgenreichsten, die die Vertretung unserer Mark jemals getroffen hat. Die einmütige Zustimmung beweist aber am besten, daß selten ein so weitgehender Plan auch eine so starke Durchsetzungskraft besessen hat, wie die jetzt erledigte Vorlage des Landesdirektors von Winterfeldt. In den Ausschußverhandlungen hat man sehr ausgiebig die hinzugezogenen Sachverständigen zu Worte kommen lassen und die Gutachten dieser Herren haben zu dem entscheidenden guten Eindrucke wesentlich beigetragen. Sie haben sich überaus günstig über das Anerbieten der preußischen Staatsbahnverwaltung, also des Ministers der öffentlichen Arbeiten v. Breitenbach, ausgesprochen. Die Provinz hat mit beiden Händen und hat schnell zugegriffen, da zweifellos sonst von anderer Seite diese überaus günstige Gelegenheit hätte wahrgenommen werden können. Es ist eine recht bezeichnende Tatsache, daß der 24 Männer-Ausschuß, der die Angelegenheit so eingehend und kritisch geprüft hat, die vom Fiskus vorgelegten Grundlagen zu einem Vertrage zwischen der Staatsbahnverwaltung und dem Provinzialverbande einstimmig genehmigt hat. Vertreter der Berliner Vororte, also der großen Städte, ferner der kleinen Städte und endlich des platten Landes waren sich in der Beurteilung dieser Frage also völlig einig. Daß sich die Vollversammlung dann diesem einstimmigen Urteile angeschlossen hat, zeigt, daß man die Vorteile des Staatsangebotes allseitig anerkannt hat. Die Gemeinnützigkeit des Unternehmens, die ja der Oberpräsident besonders betont hatte, ist demnach zweifelsfrei festgestellt. Dieser Umstand und die Tatsache, daß bei dem gemischt-wirtschaftlichen Unternehmen die Provinz die Führung haben wird, hat auch die Städte und Kommunalverbände mit eigenen Elektrizitätswerken, die ja leicht einen gewissen Mitbewerb hätten fürchten können, wieder beruhigt, zumal im Ausschusse Landesdirektor v. Winterfeldt beruhigende Erklärungen über den etwaigen Bau eines provinziellen Kraftwerkes an der Oberspree abgegeben hatte, ein Plan, an dem sich viele stießen.

Der Brandenburgische Provinziallandtag hatte sich schon 1910 und 1911 mit der Elektrizitätsversorgung der Provinz befaßt. Der Landesdirektor war damals aber mit seiner Anregung, gleich der Provinz Pommern Überlandzentralen zu errichten, nicht durchgedrungen. Nun hat das günstige Staatsangebot auf einmal eine Wendung herbeigeführt. Daß diese Durchführung des Planes noch einige Jahre dauern wird, versteht sich von selbst, zumal ja das staatliche große Kraftwerk bei Wittenberg an der Elbe erst errichtet werden soll. Die wirtschaflichen Folgen für die Provinz Brandenburg werden einschneidend sein. Es war eine ungewöhnliche und bedeutsame Tagung, die der Oberpräsident schloß — und zugleich ein nüchterner, sachlicher Tatbeweis deutscher Siegesgewißheit.

— **Verein Deutscher Maschinen-Ingenieure.** In der am 21. März d. J. abgehaltenen Versammlung sprach Regierungs- und Baurat Block aus Hannover über „Die Ausnutzung der Wasserkräfte im Weserquellgebiet". Aus dem Vortrag, der lebhaftes Interesse und großen Beifall erweckte, sei folgendes hervorgehoben:

Zur Speisung des großen Schiffahrtskanals, der von Ruhrort über Herne-Bevergern bis Hannover verläuft, dienen neben einer Anzahl von kleineren Bächen, deren Wasserläufe in den Kanal aufgenommen werden, in erster Linie die Lippe und Weser. Das Wasser der Lippe fließt mit natürlichem Gefälle dem Kanal zu, während das Wasser aus der Weser durch ein elektrisches Pumpwerk bei Minden in den Kanal gepumpt wird, der dort die Weser in 14 m Höhe überschreitet. Der elektrische Strom zum Betriebe dieses Kanalpumpwerks wird von dem staatlichen Wasserkraftwerk bei Dörverden durch eine 80 km lange Leitung entnommen. Da die Weser ohne Störung der Schiffahrt nicht jederzeit imstande ist, die größte zu entnehmende Wassermenge von 10 cbm in der Sekunde zu liefern, ist durch das Wasserstraßengesetz vom 1. April 1905 bestimmt worden, daß die für Speisungszwecke benötigten, aus der Weser zu entnehmenden Wassermengen durch Talsperrenanlagen wieder gedeckt werden müssen. Das Sammelbecken an der Eder bei Hemfurt, das größte Europas, faßt über 200 Millionen Kubikmeter. Ferner befindet sich noch ein Sammelbecken bei Helminghausen an der Diemel von 20 Millionen Kubikmeter Inhalt. Außer den von diesen beiden Talsperren betriebenen Kraftanlagen umfassen die staatlichen Wasserkraftanlagen noch ein Niedriggefällekraftwerk in der Weser bei Hann. Münden. Dieses bietet für das Zusammenarbeiten mit den Talsperrenkräften den Vorteil, daß es die Gesamtleistung der Werke gleichmäßiger gestaltet.

Der Vortragende stellte sodann unter Zuhilfenahme zahlreicher Lichtbilder die getroffenen Einrichtungen anschaulich dar, insbesondere die Bauwerke, die Rohrleitungsanlagen zur Zuführung des Wassers zu den Turbinen, die Turbinen und die elektrischen Anlagen, insbesondere die elektrische Fernleitung, die mit 60 000 Volt Spannung betrieben wird, um zum Schluß einen Überblick über die Leistungen der Kraftwerke zu geben. Das Versorgungsgebiet umfaßt die Stadtkreise Cassel und Göttingen, sowie die Landkreise Northeim, Uslar, Göttingen, Münden, Höxter, Warburg, Hofgeismar, Cassel, Witzenhausen, Melsungen, Rotenburg, Homberg, Fritzlar, Frankenberg, Marburg und den waldeckschen Kreis der Eder. Den Landkreisen wird der Strom ab Großtransformatorenstation im ganzen zu einem von 6 auf 4 ₰ fallenden Preise für die Kilowattstunde abgegeben. Der Bau und Betrieb der Kreis- und Ortsnetze sowie der Weiterverkauf des Stromes an die Einzelabnehmer ist Sache der Landkreise. Den Städten, die schon eigene Kraftwerke besaßen, wird der Strom zu 3 ₰ für die Kilowattstunde geliefert.

— **Exzellenz Dr. Schroeder 80 Jahr.** Am 9. April d. J. vollendet der Wirkliche Geheime Rat, Ministerialdirektor a. D. im Ministerium der öffentlichen Arbeiten, Dr. Ing. ehrenh. Exzellenz August Schroeder in Berlin sein 80. Lebensjahr. Ihm war es vergönnt, während einer an Ereignissen reichen Zeit von länger denn 50 Jahren in wichtigen Ämtern des Staates zu wirken, mit seinen Gaben des Geistes und seiner hervorragenden Arbeitskraft die Ausgestaltung der preußischen Eisenbahnen zu fördern und die Wege der im Verkehr des Friedens und in den Stürmen des Krieges bewährten Eisenbahnen Deutschlands mit Erfolg zu ebnen. Frischen Geistes und mit wertvollem Rat leitet er noch jetzt die Geschäfte des Königlich preußischen technischen Oberprüfungsamts und die Abteilung für das Ingenieur- und Maschinenwesen der Königlichen Akademie des Bauwesens. Aus der nicht versiegenden Quelle seiner umfassenden praktischen Erfahrungen schöpfend, beteiligt er sich schaffensfreudig an der Lösung der bedeutsamen Verkehrsaufgaben unseres Vaterlandes und vornehmlich Groß-Berlins. Bis vor wenigen Wochen führte er auch den ihm seit vielen Jahren anvertrauten Vorsitz im Verein für Eisenbahnkunde in Berlin, dessen erwähltes Ehrenmitglied er ist und hoffentlich noch lange rüstig bleiben wird. — Viele Freunde gedenken an dem Ehrentage mit herzlichen Wünschen des ehrwürdigen Mannes und seiner Gemahlin, die sich auf dem Gebiete der Fürsorge für Notleidende unermüdlich betätigt und in edler Nächstenliebe segensvoll wirkt.

— **Personalnachrichten.** Bei der preußisch-hessischen Staatsbahnverwaltung sind etatsmäßige Stellen verliehen: für Mitglieder der Eisenbahndirektionen dem Regierungsbaumeister des Eisenbahnbaufachs Woltmann in Kattowitz und für Vorstände der Eisenbahn-Betriebsämter dem Regierungsbaumeister des Eisenbahnbaufachs Gustav Kuhnke in Torgau.

Österreich.

— **Die Bilanz der Südbahn.** Im April werden die Rechnungsabschlüsse der Südbahn für das Jahr 1915 festgestellt werden. Die Bilanz des Jahres 1914, in welches die ersten Kriegsmonate fielen, hatte mit einem Gebarungsabgang von 11.9 Millionen K. geschlossen. Das Jahr 1915 stellte sich wesentlich günstiger und dürfte mit einem Ertragsüberschusse von mehreren hunderttausend Kronen abschließen. Hierbei ist zu berücksichtigen, daß das Sanierungsübereinkommen mit rückwirkender Kraft vom 1. Januar 1914 in Wirksamkeit gesetzt worden ist. Die großen Veränderungen, welche dieses Abkommen bedingt, werden in der Bilanz des Jahres 1915 zum Ausdruck kommen, so daß diese in ganz neuer Form erscheinen wird. Danach wird das Nennkapital der 3 prozentigen Prioritätsobligationen, das jetzt mit 500 Franken zu Buch steht, auf 325 Franken, das Nennkapital der Aktien mit 200 Franken eingestellt werden. Hieraus ergibt sich eine Kapitalersparnis von 800 Millionen Franken, um welche Aktiven und Passiven der Bilanz gekürzt werden müssen. Auf der Passivseite wird sich die Wirkung in einer Herabsetzung der Bilanzwerte der Aktien und der Prioritäten äußern. Auf der Aktivseite wird der Kursverlust aus der Beschaffung des Kapitals, welcher in der letzten Bilanz noch 926 Millionen Kronen betragen hatte, um die Summe von 800 Millionen Kronen gekürzt und es werden auf solche Art die Bilanzwerte entsprechend

vermindert werden. Dieser Restteil des Kursverlustes wird dann allmählich aus den Abschreibungen gedeckt werden. Der Fehlbetrag der früheren Jahre, der insgesamt 28,5 Millionen Kronen betrug, wird aus der Bilanz verschwinden. Auf Grund des Übereinkommens wird der Tilgungsdienst der Prioritäten durch die Herabsetzung des Nennkapitals um jährlich 7 Millionen Franken entlastet werden. Die Südbahn hatte zwar in den letzten Jahren die Tilgungen nicht vorgenommen, aber das ganze Tilgungserfordernis des Prioritätenkapitals in der Bilanz als Ausgabepost eingestellt, indem sie sowohl die normalen Tilgungen mit 11.99 Millionen Kronen als die Rücklässe der Prioritätenbesitzer mit 6.75 Millionen Kronen verrechnete. Diesmal werden die Tilgungen rund 12 Millionen Franken betragen, also um 7 Millionen weniger eingestellt, die Tilgung wird aber tatsächlich geleistet werden, während sie im vorigen Jahre nur eine Buchungspost war. Die Bilanz des Jahres 1913 hatte mit einem Fehlbetrage von 12 Millionen Kronen geschlossen. Die Betriebsergebnisse der gesellschaftlichen Bahnen sind nach obigem um 5 Millionen Kronen günstiger als jene des Jahres 1914. Die Einnahmen waren im Jahre 1915 günstiger. Anderseits ist aber eine erhebliche Steigerung der Ausgaben eingetreten.

— **Vom Obersten Sanitätsrat.** Unter den für die Tätigkeitszeit 1916 bis 1918 kürzlich ernannten 47 (bisher 59) Mitgliedern des Obersten Sanitätsrates befinden sich u. a. Dr. med. Andreas Bogdan, Obersanitätsrat im Eisenbahnministerium und Regierungsrat Dr. med. et Magister pharmaciae Siegmund Fried, Oberinspektionsrat der Generalinspektion der österreichischen Eisenbahnen.

— **Elbe-Umschlagsverkehr in Aussig.** Der Kohlen- und Güterverkehr im Aussiger Hafen hat im März d. J. infolge des günstigen Wasserstandes und genügenden Kahnraumes einen sehr erfreulichen Umfang aufgewiesen, während im März 1915 infolge des durch 14 Tage anhaltenden Hochwassers der Elbeverkehr gänzlich eingestellt war. Es wurden 79 835 t Kohle (gegen 39 811 t im Vorjahre), also 39 574 t mehr zur Elbe verfrachtet, so daß sich für die Zeit vom 1. Januar bis 31. März 1916 eine Mehrverfrachtung von 106 411 t ergibt (1916: 203 126 t gegen 1915: 96 715 t). Die größte Beistellung im März 1916 betrug 258 Wagen (1915: 253 Wagen), die durchschnittliche 176 Wagen (1915: 121 Wagen).

Die verhältnismäßig günstige Beistellung ist dadurch ermöglicht worden, daß die Aussig-Teplitzer Eisenbahn seit längerer Zeit 400 deutsche Kohlenwagen gemietet hat, die nur diesem Verkehre dienen. An Gütern wurden im März d. J. 469 Wagen (1915: 301 Wagen), also 168 Wagen mehr umgeschlagen. Vom 1. Januar bis 31. März d. J. beträgt die Steigerung im Güterverkehr gegenüber dem Vorjahr 447 Wagen, da der gesamte Umschlag in dieser Zeit 1234 Wagen gegen 787 Wagen im Jahre 1915 betragen hat.

— **Wiener Lokomotivfabrik-Aktiengesellschaft.** Nach dem Geschäftsbericht haben die Erschwerungen im Betrieb, die schon im Jahre 1914 seit Kriegsbeginn fühlbar waren, 1915 unvermindert angedauert. Der gesellschaftliche Betrieb wurde zur Kriegsleistung in Anspruch genommen und dem Militärkommando Wien unterstellt. Dadurch wurden die Fabriken zwar vor weiteren Arbeiterentziehungen geschützt, doch genügte der Arbeiterstand nicht, trotz äußerster Kraftanspannung die staatlichen Bestellungen vollständig terminmäßig zu bewältigen. Das Eisenbahnministerium hat der Verwaltung aber die Zusicherung gegeben, dahin wirken zu wollen, daß der Arbeiterstand entsprechend erhöht wird. Unter der Bedingung, daß dies geschieht, hat die Gesellschaft zur Lieferung an die Staatsbahnen in den Jahren 1916 und 1917 wieder eine größere Anzahl von Lokomotiven und Tendern übernommen. Seit Ende 1914 und während des Berichtsjahres war das Unternehmen auch mit dem Pressen von Geschoßhülsen beschäftigt, welche Arbeiten gegenwärtig noch andauern. Von dem Reingewinn von 1 971 454 K. wurden 72 K. für die Aktie als Dividende verteilt.

— **Die Neuregelung der galizischen Rohölgewinnung.** In der letzten Woche haben in Lemberg Besprechungen des Sektionschefs im Ministerium für öffentliche Arbeiten, Ritter v. Homann, mit Vertretern der Rohölindustrie stattgefunden, deren Gegenstand unter anderm auch die Schaffung einer Organisation in dieser Industrie auf Grund von Zwangsgenossenschaften gebildet hat. Sektionschef v. Homann hat in Boryslaw im Einvernehmen mit Vertretern des Kriegsministeriums alle Maßnahmen getroffen, welche geeignet sind, eine Steigerung der Erdölgewinnung herbeizuführen. Im Vordergrunde stehen Vorkehrungen, welche die Sicherung der nötigen Arbeiter, des erforderlichen Betriebsmaterials, der Lebensmittel und der Sicherstellung des Zuschubes betreffen. Dem Vernehmen nach soll es möglich sein, schon in allernächster Zeit 80 Erdölbetriebe, deren Inbetriebsetzung wegen Mangels an Arbeitern nicht tunlich war, wieder in Tätigkeit zu setzen. Es sollen einzelne Betriebe entweder vor dem Fündigwerden stehen oder ihre Anlagen als überaus hoffnungsvoll bezeichnet werden. Es verlautet auch, daß vom Kriegsminister das tunliche Entgegenkommen zum Zwecke der Förderung aller nötigen Maßnahmen in Aussicht gestellt worden ist. Die Erhebungen erstrecken sich nicht nur auf jene Bohrbetriebe, welche eine Steigerung der Erdölgewinnung unmittelbar gewärtigen lassen, sondern es wurden auch Untersuchungen darüber angestellt, welche Neubohrungen in Angriff zu nehmen sind, um auch in weiterer Zukunft einem Rückgange der Gewinnung vorzubeugen

Ungarn.

— **Zöglinge bei den ungarischen Staatseisenbahnen.** Wie bereits gemeldet wurde, hat der ungarische Handelsminister mit seinem jüngst verlautbarten Erlaß den ungarischen Eisenbahnverwaltungen die Genehmigung erteilt, in die einzelnen äußeren Dienstzweige Jünglinge von 14—18 Jahren als Zöglinge oder Lehrlinge einzustellen. Hierüber ist folgendes Nähere mitzuteilen: Das im Jahre 1907 erbrachte Gesetz über die Dienstespragmatik der Eisenbahnangestellten läßt die Aufnahme von Personen unter 18 Jahren nicht zu. Da jedoch der auf die Vorbildung der Angestellten in der „B"-Klasse (Unterbeamten und Diener) bezughabende Abschnitt die Ablegung der Prüfungen der vierten Mittelschulklasse vorschreibt, so hat diese Gesetzbestimmung in der Praxis unangenehme und nachteilige Folgen ergeben, da hierdurch in der Fortdauer der Beschäftigung solcher Jünglinge naturgemäß eine Unterbrechung erfolgen mußte. Jene Jünglinge nämlich die die vorerwähnte Vorbildung erreichten, haben der Regel nach erst das 14. Lebensjahr überschritten. Die überwiegende Zahl solcher Jünglinge wählte sich nun eine ihren Wünschen entsprechende Laufbahn, und falls sie ihr Fortkommen fanden, so blieben sie gewöhnlich ihrer erlernten Beschäftigung oder erworbenen Anstellung treu. Auf diese Weise traten mit 18 Jahren selbstverständlich nur jene Elemente zum Eisenbahndienst über, die nach Beendigung der vier Mittelschulklassen auf einer anderen Lebensbahn nicht durchhalten konnten. Dieser Übelstand war der eigentliche Beweggrund zur Herausgabe obgenannter Ministerialverordnung, laut welcher Jünglinge, im vollendeten 14. Lebensjahre stehend, bei dem Verkehrs-, Bahnerhaltungs-, Materialverwaltungs- und Werkstättendienste als Zöglinge oder Lehrlinge Aufnahme finden. Die Direktion der ungarischen Staatseisenbahnen hat nun behufs Regelung der Dienstverhältnisse dieser Zöglinge eine Dienstvorschrift folgenden Inhalts erlassen: Die Zöglinge und Lehrlinge können nur behufs Erlernung des betreffenden Dienstzweiges verwendet werden. Demnach ist ihre Verwendung zur Aushilfe des etwa abgängigen Personals nicht gestattet. Die Zahl der aufzunehmenden Jünglinge wird im Etat vorgesehen. Die Aufnahme dieser sogenannten Eisenbahnzöglinge findet auf Grund eigenhändig geschriebener Ansuchen, mit elterlicher oder vormündlicher Zustimmung, durch die Betriebsleitungen statt. Die Aufnahme erfolgt nur dann, wenn durch eisenbahnärztliche Begutachtung nachgewiesen wird, daß der junge Mann für den betreffenden Eisenbahndienstzweig in jeder Hinsicht befähigt und tauglich erscheint. Bei ihrer Aufnahme haben bei gleicher Vorbildung die Waisen und nach diesen die Kinder der ungarischen Staatsbahnangestellten den Vorzug. Die Zöglingsjahre werden in die Dienstzeit nicht eingerechnet. Die Dienststelle des Zöglings ist tunlichst so zu bestimmen, daß er bei seiner Familie verbleibe. Die Ausbildung erfolgt gruppenweise, unter fortwährender Aufsicht. Auf kleinere Stationen ist die Einteilung nur bei vorgeschrittener Ausbildung der Zöglinge statthaft. Ihre Verwendung zur selbständigen Dienstleistung ist untersagt. Die Zöglinge dürfen zu keiner untergeordneten Arbeit zugezogen werden. Der Dienstzweig, dem der Zögling zugeteilt ist, wird mit möglichster Berücksichtigung der persönlichen Wünsche des Anwärters von der Betriebsleitung festgestellt. In den Zentraldienst können Zöglinge nicht aufgenommen und dort nicht verwendet werden. Bei der Diensteinteilung ist das Hauptaugenmerk auf die körperliche Tauglichkeit zu richten, so zwar, daß Zöglinge zu solchen Arbeiten, mit denen eine gewisse körperliche Gefährdung verbunden ist, nur bei vorgeschrittener Ausbildung verwendet werden dürfen. Die Gesamtarbeitszeit der Zöglinge ist mit höchstens 9 Stunden bemessen. Zöglinge unter 16 Jahren können zum Nachtdienst von 9 Uhr abends bis 5 Uhr früh nicht verwendet werden. Fachprüfungen werden nur nach einem Jahr und im vollendeten 16. Lebensjahre gefordert. Die Zöglinge tragen keine Uniform, nur Dienstkappen für Unterbeamte. Der Taglohn beträgt bei elterlicher Versorgung 80 Heller, bei fremder Versorgung 1 Krone 40 Heller. Der Taglohn wird bei fremder Versorgung nach drei Monaten um 20 Heller und danach jährlich um je 20 Heller erhöht. Die Auszahlung erfolgt jeden ersten und fünfzehnten zu Händen der Eltern oder jener Person, die mit der Verpflegung des Zöglings betraut ist. Die

Unterbringung des Zöglings außer dem Elternhause wird von der vorgesetzten Dienststelle mit Berücksichtigung der Wünsche der Eltern oder des Vormundes besorgt. Die Unterbringung erfolgt vornehmlich in Eisenbahnerfamilien. Es ist Sorge zu tragen, daß der Zögling einen entsprechenden Familienanschluß habe. Der Dienstvorstand muß auch dahin wirken, daß der Zögling behufs Besuch des Gottesdienstes jeden dritten Sonntag vom Dienst befreit werde. Die Verpflegung und die Lebensweise des Zöglings wird von dem Dienstvorstand und dem Eisenbahnarzt ständig beaufsichtigt. Der betreffende Dienstvorstand hat Sorge zu tragen, daß das Betragen des Zöglings sowohl im Dienste wie auch außer dem Dienste den Vorschriften entspreche. Falls es nicht einwandsfrei wäre, so ist der Zögling mit väterlichem Wohlwollen, nötigenfalls mit Strenge, in die richtige Bahn zu leiten. Wenn die Androhung mit Versetzung oder Dienstentlassung nichts nützen würde, so ist behufs Entfernung des Zöglings der zuständigen Betriebsleitung ein entsprechender Vorschlag zu unterbreiten. Das Dienstverhältnis kann sowohl von der Eisenbahnverwaltung, wie auch von den Eltern oder dem Vormunde jederzeit gelöst werden. Die Betriebsleitungen wurden angewiesen, über die gewonnenen Erfahrungen nach Verlauf eines Jahres der Direktion ausführlichen Bericht zu erstatten. Man hofft auf günstige Ergebnisse.

Übrige europäische Länder.

— **Die schwedische Ostküstenbahn.** Vor einigen Tagen wurde in feierlicher Weise und in Gegenwart von Vertretern der Regierung und der Behörden der beteiligten Gegenden der erste Spatenstich zur schwedischen Ostküstenbahn getan, womit nun ein für das nördliche Küstengebiet Schwedens bedeutungsvolles Bahnunternehmen zur Verwirklichung kommt. Die Ostküstenbahn, ein Privatunternehmen, das schon 1903 von der Regierung genehmigt wurde, wird in dem am Bottnischen Meerbusen belegenen, ungefähr 200 km langen Küstengebiet zwischen G ä f l e und H e r n ö s a n d entlang gehen und eine ganze Menge Küstenstädte sowohl untereinander als auch mit Stockholm in bessere Verbindung bringen. Der große Schienenstrang des schwedischen Staatsbahnnetzes, der das nördliche Schweden mit den südlichen Landesteilen verbindet — die Linie Stockholm-Boden —, geht längs des Bottnischen Meerbusens in beträchtlichem Abstand von der Küste, am weitesten bei Sundswall und Hernösand, von wo die Entfernung bis zu der in süd-nördlicher Richtung laufenden Nordbahn ungefähr 80 km beträgt. Zwar sind die wichtigsten Küstenstädte am Bottnischen Meerbusen, z. B. Söderhamn, Hudikswall, Sundswall, Hernösand usw. durch Querbahnen mit der Nordbahn verbunden, aber der Eisenbahnverkehr zwischen den Küstenstädten gestaltet sich äußerst umständlich, indem die Reisenden von einem Bahnpunkt der Küste aus erst landeinwärts fahren, dann die betreffende Strecke der Nordbahn benutzen und auf einer anderen Zweigbahn den gewünschten Küstenplatz erreichen müssen. Ein drastisches Beispiel der sich hieraus ergebenden Umwege bildet besonders die Strecke zwischen Sundswall und Hernösand. Um von Sundswall aus auf dem Bahnwege nach Hernösand zu kommen, müssen die Reisenden zuerst die lange Strecke in westlicher Richtung bis Bräcke, dann nordwärts bis Sollefteå, sowie endlich wieder südostwärts bis Hernösand fahren. Dies bedeutet einen Bahnweg von 373 km bei 15stündiger Reise. Mit der neuen Ostküstenbahn dagegen wird zwischen Sundswall und Hernösand ein etwa 60 km langer Schienenweg geschaffen, der in 1½ Stunden zurückzulegen ist. Das bedeutet eine Abkürzung um nicht weniger als 313 km. Ein ähnliches Verhältnis ergibt sich auch bei den Fahrpreisen. Jetzt kostet die Reise zwischen den genannten Städten in 2. Klasse ungefähr 15 Kr., während sie auf der Ostküstenbahn etwa 2,50 Kr. betragen wird. Natürlich machen unter den gegenwärtigen Verhältnissen, soweit es sich um Reisen zwischen Küstenstädten handelt, die Einwohner wenig Gebrauch von der Bahn, sondern benutzen Dampferverbindung, die allerdings nur im Sommer zur Verfügung steht oder den Landweg. Für Reisen nach Stockholm von den Küstenstädten am Bottnischen Meerbusen aus schafft die Ostküstenbahn natürlich ebenfalls große Abkürzungen. Die Kosten der neuen Bahn, mit deren Arbeit bei Sundswall begonnen wurde, sind auf 26 Millionen Kronen berechnet worden. M.

— **Die französischen Eisenbahnen während der ersten Kriegsmonate.** Einer spanischen Fachzeitung entnehmen wir die folgenden Ausführungen, die trotz der starken Verspätung und einigen nicht ganz zuverlässig erscheinenden Angaben doch ein gewisses Interesse beanspruchen: „Mit der Veröffentlichung des Mobilmachungsbefehls am 1. August 1914 wurden die Eisenbahnen sogleich zur vollen Verfügung der militärischen Behörden gestellt. Eine besondere Organisation, die von der des Friedens völlig abweicht, trat in Kraft. Das gesamte Netz wurde in zwei große Gruppen eingeteilt: in die innere Zone, deren Eisenbahnen zur Verfügung des Kriegsministers standen, und in die Kriegszone, deren Eisenbahnen dem Chefgeneral unterstellt sind. Da die Organisation im Frieden bis ins kleinste vorbereitet war, so trat diese Kriegseinrichtung unverzüglich an die Stelle der gewohnten. Die Beamten aller Gesellschaften zeigten Eifer, der der Höhe der ihnen anvertrauten Aufgabe entsprach. Die folgenden Einzelheiten lassen dies beurteilen: Vom 31. Juli nachts begann die Truppenbeförderung, welche vom 2. bis zum 5. August dauerte und 1500 Züge auf der Orléans-Bahn und mehr als 3000 auf der P. L. M. verlangte. Die Beförderungen zur Vereinigung (concentration), die um dieselbe Zeit aufgenommen wurden, dauerten bis zum 15. August. Während dieses Zeitabschnittes verkehrten auf den Linien der Ostbahn mehr als 4000 Züge. Die Beförderungen zur Vereinigung (concentration) verlangten auf der Orléansbahn die Stellung von mehr als 2000 Zügen, bestehend aus 57 000 Wagen, welche 600 000 Offiziere und Soldaten, 144 000 Pferde und 40 000 Wagen und Kanonen beförderten. Auf der P. L. M.-Bahn wurden bis zum dreißigsten Tage der Mobilmachung 4000 Züge gebraucht, wobei die gewöhnlichen Züge und die Güterzüge nicht eingerechnet sind. 42 aktive und Reserve-Armeekorps konnten auf diese Weise in 20 Tagen zur Front geschickt werden. Überdies hatten die verschiedenen Gesellschaften die Landsturm (territorial) - Truppen zu befördern, welche allein für die Infanterie 145 Regimenter einbegriffen. Nachdem erst die Vereinigungs (concentration)-Beförderungen beendet waren, machten die sich überstürzenden militärischen Ereignisse sehr zahlreiche andere Beförderungen nötig für die Verschiebung der Heereskörper und für die Ergänzung der Wirkungen der Schlachten. So ist es verständlich, daß während 5 Wochen die P. L. M.-Gesellschaft mehr als 1600 Züge in Marsch zu setzen hatte, und daß die Orléansbahn über 400 Züge für die Überführung der indischen Truppen zu verfügen hatte. Diese Züge folgten sich im Abstand von 6 Minuten. Ebenso setzten die Nordbahn, Orléansbahn und Ostbahn Tag und Nacht vom 13. bis zum 20. August 120 Züge für die Beförderung von 260 000 Mann nebst dem zugehörigen Material des englischen Heeres von Boulogne, Nantes und Saint-Lazare nach Mons in Bewegung. Zur Zeit der Schlacht an der Marne liefen an der Front ungefähr 170 Züge während an bestimmten Tagen die Gesellschaften gleichzeitig den größten Teil ihres Materials von den nördlichen Linien und aus Belgien vor den Deutschen zurückziehen mußten. Im Verlauf der Schlacht an der Yser hatten die Eisenbahnen etwa 70 Divisionen mittels 6000 Zügen zu befördern, deren Pünktlichkeit und Schnelligkeit es erlaubte, den Marsch der Deutschen auf Calais aufzuhalten.

Vom 6. bis zum 10. August brachte die Orléansbahn 64 000 t von Lebensmitteln verschiedener Art an die Front. Am 20. Tage der Mobilmachung hatte jedes der 6 Korps, welche in der Front von Maubeuge bis Belfort wirkten, und das 7. im Lager von Paris verschanzte Korps ihre eigenen Verpflegungslager. Für das verschanzte Lager von Paris hatte die Orléansbahn bis zum 30. September 117 000 t Lebensmittel, 66 000 t Futter, 107 Kühe und 211 000 Hammel und Schweine heranzuschaffen. Schließlich liefen für die Beförderung der Verwundeten die regelmäßigen und die Sonderzüge, die besonders zur Verfügung gestellt waren, und allein bei der P. L. M. 670 Wagen erforderten.

Trotz dieser bedeutenden Inanspruchnahme durch die Militärverwaltung verloren die Gesellschaften den Handelsverkehr nicht aus den Augen. Die Reisenden waren besonders zahlreich im Augenblick, als sich die Deutschen Paris näherten. Die Gesellschaften hatten bei dieser Gelegenheit gegen eine förmliche Lawine Stellung zu nehmen. Allein am 3. September reisten ungefähr 50 000 Reisende über die Orléansbahn. Die P. L. M. und die Staatsbahn beförderten auch eine beträchtliche Zahl Personen. Dennoch fand die Orléansbahn den Weg, um die Sonderzüge zusammenzustellen und in Gang zu bringen, die zum Teil zur Überführung der Regierung und der hohen Behörden nach Bordeaux und anderenteils zur Beförderung des Goldes der Bank von Frankreich und der Schätze des Nationalmuseums bestimmt waren. Das ist kurz die Darstellung der Tätigkeit der französischen Eisenbahnen während der ersten Kriegsmonate. Die Eisenbahnen erfüllten ihre Pflicht mit ebenso großer Geschicklichkeit wie Entsagung. Ihre Leistungen haben die allgemeine Bewunderung zur Folge gehabt, die den Glückwunsch der Regierung und die Anerkennung der öffentlichen Meinung rechtfertigt."

— **Schiffsraum- und Frachtennot in Frankreich.** Hierüber schreibt die „Köln. Ztg.": Die Fracht für die Tonne Kohle von Cardiff nach Marseille ist von 8,50 Fr. vor dem Kriege auf 90 Fr. gestiegen und steigt, wie der „Temps" (vom 26. März) ausdrücklich hervorhebt, noch weiter. Die ungeheure Steigerung, um rund 1100 %, hat am 25. März in der französischen Kammer zu einer Interpellation geführt, in deren Beantwortung der Unterstaatssekretär für die Handelsmarine, Louis Nail, aller-

dings kein Mittel der Abhilfe wußte, aber wenigstens einige Erklärungen zu den Ausstellungen des Fragstellers gab. Danach ist der Schiffsraum der Handelsflotten der Welt, der vor dem Kriege 50 Millionen Bruttotonnen betrug, auf 35, also um 30 % oder fast ein Drittel, zurückgegangen; das Bedürfnis nach Schiffsraum aber ist gewachsen. Italien z. B. bezog früher Kohle aus Deutschland, Petroleum und Getreide aus Rumänien. Jetzt muß es alles aus Amerika kommen lassen. Frankreich kauft jetzt das, was es im eigenen Lande nicht mehr erzeugen kann, in England und Amerika. 1915 betrug daher die Einfuhr aus England 21 Millionen Tonnen gegen 14 im Jahre 1903; aus Amerika stieg sie von 1½ auf 3 Millionen. Das macht für die englische Einfuhr 50, für die amerikanische gar 100 % mehr. Der Schiffszuwachs durch Neubauten ist von 3 Millionen Tonnen auf 1½, also um die Hälfte, zurückgegangen. Könnte nun wenigstens der knappe verfügbare Schiffsraum besser ausgenützt werden. Aber die Ausrüstung der französischen Seehäfen war schon im Frieden unzureichend. Den gesteigerten Anforderungen des Krieges gegenüber versagt sie vollkommen. Und die wenigen vorhandenen Krane werden bei dem Arbeitermangel nur sehr unvollkommen bedient. Die Feststellungen, die darüber der Fragsteller machte, konnte der Vertreter der Regierung nicht entkräften. Jener führte aus:

Ist es nicht bedauerlich, daß in gewissen Häfen mächtige Krane stehen, die nicht ausgenutzt werden? Ich denke besonders an einen der bedeutendsten Häfen, der seit einigen Monaten hervorragend gute Entladevorrichtungen besitzt. Jeder Kran kann in einem 10stündigen Arbeitstag 750 bis 800 t Kohle oder sonstige Schwergüter ausladen. Man arbeitet überhaupt nur bei Tage . . . Unverzeihlich ist, daß die Regierung Arbeitsverweigerung duldet. Bei Tag- und Nachtbetrieb können bequem 1500 bis 1600 t entladen werden . . . Dann die Requisitionen! Allzu oft vollziehen sie sich so ins Blaue hinein und so Hals über Kopf, wie es das militärische Interesse sicher nicht erfordert, dabei mit einer solchen Unüberlegtheit daß man z. B. Kohlendampfer leer nach England oder aus Italien zurückfahren läßt.

Die Interpellation hat nach dem „Temps" die Regierung zu dem Geständnis gezwungen, daß sie selbst gar nicht weiß, was die einzelnen Dienstzweige durch Requisitionen alles verdorben haben. Schon am 21. Februar mußte Nail auf eine Anfrage gestehen, „der Zustand der Handelsmarine sei so verwickelt, es gäbe so viele Schreibereien nach all den vielen Häfen, daß ein Überblick gar nicht möglich wäre." Der Fragsteller Guernier bemerkte dazu: „Wenn die jetzt von den verschiedensten Dienststellen wild durcheinander bearbeiteten Frachtverhältnisse unter eine einzige Behörde gestellt und nach einem einheitlichen Plane bearbeitet worden wären, hätte man aus den vorhandenen Schiffen größeren Nutzen ziehen können. Anstatt sie, gleichgültig wohin und gleichgültig wann, abfahren zu lassen, hätte man sich die Frage vorlegen müssen, ob sie bei ihrer Ankunft im Bestimmungshafen auch ausgeladen werden könnten." Guernier machte nach seinen Ausstellungen Besserungsvorschläge. Darauf ließ sich die Kammer aber klugerweise nicht ein. Denn was versteht eine Gesellschaft von Geschäftspolitikern von wirklichen Geschäften? Sie nahm eine Tagesordnung André Hesses an, die der Regierung das Vertrauen ausspricht, sie werde in enger Verbindung mit dem Bundesgenossen für die Herabsetzung der Frachten sorgen. Das heißt: Es bleibt alles beim alten.

— **Über die Zustände in den französischen Häfen** meldet dieselbe Quelle vom 22. d. M.: In Paris brachte in der Kammersitzung ein Abgeordneter die unglaublichen Verhältnisse in den Häfen von Rouen und Havre zur Sprache, die einer tatsächlichen Sperrung gleichkämen, und regte die Verdoppelung und Verdreifachung der Eisenbahnlinien an, da die Flußschiffahrt versage. Arbeitsminister Sembat erklärte, daß alles mögliche zur Besserung geschehe, aber infolge des Krieges übersteige der Verkehr alle Erwartungen. Seine Ablenkung über Dieppe würde 10 Monate Bauzeit beanspruchen. Da lasse man es lieber bei den bestehenden Einrichtungen, denn in 10 Monaten, so hoffe man wenigstens, würde der Krieg beendet sein.

— **Bildung einer nationalen bulgarischen Gesellschaft zur Ausbeutung der Bergwerke.** Am 14. März d. J. fand in Sofia eine Versammlung statt, deren Zweck die Gründung einer Gesellschaft zur Ausbeutung der Kohlenbergwerke von Pernik und Bobov dol war. Die Versammlung wurde von der Regierung einberufen. Der Betrieb der Bergwerke soll im Sinne des mit den deutschen Banken (an deren Spitze die Disconto-Gesellschaft stand) anläßlich der Staatsanleihe vom Jahre 1914 abgeschlossenen Vertrages stattfinden. Der in Betracht kommende Vertrag erstreckte sich auch auf den Bau von Eisenbahnlinien. An der Versammlung nahmen teil: die Verwaltungsräte der Bulgarischen Nationalbank, der Landwirtschaftlichen Bank, der Vertreter der Disconto-Gesellschaft und der Direktor des Staatsschuldendienstes. — Die Gesellschaft wird heißen: „Bulgarischer Nationalverein zur Ausbeutung der Bergwerke". In dieser Sitzung wurde gleich der Verwaltungsrat gewählt, der zwei Präsidenten haben wird, den Verwalter (Administrator) der Bulgarischen Nationalbank und den Vorstand der deutschen Bankvereinigung. Das Gesamtkapital der Gesellschaft beziffert sich auf 7 100 000 Fr., von welchen 33 % von den beiden bulgarischen Staatsbanken eingezahlt wurden, der Rest von der Bankenvereinigung. Die Gesellschaft wird erst nach dem Kriege in Tätigkeit treten, weil jetzt die Bergwerke der Heeresverwaltung unterstehen.

— **Frachtberechnung für Wagenladungen auf den Militäreisenbahnen im besetzten russischen Gebiet.** Der für den Privatgüterverkehr auf den Eisenbahnen im besetzten Gebiet Russisch-Polens gültige Frachttarif unterscheidet bisher in der Frachtberechnung nur Stückgut und Wagenladungen, und zwar wird bei Wagenladungen die Fracht stets für ein Mindestgewicht von 10 000 kg berechnet, während auf den deutschen Bahnen auch Mengen unter 10 000 kg zu besonderen Wagenladungssätzen noch abgefertigt werden können. Die Handelskammer zu Berlin hatte daher beim Deutschen Eisenbahnverwaltungsrat in Warschau angeregt, auch auf den Eisenbahnen im besetzten Gebiet derartige Nebenklassen für Wagenladungen einzuführen. Diesem Antrage ist nach einer der Handelskammer zugegangenen Mitteilung der Militär-General-Direktion der Eisenbahnen in Warschau vom Chef des Feldeisenbahnwesens in dankenswerter Weise entsprochen worden. Es werden künftig 3 Haupt- und 3 Nebenklassen für Wagenladungsgüter geschaffen werden; über den Tag der Einführung wird noch besondere Veröffentlichung erfolgen.

— **Verkehr auf der Nicolai-Bahn.** In der Nr. 11 und Nr. 20 dieser Zeitung habe ich ausführlich über die Maßnahmen der Regierung zur Herstellung einigermaßen ordnungsmäßiger Betriebsverhältnisse auf der Nicolai-(Petersburg-Moskau)Bahn berichtet. In der Nr. 11 ist im besonderen die Einstellung des Personenverkehrs für die Zeit vom 10.—16. Januar d. J. behandelt. Nunmehr bringt die Zeitschrift „Industrie und Handel" Angaben, wenn auch nur spärliche, über das Ergebnis dieser Verkehrsbeschränkung. Danach sind „in der Zeit vom 10.—16. Januar der Nicolai-Bahn zugeflossen 15 828 Wagen, d. h. fast doppelt so viel als in der Zeit vom 3.—9. Januar, während welcher überhaupt nur 8921 Wagen zuliefen. Aus Moskau selbst sind nach Petersburg zur Beförderung gelangt 256 Züge, d. h. fast doppelt so viel als in der Woche vorher, in der nur 136 Züge abgefertigt wurden. Alle Beförderungen sind anstandslos abgewickelt worden.

Aus den Angaben über die stattgehabte Entladung der Wagen ergibt sich, daß auf allen Stationen im bezgl. Zeitabschnitt täglich 1421 Wagen, gegen 1135 Wagen in der Woche vorher, also 286 Wagen mehr an einem Tage entladen worden sind." Wenn man zunächst die Angaben über die Anzahl, die im besonderen aus Moskau selbst abgesandt worden sind, ausschließt, weil die Angabe der Anzahl Züge keinen Vergleich mit der Hauptangabe, die die Gesamtzahl der beladenen Wagen bringt, zuläßt, so steht fest, daß 15 828 Wagen befördert wurden, daß 1421 Wagen täglich, d. h. also in 7 Tagen 9947 Wagen entladen worden sind, und hiernach also die Anzahl der nicht entladenen Wagen 5881 beträgt. Das Exempel für die Woche vorher stellt sich wie folgt: überhaupt versandt 8921 Wagen, entladen 7945 Wagen, unentladen verblieben 976 Wagen. Oder in der Woche: vom 3.—9. Januar blieben unentladen stehen 10,9 %, vom 10.—16. Januar aber 37,1 %, oder 6 mal mehr! Hiernach ist die Maßregel als mißglückt zu bezeichnen, denn die Verstopfung der Stationen mit unentladenen Wagen hat offenbar sehr stark zugenommen. Es verdient auch auf die offenbare Verschleierung aufmerksam gemacht zu werden, die darin erblickt werden muß, daß die Gütermenge, die von Moskau unmittelbar Petersburg zugeführt worden ist, nicht in Wagenladungen, sondern ausnahmsweise in g a n z e n Z ü g e n angegeben wird. Rückt man aber der Sache näher auf den Leib, dann kann man folgendes feststellen. Ein Zug kann zu rd. 100 Achsen angenommen werden (amtlich werden angegeben 97,43) oder rd. 50 Wagen bilden einen Zug. In der fraglichen Zeit sind 256 Züge von Moskau direkt nach Petersburg befördert worden, oder rd. 12 800 Wagenladungen, d. h. bis auf 3028 Wagenladungen ist die ganze Leistungsfähigkeit der Nicolai-Bahn dazu ausgenutzt worden, um den Güteraustausch zwischen den beiden Hauptstädten zu bedienen. Beabsichtigt war, die Stationen soweit von unentladenen Wagen zu entlasten, daß ein ordnungsmäßiger Verkehr auf der Bahn wieder sichergestellt wird, nachdem eine gewisse Bewegungsfreiheit auf den Stationen erreicht worden ist. Nach dem Vorstehenden ist diese Hoffnung ein schöner Traum geblieben. Aber Petersburg hat eine große Menge, gewiß sehr notwendiger, Güter erhalten. Was in seiner Wichtigkeit keineswegs unterschätzt werden soll, denn Petersburg nagt, a n g e b l i c h, am Hunger-

tuch und seiner Industrie fehlt, wenn nicht alles, so doch sehr viel. Das ändert aber nichts daran, daß der eigentliche Zweck verfehlt ist. Es soll dennoch eine dritte Wiederholung der Maßnahme bereits in Aussicht stehen. Man kann daher gespannt sein, zu beobachten, wohin die Zustände auf der Nicolai-Bahn führen werden. m.

— **Die Zustände auf den russischen Eisenbahnen.** Die „Deutsche Orient-Korrespondenz" schreibt: Die außerordentlichen Schwierigkeiten, die in vielen russischen Städten die Versorgung mit Lebensmitteln bereitet, findet eine Erklärung in den geradezu unglaublichen Zuständen, die gegenwärtig auf den russischen Bahnen herrschen. Die „Nowoje Wremja" schildert die Lösung der Frage der nichtausgeladenen Wagen folgendermaßen: „Man beschuldigt die Eisenbahnbeamten der Tatenlosigkeit. Das ist geradezu unberechtigt, im Gegenteil, die Transkaspische Bahn hat jetzt geradezu in genialer Weise die Frage der Güterstauung gelöst. Nach einer Meldung der Zeitung „Raspia" hat die Station Baku anläßlich großer Güteransammlungen auf einigen Stationen und Stauung vieler unausgeladener Wagen beschlossen, Holzschuppen zu errichten, wo alle diese angehäuften Waren gelagert werden können; mit dem Bau der Schuppen ist schon begonnen worden. Warum auch, sagt die „Nowoje Wremja", soll man sich Kopfzerbrechen machen und beunruhigen wegen dieser so verwickelten Frage des Gütertransportes — es ist doch viel einfacher, sie liegen da unter dem Holzschuppen still und ruhig weiter. Dieselbe Zeitung enthüllt uns die Geheimnisse des Holzschuppens: Am Hafenkai der Schiffahrtsgesellschaft liegen augenblicklich, der Weiterbeförderung mit der Eisenbahn harrend, 4318 Wagen mit Waren der verschiedensten Art, die ein Gesamtgewicht von 4,5 Millionen Pud haben. Darunter sind allein annähernd 1000 Wagen mit Getreide und Mehl. Also Millionen Pud ohne Bewegung, Millionen Flüche und Verwünschungen der Stadtbewohner ohne Antwort. Das Beschämendste vor allem ist aber, daß hier nicht die „Unmöglichkeit" schuld daran hat, sondern einfach das Nichtausstreckenwollen der Hand nach dem Allernächsten."

Zu diesem Thema lassen sich unzählige Beispiele beibringen. Zur Frage des augenblicklichen „Holzhungers" der Stadt Baku erfährt die „Nowoje Wremja" noch, daß auf der Strecke eine Unmenge Holz aufgespeichert liege, bis zu 7000 Kub.-Saschen Holz, das wäre aber die Hälfte des Gesamtbedarfs der Stadt. Trotzdem aber hat man keine Regulierung, keine Organisation und Lösung dieses so einfachen Rätsels vorgenommen.

— **Die Zerrüttung des russischen Wirtschaftslebens.** Aus Petersburg wird gemeldet: Nach der vernichtenden Kritik, die in der Reichsduma an der Regierung geübt wurde, ist in den politischen Kreisen Rußlands eine scheinbare Ruhe eingetreten. Die Tagespresse bespricht eifrig die Ergebnisse des ersten Monats der neuen Tagung der Reichsduma. Sie ist sich einig darüber, wie wichtig die gesetzgebende Arbeit ist, um dem tiefen Zerfall und der völligen Zerrüttung des russischen Wirtschaftslebens zu steuern. Die „Birschewija Wjedomosti" meint, daß die Reichsduma mit Worten allein die wachsenden Schwierigkeiten des Wirtschaftslebens, wie sie in der Arbeiterfrage, den immer häufiger vorkommenden Unruhen, der Versorgung der Bevölkerung mit den notwendigsten Lebensmitteln, der sehr trübe Aussichten bietenden Verkleinerung des Saatgebietes, dem wachsenden Mangel an Arbeitskräften und der Verringerung des Viehbestandes zutage träten, nicht lösen könne. Trotz der angeordneten Regelung der Fleischversorgung und der Einstellung des Personenverkehrs auf der Nikolaibahn Moskau-Petersburg, eine Maßnahme, die lediglich zugunsten der Lebensmittelzufuhr erfolgt sei, drohe die Fleischnot mehr als je. Der Fleischmarkt sei zurzeit völlig leblos, das Volk müsse sich an die Nahrungsmittelzentrale wenden, aber die von dieser gesammelten städtischen Vorräte, 900 000 Pud (1 Pud = 16 kg) Kühlfleisch, reichten knapp für zwei Monate, dann seien alle Hilfsmittel hoffnungslos erschöpft. Die Lage werde noch dadurch erschwert, daß auch der Fleischersatz durch Fisch unzureichend sei. Dabei habe die vor kurzem vorgenommene Zählung der in Petersburg lebenden Flüchtlinge ergeben, daß statt der polizeilich gemeldeten 60 000 dort 100 000 solcher Personen vorhanden seien. (Köln. Ztg.)

Fremde Erdteile.

— **Pennsylvania Eisenbahn-Gesellschaft in Philadelphia.** Im Geschäftsbericht für das verflossene Jahr erinnert der Verwaltungsrat die Aktionäre daran, daß am 13. April 1916 70 Jahre verflossen sein werden, seit die Gesellschaft gegründet wurde, daß in all dieser Zeit jedes Jahr Zinsen auf das Kapital der Gesellschaft gezahlt und viele Millionen Dollar des Einkommens auf Verbesserungen und Ausrüstung verwandt wurden, anstatt die Mittel dafür durch Ausgabe neuen Kapitals zu beschaffen. Die Länge der eigenen Strecken hat sich vergrößert, die der gepachteten etwas vermindert durch die Hereinnahme einiger Nebenlinien. Die gesamten Betriebseinkünfte zeigen eine Zunahme von 5 % gegenüber 1914, sind aber geringer als im Jahre 1913, wobei darauf hinzuweisen wäre, daß im Jahre 1914 und den ersten Monaten von 1915 die wirtschaftliche und gewerbliche Lage gedrückt war, nach dieser Zeit hat aber in beinahe allen Industriezweigen ein Aufschwung eingesetzt. In der Hauptsache ist das bessere Betriebsergebnis dem Versand von „Vorräten" nach Europa zuzuschreiben, ein weniges, etwa 3 %, trug dazu auch bei die 5 proz. Frachtsatzerhöhung betreffs einiger Waren. Die Personengelder nahmen trotz stellenweiser Erhöhung der Fahrgelder etwas ab, waren aber im zweiten Halbjahr wieder in der Zunahme begriffen. Die Eilgutgelder gingen infolge der geringen Zuteilung von Frachten durch die Express Company zurück. Insgesamt stiegen die Einnahmen aus dem Betrieb um 9 376 318 D. auf 196 628 170 D. Die Betriebsausgaben fielen um 1 555 682 D. auf 142 736 560 D. trotz erhöhter Ausgaben für Instandhaltung und Ausrüstung, und zwar infolge des geringern Kohlenverbrauchs, besserer Ausnützung der erzeugten Hitze und Änderung in der Ausgabenrechnung, indem die Kosten für die Beförderung des eigenen Bedarfs jetzt in anderer Weise als früher verbucht werden. Der Reinüberschuß aus dem Betrieb stellte sich demnach auf 53 891 609 D. oder rund 11 Millionen Dollar höher als im Vorjahr. Die Dividende beträgt, wie im Vorjahr, 6 %.

— **Die australische Querbahn.** Auf der australischen Querbahn, deren im Bau begriffener Teil zwischen Port Augusta in Südaustralien und Kalgoorlie in Westaustralien eine Länge von rund 1600 km aufweist, war Ende 1915 der Oberbau von Port Augusta ausgehend auf etwa 1050 km Länge vorgestreckt; die Erdarbeiten waren noch einige Kilometer über die Gleisspitze hinaus vollendet, die Telegraphenleitung blieb noch einige Kilometer hinter ihr zurück. Die Vorarbeiten sind auf dem im Staate Südaustralien gelegenen Teile der Strecke beendet, auf dem Teile in Westaustralien nach Fertigstellung auf etwa 400 km Länge noch im Gange. Im letzten Teil der südaustralischen Strecke waren umfangreiche Erdarbeiten auszuführen, es ist aber trotzdem gelungen, den für die Fertigstellung des Oberbaus auf dieser Strecke in Aussicht genommenen Zeitpunkt, Ende 1915, einzuhalten. Die Schlußstrecke der Querbahn von Kalgoorlie bis Perth an der Westküste ist bekanntlich eine schon seit längerer Zeit bestehende Eisenbahn.

Der Staatenbund von Australien scheint bei dem Werk, das er mit dem Bau der Querbahn unternommen hat, seine Kräfte überschätzt zu haben; wenistens wird die üble Lage, in der sich der australische Staatssäckel zurzeit befindet, zum wesentlichen Teil auf die erheblichen Ausgaben zurückgeführt, die dieser Bau verursacht hat, wenn ihr auch zum anderen Teil die Lasten zugrunde liegen, die Australien bei der Unterstützung des Mutterlandes im gegenwärtigen Krieg auf sich genommen hat.

Allgemeines.

— **Die Aufgabe der inneren Front.** Unter dieser Überschrift geht uns von zuständiger Seite folgender Aufruf zu, dem wir vollen Erfolg wünschen:

Im ungestümen Anprall haben unsere wackeren Kämpfer den feindlichen Wall an Frankreichs Grenze hinweggefegt. In unermüdlicher Ausdauer halten sie treu die Wacht in den eiskalten Gefilden Rußlands, den Bergen Serbiens, ein lebendiger Wall, der die Grenzen Deutschlands schützt. Nicht allen ist es vergönnt, draußen mitzuhelfen an der Verteidigung des Vaterlandes. Aber auch diese können Kriegsdienst der Heimat leisten. Wer den Truppen ihren harten Dienst erleichtert, sie durch Erfrischung erquickt, ihnen die Liebe der im Lande gebliebenen Volksgenossen bekundet, der stärkt die Schutzwehr gegen den Feind. So mancher ist unter unseren braven Feldgrauen, an den niemand denkt, der kein Zeichen des liebevollen Gedenkens aus der fernen Heimat erhält. Darum gebe jeder, der einem Angehörigen ein Paket sendet, ein zweites für die Allgemeinheit und damit für einen Kameraden, der keine sorgenden Angehörigen zu Hause hat.

Die Staatliche Annahmestelle II Berlin, Karlstraße 12 befördert als amtliche Sammelstelle die Liebesgabensendungen an alleinstehende Krieger zur Front. Geldspenden können in Berlin bei den Depositenkassen der Dresdner Bank für Kasse Z, der Bank für Handel und Industrie für Kasse S und auf Postscheckkonto Nr. 14871 eingezahlt werden. Jedem Spender wird der Eingang der Liebesgaben oder Geldspenden dankend bestätigt werden.

Rechtspflege.

— **Bedeutung von Tarifvorschriffen.** Vielfach ist die Ansicht verbreitet, daß bei der Kontrolle von Fahrausweisen der Reisende lediglich zur Vorzeigung des Ausweises verpflichtet sei und sich um dessen Behandlung nicht zu kümmern brauche. Dieser irrtümlichen Ansicht sind das Amtsgericht Berlin-Mitte und das Landgericht I Berlin in folgendem Rechtsstreit entgegengetreten:

Der Kraftwagenführer des Klägers fuhr auf Grund eines vom Kläger gelösten Fahrscheinhefts von Monte Carlo nach Berlin. Bei einer Kontrolle der Fahrkarten, behauptet der Kläger, sei der Kraftwagenführer, der geschlafen habe, von einem italienischen Eisenbahnbeamten geweckt, und seinem Fahrscheinheft seien 2 Blätter zu viel entnommen worden. Später sei er genötigt gewesen, für diejenigen Strecken, für die ihm die Fahrscheine fehlten, eine Fahrkarte für 49,35 Fr. nachzulösen. Kläger verlangt mit der Klage Rückzahlung dieses Betrages. Der beklagte preußische Eisenbahnfiskus hat bestritten, daß zuviel Fahrscheine irrtümlich entnommen worden seien; selbst wenn dies aber der Fall gewesen sei, habe der Reisende die Verpflichtung gehabt, selbst darauf zu achten, daß er wieder in den Besitz der fälschlich entnommenen Karten kam. Dies ergebe sich aus § 3 des Niederländisch-Deutsch-Österreichisch-Südfranzösischen Tarifs für die Beförderung von Personen und Reisegepäck sowie aus § 9 des Personen- und Reisegepäcktarifs zwischen Stationen der deutschen Bahnen und Stationen der italienischen Staatseisenbahnen. Der Kläger hat dies mit der Behauptung in Abrede gestellt, die angeführten Bestimmungen seien lediglich Ordnungsvorschriften, für deren Ausführbarkeit der Beklagte die Gefahr trage. Die Klage ist in beiden Instanzen mit folgender Begründung abgewiesen worden:

Es kann dahingestellt bleiben, ob der Kläger aktiv legitimiert ist. Die Fahrkarte ist ein Wertpapier, durch welches in der Regel nur der Inhaber, das ist hier der Kraftwagenführer des Klägers, als forderungsberechtigt sich ausweist. Inwiefern dem Kläger die Forderung aus dem Beförderungsvertrage zustehen soll, hat er nicht dargetan. Eine nähere Erörterung dieser Frage war hier nicht erforderlich, da der Anspruch aus materiellen Gründen der Abweisung unterlag. Der Kraftwagenführer mußte eine gültige Fahrkarte für die zu befahrende Strecke vorweisen können. Das Verlangen der Eisenbahn, daß er eine besondere Fahrkarte nachlöse, war daher an sich gerechtfertigt. Seine Behauptung, daß ein Schaffner seinem Fahrscheinheft zwei Fahrscheine zu viel entnommen habe, ist unerheblich; selbst wenn er diese Behauptung beweisen könnte (was nach seiner eigenen Darstellung, da er geschlafen hat, kaum möglich ist), so würde er doch ein grobes Versehen dadurch begangen haben, daß er nicht gemäß der Tarifvorschrift die Entnahme der richtigen Fahrscheine selbst überwacht hat. Durch dieses grobe Versehen ist der Schaden vorwiegend verschuldet, so daß ein Ersatzanspruch nach § 254 Bürgerlichen Gesetzbuchs ausgeschlossen ist.

Daß die Tarifvorschrift, die dem Reisenden die Prüfung der Fahrscheinentnahme auferlegt, eine bloße Ermahnung sei, ist unrichtig. Tarifvorschriften sind Bedingungen, welche durch den Abschluß des Beförderungsvertrages zu Vertragsbestandteilen werden und daher von den Parteien streng einzuhalten sind. Daß die Vorschrift deshalb nicht gelten solle, weil der Tarif überhaupt im Ganzen ungültig sei, ist ebenfalls unzutreffend. Tarife erlangen ihre Gültigkeit ausschließlich durch Verkündung. Der hier interessierende Niederländisch-Deutsch-Österreichisch-Südfranzösische Personen- und Gepäcktarif ist, wie die Aufschrift ergibt, mit Gültigkeit vom 1. Dezember 1909 verkündet. Da der Tarif im Druck vorliegt, kann an seiner Verkündung nicht gezweifelt werden. Jede Veröffentlichung durch Druck ist an sich schon eine Verkündung.

Die Behauptung des Klägers, daß nach den §§ 2 und 6 der Eisenbahn-Verkehrsordnung eine landesgesetzliche Genehmigung für den Tarif vorliegen müsse, ist nicht nur an sich falsch, da nur Ausführungsbestimmungen zur Verkehrsordnung der Genehmigung der Landesaufsichtsbehörde nach § 2 dieser Ordnung bedürfen, die Tarife dagegen einseitig von der Eisenbahn festgesetzt werden dürfen, sondern auch insofern unerheblich, als die Verkehrsordnung für den Verkehr auf der italienischen Strecke gar nicht gilt, sondern die Vorschriften des italienischen Rechts.

Dr. Woyczechowski.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Nachruf.

Am 3. d. Mts. verschied in seinem 68. Lebensjahre

der Königliche Regierungs- und Baurat

Herr **Friedrich Lehmann,**

Vorstand des Königlichen Eisenbahn-Betriebsamts in Weißenfels.

Über 40 Jahre im Eisenbahnbaufache tätig, gehörte der Entschlafene seit dem 1. April 1899 dem Eisenbahndirektionsbezirk Erfurt an. In seiner Stellung als Amtsvorstand hat er sich durch vorbildliche Pflichttreue und unermüdliche, bis zum Versagen seiner Schaffenskraft angespannte Berufsarbeit hervorragend bewährt.

Wir verlieren in dem Dahingeschiedenen einen durch lauteren Charakter, liebenswürdiges Wesen und wohlwollende Gesinnung in gleicher Weise bei seinen Vorgesetzten, Amtsgenossen und Untergebenen hochgeschätzten Freund und Mitarbeiter und werden sein Andenken in hohen Ehren halten.

Erfurt, den 4. April 1916. (452)

Der Präsident
und die höheren Beamten des Eisenbahndirektionsbezirks Erfurt.

2. Güterverkehr.

Ausnahmetarif für gebrauchte Waren (Haushaltungsgegenstände usw.) aus Kupfer und Messing zum Einschmelzen. — Tfv. 2 IV d. —

Mit Gültigkeit vom 10. April 1916 wird der obenbezeichnete Ausnahmetarif auf gebrauchte Waren (Haushaltungsgegenstände usw.) aus anderen Metallen und Legierungen als Kupfer und Messing sowie auf Metallwaren, die zur Verarbeitung für die Heeresverwaltung beschlagnahmt und gesammelt sind, ausgedehnt.

Ferner wird der Ausnahmetarif von allen beigetretenen Bahnen mit Ausnahme der bayerischen Staatsbahnen nachträglich im Erstattungswege gewährt für gebrauchte Waren aus Antimon, Blei, Kupfer, Zinn, Zink und aus Legierungen dieser Metalle, auch bei Sendungen, die vor Einführung des Ausnahmetarifs 2 IV d abgefertigt worden sind.

Nähere Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbureau, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 5. April 1916. (464)
Königliche Eisenbahndirektion.

Bayerisch-Sächsischer Güterverkehr, Tarifheft 2 und Sächsisch-Südwestdeutscher Güterverkehr, Tarifheft 1—4.

Am 15. April 1916 wird die Station Eibenstock ob. Bf. der Sächsischen Staatseisenbahnen in die obengenannten Tarife aufgenommen. Näheres ist aus unserem Verkehrsanzeiger und aus dem Tarif- und Verkehrsanzeiger der preußisch-hessischen Staatseisenbahnen zu ersehen, auch erteilen die Dienststellen Auskunft.

Dresden, am 6. April 1916. (463)
Königl. Gen.-Dir. d. Sächs. Staatseisenb.,
als geschäftsführende Verwaltung.

Ausnahmetarif für Milch — Tfv. 2 II u.

Mit Gültigkeit vom 10. April 1916 wird der Bahnhof Charlottenburg Pbf. als Empfangsstation in den Abschnitt b des Geltungsbereichs aufgenommen. Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbureau, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 5. April 1916. (465)
Königliche Eisenbahndirektion.

Ausnahmetarif 2 III u für Abfälle der Biskuitfabrikation, alte Backwaren usw.

Mit Gültigkeit vom 10. April 1916 wird der Ausnahmetarif auf Eiweiß-Strohkraftfutter ausgedehnt. Gleichzeitig treten die Bayerischen Staatseisenbahnen der durch Bekanntmachung vom 16. März 1916 veröffentlichten Aus-

dehnung dieses Tarifs auf entölte Nelken und entölte Nelkenstengel (Rückstände der Nelkenölfabrikation) sowie Seetang, getrocknet, auch gemahlen, für den Durchgangsverkehr bei.

Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbureau, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 6. April 1916. (466)
Königliche Eisenbahndirektion.

Staats- und Privatbahn-Güterverkehr. Heft A. Tfv. 5.

Mit Gültigkeit vom 10. April 1916 bis auf Widerruf, längstens für die Dauer des Krieges, werden die mit weißem Frachtbrief aufgelieferten leeren Fischfässer, die zum Versand von Besatzfischen gedient haben, eilgutmäßig zu den Frachtgutsätzen befördert, soweit die Betriebs- und Verkehrsverhältnisse dies ohne Schwierigkeit zulassen. — Näheres enthält die Nr. 29 des Tarifanzeigers.

Auskunft geben auch die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbureau, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 5. April 1916. (467)
Königliche Eisenbahndirektion.

Elsaß-Lothringisch-Luxemburgisch-Bayerischer Güterverkehr.

I.

Mit Wirksamkeit vom 1. April 1916 wird

1. auf Seite 60 die Entfernung Fürth (Bay) Stb—Saargemünd, 410 km, gestrichen; die Abfertigung von Sendungen erfolgt im pfälzisch-bayerischen Güterverkehr;
2. auf Seite 139 die Entfernung Thalkirchdorf-Reichweiler von 426 in 326 km berichtigt;
3. auf Seite 160 im Ausnahmetarif 2 (Rohstofftarif) die Ziffer 6 Häcksel geändert in „Häcksel von Heu und Stroh".

II.

Änderung von Stationsnamen:

bisher:	künftig:
Dornach	Mülhausen (Els.)-Dornach Bes
Kurzel (Nied) (früher Courcelles)	Kurzel
Kurzel	Kurzel-Urweiler

München, den 4. April 1916. (459)
Tarifamt der K. B. Staatseisenbahnen rechts des Rheins.

Ostdeutsch-Bayerischer Güterverkehr.

I.

Mit Wirksamkeit vom 1. April 1916 wird auf Seite 5 des Nachtrags IV im Ausnahmetarif 2 (Rohstofftarif) die Ziffer 6 Häcksel geändert in „Häcksel von Heu und Stroh".

II.

Im Ausnahmetarif 6 (Steinkohlen) auf Seite 2—6 des Nachtrags VII werden Änderungen und Ergänzungen vorgenommen. Nähere Auskunft bei den beteiligten Dienststellen.

München, den 4. April 1916. (460)
Tarifamt der K. B. Staatseisenbahnen rechts des Rheins.

Rheinisch-Bayerischer Güterverkehr. Tarif, Teil II vom 1. April 1908.

I. Die Teilentfernung Wertheim-Gemünden der Kilometertafel I tritt außer Kraft. Die Entfernungen von Wertheim Bad. Stb. nach den Stationen der Gruppen 1—15 sind im westdeutsch-südwestdeutschen Gütertarif veröffentlicht.

II. Die Ziff. 6 des Warenverzeichnisses zum Rohstofftarif erhält ab 1. April l. J. folgende Fassung:

„6. Häcksel von Heu und Stroh."

München den 5. April 1916. (462)
Tarifamt der K. b. St.-E.-B. r. d. Rh.

Deutsch-dänisch-schwedischer Verband über Vamdrup usw. Ausnahmetarif für die Beförderung von Steinkohlen usw.

Mit sofortiger Gültigkeit wird die Station Stoppenberg des Direktionsbezirks Essen in den Tarif einbezogen.

Nähere Auskunft erteilen die Güterabfertigungen.

Altona, den 5. April 1916. (456)
Königliche Eisenbahndirektion.
namens der Verbandsverwaltungen.

Binnentarif der Bentheimer Kreis-Bahn vom 15. 1. 1911.

Mit sofortiger Gültigkeit treten Bestimmungen über den Verkehr mit den nordischen Ländern und den Niederlanden in Kraft, wodurch sich bei Weitersendung, in Folge nachträglicher Verfügung des Absenders, und bei Neuaufgabe von Sendungen auf unseren Stationen Frachterhöhungen ergeben.

Näheres bei den Dienststellen.

Bentheim, den 4. April 1916. (458)
Der Betriebs-Direktor.

Westdeutsch-Sächsischer Verkehr.

Mit Gültigkeit vom 10. April 1916 bis auf weiteres, längstens für die Dauer des Krieges, wird Endlaugekalk in den Ausnahmetarif 4 für Düngekalk aufgenommen. Am 15. April 1916 wird die Station Eibenstock ob. Bf. der Sächsischen Staatseisenbahnen mit den Entfernungen für Eibenstock unt. Bf. und den Zeichen Bes. Zu. in den Tarif einbezogen.

Dresden, am 5. April 1916. (461)
Kgl. Gen.-Dir. d. Sächs. Staatseisenb.,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Ausnahmetarif für Metalle und Metallwaren von süddeutschen Stationen nach den bayerisch-österreichischen Grenzstationen Eger, Franzensbad usw. vom 1. Dezember 1906.

Die Bestimmungen über den Verkehr mit der Schweiz und darüber hinaus in den Abschnitten A, B, C, D und E des Anhangs II (Nachtrag 8) zum Gemeinsamen Heft für den Wechselverkehr deutscher Eisenbahnen untereinander (Nr. 200) gelten gleichmäßig auch für die nach dem obenbezeichneten Tarif abzufertigenden Sendungen.

München, 3. April 1916. (457)
Tarifamt der Kgl. Bayer. St.-E.-B. r. d. Rh.,
namens der Verbandsverwaltungen.

Württembergischer Binnen-Gütertarif.

Vom 1. April 1916 ab wird im Verkehr mit den nordischen Ländern und den Niederlanden bei Neuaufgabe oder nachträglicher Verfügung in bestimmten Fällen im württembergischen Binnengüterverkehr ein Frachtzuschlag von 40 % erhoben. Zugleich treten einige weitere Änderungen der am 24. März 1916 eingeführten Bestimmungen über den Verkehr mit der Schweiz und darüber hinaus in Kraft (Ausdehnung der Bestimmungen auf die Tiertarife und in besonderen Ausgaben erschienenen Ausnahmetarife). Näheres bei den Dienststellen und im Tarifanzeiger der K. Württ. Staatseisenbahnen.

Stuttgart, den 3. April 1916. (454)
Generaldirektion
der K. Württ. Staatseisenbahnen.

Staats- und Privatbahn-Güterverkehr. Heft C 2 c.

Mit Gültigkeit vom 10. April 1916 wird die Station Vinnhorst als Versandstation in den Ausnahmetarif S 5 für Eisen und Stahl usw. aufgenommen.

Näheres im Gemeinsamen Tarif- und Verkehrs-Anzeiger.

Hannover, den 31. März 1916. (450)
Königliche Eisenbahndirektion.

Sächsischer Binnen-Gütertarif, Teil II Heft 1.

Am 10. April 1916 wird der Ausnahmetarif 5b für Steingrus aufgehoben und durch einen neuen Ausnahmetarif 5b ersetzt, in den auch Packlagesteine und Steinschrotten zum Bahn-, Wasser- und Wegebau aufgenommen sind. Näheres ist aus unserm Verkehrsanzeiger zu ersehen, auch geben die Stationen Auskunft.

Dresden, am 4. April 1916. (455)
Kgl. Gen.-Dir. d. Sächs. Staatseisenb.

Nordisch-niederländischer Gütertarif vom 1. Mai 1911.

Mit sofortiger Gültigkeit werden die Sationen Drunen-Heusden und Oss der Niederländischen Staatseisenbahnen in die Wagenladungsklasse 3 des Tarifs einbezogen und zwar mit den für Arnheim N. St. bestehenden Entfernungen und Frachtsätzen, erhöht um folgende Zuschläge:

	km	Zuschläge in Pf. für 100 kg, 3, Faßreifen (Tonnenbände) 5 t	10 t
Drunen-Heusden-Arnheim . . .	80	28	17
Oss-Arnheim . .	44	16	9

Cöln, den 3. April 1916.
Königliche Eisenbahndirektion,
auch namens der beteiligten Verwaltungen. (453)

3. Offene Stellen.

1 geprüfter Lokomotivheizer

soll bei unserer Bahn eingestellt werden. Anfangsgehalt jährlich 1000 ℳ und 180 ℳ Wohnungsgeld. Fahrgelder und Prämien jährlich rund 200 ℳ. Außerdem wird freie Dienstkleidung — jetzt Dienstkleiderentschädigung — gewährt und werden die Beiträge zur Pensionskasse von der Verwaltung gezahlt. Bewerbungsgesuche sind unter Beifügung von Zeugnissen bis zum 15. d. Mts. an uns einzureichen.

Kriegsbeschädigte Bewerber werden besonders berücksichtigt.

Perleberg, den 3. April 1916. (451)
Betriebsvorstand
der Wittenberge-Perleberger Eisenbahn

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Eisenbahndirektions-Präsident a. D. v. Mühlenfels in Berlin.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nummer 30. 12. April 1916. LVI. Jahrgang.

Inhalt:

Der elektrische Betrieb der Rhätischen Bahn.

Die zweite Lesung des Etats der preußischen Eisenbahnverwaltung.

Die Amurbahn.

Nachrichten.

Deutschland: Einführung der Sommerzeit. — Förderung des bargeldersparenden Zahlungsverkehrs. — Kriegsbeihilfen. — Eisenbahnunfall auf der Ladestelle Dubensko-Grube. — Verwendung von Kresolnatron- statt Kresolseifenlösung bei Großdesinfektion. — Neue Personenwagen II. Klasse in Württemberg. — Die Benutzung von Arbeitsnachweisen. — Die Tarife für den deutsch- und niederländisch-russischen sowie für den schweizerisch-deutsch-russischen Grenzverkehr. — Frachtzahlung im Verkehr mit dem Auslande. — Bedenken gegen die Anordnung der Frachtzahlung im Auslande. — Reiseverkehr nach der Schweiz.

Österreich: Schlafwagenlauf Tetschen-Wien. — Militärische Rollbahnen. — Die Zukunftsaufgaben der österreichischen Agrarpolitik. — Hofrat Fortwängler †.

Ungarn: Die Betriebseinnahmen der Kaschau-Oderberger Eisenbahn.

Niederlande: S. E. Haagsma †.

Übrige europäische Länder: Wagenmangel auf skandinavischen Bahnen. — Englands Steinkohlen und die neutralen Skandinavier. — Verkehrsnot in Frankreich. — Was bedeutet ein zeitweiliger Verkehr in Rußland?

Amtliche Bekanntmachungen.

Wegen des Osterfestes fällt die am 26. d. M. fällige Nummer dieser Zeitung aus.

Der elektrische Betrieb der Rhätischen Bahn.

Die Direktion der Rhätischen Bahn in Chur hat nach Inbetriebsetzung der schmalspurigen, elektrischen Versuchslinien ihres Bahnnetzes eine sehr eingehende, ausgezeichnet ausgestattete Denkschrift*) herausgegeben, der wir die nachstehenden Angaben entnehmen.

Allgemeines. Nach der Eröffnung der Hauptbahn Ragaz (Brücke)-Chur im Jahre 1858 scheiterten alle weiteren, hauptsächlich zur Wiederbelebung des durch die Gotthard- und Brennerbahn abgelenkten Durchgangsverkehrs aufgestellten Bahnentwürfe des Kantons Graubünden, und erst das glückliche Gelingen der von 1888 bis 1890 erbauten Schmalspurbahn Landquart-Davos (s. Abb.) wurde bahnbrechend für die spätere Entwicklung der Eisenbahnen des genannten Kantons. Man gab zwar den Gedanken einer internationalen Ostalpenbahn nicht auf, überzeugte sich indes, daß die Kosten eines die Hauptgebiete des Kantons erschließenden regelspurigen Bahnnetzes unaufbringlich seien, und daß die Bedürfnisse des inneren Verkehrs durch ein gut angelegtes Schmalspurnetz vollauf zu befriedigen sein dürften.

So entstand zunächst im Jahre 1896 die Schmalspurbahn Chur-Thusis, die man ihrer Unabhängigkeit wegen neben der bestehenden Hauptbahn rückwärts bis Landquart verlängerte, wo man auch Anschluß an die Hauptwerkstätte der Rhätischen Bahn bekam. Als weiterer Schritt sollte dann der Anschluß des Engadins an das bestehende Netz in Thusis oder Davos folgen. Von Davos aus lag es nahe, das Ziel über den Scalettapaß zu verfolgen, man zog indes die verkehrstechnisch günstiger gelegene Linie von Thusis über den Albulapaß vor, wodurch außerdem der wirtschaftliche Anschluß der jenseits der Albulakette liegenden bündnerischen Gebiete an den Kanton ermöglicht wurde. Bei dieser Gelegenheit trat der Kanton in die Aktiengesellschaft der Rhätischen Bahn als Teilhaber ein und erließ das den Ausbau des Netzes sichernde Eisenbahngesetz vom 1. Juli 1897. Auch die schweizerische Bundesregierung beteiligte sich durch Übernahme von Aktien zweiten Ranges an den Kosten dieser und der weiterhin geplanten Linie von Chur über Reichenau zur Gotthardbahn in Andermatt. Die Strecke Thusis-

*) Druck- und Kommissionsverlag: Art. Institut Orell Füssli. Zürich. Preis 20 Fr.

St. Moritz war am 10. Juli 1904 und Reichenau-Ilanz am 1. Juni 1903 vollendet. Die Betriebsergebnisse des erweiterten Netzes übertrafen alle Erwartungen und gestatteten der Gesellschaft, neue, an sie herantretende Aufgaben zu übernehmen. So entstanden dann weiter die Linien Samaden-Pontresina (1908) und Davos-Filisur (1909), wodurch auch Davos seine Verbindung mit dem Engadin erhielt. Schließlich gelangten dann noch die Strecken Ilanz-Disentis und Bevers-Schuls-Tarasp zum Ausbau.

Während dieser letzten Entwicklung der Rhätischen Bahn hatte die Verwaltung aufmerksam die Fortschritte des elektrischen Betriebes verfolgt und, gestützt auf die bekannten Untersuchungen der „Schweizerischen Studienkommission für den elektrischen Bahnbetrieb" im Jahre 1910 den Antrag gestellt, die geplante Linie Bevers-Schuls-Tarasp und die hieran anschließenden, bereits mit Dampf betriebenen Strecken Bevers-Samaden - St. Moritz und Samaden - Pontresina für elektrischen Betrieb einzurichten. Dem Antrage wurde zugestimmt und der elektrische Betrieb auf den genannten Strecken am 1. Juli 1913 eröffnet. Das Netz der Rhätischen Bahn ist mit diesen Ergänzungen auf eine Länge von 277 km und ihr Kapital auf 96 Millionen Franken angewachsen.

Als wichtigste Verbindungsstücke bleiben dann noch die Linien St. Moritz-Maloja-Chiavenna (Veltlin) und Schuls-Tarasp-Landeck (Arlberg) einem späteren Ausbau vorbehalten, womit die Durchgangslinie München-Fernpaß-Landeck-Engadin-Mailand die Bedeutung einer internationalen Bahnlinie erlangen würde.

Die Streckenlänge Bevers-Schuls-Tarasp beträgt rd. 50 km, von der 8 km in Tunneln liegen; 40,6 % liegen in Krümmungen, deren kleinster Halbmesser 160 m beträgt. Der Höhenunterschied zwischen den Endpunkten beläuft sich auf 423,5 m, das mittlere Gefälle auf 8,6 ‰, das größte auf 25 ‰. Von der Gesamtstrecke liegen 37 % in der Wagerechten. Die Aufnahmegebäude sind im Stil der Engadiner Häuser massiv ausgeführt. In Zernez und Schuls-Tarasp befinden sich je eine Drehscheibe und ein Lokomotivschuppen. Der Oberbau ist mit 15 m langen, 27 kg/m schweren Schienen mit 21 Eisenschwellen auf eine Schienenlänge ausgeführt. Die Längen der ehemals mit Dampf betriebenen kleineren Teilstrecken Bevers-St. Moritz und Samaden-Pontresina belaufen sich auf 7,34 bzw. 5,30 km. Der Hauptlokomotivschuppen und die Hauptwerkstätte der elektrisch betriebenen Linien befinden sich in Samaden.

Stromart. Kraftwerk. Für die Stromart war eine spätere Ausdehnung des elektrischen Betriebes auf das ganze Netz der Rhätischen Bahn entscheidend. Man wählte Einphasen-Wechselstrom von 16⅔ Perioden und 10 000 V Fahrdrahtspannung. Der spätere Gesamtbedarf der Rhätischen Bahn wird sich auf 8100 Watt, am Radumfang der Lokomotive gemessen, belaufen. Bei einem Gesamtwirkungsgrad von der Turbinenwelle des Kraftwerks bis Lokomotivrad von 55 % ergibt sich im Kraftwerk ein Bedarf zu rund 15 000 Watt. Auf die jetzt elektrisierten Strecken entfällt eine Leistung, gemessen am Radumfang, von 1800 Watt. Obwohl der Kanton Graubünden eine Reihe von Wasserrechten und auch Vorkaufsrechten auf solche besitzt, entschloß man sich mit Rücksicht auf die zu hohen Baukosten und die auf Jahre hinaus ungenügende Belastung eines eigenen Kraftwerkes, den Strom zum Betrieb der Versuchslinien Bevers-Schuls, Bevers - St. Moritz und Samaden - Pontresina von den „Kraftwerken Brusio", und zwar aus deren Werken Campocologno und Robbia an den südlichen Abhängen des Bernina (s. Abb.) zu beziehen.

Hochspannungsleitungen. Die Gesellschaft „Kraftwerke Brusio" liefert Drehstrom über zwei von ihr zu diesem Zweck über den Bernina-Paß hinüber verlegte, voneinander unabhängige Leitungen mit 22 000 Volt und 50 Perioden, der von der Rhätischen Bahn in ihrem Unterwerk Bevers abgenommen und auf 11 000 Volt Spannung und 16⅔ Perioden umgeformt wird. Die Aufgabe der Leitungsführung war schwierig, der Bau teuer, und der Betrieb der Fernleitung stellt, namentlich im Winter, an die Ausdauer und Zuverlässigkeit der Bedienungsmannschaft hohe Anforderungen. Auf den gefährlichsten Stellen sind hohe auf sogenannten Lawinenbrechern aufgestellte Gittermasten errichtet, die gefürchtetsten Lawinenzüge sind in großen Spannweiten, bis zu 300 m überspannt. Die Linienführung beider Leitungen ist auf das sorgfältigste ausgesucht; durch Steinschlag, Schneerutschungen und Lawinenzüge gefährdete Stellen wurden soviel als möglich umgangen, und wo das nicht anging wurde dafür gesorgt, daß wenigstens nicht beide Leitungen durch dieselbe Gefahrzone geführt wurden. Beide Hochspannungsleitungen sind in zwei Umschaltwerken mit beständiger Wartung zusammengeführt, so daß im Störungsfall rasch von einer Leitung auf die andere umgeschaltet werden kann.

Unterwerk Bevers. Die Forderung der „Kraftwerke Brusio", die großen Kraftschwankungen des Bahnbetriebes von ihren Kraftwerken fernzuhalten, machte die Aufstellung einer vielteiligen, kostspieligen Umformeranlage der Rhätischen Bahn notwendig. Es sind zwei Umformergruppen vorhanden, zu denen je folgende Bestandteile gehören: 1 Drehstrom-Transformator, der die Spannung der Fernleitung von 23 000 Volt auf 500 Volt herabsetzt, 1 Drehstrom-Motor von 900 PS., der den Umformer antreibt, 1 Einphasen-Dynamo für 2500 Volt, 16⅔ Perioden als Bahnstromerzeuger, 1 Gleichstrom-Dynamo für 500 Volt, mit den beiden vorgenannten Maschinen und einem Schwungrad von 20 t Gewicht auf einer durchgehenden Achse, 1 Einphasen-Transformator für 2500/11 000 Volt (Speisespannung) und 16⅔ Perioden, 1 Sammler-Batterie von 500 Volt und 1480 Amp.-Stunden Kapazität. Hierzu kommen noch Erregerdynamos mit Antriebsmotoren, eine „Survolteur-Devolteur"-Gruppe und die Regelungsvorrichtungen.

Die Arbeitsweise dieser Umformer ist folgende: Bei der durch den Bahnstrom schwach belasteten Einphasen-Dynamo arbeitet infolge des Überschusses an Leistung des Drehstrommotors die Gleichstrommaschine als Stromerzeuger und ladet die Sammlerbatterie. Reicht umgekehrt die Motorleistung zum Antrieb der durch den Bahnbetrieb stark belasteten Einphasen-Dynamos nicht mehr aus, so sinkt infolge Verminderung der Drehzahl die Spannung der Gleichstrommaschine; letztere nimmt also Strom aus der Sammlerbatterie auf, arbeitet als Motor und unterstützt den Drehstrommotor.

Fahrleitung. Vom Unterwerk Bevers aus gehen die Anschlußleitungen über je einen selbsttätigen Höchststrom-Ölschalter zu den Fahrleitungen der Strecken St. Moritz und Pontresina einerseits, und Schuls-Tarasp anderseits. Beide Seiten sind also voneinander elektrisch getrennt und bei Kurzschlüssen, Überlastungen usw. voneinander unabhängig. Neben der Fahrleitung ist noch eine besondere Speiseleitung geführt; in Tunneln liegt nur erstere allein, während letztere außenherum verlegt ist. Zum Schutz der Leitungen gegen Überspannung sind, ziemlich gleichmäßig über die Strecke verteilt, in besonderen Häuschen Blitzschutz-Vorrichtungen untergebracht. In jedem Bahnhof können die Bahnhofs- und anhängenden Fahrleitungsstrecken beliebig ein- und ausgeschaltet werden, während die Unterteilung der Speiseleitungen nur in größeren Teilstrecken möglich ist. Das Tragwerk der Fahrleitungen besteht aus eisernen einbetonierten Masten mit Auslegern über ein- oder zweigleisigen Strecken und mit Querträgern und Hängewerken über Bahnhöfen. Der Mastenabstand in Krümmungen richtete sich nach der nutzbaren Schleifbreite der Bügelstromabnehmer von 600 mm. Die Masten wurden des einheitlichen Bildes wegen durchweg auf der Bergseite aufgestellt, obwohl bei verschiedenartiger Aufstellung die Leitungsanlage etwas einfacher sich gestaltet hätte.

Die Fahrleitung ist auf der rd. 11 km langen Strecke Bevers-St. Moritz und Samaden-Pontresina nach dem bekannten Verfahren der Siemens-Schuckertwerke mit einem Hilfstragdraht unter dem Haupttragseil ausgeführt, auf der Strecke Bevers-Schuls aber nach den Angaben der Rhätischen Bahn ohne solchen, wobei jedoch die Masten für den sich etwa später für erforderlich erweisenden Einbau eines Hilfstragdrahts berechnet wurden. Die Leitung ohne Hilfstragdraht hat sich indessen

als ebenso vorteilhaft und betriebssicher erwiesen wie diejenige mit Hilfstragdraht, so daß auf der betreffenden Strecke die Masten stärker sind als unbedingt erforderlich. Das Tragseil ist hier über sogenannte Diabolo-Isalatoren geführt, unter diesen aber durch einen kurzen an ihm festgeklemmten Beidraht von 800 mm Länge gesichert. Der Fahrdraht von 80 mm² Querschnitt hängt in dem regelmäßigen Mastenabstand mit 8 Hängedrähten fest im Tragseil, die bei Temperaturänderungen also eine Pendelbewegung ausführen. Der Fahrdraht wird von 0° bis + 30° C in Streckenabschnitten von 1500 m durch Ketten, die über eine Rolle geführt sind, mit Gewichten von 225 kg selbsttätig gespannt, wobei die größte Schrägstellung der Pendel die Hälfte der Ausdehnung des Drahtes beträgt. Die entgegengesetzte Schrägstellung haben sie bei 0°, wobei durch einen Anschlag der Zugkette gegen den Rollbock ein weiteres Nachgeben des Drahtes an der Zugseite bei sinkender Temperatur verhindert wird; der größte Fahrdrahtzug erreicht damit bei — 30° etwa 650 kg.

Die Fahrdrahthöhe beträgt in den Bahnhöfen und an den Übergängen bei + 30° 6,0 m, auf der offnen Strecke 5,5 m und in den Tunneln und unter den Wegübergängen 4,15 m. Die größte Höhe ist bei — 30° 6 35 m, so daß die Stromabnehmer der Fahrzeuge in einem Höhenunterschied von 2,2 m frei spielen müssen.

Die Isolierung der Fahrleitung gegen Erde ist überall zweifach, diejenige der Speiseleitung wegen deren geringerer mechanischen Inanspruchnahme dagegen nur einfach. Die Nachspannabschnitte sind mit und ohne Streckentrennung ausgebildet. In den Bahnhöfen liegen die Nachspannvorrichtungen mit Streckentrennung 25 m innerhalb der Abschlußsignale, so daß die Bahnhöfe auch in elektrischer Beziehung durch geschlossene Signale gedeckt sind. Ist also eine Bahnhofsleitung wegen etwaiger Nacharbeiten an ihr ausgeschaltet, während die angrenzende Streckenleitung für den vorrückenden Zug eingeschaltet werden muß, so bleibt das Signal geschlossen, wodurch die Verbindung der eingeschalteten Leitung mit der ausgeschalteten durch die Lokomotivbügel und damit die Gefährdung der an der ausgeschalteten Leitung arbeitenden Mannschaft verhindert wird. Die Abtrennung von Güterschuppen-, Wagenschuppen- oder Lokomotivschuppengleisen findet durch Gleistrenner statt, die aus in die Fahrdrähte eingebauten Isolatoren mit Überleitungsdrähten für die Lokomotivbügel bestehen.

In den älteren niedrigeren Tunneln sind die Tragtdrahtisolatoren nicht über der Bügelbahn, wie in den neueren, höheren Tunneln, sondern seitlich derselben an der Tunneldecke befestigt. Der Tragdraht besteht hier auch aus Kupfer. Um im Falle der Zerstörung der doppelten Isolation an den Stützpunkten der Tunnelleitungen sofort einen kräftigen Kurzschluß und damit eine selbsttätige Ausschaltung des betreffenden Leitungs-Hauptabschnittes im Umformerwerk Bevers zu erzeugen, sind sämtliche Mauerbolzen der Stützpunkte mit der Schienenleitung elektrisch verbunden, also geerdet.

Zwecks gleichmäßiger Abnutzung der Schleifbügel der Fahrzeuge sind sämtliche Fahrleitungen in bekannter Weise im Zickzack mit 250 bis 300 mm Abstand jederseits der Bügelbahn gespannt.

Fahrpark. Bei der Wahl zwischen Triebwagen und Lokomotiven entschied man sich für letztere und zwar aus folgenden Gründen: Bei Triebwagen ist infolge der großen unabgefederten Massen der Motoren und deren tiefer Lage der schädliche Einfluß auf den Oberbau größer; ein Triebwagen steht infolge Nacharbeiten längere Zeit außer Dienst, als ein gewöhnlicher von Lokomotiven gezogener Personenwagen; die Belästigungen der Fahrgäste durch die Luftpumpe und durch Summen der Transformatoren kommen in Fortfall; Einbau, Isolation und Wartung der elektrischen Einrichtungen gestalten sich bei Lokomotiven günstiger als bei Triebwagen.

Es wurden zweierlei Lokomotiven angeschafft:

1. 7 Lokomotiven 1—B—1. Erbauer Brown, Boveri & Cie., Baden (Schweiz) und Schweizerische Lokomotiv- und Maschinenfabrik Winterthur, 2880 kg Zugkraft am Radumfang bei 28 km/Std. Fahrgeschwindigkeit und auf 25 ‰ Steigung; Fahrgeschwindigkeit in der Wagerechten 45 km/St. Der hochgelagerte Motor treibt mit schrägliegender Triebstange die in Triebachshöhe liegende Blindachse an, mit der die beiden Triebachsen gekuppelt sind. Die Laufachsen sind als Bisselachsen mit Abstützung ausgeführt. Motor und Transformator sind mit dem Lokomotivrahmen fest verbunden und dienen dadurch als Rahmenversteifung. Es betragen: der feste Achsstand 2,6 m, der ganze Achsstand 6,0 m, der Triebraddurchmesser 1 07 m, der Laufraddurchmeser 0,71 m, Triebachsdruck 10,96 t, Laufachsdruck 7,45 t, Gewicht des mechanischen Teils 18,9 t, Gewicht des elektrischen Teils 17,8 t, Länge über die Puffer 8,7 m, Spurweite 1.0 m. Der Lokomotivoberteil ist kastenförmig mit 2 Führerständen ausgebildet. Unter dem Dache, von beiden Stirnseiten ausgehend, führt je ein Lüftungskanal in den Maschinenraum.

Der Triebmotor ist als 12 poliger Repulsionsmotor ausgeführt, mit doppeltem Kollektor und Regelung durch Bürstenverschiebung. Die Stromabnahme erfolgt durch je zwei Scheerenstromabnehmer mit Druckluftantrieb und mit im oberen Drehpunkt gelagerter kleiner Wippe. Der Auftrieb beträgt 2 bis 4.5 kg. Neben den Stromabnehmern sind auf dem Dache Überspannungsableiter, bestehend aus Horn mit Karborundum-Widerständen und Drosselspule vor der Eingangsleitung angebracht. Die Hochspannungsleitungen auf dem Dache bestehen aus blanken, auf Porzellanisolatoren verlegten Kupferschienen. Vor dem Transformator ist ein Hochspannungs-Ölschalter mit Höchst- und Nullspannungsauslösung und mit Freilaufkuppelung für Druckluftsteuerung vom Führerstande aus eingebaut. Der Öl-Transformator ist als Autotransformator für 11 000/950 (Motor) und 11 000/300 (Heiz- und Hilfsvorrichtungen) gebaut. Den Lichtstrom liefert ein Einphasenwechselstrom-Gleichstrom-Umformer für 18 Volt auf dessen Welle ein Windrad für die Kühlung der Triebmotoren und des Transformators aufgesetzt ist.

2. 1 Lokomotive 1—D—1. Erbauer wie bei vorgenannten Lokomotiven. Zugkraft und Leistung sind doppelt so groß, wie die der 1—B—1 Lokomotiven. Außer den 4 gekuppelten Triebachsen ist an den Enden je eine Laufachse vorhanden, die mit der benachbarten Triebachse zu einem Drehgestell, Bauart Krauß — Lokomotivfabrik Winterthur, vereinigt ist. Die beiden hochgelagerten Motoren treiben gemeinsam mit schrägliegenden Triebstangen mit senkrecht verschiebbarem Gleitlager auf einer der vier Triebachsen. Eine Blindachse ist hier also nicht vorhanden. Der feste Achsstand beträgt 1,55 m, der Gesamtachsstand 8.0 m, das Gewicht des mechanischen Teils 26,7 t, das des elektrischen Teils 28,47 t, das Reibungsgewicht 42 11 t. Raddurchmesser wie bei den 1—B—1 Lokomotiven, denen auch die Motoren und elektrische Einrichtung entsprechen.

3. 2 Lokomotiven 1—D—1. Erbauer Maschinenfabrik Oerlikon und Lokomotivfabrik Winterthur. Leistung und Zugkraft wie bei vorgenannter Lokomotive 1—D—1. Von den vier gekuppelten Triebachsen haben die beiden mittleren den festen Achsstand von 2,4 m, die beiden äußeren Triebachsen haben ein Seitenspiel von je 2,25 mm. Die Laufachsen an den Stirnseiten sind als Bisselachsen mit Abstützung ausgeführt. Die beiden hochgelagerten Motoren treiben im Gegensatz zu den beiden vorgenannten Lokomotivarten nicht unmittelbar, sondern in der von der Maschinenfabrik Oerlikon mit Erfolg bei ihren Lötschberglokomotiven angeordneten Bauart mittels eines Zahnradvorgeleges (1 : 4,45) auf eine zwischen ihnen hochgelagerte Zwischenachse und von dieser aus mittels Kuppelstangen erst auf eine in der Mitte der vier Triebachsen gelagerte sog. Blindachse, mit der die Triebachsen gekuppelt sind. Ein weiteres wesentliches Unterscheidungszeichen weisen diese Lokomotiven in den Motoren auf, die als Reihenschlußmotoren nach Bauart Oerlikon ausgeführt sind. Die Kompensationswicklung ist in sich kurz geschlossen; der Hilfsfeldwicklung ist ein Ohmscher Widerstand parallel geschaltet. Die Regelung der Motorspan-

nung wird, wie bei den Lötschberglokomotiven, durch eine Schaltwalze mit schwingendem Klinkwerk bewirkt.

4. 1 Lokomotive 1—D—1. Erbaut von der Allgemeinen Elektricitäts-Gesellschaft, Berlin, und der Lokomotivfabrik Winterthur. Diese Maschinen entsprechen im großen Ganzen den vorgenannten Lokomotiven. Die Motoren sind indeß als sogenannte Doppelschlußmotoren ausgeführt. Sie arbeiten im Anlauf bis 15 km/St. Fahrgeschwindigkeit unter Kurzschluß der Schleifbürsten als sogenannte Repulsionsmotoren und werden dann zur Erzielung eines möglichst guten Drehmoments „doppelt gespeist", d. h. mit einem Teil der Spannung im Läufer und in der Erregerwicklung, mit dem anderen Teil in der Kompensations- und Wendewicklung.

Abnahmeversuche.

Der Verbrauch der elektrisch betriebenen Züge wurde auf der Strecke Schuls-Tarasp-St. Moritz und zurück ermittelt. Er betrug bei Leerfahrt 60,2 bis 67, bei Halblast 39,3 bis 41,1 und bei Vollast 32,4 bis 32,9 Kilowattstunden für 1 Bruttotonnenkilometer, einschließlich der Leitungsverluste vom Umformerwerk Bevers ab.

Der „Leistungsfaktor" (cos φ) für 0 ‰ und 20 ‰ Steigung, berechnet vom Augenblick des Anfahrens bis zum Ausschalten bei Einfahrt in den nächsten Bahnhof, also einschließlich der durch das Fahrzeug und die Leitungsanlage veranlaßten Phasenverschiebung, betrug

Leerfahrt	bei Lokomotive	2	in 0 ‰ 0,32	in 20 ‰ 0,34
	„ „	3	0,62	0,68
	„ „	4	0,57	0,63
bei Halblast	„	2	in 0 ‰ 0,36	in 20 ‰ 0,53
	„	3	0,74	0,79
	„	4	0,60	0,77
bei Vollast	„	2	in 0 ‰ 0,40	in 20 ‰ 0,58
	„	3	0,75	0,81
	„	4	0,71	0,78

Messungen an der Fahrleitung von Bevers bis Schuls-Tarasp ergaben bei geschlossener Hin- und Rückleitung einen Leistungsfaktor der 49,5 km langen Leitung von 0,62, einen gesamten Gleichstromwiderstand von 6,52 Ohm und einen gesamten Wechselstromwiderstand von 10,5 Ohm. Der scheinbare Widerstand der Schienen beträgt bei Wechselstrom etwa das Dreifache des Ohmschen Widerstandes. Der größte Spannungsabfall der ganzen Leitung beträgt bei regelmäßigem Betriebe etwa 10 % der vom Umformerwerk Bevers abgegebenen Spannung.

Betriebserfahrungen

Die Betriebsdauer ist zu kurz, um über den elektrischen Betrieb als solchen und die Betriebs- und Unterhaltungskosten insbesondere endgültig urteilen zu können. Zehme.

Die zweite Lesung des Etats der preußischen Eisenbahnverwaltung

fand am 9. und 10. März d. J. im preußischen Abgeordnetenhause statt. Während im Vorjahr die Beratung des Eisenbahnetats in knapp vier Stunden erledigt worden war, nahmen die diesjährigen Verhandlungen wiederum einen breiteren Raum ein. Wie im Vorjahre erkannten die Abgeordneten aller Parteien in warmen Worten die unerreichten Leistungen der Eisenbahnen in der verflossenen Kriegszeit restlos an. Daneben trat diesmal die Erörterung rein sachlicher Fragen wieder stärker in den Vordergrund. So war u. a. über die Verlängerung der Geltungsdauer des Abkommens betreffend die Trennung der Eisenbahnfinanzen und der allgemeinen Staatsfinanzen, wie es im Eisenbahnetat festgelegt ist, Beschluß zu fassen. Einen großen Umfang nahm auch die Besprechung der mit der voraussichtlichen Gestaltung des Wirtschaftslebens nach dem Kriege und den dann zu erwartenden gewaltigen Anforderungen an die Leistungsfähigkeit der Eisenbahnen zusammenhängenden Fragen sowie die Erörterung darüber ein, ob es angezeigt und nützlich sein möchte, daß die preußischen Eisenbahnen auf das Reich übertragen werden. Diese und weitere bei der Etatsberatung im Abgeordnetenhause behandelte finanztechnische und wirtschaftliche Fragen waren bereits eingehend im Schoße des Staatshaushaltsausschusses erwogen worden, aus dessen Beratungen wir in den Nummern 19, 21 und 22 dieser Zeitung einen ziemlich ausführlichen Auszug gebracht haben. Bei dem folgenden gedrängt gefaßten Bericht über die zweite Lesung des Eisenbahnetats möchten wir daher im allgemeinen auf den Inhalt dieses Auszuges Bezug nehmen und im übrigen noch darauf hinweisen, daß die bedeutsame Rede des preußischen Eisenbahnministers über die Reichseisenbahngemeinschaft am ersten Sitzungstage sowie die Schlußrede des Herrn Ministers am zweiten Sitzungstage des Abgeordnetenhauses bereits in Nr. 22 bzw. 27 dieser Zeitung an leitender Stelle wiedergegeben wurden.

Bei Beginn der Beratungen am 9. März gab der Berichterstatter, Abg. Hirsch-Essen, einen Überblick über das Ergebnis der Verhandlungen im verstärkten Ausschuß des Abgeordnetenhauses für den Staatshaushalt, Abg. Dr. Macco berichtete sodann über das Extraordinarium. Abg. Graf von der Groeben (kons.) erklärte sich nach höchst anerkennenden Worten für die gesamten Leistungen der preußischen Staatsbahnverwaltung während des Krieges namens seiner Partei mit der vorgeschlagenen Verlängerung des Finanzabkommens auf weitere zwei Jahre einverstanden, wies darauf hin, daß es bei Wiederkehr des Friedens von größter Bedeutung sei, daß der technische Apparat der Eisenbahnen ganz auf der Höhe steht, um den großen wirtschaftlichen Anforderungen genügen zu können, und ermahnte zum Schluß, fest darauf zu halten, daß die Eisenbahnen in der Hand des preußischen Staates bleiben. Hierauf nahm Staatsminister v. Breitenbach das Wort zu der bereits erwähnten ersten Rede.

Am zweiten Sitzungstage nahm der Abg. Schmedding (Zentr.) Veranlassung, sich mit der am vorhergehenden Tage vom preußischen Eisenbahnminister eingehend gewürdigten Schrift des früheren Ministerialdirektors Kirchhoff „Der Bismarcksche Reichseisenbahngedanke" und den in ihr gegebenen Vorschlägen zur Erzielung von Ersparnissen im Eisenbahnbetriebe zu beschäftigen. Nach den Ausführungen des Herrn Ministers hierüber könne es wohl als feststehende Tatsache angesehen werden, daß im Abgeordnetenhause keine der in dieser Schrift vorgeschlagenen Änderungen Zustimmung finden wird. Mit Genugtuung begrüßte der Abgeordnete die zum 1. März erfolgte Erhöhung der Teuerungszulagen für die Eisenbahnarbeiter, billigte die Handhabung der Arbeiterpolitik durch den Minister und das Verbot der Zugehörigkeit zu Verbänden, die Arbeitseinstellungen als einen Teil ihres Programms ansehen, und wies zum Schluß auf die zahlreichen und mannigfaltigen Wohlfahrtseinrichtungen der preußischen Eisenbahnverwaltung hin, deren segensreiche Wirkungen gar nicht genug gewürdigt werden könnten.

Abg. Dr. Macco (nl.) ging zunächst auf die ihm sehr vertrauten Fragen finanztechnischer Art näher ein und brachte dabei u. a. zum Ausdruck, daß der Ausgleichsfonds nicht genügend gespeist sei. Erfreulich sei die Einführung der durchgehenden Güterzugbremse, hoffentlich folge ihr bald die selbsttätige Kuppelung, wie sie in den Vereinigten Staaten von Nordamerika seit langem in Gebrauch sei. Der Abgeordnete regte an, daß im Interesse der verwundeten Krieger die Personenaufzüge auf den Bahnhöfen vermehrt werden möchten; er billigte die Tarifpolitik der Staatsbahnverwaltung, hielt aber einen weiteren Ausbau des Systems der Staffeltarife für erwünscht, gegebenenfalls müsse der wirtschaftliche Ausgleich in der verstärkten Heranziehung der Wasserstraßen gesucht werden. Um die Zukunft unserer Eisenbahnen und des deutschen Wirtschaftslebens brauche trotz der wirtschaftlichen Mobilmachung Englands gegen Deutschlands Handel und Industrie keine Sorge aufzukommen.

Finanzminister Dr. Lentze sprach seine Genugtuung darüber aus, daß von allen Parteien des Hauses die Verlängerung des Finanzabkommens vom Jahre 1910 auf weitere zwei Jahre gutgeheißen wurde. Bei der Unklarheit und Undurchsichtigkeit der Lage während des Krieges und bei den außerordentlichen Schwankungen, denen die Einnahmen und Ausgaben der Eisenbahnen ausgesetzt sind, sei es auch gar nicht möglich gewesen, zurzeit eine neue finanzielle Regelung zu treffen. Im Anschluß hieran erörterte der Finanzminister einige vom Vorredner berührte grundsätzliche Fragen der finanztechnischen Seite des Eisenbahnetats und des Ausgleichsfonds, von denen er zum Schluß sagte, daß sie ja heute noch nicht erledigt zu werden brauchten, da man hierzu bei Beibehaltung des alten Finanzabkommens noch zwei Jahre Zeit habe. Dann kam der Minister auf die Bestrebungen zu sprechen, daß die preußischen Staatsbahnen auf das Reich übergehen sollen, Bestrebungen, die zu seinem Bedauern bereits in Friedenszeiten aufgetaucht seien. In Preußen sei die ganze Staatswirtschaft darauf aufgebaut, daß mit steigenden Einnahmen der Eisenbahnverwaltung gerechnet wird. Er vermöge die Zuversicht Kirchhoffs in seiner Schrift, daß Preußen bei einer Übereignung seiner Staatsbahnen an das Reich von diesem in glänzender Weise entschädigt wer-

den würde, nicht zu teilen. Selbst beim besten Willen könnte das Reich Preußen für den derzeitigen Wert der Eisenbahnen und für das bis dahin jährliche Steigen der Eisenbahneinnahmen nicht entschädigen. Zu berücksichtigen sei ferner, daß die Überweisung der Vermögenszuwachssteuer an das Reich bereits eine ganz erhebliche Schwächung der Einnahmen für Preußen zur Folge haben würde. Wenn dann noch außerdem die Einnahmen aus den Eisenbahnüberschüssen so geregelt würden, daß die zukünftige Steigerung dabei unberücksichtigt bliebe, so wäre dies eine ganz schwere Benachteiligung Preußens, die für den Staat verhängnisvolle Folgen haben müßte. Der preußische Eisenbahnminister habe schon in seiner Rede am Tage vorher die bereits vorhandene tatsächliche Einheitlichkeit des deutschen Eisenbahnnetzes hervorgehoben. Allerdings würde, wenn das ganze deutsche Eisenbahnnetz ein einheitliches werden sollte, die Abrechnung zwischen den einzelnen Eisenbahnverwaltungen fortfallen, doch würde der hieraus erwachsende Vorteil die übrigen Nachteile nicht entfernt aufwiegen. Denn es würden sehr große Nachteile auch ideeller Natur eintreten. Allzu große Gebilde zu zentralisieren, sei nicht gut, das habe sich auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens auch in sehr starkem Maße gezeigt. Dadurch, daß die Eisenbahnen auf die verschiedenen Staaten verteilt sind, sei jeder einzelne Staat in der Lage, den besonderen Bedürfnissen des eigenen Landes Rechnung zu tragen und Eisenbahnen zu bauen sowie Anschlüsse zu gewähren, die ganz unmöglich alle hätten ausgeführt werden können, wenn eine Zentralstelle zuständig gewesen wäre. Es sei ausgeschlossen, daß die Sonderbedürfnisse von einer einheitlichen Stelle, vom Reiche aus, so berücksichtigt werden können, als das bei einem Einzelstaate der Fall ist. Das betrifft sowohl den Bau von Eisenbahnen wie auch die Einrichtung von Zugverbindungen. Der Minister wies darauf hin, daß alljährlich im preußischen Staatshaushaltsetat eine ganze Anzahl von sogenannten Meliorationsbahnen bewilligt werden, bei denen in der Spalte „Verzinsung" sehr oft gar keine oder eine Minusverzinsung angeführt ist, die demnach die Rentabilität des ganzen Eisenbahnunternehmens nicht nur nicht fördern, sondern beeinträchtigen. Aber nichtsdestoweniger wurden diese Bahnen gebaut, weil die Regierung der Überzeugung ist, das Land müsse aufgeschlossen werden und es müsse dazu dann auch die nichtrentable Bahn gebaut werden, um dem Lande frisches Blut zuzuführen. Eine derartige Behandlung der Eisenbahnbauten wäre nicht möglich, wenn die Eisenbahnen in der Hand des Reichs sind. Der Wettbewerb der einzelnen Regierungen und der einzelnen Staaten und Gegenden würde sehr groß, und die Berufungen, die daraus folgen würden, so zahlreich sein, daß wahrscheinlich — man könne wohl sagen — mit ziemlicher Sicherheit solche Bahnbauten außerordentlich erschwert, wenn nicht unmöglich werden würden.

Auch wies der Finanzminister darauf hin, daß dem Reiche durch die Übereignung der Eisenbahnen gar nicht einmal ein finanzieller Vorteil erwachsen würde. Wenn die Einzelstaaten entschädigt werden, wie es notwendig ist, dann bleibt für das Reich nur eine mäßige Rente übrig. Nun sei in Preußen, obschon man die Eisenbahnüberschüsse zu den Staatsausgaben herangezogen habe, eine sehr weise Finanzpolitik betrieben worden. Man habe dabei immer im Auge behalten, selbst wenn kleine Überschüsse vorhanden waren, daß der Eisenbahn das Nötige zugeführt wurde, um sie gesund zu erhalten. Auch nach dem Finanzabkommen werde das ganze Extraordinarium — das sind Eisenbahnreinerträgnisse — wiederum in die Bahn hineingesteckt, außerdem würden alljährlich sehr große Summen aus Anleihen bewilligt, um wiederum neue Kapitalaufwendungen für die bestehenden Bahnen zu machen. Es sei also immer wieder von neuem sehr viel Geld in die Eisenbahnen hineingesteckt worden, und dadurch seien sie leistungsfähig geblieben. Wenn man dagegen die Eisenbahnen als reine Finanzquelle betrachten will, führe es mit Notwendigkeit dazu, daß nach Möglichkeit alle Reinerträgnisse herangezogen werden für die Staats- oder die Reichskasse und daß für die notwendigsten Bedürfnisse der Eisenbahnen auf die Dauer die erforderlichen Mittel nicht vorhanden sind. Das wäre die unausbleibliche Folge. Das Reich würde bei seinem ungeheuren Geldbedarf die vorsichtige Finanzpolitik, die Preußen geführt hat, nicht ausführen können. Es müßte alles herausholen, was herausgeholt werden könnte. Wenn aber aus den Eisenbahnen alles für Staats- und Reichszwecke herausgeholt werden sollte, so würde dies in wirtschaftlicher Hinsicht eine große Gefahr für ganz Deutschland bedeuten. Preußen habe nicht den springenden und starken Geldbedarf wie das Reich und sei infolgedessen imstande, die Eisenbahnen pfleglich zu behandeln. Hierzu sei das Reich nie imstande. Vom preußischen wie vom Standpunkte des Reichs aus müsse daher der Gedanke, die Eisenbahnen an das Reich zu übereignen, mit aller Entschiedenheit zurückgewiesen werden. Auch im Interesse des Reichs sei es sehr viel bessr, daß die Eisenbahnen bei Preußen bleiben.

Abg. Graf Moltke (freikons.) warnte bei Besprechung der Kirchhoffschen Ersparnisvorschläge davor, zurzeit im Eisenbahnbetriebe mit derartigen Versuchen in großem Maßstabe zu beginnen. Allerdings wäre wohl nach seinem Dafürhalten eine gewisse, natürlich begrenzte Beschränkung der Zuggeschwindigkeit ohne Störung des Verkehrsbedürfnisses möglich, auch die Zahl der Schnellzüge, die teilweise miteinander in den Tageszeiten sehr stark konkurrieren, könnte beschränkt werden. Infolge der Beschränkung der Schnellzüge könnte sich dann der Güterverkehr besser entwickeln. Für diesen wiederum wären weitere Erleichterungen dadurch zu beschaffen, daß der Massengüterverkehr in größerem Umfange den Wasserstraßen überwiesen wird, die hierfür entsprechend zu entwickeln wären. Die erfreuliche Zunnahme des Güterverkehrs auch während des Krieges läßt den Redner getrost in die Zukunft sehen, er hofft bestimmt, daß die preußische Eisenbahnverwaltung auch in der Zukunft den gesteigerten Ansprüchen gewachsen sein wird.

Abg. Oeser (fortschr. Volksp.) trat für die Schaffung eines Staatsarbeiterrechts, für größere Selbständigkeit sowie vermehrten Einfluß der Arbeiterausschüsse ein, und hielt die Gewährung erhöhter Teuerungszulagen für die altpensionierten Beamten und Arbeiter für angebracht. In der Frage der Reichseisenbahnen vertrat dieser Abgeordnete einen von der Mehrzahl der Vorredner abweichenden Standpunkt; allerdings hält er den ganzen Gedanken für einen Zukunftsgedanken und meint es nicht verantworten zu können, jetzt schon für eine Übertragung der preußischen Eisenbahnen an das Reich einzutreten. Auch er ist für die größtmögliche Steigerung der Leistungsfähigkeit des Verkehrswesens. Der Staat, dessen Verkehrspolitik auf der Höhe steht, werde sich immer am schnellsten wieder erholen und den Vorsprung auf dem Weltmarkte gewinnen.

(Schluß folgt.)

Die Amurbahn.

Von **Dr. Mertens.**

Über den Fortgang des großen russischen Staatsbahnbaues im Fernen Osten, der Amurbahn, ist Amtliches nur sehr spärlich in die Öffentlichkeit gedrungen. Es war wohl bekannt geworden, daß der Bau eifrig gefördert wurde, denn das war der ausdrückliche Wunsch des Kaisers, und daß dieses Bemühen der Staatsregierung auch mit einem gewissen Erfolg gekrönt worden ist, konnte daraus geschlossen werden, daß schon im Mai 1914, bis auf rd. 460 Werst (= 491 km) des Bestandes, die ganze Bahn für den zeitweiligen Verkehr eröffnet worden ist. Über Einzelheiten aber, über den Fortgang und die Art der Arbeiten, über die Schwierigkeiten und Hemmnisse, die überwunden werden mußten, über die Kosten und voraussichtliche, vollkommene Fertigstellung des Baues ist wenig bekannt geworden. Glücklicherweise ist mir der Alleruntertänigste Bericht über die Tätigkeit des Ministeriums der Verkehrs-Anstalten für 1913 zugänglich geworden. Mit Hilfe dieses Berichtes wird es möglich, Ausführlicheres den Lesern der Vereins-Zeitung zugänglich zu machen. Der Bericht berücksichtigt auch noch die Ereignisse des Jahres 1914 und deren Rückwirkung auf die Durchführung dieses großen Unternehmens. Als bekannt darf ja wohl vorausgesetzt werden, daß nach dem ursprünglichen Willen Alexanders III. die große Sibirische Bahn gleich anfangs ausschließlich auf russischem Gebiete von der Grenze Europas bis Wladiwostok erbaut werden sollte. Wirtschaftliche und noch schwerwiegendere politische Hemmnisse traten diesem Vorhaben in den Weg, so daß Rußland sich entschließen mußte, mit Hilfe der Ostchinesischen Eisenbahn-Gesellschaft, die tatsächlich ein russisches Staatsunternehmen ist, auf dem kürzeren Wege durch die Mandschurei den Hafen und die Festung von Wladiwostock zu erreichen. Der Japanische Krieg wurde verloren und hatte, namentlich beim Zaren, die Überzeugung reifen lassen, daß Rußland durch eine Eisenbahn auf russischem Gebiete unabhängig gemacht werden müsse. So kam der Entschluß, zur ersten Absicht des Baues einer durchgehenden russischen Sibirischen Bahn zurückzukehren, zu Stande. Zum Bau wurde namentlich immer wieder vom Zaren mächtig gedrängt. Schon in der zweiten Hälfte 1908 konnte mit dem Bau der ersten westlichen Teilstrecke: Kuenga-Urium begonnen werden. Die

Bahn ist nördlich vom Amur in einer Entfernung von 50—150 Werst (= 53—159 km) von diesem erbaut worden oder wird noch in seinem östlichsten Teil so erbaut.

Zunächst die Kosten. Darüber enthält der Bericht das Folgende:

	Länge der Teilstrecke	nach dem Voranschlage	bis Ende 1913 verausgabt
	Werst	Millionen Rubel	
1. Westliche Kopfstrecke	182	17,0	19,3
2. Westlicher Teil	595	76,3	97,0
3. Mittlerer Teil, nebst Zweigbahn nach Blagowjeschtschensk	745	70,0	96,9
4. Östlicher Teil	452	77,3	89,7
zusammen	1974 = 2106 km	240,6	302,9

Der Minister weist in seinem Berichte darauf hin, daß die nicht unerheblichen Mehrkosten, die bisher schon entstanden, in der Hauptsache ihren Grund in den außerordentlich schwierigen Verhältnisse haben, unter denen die Bahn, meist durch ganz unwirtliche Strecken geführt, erbaut werden mußte. Diese stempelten den Bau zu einer wirklichen großen Tat. Für solche Verhältnisse sind Beispiele in Europa nicht vorhanden. Zu ihnen gehört der Frost und seine Einwirkung auf den Boden. Es kommt aber noch, nicht minder schwerwiegend, die Beschaffung und die Kostspieligkeit der Heranführung der Materialien; die Unterhaltung der Arbeitskräfte und vieles andere hinzu, was sehr viel Geld beanspruchte, wodurch sich die Überschreitungen gewiß zum Teil erklären lassen können. Nun ist aus dem ersten Anschlage nicht ersichtlich, ob auch die in Alexejewsk zu erbauende Hauptwerkstatt mit 4 065 822 Rbl. vorgesehen war. Es muß das aber angenommen werden, weil eine solche Werkstatt in der Abgeschlossenheit natürlich unentbehrlich ist. Danach wären jene 4 Millionen Rubel gleichfalls eine Überschreitung. Neu hinzugekommen sind:

1. Ein Verwaltungsgebäude in Alexejewsk, genehmigt durch das Gesetz vom 23. Juni 1914 1 102 650 Rbl.; 2. das Rollmaterial, genehmigt durch das Gesetz vom 10. Juli 1913 23 032 894 Rbl.; 3. der Ausbau von 5 Arbeitsgleisen von zusammen 170 Werst (= 181 km) zu ordnungsmäßig ausgebauten Zufuhrbahnen, genehmigt durch Gesetz vom 28. Juni 1914 1 025 000 Rubel. Damit wären die Kosten der Amur-Bahn auf ungefähr 332 Millionen Rubel, rd. 168 000 R. für 1 Werst (bis Mitte 1914) vom Ministerium der Verkehrsanstalten festgestellt. Allerdings darf nicht übersehen werden, daß der östliche Bauabschnitt noch nicht fertiggestellt ist, daß die Hauptwerkstatt und die vorstehend unter 1—3 aufgeführten Ausgaben nur veranschlagt worden sind, also tatsächlich auch noch größere Beträge in Anspruch nehmen können. Es ist aber immerhin von großem Interesse solche Angaben zu erhalten. Dieses um so mehr, als ihnen wohl Glauben geschenkt werden kann, mit Rücksicht auf den Anlaß, aus dem sie zusammengestellt worden sind.

Über den Fortgang der Bauarbeiten selbst teilt der Bericht mit, daß zunächst der 1. Abschnitt, die westliche Kopfstrecke, in der zweiten Hälfte 1908 zu bauen begonnen wurde, daß die Arbeiten programmäßig fortschritten und daß bereits zu Ende 1910 und zu Anfang 1911 ein zeitweiliger Handelsverkehr, also kein Verkehr für Militärzüge, eröffnet werden konnte.

Der 2. Abschnitt — die westliche Teilstrecke — wurde im Herbst 1910 zu bauen angefangen, am 4. April 1913 konnte bereits der Schienenstrang der westlichen Teilstrecke mit demjenigen der westlichen Kopfstrecke verbunden werden. Die Arbeiten zur Vollendung des Baues gingen ohne Hindernis weiter fort, so daß schon am 15. Oktober 1913 auch auf dieser Teilstrecke ein zeitweiliger Verkehr für Handelszwecke eröffnet werden konnte.

Der 3. Abschnitt — der mittlere Teil, 643 Werst, nebst der Zweigbahn nach Blagowjeschtschensk, 102 Werst — wurde im Herbst 1911 in Angriff genommen. Im Herbst 1913 war das Schienengleis gestreckt, und zwar von der Ausgangsstation Kerak bis zur Station Botschkarewo (479 Werst) und abzweigend von hier auf der Verbindungsbahn nach Blagowjeschtschensk (102 Werst). Allerdings fanden noch 3 Unterbrechungen statt, weil 2 Brücken über den Seja und 1 Brücke über den Tom nicht in ebenso kurzer Frist hergestellt werden konnten. Aber auch diese Hindernisse störten nicht lange. Bereits zu Ende 1913 konnte der zeitweilige Verkehr für Handelszwecke beginnen, denn für die Zeit, wo Eis eine feste Decke über die Flüsse gebildet hatte, wurden die Schienen auf dieses gelegt, während für die übrige Zeit des Jahres Prähme in den Dienst gestellt wurden, um so die Möglichkeit zu schaffen, den Verkehr aufrecht zu erhalten. Im ferneren wurde jedoch über den Tom-Fluß eine zeitweilige Holzbrücke erbaut. Darüber aber, daß diese Holzbrücke durch eine ständige Brücke aus Stein und Eisen ersetzt werden soll und daß der Bau bereits etwa in Angriff genommen worden ist, ist in dem ganzen Bericht nichts gesagt. Dagegen sind die beiden Brücken über den Seja-Fluß inzwischen erbaut. Die eine Brücke im Zuge der Hauptbahn bei der Stadt Alexejewsk ist 382 Faden (= 814 m) lang, hat acht Öffnungen, die Eisenkonstruktionen ruhen auf Steinpfeilern. Die zweite Brücke überschreitet gleichfalls den Seja-Fluß, aber im Zuge der Verbindungsbahn nach Blagowjeschtschensk bei der Stadt Bjelogorja. Sie ist 570 Faden (= 1216 m) lang, hat elf Öffnungen, ihre Eisenkonstruktion liegt gleichfalls auf Steinpfeilern. Eine auffallende Lücke enthält der Bericht insofern, als für den mittleren Teil der Bahn, der die Teilstrecke von Kerak bis zum Fluß Bureja umfaßt, nur über die Herstellung des Schienengleises bis Botschkarewo berichtet wird, während der Reststrecke bis zum Fluß Bureja (63 Werst) keinerlei Erwähnung geschieht. Daß aber dennoch der zeitweilige Verkehr für Handelszwecke auf der ganzen Strecke, einschließlich des „mittleren Teils", am 28. Oktober 1913 eröffnet worden ist wird allerdings mitgeteilt. Aber diese Angabe scheint den Ereignissen etwas vorausgeeilt zu sein, denn in dem Journal der Abteilung für Statistik und Kartographie des Ministeriums der Verkehrsanstalten wird festgestellt, daß für den zeitweiligen Verkehr eröffnet worden ist die Strecke: Kerak-Alexejewsk (429 Werst) im Oktober 1913, Alexejewsk-Botschkarewo (50 Werst) im Dezember 1913, Botschkarewo-Bureja (159 Werst) im Mai 1914. Wie aus verschiedenen Nachrichten hervorgeht, hat der Zar ständig auf Beschleunigung gedrängt, so mag es wohl gekommen sein, daß der Beginn (Kerak-Alexejewsk) schon für die Vollendung angesehen worden ist, während doch noch 200 Werst fehlten. Immerhin eine eigenartige Abirrung.

Endlich der 4. Abschnitt, östlicher Teil (452 Werst) und damit das Schlußstück des ganzen, riesigen Baues. Aber je weiter der Bau der Amur-Bahn nach Osten fortschreitet, desto schwieriger scheint er zu werden und desto mehr Zeit nimmt die Ausführung in Anspruch. Schon im Herbst 1912 ist diese letzte Teilstrecke in Angriff genommen, ihre Fertigstellung wird vielleicht gegen Ende 1916 eintreten. Der Minister erklärt diese sehr erhebliche Verspätung in der Baubeendigung mit den Folgen, die der Krieg mit sich gebracht hat. Es fehlten vielfach die geschulten und geübten Arbeiter. Um jedoch auch auf dieser letzten Teilstrecke möglichst bald einen zeitweiligen Verkehr zu ermöglichen und damit den Endpunkt der Amur-Bahn — Chabarowsk — zu erreichen, sind teils Umgehungsbahnen an Punkten hergestellt, an denen der endgültige Bau noch längere Zeit beanspruchen würde, teils sind an Stelle der Brücken, so namentlich über den Amur bei Chabarowsk Fähren eingerichtet worden. Der Bericht gibt der Hoffnung Raum, daß mit Hilfe dieser Maßnahmen um die Mitte 1915, allerdings mit einer Überschreitung des ursprünglich vorgesehenen Eröffnungstermins um 1 Jahr, ein zeitweiliger Verkehr auch auf der östlichen Teilstrecke und damit auf der ganzen Amur-Bahn wird stattfinden können. Die großen Kunstbauten werden aber zu diesem Zeitpunkte noch nicht betriebsfähig sein. Hierzu gehört in erster Reihe die Brücke über den Amur-Strom bei Chabarowsk, die wohl als das großartigste Bauwerk bezeichnet werden kann. Es ist diese Brücke aber nicht nur das größte Bauwerk des östlichen Teils der Amur-Bahn, sondern der Minister bezeichnet sie mit Recht als den größten Brückenbau Rußlands. Die Brücke hat 18 Öffnungen zu je 58 Faden (= 122,7 m), ist also 1044 Faden (= 2226.8 m) lang. Die Eisenkonstruktionen beanspruchen 1 100 000 Pud (= 180 180 t), die Wasser- und Landpfeiler erforderten die Herstellung von 6000 Kubikfaden (= 58 266 cbm) Mauerwerk. Bei der Grundsteinlegung zu diesem Bau wurde der Brücke der Name: Brücke des Nasljednik Zessarewitsch Aleksei Nikolajewitsch beigelegt.

Neben diesem großen Bauwerk sind auf dieser Teilstrecke noch 8 Tunnel in einer Gesamtlänge von 2373 Faden (= 4961.6 m) herzustellen. Unter diesen befindet sich einer von 746 Faden (= 1591.2 m) Länge. Es sind das also verhältnismäßig sehr große Bauten, die sich hier auf der Schlußstrecke zusammengedrängt haben. Ihre Ausführung hätte wahrscheinlich überall Schwierigkeiten gemacht; hier traten aber zu den großen technischen Anforderungen noch im besonderen die Schwierigkeiten hinzu, die mit der Lösung der Arbeiterfrage zusammenhängen. Die Arbeiterfrage hat es dann zur Folge gehabt, daß es der Bauleitung nicht gelungen ist, Bauunternehmer zu finden, die die Fertigstellung größerer Bauwerke oder ganzer Bahnstrecken gegen einen festvereinbarten Preis zu übernehmen bereit waren. So war die Bauleitung gezwungen, dazu überzugehen, den Bau zum allergrößten Teil selbst auszuführen, ein Verfahren, zu dem schon auf den vorher fertiggestellten Baustrecken aus dem gleichen Grunde übergegangen werden mußte. Der Bericht hebt übrigens mit einer gewissen Genugtuung die Tatsache des Ausschlusses von Unternehmern, als eine ganz besonders wertvolle Erfahrung, hervor, die hier gemacht und durch die der Nachweis erbracht worden ist, daß die Verwaltung auch bei der Lösung so schwieriger

und so großer Aufgaben, wie sie hier vorlagen, keineswegs auf die Hilfe von Unternehmern angewiesen ist. Vielmehr hat sich ergeben, daß die Arbeiten rechtzeitig auch ohne die Hilfe von Unternehmern fertiggestellt werden konnten. Die Beschaffung von Arbeitskräften selbst ist ermöglicht worden durch Heranziehung von Gefangenen, die aus der großen Zahl der politischen Sträflinge entnommen wurden. 1913 sind an der Amur-Bahn 4750 solcher Arbeiter beschäftigt worden. Eine Angabe über die Anzahl der geleisteten Arbeitstage ist nicht gemacht worden. Neben der Förderung des Baues der Bahn hat die Eisenbahnverwaltung auch nach Steinkohle gesucht und sie, wie es scheint, in reichen Lagern im Gebiete der mittleren Teilstrecke (Kerak-Bureja) gefunden. 1911 ist ein Steinkohlenfeld von 400 Q.-Werst (= 455 qkm) gefunden worden, dessen Bestand an Steinkohle auf mehr als 30 Milliarden Pud (= 491,4 Millionen Tonnen) geschätzt worden ist. 1913 sind dann Arbeiten in Angriff genommen, um an der hierfür geeignetsten Stelle einen Schacht anzulegen. Hiernach wird der Betrieb offenbar genügend mit Steinkohlen versorgt werden können.

Nimmt man zu allen diesen Schwierigkeiten beim Bau noch hinzu, was die Natur an Hemmnissen dem schnellen Fortgang der Arbeiten entgegenstellte, dann kann man den Stolz, der die Russen offenbar erfüllt, verstehen, auch seine Berechtigung anerkennen. In der Tagespresse ist ja gelegentlich ein Streiflicht auf die Erschwernisse, die sich in Gestalt von Kälte, Wasser und Sümpfen dem Bau in den Weg stellten, geworfen worden. Aber es kommen noch viele andere Dinge hinzu, wie die schwierige Verpflegung der Arbeiter, das vollständige Fehlen von Wegen, die Zufuhr des Baumaterials aus Europa und was sonst noch alles mit der Abgeschlossenheit von der Kulturwelt zusammenhängt. Es ist hier von Rußland unter den denkbar schwierigsten Verhältnissen ein Werk geschaffen worden, das sicher bald seine Rückwirkung auf seine Machtstellung im Osten zeigen wird, ja schon gegenwärtig deutlich bemerkbar ist. Noch 1915 in der Nr. 19[1]) der Zeitung des Vereins habe ich gezeigt, wie unter dem Einfluß der Sibirischen Bahn überall Handel und Verkehr erblühen, Städte und Dörfer wachsen. Das Land ist durch die Bahn aus tiefem Schlaf endlich zum Leben erwacht. Hierher, in den Fernen Osten, vermag Rußland Kultur zu tragen, hier hat es seine eigentliche, geschichtliche Aufgabe zuerteilt erhalten, hier kann es auch die Wurzeln für seine Geltung im Fernen Osten stark werden lassen. Hier kann Rußland aufbauen und Neues schaffen. Im Westen, das hat es nicht nur in diesem Kriege gezeigt, sondern, so oft es bestrebt war, hier zur Macht und Geltung zu kommen, hat es stets alte Kultur zerstört und Minderwertiges an die Stelle zu setzen versucht. Freilich konnte der Koloß nicht immer und nicht überall, an seinen westlichen Landesgrenzen, alles vernichten. Aber aufzuhalten, einen Stillstand in der Entwicklung zu erzwingen, ist ihm doch gelungen. Darum ist es in jeglicher Beziehung ein Gewinn für Rußland und für Europa, das ihm hier sicher nicht in den Weg treten wird, wenn es seinen Betätigungsdrang im Osten zu befriedigen sucht.

[1]) Sibirien und die Sibirische Eisenbahn.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Einführung der Sommerzeit.** Der Bundesrat hat am 6. d. M. beschlossen, daß in der Zeit vom 1. Mai bis zum 30. September 1916 an Stelle der mitteleuropäischen Zeit, die in Deutschland durch das Reichsgesetz vom 12. März 1893 eingeführt ist, als gesetzliche Zeit die mittlere Sonnenzeit des 30. Längengrades östlich von Greenwich gelten soll. Das bedeutet, daß die Uhren für diese Zeitspanne um eine Stunde vorzustellen sind. Demgemäß wird der 1. Mai 1916 bereits am 30. April 1916 nachts 11 Uhr beginnen, der 30. September 1916 aber um eine Stunde verlängert werden, damit am 1. Oktober 1916 die mitteleuropäische Zeit wieder in Kraft treten kann.

Wir schließen hieran folgende Mitteilung der reichshauptstädtischen Korrespondenz: An der Fahrplanbesprechung, welche am 8. d. M. in Berlin unter Vorsitz des Direktors der Verkehrsabteilung im Eisenbahnministerium, Wirkl. Geh. Ob.-Reg.-Rat Franke, stattfand, nahmen die Vertreter sämtlicher Bundesstaaten, der Militäreisenbahndirektionen in Belgien und Russisch-Polen und Österreich-Ungarns teil. Die letzteren waren zugleich mit der Vertretung der Balkanstaaten beauftragt. Für die Übergangsnacht vom 30. April zum 1. Mai, in welcher die Stunde von 11 bis 12 ausfallen soll, wurde grundsätzlich beschlossen, die Züge eine Stunde früher abfahren zu lassen, so daß sie am 1. Mai pünktlich nach der neuen Zeitrechnung eintreffen. Da hierbei die in der ausfallenden Stunde verkehrenden Züge berücksichtigt werden müssen, so läßt sich der aufgestellte Grundsatz nicht überall durchführen. Es wird also auch Züge geben, die nur 30 bis 40 Minuten früher und auch solche, die fahrplanmäßig abgehen. Diese würden dann (nach der vorgerückten Uhr) am Reiseziel mit Verspätung eintreffen. In Berlin wird diese Übergangsregelung am 30. d. M. etwa 7 Uhr abends in Kraft treten; auch auf der Stadtbahn läßt sie sich schon deshalb nicht streng durchführen, weil auf ihren Ferngleisen auch Vorortzüge verkehren, zwischen die ein- und auslaufende Fernzüge eingeschoben werden müssen. Die Anschlüsse werden in der Übergangszeit natürlich nicht überall gewahrt werden können.

Über die Durchführung im Fahrplan der Eisenbahnzüge in der Nacht vom 30. April zum 1. Mai sind, wie die „Köln. Ztg." erfährt, folgende Bestimmungen getroffen worden: Durchlaufende Züge, die abends abgehen, werden in der zweiten Hälfte der Nacht einfach mit einer Stunde Verspätung zu Ende geführt. Für Zugverspätungen sind in der Regel schon im voraus Bedarfsfahrpläne vorgesehen, durch die die verspäteten Züge in den Fahrplan der übrigen eingeführt werden. Nur ein kleiner Teil der Züge erhält in jener Nacht einen andern Fahrplan. Es sind dies die Züge, die spät am Abend, also gegen 11 und 12 Uhr abfahren. Diese werden unter Berücksichtigung der sonstigen Belastung der Strecke früher abgehen. Es wird so erreicht, daß sie eine kürzere Zeit außerhalb des regelmäßigen Fahrplans finden, als wenn sie fahrplanmäßig abgehen würden. Der größere Teil ihrer Reise fällt schon in die Sommerzeit. Einer besondern Vereinbarung bedarf es mit den Bahnverwaltungen außerhalb des Reiches wegen der Anschlüsse. Die Verwaltungen Österreichs und Ungarns sind bekanntlich schon an den Verhandlungen zwischen den deutschen Eisenbahnverwaltungen beteiligt, es sind nur noch Vereinbarungen mit den schweizerischen und niederländischen Bahnen zu treffen. Auch der Fährverkehr mit Skandinavien dürfte kaum Schwierigkeiten verursachen.

— **Förderung des bargeldersparenden Zahlungsverkehrs.** Ein die hohe Bedeutung der Einschränkung des Bedarfs des inländischen Zahlungsverkehrs an Banknoten und anderen baren Umlaufsmitteln gerade in der gegenwärtigen Zeit hervorhebender Aufruf des Zentralverbandes des deutschen Bank- und Bankiergewerbes gibt dem preußischen Eisenbahnminister Veranlassung, die nachgeordneten Direktionen und das Eisenbahn-Zentralamt erneut auf die Möglichkeiten zur Förderung des bargeldlosen Zahlungsverkehrs hinzuweisen. Zu diesem Zweck ist bereits durch Erlaß vom 8. v. M. der Anschluß weiterer Eisenbahnkassen an den Postscheckverkehr und Zahlungsleistung durch Postscheck und Überweisung angeordnet worden. Durch den neuerlichen Erlaß vom 30. v. M. wird bestimmt, daß, falls Zahlungsempfänger Inhaber von Reichsbankgirokonten oder Konten eines an den Reichsbankgiroverkehr angeschlossenen Bankhauses usw. sind, die Zahlung an sie gemäß den Vorschriften der Finanzordnung durch Giroüberweisung zu leisten ist. Bei Zahlungsaufforderungen ist in gleichen Fällen darauf hinzuweisen, daß Überweisung der Beträge auf das Reichsbankgirokonto oder Postscheckkonto der Eisenbahnkasse erwünscht ist. Die Eisenbahndirektionen sollen außerdem den Beamten erneut empfehlen, soweit dies noch nicht geschieht, von der Giroüberweisung ihrer Gehaltsbezüge oder wenigstens eines Teils in ihrem eigenen wie im allgemeinen Interesse des Staates weitgehenden Gebrauch zu machen. Der Erlaß weist dabei auf die vielerlei wirtschaftlichen Vorteile hin, die den Beamten selbst aus der Giroüberweisung ihrer Gehaltsbezüge erwachsen. Mit Recht wird in dem eingangs erwähnten Aufruf betont, daß es sich hierbei um eine ernste nationale Aufgabe handelt, weil durch den bargeldersparenden Zahlungsverkehr einer schon im Frieden, noch mehr aber im Kriege unerwünschten übermäßigen Inanspruchnahme der Reichsbank Einhalt geschieht. Was gegenwärtig nottut, sei eine schnelle und gründliche Abkehr von gänzlich veralteten und namentlich in heutiger Zeit unverständlichen und vaterlandsschädlichen Zahlungsgewohnheiten. Was bei zielbewußtem Zusammenwirken aller Beteiligten erreicht zu werden vermag, wird nicht nur ein Erfolg für die finanzielle Kriegführung des Deutschen Reichs, sondern darüber hinaus ein dauernder Gewinn für die wirtschaftliche Zukunft Deutschlands sein.

— **Kriegsbeihilfen.** Nach einem Erlaß des preußischen Eisenbahnministers vom 27. September v. J. erhalten vom 1. Oktober v. J. verheiratete, verwitwete oder geschiedene mittlere und untere Beamte, die weniger als 2100 ℳ Diensteinkommen beziehen und ein oder mehrere Kinder zu unterhalten haben, im Falle der Bedürftigkeit zugleich mit den Dienstbezügen eine monatliche Kriegsbeihilfe für jedes Kind unter 15 Jahren, die bisher

6 ℳ monatlich für ein oder zwei Kinder und 3 ℳ monatlich für jedes weitere Kind betrug. Durch einen neuerlichen Erlaß vom 27. März d. J. sind mit Wirkung vom 1. April d. J. diese Sätze der monatlichen Kriegsbeihilfen dahin erhöht worden, daß für 1 Kind unter 15 Jahren 6 ℳ, für 2 Kinder 8 ℳ und für jedes weitere Kind 4 ℳ monatlich zu zahlen sind.

— **Eisenbahnunfall auf der Ladestelle Dubensko-Grube.** Aus Beuthen wird amtlich gemeldet: Am 5. April, 5 Uhr 30 Minuten nachmittags, wurde auf Ladestelle Dubensko-Grube beim Rangieren ein Landfuhrwerk überfahren. Zwei Personen wurden verletzt, das Fuhrwerk zertrümmert, ein leerer Eisenbahnwagen ist entgleist. Die Ursache ist noch nicht festgestellt.

— **Verwendung von Kresolnatron- statt Kresolseifenlösung bei Großdesinfektion.** Da Seife und Kresolseifenlösung (liquor Cresoli saponatus) infolge des Krieges sehr knapp und teuer geworden sind, hat der bayerische Verkehrsminister mit Erlaß vom 3. April d. J. folgendes angeordnet: Das „verdünnte Kresolwasser (2,5prozentig)“ (s. § 30 [1]) der Anweisung zur Bekämpfung ansteckender Krankheiten im Eisenbahnverkehr) ist, nach Aufbrauch der Vorräte an Kreosolseifenlösung, für die Dauer des Krieges nicht mehr durch Verwendung von Kresolseifenlösung oder von Kresolwasser (Aqua cresolica des Arzneibuches für das Deutsche Reich) herzustellen, sondern aus Kresolnatronlösung (liquor Cresoli causticus, der ebenfalls 50 % Kresol enthält), und zwar in der gleichen Weise und Verdünnung, wie in § 30 [1]) der Anweisung zur Bekämpfung ansteckender Krankheiten im Eisenbahnverkehr für die Herstellung des Kresolwassers aus Kresolseifenlösung angegeben ist.

— **Neue Personenwagen II. Klasse in Württemberg.** Die schon vor dem Kriege eingeleitete, fast völlige Aufhebung der I. Wagenklasse in den württembergischen Personenzügen mußte auch ihre Rückwirkung auf den Bau neuer Wagen II. Klasse für den Personenzugdienst äußern. Nach dem „Staatsanzeiger für Württemberg“ ist der Wagenpark der württembergischen Staatseisenbahnen seit kurzem durch eine Anzahl neuer Wagen II. Klasse bereichert worden, bei denen die Abteile I Klasse in Wegfall gekommen sind. Neu ist an der Einteilungsweise dieser Wagen, daß den Nichtrauchern der größere Raum zugewiesen ist. Von den 40 Sitzplätzen der neuen Wagen entfallen auf die Nichtraucherabteile 24, auf die Raucherabteile 16. Die Ausstattung der neuen Wagen im Innern ist sehr gediegen und entspricht ungefähr der Einrichtung der größeren für den Schnell- und Eilzugverkehr bestimmten Wagen. Der zur Verfügung stehende Raum ist aufs äußerste ausgenützt. Der Mittelgang ist ein wenig breiter, die Sitze sind noch etwas bequemer als in den bisher hauptsächlich im Betrieb befindlichen Wagen und die Decke hat eine noch etwas höhere Wölbung erhalten. Die Ausstattung ist im übrigen sehr zweckmäßig und sauber, alles ist blitzblank, gutes Material und meistermäßige Arbeiten kennzeichnen die Bauweise der Wagen. Der Anstrich ist im Innern hellfarben, außen dunkelgrün.

— **Die Benutzung von Arbeitsnachweisen.** Das württembergische Ministerium der auswärtigen Angelegenheiten, Verkehrsabteilung, hat die Dienststellen der württembergischen Staatseisenbahnverwaltung neuestens angewiesen, sich zur Heranziehung der erforderlichen Arbeitskräfte in tunlichst weitgehendem Maße der Vermittlung der öffentlichen Arbeitsnachweise (gemeindlichen Arbeitsämter und Arbeitsnachweise der Wanderarbeitsstätten) zu bedienen und bei der Ausführung staatlicher Arbeiten durch Unternehmer auf die Beachtung der Vergebungsbestimmung zu halten, daß der Unternehmer, falls er zur Ausführung der ihm übertragenen Arbeiten für seinen Betrieb weitere Arbeiter einstellen muß und hierzu fremder Vermittlung bedarf, sich in erster Linie der vorhandenen öffentlichen Arbeitsnachweise zu bedienen hat.

— **Die Tarife für den deutsch- und niederländisch-russischen sowie für den schweizerisch-deutsch-russischen Grenzverkehr** treten am 1. Juni d. J. außer Kraft. Die Abfertigung von Gütern, lebenden Tieren und Leichen nach und von den Grenzstationen zum Anschluß an die Tarife der Militäreisenbahnen der besetzten Gebiete Rußlands erfolgt künftig allgemein nach den innerdeutschen Tarifen und den Tarifen für den norddeutsch-niederländischen und preußisch-hessisch-schweizerischen Verbandsgüterverkehr.

— **Frachtzahlung im Verkehr mit dem Auslande.** Nach der am 1. April in Kraft getretenen Verordnung des Bundesrats vom 16. März d. J. kann, wie die Ältesten der Kaufmannschaft von Berlin bereits wiederholt durch die Presse mitgeteilt haben, die Frachtzahlung, abgesehen von Österreich-Ungarn und den darüber hinaus gelegenen Ländern von Luxemburg und den von deutschen Truppen besetzten Gebieten des feindlichen Auslandes sowie von der Durchfuhr durch Deutschland nur noch im Auslande erfolgen, gleichviel, ob es sich um Sendungen handelt, die nach Deutschland eingeführt oder aus Deutschland ausgeführt werden. Soweit die Einfuhr nach Deutschland in Frage kommt, müssen sich die deutschen Empfänger nach Möglichkeit die Übernahme der Frachtzahlung durch die ausländischen Versender angelegen sein lassen, ohne daß letzteren die Frachtbeträge im voraus von den deutschen Käufern überwiesen werden.

Bei der Ausfuhr aus Deutschland werden es die deutschen Versender in den meisten Fällen unschwer in der Hand haben zur Vermeidung weiterer Steigerung der Devisenkurse ihre Waren ausschließlich frei Versandbahnhof zu verkaufen. Das Verkehrsbureau der Korporation der Kaufmannschaft von Berlin, Berlin C. 2, Neue Friedrichstr. 53/56, ist gern erbötig, über das zu beobachtende Verfahren an der Hand der Bundesratsverordnung vom 16. März d. J., sowie unter Berücksichtigung der bestehenden einschlägigen Verhältnisse weitere Auskunft und Ratschläge zu erteilen.

— **Bedenken gegen die Anordnung der Frachtzahlung im Auslande.** Die Ältesten der Kaufmannschaft von Berlin versenden folgende Mitteilung: Laut Bundesratsverordnung vom 16. März d. J. ist vom 1. April an die Fracht im direkten Eisenbahngüterverkehr nach und von dem Auslande (abgesehen von Österreich-Ungarn und den darüber hinaus gelegenen Ländern sowie Luxemburg) nur im Auslande zu zahlen. Dieser Bestimmung liegt offenbar die Absicht zugrunde, für die deutschen Bahnen ein Guthaben in fremder Währung zu schaffen, das bei den Ausgleichungen der Bahnen untereinander zur Hebung des Markkurses dienen soll. Der Markkurs wird zurzeit wesentlich dadurch beeinträchtigt, daß die Einfuhr erheblich stärker ist als die Ausfuhr. Der Frankaturzwang wird dem ausländischen Ausführer möglicherweise unbequem sein und kann dazu beitragen, das Geschäft mit Deutschland zu erschweren, weil der Auslandshandel nicht allein auf die deutsche Kundschaft angewiesen ist, sondern in den feindlichen Ländern jederzeit willige Abnehmer findet. Überdies dürfte der Frankaturzwang im Auslande nicht nur keine Besserung, sondern vielmehr eine Verschlechterung des Standes der deutschen Währung herbeizuführen geeignet sein. Denn der deutsche Einführer hat nunmehr außer dem Werte des Gutes noch die ganze Fracht, die er bisher im Inlande in Markwährung begleichen konnte, dem Verkäufer in fremder Währung zu erstatten, während die deutsche Bahn nur ihren anteiligen Betrag in der fremden Währung bezieht. Ebenso wird die deutsche Ausfuhr, deren langfristige Lieferungsverträge vielfach frei Empfangsstation des ausländischen Käufers lauten, für die also bisher die Fracht in Deutschland bezahlt wurde, künftighin von dem ausländischen Einführer eine Forderung erhalten, die um den von letzterem zu zahlenden Frachtbetrag geringer ist als bisher. Es wird also auch dem Devisenmarkt nur diese geringere Summe zur Verfügung gestellt werden können. Dagegen erhält die deutsche Eisenbahn nicht eine Forderung in Höhe des ganzen, sondern wiederum nur des anteiligen Frachtbetrages in fremder Währung. — Auf diese Weise ergibt sich eine tägliche Belastung des Devisenmarktes, die nicht voll aufgewogen wird durch die den deutschen Bahnen erwachsenden Guthaben im Auslande.

Die Ältesten der Kaufmannschaft von Berlin, die sich mit der Angelegenheit eingehend befaßt haben, vermögen, wenn nicht etwa besondere ihnen unbekannte technische Umstände vorliegen, aus der Bundesratsverordnung eine Besserung des Devisenmarktes nicht herzuleiten. Sie haben vielmehr geglaubt, durch eine Eingabe an den Herrn Reichskanzler eine nochmalige Prüfung dieser Verordnung anregen zu sollen.

— **Reiseverkehr nach der Schweiz.** Nach dem „Staatsanzeiger für Württemberg“ haben die beteiligten süddeutschen und österreichischen Kommandobehörden über Reisen ihrer Staatsangehörigen nach der Schweiz die nachstehenden Anordnungen getroffen:

Den Reisenden österreichischer oder ungarischer Staatsangehörigkeit wird die Ausreise nach der Schweiz über deutsche Grenzübertrittsstellen, den Reisenden deutscher Staatsangehörigkeit diejenige nach der Schweiz über österreichische Grenzübertrittsstellen nicht gestattet. Nicht betroffen werden jene österreichischen und ungarischen Staatsangehörigen, die mindestens seit 1. August 1914 den ständigen Wohnsitz in Deutschland, sowie jene deutschen Staatsangehörigen, die mindestens seit 1. August 1914 den ständigen Wohnsitz in Österreich-Ungarn haben. Österreichische Staatsangehörige italienischer Nationalität sind jedoch auch in diesem Falle auf die österreichischen Grenzübertrittsstellen beschränkt. Daß der Wohnsitz seit mindestens 1. August 1914 besteht, muß den Grenzschutzstellen durch eine schriftliche Bescheinigung der Ortspolizeibehörde (Gemeindevorsteher) des Wohnsitzes nachgewiesen werden.

Österreich.

— **Schlafwagenlauf Tetschen-Wien.** Vom 1. Mai ab wird ein Schlafwagen Berlin-Wien und ein solcher Dresden-Wien verkehren (Abfahrt 7.15 bzw. 10.10 abds.). Für die Benutzung dieser Schlafwagen gelten nach einer Mitteilung des Tarifanzeigers der preußisch-hessischen Staatsbahnen folgende Bestimmungen: „Die Schlafwagen dürfen erst ab Tetschen nach Abfertigung der Reisenden durch die Grenzüberwachungsstelle als Schlafstätte benutzt werden. Die Reisenden haben sich grundsätzlich außerhalb des Zuges in den Räumen der Grenzüberwachungsstelle militärisch untersuchen zu lassen. Ausgenommen von der militärischen Untersuchung außerhalb des Zuges sind Offiziere in Uniform, höhere Reichs- und Staatsbeamte, Reisende mit Empfehlungsschreiben und andere Personen, sofern sie mit militärischer Untersuchung der Person und des Gepäcks zu verschonen sind. Diese können im Zuge bleiben, auch den Schlafwagen vor Tetschen als Schlafstätte benutzen, müssen dann aber ihre Ausweispapiere vorher dem Schaffner übergeben."

— **Militärische Rollbahnen.** Vom Chef des Feldeisenbahnwesens wird folgende Mitteilung verlautbart: „Die Armee bedarf einer größeren Menge vollständigen und leichten Rollbahnmaterials für tierischen Betrieb. Am besten eignet sich solches mit 60 bis 80 cm Spurweite, 5 bis 9 kg für 1 m schwere Schienen (womöglich in fertigen Gleisrahmen) und mit Wagen von 1 bis 3 t Tragfähigkeit. Besitzer oder Erzeuger solchen Materials werden aufgefordert, ihre Angebote ehestens dem stabilen Eisenbahnzeugdepot in Korneuburg einzusenden und hierbei anzugeben: Spurweite, Gleismengen in Kilometer (ob lose Schienen oder fertige Gleisrahmen, im letzteren Falle, ob mit eisernen oder hölzernen Querschwellen), Schienengewicht für das laufende Meter, Zahl der rechten und linken Weichen, Zahl, Gattung und Tragfähigkeit der Wagen, Preis ab Auflieferungsstation verladen, zuverlässiger Ablieferungstermin. In Betracht kommt nur vollständiges und vollbrauchbares Material, das vor Übernahme und Kauf durch Organe der Heeresverwaltung besichtigt wird. Auch bereits verwendetes, jedoch noch vollkommen brauchbares Material möge angemeldet werden."

— **Die Zukunftsaufgaben der österreichischen Agrarpolitik.** Über dieses Thema sprach kürzlich Reichsratsabgeordneter Ritter v. Pantz in der Vollversammlung des Österreichisch-deutschen Wirtschaftsverbandes. Er führte aus, daß die Aufgabe der österreichischen Wirtschaftspolitik darin erblickt werden müsse, die handelspolitischen Interessen der beiden großen Machtfaktoren unseres Wirtschaftslebens, der Landwirtschaft und der Industrie, im Kompromißwege auszugleichen und die verbrauchende Bevölkerung vor zu hohen Preisen zu schützen. Das 1906 begonnene System des Hochschutzzolles kann seine Berechtigung nur dann finden, wenn dadurch die Vermehrung der einheimischen Produktion und aus dieser die Erhöhung der Einnahmen erzielt wird. Was die industrielle Zollpolitik betrifft, verwies Redner auf einen Vortrag in der Gesellschaft österreichischer Volkswirte, in dem ausgeführt wurde, daß trotz der Hochschutzzölle in zahlreichen Industrien die angestrebte Produktionsvermehrung nicht eintraf und die hohen Zölle für Halbfabrikate vielfach hemmend auf die Entwicklung der österreichischen Finalindustrie und des Gewerbes gewirkt haben. Durch die Getreidehochzölle des Jahres 1906 sei in den meisten Ländern Österreichs die angestrebte Ertragssteigerung nicht eingetroffen, wohl aber eine durchschnittlich 30proz. Preissteigerung, welche zu einer ungeheuren Verteuerung der Lebenshaltung führte und die in Österreich-Ungarn empfindlicher war als im Deutschen Reiche. Auch auf dem Gebiete der Viehhaltung, mit Ausnahme der Schweinehaltung, hat keine Viehstandsvermehrung, wohl aber eine Steigerung in der Fleischpreisbildung von durchschnittlich 50 % vor Kriegsbeginn stattgefunden. Nach einer Besprechung des geltenden Besteuerungssystems der österreichischen Landwirtschaft erörterte Redner die Bedeutung der handelspolitischen Beziehungen zum Deutschen Reiche für die österreichische Landwirtschaft, wobei er zunächst der Meinung Ausdruck gab, daß die Aufrechterhaltung der Vertragspolitik sich viel schwieriger gestalten würde, als die Schaffung eines Wirtschaftsbundes mit gemeinsamem Außentarif, dem agrarzollpolitisch keine Schwierigkeiten entgegenstehen, da die geltenden österreichisch-ungarischen landwirtschaftlichen Zölle seit 1906 nur wenig von denen des Deutschen Reiches abweichen.

— **Hofrat Fortwängler †.** Am 2. April d. J. ist in Prag der Vorstand der Direktion für die Böhmische Nordbahn, Hofrat Ingenieur Josef Fortwängler im Alter von 60 Jahren einem Herzschlag erlegen. Der Verstorbene begann nach dem Besuch der Technischen Hochschule in Wien seine Laufbahn im Eisenbahndienste bei der Kaiser Franz Josefsbahn und wurde nach der Verstaatlichung zur bestandenen Generaldirektion der österreichischen Staatsbahnen und nach Errichtung des Eisenbahnministeriums zu dieser Zentralstelle berufen. Dort war er in verschiedenen Zweigen des Eisenbahndienstes hervorragend tätig und wurde 1910 nach dem Tode des Hofrates Dr. Baudiß zum Vorstand der Direktion für die Böhmische Nordbahn in Prag ernannt. Die gegenwärtigen außergewöhnlichen Verhältnisse boten dem Verstorbenen Gelegenheit, seine reiche Erfahrung und sein tiefes Wissen auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens besonders zu verwerten und beispielgebende Verfügungen zur glatten Abwicklung des Dienstes zu treffen. Bei allen Parteien der Eisenbahn und in den Kreisen der Gesellschaft war Hofrat Fortwängler wegen seines leutseligen Wesens und seiner seltenen Güte allgemein beliebt. Die Leiche wurde von Prag nach Wien überführt und am 5. April im Familiengrabe auf dem Hütteldorfer Friedhof beigesetzt.

Ungarn.

— **Die Betriebseinnahmen der Kaschau-Oderberger Eisenbahn** gestalteten sich im Monat Februar d. J. wie folgt:

	1916	gegen 1915
ungarische Linien	1 957 378 K.	+ 416 281 K.
ungarische und österreichische Linien zusammen	2 991 786 „	+ 459 201 „
Lokalbahnen im Betriebe der Kaschau-Oderberger E. (12) . .	131 009 „	— 31 633 „ Mr.

Niederlande.

— **S. E. Haagsma †.** Am 14. Januar 1916 ist der Oberingenieur Sjoerd Epco Haagsma, Vorstand des Maschinen- und Wagendienstes der Gesellschaft für den Betrieb von Niederländischen Staatseisenbahnen in Utrecht, gestorben und am 18. Januar daselbst zur ewigen Ruhe bestattet. Wir entnehmen dem ihm im Aprilheft des „Organs für die Fortschritte des Eisenbahnwesens" gewidmeten Nachruf folgendes: Haagsma wurde am 18. Oktober 1852 zu Leeuwarden geboren. Nach vollendetem Studium in Delft erwarb er das Diplom als Maschineningenieur. Dann zog er zur praktischen Ausbildung nach Deutschland und England, wo er in verschiedenen Maschinenbauanstalten, zuletzt in dem bekannten Werke „Sharp, Stewart und Co., Atlas Works", in Manchester arbeitete. In sein Vaterland zurückgekehrt, wurde er 1879 bei der Gesellschaft für den Betrieb von Niederländischen Staatseisenbahnen angestellt. Nachdem er in verschiedenen Stellungen im Zentralbureau, in Maschinen- und Werkstätten-Inspektionen mit Erfolg tätig gewesen war, wurde er 1890 als Vorstand der Fachabteilung für Maschinenwesen, Wagen und Werkstätten zur Generaldirektion in Utrecht versetzt. Von hier aus nahm er Teil an den internationalen Eisenbahn-Kongresssen und den Sitzungen des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen. Er beteiligte sich an den Arbeiten des Technischen Ausschusses im Vereine zuerst in der 49. Sitzung zu Leipzig am 5./6. März 1892 mit wenigen Unterbrechungen bis zur XX. Techniker-Versammlung zu Utrecht am 4./6. Juli 1912 als besonders eifriges Mitglied und an denen der „Technischen Einheit im Eisenbahnwesen".

1896 erfolgte seine Ernennung zum Oberingenieur und Vorstande des ganzen Dienstes für Maschinen, Wagen und Werkstätten, in welcher Stellung er seine Begabung für die Aufgaben der Technik, sein technisches Wissen und seine vielseitigen Erfahrungen verwerten konnte. Unter seiner Leitung entstand eine Reihe bedeutender Neuerungen. Neue Bauarten von Lokomotiven und Wagen wurden geschaffen, die Werkstätten erweitert und mit zeitgemäßen Einrichtungen ausgerüstet, die Hafenanlagen mit neuzeitigen Kohlenkippern für den Betrieb mit Preßwasser, elektrischen Kränen und Vorkehrungen zum Verladen ausgestattet.

Aus dieser reichen Tätigkeit wurde der kräftige, vielseitig begabte Mann unerwartet nach kurzem Krankenlager im 63. Lebensjahre durch den Tod abberufen.

Die Gesellschaft verliert in dem zu früh Dahingeschiedenen einen tatkräftigen Oberbeamten, der sich durch gediegene Kenntnisse, Scharfsinn und weitschauenden Blick ausgezeichnet hat. Die sonnige Lebensauffassung, seine stete Hülfsbereitschaft, sein wohlwollendes verbindliches Wesen gewannen ihm die Hochachtung und Verehrung von allen, die mit ihm dienstlich oder persönlich in Verkehr traten, und machten ihn zu einem stets freudig begrüßten Teilnehmer an Versammlungen im Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen. Angehörige, Freunde und Fachgenossen, sie alle werden dem allzufrüh Geschiedenen ein treues, ehrendes und dankbares Gedenken bewahren. L.

Übrige europäische Länder.

— **Wagenmangel auf skandinavischen Bahnen.** Über Wagenmangel auf schwedischen Bahnen wurde schon in Nr. 17 berichtet. Es handelt sich hierbei nicht nur um einen eigentlichen Mangel an Wagen, sondern fast noch mehr um einen Mangel an Transportmöglichkeiten, nachdem die Gleisanlagen und die Bahnhöfe dem gegenwärtigen außerordentlichen Bedarf nicht gewachsen sind und die nötige Zugkraft mangelt. Die tägliche Anforderung an Güterwagen ist von 11 000 Anfang Februar im März auf 14 000 gestiegen, eine Anforderung, die bei einem Gesamtwagenbestand von etwa 21 500 natürlich nicht entfernt gedeckt werden kann. Unter den Maßnahmen gegenüber diesen gesteigerten Ansprüchen legt die Staatsbahnverwaltung besonderes Gewicht auf eine Wagengemeinschaft mit den Privatbahnen. Der Minister hat die schwedische Eisenbahnvereinigung der Privatbahnen eingeladen mit der Generaldirektion der Staatsbahnen wegen Bildung eines Wagenverbandes ins Benehmen zu treten. Die Leitung des Wagenverkehrs würde bei einer außerhalb der Eisenbahndirektion stehenden Abrechnungsabteilung liegen, die die täglichen Drahtberichte der Übergangsstationen entgegenzunehmen hätte. Selbstverständlich erfordern die Vorbereitungen für einen solchen Verband viel Zeit. Die Schwierigkeit besteht darin, daß die Privatbahnen behaupten, daß nach bisherigen Erfahrungen der Vorteil eines Wagenverbandes mehr den Staatsbahnen zu gute komme, während die Staatsbahnen das Gegenteil behaupten. Man möchte womöglich alle Privatbahnen oder doch die meisten in den Wagenverband hineinbringen. Die Sache ist schon soweit gediehen, daß sowohl die Staats- wie auch die Privatbahnen je 2 Vertreter ernannt haben. Den Vorsitz in den Verhandlungen soll der frühere Generaldirektor Pegelow führen. Man hat auch daran gedacht, womöglich eine frühere Eröffnung des Kanalverkehrs in Schweden zur Entlastung der Eisenbahnen zu erzwingen. Die Kanalflotte liegt zum Auslaufen längst bereit, aber die Witterung scheint einen Strich durch die Rechnung zu machen. Am Götakanal und in den Kanalseen lag in den letzten Märztagen noch 40 bis 45 cm Kerneis.

Auf den norwegischen Bahnen macht sich desgleichen großer Mangel an Güterwagen bemerkbar. Es kam am 12. März deshalb im Storthing zu großen Verhandlungen. Es wurde behauptet, daß der Wagenmangel in Norwegen noch größer sei als in Schweden. Es wurde erzählt, daß auf den Smaalensbahnen während 5 Wochen soviel Güter zum Transport angemeldet worden seien, daß es bei dem vorhandenen Wagenmaterial 3 Jahre dauern würde, um die Güter zu bewältigen. Ein anderer erzählte, daß er eine Partie Holz im März vorigen Jahres zum Transport angemeldet habe, aber das Holz sei immer noch nicht befördert. Der Arbeitsminister teilte mit, daß die Eisenbahnverwaltung eine außerordentliche Bewilligung für neues Material beantragen werde. Außerdem werde es nötig werden, bei dem Ausland Wagen zu entlehnen. Dr. S.

— **Englands Steinkohlen und die neutralen Skandinavier.** Wie eine in Schweden, Norwegen und Dänemark zur Kenntnis gebrachte Bekanntmachung der englischen Regierung zeigt, wird sich die Versorgung der Neutralen mit englischen Steinkohlen immer schwieriger gestalten. In der Bekanntmachung heißt es: „In Anbetracht des gegenwärtigen Mangels an Tonnagen und der erhöhten Nachfrage nach Kohlen, worin die Bestände infolge des Krieges abgenommen haben, sowie mit Rücksicht darauf, daß ein Teil der Schiffe regelmäßig mit Kohlen nach Norwegen, Schweden und Dänemark geht, um mit Ballast nach England zurückzukehren, obgleich Rückfrachten, die für die verbündeten Länder durchaus nötig sind, erlangt werden können, macht die englische Regierung bekannt, daß es vom 25. April ab nicht erlaubt werden wird, daß ein Schiff (Fahrzeuge in regelmäßigen Linien ausgenommen) eine Kohlenladung einnimmt, sofern nicht eine Rückfracht nach England oder einem verbündeten Lande gebracht wird." England hat zwar schon seit geraumer Zeit die Gewohnheit durchzusetzen gesucht, daß nur solche Schiffe Kohlen erhalten, die eine Rückfracht nach England oder Frankreich bringen, aber jetzt soll diese Rückfracht zur Bedingung gemacht werden. Dies eröffnet der skandinavischen Schiffahrt und Industrie so schlimme Aussichten, daß die angekündigte Maßregel in den nordischen Ländern größtes Aufsehen erregt. Hauptsächlich kommt es den Engländern darauf an, daß die Skandinavier, wenn sie Kohlen haben wollen, dafür Holzladungen oder Eisenerz nach England schicken. Aber Holz und gewisse andere Frachten nach England zu bringen, ist für die Schiffe so gefährlich, daß sie lieber die Fahrt nach England einstellen werden. Das würde jedoch nicht nur für den Reedereibetrieb, sondern auch für alle Betriebe in Skandinavien, die auf Kohlen angewiesen sind, von verhängnisvoller Wirkung werden können. z. B. würde die dänische Landwirtschaftsindustrie in Stillstand geraten. Da diese Industrie wesentlich für die Ausfuhr arbeitet, an deren Aufrechterhaltung England, wie die Dänen meinen, das größte Interesse hätte, so dürften dänischerseits Verhandlungen mit England eingeleitet werden, um zu versuchen über die Kohlenfrage zu einer Einigung zu kommen. Auf jede Fall zeigt aber die Angelegenheit wieder, daß England dringen gewisse Einfuhrgüter braucht und daß seine Kohlen knapp sin M.

— **Verkehrsnot in Frankreich.** Hierüber hatten in de Kammer der Sozialist Marcel Cachin und der Nationalis Ceccaldi eine Interpellation eingebracht, die am 31. März zu Verhandlung stand und dabei von dem Regierungskommissa Oberst Gassouin von der Eisenbahnabteilung des Kriegsministeriums beantwortet wurde. Seinen Ausführungen entnimmt die „Köln. Ztg." einige weniger bekannte Einzelheiten „Die Deutschen haben uns 50 000 Eisenbahnwagen von 350 00 abgenommen. Neu in Auftrag gegeben haben wir 35 000, vo denen bei der Überlastung der Industrie mit Kriegsbedarf di ersten im nächsten Mai oder Juni fertig werden. Die Ansprüch an die Eisenbahnen sind, auch abgesehen von den Kriegserforder nissen, durch die gewaltig gestiegene Überseeeinfuhr ungeheue gewachsen. Die Einfuhr über Rouen ist von 5 auf 8 Millione Tonnen gestiegen, die von Le Havre von 2 auf 4. Für di sämtlichen französischen Seehäfen betrug sie 1915 scho 38 Millionen; für 1916 wird sie noch erheblich höher (i Frieden betrug sie keine 20). Der Verkehr von der See in Binnenland ist 1915 um 25 % gestiegen; 1916 steigt er trotz de unzureichenden Verkehrsmittel sicher um 40, vielleicht abe um 50 %." — Wie der Verkehrsnot abzuhelfen sei, wußten wede die Interpellanten noch der Regierungskommissar Gassoulin noch auch der Verkehrsminister Marcel Sembat, der nach der Herrn Obersten in die durch den Sozialisten und den Nationalisten gerissene Bresche sprang. Das tat natürlich nichts. Di Kammer war zufrieden, daß sie mit dem Anhören der Interpellation ihrer Pflicht genügt habe, und sprach, auf Antra Cachins und Ceccaldis, der Regierung ihr Vertrauen aus.

— **Was bedeutet ein zeitweiliger Verkehr in Rußland?** In der russischen Fachliteratur begegnet man fast bei jedem Neubau sobald er technisch soweit vorgeschritten ist, daß ein Verkehr unter gewissen Beschränkungen zulässig erscheint, der amtlicher Ankündigung, daß die betr. Bahn oder eine Teilstrecke der Bahn „für den zeitweiligen Verkehr" eröffnet worden ist. „Zeitweiliger" Verkehr ist natürlich eine Übertragung des russischen Wortes: „wremenny", das abgeleitet ist von „wremjä" = die Zeit. Nun kann man sich aber von einem „zeitweiligen" Verkehr keine rechte Vorstellung machen. Ist eine Bahn baulich fertiggestellt und für den Betrieb, mit allem, was dazu gehört ausgerüstet, so ist sie, nach gewöhnlicher Vorstellung, für den Verkehr geeignet und daher für ihn zu eröffnen. In Rußland ist das offenbar nicht ganz so, denn man findet in den Berichten der statistischen und kartographischen Abteilung des Ministeriums der Verkehrsanstalten, daß eine Anzahl Bahnen bereits seit 1912, eine Bahn — Kindjäkowka-Ssimbirsk 8 W. — sogar seit 1900 als nur für den „zeitweiligen" Verkehr eröffnet vorhanden sind. Da ist die Frage wohl gestattet: was hat man sich dabei zu denken? Eine wenigstens teilweise Beantwortung der Frage findet man in dem Bericht des Ministers der Verkehrsanstalten an den Zaren über die Tätigkeit der Eisenbahnen im Jahre 1913. Es heißt da in bezug auf die Amur-Bahn und im besonderen bezüglich des „zeitweiligen" Verkehrs auf den bereits fertiggestellten Strecken: „. . . . obgleich sie noch nicht dem allgemeinen Netz der Eisenbahnen angegliedert sind, auf sie auch noch nicht in vollem Umfange das Allgemeine Statut für die russischen Eisenbahnen Anwendung hat, findet doch sowohl ein Personen- als auch ein Güterverkehr ohne Umsteigen und ohne Umladung zwischen der Transbaikal- und der Amur-Bahn statt. Es werden für die Beförderung die gleichen Tarifsätze erhoben, wie auch auf den anderen Bahnen. Ebenso wird in diesem Verkehr von der Amur-Bahn die volle Verantwortung für Einhaltung der Lieferfrist, wie auch für die Unversehrtheit der Güter übernommen. — Eine solche Regelung des „Kommerz"-Verkehrs, ohne daß die Bahn für den regelrechten Betrieb eröffnet worden ist, findet zum ersten Male (der Minister meint wohl in Asien! m.) auf der Amur-Bahn statt. — Der Vorzug eines solchen „zeitweiligen" Verkehrs ist vor allem in dessen Wohlfeilheit, gegenüber dem regelrechten Betriebe zu suchen. Da bis zur vollständigen, baulichen Fertigstellung der Bahnen der Personal-Etat der Bauverwaltung ungekürzt vorhanden ist, so ist nur nötig, einige Betriebsbeamten zur Verstärkung einzustellen.

Die günstigen Ergebnisse eines solchen jeweiligen Betriebes haben mich veranlaßt, auch hinkünftig an einer solchen Baufertigstellung und der Aufrechterhaltung des Betriebes der Amur-Bahn bis zu ihrer vollständigen Fertigstellung festzuhalten."

Ziemlich wunderbar! Was wohl der Zar sich beim Lesen dieser Zeilen gedacht haben mag? Ein solcher „zeitweiliger" Verkehr läßt sich wohl für Ausnahmefälle, auf kurzen Strecken

denken, aber auf Strecken von über 1000 W., auf 3 und mehr Jahre hinaus, mit Unterordnung unter die bestehenden gesetzlichen Bestimmungen über Einhaltung der Lieferfristen usw., das ist doch reichlich eigenartig. Dazu noch der zweifelhafte Vorteil: Ersparnis. Sollte da nicht zu Lasten des Bau-Etats diese Ersparnis für den Betrieb erzielt werden? Die Maßregel scheint weiter nichts als eine Verschlimmerung der tatsächlich bestehenden Verhältnisse zu sein, durch die der Bau mit Ausgaben belastet wird, die er gar nicht zu tragen hat. Allerdings geht aus der Erklärung des Ministers nicht hervor, wem — dem Betrieb oder dem Bau — die Einnahmen zugute kommen. Wie dem aber auch immerhin sein mag, es bleibt ganz unerklärlich, warum man in Rußland, in einem Falle sogar seit 1900, diese eigenartige Betriebsweise eingeführt hat. m.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Am 15. April 1916 wird der Staatsbahnhof Wedau, der für den Übergangsverkehr von und nach der Kleinbahn Mündelheim-Huckingen-Wedau bisher auf die Abfertigung von Wagenladungen und Frachtstückgut in Mengen von mindestens 2 t usw. beschränkt war, für den Gesamtgüterverkehr im Übergang von und nach der genannten Kleinbahn freigegeben.

Essen, den 6. April 1916. (479)
Königliche Eisenbahndirektion.

2. Güterverkehr.

Binnengütertarif der Reichseisenbahnen vom 1. August 1914.

Mit sofortiger Geltung erhält die Ziffer 6 des Ausnahmetarifs 2 die Fassung „Häcksel von Heu und Stroh". Die Bestimmung unter Abschnitt C Wägegeld wird dahin geändert, daß das ermäßigte Wägegeld auch bei Vornahme von mindestens 90 Verwägungen in einem Zeitraum von 30 Tagen gewährt wird. Auskunft geben die Güterabfertigungen.

Straßburg, den 7. April 1916. (482)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

Binnengüter- und Tiertarif der Reichseisenbahnen.

Der mit Bekanntmachung vom 23. März 1916 bekanntgegebene Anhang 2 zum Binnengütertarif, enthaltend neue Bestimmungen über den Verkehr mit der Schweiz ist mit sofortiger Gültigkeit durch Aufnahme neuer Bestimmungen über den Verkehr mit den Niederlanden und den nordischen Ländern ergänzt worden. Die gesamten Bestimmungen dieses Anhangs gelten mit sofortiger Wirkung auch für den gesamten Tierverkehr und für alle auch die in Sonderausgabe erschienenen Ausnahmetarife. (483)

Straßburg, den 7. April 1916.
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

Badisch-Pfälzischer Güterverkehr.

Mit sofortiger Gültigkeit wird in Abschnitt F II des Tarifs, im ersten Absatz, (Seite 15 des Nachtrags I) das Wort „Umschlagsgut" in „Wasserumschlagsgut" und außerdem die Ladegewichtsbestimmung für die Ziffer 12 (Schlacken) des Ausnahmetarifs 2 geändert. Näheres in unserm Tarifanzeiger.

Karlsruhe, 5. April 1916. (473)
Gr. Generaldirektion der Staatseisenbahnen.

Verkehr Gera-Meuselwitz-Wuitzer Eisenbahn — Sächsische Staatseisenbahnen.

1. Mit Gültigkeit vom 10. April 1916 an bis auf Widerruf, längstens für die Dauer des Krieges, wird im Ausnahmetarif 4 (Düngekalktarif) als neue Ziffer im Warenverzeichnis nachgetragen: „5. Endlaugenkalk." 2. Am 15. April 1916 wird die Station Eibenstock ob. Bf. der Sächsischen Staatseisenbahnen mit den Entfernungen für Eibenstock unt. Bf. und den Zeichen Bes. Zu in den Tarif aufgenommen. (472)

Dresden, am 7. April 1916.
Königl. Gen.-Dir. d. Sächs. Staatseisenb.

Sächsischer Binnengüterverkehr, Tarif Teil II, Heft 1.

Mit sofortiger Gültigkeit werden im Anhang H die Bestimmungen über die Berechnung gewisser Frachtzuschläge insbesondere durch solche im Verkehr mit den nordischen Ländern und den Niederlanden ergänzt. Näheres ist aus unserm Verkehrsanzeiger zu ersehen, auch geben die Stationen Auskunft. Ferner wird am 10. April 1916 bis auf Widerruf, längstens für die Dauer des Krieges in das Warenverzeichnis des Ausnahmetarifs 4 (Düngekalktarif) „Endlaugenkalk" aufgenommen. (471)

Dresden, am 6. April 1916.
Kgl. Gen.-Dir. d. Sächs. Staatseibenb.

Gütertarif deutsche Bahnen—Prinz Heinrich-Bahn. Ausnahmetarif für Papiersäcke.

Für Papiersäcke in Wagenladungen von mindestens 10 t oder Frachtzahlung hierfür wird mit Gültigkeit vom 1. April 1916 bis auf Widerruf, längstens für die Dauer des Krieges, im Versand nach den Stationen:

Belval Hütte
Differdingen
Rodingen Stahlwerk
Steinfort

die Fracht nach Sp. T. I berechnet.

Straßburg, den 6. April 1916. (477)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

Staats- und Privatbahngüterverkehr Heft C 2 und Westdeutsch-sächsischer Verkehr.

Mit Gültigkeit vom 15. April d. Js. werden die Stationen Ahaus, Kaldenkirchen und Straelen als Versandstationen in den Ausnahmetarif 2 t für Torfstreu usw. bis auf Widerruf, längstens für die Dauer des Krieges, aufgenommen. (469)

Münster (Westf.), 4. April 1916.
Königliche Eisenbahndirektion.

Sächsisch-Südwestdeutscher Güterverkehr, Tarifhefte 1—4.

Mit Gültigkeit vom 16. April 1916 wird die Tarifstelle „Häcksel" des Ausnahmetarifs 2 (Rohstofftarif) auf „Häcksel von Heu und Stroh" abgeändert.

Dresden, am 10. April 1916. (486)
Königl. Gen.-Dir. d. Sächs. Staatseisenb., als geschäftsführende Verwaltung.

Mitteldeutsch-Südwestdeutscher Güterverkehr (Tarifhefte 1—3) und Mitteldeutsch-Bayerischer Güterverkehr.

Mit Geltung vom 20. April d. J. bis auf weiteres, längstens für die Dauer des Krieges wird der Artikel Endlaugekalk in das Warenverzeichnis des Ausnahmetarifs 4 für Düngekalk einbezogen.

Erfurt, den 7. April 1916. (487)
Königliche Eisenbahndirektion.

Ausnahmetarif für frische Feld- und Gartenfrüchte — Tfv. 2 II z.

Mit Gültigkeit vom 16. April 1916 wird der Ausnahmetarif dahin erweitert, daß für frischen Spargel bei Aufgabe als Eilstückgut die Frachtberechnung nach der Kilometer-Tariftabelle A gewährt wird. Mindestgewicht 20 kg, Mindestfracht 0,30 ℳ für jede Frachtbriefsendung. Diese Tarifmaßnahme gilt für den gesamten Geltungsbereich des Ausnahmetarifs mit Ausnahme der bayerischen Staatsbahnen pfälzisches Netz.

Berlin, den 10. April 1916. (488)
Königliche Eisenbahndirektion.

Ost-Mitteldeutsch-Sächsischer Verkehr, Heft 1 und 2.

Mit Gültigkeit vom 15. April 1916 wird die Station Eibenstock ob. Bf. der Sächsischen Staatsbahn in den Tarif einbezogen. Nähere Auskunft erteilen die beteiligten Güterabfertigungen.

Berlin/Wien, 8. April 1916. (489)
Königliche Eisenbahndirektion. — K. K. Österreichische Staatsbahnen, namens der beteiligten Verwaltungen.

Westfälische Landes-Eisenbahn. Gütertarif für den Binnenverkehr.

I. Von sofort ab wird für Sendungen, die mit direkten Frachtbriefen nach oder von einer in der Schweiz gelegenen Station aufgegeben werden und infolge Frachtbriefvorschrift oder nachträglicher Anweisung auf einer deutschen Binnenstation umbehandelt, ferner für Sendungen, die auf einer deutschen Binnenstation mit neuem Frachtbrief weiteraufgegeben werden, aber nachweislich nach der Schweiz bestimmt sind, oder daher stammen, die Fracht der deutschen Strecke

bei der Ausfuhr zwischen der Versand- und der Unterwegsstation,
bei der Einfuhr zwischen der Unterwegs- und der Bestimmungsstation

um 40 Prozent erhöht.

Im Verkehr nach der Schweiz wird der Frachtzuschlag von 40 Prozent in Franken umgerechnet und auch bei Aufgabe mit neuem Frachtbrief als Vorfracht provisionsfrei nachgenommen. Die Umrechnung in Franken geschieht zum Kurse von 81 ℳ = 100 Franken oder 100 ℳ = 123,457 Franken.

Wird nur ein Teil einer Sendung umbehandelt oder neu aufgegeben, so wird der Zuschlag nur für diesen Teil der Sendung berechnet.

II. (1.) Von sofort ab wird ferner im Verkehr mit den nordischen Ländern und den Niederlanden für Sendungen

a) **aus** dem Ausland, die mit neuem Frachtbrief aufgegeben oder unter Erhebung der Weiterfracht in Deutschland infolge nachträglicher Verfügung des Absenders weiterbefördert werden,

die Fracht von der Weiterabfertigungs- bis zur Bestimmungsstation,

b) **nach** dem Ausland, die zunächst zur Beförderung nach einer deutschen Binnen- oder Grenzstation aufgeliefert und von hier mit neuem Frachtbrief mit der Eisenbahn weiterbefördert werden,

die Fracht von der ersten Versand- bis zur Weiterabfertigungsstation um 40 Prozent erhöht.

(2.) Im Verkehr **nach** dem Ausland wird der Frachtzuschlag von 40 Prozent als Vorfracht auf den neuen Frachtbrief provisionsfrei nachgenommen.

(3.) Wird nur ein Teil der Sendung neu aufgegeben, so wird der Zuschlag nur für diesen Teil der Sendung berechnet.

Lippstadt, den 4. April 1916. (475)
Die Direktion.

Ostdeutsch-Österreichischer Verkehr.
Teil II, Heft 1 vom 1. August 1911.

Die Gültigkeit des Ausnahmetarifs 71B (Zement zur Ausfuhr aus dem deutschen Zollgebiet) wird bis auf Widerruf, längstens bis Ende April 1918 verlängert.

Breslau, den 7. April 1916. (480)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Bayerisch-Württembergischer Güterverkehr.

Mit Wirksamkeit vom 1. April 1916 erhält auf Seite 29 des Nachtrags III zum Tarif, Teil II im Ausnahmetarif 2 (Rohstofftarif) die Ziffer 5 Häcksel den Zusatz: „von Heu und Stroh".

München, 8. April 1916. (481)
Tarifamt der K. bayer. St.-E.-B. r. d. Rh.

Sächsischer Binnen-Tierverkehr.

Die mit den Bekanntmachungen vom 24. März 1916 und 6. April 1916 für den Binnengüterverkehr eingeführten Bestimmungen über Berechnung von Zuschlägen zur Fracht bei Sendungen nach und von der Schweiz, den nordischen Ländern und den Niederlanden gelten sinngemäß auch für den Tierverkehr.

Dresden, am 6. April 1916. (470)
Kgl. Gen.-Dir. d. Sächs. Staatseisenb.

Binnengütertarif vom 1. August 1914.

Mit sofortiger Gültigkeit, bis auf weiteres, längstens für Kriegsdauer, ist in den Ausnahmetarif 4 (Düngekalktarif) der Artikel „Endlaugenkalk" einbezogen worden.

Straßburg, den 1. April 1916. (478)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

Deutscher Seehafenverkehr mit Süddeutschland.

Mit Gültigkeit vom 10. April 1916 treten folgende Änderungen und Ergänzungen ein:

1. Im Warenverzeichnis des Ausnahmetarifs 2 erhält die Ziffer 6 folgende Fassung: „6. Häcksel von Heu und Stroh".

2. Die Station Kurzel der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen erhält die Bezeichnung: „Kurzel-Urweiler".

3. Bis auf weiteres, längstens für die Dauer des Krieges, ist im Warenverzeichnis des Ausnahmetarifs 4 nachzutragen: „5. Endlaugenkalk."

Hannover, den 4. April 1916. (468)
Königliche Eisenbahndirektion.

Deutscher Eisenbahn-Gütertarif, Teil I A (Tfv. 1 a).

Mit sofortiger Gültigkeit wird der Ausführungsbestimmung II (²) — erster Satz — zu § 72 der Eisenbahn-Verkehrsordnung folgende Anmerkung angefügt:

„* Für die Dauer des Krieges sind die Eisenbahnverwaltungen berechtigt, auch für diese Nachnahmen die Bestimmungen der Ziffer (¹) allgemein oder für den Verkehr mit einzelnen Verkehrsgebieten anzuwenden."

Berlin, den 7. April 1916. (474)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Butzbach-Licher Eisenbahn.

Mit Gültigkeit vom 15. April werden in Ausnahmetarif 7 aufgenommen: „Abfälle von gebranntem Kalk." Vom gleichen Tage ab wird Station Hof und Dorf Güll Versandstation des Ausnahmetarifs 8.

Butzbach, den 7. April 1916. (485)
Butzbach-Licher Eisenbahn-Aktien-Gesellschaft.
Der Vorstand.

---

3. Generalversammlung.

K. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft.

Einladung

zur 58. ordentlichen Generalversammlung der stimmberechtigten Aktionäre der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft, welche am 11. Mai 1916, um 12 Uhr mittags, im Sitzungssaale der genannten Eisenbahn-Gesellschaft in Teplitz-Schönau (Bahnhofsgebäude) abgehalten wird.

Tages-Ordnung:

1. Vortrag des Geschäftsberichtes und der Bilanz.
2. Bericht des Revisionsausschusses.
3. Verwendung des Reingewinnes.
4. Antrag auf teilweise Änderung der §§ 26, 27, 28, 36, 37, 38, 40, 41, 43, 53 und 54 der Gesellschaftsstatuten.
5. Verwaltungsratswahl.
6. Revisionsausschußwahl.

Die Herren Aktionäre, welche an dieser Generalversammlung teilzunehmen wünschen, werden hiermit eingeladen, nach Maßgabe der §§ 35, 37, 38 und 40 der Gesellschaftsstatuten*) die Aktien samt Kuponbogen oder nach Zulaß des § 51 der Statuten die Genußscheine (wovon zwei Stück einer Aktie gleichgestellt sind)

in Wien bei den Herren Johann Liebieg & Comp.,
in Prag bei der Böhmischen Eskomptebank und bei Herrn Moritz Zdekauer,
in Aussig bei den Herren L. Wolfrum & Comp. und bei der Böhmischen Eskomptebank-Filiale,
in Dresden bei der Dresdner Bank und bei der Allgemeinen Deutschen Credit-Anstalt, Abteilung Dresden,
in Leipzig bei der Allgemeinen Deutschen Credit-Anstalt,
in Berlin bei der Direction der Diskonto-Gesellschaft und Herrn S. Bleichröder,
in Frankfurt a. M. bei der Direction der Diskonto-Gesellschaft,
in Teplitz bei der Böhmischen Eskomptebank-Filiale und bei der Hauptkasse der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft,

und zwar spätestens am 2. Mai l. J. mittelst dreifacher Konsignation, wovon eine mit der Empfangsbestätigung über die hinterlegten Aktien und Genußscheine versehen dem Hinterleger rückgestellt wird, zu überreichen.

Nach der Generalversammlung werden die Aktien und Genußscheine gegen Rückstellung der Konsignation wieder ausgefolgt. (484)

Teplitz-Schönau, am 8. April 1916.
Der Verwaltungsrat.

*) § 35. An der Generalversammlung teilzunehmen ist jeder Aktionär berechtigt, welcher mindestens 10 Aktien besitzt.

Vertretung ist nur durch andere nach § 38 stimmberechtigte Aktionäre zulässig. Die Generalversammlung faßt ihre Beschlüsse mit absoluter Stimmenmehrheit der Anwesenden.

§ 37. Je zehn Aktien geben das Recht auf eine Stimme; kein Aktionär kann jedoch mit Einrechnung der ihm übertragenen Vertretungen mehr als 10 Stimmen in sich vereinigen.

§ 38. Die Aktionäre müssen, um ihr Stimmrecht in der Generalversammlung ausüben zu können, ihre Aktien wenigstens acht Tage vor dem Zusammentritte derselben am Sitze der Gesellschaft oder bei den vom Verwaltungsrate in der Einladung zur Generalversammlung zu bezeichnenden Orten niederlegen. Sie erhalten sodann eine auf Namen lautende Legitimationskarte, welche die Zahl der hinterlegten Aktien und die danach auf dieselben entfallende Stimmenzahl ausweist.

§ 40. Die Generalversammlung ist in der Regel beschlußfähig, wenn die Aktionäre den zehnten Teil der im Umlaufe befindlichen Aktien repräsentieren. Nur wenn es sich um eine der im § 44 sub 6, 7, 8, 9 bezeichneten Angelegenheiten handelt, ist die Vertretung der Hälfte der im Umlaufe befindlichen voll gezahlten Aktien und überdies die Zustimmung von zwei Drittel der bei der Generalversammlung abgegebenen Stimmen notwendig.

(Nachdruck wird nicht honoriert!)

---

4. Verkauf von Altmaterialien.

Öffentlicher Verkauf alter Papiere.

Die in Hannover lagernden alten Akten, Rechnungsbelege, Bücher, Morsestreifen, Avise und Papierabfälle sollen öffentlich verkauft werden. Gewicht schätzungsweise 237 000 kg.

Eröffnung der Angebote am Dienstag, den 25. April 1916, mittags 12 Uhr, in unserm Geschäftsgebäude, Zimmer 135. Verkaufsnachweisungen und Bedingungen werden gegen postgeldfreie (ohne Bestellgeld) Einsendung von 50 ₰ von unserm Zentralbureau, Zimmer 292, abgegeben. (476)

Königliche Eisenbahndirektion
Hannover.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Eisenbahndirektions-Präsident a. D. v. Mühlenfels in Berlin.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nummer 31. 15. April 1916. LVI. Jahrgang.

Inhalt:

Ladevorschriften für Eilgut.

Deutsch-österreichisches Haftpflichtrecht.

Die zweite Lesung des Etats der preußischen Eisenbahnverwaltung. (Schluß.)

Nachrichten.

Deutschland: Zur Bundesratsverordnung vom 16. März d. J. über den Nachnahme- und Frachtverkehr mit dem Auslande. — Ladefertige Bezettelung der Stückgüter. — Frachtbriefprüfungsstellen für Sendungen zum Feldheere. — Brölthaler Eisenbahn. — Lokalbahn Aktiengesellschaft in München. — Die Aktiengesellschaft für Verkehrswesen. — Exzellenz Dr. Schroeder. — Personalnachrichten.

Österreich: Kriegszulagen für die Staatsbahnbediensteten. — Besserung der Einnahmen der böhmischen Bahnen. — Die Buschtehrader Bahn. — Erhöhung des Rollfuhrtarifs in Wien. — Zusammenstoß zweier Straßenbahnzüge in Wien.

Bosnien und die Hercegovina: Anerkennung für die Landesbahnen.

Übrige europäische Länder: Französische Eisenbahnfragen. — Die Schweiz und die deutsche Sommerzeit. — England und die andalusischen Bahnen. — Der Handelskrieg und die Verluste der englischen Handelsflotte. — Neue Eisenbahnlinien in Russisch-Polen. — Die Arbeiten der Kriegsgefangenen in Rußland.

Fremde Erdteile: Bau der Seemirjetschensker Eisenbahn.

Bücherschau.

Amtliche Mitteilungen.

Amtliche Bekanntmachungen.

Wegen des Osterfestes fällt die am 26. d. M. fällige Nummer dieser Zeitung aus.

Ladevorschriften für Eilgut.

Eine Erwiderung.

Die Abhandlung mit dieser Überschrift in der Nr. 4 Jahrg. 1916 d. Ztg. läßt nicht deutlich erkennen, welche Verhältnisse der Verfasser besonders im Auge hat, sie könnte daher bei denjenigen, die mit der Eilgutbeförderung nicht näher vertraut sind, den Anschein erwecken, als ob sich die deutschen Eisenbahnen den Anforderungen des gesteigerten Eilgutverkehrs tatsächlich „bis jetzt nur im allgemeinen durch entsprechende Organisation des Beförderungsdienstes gewachsen gezeigt hätten", wie es in der Einleitung der Abhandlung heißt, und deshalb darauf ausgehen müßten, durch grundlegende Änderungen eine bessere, d. h. billigere, zweckmäßigere und den Bedürfnissen des Betriebs und Verkehrs mehr entsprechende Ordnung der Eilgutbeförderung herbeizuführen. Daß dieses allgemeine Urteil nicht zutrifft, jedenfalls nicht für Süddeutschland und die angrenzenden preußischen Direktionsbezirke, soll im Nachstehenden bewiesen werden, dabei werden auch die Vorschläge des Verfassers zur Verbesserung der Eilgutbeförderung besprochen werden.

Der Verfasser geht davon aus, daß der Eilgutverkehr überall da, wo er durch Personenzüge bedient werde, den Fahrplan und die fahrplanmäßige Durchführung der Züge ungünstig beeinflusse und daß als Mittel zur Abhilfe bis jetzt nur und insbesondere von den preußischen Staatsbahnen die Führung besonderer Eilgüterzüge angewendet werde, die sich aber bei ihrer geringen Auslastungsmöglichkeit nur in sehr verkehrsreichen Gebieten mit dichtem Fahrplan lohnen, der eine pünktliche Beförderung der Züge verlange. Auch in Preußen werde deshalb der Eilgutverkehr zu einem erheblichem Teil mit Personen- und Güterzügen bedient, was bei den süddeutschen Verwaltungen die Regel bilde.

Der Verfasser schreibt dann weiter, die deutschen Eisenbahnverwaltungen haben sich — im Gegensatz zu der bis ins einzelne gehenden Regelung der Frachtstückgutbeförderung — im allgemeinen damit begnügt, Verzeichnisse über die Kurswagen für Eilgut und über die Züge, die Eilgut befördern, aufzustellen, und es in der Regel den Stationen überlassen, wie sie im einzelnen die Beförderung durchführen wollen. Die Stationen befördern „naturgemäß" die Eilgüter dem Grundsatz der „möglichst schleunigen Beförderung" folgend (vgl. GBV. Heft 1 § 44 Zif. 1) mit der nächsten Gelegenheit ohne Rücksicht darauf, ob das Gut dadurch wirklich die schnellste und wirtschaftlich beste Beförderung erhält oder nicht. Auf die daraus entstehende Vermehrung der Umladungen und Erschwerungen des Ladegeschäfts auf den Unterwegsstationen seien die betriebsdienstlichen Schwierigkeiten und die unwirtschaftliche Beförderung zurückzuführen. Abhilfe sei nur möglich durch Einführung des Ladezwangs für Eilstückgut, d. h. durch besondere Ladevorschriften für jede Station oder für eine Gruppe von Stationen, die die Beförderung der Eilgüter nach den verschiedenen Richtungen genau regeln, durch scharfe Trennung des Nahverkehrs vom Fernverkehr. Der Nahverkehr, der nicht genau begrenzt werden könne, sei durch eine zweimalige Beförderung täglich — mittags oder am frühen Nachmittag und nachts durch einen Güterzug — zu bedienen und, wenn angängig, auf die Personenzüge zu verweisen, deren Packwagen ohnehin vielfach nicht ausgenützt seien. Der Fernverkehr sei durch besondere Kurswagen zu bedienen und zwar durch Durchgangskurswagen für den Verkehr auf mittlere Entfernungen und insbesondere zur Verbindung der Umladestationen und durch die eigentlichen Fernkurswagen. Mit welchen Zügen die Durchgangs- und Fernkurswagen befördert werden sollen, ist nicht gesagt, auch nicht, ob sie einmal oder zweimal täglich abzufertigen sind. Von der Beförderung im Durchgangskurswagen wären auszuschließen alle Güter, die in Fernkurswagen zu befördern sind. Ein etwa sich ergebender Mehrbedarf an Wagen würde durch die Vorteile wieder ausgeglichen werden, die sich aus der vorgeschlagenen Regelung der Eilgutbeförderung für den Betrieb und Verkehr ergeben.

Wie verhält sich nun die Sache in Wirklichkeit, hauptsächlich

in Württemberg, Baden und Bayern, welche Mängel liegen tatsächlich bei der Eilgutbeförderung vor und wie ist diesen abzuhelfen?

Für die Eilgutbeförderung hat der Deutsche Eisenbahn-Verkehrsverband in der Kundmachung 3 (GBV. Heft 1) allgemeine Grundsätze aufgestellt, die die einzelnen Verwaltungen durch Zusatzbestimmungen ergänzt haben. Auf dieser Grundlage haben Württemberg, Baden, Bayern, die auch in Friedenszeiten einen starken Eilgutverkehr haben, nicht bloß für den Binnenverkehr, sondern auch für ihren gegenseitigen Verkehr und für den Verkehr mit den Reichsbahnen der Pfalz und den angrenzenden preußischen Direktionsbezirken eingehende Bestimmungen und Vereinbarungen getroffen, die die zur Eilgutbeförderung zu benützenden Züge, die zu bildenden Kurswagen, ihre Bestimmung und Benützung, die Sammlung der Verbandseilgüter für bestimmte Richtungen auf geeigneten Stationen, die zulässigen Abweichungen vom tarifmäßigen Leitungsweg zur Erzielung einer besseren Beförderung (unter Verrechnung der Fracht über den Tarifweg) u. a. genau festsetzen. Die von einer Verwaltung zur Verbesserung der Eilgutbeförderung in bestimmten Verkehrsbeziehungen übernommenen Sonderleistungen werden bei Gelegenheit durch Gegenleistungen der anderen Verwaltungen wieder ausgeglichen. Durch die getroffenen Anordnungen wird zwar nicht jede Zugverspätung infolge der Eilgutbeförderung beseitigt — dies ist überhaupt nicht möglich —, wohl aber eine gute, d. h. nicht bloß rasche, sondern auch wirtschaftliche Beförderung der Eilgüter erzielt. Die Kurswagen für den Durchgangs- und Fernverkehr, die in der Abhandlung gefordert werden, sind also tatsächlich vorhanden und die Eilgüter werden bereits so ausgeschieden, wie es der Verfasser vorschlägt. Die Kurswagenverbindungen werden weiter nicht bloß bei den regelmäßigen Beamtenausschüssen im Frühjahr und Herbst vor Beginn eines neuen Fahrplans geprüft und, wenn nötig und möglich, verbessert, sondern auch während des Fahrplans, wenn immer sich das Bedürfnis und die Möglichkeit einer Änderung zeigt. Die süddeutschen Verwaltungen und die angrenzenden preußischen Eisenbahndirektionen stehen miteinander wegen der Eilgutbeförderung in fortdauernder Verbindung. Es ist also durchaus nicht richtig, daß sich die deutschen Eisenbahnverwaltungen im allgemeinen mit der Aufstellung der Kurswagenverzeichnisse begnügt und alles weitere den Stationen überlassen haben. Ich kann mir auch gar nicht denken, daß sich eine Verwaltung mit einer solchen Regelung, die kaum diese Bezeichnung verdient, begnügt haben sollte aber selbst wenn dem so wäre, so ist doch in den Güterbeförderungsvorschriften für jeden Eilgutkurswagen genau vorgeschrieben, von und nach welchen Stationen er Eilgüter aufnimmt, so daß eine so unzweckmäßige Beförderung der Eilgüter durch die Stationen, wie sie in der Abhandlung als „naturgemäß" dargestellt ist, ohne weiteres ausgeschlossen sein sollte.

Auch die besonderen Stations-Ladevorschriften, die in der Abhandlung empfohlen werden, sind bereits vorhanden, nur nennt sie das Heft 1 der Güterbeförderungvorschriften richtig „Ladeplan". Die Stations-Ladevorschrift des Verfassers ist nichts anderes als ein Ladeplan und hat mit der Ladevorschrift des Frachtstückgutverkehrs nichts gemein, die Bezeichnung „Ladevorschrift für Eilgut" ist daher nicht richtig.

Der Ladeplan ist in § 11 des Heftes 1 der Güterbeförderungsvorschriften näher behandelt. In der Ziffer 2 heißt es: „Bei welchen Dienststellen Ladepläne aufzustellen sind, bestimmt die vorgesetzte Verwaltungsstelle. Für die Ladepläne sind, soweit die Verwaltung nichts anderes bestimmt, die Muster 20 und 21 zu verwenden". Die Verwaltungen haben hierzu die erforderlichen Zusatzbestimmungen getroffen, die württembergische Verwaltung z. B. die, daß Ladepläne für Eil- und Frachtstückgut von sämtlichen Stationen 1. und 2. Klasse aufzustellen sind, von den Stationen 3. und 4. Klasse nur — auf Anordnung der Betriebsinspektion —, wenn es der Umfang ihres Verkehrs erfordert, weiter, daß der Ladeplan für Eilstückgut auch handschriftlich aufgestellt werden kann. Dies geschieht häufig und zwar in der Weise, daß der Ladeplan richtungs- und zugweise aufgestellt wird. Die Ladepläne werden von den Betriebsinspektionen geprüft. Also auch in dieser Beziehung erscheint eine Änderung kaum nötig; bei einer Verbesserung könnte es sich wohl nur um das Ladeplan-Muster handeln, hierin läßt aber der Deutsche Eisenbahn-Verkehrsverband den einzelnen Verwaltungen freie Hand.

Für einzelne Verbands-Eilgutkurswagen werden auch von den größeren Eilgüterstellen besondere bildliche Ladepläne mit Angabe sämtlicher Stationen des von dem Eilgutkurswagen zu bedienenden Verkehrsgebietes angefertigt, um die richtige Verladung der Eilgüter zu sichern. Weiter ist in diesem Zusammenhang auf die Bestimmung in § 12 Ziff. 2 der Güterbeförderungsvorschriften Heft 1 aufmerksam zu machen, daß bei Verladung der Güter in Kurswagen am Zuge nach näherer Bestimmung der Verwaltung vorher die Nummer des Kurswagens in die linke obere Ecke des Frachtbriefs einzutragen ist. Diese Bestimmung ist m. W. nur in Preußen-Hessen und Württemberg durchgeführt, sollte aber nach meiner Erfahrung überall durchgeführt werden, um dem Packmeister die richtige Verladung der Eilgüter zu erleichtern denn mit der Leitungsvorschrift allein auf dem Eilfrachtbrief kommt er vielfach nicht aus. Die Leitungsvorschriften für Eilgut, die in manchen Verkehrsbeziehungen wohl ohne Schaden für die Abrechnung, aber zum Vorteil der Abfertigung abgekürzt werden könnten, sollten den Bedürfnissen des Beförderungsdienstes, soweit möglich, angepaßt werden. In dieser Beziehung sind die kurzen Ladevorschriften für Frachtstückgut vorbildlich.

An die Einführung von Ladevorschriften für Eilgut nach der Art der Ladevorschriften für Frachtgut wird bei dem Eilstückgut, das in bedeutend geringerer Menge anfällt, schneller zu befördern ist und deshalb den Grundsatz der Sammlung durch die Versandbahn zur Verladung auf möglichst weite Entfernung wohl kaum verträgt, nicht zu denken sein. Die Vereinbarungen der Verwaltungen können sich, wie dies auch tatsächlich in Süddeutschland geschieht, wohl nur darauf beziehen, daß, wenn von einem Verkehrsgebiet nach einem andern regelmäßig eine bestimmte, größere Menge Eilgut anfällt, zur Beseitigung von unwirtschaftlichen oder den Zuglauf störenden Umladungen und zur rascheren Beförderung der Eilgüter die erforderlichen Kurswagen eingestellt werden.

Weitergehende Abweichungen vom tarifmäßigen Leitungsweg und eine weitergehende Sammlung der Eilgüter im Verbandsverkehr auf größeren Eilgutladestellen würden wohl auch eine engere Eisenbahngemeinschaft voraussetzen als sie tatsächlich besteht.

Die in der Abhandlung geforderte scharfe Trennung des Nahverkehrs vom Fernverkehr, der noch nach dem Eilgutverkehr auf mittlere und auf größere Entfernung unterschieden wird, möchte sich vielfach gar nicht durchführen lassen, denn es wird häufig zutreffen, daß Kurswagen für den Nahverkehr und für den Fernverkehr in demselben Zuge geführt werden, man denke nur an einen Eilgüterzug, der regelmäßig neben Kurswagen für den Binnenverkehr Verbandskurswagen nach verschiedenen Richtungen führt. Auf den Strecken, wo keine Eilgüterzüge und keine Verbandskurswagen laufen, müssen die Eilgüter nach den Verbandsstationen in den Binnenkurswagen denjenigen Stationen zugeführt werden, die diese Eilgüter in die dafür bestimmten Verbandskurswagen verladen können, sei es, daß sie selbst die Kurswagen zu stellen oder diesen beizuladen haben. — Nach der unter den süddeutschen Verwaltungen bestehenden Vereinbarung dürfen Eilgüter nach Verkehrsgebieten, wohin durchgehende Eilgutkurswagen laufen, nur in diesen befördert werden. — Für den Betrieb wäre es eine Erschwerung, wenn allgemein für den Eilgut-Nahverkehr und den Eilgut-Fernverkehr besondere Züge bestimmt werden müßten, denn das Bestreben geht doch dahin, für die Eilgutbeförderung nicht mehr, sondern weniger Züge

freizugeben, d. h. den Eilgutverkehr auf einige wenige, nach ihrem Fahrplan hierzu geeignete Züge zusammenzudrängen.

Für den Nahverkehr werden schon jetzt geeignete Güterzüge benützt (vgl. Heft 1 GBV. § 44 Ziff. 1c), für diesen Verkehr aber nach dem Vorschlag der Abhandlung mehr als bisher die Nacht-Güterzüge zu benützen, erscheint mit Rücksicht auf die Kosten des Nachtdienstes wenig zweckmäßig. Überall ist man aus Ersparnisgründen darauf aus, den Nachtdienst, wenn irgendwie möglich, einzuschränken.

Bestehen nun bei der Eilgutbeförderung keine Mängel? Ich möchte diese Frage dahin beantworten, die Mängel bestehen in der Schwierigkeit, die Bedürfnisse des Beförderungsdienstes mit den Bedürfnissen des Fahrplans und Betriebs immer in Übereinstimmung zu bringen; durch Zusammenarbeiten des Fahrplan- und des Beförderungsdienstes bei den Direktionen läßt sich hierin aber viel erreichen und manche Schwierigkeit beseitigen.

Für die Eilgutbeförderung müssen auf der Mehrzahl der Strecken außer geeigneten Güterzügen die Personenzüge benützt werden; bei der Bearbeitung des Fahrplans ist daher darauf zu sehen, daß eine zweimalige Beförderung der Eilgüter täglich zu geeigneter Zeit ermöglicht ist. Wenn eine zweimalige Beförderung täglich sich nicht ermöglichen läßt, muß man sich eben auch mit einer einmaligen begnügen und dann darauf sehen, die dadurch entstehende Verzögerung der Beförderung, wenn möglich, auf andere Weise wieder auszugleichen.

Was die Führung besonderer Eilgüterzüge betrifft, so hat der Verfasser der Abhandlung im allgemeinen damit Recht, daß sie sich nur auf Hauptstrecken mit starkem Verkehr lohnen, die Eilgüterzüge werden aber auch vielfach zur Personenbeförderung und zur Beförderung von Post-, Milch-, Bier-, Viehwagen usw. benützt, so daß sie tatsächlich in der Regel gut ausgelastet sind und sich ihre Ausführung lohnt. Die Möglichkeit, sie auszulasten, ist also nicht so gering, wie in der Abhandlung gesagt ist, insbesondere, wenn ihr Fahrplan entsprechend aufgestellt ist, genügend starke Lokomotiven für sie eingeteilt sind und die Mehrzahl der mit ihnen zu befördernden Wagen aus N-Wagen besteht. Weiter spielt hier die vom Fahrdienstausschuß noch nicht endgültig entschiedene Frage herein, ob die Bestimmung in § 88 (6) der Fahrplanvorschriften über die zulässige Zahl der nicht an die durchgehende Bremse angeschlossenen Wagen auch auf die mit durchgehender Bremse gefahrenen Eilgüterzüge anzuwenden ist oder nicht. Württemberg und Baden haben diese Frage bejaht und die erforderlichen Anordnungen getroffen. Übrigens wird bekanntlich auch in Süddeutschland eine größere Zahl von Eilgüterzügen geführt.

Zusammenfassend ist zu sagen, daß die Eilgutbeförderung nicht nur in Süddeutschland, sondern überhaupt schon viel weiter vorgeschritten und besser geordnet ist, als es der Verfasser in seiner Abhandlung dargestellt hat, und daß es sich nur darum handeln kann, an den bestehenden Einrichtungen und Vereinbarungen weiterzubauen, denn Stillstand wäre wie überall, so insbesondere im Verkehrsleben und Verkehrsdienst, gleichbedeutend mit Rückschritt.

St. R.

Deutsch-österreichisches Haftpflichtrecht.

Zu den Zielen freundnachbarlicher Gleichheitsbestrebungen welche der Krieg gezeitigt hat, gehört die Ausbildung einer gleichartigen Gesetzgebung beider Reiche. Gleiches Volkstum begründet gleiche Lebensauffassungen und diese gleiches Rechtsempfinden. Das hat sich in der Entwicklung der deutschen und der österreichischen Gesetzgebung auf keinem Gebiete mehr als beim Verkehrsrecht gezeigt und hier war es zunächst die Haftpflicht für Verletzung von Menschen, die nach übereinstimmenden Grundgedanken geregelt wurde.

Dem österreichischen Gesetz vom 5. März 1869, „betr. die Haftung der Eisenbahnunternehmungen für die durch Ereignungen auf Eisenbahnen herbeigeführten körperlichen Verletzungen oder Tötungen von Menschen" folgte am 7. Juni 1871 das deutsche Reichsgesetz „betr. die Verbindlichkeit zu Schadensersatz für die bei dem Betriebe von Eisenbahnen, Bergwerken Steinbrüchen, Gräbereien und Fabriken herbeigeführten Tötungen und Körperverletzungen." Fast gleichzeitig in beiden Reichen angeregt, hat das deutsche Gesetz seine Verzögerung lediglich der großen politischen Umgestaltung zu verdanken. Beide Gesetze sind aus dem Schutzbedürfnis der Allgemeinheit gegen die großen eigenartigen Gefahren des neuen Verkehrsmittels entstanden. In strenger Begrenzung dieses Gefahrenkreises schloß das österreichische Gesetz allerdings bei der damals einzig dastehenden Verschiebung der Haftpflicht die Pferdebahnen ausdrücklich aus, eine Beschränkung, welche weder das deutsche Gesetz selbst noch dessen Auslegung durch die Gerichte mitgemacht hat. Nach langen Widersprüchen und Begriffsbestimmungen in der Rechtsprechung — es sei nur an das in allen Kommentaren abgedruckte Reichsgerichtsurteil vom 17. März 1888 mit seiner langatmigen Formel für den Eisenbahnbegriff erinnert — entstand Einigkeit in der Auslegung dahin, daß der Eisenbahnbegriff des Haftpflichtgesetzes möglichst weit zu fassen sei und Bahnen aller Art einschließe. Darin liegt eine grundlegende Abweichung vom österreichischen Recht, welche auch eine im gleichen Sinne wie die deutsche sich entwickelnde Rechtsprechung nicht auszugleichen vermocht hat. Das österreichische Gesetz hat seine Ausdehnung auf die Dampfstraßenbahnen gefunden (Österr. Oberster Gerichtshof 20. November 1897 in Egers Ztschr. 14, 336); für elektrische und alle anderen, nicht mit Dampfkraft betriebenen Bahnen kommt das Allg. Bürgerl. Gesetzbuch allein in Betracht, dessen §§ 1295, 1306 die Haftung von einem Verschulden der Bahn abhängig machen. Vergl. Tilsch in Egers Ztschr. 18, 284.

Die Haftpflicht betrifft alle Unfälle „bei dem Betriebe" nach deutschem, „durch eine Ereignung im Verkehr" nach österreichischem Gesetz. Nach Zweck und Sinn des ersteren kommt hier als Betrieb nur die der Eisenbahn eigentümliche, gefährliche Tätigkeit in Betracht. Oberlandesgericht Hamburg 23. Mai 1913 (D. Recht 13 Nr. 18); Reindl, Haftpflichtgesetz S. 22. „Bei dem Betriebe" umfaßt jeden nur denkbar tatsächlichen oder ursächlichen Zusammenhang mit diesem; Coermann, Haftpflichtgesetz S. 31. Der Betrieb braucht nicht die Unfallsursache zu sein, es genügt, wenn er das Ereignis hervorgerufen hat, welches für den Unfall ursächlich wurde. Die Verletzung durch Explosion einer Lokomotive ist nicht eine solche durch den Betrieb, sondern „bei dem Betriebe". Die „Ereignung im Verkehr" setzt deren ursächliche Einwirkung auf den Unfall voraus; Österr. Ob. Gerichtshof 28. Februar 1912 (Egers Ztschr. 31, 315). Eine solche ist nur gegeben, wenn das Ereignis im ursächlichen Zusammenhang mit der Elementarkraft der Eisenbahn steht, das Zufallen einer Schiebetür im fahrenden Zuge gehört nicht dazu, wenn es nicht die Folge der Zugbewegung ist. Österr. Ob. Gerichtshof 10. April 1912 (ebenda 31, 321). Als Ereignung im Verkehr ist aber jeder Unfall anzusehen, welcher mit den durch die Anwendung der Dampfkraft bedingten besonderen Gefahren des Eisenbahnbetriebs im innigen Zusammenhang steht. Derselbe Gerichtshof 8. April 1899 (ebenda 16, 65). Die Grenzen, welche deutsche und österreichische Gerichte den Ausdrücken „bei dem Betriebe" bezw. „durch eine Ereignung im Verkehr" gezogen haben, geben mithin denselben Rahmen, kurz gesagt, die Übereinstimmung des Begriffs des Betriebsunfalls in beiden Gesetzen.

Nur dem Ausdrucke, nicht dem Zwecke und dem Inhalt nach verschieden ist die Begründung der Haftverpflichtung. Das ältere österreichische Gesetz hat sich noch nicht wie das deutsche von der Verschuldensfrage selbst loszulösen vermocht und mit der Vermutung des Bahnverschuldens von Gesetzwegen dasselbe erreicht, was das deutsche durch völlige Übergehung der Verschuldensfrage bezweckt hat. Nur das Verschulden des Verletzten kommt noch in Betracht, es schließt in beiden Rechten die Bahnhaft ebenso aus, wie die höhere Gewalt, welche den Unfall verursacht hat. Wenn das österreichische Gesetz als weitere Ausnahme „die unabwendbare Handlung einer dritten Person, deren Verschulden sie nicht zu vertreten hat", anführt, so gehören derartige Handlungen nach deutschem Rechte unter den Begriff der höheren Gewalt als eines unabwendbaren äußeren Zufalls. Übrigens besteht jetzt kein Zweifel mehr, daß dieser weitere deutsche Begriff sich mit dem heutigen öster-

reichischen deckt. Vergl. Eger. Int. Frachtrechtsübereinkommen S. 150.

Inhalt der Haftung der Eisenbahn ist ihre Ersatzpflicht bei Tötung und Körperverletzung in beiden Gesetzen. Von den allgemeinen Vorschriften des Bürgerlichen Gesetzbuchs abzuweichen, lag in Österreich bei Erlaß des neuen Gesetzes kein Grund vor, deshalb wurde lediglich auf dessen §§ 1325—1327 verwiesen. Das Deutsche Reich konnte das nicht. Der Mangel eines einheitlichen bürgerlichen Rechts machte die Sonderregelung im Haftpflichtgesetze notwendig, die dann später nach Erlaß des B.G.B. diesem angepaßt wurde. Danach gilt jetzt folgendes:

a) im Deutschen Reiche: Ersatzpflichtig sind die Kosten der Heilung und der Bedürfnisvermehrung sowie der Erwerbsverlust, bei Tötung auch die Kosten der Beerdigung; ferner der Unterhalt der dem Getöteten gegenüber unterhaltsberechtigt Gewesenen. Nur bei nachgewiesenem Verschulden der Bahn können Schmerzensgeld sowie eine Entschädigung für eine körperliche Verunstaltung durch den Unfall begehrt werden. Leistungen der Unfallversicherung sind dabei anzurechnen, wenn sie $^1/_3$ der Gesamtentschädigung übersteigen;

b) im Österreichischen: Ein Anspruch ist begründet bezüglich 1. der Heilungskosten, 2. des Ersatzes des entgangenen und künftig entgehenden Verdienstes, 3. des Schmerzensgeldes und 4. einer Verunstaltung, wenn diese das bessere Fortkommen hindert. Im Todesfall kommt dazu der Unterhalt der Hinterbliebenen, soweit diese ihn vom Getöteten bezogen.

Die Abweichung liegt hier in der unbegrenzten Gewährung des Schmerzensgeldes und der Entstellungszulage im österreichischen Rechte.

Nach beiden Rechten ist es den Bahnen untersagt, die neue Haftpflicht von vornherein oder jeweils im Einzelfalle vertraglich auszuschließen oder zu beschränken. Derartige Anordnungen würden der gesetzlichen Unterstützung entbehren.

Damit sind — abgesehen von den hier nicht in Betracht kommenden Bestimmungen über das Verfahren — die bürgerlichrechtlichen Vorschriften beider Eisenbahnhaftpflichtgesetze erschöpft. Der kurze Vergleich zeigt die weitgehende Übereinstimmung der Grundvorschriften und -auffassungen, welche eine reiche Rechtsprechung beider Länder einander noch näher gerückt hat. Es zeigt sich, wie seit Jahrzehnten das Leben der beiden großen Volksgemeinschaften auf die Übereinstimmung hingearbeitet hat, die jetzt verallgemeinert und auch nach außen hin zum Ausdruck gebracht werden soll.

Straßburg i. E. Coermann, Amtsgerichtsrat.

Die zweite Lesung des Etats der preußischen Eisenbahnverwaltung.

(Schluß aus Nr. 30.)

Hierauf ergreift Staatsminister Dr. v. Breitenbach das Wort, um sich nochmals zu der von den Vorrednern wiederholt berührten Reichseisenbahnfrage sowie zu einigen anderen wichtigeren Fragen und Anregungen zu äußern. „. . . Wie vorauszusehen, hat sich die heutige Verhandlung wiederholt mit der Reichseisenbahnfrage beschäftigt. Die überwiegende Mehrzahl der Herren Vorredner hat sich gegen den Reichseisenbahngedanken ausgesprochen. Der Herr Abgeordnete Oeser ist abweichender Auffassung, obwohl auch er starke Bedenken, und zwar neue noch nicht erörterte Bedenken zum Vortrag gebracht hat. Er hat zweifelnd hervorgehoben, ob das Reich auch die finanzielle Kraft haben werde, um die Fortentwicklung der deutschen Eisenbahnen in dem Maße zu fördern, wie es von seiten der Bundesstaaten, insbesondere von seiten Preußens, geschehe. Er hat zutreffend hervorgehoben, daß im Laufe der letzten 10 Jahre von seiten des preußischen Staates für die Ausgestaltung seiner Eisenbahnen nur durch die Anleihegesetze und das Extraordinarium nicht weniger als 5000 Millionen Mark aufgewendet worden sind, daß der preußische Staat durch diese ungewöhnlichen Aufwendungen sich in die Lage gesetzt hat, alles dasjenige zu leisten, was jetzt im Kriege von seinen Eisenbahnen gefordert wird. Ich habe vom Anbeginn an die gleichen Bedenken gehabt, ich habe sie meinerseits aus guten Gründen nicht zum Ausdruck bringen wollen; aber ich fürchte auch von meiner Seite, daß das Reich bei seiner außerordentlichen Belastung und Inanspruchnahme kaum geneigt und nur schwer in der Lage sein wird, in diesem Maße einzugreifen zur Förderung des Eisenbahnverkehrs, wie es der Bundesstaat Preußen und wohl auch andere Bundesstaaten getan haben. Herr Abg. Oeser hat auch einer weiteren Sorge Ausdruck gegeben. Er hat gesagt, bei der außerordentlichen Belastung des Reichs, auch in der Zukunft, liege es nahe, daß das Reich, um seine Einnahmen zu erhöhen, an eine Erhöhung der Tarife herangehe; es liege vielleicht näher als für einen leistungsfähigen Bundesstaat. Auch dieser Sorge habe ich mich bei Erwägung der ganzen Frage nicht entziehen können. Ein weiteres Moment, das heute gestreift worden ist: in einem gewaltigen, das ganze Reich umfassenden Betriebe wird in der Tat eine so intime und liebevolle Pflege des Verkehrs kaum möglich sein, wie sie heute innerhalb der einzelnen Bundesstaaten auf diesem Gebiete erfolgt. Ich glaube, dies ist kaum anzuzweifeln, weil es ein naturgemäßer Vorgang ist. Das Reich muß nach anderen und weiteren Gesichtspunkten verwalten, als die einzelnen Bundesstaaten es innerhalb ihrer Netze tun. Es ist doch zu erwägen, daß heute innerhalb jedes Bundesstaats völlige Freiheit besteht, Verkehrsvorteile zu gewähren, große Durchgangsschnellzüge einzulegen, wie es Preußen im Osten und Westen alljährlich in Vielzahl tut, Bahnen zu bauen nach eigenem Bedürfnis, daß aber später gerade ein solches kräftiges Vorgehen innerhalb des einzelnen Bundesstaates naturgemäß zu Vergleichen in anderen Bundesstaaten reizen wird, ob hier nicht Bevorzugungen vorliegen. Wir erleben alljährlich Gleichartiges bei Verhandlung der Nebenbahnvorlage. Es ist schon in einem großen Bundesstaat nicht leicht, solche Berufungen des einen Verkehrsgebiets auf das andere fernzuhalten. Das wird selbstverständlich im Reich nicht leichter, sondern schwieriger sein. Es sind daher den großen grundsätzlichen Bedenken hinzutretende neue Bedenken, deren Bedeutung nicht unterschätzt werden darf.

Nun ist auch im Zusammenhang mit meinen gestrigen Ausführungen erneut die Frage erörtert worden: Wie haben sich die Staatseisenbahnen nach dem Kriege zu verhalten, was haben sie im Interesse der Wirtschaftlichkeit zu tun, was können sie ersparen — selbstverständlich nur sparen, ohne den Verkehr zu schädigen? Ich habe gestern bereits ausgeführt — und das ist der Gedankenzirkel, in dem ich mich bewege —: die preußischen Staatseisenbahnen werden unter allen Umständen nach dem Kriege und auch schon während des Krieges in eine sorgfältige Prüfung darüber eintreten müssen, ob ihre gesamten Verwaltungs-, Verkehrs- und Betriebsverhältnisse den dann vorhandenen Zuständen noch angepaßt sind, ob nicht nach dieser oder jener Richtung eine Einschränkung notwendig ist im Interesse der Ersparnis. Es wird kein Gebiet unserer Tätigkeit ausgeschlossen werden dürfen, wir werden unsere innere Tätigkeit, die Tätigkeit der Verwaltungsbehörden, erneut zu kontrollieren haben, ebenso wie die Tätigkeit unserer äußeren Dienststellen, die im Verkehr und Betrieb wirken. Es ist in Erinnerung, daß bei der Organisation der Staatseisenbahnen im Jahre 1895 durch eine Vereinfachung, in erster Linie durch Beseitigung großer Zwischenbehörden, Ersparnisse erzielt sind, die sich auf 20 Millionen bezifferten. Wir waren uns damals völlig klar darüber, daß solche Ersparnisse auf die Dauer nur fortwirken können, wenn eine laufende starke Kontrolle darüber stattfindet, ob nicht im Laufe der Zeit die Verwaltungseinrichtungen wieder in ungemessener Weise anwachsen. Das ist geschehen. Ich glaube nicht, daß auf dem Gebiete unserer inneren Verwaltung — der Staatseisenbahnverwaltung — Erhebliches bei einer Nachrevision herauskommen wird. Anders liegt es bei der Betriebs- und Verkehrsverwaltung draußen. Da kann ich mir denken, daß insbesondere dann, wenn der Verkehr abnimmt, zunächst eine scharfe Kontrolle über den Bestand unseres Personals stattzufinden hat. . .“ Der Minister meinte, hier werde manches herauszuholen sein. Er warnte aber davor, daran zu denken, daß in den kommenden schwierigen Zeiten an eine Reform eines so großen Verkehrszweiges, wie es der Personenverkehr ist, herangegangen werden könne, die sachverständige Verwaltung wisse, daß eine solche Reform wenigstens zunächst mit ganz ungeheuerlichen Ausfällen verbunden sein werde. Das, was etwa durch eine vernünftige Wirtschaftsführung, die sich dem Verkehr anzupassen hat, erspart werde, sei nötig, um wenigstens einen teilweisen Ausgleich für die unbedingt eintretende Steigerung der Ausgaben herbeizuführen. Man werde also gar nicht in der Lage sein, irgendwelche Ersparnisse anderen Stellen, auch nicht dem Reiche, zur Verfügung zu stellen.

Zu den Anregungen des Grafen Moltke bemerkte der Herr Minister, daß in den verflossenen Friedensjahren bei den preußischen Staatsbahnen eigentlich Transportluxus nicht betrieben worden sei. Ein solcher hätte ja auch nur getrieben werden können im Interesse der Förderung des Personenverkehrs. Was hier geschehen sei, habe ganz zweifellos die Reiselust, die Freude am Reisen außerordentlich gestärkt. Die Schnelligkeit, die Zahl, die Ausstattung der Züge habe fördernd auf den Reiseverkehr eingewirkt, und das Bestreben nach dem Frieden müsse sein, Einrichtungen zu erhalten, die der Reiselust nicht Abtrag tun, sondern sie fördern. Trotzdem seien nach dieser oder jener Richtung Einschränkungen möglich ohne Schädigung des Verkehrs, wenn beispielsweise der Grundsatz streng durchge-

führt wird, daß jeder Zug höchstens nur drei Klassen führen darf. Es sei auch wohl erwägenswert, ob die Steigerung der Geschwindigkeiten und die dadurch eintretende starke Steigerung der Betriebskosten, die sich teils ergeben aus dem vermehrten Verbrauch an Heizkohle, teils aus dem Verschleiß des Oberbaues und der Betriebsmittel, nicht etwas zurückgesteckt werden muß . . . „Wir haben bereits während des Krieges die Grundgeschwindigkeiten unserer schnellfahrenden Züge gemindert; wir werden nach dem Kriege unsern ganzen Fahrplan nach den verschiedensten Richtungen durchzuprüfen haben; wir werden namentlich versuchen müssen, die Gespanntheit des Fahrplans zu beseitigen im Interesse der Beseitigung von Verspätungen — Verspätungen, die ja wiederum zu gesteigerten Geschwindigkeiten der Züge führen, um Verspätungen einzuholen, und damit zu einer Steigerung der Kosten. Ich glaube nicht, daß wir bei der jetzigen Art unseres Betriebes in der Zahl der Züge zu weit gegangen sind, auch nicht in der Zahl der Schnellzüge. Wir haben im Laufe der letzten Jahre ein von dem reisenden Publikum als zweckmäßig anerkanntes Prinzip durchgeführt, daß wir unsere großen Schnellzüge auf weiten Entfernungen dann ohne Aufenthalt durchlaufen lassen, wenn sie auf den Abgangsstationen eigentlich im wesentlichen gefüllt waren. Daran wollen wir festhalten. Wir wollen solche Fernzüge, die mit großen Geschwindigkeiten beträchtliche Strecken durchfahren, auch ferner beibehalten. Wenn man das tut, muß man den Zwischenverkehr ebenso mit Schnellzügen versorgen, so daß es kommen kann, daß ein Schnellzug, der nicht Fernzug in dem von mir gekennzeichneten Sinne ist, kurz hinter dem weite Strecken schnell durchfahrenden Schnellzuge herfährt, um den Zwischenverkehr zu bedienen. Ich bin mit dem Herrn Grafen v. Moltke einverstanden, wenn er sagte: die Zeit der Experimente ist keinesfalls gekommen; Experimente dürfen wir nach keiner Richtung hin unternehmen. Experimente, die eine Verkehrsschädigung, eine Verkehrsverschlechterung bedeuten, weil sie dem Publikum liebe Bequemlichkeiten nehmen, und Experimente, die insbsondere die Einnahmen der Staatseisenbahnen, auf die wir unbedingt angewiesen sind, mindern . . ."

Gegenüber dem Wunsche des Abg. Oeser auf Beseitigung des Wettbewerbs zwischen dem Eisenbahn- und Wasserwege wies der Herr Minister darauf hin, daß, wie er schon bei anderen Gelegenheiten hervorgehoben habe, die preußische Staatsbahnverwaltung bei ihrer Tarifpolitik niemals die Absicht hat, den Wasserstraßen Konkurrenz zu machen, sie sei aber genötigt, unter Umständen im Interesse der Volkswohlfahrt über die Interessen der Wasserstraßen hinwegzugehen, nämlich dann, wenn sie Ausnahmetarife für das ganze Land einführen und dem ganzen Lande dienen will, auch denjenigen großen Gebieten des Landes, die von Wasserstraßen nicht durchzogen sind. Dann könne es in der Tat kommen, daß aus solchen Bestrebungen der Eisenbahnverwaltung, die mit Konkurrenzbestrebungen nichts gemein haben, eine Zurückdrängung des Verkehrs auf den Wasserstraßen eintritt, wie sie jetzt während des Krieges, wenn auch in geringem Maße, infolge der vielfältig eingeführten Kriegsgütertarife stattgefunden hat.

Zu den auf ein engeres Zusammenwirken der beiden großen Verkehrswege, der Eisenbahnen und Wasserstraßen, abzielenden Ausführungen und Anregungen bemerkte der Herr Minister, er glaube nicht, daß dem preußischen Ministerium der öffentlichen Arbeiten, das für diese beiden Zweige des Wirtschaftslebens zu sorgen hat, der Vorwurf gemacht werden kann, daß es auf diesem Gebiete zurückhielte, daß es nicht dasjenige täte, was im Interesse des Wasserstraßenverkehrs notwendig und erwünscht ist. Das werde auch ferner geschehen.

Eine andere Frage sei es, in welchem Umfange der preußische Staat in der Lage ist, den vielfältigen Plänen auf Ausbau unseres Wasserstraßennetzes nach dem Kriege Rechnung zu tragen. . . . „Ich darf darauf hinweisen, daß niemals eine solche Fülle von gewaltigen Wasserstraßenprojekten dem Ministerium der öffentlichen Arbeiten unterbreitet worden ist, wie während des Krieges. Ich habe mich die Mühe nicht verdrießen lassen, nur die bedeutsamsten dieser Projekte bezüglich ihres Baukapitals zusammenrechnen zu lassen, und da ergibt sich, daß für die Projekte, an denen Preußen ein unmittelbares oder starkes mittelbares Interesse hat, ein Kapital von nicht weniger als 2,5 Milliarden aufzuwenden wäre; dabei sind keine Kosten für Anlage von Häfen, Anschlußbahnen usw. eingestellt. Es folgt daraus, daß, wenn man an die Verwirklichung solcher Projekte herantreten wollte oder nach der Finanzlage könnte, eine kritische Auswahl allerersten Ranges eintreten müßte. Ich bin mit Herrn Abg. Oeser der Meinung, das naturgemäße Vorgehen wäre, daß man dann dem Ausbau der natürlichen Wasserstraßen sein Hauptinteresse zuwendete. Das ist das Naheliegende, und auf diesem Wege läßt sich ja Außerordentliches erreichen. Ich erinnere nur an die Möglichkeiten, die der Ausbau des Rheins bis Konstanz und der Ausbau der Elbe ergibt, Möglichkeiten, die verwirklicht werden können in dem Augenblick, wo wir in der Lage sind, das Gesetz über den Ausbau der deutschen Wasserstraßen und die Einführung von Schiffahrtsabgaben zu verwirklichen. Der Ausbau der Wasserstraßen ist zum Teil auch geradezu Voraussetzung für die Ausführung von weiteren Kanalprojekten. Wenn auf den Ausbau des Kanals von Hannover zur Elbe Wert gelegt wird, so ist Voraussetzung, daß der Elbstrom in einen Stand gesetzt wird, der es den Kanalkähnen, die einen größeren Fassungsraum haben als die Elbkähne und diesen auf dem Kanal ausnutzen, ermöglicht, auf dem Strome ohne Leichterung zu fahren. Ich habe mir erlaubt, die Ziffern nur in großen Zahlen bekannt zu geben, um darzutun, um wie Außerordentliches es sich auf diesem Gebiete handelt, auch wirtschaftlich so Bedeutsames, daß mein Ministerium diesen Fragen dauernd besonderes Interesse entgegenbringen wird und entgegenbringen muß. . . ."

Der Herr Minister sprach dann über die Fürsorge der preußischen Staatsbahnverwaltung auf dem Gebiete der Kriegsbeschädigtenfürsorge. An drei Stellen, in Frankfurt (Main), Jena und Breslau, ist Vorsorge getroffen, um Kriegsbeschädigte, die innerhalb des Bereichs der preußisch-hessischen Staatsbahnen tätig waren, für ihren Beruf vorbereiten zu lassen.

Zum Schluß äußerte sich Staatsminister v. Breitenbach noch zu einer Reihe von Fragen technischer Art, über die Abg. Dr. Macco Auskunft erbeten hatte. Voraussetzung für die Einführung einer selbständigen Kuppelung, die einen ungeheuren Kapitalaufwand von mehreren Hundert Millionen Mark erfordert, sei, daß die kontinentalen Eisenbahnen fast gleichzeitig mit der Einführung dieser, wie anzuerkennen bedeutsamen Verbesserung vorgehen. Die Vorarbeiten für die Elektrisierung der Berliner Stadtbahn schreiten, zwar behindert durch den Mangel an Personal, fort. Es sind sehr wertvolle Versuche mit günstigstem Erfolg auf einer elektrisch betriebenen Teilstrecke in Schlesien mit elektrischen Lokomotiven vorgenommen worden die auf den demnächstigen elektrischen Hauptstrecken verkehren werden. Was den Erwerb von Braunkohlenfeldern für das große Kraftwerk betrifft, das der Elektrisierung der Stadtbahn dienen soll, so sind so umfassende Ankäufe erfolgt, daß auf absehbare Zeit dieses Werk versorgt und gleichzeitig noch die Provinz Brandenburg und ein Teil der Provinz Sachsen mit elektrischer Kraft aus diesem Werk versehen werden kann. Die Erfüllung des Wunsches nach Einrichtung von Personenaufzügen auf einigen Bahnhöfen, die durch ihre Höhenlage für die Reisenden unbequem sind, ist nicht ohne Bedenken, weil die Aufzüge insbesondere in der Bedienung kostspielig sind und zu befürchten ist, daß sie wenig benutzt werden. Im Falle eines Bedürfnisses steht nichts im Wege, daß dort, wo die örtlichen Einrichtungen es zulassen, auch die Gepäckaufzüge benutzt werden, wie dies z. B. für Kranke auf der Berliner Stadtbahn geschieht. Schließlich stellte der Herr Minister in Aussicht daß trotz schwieriger wirtschaftlicher Lage auch nach dem Kriege die Staatsbahnen es nicht unterlassen werden, nach dem Verkehrsbedürfnis Ausnahmetarife einzurichten. Derartige Fragen müßten indessen nach dem Kriege einer erneuten Prüfung unter Würdigung der veränderten Lage unterworfen werden. Hierauf folgten die Ausführungen des sozialdemokratischen Abgeordneten Leinert, die sich in der Hauptsache um die Frage der Freiheit des Beitritts der Eisenbahnarbeiter zu den Gewerkschaften drehten, die satzungsgemäß auf das Streikrecht nicht verzichten, und die in Nr. 27 d. Ztg. an leitender Stelle wiedergegebene Rede des preußischen Eisenbahnministers, in der die Ausführungen dieses Abgeordneten widerlegt werden.

Hiermit war die Besprechung beendigt. Der Eisenbahnetat wurde unverändert bewilligt, die Verlängerung des Finanzabkommens auf zwei Jahre genehmigt und der Bau- und Betriebsbericht für die preußischen Staatsbahnen durch Kenntnisnahme für erledigt erklärt.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Zur Bundesratsverordnung vom 16. März d. J. über den Nachnahme- und Frachtenverkehr mit dem Auslande.** Über einige Hauptpunkte der aus Anlaß der Verordnung des Bundesrats vom 16. März d. J. im Verkehr mit dem Ausland, insbesondere mit den Niederlanden, in Kraft tretenden Tarifmaßnahmen bringen wir nachstehend einige Ausführungen. Für die Ausführung obiger in Nr. 24, S. 278 d. Ztg. im Wortlaut mitgeteilten Verordnung im Verkehr mit den Niederlanden ist folgendes hervorzuheben:

Sendungen, die vom 1. April ab mit direktem Frachtbrief aus den Niederlanden nach Deutschland eingeführt werden, dürfen nicht mit Nachnahmen des Versenders oder Barvorschüssen in Höhe von 10 ℳ und darüber belastet oder unfrankiert

hier eintreffen. Hierbei ist es ohne Bedeutung, ob zwischen der Versand- und Empfangsstation direkte Frachtsätze bestehen oder ob mangels direkter Sätze oder auf besonderen Antrag unterwegs eine Umbehandlung eintreten und die Fracht mit Frankaturrechnung zurückbelastet werden muß. Nachnahmen der Eisenbahn für Vorfrachten und bare Auslagen, z. B. Zölle, sind nicht verboten.

Sendungen nach den Niederlanden dürfen vom gleichen Tage ab nur in überwiesener Fracht aufgegeben werden. Die Frachten für beide Verkehrsrichtungen können also in Zukunft nur in den Niederlanden gezahlt werden. Nach den in den Niederlanden gelegenen preußischen Stationen Venlo linksrh., Venlo C. M. und Winterswyk sind Nachnahmesendungen aus dem übrigen Ausland (Schweiz, nordische Länder) nicht zugelassen.

Sendungen aus Deutschland nach jenen Stationen oder in umgekehrter Richtung gelten jedoch als Auslandssendungen im Sinne der Verordnung, d. h. im Versand von dort nach Deutschland ist Nachnahmebelastung ausgeschlossen und die Fracht bei der Aufgabe zu zahlen, bei der Ausfuhr aus Deutschland nach diesen Stationen dagegen die Fracht in Überweisung zu stellen. Sendungen, die ausweislich des Annahmestempels im Frachtbrief in den Niederlanden vor dem 1. April 1916 für Deutschland aufgeliefert sind, werden noch zu den alten Bedingungen befördert und ausgeliefert. Nachnahmesendungen von Deutschland nach den Niederlanden sind auch fernerhin zulässig.

Die auf obiger Verordnung beruhenden Maßnahmen finden vorläufig keine Anwendung auf solche Sendungen, die mit direkten Frachtbriefen von den Niederlanden nach Österreich-Ungarn und darüber hinaus, nach Luxemburg und den von deutschen Truppen besetzten Gebieten des Auslandes oder in umgekehrter Richtung befördert werden.

Die niederländischen Bahnen rechnen alle Frachten und Nebengebühren, einschließlich der nach den deutschen Binnentarifen berechneten Vorfrachten und der mit Frankaturrechnung zurückbelasteten Frachten und Nebengebühren zum Friedenskurs (Goldsatz) von 59 Gulden für 100 ℳ um und erheben diese Beträge zum gleichen Wertverhältnis.

Damit nicht die Frachtzahlung im Ausland umgangen werde, wird in folgenden Fällen die in Deutschland zu erhebende innerdeutsche Fracht um 40 % erhöht: a) Wenn Sendungen aus den Niederlanden mit neuem Frachtbrief oder infolge nachträglicher Anweisung des Versenders nach Deutschland weiterbefördert werden, b) wenn Sendungen nach den Niederlanden von einer deutschen Grenz- oder Binnenstation mit neuem Frachtbrief aufgegeben ins Ausland gebracht werden, c) im Verkehr mit den auf niederländischem Gebiet gelegenen preußischen Stationen Venlo linksrh., Venlo C. M. und Winterswyk werden die Frachten der deutschen Binnentarife ebenfalls um 10 % erhöht.

Bei Neuaufgabe mit Frachtbrief nach dem Auslande kann der Frachtzuschlag von 40 % als Vorfracht provisionsfrei auf dem neuen Frachtbrief nachgenommen werden. Wird nur ein Teil der Sendung neu aufgegeben, so wird der Zuschlag nur für diesen Teil der Sendung nach dem Verhältnis zum Gesamtgewicht berechnet.

— **Ladefertige Bezettelung der Stückgüter.** Seit Anfang Nov. v. J. müssen Stückgüter ladefertig bezettelt aufgeliefert werden, d. h. vom Absender außer mit Zeichen und Nummer sowie dem Namen der Bestimmungsstation, auch mit dem Tage der Aufgabe und dem Namen der Versandstation deutlich und dauerhaft bezeichnet sein (vergl. Jahrgang 1915, S. 998 d. Ztg.).

Diese für die Dauer des Krieges getroffene Maßnahme hat wesentlich zur Beschleunigung der Annahme der Stückgüter und zur Verminderung von Unregelmäßigkeiten beigetragen, jedoch werden die einzelnen Bestimmungen von den Verkehrtreibenden nicht immer richtig ausgeführt. Die Eisenbahnverwaltung weist deshalb erneut in der Tagespresse darauf hin, daß sich als am zweckmäßigsten die Verwendung von Beklebezetteln oder Anhängeschildern nach nachstehendem Muster empfiehlt:

Zeichen und Nr.:
Von (Versandstation)
○
am (Tag der Aufgabe)
nach (Bestimmungsstation)

Zur Kennzeichnung von Frachtgut sind Beklebezettel oder Anhängeschilder aus weißem Papier, zur Kennzeichnung von Eilgut oder eilgutmäßig zu beförderndem Frachtgut solche aus rotem Papier oder auch weißem Papier mit rotem Rande zu verwenden.

Hat der Absender Stückgüter nicht vorschriftsmäßig oder nur undeutlich bezeichnet, oder hat er unvorschriftsmäßige Beklebezettel oder Anhängeschilder verwandt (weiße statt roter oder weißer mit rotem Rande oder umgekehrt), so wird die Bezeichnung von der Eisenbahn gegen Erhebung der im Nebengebührentarif des Deutschen Eisenbahn-Gütertarifs, Teil I B, vorgesehenen Gebühr ausgeführt.

— **Frachtbriefprüfungsstellen für Sendungen zum Feldheere.** Militärdienstliche Frachtsendungen zum Feldheere oder in die besetzten Gebiete werden vor ihrer Überführung in das Etappengebiet bei bestimmten, an den rückwärtigen Verbindungen gelegenen Stationen (Weiterleitungsstellen) gesammelt, die deshalb im Frachtbrief als Bestimmungsstation anzugeben sind. Zur Erleichterung der Ermittlung der richtigen Adreßstation und zur Verhütung der Absendung von Militärgütern an unrichtige Weiterleitungsstellen hat die Heeresverwaltung, wie „W. T. B." mitteilt, am Sitze der Stellvertretenden Generalkommandos, nach Bedarf auch in größeren Garnisonen mit lebhaftem militärischen Güterverkehr, Frachtbriefprüfungsstellen eingerichtet. Die Eisenbahngüterabfertigungen am Orte einer solchen durch die Lokalblätter bekanntgegebenen Prüfungsstelle nehmen derartige Feldsendungen sowohl von militärischen Versandstellen wie von privaten Absendern nur noch an, wenn die zugehörigen Frachtbriefe den Prüfungsstempel dieser Militärstelle tragen.

Für die übrigen Güterabfertigungen besteht eine solche Prüfungspflicht noch nicht. Nach den bisher gemachten Erfahrungen kann jedoch die vorherige Einsendung der Begleitpapiere zu allen Eisenbahnsendungen nach dem Felde nur dringend empfohlen werden. Die dadurch gelegentlich eintretende geringe Verzögerung wird durch die zuverlässigere Leitung ausgeglichen.

— **Brölthaler Eisenbahn.** Nach dem Bericht des Vorstandes wurde im Geschäftsjahre 1915 der Betrieb durch die fortschreitende Einziehung von Personal und durch die militärische Inanspruchnahme von zwei der leistungsfähigsten Lokomotiven sowie von 20 Güterwagen stark beeinträchtigt. Das Jahresergebnis ist außerdem durch die gegen das Vorjahr noch gestiegenen Ausgaben für Kriegsfürsorge, Löhne und Materialien erheblich beeinflußt. Auf den Brölthaler Nebenbahnen wurden 827 457 (532 377 i. V.) Personen und 536 741 t (724 092 t im Vorjahre) Güter befördert, auf der Kleinbahn Heisterbacher Thalbahn 70 034 (50 107 i. V.) Personen und 71 791 t (124 925 t i. V.) Güter. Die Verwendung des 39 957 ℳ (66 716 Mark i. V.) betragenden Überschusses wird wie folgt beantragt: zur Tilgung der zum 1. April 1916 gekündigten Anleihen (¾ von 52 500 ℳ) abzüglich 24 700 ℳ ersparter Anleihezinsen 14 675 ℳ (27 800 ℳ i. V.), Gewinnanteile an den Vorstand 3000 ℳ (wie i. V.), Vortrag auf neue Rechnung 22 282 ℳ (3924 ℳ i. V.). Eine Dividende gelangt daher nicht zur Verteilung (1 % i. V.).

— **Lokalbahn Aktiengesellschaft in München.** Aus dem kürzlich erschienenen Geschäftsbericht für das Betriebsjahr 1915 geht hervor, daß diese Gesellschaft das Jahr 1915 nach den satzungsmäßigen Tilgungen und Rücklagen von 330 258 (i. V. 320 087) ℳ mit einem Verlust von 323 073 (i. V. 48 540) ℳ abschließt, der sich durch den Vortrag von 1914 um 104 424 ℳ auf 218 649 ℳ ermäßigt. Die starke Beeinträchtigung durch den Krieg tritt besonders im 2. Kriegsjahr mit 12 Kriegsmonaten gegenüber den 5 Kriegsmonaten des Vorjahres in erhöhtem Maße in Erscheinung. Die Roheinnahmen der 12 deutschen Linien im eigenen Betrieb der Gesellschaft haben 1915: 79 % der Einnahmen des letzten Normaljahres 1913 (u. zw. 77,6 % im Personenverkehr und 7,6 % im Güterverkehr), demnach 611 287 ℳ weniger betragen als 1913. Die Betriebskosten sind um 368 304 ℳ gegenüber 1913 und um 167 094 ℳ gegenüber 1914, somit um 20 bzw. 10,2 % gesunken. Die Betriebszahl beträgt 64,42 % (63,54 % 1913 und 65,52 % im Jahre 1914). Wenn gleichwohl die Reineinnahmen der eigenen Linien nur um 242 982 ℳ gegen 1913 und sogar nur um 49 459 ℳ gegen 1914 zurückgeblieben sind, so ist dies hauptsächlich auf Ersparnisse zurückzuführen durch die Verringerung des Betriebspersonals und des Materialverbrauches infolge der Betriebseinschränkungen. Einen sehr erheblichen Ausfall hat der Rückgang der Dividenden eines großen Teiles der Aktien der der Lokalbahn-Aktiengesellschaft nahestehenden anderen Eisenbahnunternehmungen verursacht. Von diesen haben insbesondere die Aktien der Lausitzer Eisenbahngesellschaft im Geschäftsjahr 1914/15 ein um 216 859 ℳ geringeres Erträgnis als im Vorjahr abgeworfen. Auch die Salzkammergut-Lokalbahn A.-G. hat die Dividende ihrer Prioritätsaktien für 1915 von 0,86 % nochmals auf 0,50 % ermäßigen müssen. Eine erfreuliche Ausnahme boten dagegen wieder die ungarischen Linien, bei denen selbst in den Kriegsjahren eine 5prozentige Dividende auf die Prioritätsaktien gesichert ist.

Bei der Lausitzer Eisenbahngesellschaft wurde für das am 31. März 1915 beendete Betriebsjahr, in dem seit 1. August 1914 der Verkehr nicht wieder über 65 % der früheren Höhe gelangte, eine Dividende von 1,2 (i. V. 5) % verteilt. Die Abnahme betrug 20,45 % im Personenverkehr und 28,52 % im Güterverkehr. Für die Betriebszahl ergab sich eine Steigerung von 53,27 % auf 67,81 %. Der Betriebsüberschuß ist von 473 746 ℳ i. V. auf 238 687 ℳ zurückgegangen, eine Minderung um 49.62 %, der Reingewinn von 286 430 ℳ auf 69 571 ℳ.

Bei der Salzkammergut-Lokalbahn A.-G. ist der weitere Rückgang nur hinsichtlich der Betriebseinnahmen eingetreten. Der Verkehr selbst hat etwas zugenommen, und zwar ist der Personenverkehr auf der Tallinie und der Dampfschiffahrt des Wolfgangsees von 346 257 auf 373 310 Fahrgäste gestiegen. Der Besuch der Schafbergbahn hob sich von 6857 auf 7217 Personen. Die gesamten Betriebseinnahmen betrugen 551 982 K. (um 27 287 K. weniger als i. V.). Die Betriebskosten haben sich um 8220 K. auf 462 488 K. erhöht. Der Überschuß der Einnahmen über die Ausgaben sank um 35 508 K. auf 89 493 K. (— 28,4 %). Die Betriebszahl beläuft sich auf 83,7 (i. V. 78,4) %.

Von den ungarischen Lokalbahnen, an denen die Münchener Lokalbahn-Aktiengesellschaft teils direkt durch den Besitz von Prioritätsaktien der Westungarischen Lokalbahn A.-G., teils indirekt durch den Besitz von Aktien der Zentralbank für Eisenbahnwerte beteiligt ist, wurde das Erträgnis von 1914 verrechnet. Alle diese ungarischen Lokalbahnen haben für 1914 auf die Prioritätsaktien die gewohnte 5prozentige Dividende verteilt und werden auch für 1915 den gleichen Dividendensatz beibehalten können.

Das Aktienkapital der Lokalbahn-Aktiengesellschaft in München beträgt unverändert 10 Millionen Mark, der Betrag der Schuldverschreibungen (ursprünglich 30 Millionen Mark) hat sich im Jahre 1915 von 23 583 000 ℳ auf 23 340 000 ℳ ermäßigt. Am 1. Januar 1916 kamen auf Grund ordentlicher Auslosung neuerlich 252 000 ℳ zur Heimzahlung, so daß der gegenwärtige Stand der Schuldverschreibungen 23 088 000 ℳ ist. Die Reserven betragen 1 346 886 ℳ. — Der Fonds für Tilgung der Bahnanlagen, der Betriebsmittel und des Betriebsinventars sowie der Erneuerungsfonds belaufen sich zusammen Ende 1915 auf 4 485 986 ℳ.

— **Die Aktiengesellschaft für Verkehrswesen** erzielte im Jahre 1915 einen Überschuß von 1 102 828 ℳ (1 352 006). Hieraus sollen wieder 10 % Dividende ausgeschüttet werden. Einem Auszuge aus dem Geschäftsbericht entnimmt das „Berl. Tagebl." folgende Ausführungen der Verwaltung: Bei der Firma Lenz & Co. konnte der nach Ausbruch des Krieges eingestellte Bau der Inlandbahnen wieder aufgenommen werden, und es traten auch einige Neubauten hinzu. Der Bau der Kolonialbahnen ist eingestellt worden. Die Firma Lenz & Co. G. m. b. H., hat im Jahre 1915 Bahnen von 201 km Länge mit einem Gesamtbaukapital von 12 048 000 ℳ zum Teil in Angriff genommen, zum Teil vollendet. Der Bestand an Aufträgen an Bahnbauten bei der Deutschen Kolonial-Eisenbahn-Bau- und Betriebs-Gesellschaft ist mit 224 km Länge bei einem Baukapital von 33 950 000 ℳ gegen das Vorjahr unverändert geblieben. Als vertragliche Vergütung für das Jahr 1915 sind von der Firma Lenz & Co. G. m. b. H. 175 831 ℳ (1914: 39 953) gezahlt worden. Aus der Beteiligung an der Gesellschaft für Kolonialwerte m. b. H. wurde für das am 31. Dezember 1914 abgeschlossene Geschäftsjahr ein Reinerträgnis von 561 600 ℳ erzielt.

— **Exzellenz Dr. Schroeder** wurde zu seinem 80. Geburtstage, den er mit seiner Gemahlin außerhalb bei Verwandten verlebte, durch briefliche und telegraphische Glückwünsche in großer Anzahl erfreut, unter anderem auch durch einen solchen des Staatsministers von Breitenbach. Eine besonders beglückende Ehrung wurde ihm durch das gnädige Telegramm Seiner Majestät des Kaisers aus dem Hauptquartier zuteil. Es hat folgenden Wortlaut: „Zur heutigen Vollendung Ihres achtzigsten Lebensjahres sende Ich Ihnen meinen wärmsten Glück- und Segenswunsch. Als Zeichen Meiner dankbaren Anerkennung Ihrer hervorragenden Verdienste um die Entwicklung der Eisenbahntechnik und den Ausbau der preußischen Staatsbahnen habe Ich Ihnen Mein Bildnis mit eigenhändiger Unterschrift verliehen, das Ihnen zugehen wird.

Wilhelm R."

Das Bildnis ist eine Kniestückphotographie des Kaisers in Felduniform und Mantel.

Kurz nach dem Geburtstag wurde am 12. April in einer Sitzung des Vereins für Eisenbahnkunde, dessen Vorsitzender Exzellenz Schroeder lange Jahre hindurch gewesen war, in schwungvollen Worten von seinem langjährigen Kollegen und Freunde Exzellenz Wehrmann des Gefeierten gedacht. Redner schilderte dessen Lebensgang, seine hohen Verdienste um den Ausbau des preußischen Eisenbahnwesens und seine edle, immer maßvolle Persönlichkeit. Der jetzige Vorsitzende des Vereins Geheimrat Hoogen schloß sich den anerkennenden Worten an, verlas das obige Telegramm des Kaisers und gab der Hoffnung Ausdruck, daß es Exzellenz Schroeder vergönnt sein möge, noch lange Jahre in bisheriger bewundernswerter Rüstigkeit zu verleben. Allgemeiner herzlicher Beifall folgte diesen Worten wie denen des Vorredners.

— **Personalnachrichten.** Ernannt sind die vortragenden Räte im Ministerium der öffentlichen Arbeiten, Geheimer Regierungsrat Renaud zum Geheimen Oberregierungsrat und Geheimer Baurat Krause zum Geheimen Oberbaurat.

Bei den württembergischen Staatseisenbahnen ist der Oberbaurat Wundt bei der Generaldirektion der Staatseisenbahnen seinem Ansuchen entsprechend in den Ruhestand versetzt worden.

Österreich.

— **Kriegszulagen für die Staatsbahnbediensteten.** Laut eines im Amtsblatte des Eisenbahnministeriums verlautbarten Erlasses wird den im aktiven Dienste stehenden Bediensteten der österreichischen Staatsbahnen für das Jahr 1916 aus Anlaß der durch den Krieg geschaffenen außergewöhnlichen Verhältnisse nach Maßgabe der folgenden Bestimmungen eine Zulage gewährt. Die Zulage ist in zehn ab 1. Januar 1916 zu rechnenden Monatsraten, welche am ersten jedes Monates mit Ausnahme der Monate August und November im Vorhinein fällig werden, von amtswegen vorschriftsmäßig flüssig zu machen. Für die Zulagen werden die Bediensteten nach ihrem Familienstande in folgende drei Klassen eingeteilt: 1. Klasse: Ledige Bedienstete und verwitwete Bedienstete, welchen eine gesetzliche Unterhaltspflicht für Kinder nicht obliegt. 2. Klasse: Verheiratete Bedienstete ohne Kinder, dann verheiratete und verwitwete Bedienstete, welchen die gesetzliche Unterhaltspflicht für ein oder zwei Kinder obliegt. 3. Klasse: Verheiratete und verwitwete Bedienstete, welchen die gesetzliche Unterhaltspflicht für mehr als zwei Kinder obliegt. — Den verheirateten sind die geschiedenen Bediensteten gleichzuhalten; bei Abgang von Kindern aber nur dann, wenn sie für den Unterhalt der geschiedenen Gattin zu sorgen verpflichtet sind. Den in eine Dienstklasse eingereihten Beamten wird die Zulage nach folgendem Schema gewährt:

Bei einem Jahresgehalt	Jahresbetrag der Zulage in Kronen		
	1. Klasse	2. Klasse	3. Klasse
von 10 000 bis einschl. 12 000 K. ...	580	800	900
„ 6 400 „ ausschl. 10 000 „ ...	500	700	800
„ 4 800 „ „ 6 400 „ ...	440	620	700
„ 3 600 „ „ 4 800 „ ...	380	540	600
„ 2 800 „ „ 3 600 „ ...	320	440	500
„ 2 200 „ „ 2 800 „ ...	250	350	400
„ 1 600 „ „ 2 200 „ ...	180	250	300

Für Unterbeamte, Bahnoffiziantinnen (Kanzlistinnen) und Diener, ferner für die Beamtenaspiranten und Volontäre, Diurnisten, Aushilfsunterbeamte und Aushilfsdiener sowie für die Manipulantinnen beträgt die Zulage in der 1. Klasse 140 K., in der 2. Klasse 200 K. und in der 3. Klasse 240 K. Bediensteten, die als Gagisten Militärdienst leisten, desgleichen Bediensteten, die aus Anlaß der kriegerischen Ereignisse in einer mit ständigem Diäten- und Zehrgeldbezug verbundenen Verwendung stehen, gebührt die Zulage nur dann, wenn sie einen eigenen Hausstand mit Frau oder Kind haben und außerhalb ihres gewöhnlichen Dienstortes verwendet werden. — Die in den Personalstatus der österreichischen Staatsbahnen nicht eingereihten Bediensteten der verstaatlichten Bahnen, welche in den Dienst der Staatseisenbahnverwaltung übernommen wurden, sind nach gleichen Grundsätzen zu behandeln. Diese Forderungen der Staatsbahnbediensteten auf diese Zulagen unterliegen nicht der Zwangsvollstreckung, können auch nicht durch Sicherungsmaßregeln getroffen werden und sind auch bei Berechnung des der Zwangsvollstreckung unterliegenden Teiles der Bezüge nicht in Anschlag zu bringen. Auch ist jede Verfügung über diese Forderungen durch Abtretung, Anweisung, Verpfändung oder ein anderes Rechtsgeschäft ohne rechtliche Wirkung.

— **Besserung der Einnahmen der böhmischen Bahnen.** Die stetig fortschreitende Besserung in den wirtschaftlichen Verhältnissen spiegelt sich in den Einnahmen der beiden böhmischen Privatbahnen wider. Die Buschtiehrader Bahn hat im ersten Vierteljahr auf ihren beiden Netzen gegenüber dem Jahre 1915 eine Mehreinnahme von 872 000 K. erzielt und um etwa

420 000 K. mehr vereinnahmt als in dem gleichen Zeitabschnitt der Friedenszeit 1914. Der Güterverkehr im ersten Vierteljahr 1916 zeigt gegenüber dem Vorjahre eine Steigerung um rund 300 000 t oder 14 %, wovon auf Kohle 180 000 t und auf verschiedene Frachten 120 000 t entfallen. Der Personenverkehr hat sich um rund 20 % gehoben. Es wurden um 162 000 Reisende mehr befördert als im ersten Vierteljahr 1915. Die Einnahmen der Aussig-Teplitzer Bahn im ersten Viertel des laufenden Jahres zeigen eine Erhöhung um 316 000 K.

— **Die Buschtehrader Bahn** weist für den Monat März eine Mehreinnahme von 291 700 K. aus, wovon 127 200 K. auf die A-Strecke und 164 500 K. auf die B-Strecke entfallen. Die Steigerung beträgt für das letzte Vierteljahr für die A-Strecke 415 300 K. und für die B-Strecke 456 900 K. Die Richtigstellung der Einnahmen im November 1915 erbrachte für die A-Linie eine Steigerung um 77 454 K. und für die B-Strecke eine Erhöhung um 88 995 K.

— **Erhöhung des Rollfuhrtarifs in Wien.** Mit Gültigkeit vom 6. April ist für die Dauer der durch den Kriegszustand herbeigeführten außerordentlichen Verhältnisse auf den Wiener Bahnhöfen ein neuerlich vorübergehend erhöhter Rollfuhrtarif in Kraft getreten. Die Steigerung der Gebühren beträgt durchschnittlich 20 % gegenüber den Sätzen, die am 9. Oktober v. J. festgestellt wurden. Die gegenwärtige Erhöhung ist die dritte seit Beginn des Krieges. Steigerungen des Rollfuhrtarifes wurden am 1. April, am 9. Oktober 1915 und jetzt vorgenommen. Die Sätze sind nach zwei Zonen abgestuft. Zone I umfaßt die dem Mittelpunkt der Stadt näher gelegenen Bezirke, Zone II die äußeren Stadtbezirke. Die neuen Tarifsätze stellen sich bei Zone I für Eilgüter von 1 bis 25 kg auf 95 H., von 26 bis 50 kg auf 1 K. 30 H. für das Stück. Die entsprechenden Gebühren vom 9. Oktober 1915 waren 75 H. bzw. 1 K. Bei Frachtgütern stellen sich die Sätze für Zone I von 1 bis 25 kg auf 90 H., von 26 bis 50 kg auf 1 K. 20 H. und von 51 bis 100 kg auf 1 K. 30 H. Die entsprechenden Sätze des früheren Tarifes waren 70 H., 90 H. und 1 K. Für Zone II sind die Sätze bei Eilgütern 1 K. 25 H. und 1 K. 60 H., für Frachtgüter 1 K. 20 H., 1 K. 45 H. und 1 K. 60 H. Die bezüglichen Sätze vom Oktober 1915 waren 1 K. 10 H., 1 K. 40 H., 1 K., 1 K. 20 H. und 1 K. 40 H. Die Tariferhöhungen werden mit den gesteigerten Selbstkosten begründet. Im Rollfuhrgewerbe hat sich seit Beginn des Monats auch eine andere Veränderung vollzogen. Im Dezember des vorigen Jahres und in den verflossenen drei Monaten des laufenden Jahres hatten die Rollfuhrunternehmungen die Verpflichtung der Zwangszustellung, das heißt sie mußten die Zustellung der Güter möglichst rasch auch dann besorgen, wenn der Absender die Ablieferung durch einen von ihm namhaft gemachten Spediteur gewünscht hatte. Diese Maßregel hatte den Zweck, die Ansammlung und Stauung von Waren in den Bahnmagazinen zu verhindern. Da der Andrang der Güter in der letzten Zeit nachgelassen hat, wurde diese Verfügung wieder aufgehoben und die Tätigkeit der Rollfuhrunternehmungen auf ihren früheren Umfang beschränkt.

— **Zusammenstoß zweier Straßenbahnzüge in Wien.** Am 31. März nachmittags hat sich infolge des Zusammenstoßes zweier Straßenbahnzüge ein schweres Unglück ereignet, wie es sich in bezug auf die Anzahl der verletzten Personen und den Umfang des angerichteten Sachschadens noch niemals im Wiener Straßenbahnbetrieb ereignet hat. An der Kreuzungsstelle, der Felberstraße und Linzerstraße, nächst der Johnstraße, stießen zwei einander entgegenfahrende Straßenbahnzüge mit voller Wucht zusammen. Der Zusammenstoß erfolgte in der Weise, daß der anfahrende Motorwagen zunächst die hintere Plattform des entgegenfahrenden Motorwagens streifte, von dort abglitt und in den Beiwagen hineinfuhr, der sich durch den Anprall zur Seite neigte. In dem anfahrenden Zuge befand sich nur ein Fahrgast, dagegen war der zur Stadt fahrende 52-er Zug, insbesondere im Beiwagen, stark besetzt. Verletzt wurden insgesamt 55 Personen, davon fünf schwer, die sich zum größten Teil in dem Beiwagen befanden. Die behördlichen Untersuchungen über die Ursache des Zusammenstoßes sind noch im Zuge. Die durch den Zusammenstoß erfolgte Betriebsstörung wurde nach einer Stunde behoben.

Bosnien und die Hercegovina.

— **Anerkennung für die Landesbahnen.** Armeeoberkommandant Feldmarschall Erzherzog Friedrich hat an die Direktion der bosnisch-hercegovinischen Landesbahnen in Sarajevo am 24. März d. J. nachfolgendes Dekret gerichtet:

„Die bosnisch-hercegovinischen Landesbahnen haben seit dem Spätherbst 1915 ununterbrochen militärische Höchstleistungen vollbracht. Sie haben zur raschen Versammlung der österreichisch-ungarischen Streitkräfte in Süddalmatien wesentlich beigetragen und so der wenig leistungsfähigen Schmalspurbahn einen ehrenvollen Platz in der Geschichte des Eisenbahnkrieges gesichert. Dank der trefflichen, teilweise der k. und k. Armee entstammenden Beamtenschaft der bosnisch-hercegovinischen Landesbahn, die eine außerordentliche Hingebung und Pflichttreue an den Tag legte, hat diese Bahn die in sie gesetzten Erwartungen der Obersten Heeresleitung vollkommen erfüllt. Auch die Feldtransportleitung in Sarajevo hat durch zielbewußte Arbeit wesentlich den Erfolg gefördert. Alle Angehörigen der bosnisch-hercegovinischen Landesbahnen haben sich hierdurch reichen Anspruch auf meinen und des Vaterlandes Dank erworben, den ich hiermit ausspreche. Die großen Leistungen im letzten Halbjahre berechtigen mich zur zuversichtlichen Hoffnung, daß die durch die langen Höchstleistungen entstandenen geringen Schäden in tatkräftigem Zugreifen bald behoben und die bosnisch-hercegovinischen Landesbahnen auch weiterhin ein unbedingt verläßliches Kriegsmittel in den Händen der Obersten Heeresleitung bleiben werden."

Übrige europäische Länder.

— **Französische Eisenbahnfragen.** Bei der Kammerverhandlung über die Eisenbahnnot vom 30. März hatte der Leiter der Eisenbahnabteilung des Kriegsministeriums, Oberst Gassouin erklärt, zum Ersatz der von den Deutschen weggenommenen 50 000 Eisenbahnwagen, auf im ganzen 350 000, seien 35 000 neue Wagen in Bau gegeben worden. Das war nach dem Parlamentsbericht der Blätter so zu verstehen, als seien diese 35 000 neue Wagen in französischen Werkstätten fertiggestellt und längst im Betrieb. Jetzt kommt, wie die „Köln. Ztg." meldet, die „Humanité" (vom 4.) mit der Berichtigung heraus, die 35 000 Wagen seien im Auslande, und zwar erst vor sechs Monaten, bestellt worden; es seien aber im Augenblick erst 500 bis 600 abgeliefert. Die Lieferung von je 1000 Stück und mehr monatlich habe zwar mit dem 1. März beginnen sollen; man rechne aber jetzt ganz sicher mit einer verstärkten Lieferung vom Mai an. Für die Ausbesserung der schadhaft gewordenen unter den alten 300 000 Wagen suche man jetzt — im zwanzigsten Kriegsmonate — die gelernten Schlosser, Schreiner und Stellmacher an der Front zusammen und für den Betrieb greife man auf die Eisenbahner zurück, die 1910 bei dem großen Eisenbahnerausstand ihres Dienstes wegen Sabotage enthoben worden wären. Die P.-L.-M. habe sie schon wieder eingestellt. Daß auch die anderen Staats- und Privatverwaltungen es gleichfalls tun, ist der „Humanité" an den Maßregeln Gassouins die Hauptsache. Sie verspricht, die doppelte Zusage der Rückberufung der Eisenbahner und Eisenbahnhandwerker von der Front, an die sie 1914 ziemlich kopflos geschickt worden seien, und die der Wiedereinstellung der Sabotagisten von 1910 nicht vergessen zu wollen. Gleichzeitig erklärt sie, die Wurzeln der jetzigen Verkehrsnot gingen zu tief und griffen zu weit, als daß sie durch die paar jetzt möglichen Maßnahmen ausgerottet werden könnten. Die volle Heilung des Eisenbahnelends sei erst im Frieden möglich. Es scheint danach später noch zu einer Auseinandersetzung zwischen den Sabotagisten von 1910 und den Eisenbahngesellschaften kommen zu sollen.

— **Die Schweiz und die deutsche Sommerzeit.** Die „Köln. Ztg." meldet von der schweizerischen Grenze am 12. d. M.: Auf Anregung der badischen Eisenbahndirektion fand am Montag und Dienstag in Schaffhausen eine Besprechung zwischen Vertretern der badischen, bayerischen, württembergischen und österreichischen Bahnen mit Vertretern des schweizerischen Eisenbahndepartements zur Erörterung und Regelung der Anschlußverhältnisse bei verschiedenen Übergangsstationen mit Rücksicht auf den Zeitunterschied von einer Stunde statt, der zwischen der in Deutschland am 1. Mai zur Einführung kommenden Sommerzeit und der in der Schweiz weiter geltenden mitteleuropäischen Zeit entsteht. Nach der Schweizerischen Depeschenagentur ist aus diesen Verhandlungen zu entnehmen, daß eine Einführung der Sommerzeit in der Schweiz ganz unwahrscheinlich erscheine, und zwar deshalb, weil bis jetzt einzig von Deutschland der endgültige Beschluß auf Einführung der Sommerzeit vorliege. Österreich-Ungarn werde zwar voraussichtlich Deutschland nachfolgen, doch liege von ihm noch keine Erklärung vor. Von Frankreich wisse man nur, so stellte die Konferenz weiter fest, daß die Frage geprüft werde, während von Italien überhaupt nicht die Rede sei. Die schweizerischen Vertreter verständigten sich deshalb mit den Deutschen über verschiedene, den Zeitunterschied berücksichtigende Anschlüsse, wobei sich für die Schweiz mehrere gute Verbindungen ergeben, insbesondere auf den Anschlußstationen Waldshut, Singen, Schaffhausen, Konstanz, Bodensee, während bei Basel, wo kein direkter Übergang vorhanden ist, die bisherigen Verhältnisse unverändert weiter bestehen bleiben. Sollte Frankreich sich in den allernächsten

Tagen endgültig für die Einführung der Sommerzeit aussprechen, so würde eine nochmalige Prüfung der Frage für die Schweiz nicht ausgeschlossen sein, andernfalls werden die schweizerischen Sommerfahrpläne unverzüglich nach der bisherigen Zeitrechnung fertiggestellt. Es würden sich sonst, so hoben die schweizerischen Vertreter hervor, alle Beschwerlichkeiten, die an der Nordgrenze durch die Vereinbarungen der Konferenz beseitigt worden sind, auf alle Übergangspunkte der übrigen Schweizer Grenze übertragen. Sollte Frankreich, das seinen Sommerfahrplan gewohnheitsmäßig erst am 1. Juni einführte, später noch zur Einführung der Sommerzeit schreiten, so würde die Schweiz über die Beschlüsse mit Frankreich eine ähnliche Verständigung suchen, wie sie mit Deutschland gefunden wurde.

— **England und die andalusischen Bahnen.** Die „Köln. Ztg." schreibt: Die von uns kürzlich gebrachte, wegen ihrer Ungeheuerlichkeit als unglaubwürdig bezeichnete Nachricht, England suche die Aktien der Südspanischen Eisenbahn in seine Hand zu bringen, um das Hinterland von Gibraltar zu einem englischen Einflußgebiet umzugestalten, ist nach dem Journal (vom 7.) richtig. Das Journal sucht die aus spanischen Blättern stammende Nachricht folgendermaßen zu beschönigen: „Die englische Botschaft in Madrid hatte Grund zu der Annahme, die südspanische Linie, die eine Gegend durchzieht, in der englische Gesellschaften den Betrieb wichtiger Bergwerke besitzen, könne in die Gewalt des Hauses Krupp kommen und damit den englischen Besitz gefährden. Die englische Regierung hat darum den britischen Botschafter in Madrid, Sir Arthur Hardinge, angewiesen, persönlich ein Kaufrecht auf die andalusische Linie zu erwerben, um es unter Umständen einer Gesellschaft neutraler (spanischer) oder englischer Geldleute abzutreten. Die Verhandlungen mit der Gesellschaft der Andalusischen Eisenbahn, deren Netz an die Südspanische grenzt, und mit andern Bahnen sind in gutem Zuge. Natürlich sind die von einigen Blättern verbreiteten Gerüchte, die Maßnahmen hätten eine strategische oder politische Bedeutung, ganz unbegründet." Die Ableugnung der politisch-strategischen Absichten durch die Engländer und die an ihrer Schnur zappelnden Franzosen ist die beste Bestätigung für das Vorhandensein dieser Absichten.

— **Der Handelskrieg und die Verluste der englischen Handelsflotte.** Im gegenwärtigen Weltkrieg haben das kräftige Vorgehen der deutschen U-Boote und Kaperkreuzer und die Schiffsverluste, die durch Auflaufen auf Minen, Löschen der Leuchtfeuer, Entfernung der Seezeichen und nicht zum mindesten durch Zusammenstöße von Schiffen entstanden, eine derartige Verringerung der englischen Handelsflotte herbeigeführt, daß der Abgang an Schiffsraum auch nicht annähernd ersetzt werden kann. Kein Wunder, wenn daher England und seine Verbündeten, da die erträumten Erfolge auf den Kriegsschauplätzen ausbleiben, ohne Unterlaß danach trachten, die Blockade gegen Deutschland zu verschärfen und neutrale Staaten auf ihre Seite zu ziehen suchen, um in den Besitz der in diesen Ländern liegenden deutschen Schiffe zu kommen. Wie ernst durch diese Bestrebungen Englands die Lage besonders für die kleinen neutralen Ländern wird, sieht man in jüngster Zeit namentlich im skandinavischen Norden ein, wo man sonst im allgemeinen den Kriegsereignissen ziemlich sorglos gegenüberstand. So warnte dieser Tage der Vorsitzende des dänischen Industrievereins, Ingenieur A. Foß, einer der hervortretendsten Unterhändler bei dem Handelsabkommen mit England, in der Jahresversammlung des Industrievereins in Kopenhagen sehr dringend vor der Auffassung, daß Dänemark sicher davor sei, in den Krieg gezogen zu werden und statt dessen bloß bedeutende wirtschaftliche Vorteile ernten könne. — Englands Handelsflotte hat seit dem Kriegsausbruch bis jetzt Schiffe von zusammen etwa 5 Millionen Tonnen oder ungefähr den vierten Teil des ganzen Bestandes vor dem Kriege eingebüßt. Schon allein die deutschen U-Boote verringerten die englische Handelsflotte um etwa 1½ Millionen Tonnen, während auf Kaperkreuzer, Minen und sonstige reine Kriegsereignisse ungefähr $^3/_4$ Millionen Tonnen entfallen. Der übrige Rückgang der Handelsflotte wurde dadurch herbeigeführt, daß die englischen Werften, die seit dem Kriege angestrengt für Zwecke der Kriegsflotte in Anspruch genommen sind, bei weitem nicht die eintretenden Schiffsverluste ersetzen können. Dazu kommen die Schiffsunfälle der verschiedensten Art.

Als weiterer ungünstiger Umstand für die englische Handelsflotte tritt hinzu, daß die Regierung ein Drittel aller Handelsschiffe für militärischen Bedarf gebraucht, wovon allerdings ein Teil zur Einfuhr von Lebensmitteln und Material für Kriegsbedarf benutzt wird. Ferner ist auch die Nachfrage nach Schiffen dadurch stark gestiegen daß die in England nötigen Waren statt von mittel- und osteuropäischen Häfen von entlegenen Märkten geholt werden müssen, deren Abstand durch die Sperrung des Suez- und des Panamakanals noch mehr vergrößert worden ist. Unter diesen Umständen bildet jede weitere Verringerung der englischen Handelsflotte einen sehr fühlbaren Verlust für England, und je länger und schärfer der U-Bootkrieg vor sich geht, desto schwieriger muß die Lage Englands werden. Zwar stehen England und seinen Verbündeten große Teile der neutralen Handelsflotten für den Frachtverkehr zur Verfügung, aber auch diese Flotten leiden so stark unter den Kriegsgefahren, daß die Neutralen angesichts des mit der Schiffahrt nach England verbundenen Risikos schließlich einsehen müssen, daß sie sich, indem sie jetzt ihre Schiffe aufs Spiel setzen, damit jeder Möglichkeit berauben, die nach dem Friedensschluß eintretende Gelegenheit zu lohnender Frachtfahrt gehörig auszunutzen. Daher die verzweifelten Versuche Englands, die Neutralen in den Krieg zu treiben. Den Ententemächten wird ja auch immer klarer, daß Aussichten zu einem entscheidenden militärischen Siege kaum vorhanden sind. Es müssen daher andere Mittel zur Anwendung kommen, und das war auch ein Hauptanlaß der Pariser Konferenz. Die gefaßten Beschlüsse gehen zweifellos darauf aus, die eigenen Zufuhren, die ja namentlich für England eine Lebensbedingung sind, zu sichern und die Blockade gegen die Mittelmächte zu verschärfen. Dadurch wird natürlich Deutschland zu Gegenmaßregeln gezwungen. Es ist bemerkenswert, daß man in neutralen Kreisen nicht viel von den fortgesetzten Bestrebungen der Entente, Deutschland auszuhungern, hält. So schreibt ein militärischer Fachmann in „Stockholms Dagblad", die großartige deutsche Organisationsfähigkeit hätte verstanden, den Verbrauch nach den Vorräten einzurichten und damit die Gefahr der Aushungerung abzuwenden. Andererseits zeigten die Verluste der englischen Handelsflotte, daß der U-Bootkrieg für England eine weit ernstere Sache sei, als man im allgemeinen in Schweden glaube, und auch Stimmen aus Frankreich deuteten darauf hin, daß man dort den Druck dieser Kriegführung hart zu fühlen beginne. Wenn auch der U-Bootkrieg allein keine Entscheidung herbeiführen könne, so wäre er doch ein wichtiges Hilfsmittel. M.

— **Neue Eisenbahnlinien in Russisch-Polen.** Die „Krakauer Zeitung" meldet amtlich: In den durch die österreichischen und ungarischen Truppen besetzten Teilen Polens werden bereits in nächster Zeit drei neue Eisenbahnlinien eröffnet werden, die Galizien mit diesen Teilen Polens verbinden werden, und zwar die Linie Miechow-Kocmyrzow (bei Krakau), über welche der neue Expreßzug Wien-Krakau-Warschau geleitet werden wird. Stationen dieser Linie sind: Miechow, Dzialoszyce, Skalmierz, Kazmierz-Wielki, Proszowice und Kocmyrzow. Die zweite Linie geht von Jendrzejow nach Ostrowiec mit den Zwischenstationen Rakow, Bogorja und Opatow. Die dritte Linie verbindet Bogorja und Szczucin mit den Zwischenstationen Staszow, Rytwiany und Labnice.

— **Die Arbeiten der Kriegsgefangenen in Rußland.** Im „Wjestnik" (Bote) des Ministeriums der Verkehrsanstalten (Nr. 8) wird mitgeteilt, daß im Jahre 1915 zu Arbeiten im Walde, zu Wasserbauten und zum Wegebau 34 500 Gefangene Verwendung gefunden haben. In 15 Gouvernements des europäischen Rußlands, Sibiriens, Turkestans und im Fernen Osten sind solche Arbeiten ausgeführt worden, und zwar mit so gutem Erfolge, daß sie noch vor dem in Aussicht genommenen Zeitpunkt fertiggestellt waren. Im europäischen Rußland sind es namentlich die Gouvernements Ssamara, Ssaratow und Perm, denen diese Arbeiten zugute gekommen sind, und die namentlich in Ent- und Bewässerungsanlagen sowie Holzbearbeitung bestanden, während eine große Anzahl (15 000) Gefangener in Turkestan und Ssamarkand (Hungersteppe) mit der Herstellung von Berieselungsanlagen beschäftigt wurden. Im Fernen Osten wurden von den Gefangenen Wege zu den Goldwäschereien in den sumpfigen Urwäldern von Mariinsk und Jenisseisk hergestellt, außerdem wurden vielfach Bauten und wasserbauliche Arbeiten ausgeführt. Kurz, es scheint, daß die vorhandenen Arbeitskräfte der Gefangenen reichlich und nutzbringend verwandt werden. m.

Fremde Erdteile.

— **Bau der Ssemirjetschensker Eisenbahn.** Augenblicklich blickt man in Rußland mit einiger Hoffnung auf Besserung der Nöte, in denen sich das europäische Rußland bereits befindet, und die nach der nächsten Ernte aller Wahrscheinlichkeit nach sehr erheblich viel größer sein werden, nach Ssemirjetschensk, nach dem Gebiete der „Sieben Flüsse". Die Bestellung der Winterfelder ist bekanntlich im europäischen Rußland bedenklich eingeschränkt (um etwa 20—50 %). Zum Teil lag ein Zwang vor, denn das Reich forderte die wehrfähige, männliche Bevölkerung zur Verteidigung des Landes zu den Fahnen, zum Teil aber hat russische Rohheit die gefahrdrohende Folge gezeitigt, indem sie etwa 2 000 000 deutsche Ansiedler von ihren Äckern, von der ererbten Scholle, von Haus und Hof verjagte. Die Rückwirkung kann nicht ausbleiben, und zwar wird sie sich nicht nur im europäischen Rußland, sondern auch weit nach

Asien hin, Turkestan usw. fühlbar machen. Wie liegen denn die Verhältnisse dort? Als um die Jahrhundertwende die Eisenbahn Taschkent erreicht hatte, und damit der Anschluß an die Mittelasiatische Bahn hergestellt worden war, da jubelte Rußland, und es hatte damit recht, denn eine neue, sogar glänzende Entwicklung konnte erwartet werden. Rußland sah die Zeit in nicht allzu weiter Ferne kommen, wo Turkestan und seine mittelasiatische Besitzung die heimische Industrie mit Baumwolle versorgen werden, während andererseits das europäische Mutterland den Überschuß seiner Ernten an Getreide jenen Gebieten abtreten würde. Zum Teil ist ja die Hoffnung in Erfüllung gegangen. Zum Teil — denn Mittelasien hat wirklich etwa 60 % und vielleicht noch etwas mehr des Bedarfes an Baumwolle geliefert. Damit ist Rußland in dieser außerordentlich wichtigen Frage zum größeren Teile vom Auslande unabhängig geworden. Es war dies ein großer Dienst und zugleich ein riesiger Fortschritt. Wie stand es nun aber um die Gegenleistung, mit der Lieferung des erforderlichen Getreides für Turkestan und Mittelasien? Diese Gegenleistung war dringend notwendig, denn es werden immer größere Flächen dem Körnerbau entzogen, um die wertvollere Baumwolle anzupflanzen. Das europäische Rußland hat denn auch bisher von seinem Überfluß Turkestan abgetreten. Von dem Überfluß ist dann auch Mittelasien zugeführt worden, aber es ist schon vor Jahren in ernste Erwägung gezogen worden, Verhältnisse zu schaffen, die es ermöglichten, den Bedarf an Körnerfrüchten aus Asien selbst zu decken und damit den weiten Beförderungsweg aus Europa zu vermindern. Die Möglichkeit war vorhanden, denn das Gebiet von Ssemirjetschensk erzeugt schon zurzeit ziemlich viel Körnerfrüchte. 1913 sind dort geerntet worden 40,9 Millionen Pud (= 669 942 t). Von den Ernten bleiben alljährlich große Mengen Getreide unverkauft weil es an geeigneten Wegen fehlt, auf denen die Körnerfrüchte den Verbrauchsplätzen zugeführt werden können. Die Folge dieses Zustandes ist es dann, daß die Bevölkerung den Überschuß in der Hoffnung aufspeichert, daß eine Mißernte die Preise steigert, und es dann trotz der sehr hohen Beförderungskosten doch noch lohnend bleibt. Getreide ins Ferghanagebiet und weiter auf Kamelen zu schaffen. Dieses Land hat im Durchschnitt vieler Jahre einen Bedarf von 31,5 Millionen Pud, der von außerhalb gedeckt werden muß. In der Hauptsache lieferten Ssamara, Orenburg und der nördliche Kaukasus (dieser letztere 21,6 %) den Bedarf. Das waren natürlich Verhältnisse, die nach einer Änderung dringend verlangten. Diese war verhältnismäßig sehr einfach herbeizuführen, denn die Bahn Orenburg-Taschkent war für eine Eisenbahnverbindung in das Gebiet von Ssemirjetschensk leicht zu erreichen. Diese Verhältnisse veranlaßten denn auch das Privatkapital, eine Lösung der Frage herbeizuführen. Der Ssemirjetschensker Eisenbahn von Arys, Station der Orenburg-Taschkenter Bahn, nach Pischpek = 536 Werst (= 572 km), fiel diese Aufgabe zu. Diese Strecke befindet sich im Bau. Weiter soll bis Werny 274 Werst (= 292 km) die Bahn gebaut werden, so daß zusammen also 810 Werst (= 864 km) vorhanden sein werden, die mitten in das fruchtreiche Gebiet von Ssemirjetschensk führen werden. Zurzeit sind erst 120 Werst von Arys aus für den zeitweiligen Verkehr eröffnet worden. Das ist also nicht viel, und der Ausblick in die Zeit nach der nächsten Ernte ist ein recht trüber. Die reichen Getreide-Ernterückstände aus früheren Jahren im Gebiete von Ssemirjetschensk können nicht bewegt werden, die bebaute Ackerfläche des europäischen Rußlands, das bisher Turkestan und Mittelasien mit Körnerfrüchten versorgte, ist ganz erheblich eingeschränkt, der Bedarf aber an Getreidezufuhren ist nicht zurückgegangen. Soll das Volk im Ferghana-Gebiet nicht Hunger leiden, so gebraucht es zu seiner Ernährung 31,5 Millionen Pud (= 515 970 t) Brotgetreide. Das Schicksal schreitet schnell, und die Hilfe, die die Eisenbahn ins Land der „Sieben Flüsse" bringen soll, kommt zu spät! m.

Bücherschau.

— **Eigenhäuser.** Villen und Landhäuser, Doppelhäuser usw. für Stadt und Landgemeinden, Gartenstädte, Villenkolonien, Baugesellschaften und Vereine. Von Architekten R. Gebhardt und Carl Eberhardt. 70 bürgerliche Hausbeispiele in etwa 200 Ansichten und Grundrissen usw. mit Angabe der Baukosten. 76 Tafeln Abbildungen in Kunstdruck 3 ℳ, geb. 4,50 ℳ (Porto 30 ₰) für Mitglieder der Gesellschaft für Heimkultur e. V. (Jahresbeitrag 10 ℳ) mit 3 ähnlichen Buchwerken und der illustr. Zeitschrift „Heimkultur" kostenlos. Heimkulturverlag Westdeutsche Verlagsgesellschaft m. b. H., Wiesbaden.

Für alle diejenigen Baulustigen, die sich ein Eigenhaus bauen wollen, ist diese Sammlung von 70 Hausbeispielen von größtem Werte. Sie können an Hand derselben eine ganz ihren Bedürfnissen angepaßte Einteilung der Räume sich zurechtlegen und finden viele Anregungen, wie eingebaute Schränke anzuordnen sind, schöne Sitzplätze, Wohndielen usw. Die Baukosten der Häuser überschreiten selten 20 000 ℳ, und wir finden auch schon Zweifamilienhäuser für 9000 ℳ darunter, allerdings auch einige Häuser für 25—35 000 ℳ. Dieser billigen und brauchbaren Sammlung ist eine große Verbreitung zu wünschen, damit die Eigenhausbewegung — die Heimkultur — in immer weitere Kreise dringt. Wer von unseren Lesern sich dafür interessiert, lasse sich die Vereinsdrucksachen der „Heimkultur" kostenlos zusenden.

Dieses billige Verlagswerk kann jeder Architekt und Baumeister, Bautechniker oder Unternehmer recht vorteilhaft für die Praxis verwenden, denn es handelt sich hier fast durchweg um 4—8 Zimmerhäuser, die bekanntlich vorwiegend gebaut werden, meist einfach im Aufbau und mit bewährten Grundrißdispositionen, für Gebirgsgegend wie für Flachland geeignet, zweckmäßig und vor allem billig konstruiert.

— **Bahntarifarische und statistische Studien** von Dr. Markus Epstein, emer. Advokat in Brünn. Diese Studien, in 2 Hefte geteilt, umfassen eine Reihe von Aufsätzen über wichtige Tagesfragen auf fachlichem Gebiete, die in der letzten Zeit in Fachzeitschriften vom Verfasser veröffentlicht wurden, so z. B. Das Eisenbahntarifwesen im deutsch-österreichischen Wirtschaftsgebiet, Der neue belgische Gütertarif, Zwei unstimmige Verordnungen des österreichischen Eisenbahnministeriums, dann Die österreichische Brauerei im Rahmen der deutsch-österreichischen Zollunion, Die gegenwärtigen Exportschwierigkeiten der österreichischen Brauerei nach den europäischen Staaten und nach Amerika, Akkuratesse oder Spionage in der englisch-amerikanischen Blockadepraxis usw. Sämtliche Aufsätze sind in so klarer, sachlicher und stilistisch gefälliger Form geschrieben, daß sie nicht nur der Fachmann, sondern auch der Laie mit Interesse liest, wofür schon die Tatsache spricht, daß sie bereits in hervorragenden österreichischen Fachblättern (Zoll- und Speditions-Zeitung, Österreichische Eisenbahn-Zeitung, Zeitschrift für österreich. Eisenbahnrecht, Zeitschrift für Bierbrauerei und Malzfabrikation und teilweise im Amsterdamer Handelsblatt) veröffentlicht wurden. Interessant ist hier die Tatsache, daß der Verfasser, wie er im Vorwort selbst erwähnt, bereits im 82. Lebensjahre steht und dort auch die Lebensweise andeutet, durch welche er sich in diesem hohen Alter die Gesundheit des Leibes und die Frische des Geistes bisher bewahrt hat. Er erklärt in dem Vorwort, daß er dies nur auf Rechnung seiner streng gesundheitsmäßigen, auf vegetarischer Kost beruhenden, mit täglich körperlicher Leibesübung (Zimmerturnerei) verbundenen Lebensweise und fortgesetzter geistiger Tätigkeit setzen könne. Beide Hefte sind als Sonderabdrücke nur in einer beschränkten Zahl im Selbstverlage des Verfassers erschienen und zum Preise von 1,50 K. und 1 K. zu beziehen.

Amtliche Mitteilungen der Geschäftsführenden Verwaltung.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Eisenbahndirektionsbezirk Hannover. Der Bahnhof Bielefeld H wird zum 1. Mai d. Js. für Kohlen in Ladungen an die Postverwaltung freigegeben.

Änderung von Stationsnamen.

Eisenbahndirektionsbezirk Altona. Der zwischen den Stationen Neumünster und Rickling an der Bahnstrecke Neumünster-Bad Oldesloe gelegene Bahnhof Boostedt erhält vom 1. Mai d. Js. ab die Bezeichnung Kleinkummerfeld.

Fahrscheinverzeichnisse.

An Stelle neuer Fahrscheinverzeichnisse ist — mit Gültigkeit vom 1. Mai d. Js. ab — je ein Berichtigungsblatt II zu dem alphabetischen und arithmetischen Fahrscheinverzeichnis vom 1. Mai 1914 herausgegeben worden.

Rundschreiben der Geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. I 31 vom 5. April d. Js. an die am Vereinsreiseverkehr selbständig beteiligten Verwaltungen und die k. k. Staatsbahndirektionen, betreffend das II. Berichtigungsblatt zu den Fahrscheinverzeichnissen (abgesandt am 7. April d. Js.).

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Eröffnung von Strecken.

Eisenbahndirektionsbezirk Cassel.

Am 1. Mai d. J. wird die normalspurige Teilstrecke Lelbach-Rhena-Eimelrod der Neubaustrecke Brilon Wald-Corbach als Nebenbahn mit den Bahnhöfen IV. Klasse Neerdar und Eimelrod für den Personen-, Güter- und Gepäckverkehr und für die Abfertigung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Tieren sowie dem Haltepunkt Bömighausen für den Personen- und Milchverkehr eröffnet.

Die Abfertigung von Sprengstoffen ist ausgeschlossen.

Der Bahnhof Eimelrod erhält feste Rampen für Kopf- und Seitenverladung, auf Bahnhof Neerdar ist eine feste Rampe für Seitenverladung errichtet.

Die Züge werden nach den besonders veröffentlichten Fahrplänen verkehren.

Für die neue Bahnstrecke haben Gültigkeit: die Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung vom 4. November 1904 und die Eisenbahn-Verkehrsordnung vom 1. April 1909.

Über die Höhe der Tarifsätze geben die Dienststellen Auskunft.

Die neue Bahnstrecke wird dem Betriebsamt Corbach, dem Maschinen- und dem Verkehrsamt Warburg sowie dem Werkstättenamt Cassel zugeteilt.

Cassel, den 7. April 1916. (494)
Königliche Eisenbahndirektion.

2. Eröffnung von Stationen.

Am 1. Mai d. J. wird der links der Bahnstrecke Neusalz (Oder)-Wollstein (Pos.) zwischen dem Haltepunkte Aufhalt und dem Bahnhofe 4. Klasse Deutsch Wartenberg neuerrichtete Haltepunkt Bobernig für den Personen- und Gepäckverkehr eröffnet werden.

Die Entfernungen betragen:
zwischen Bobernig und Aufhalt 2,90 km,
zwischen Bobernig und Deutsch Wartenberg 3,09 km.

Zur Bedienung des neuen Haltepunktes werden zunächst folgende Züge anhalten:
a) in der Richtung von Neusalz (Oder) nach Wollstein (Pos.) die Züge Nr. 941, 939 und 945.
b) in der Richtung von Wollstein (Pos.) nach Neusalz (Oder) die Züge Nr. 944, 946 und 954.

Posen, den 10. April 1916. (501)
Königliche Eisenbahndirektion.

3. Änderung von Stationsnamen.

Vom 1. April d. J. ab erhält die Station Edingen der Mannheim-Weinheim-Heidelberg-Mannheimer Eisenbahn die Bezeichnung „Edingen (Baden)". (504)
Oberrheinische Eisenbahn-Gesellschaft
Aktiengesellschaft.

4. Güterverkehr.

Einführung von Frachtsätzen für Steinkohlen von Mähr. Ostrau-Oderfurt, Sämtlichen Gruben des Ostrau- und Dombrau-Karwiner Revieres, Suchau i. Schl., Habsburgschacht, Dombrau und Karwin Kaschau-Oderbergerbahn nach Kattowitz Landesgrenze zum Weiterversande nach den besetzten Gebieten Rußlands.

Zur Vermeidung etwaiger Zweifel ist der Absatz 2 der Anwendungsbedingungen unserer Bekanntmachung vom 25. Januar d. Js. zu streichen und durch nachstehenden Wortlaut zu ersetzen:

„2. Die Sendungen müssen nach Stationen der besetzten Gebiete Rußlands bestimmt sein."

Kattowitz, 12. April 1916. (513)
Königl. Eisenbahndirektion Kattowitz.— K. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn. — K. k. österreichische Staatsbahnen.

Westdeutsch-Sächsischer Verkehr.

Mit Gültigkeit vom 15. April 1916 bis auf weiteres, längstens für die Dauer des Krieges, werden mehrere Seehafenstationen als Versandstationen in den Ausnahmetarif 2 t für Torfstreu usw. aufgenommen. Näheres enthält der Tarif- und Verkehrsanzeiger der preuß.-hess. Staatseisenbahnen und unser Verkehrsanzeiger.

Dresden, am 13. April 1916. (512)
Kgl. Gen.-Dir. d. Sächs. Staatseisenb., namens der beteiligten Verwaltungen.

Staats- und Privatbahn-Güterverkehr. Tfv. 5. Heft A. Gemeinsames Heft für den Wechselverkehr deutscher Eisenbahnen untereinander. Tfv. 200.

Die unter dem 9. Juni 1915 bekanntgegebene Verlängerung der im Absatz 7 c der Bestimmungen für Ausfuhrgüter vorgesehenen Frist während des Krieges von 6 auf 12 Monate wird mit Gültigkeit vom 17. April durch die Bestimmung ersetzt, daß der Lauf dieser Frist für die vor Beginn sowie während des Krieges aufgelieferten Güter für die Dauer des Krieges ruht. Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbureau, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 13. April 1916. (511)
Königliche Eisenbahndirektion.

Ausnahmetarif für Stickstoff-Düngemehl usw. — Tfv. 2 I t —.

Infolge Aufnahme von „Torfleimdünger" in den Ausnahmetarif für Düngemittel — Tfv. 2 — ist der unter diesen Begriff fallende „Kadaverleim-Torfmull mit mindestens 6 % Stickstoffgehalt" im Warenverzeichnis des Ausnahmetarifs 2 I t zu streichen. Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbureau, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 12. April 1916. (510)
Königliche Eisenbahndirektion.

Ausnahmetarif 2 III w für Papiersäcke.

Mit Gültigkeit vom 17. April 1916 wird der Ausnahmetarif auf 5 t-Sendungen, sowie auf gebrauchte Papiersäcke (in 5 u. 10 t- sowie Stückgutsendungen) und altes abgängiges Papier und Pappe, wie im Spezialtarif III genannt. (in Stückgutsendungen) ausgedehnt. Gleichzeitig erscheint der Ausnahmetarif in Neuausgabe (Preis 5 Pf.). Abzüge sind durch die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbureau, hier, Bahnhof Alexanderplatz, zu beziehen.

Berlin, den 17. April 1916. (509)
Königliche Eisenbahndirektion.

Ausnahmetarif für Harze usw. — Tfv. 2 I o.

Mit Gültigkeit vom 17. April 1916 wird das Warenverzeichnis des Ausnahmetarifs durch Aufnahme von „Harzleim und Gerbleim" sowie von „Kiefernrohbalsam" erweitert. Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbureau, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 13. April 1916. (508)
Königliche Eisenbahndirektion.

Deutscher Eisenbahn-Gütertarif, Teil I A (Tfv. 1 a).

Mit Gültigkeit vom 1. Mai 1916 erhält die für die Dauer des Krieges geänderte Ausführungsbestimmung VI (1) zu § 62 (8) der Eisenbahn-Verkehrsordnung folgende erweiterte Fassung:

„VI (1). Der Absender hat Stückgüter mit dem Namen der Versandstation, dem Tage der Aufgabe und dem Namen der Bestimmungsstation dauerhaft zu bezeichnen, wenn es ihre Beschaffenheit ohne besondere Schwierigkeit zuläßt. Zur Kennzeichnung von Frachtgut ist weißes Papier, zur Kennzeichnung von Eilgut oder eilgutmäßig zu beförderndem Frachtgut rotes Papier oder weißes Papier mit rotem Rande zu verwenden. Hat der Absender Stückgüter nicht gemäß dieser Vorschrift oder nur undeutlich bezeichnet, obgleich es ihre Beschaffenheit ohne besondere Schwierigkeit zuläßt, oder hat er unvorschriftmäßige Beklebezettel oder Anhängeschilder verwandt, so wird die Bezeichnung von der Eisenbahn gegen die im Nebengebührentarif (Teil I, Abteilung B) vorgesehene Gebühr ausgeführt."

Berlin, den 10. April 1916. (507)
Königliche Eisenbahndirektion.

Tfv. 1267, Oberschlesisch-österreichischer Kohlenverkehr, Eisenbahngütertarif Teil II Heft 3, gültig vom 1. September 1913.

Mit Gültigkeit vom 1. April 1916 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1916 werden nachstehende besonders ermäßigte Frachtsätze für Steinkohlenkoks nach Donawitz eingeführt:

		Heller
Von Versandgrube	Nr. 4	= 1956
„ „	„ 5	= 1947
„ „	„ 8	= 1937
„ „	„ 11	= 1924
„ „	„ 11a	= 1953
„ „	„ 13	= 1926
„ „	„ 14	= 1930
„ „	„ 15	= 1937
„ „	„ 18	= 1945
„ „	„ 26	= 1973
„ „	„ 30	= 1963
„ „	„ 31	= 1960
„ „	„ 32	= 1965
„ „	„ 61	= 1883
„ „	„ 62a	= 1865
„ „	„ 65	= 1816
„ „	„ 68	= 1799

für 1000 kg.

Diese Frachtsätze gelten jedoch nur für Sendungen, welche mit direkt an ein montanindustrielles Werk in Donawitz adressierten Frachtbriefen zur Aufgabe gelangen, in der Station Donawitz bezogen und mittels Straßenfuhrwerks oder über ein mit der Station verbundenes Industriegleis abgeführt werden.

Die bisherigen Kokssätze für Donawitz bleiben für sonstige Kokssendungen bestehen.

Kattowitz, den 12. April 1916. (514)
Königl. Eisenbahndirektion Kattowitz, namens der beteiligten Verwaltungen.

Deutscher Seehafenverkehr mit Süddeutschland.

Mit Gültigkeit vom 20. April 1916 wird für Zigarrenkistchen- und Bleistiftbrettchen, auch gefärbt wie im Spezialtarif III bei der Tarifstelle Holz unter Ziffer 3 genannt ein neuer Ausnahmetarif 1 c eingeführt, der Ausnahmefrachtsätze von Memel nach bayerischen und badischen Stationen gewährt. Der durch Nachtrag 8 im Ausnahmetarif 1 (Holztarif) eingeführte Stationsfrachtsatz für gebeizte Brettchen von Memel nach Nürnberg Hbf. wird durch den genannten Ausnahmetarif unterboten und ist deshalb zu streichen.

Näheres im Gemeinsamen Tarif- und Verkehrsanzeiger.

Hannover, den 11. April 1916. (506)

Königliche Eisenbahndirektion.

Ost-Mitteldeutsch-Sächsischer Verkehr, Heft 2.

Mit Gültigkeit vom 15. April 1916 werden bis auf Widerruf, längstens für die Dauer des Krieges die Seehafenstationen Rostock Gbf., Rostock Hafen, Rostock Hbf., Saßnitz Hafen Stettin Freibez., Stettin Hgbf., Warnemünde und Wismar als Versandstationen in den Ausnahmetarif 2 t für Torfstreu usw. einbezogen. Nähere Auskunft erteilen die beteiligten Güterabfertigungen. (491)

Berlin/Wien, den 11. April 1916.

Königliche Eisenbahndirektion. — K. K. Österreichische Staatsbahnen.

namens der beteiligten Verwaltungen.

Sächsisch-Schweizerischer Güterverkehr (Verkehr mit Basel und Schaffhausen).

Am 15. April 1916 tritt der Nachtrag VIII zum Gütertarif Teil II in Kraft. Er enthält Bestimmungen über die Berechnung und Erhebung der bestehenden Frachtsätze und sonstigen tarifmäßigen Gebühren in der Franken- anstatt in der Markwährung. Abdrücke des Nachtrags sind durch die beteiligten Stationen zu erlangen. (490)

Dresden, am 11. April 1916.

Kgl. Gen.-Dir. d. Sächs. Staatseisenb.. namens der beteiligten Verwaltungen.

Staats- und Privatbahngüterverkehr, Heft C 2.

Mit Gültigkeit vom 17. April d. J. ab wird die Station Langerfeld (Westf.) des Direktionsbezirks Elberfeld als Empfangsstation in den Ausnahmetarif S 18 c für gesalzene Heringe und Breitlinge aufgenommen.

Essen, den 8. April 1916. (495)

Königliche Eisenbahndirektion.

Pfälzisch-Württ. Güterverkehr. Elsaß-Lothringisch-Luxemb.-Württ. Güterverkehr.

Vom 15. April 1916 an erhält im Warenverzeichnis des Ausnahmetarifs 2 (Rohstofftarif) die Ziffer 6 (Häcksel) die Fassung „Häcksel von Heu und Stroh". (497)

Stuttgart, den 10. April 1916.

Generaldirektion der K. Württ. Staatseisenbahnen.

Deutsch-dänischer Eisenbahnverband. Ausnahmetarif für frisches, nicht zubereitetes Fleisch von Rindvieh usw. zum Verbrauch im Deutschen Reich.

Mit sofortiger Gültigkeit werden die dänischen Stationen Skanderborg und Vemb in den Tarif einbezogen.

Nähere Auskunft erteilen die Güterabfertigungen. (492)

Altona, den 10. April 1916.

Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

Deutsch-dänischer Güterverkehr über Vamdrup, Hvidding/Vedsted und Warnemünde-Gjedser.

Mit Gültigkeit vom 15. April d. J. an wird ein Ausnahmetarif für Heidekraut eingeführt.

Nähere Auskunft erteilen die Güterabfertigungen. (499)

Altona, den 11. April 1916.

Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

Deutsch-schwedisch-norwegischer Eisenbahnverband über Vamdrup und Saßnitz-Trelleborg. Gütertarif Teil II.

Am 20. April d. J. wird die Station Fürstenwalde (Spree) in den Abschnitt 1 der ordentlichen Tarifklassen und in den Ausnahmetarif 4 für Eisen und Stahl einbezogen.

Nähere Auskunft erteilen die Abfertigungsstellen. (498)

Altona, den 11. April 1916.

Königliche Eisenbahndirektion.

Staats- und Privatbahn-Güterverkehr.

Der Ausnahmetarif 24 b für Zement wird auf Widerruf längstens bis Ende April 1918 verlängert. Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbureau, hier, Bahnhof Alexanderplatz. (493)

Berlin, den 7. April 1916.

Königliche Eisenbahndirektion.

Elsaß-lothringisch-luxemburgisch-badischer und pfälzischer Güterverkehr.

Mit sofortiger Gültigkeit wird im Rohstofftarif (A. T. 2) die Ziffer Häcksel geändert in „Häcksel von Heu und Stroh". (503)

Straßburg, den 9. April 1916.

Kaiserliche Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

Staatsbahn- und Privatbahn-Güterverkehr und Ost-Mitteldeutsch-Sächsischer Güterverkehr.

Der voraussichtlich am 1. Mai 1916 zu eröffnende, an der Strecke Falkenberg bei Torgau-Cöthen zwischen Wittenberg (Pr. Sa.) und Coswig (Anh.) gelegene Bahnhof Apollensdorf wird vom Tage der Eröffnung in die obenbezeichneten Verkehre für die Abfertigung von Wagenladungen der angeschlossenen Werke und Lagerplätze einbezogen. Auskunft über die Tarifsätze erteilen die Güterabfertigungen. (502)

Halle (Saale), den 8. April 1916.

Königliche Eisenbahndirektion.

5. Personen- und Gepäckverkehr.

Lokalbahn Rhein-Ettenheimmünster.

Vom 15. Juni 1916 ab werden die besonderen Ausführungsbestimmungen über die Ausgabe von Marktkarten aufgehoben. (500)

Karlsruhe, den 12. April 1916.

Deutsche Eisenbahn-Betriebs-Gesellschaft. Betriebsabteilung Baden.

6. Generalversammlung.

K. k. priv. Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn-Gesellschaft.

Der gefertigte Verwaltungsrat gibt sich die Ehre, die Aktionäre der k. k. priv. Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn-Gesellschaft zu der am Samstag, den 29. April 1916, um 10 Uhr vormittags, im gesellschaftlichen Bureau (VI. Getreidemarkt 1), stattfindenden

60. (ordentlichen) General-Versammlung

einzuladen.

Gegenstände der Verhandlung sind:

1. Bericht des Verwaltungsrates über die Geschäftsführung im Jahre 1915.
2. Bericht des Revisions-Ausschusses über den Rechnungsabschluß pro 1915.
3. Antrag des Verwaltungsrates über die Verwendung des Reinerträgnisses.
4. Ermächtigung des Verwaltungsrates zur Einlösung des am 1. November 1916 fällig werdenden Coupons Nr. 100 der Aktien mit K. 10,—.
5. Wahl des Revisions-Ausschusses.
6. Wahl in den Verwaltungsrat.

Jene Herren Aktionäre, welche der General-Versammlung beiwohnen oder ihr Stimmrecht nach Maßgabe der Statuten ausüben wollen, haben ihre Aktien bis inklusive 21. April 1916 in Wien bei der k. k. priv. Österreichischen Länderbank in Prag bei der Filiale dieser Bank; in Graz bei der Wechselstube der Steiermärkischen Eskomptebank und der Filiale der k. k. priv. Österreichischen Länderbank; in Berlin bei der Berliner Handels-Gesellschaft, der Deutschen Bank, der Nationalbank für Deutschland und der Bank für Handel und Industrie; in Frankfurt a. M. bei der Deutschen Vereinsbank und der Deutschen Effekten und Wechsel-Bank; in Stuttgart bei der Württembergischen Vereinsbank mittels doppelt auszufertigender Verzeichnisse (wozu Formulare bei den genannten Kassen unentgeltlich verabfolgt werden) zu erlegen und erhalten mit der Empfangsbestätigung hierüber die Legitimationskarte zur General-Versammlung.

Im Vertretungsfalle müssen die auf der Rückseite der Legitimationskarten vorgedruckten Vollmachten eigenhändig unterfertigt werden.

Wien, am 31. März 1916. (496)

Der Verwaltungsrat.

(Nachdruck wird nicht bezahlt.)

7. Verdingungen.

Verdingung für 1916 von:

6000 kg Eisenguß Kl. I.,
99 000 kg Eisenguß Kl. II—IV,
5000 kg Flußeisenformguß,
5500 kg Flußstahlformguß,
305 000 kg Roststäbe.

Öffnung der Angebote am 29. April 1916, vormittags 10 Uhr. Angebote sind mit Aufschrift: Angebot auf Lieferung von Eisenguß, Termin den 29. April 1916 bis zum Termin zahlfrei an uns einzusenden. Die Lieferungsunterlagen können im Zentralbureau Posen O I., Luisenstr. 10, Zimmer 54, eingesehen, oder, soweit der Vorrat reicht, gegen Einsendung von 0,50 *M.* in bar (keine Briefmarken) ohne Bestellgeld, von da bezogen werden. Zuschlag bis 6. Mai 1916.

Kgl. Eisenbahndirektion Posen. (505

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen von dem verantwortlichen Schriftleiter, Eisenbahndirektions-Präsident a. D. v. Mühlenfels in Berlin. Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins

Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nummer 32. | 19. April 1916. | LVI. Jahrgang.

Inhalt:

Das Eisenbahner-Genesungsheim in Wien — ein Beispiel der Standesfürsorge für Kriegsverletzte.

Die Riß- und Rostbildung bei Eisenbetonbauten.

Sektionschef Dr.-Ing. h. c. Karl Gölsdorf †.

Nachrichten.

Deutschland: Erholungsurlaub an Beamte und Bedienstete. — Pfandgeld für Selter- und Limonadenflaschen. — Ergänzungsforderungen für die durch Gesetz vom 1. April 1905 angeordneten preußischen Wasserstraßenbauten. — Kriegsbeschädigtenfürsorge der preußisch-hessischen Staatsbahnverwaltung. — Aufruf an die Eisenbahner. — Sommerzeit und Eisenbahnfahrplan. — Allgemeine Deutsche Kleinbahn-Gesellschaft. — Nachträgliche Einhebung zu wenig berechneter Frachtgebühren. — Kriegsausnahmetarife. — Gesellschaft für elektrische Hoch- und Untergrundbahnen in Berlin. — Geheimer Baurat Wiechel †. — Personalnachrichten.

Österreich: Wiedereinführung durchlaufender Wagen I., II., III. Klasse und Schlafwagen Wien Nordwestbahnhof-Tetschen Nordwestbahnhof-Berlin Anhalter Bahnhof. — Elektrische Lokalbahn Wien-Großmarkthalle Landesgrenze nächst Hainburg. — Ablenkung des Durchgangsgüterverkehrs von den Wiener Bahnhöfen. — Lemberg-Czernowitz-Jassy-Eisenbahn. — Die Bilanz der Ferdinands-Nordbahn. — Annäherung in Verkehr und Technik. — Ein Massengüterlagerplatz an der Erdbergerlände in Wien. — Todesfälle.

Übrige europäische Länder: Die deutsche Sommerzeit und die nordischen Länder. — Die Einnahmen der Eisenbahnen Schwedens im Jahre 1915. — Die schwedische Inlandbahn. — Zur Regelung des Verkehrs auf den russischen Wasserwegen. — Gasolinlokomotiven für russische Laufgräben.

Fremde Erdteile: Die Eisenbahnunternehmungen der Deutschen Bank in der asiatischen Türkei. — Betriebsergebnisse der französischen Kolonialbahnen im Jahre 1915.

Allgemeines.

Rechtspflege.

Amtliche Mitteilungen.

Amtliche Bekanntmachungen.

Wegen des Osterfestes fällt die am 26. d. M. fällige Nummer dieser Zeitung aus.

Das Eisenbahner-Genesungsheim in Wien — ein Beispiel der Standesfürsorge für Kriegsverletzte.

Am 7. Februar hielt der Ministerialsekretär im österreichischen Eisenbahnministerium Dr. Gustav Huber auf der außerordentlichen Tagung der deutschen Vereinigung für Krüppelfürsorge in Berlin einen sehr interessanten Vortrag über die Standesfürsorge für Kriegsverletzte, den wir im Nachstehenden, insbesondere insoweit der Vortrag eine Ergänzung des in Nr. 9 d. Ztg. vom 29. Januar d. J. enthaltenen Aufsatzes über das Eisenbahnergenesungsheim in Wien bildet, auszugsweise wiedergeben: Der Vortragende führte zunächst aus, daß die ungeheure Masse der Invaliden dieses Krieges zu der Notwendigkeit führe, die Fürsorge für sie nach einheitlichen Gesichtspunkten zu regeln. „Die allgemeine Erkenntnis dessen hat denn auch gleich zu Beginn dieses Krieges zu Vorsorgen geführt, die alle von dem einen Gedanken beherrscht sind, das Erwerbsschicksal der Kriegsverletzten nicht dem Zufall, der zusammenhanglosen Mildtätigkeit zu überantworten, sondern durch planmäßige Ordnung der Dinge dahin zu wirken, daß alle Invaliden vor dem Schicksal eines der Untätigkeit verfallenen Daseins bewahrt, vielmehr dahin gebracht werden, sich durch eigene Kraft den Lebensunterhalt zu verdienen. Dies entspricht ebensosehr dem Danke der Allgemeinheit an die braven Kämpfer, der würdiger wohl in keiner anderen Form bestellt werden könnte, als auch dem Staatswohle, für welches es von Belang ist, daß über den uneinbringlichen Verlust an Volkskraft hinaus, nicht noch weitere Kräfte verloren gehen.

Oft genug ist es in letzter Zeit gesagt worden, daß das Bild des Stelzfußinvaliden am Leierkasten dauernd aus den Erscheinungen des täglichen Lebens verbannt sein müsse, wie auch die Errichtung von Invalidenhäusern als generelle Lösung der Invalidenfrage durch den Wandel der Anschauung ein für allemal überholt ist. Wir haben etwas Besseres dafür eingetauscht, das eindrucksvoll sich in dem Worte Professor Biesalskis ankündigte: „Es gibt kein Krüppeltum, wenn der eiserne Wille vorhanden ist, es zu überwinden."

Für die Verwirklichung dieses Leitmotives ist ein zweiter Grundsatz zur treibenden Kraft geworden, und zwar jener, alle Kriegsverletzten, wenn nur irgend möglich, ihrem früheren Berufe und innerhalb dessen jener Verwendung zurückzugeben, der sie vor dem Kriege angehört haben, und die Umschulung von Kriegsverletzten auf andere Erwerbszweige auf die Fälle unabweislicher Notwendigkeit zu beschränken.

Das klingt heute beinahe selbstverständlich, war aber noch vor Jahresfrist nicht ohne weiteres so. Denn ich erinnere mich, daß beispielsweise nicht nur kriegsverletzte Eisenbahner, sondern eine lange Reihe bahnfremder, der Staatseisenbahnverwaltung zur Unterbringung empfohlener Kriegsverletzter alle Türsteher werden wollten. Von den Kriegsverletzten kam uns auch dieses Wissen nicht; denn da sie unter dem Eindrucke des Verlustes oder der Unbrauchbarkeit ihrer Gliedmaßen oft kleinmütig und verzagt sind, so bedarf es erst der durch die praktische Unterweisung erhärteten Überzeugung, daß sie mit oder ohne Behelfe im Rahmen ihrer früheren Berufsausübung Leistungen zustande bringen, die sie sich nimmer zugetraut hätten. Diese Erscheinung, für welche die Ärzte eine Erklärung in dem Gesetze der „eingefahrenen Nervenbahnen" haben, kommt nun dem Bestreben nach Wiederverwendung der Kriegsverletzten im alten Berufe entgegen. Damit soll nicht gesagt sein, daß es sich im einzelnen Falle um die unverändert gleichen Verrichtungen handelt, die der Kriegsverletzte früher besorgt hat. Ein Beispiel aus dem Eisenbahndienste: Der Werkstättenarbeiter, der nach Verlust eines Armes das Ausbinden der Räder in einer Waggonreparaturwerkstätte auch mit einer Arbeitsprothese nicht mehr besorgen kann, wird am Schaltbrett in einem Elektrizitätswerk der Eisenbahn vollwertige Arbeit leisten.

Wie dieser bedarf überhaupt jeder Fall bei sonstigem Festhalten an der durch die frühere Berufsrichtung gegebenen Arbeitseinteilung der individualisierenden Behandlung. Auch dieser dritte Grundsatz ist heute bereits allenthalben geübte Erkenntnis geworden, von welcher jegliche Berufsberatung des Invaliden bei Ermittlung des für ihn geeigneten Postens geleitet ist. Immer also soll sich die Bemühung zur Betüchtigung des Kriegsverletzten im Kreise der früheren Berufsausübung ab-

spielen. Wo dieser Kreis sich nun so lückenlos schließt, daß er mit der Pflege oder Nachbehandlung und der Schulung des Kriegsverletzten beginnt und unter Vermeidung jeder, auch nur vorübergehenden Stellen- oder Erwerbslosigkeit mit der Wiederverwendung schließt, dort ist die Fürsorge am zweckmäßigsten eingerichtet.

Eine solche Lösung ist vor allem auf dem Wege der Standesfürsorge zu erreichen, mittels welcher das Massenproblem des Invalidenschutzes durch Auflösung in Standesprobleme gelöst, förmlich abgebaut wird. Ihr Wesen besteht darin, daß Nachbehandlung und Schulung des Verletzten von jener Stelle besorgt werden, welche die Macht hat, die Wiederanstellung des Verletzten durchzuführen.

In Österreich hat Eisenbahnminister Freiherr von Forster in richtiger Voraussicht der inzwischen zu leitenden Grundsätzen der Invalidenfürsorge gewordenen Rücksichten das erste Beispiel einer Standesfürsorge mit der Gründung des Genesungsheimes für kriegsverletzte Eisenbahner bald nach Kriegsausbruch gegeben.

Nicht daß die Errichtung einer Heilanstalt zu den wesentlichen Kriterien der Standesfürsorge gehören würde. Deutschland besaß bereits im Frieden über 50 Krüppelheime, die sich für die orthopädische Behandlung der Kriegsverletzten ausgezeichnet bewähren. Da diese Einrichtungen uns in Österreich bis zum Kriegsbeginn fremd waren, so mußte eine solche Anstalt im Zuge der zugunsten der Eisenbahner geschaffenen Fürsorge erst errichtet werden. Die Anstalt war daher ein unentbehrliches Mittel zur Einlösung der Zusicherung des Ministers, alle kriegsverletzten Eisenbahner wieder in den Dienst aufzunehmen.

In Ansehung der Verletzungen macht es keinen Unterschied, ob der Verletzte im Kriege verwundet, oder in Ausübung des Betriebsdienstes während des Kriegsverkehres verunglückt war. Auch darüber hinaus wurde Ansuchen von Eisenbahnern um Beistellung einer tauglichen Prothese die Erfüllung nicht versagt. So ist der jüngste Pflegling des Genesungsheimes das elfjährige Töchterchen eines Lokomotivführers, das durch einen Unglücksfall um sein Bein gekommen ist.

Der Vortragende besprach sodann unter Vorführung einer Reihe von Lichtbildern die Einrichtungen des Genesungsheimes in Grinzing.

Er führte dann untenstehende Tabelle vor.

In der nachstehenden Tabelle erscheinen diese 211 Pfleglinge nach ihren Verletzungsfolgen und den einzelnen Dienstzweigen, welchen sie angehörten, gesondert ausgewiesen. Die in Klammern beigesetzten Zahlen geben an, wieviel von ihnen als geheilt und dienstfähig aus der Anstalt entlassen werden konnten.

Bei der Wiederindienststellung wurde im allgemeinen — bis auf wenige durch die Natur der Verletzung bedingte Ausnahmsfälle — der eingangs besprochene Grundsatz eingehalten, die Leute wieder im selben Dienstzweige zu verwenden, dem sie vor ihrem Einrücken zur Kriegsdienstleistung angehört haben. Innerhalb des Dienstzweiges mußten allerdings manche in leichtere Verwendungsklassen überstellt werden, welche hinsichtlich des Gehörs, Seh- und Farbenunterscheidungsvermögens zwar derselben Tauglichkeitsgruppe angehören, aber an die allgemeine körperliche Leistungsfähigkeit der betreffenden Bediensteten geringere Anforderungen stellen. Bei Handwerkern wieder galt es, sie tunlichst das erlernte Handwerk ausüben zu lassen. Auch wurde darauf Wert gelegt, bei jenen Verletzungen, wo durch fortgesetzte kräftige Massage noch eine Besserung in der Gebrauchsfähigkeit der verletzten Körperteile erzielt werden kann, jene Verwendung zuzuteilen, wo sich Ausübung des Dienstes und einzuhaltende Therapie decken, wie zum Beispiel beim Schrankenwächter- und Stellwerkdienst, wo Kurbeln zu drehen und Hebel umzustellen sind.

Von 62 Eisenbahnern, bei welchen Amputationen des Vorfußes, des Ober- oder Unterschenkels, beziehungsweise beider Unterschenkel vorgenommen worden sind, haben bisher bereits 26 die Dienstfähigkeit erlangt. Von diesen 26 Fußamputierten gehören an: 6 dem Bahnerhaltungsdienste, 9 dem Stationsdienste, je einer dem Zugbegleiter- und Zugbeförderungsdienste und 6 dem Werkstättendienste, während die letzten drei Söhne von Eisenbahnern sind.

Von 14 Einarmigen wurden bereits 10 wieder in Dienst gestellt, wobei wir auch hier bemüht sind, frühere Werkstättenarbeiter in dieser Verwendung zu erhalten. Freilich bedarf es hierzu einer planmäßigen Schulung im Gebrauche der Arbeitsprothese und ich freue mich, mitteilen zu können, daß uns seitens des Herrn Generaloberarztes Dr. Leu die dankenswerte Zusage vorliegt, zwei dieser Arbeiter in Berlin einschulen zu wollen. (Jagenberg Arm.) Von den übrigen 135 Fällen stehen 75 % wieder im Dienst.

Zusammenfassend sei also erwähnt, daß von 136 aus dem Genesungsheime bisher als geheilt und dienstfähig entlassenen Pfleglingen nur 19, das sind 7 %, um ihre Weiterverwendung im Eisenbahndienst zu ermöglichen, in andere Dienstzweige überstellt worden sind, wobei diesen Verschiebungen die Regel abzulesen ist, daß es hauptsächlich der Stations- und Werkstättendienst ist, welcher die im alten Dienstzweig untauglich gewordenen Verletzten als vollwertige Arbeitskräfte aufnehmen kann. Tatsächlich stehen von den früheren Pfleglingen des Genesungsheimes 5 im Zentraldienst, 23 im Bahnerhaltungsdienst, 63 im Stationsdienst, 10 im Zugbegleiterdienst, 5 im Zugförderungsdienst und 24 im Werkstättendienst. So vereinigen sich alle Bestrebungen in der einen Richtung nach möglichst rascher Indienststellung der Invaliden, wobei jeder Pflegling bei Verlassen der Anstalt bereits einen bestimmten Dienstposten zugewiesen erhält. Es ist ein nicht zu unterschätzender Vorzug der Standesfürsorge, daß die Schulung des Invaliden schon mit Rücksicht auf einen ganz bestimmten

Darstellung des Pfleglingsstandes vom 1. Januar 1916 nach Verletzungsfolgen und Dienstzweigen.

Verletzungsfolge bezw. Dienstzweig	Amputationen in 76 Fällen und zwar								Von den übrigen 135 Fällen entfallen auf								Summe
	Oberschenkel	Unterschenkel	beider Unterschenkel	Vorfuß	rechter Ober-arm	rechter Unterarm	linker Ober-arm	linker Unterarm	Lähmungen	Knochenbrüche	Kniedurchschüsse	Weichteilschüsse	Brust- und Bauchschüsse	Erfrierungen	Mund-, Hals- und Augenverletz.	sonstige	
	a	b	c	d	e	f	g	h	i	j	k	l	m	n	o	p	
Zentraldienst	.	.	.	.	.	.	1 (1)	.	1 (1)	2 (2)	.	.	.	.	.	1 (.)	5 (4)
Bahnerhaltungsdienst	8 (4)	4 (.)	1 (.)	4 (2)	.	.	.	1 (1)	3 (3)	18 (11)	.	8 (7)	1 (1)	3 (2)	1 (1)	4 (3)	56 (35)
Stationsdienst	11 (6)	7 (2)	2 (.)	3 (1)	1 (1)	.	1 (1)	1 (1)	9 (8)	25 (16)	.	7 (7)	2 (1)	5 (5)	1 (1)	2 (1)	77 (51)
Zugbegleiterdienst	2 (1)	4 (.)	.	1 (.)	1 (1)	.	1 (1)	.	2 (1)	3 (1)	1 (1)	6 (5)	2 (2)	2 (2)	.	1 (1)	26 (16)
Zugförderungsdienst	1 (1)	1 (.)	.	1 (.)	1 (1)	1 (1)	1 (1)	.	.	3 (1)	.	2 (.)	1 (1)	2 (2)	1 (1)	1 (.)	16 (9)
Werkstättendienst	3 (3)	2 (2)	.	1 (1)	1 (.)	.	2 (.)	.	4 (4)	4 (4)	1 (1)	1 (1)	1 (1)	.	.	.	20 (17)
Angehörige von Eisenbahnern	4 (1)	1 (1)	1 (1)	.	1 (.)	.	.	.	1 (1)	2 (.)	.	.	.	.	.	1 (.)	11 (4)
Summe	29 (16)	19 (5)	4 (1)	10 (4)	5 (3)	1 (1)	6 (4)	2 (2)	20 (18)	57 (35)	2 (2)	24 (20)	7 (6)	12 (11)	3 (3)	10 (5)	211 (136)

Dienstposten erfolgen kann. Wo es angeht, wurde auch die Vorliebe für einen bestimmten Posten berücksichtigt. Nur für den vielbegehrten Türsteherdienst und die Kanzleibeschäftigung bei solchen Pfleglingen, die diesem Dienst vorher nicht angehört haben, können wir uns nicht sonderlich erwärmen.

Freilich ist die Handhabung einer wirksamen Invalidenfürsorge im Eisenbahndienste mitunter nur praeter legem der geltenden Sanitätsvorschriften möglich, dies aber in den außerordentlichen Umständen, wie sie der Krieg eben mit sich bringt, wohl vollkommen gerechtfertigt. An den Anforderungen hinsichtlich des Gehör- und Sehvermögens wird natürlich unbedingt festgehalten. Im übrigen hat sich wohl schon die Erkenntnis Bahn gebrochen, daß auf vielen Posten eine akute Alkoholvergiftung eine größere Betriebsgefahr in sich schließt, als ein verlorener Arm oder ein verlorenes Bein.

Gegenüber der Gesamtzahl aller kriegsverletzten Eisenbahner Österreichs — das Eisenbahnministerium zählt dermalen 2108 Verletzungsmeldungen — mag die bisher ein Zehntel davon umfassende Leistung des Genesungsheimes und damit auch die Zahl der wieder berufstüchtig gewordenen Anstaltspfleglinge gering erscheinen. Erwägt man jedoch, daß im Heime alle Amputierten unter den kriegsverletzten Eisenbahnern und darüber hinaus die jeweils schwersten Fälle sonstiger Verletzungen in Behandlung stehen, so steigt das Maß der Bewertung, welche dieser Institution und ihrer Rückwirkung auf die Allgemeinheit der kriegsverletzten Eisenbahner Österreichs zugebilligt werden kann. Denn, wenn es gelang, den mehr oder weniger aussichtslosen Fällen die Rückkehr ins Berufsleben zu erschließen, ist gleiches für alle sonstigen Fälle umso eher anzunehmen. Mit der vollständigen Durchbildung der Standesfürsorge, wozu eben die unerläßliche Verbindung fachlicher Schulung mit der Wiederanstellung gehört, ist das Eisenbahnministerium allerdings bisher in Österreich vereinzelt geblieben. Zwar sprechen manche Vorzeichen dafür, daß die Versuche zur Behandlung der Invalidenfrage auf berufsgenossenschaftlicher Grundlage sich verbreiten. Solche Anzeichen sind die Fachunterweisungen für kriegsbeschädigte Angehörige des Buchdruckergewerbes und ein staatlicher Fortbildungskurs für kriegsbeschädigte Angehörige des Gastwirt- und Kaffeesiedergewerbes, sowie für Hotelangestellte.

Diese an sich gewiß erfreulichen Erscheinungen, wie auch die Tatsache, daß dermalen gewiß eine große Nachfrage nach Kriegsinvaliden auf seiten der Arbeitgeber vorliegt, kann aber die Befürchtung nicht zerstreuen, daß nach Demobilmachung, wenn die aus dem Kriege zurückgekehrten Arbeitskräfte wieder zur Verfügung stehen, die Invaliden dieses Krieges vor den unverletzt gebliebenen Arbeitskräften in die zweite Linie rücken.

Dagegen würde ein wirksames Mittel nur in der Schaffung von solchen Standesorganisationen der Arbeitgeber gelegen sein, welche sich wie die Staatseisenbahnverwaltung die dauernde Erwerbsversorgung ihrer Standesangehörigen zur Pflicht machen.

Es wäre verfehlt, zu glauben, daß die Standesfürsorge die ausschließliche organisatorische Form der Lösung bilden könne. Sie wird es überall dort sein können, wo günstige Vorbedingungen in einer starken Organisation, wie sie die Zweige der staatlichen Verwaltung darstellen, vorhanden sind oder sich doch wie bei Vereinigungen der gleichartigen großen Produktionsunternehmungen unschwer schaffen lassen. Deutschland hat für die Durchführung von Standesfürsorgen vor Österreich die auf dem berufsgenossenschaftlichen Gedanken aufgebaute Unfallsversicherung voraus. Keineswegs soll mit dem Eintreten für die Standesfürsorge der hohe Wert aller bereits bestehenden Fürsorgeeinrichtungen geschmälert werden. Nur gilt es, diese zu entlasten, damit sie sich mit voller Kraft der Erwerbsversorgung jener noch immer ansehnlichen Schar von Kriegsbeschädigten widmen können, für welche mit einem auf Standesfürsorge gerichteten Zusammenschluß der Arbeitgeber nicht zu rechnen ist, schließlich auch für jene Kriegsbeschädigten, welche notgedrungen einen gänzlich neuen Beruf ergreifen müssen.

Die Riß- und Rostbildung bei Eisenbetonbauten.

Bei den dauernd der Witterung ausgesetzten Eisenbetonbauten wird die gefährliche Riß- und Rostbildung wahrscheinlich begünstigt durch das Schwinden des Betons als Folge seiner Austrocknung. Um hierüber volle Klarheit zu erhalten, gibt Geheimer Oberbaurat Labes, Berlin, in einer in Nr. 14 des Zentralblattes der Bauverwaltung veröffentlichten Abhandlung die Anregung zu neuen Versuchen.

Professor Dr. Ing. Mörsch machte schon im Jahre 1912 in seinem Werke „Der Eisenbetonbau" auf die nachteiligen Wirkungen des Betonschwunds aufmerksam. Beobachtungen hätten ergeben, daß der Schwund nach einem Jahre derart war, daß bei sehr starker Bewehrung Risse im Bauwerk durch Betonzugspannungen entstehen können. Nach seiner Meinung hätten die Erzeuger des Portlandzements vor allem durch Schaffung geeigneter Mittel dem Schwinden des Betons entgegen zu arbeiten, anstatt einseitig dessen Druckfestigkeit zu steigern. Um dem Schwinden wirksam entgegenzutreten, sollte der Beton, soweit er bei Eisenbetonbauten verwendet wird, die dem Austrocknen ausgesetzt sind, möglichst lange feucht gehalten werden; nicht zu fette und möglichst dichte Betonmischungen seien anzustreben.

Nach vorstehendem sind die Eisenbetonbrücken durch lange andauernde trockne Witterung in gewissem Sinne gefährdet, wie auch vom Regierungs- und Baurat Perkuhn durch Prüfung einiger im Bereiche der Königlichen Eisenbahndirektionen Kattowitz und Breslau ausgeführten Eisenbetonbrücken festgestellt wurde. Daß auch die feinsten, kaum sichtbaren Risse geeignet sind, ein Rosten der in ihrem Bereiche befindlichen Eisen herbeizuführen, bestätigen die Ermittlungen der Königlich Sächsischen Mechanisch-Technischen Versuchsanstalt in Dresden. Ein zweckmäßiges und sicheres Mittel, dem Weiterrosten bei derartigen, jeder Witterung ausgesetzten Balken Einhalt zu tun, sei bisher nicht bekannt. Schadhafte Stellen seien nach Perkuhns Mitteilung ausgemeißelt und mit Zement neu vergossen worden; vielfach hätten sich dabei aber an den ausgebesserten Stellen neue Risse gebildet. Diesem Übelstande wollen, soweit die von Hauptbahnlokomotiven befahrenen Eisenbahnbrücken in Betracht kommen, die im Oktober 1915 vom Deutschen Ausschuß für Eisenbeton herausgegebenen „Bestimmungen für Ausführung von Bauwerken aus Eisenbeton" steuern. Danach darf die in bekannter Weise errechnete Betonzugspannung 24 kg/qcm nicht übersteigen, Dieser Wert ist festgelegt hauptsächlich an Hand von Messungen an Eisenbetonbalken durch Biegeversuche, wie solche von der Material-Prüfungsanstalt in Stuttgart durchgeführt wurden.

Da die von Perkuhn gefundenen Rißstärken bei allen Messungen zwischen 0,1 und 1,0 mm, meist aber zwischen 0,1 und 0,5 mm schwanken, kann man sich von der mühsamen und kostspieligen Art solcher Ermittlungen einen Begriff machen. Gleichzeitig erhellt daraus, daß ein oberflächlich arbeitender Prüfungsbeamter Gefahr läuft, rissige, also tatsächlich kranke Bauwerke für gesund zu erklären. Den Darlegungen des Deutschen Betonvereins in der Zeitschrift „Beton und Eisen" möchte Labes nur bedingt beitreten. Der Verein erklärte: „Da eine große Anzahl von Straßen- und Eisenbahnbrücken, obwohl die nachträglich berechneten Betonzugspannungswerte zwischen 20 und 57,4 kg/qcm betragen, sich tadellos gehalten haben, sei die Bestimmung dieser Werte überhaupt überflüssig und die schon im Jahre 1886 ausgesprochene Anschauung, daß das Eisen dazu diene, die Zug-

spannungen aufzunehmen, daß also das Eisen für die Verlängerungen, der Beton für die Druckspannung und Verkürzung sei, hat auch noch heute ihre volle Gültigkeit. Mit dieser Wahrheit und den langjährigen Erfahrungen und Forschungen seit ihrer Erkenntnis ist es unvereinbar, Zugspannungen durch Vergrößerung der Betonquerschnitte aufzunehmen, den spröden Beton durch eine Rechnung gewaltsam zum Zugglied stempeln zu wollen."

Dem sei entgegenzuhalten, daß manche der vom Verein erwähnten Brücken wahrscheinlich ähnliche Schäden wie die von Perkuhn gefundenen aufweisen würden, wenn sie mit peinlicher Sorgfalt untersucht werden. Es wäre ratsam, daß derartig gründliche Untersuchungen, wie sie in den Bezirken der Königlichen Eisenbahndirektionen Kattowitz und Breslau durchgeführt wurden, auch in anderen Bezirken vorgenommen werden. Selbstverständlich müsse das Eisen so bemessen werden, daß die Zugspannungen von diesem Material allein, also ohne Beanspruchung des Betons aufgenommen werden, wie auch durch Erlaß des Herrn Ministers der öffentlichen Arbeiten im Dezember 1914 erneut gefordert wurde. Sollte es jedoch nicht möglich sein, die Eiseneinlagen gegen Rosten wirksam und dauernd zu schützen, mit anderen Worten, die Betonumkleidung rißfrei zu gestalten, so wäre es naheliegend, für die der Witterung ausgesetzten Bauwerke reinen Eisenbau anzuwenden.

Lediglich durch Versuche sei festgestellt, daß im allgemeinen die Betonfestigkeit gegen Druck und auch gegen Zug infolge Biegung mit dem Alter der Baukörper zunimmt. Perkuhn hätte durch Versuche erwiesen, daß in der Auftrocknung begriffene Betonkörper von gebräuchlicher Stoffmischung ein über Jahre andauerndes, wenn auch später langsamer fortschreitendes Schwinden zeigen. Hierdurch werden in den Eisenbetonkörpern Spannungsveränderungen hervorgerufen, die sich durch Vermehrung des Zuges im Beton, bei gleichzeitiger Verminderung der Zugspannung — oder durch Vergrößerung etwa vorhandener Druckspannung — im Eisen bemerkbar machen. Überwiegen die an erster Stelle aufgeführten Wirkungen, so nehme die Rißgefahr mit dem Alter ab. Überwiegen die letztaufgeführten Wirkungen, so nehme die Rißgefahr mit dem Alter zu; in diesem Falle wird es notwendig sein, von vornherein die zulässige rechnerische Betonzugspannung niedriger anzusetzen. Perkuhn beobachtete u. a. an einem Bauwerk Rißstellen, die zum Teil recht erhebliche Anrostungen der Eiseneinlagen aufwiesen. Die Zugrisse seien hier wie auch in anderen untersuchten Fällen, in denen schwachbelastete Bauwerke geprüft wurden, mit großer Wahrscheinlichkeit hauptsächlich auf das Schwinden des Betons zurückzuführen.

Daß auch nach Jahren ein Schwinden des ausgetrockneten Betons Risse im Bauwerk herbeizuführen vermag, wird von Geheimen Oberbaurat Nuyken an Hand eines Beispieles bekannt gegeben; danach hielt sich eine Betonfahrbahn im Berliner Tiergarten durch vier Jahre rißfrei, zeigte aber im fünften Jahre Risse in stetig steigender Zahl.

Labes fordert, „durch planmäßige Versuche den Einfluß des Schwindens auf die Widerstandsfähigkeit von Eisenbetonkörpern gegen Rissebildung möglichst zu ergründen und zunächst einen Weg aufzusuchen, wie festgestellt werden soll, welche Betonmischung und dabei welche Zemente und Zuschlagstoffe für die Eisenbetonweise als brauchbar bezeichnet werden können." Alle bisherigen Versuchsergebnisse seien lückenhaft, können aber als Wegweiser für den aufzustellenden Versuchsplan dienen. Der Verfasser veröffentlicht schließlich eine Rechnung, nach der die durch das Schwinden des Betons entstehenden inneren Spannungen festgesellt werden können.

Man wird der nachstehend wiedergegebenen Schlußfolgerung des Verfassers zustimmen müssen: „So lange die besprochene Frage nicht in günstigem Sinne geklärt sein wird, wird es für eine vorsorgliche Verwaltung geraten sein, für Neubauentwürfe zu Eisenbetonbrücken, besonders gegenüber der Verwendung von Balkenträgern, größte Zurückhaltung und Vorsicht walten zu lassen." Km.

Sektionschef Dr.-Ing. h. c. Karl Gölsdorf †.

Wir haben des viel zu früh Verstorbenen bereits in den Nrn. 25 u. 27 d. Ztg. gedacht und geben nun eine eingehendere Darstellung seines Lebens und Wirkens.

Am 8. Juni 1861 in Wien als Sohn des späteren Maschinen-Direktors der Südbahngesellschaft Hofrats L. A. Gölsdorf geboren, besuchte er in Wien die Oberrealschule und die Fachschule für Maschinenbau der Technischen Hochschule. Schon als Mittelschüler zeigte er eine ungewöhnliche Vorliebe für den Lokomotivbau und wurde schon in diesen Jahren von seinem Vater zu zeichnerischen Arbeiten auf dem Gebiete des Lokomotivbaues verwendet. Als Hochschüler war er bereits bei Entwürfen neuer Lokomotiven mit tätig. Nach abgelegter zweiter Staatsprüfung an der Technischen Hochschule trat er im September 1884 als Praktikant in die Dienste der Maschinenfabrik der Staatseisenbahngesellschaft. Schon von März 1885 an wurde er als Konstrukteur im Zeichenbureau verwendet, wo er die erste Gelegenheit hatte, für verschiedene Bahnverwaltungen Entwürfe von neuen Lokomotivarbeiten zu verfassen, und im Jahre 1889 wurde ihm die Leitung der Montierungswerkstätte dieser Maschinenfabrik übertragen. Im November 1891 kam er als Ingenieur-Adjunkt zu der damaligen Generaldirektion der österreichischen Staatsbahnen. Hier begann seine schöpferische Tätigkeit im Lokomotivbau, die eine völlige Umwälzung mit sich brachte. Verhältnismäßig rasch erfolgte sein Aufstieg in der Beamtenlaufbahn. Im Jahre 1893 zum Ingenieur und im Jahre 1894 zum Oberingenieur befördert, wurde er 1896 zum Inspektor im Eisenbahnministerium und im Jahre 1898 zum Baurat ernannt; im Jahre 1905 zum Oberbaurat befördert, wurde er 1906 zum Vorstand des Departements für Lokomotiv- und Wagenbau bestellt, und im Jahre 1910 zum Ministerialrat ernannt. Im Jahre 1913 erhielt er den Titel Sektionschef und die Leitung des gesamten Dienstes für die Konstruktion der Lokomotiven und Wagen, einschließlich der maschinellen Einrichtungen für Werkstätten und Heizhäuser. Seit 1911 war er Mitglied der Staatsprüfungskommission an der Technischen Hochschule in Wien. Die Technische Hochschule in Hannover ehrte Gölsdorf durch die Verleihung des Doktortitels h. c.

Im folgenden sollen seine besonderen Erfolge im Lokomotiv- und Wagenbau gewürdigt werden. Infolge Aufblühens des Reiseverkehrs ergab sich als dringendste Aufgabe die Schaffung einer kräftigen Schnellzuglokomotive, die befähigt sein sollte, auf den vorherrschenden Hügellandstrecken wesentlich erhöhte Lasten mit größeren Geschwindigkeiten als bisher zu befördern. Die für diesen Zweck 1894 von ihm geschaffene Lokomotivbauform hatte einen durchschlagenden Erfolg und bildet einen Merkstein in der Entwicklung des Schnellzugbetriebes. Im Jahre 1895 wurde nach seinen Entwürfen die vielfach bekannte Wiener Stadtbahnlokomotive gebaut, die auch heute noch den schwierigsten Anforderungen entspricht. Um den wachsenden Betriebsbedürfnissen auf der Arlbergbahn Rechnung zu tragen, schuf Gölsdorf im Jahre 1897 als erster eine vierfach gekuppelte Lokomotive mit führender Laufachse und verschiebbaren Kuppelachsen, nach der Theorie von Helmholtz. Diese Lokomotivbauart stellt den Beginn einer Umwälzung im Bau schwerer Gebirgslokomotiven (mit vier-, fünf- und sechsgekuppelten Achsen) sowie im Betriebe am Arlberg, Semmering und am Brenner dar. In ihren Abmessungen weit über das damals übliche Maß vorauseilend, wird diese Lokomotivbauart noch der Zeit im Großgüterverkehr in weitem Umfange verwendet. Als die Erfahrungen mit den verschiebbaren Achsen ein in jeder Beziehung vorzügliches Ergebnis lieferten, brachte Gölsdorf kühn schaffender Geist im Jahre 1900 die erste fünffachgekuppelte kurvenbewegliche Gebirgslokomotive hervor, die sich mit einem Schlage die Welt eroberte.

Die bisher von ihm entworfenen Lokomotiven waren Zwei zylinder-Verbundlokomotiven mit einer sehr einfachen und zuverlässigen Anfahrvorrichtung, die alle vielteiligen Umschalt- oder Wechselventile vermeidet. Nach den damaligen Erfahrungen ergaben Verbundlokomotiven gegenüber den gleichwertigen Zwillingslokomotiven eine namhafte Kohlenersparnis. Die Vorteile der Vierzylinder-Verbundanordnung für große Fahrgeschwindigkeiten erkennend, benützte Gölsdorf diese Anordnung bei dem Entwurf einer Schnellzuglokomotive für die in Österreich bisher nicht angewendete Höchstgeschwindigkeit von 100 Stundenkilometer. Für Strecken mit wechselnden Neigungen schuf er 1898 eine Dreigestellokomotive mit dreigekuppelten

Achsen für Personen- und Schnellzüge. 1905 wurde diese Bauart durch eine auf dem Kontinent erstmalig erscheinende dreifach gekuppelte Schnellzuglokomotive mit vorderer und hinterer Laufachse verdrängt, die durch ihre Gesamtanordnung eine weit größere Leistungsfähigkeit bietet. Diese letztere Lokomotivbauart wurde vielfach im In- und Auslande nachgebaut. Im Jahre 1906 folgte eine fünffach gekuppelte Gebirgsschnellzuglokomotive mit vorderer Laufachse, die den sich immer steigenden Zuglasten, unter Vermeidung von Vorspann, gerecht werden sollte. Diese Bauart, durch Hinzufügung der Heißdampfwirkung noch leistungsfähiger gemacht, versieht den gesamten Schnellzugdienst zwischen Salzburg und Triest. Auch bei anderen Lokomotivbauarbeiten führte Gölsdorf die Heißdampfwirkung ein, nachdem er in weiser Vorsicht zuwartete, bis anderwärts das Heißdampfsystem so weit erprobt und ausgebildet war, daß Mißerfolge nicht mehr zu befürchten standen. Eine sonst in der Welt nicht wiederkehrende Achsenanordnung wählte er bei der neuesten und stärksten Schnellzugbauart. Mit Rücksicht auf den beschränkten Achsdruck von 14.5 t, der auch gegenwärtig noch in Österreich durch den Oberbau und die Brücken vorgeschrieben ist, mußte in diesem Falle eine ganz ungewöhnliche Achsfolge angewendet werden. Die mit drei gekuppelten Achsen versehene Schnellzuglokomotive besitzt vorn eine Laufachse, die mit der nachfolgenden Kuppelachse in einem Drehgestell, Bauart Helmholtz, liegt, während hinter den Kuppelachsen zur Unterstützung der gewaltigen, jedoch geradwandigen Feuerbüchse ein zweiachsiges Drehgestell folgt.

Einen weiteren wichtigen Schritt unternahm Gölsdorf, als die günstige Entwicklung des Betriebes auf der zweiten Eisenbahnverbindung nach Triest, die überaus schwierige Steigungs- und Richtungsverhältnisse besitzt, den Bedarf stärkerer Lokomotiven voraussehen ließ. Mit Verwendung der einfachen Verschiebbarkeit der Kuppelachsen schuf er eine ungewöhnlich kräftige siebenachsige Gebirgslokomotive mit sechsgekuppelten Achsen, die in einem Hauptrahmen gelagert sind, wodurch die in solchen Fällen bisher unvermeidlichen vielteiligen Doppeldrehgestell-Lokomotiven vermieden werden. Die beiden letztgenannten Lokomotivbauarten erzielen Dauerleistungen von 1800 bis 2000 Pferdestärken, das sind Leistungen, die von keinen anderen europäischen Lokomotiven übertroffen werden. Eine für die Erzbergbahn bestimmte starke Tenderlokomotive, gemischter Bauart mit Zahnrad- und Reibungstriebwerk, wurde wegen der erforderlichen großen Zugkraft ebenfalls mit sechs gekuppelten Achsen ausgeführt. Im Jahre 1914 erfolgte der Bau einer Schnellzuglokomotive mit vier gekuppelten Achsen, und je einer Laufachse vor und hinter den gekuppelten Achsen, um auf Strecken mit stärkeren, jedoch wechselnden Steigungen den stets wachsenden Anforderungen des Schnellzugdienstes zu entsprechen.

Neben diesen meist neuen und ungewöhnlichen Bauarten entwarf Gölsdorf noch zahlreiche Lokomotiven mittlerer Stärke, ferner Tender- und Schmalspurlokomotiven, wie sie eben im Großbetrieb einer Eisenbahnverwaltung in zahlreichen Formen notwendig werden. Viele dieser Aufgaben hätten nach den bisherigen Grundsätzen des Lokomotivbaues nicht gelöst werden können. Gölsdorf beschritt neue Wege und verstand es mit einfachen Mitteln den schwierigsten Fragen beizukommen. Wie sehr Gölsdorf mit seinen Konstruktionen Schule machte, beweist die Tatsache, daß die meisten von anderen österreichischen Bahnverwaltungen oder Lokomotivfabriken entworfenen neuen Lokomotivbauarten unverkennbar den Charakter der Gölsdorf'schen Formgebung sowohl im Gesamtbild als auch in den Einzelheiten tragen. Die Lokomotiven nach Gölsdorfs Entwurf sind im Vergleich zu ihrem Gewicht verhältnismäßig leistungsfähiger als viele ausländischen Lokomotiven, was eben auf die zweckmäßige Ausbildung aller Einzelteile, als Träger gleicher Festigkeit, zurückzuführen ist. Für die österreichischen Verhältnisse, wo — wie schon erwähnt — die Achsbelastungen beschränkt sind, ist dies von größter Bedeutung.

Auch auf dem Gebiete des Eisenbahn-Wagenbaues hat sich der Verstorbene große Verdienste erworben. Ihm ist in erster Linie die moderne Austattung der vierachsigen Schnellzugwagen der österreichischen Staatsbahnen zu verdanken. Auf Grund der von ihm gegebenen Anregungen erhielten diese Wagen sowohl in ihrer äußeren als auch in ihrer inneren Formgebung und Ausstattung ein harmonisches Gepräge, das in glücklichster Weise guten Geschmack mit eisenbahntechnischer Zweckmäßigkeit vereinigt. Auch andere neue Wagenbauarten wurden unter seiner Leitung geschaffen; so zum Beispiel einige den modernsten Anforderungen entsprechende Salonwagen und Krankenwagen, ferner zweiachsige Personenwagen für den inländischen Schnellzugverkehr mit langem Radstand und doppelter Abfederung, vierachsige Gepäckwagen, Rettungswagen, Fleischwagen, Milchwagen, achtachsige und sechzehnachsige Güterwagen für schwere Ladegüter usw. Besondere Erwähnung verdient die von ihm geschaffene Einrichtung der schweren vierachsigen Güterwagen für das sichere Befahren von scharfen Bahnkrümmungen. Auch alle sonstigen Bestrebungen auf Verbesserung und Anpassung bestehender Wagenarten und ihrer Einzeleinrichtungen an neue Zeiterfordernisse haben in ihm immer einen tatkräftigen Förderer und Mitarbeiter gefunden, so insbesondere die in den lezten Jahren erzielten weitgehenden Verbesserungen der Wagenbeleuchtung, der Wagenheizung, der Bremseinrichtungen usw.

Schriftstellerisch war leider der Verblichene, wie dies meistens bei schöpferisch selbständig schaffenden Persönlichkeiten der Fall ist, nicht in dem Maße tätig, als es für die Nachwelt wünschenswert gewesen wäre, obschon er ein eigenes Geschick hatte, technische Vorgänge und Tatsachen formvollendet darzustellen. Seine wertvollste Arbeit ist die in der „Geschichte der österreichischen Eisenbahnen" veröffentlichte Geschichte des österreichischen Lokomotivbaues. Er war Mitarbeiter der Eisenbahntechnik der Gegenwart und der Röll'schen Enzyklopädie des gesamten Eisenbahnwesens.

Als fühlender Vorgesetzter verstand Gölsdorf es wie kein anderer, seinen Untergebenen in stets klarer und einfachster Weise in den fachlichen Angelegenheiten den Weg zu weisen. Niemals ließ er seine geistige Überlegenheit fühlen, und es war jeder seiner Untergebenen stolz darauf, unter ihm zu dienen, von allen wurde er seiner Kenntnisse, seines stets treffenden Urteiles und seines Wohlwollens wegen aufrichtig verehrt. Infolge reicher Erfahrung und klarer Auffasung vermochte er stets ein sicheres Urteil zu fällen, das befreundete Fachgenossen gern einholten.

Sein leider allzufrüher Heimgang, durch den das österreichische Eisenbahnwesen einen schweren unersetzlichen Verlust erlitten hat, wird daher von seinen ihm unmittelbar unterstellten Beamten, denen er stets ein warmer Freund und Gönner war, tiefbetrauert. Ein ehrendes Andenken bei allen, die ihn kannten, wird dem Dahingeschiedenen gesichert sein!

Nachrichten.

Deutschland.

— **Erholungsurlaub an Beamte und Bedienstete.** Wie im Vorjahre, so kann nach einem Erlasse des preußischen Eisenbahnministers und Chefs des Reichsamts für die Verwaltung der Reichseisenbahnen auch in diesem Jahre den Beamten und außerhalb des Beamtenverhältnisses beschäftigten Bediensteten auf Antrag ein Erholungsurlaub bewilligt werden, soweit es die dienstlichen Verhältnisse gestatten. Die Dauer des Urlaubs ist wie im Vorjahre je nach Lage des Einzelfalles zu bemessen. Als Höchstgrenze können jedoch statt der Hälfte des in Friedenszeiten üblichen Urlaubs im laufenden Jahre zwei Drittel bewilligt werden. Die Urlaube sind auf die Zeit bis zum Jahresschlusse zu verteilen und, wenn eine ununterbrochene Vertretung im Einzelfalle auf Schwierigkeiten stößt, geteilt zu gewähren. Urlaub nach dem Auslande kann insoweit bewilligt werden, als der Besuch von in der Nähe der Landesgrenzen gelegenen Bädern und Luftkurorten beabsichtigt ist und die rechtzeitige Rückkehr der Beurlaubten sichergestellt bleibt. Zur Vereinfachung des Schreibwesens wird in der Regel auf besondere Anträge zu verzichten und die Eintragung in Übersichten zu gestatten sein. Stellvertretungskosten sind tunlichst zu vermeiden.

— **Pfandgeld für Selter- und Limonadenflaschen.** Der Verband der Bahnwirte hat den Antrag gestellt, das Pfandgeld für Selter- und Limonadenflaschen mit Rücksicht auf die im Laufe des Krieges eingetretene Steigerung der Selbstkosten von 15 auf 25 Pf. für die Flasche erhöhen zu dürfen. Da Bedenken hiergegen nicht bestehen, hat der preußische Eisenbahnminister die Königlichen Eisenbahndirektionen ermächtigt, mit Bezug auf den allgemeinen Erlaß vom 8. Dezember 1904 die Bahnwirte ihres Bezirks entsprechend zu verständigen. Gleichzeitig hat er sich vorbehalten, das Pfandgeld wieder herabzusetzen, sobald die Beschaffungskosten der Flaschen dies zulassen.

— **Ergänzungsforderungen für die durch Gesetz vom 1. April 1905 angeordneten preußischen Wasserstraßenbauten.** Durch dieses Gesetz waren zum weiteren Ausbau des preußischen Wasserstraßennetzes im Westen und Osten rund 335 Millionen Mark bereitgestellt worden. Die mit diesen Mitteln neu geschaffenen oder wesentlich verbesserten Verkehrsstraßen sind bis auf verhältnismäßig geringe Ausnahmen teils noch kurz vor dem Kriege, teils während des Krieges betriebsfähig geworden. Zur Ergänzung der seinerzeit bewilligten Baumittel werden nun in

einem kürzlich dem Landtage zur Beschlußfassung zugegangenen Gesetzentwurf 36,2 Millionen Mark angefordert und zwar 33,44 Millionen für die Herstellung des Rhein-Weser-Kanals ausschließlich Kanalisierung der Lippe von Wesel bis Datteln und Hamm bis Lippstadt, 2,76 Millionen für die Verbesserung der Wasserstraße zwischen Oder und Weichsel sowie der Warthe von der Mündung der Netze bis Posen. Nach der dem Gesetzentwurf beigegebenen Begründung ist die Überschreitung in der Hauptsache auf die seit 10 Jahren erheblich gestiegenen Bodenpreise, auf leistungsfähigere Ausgestaltung der Anlagen, auf die Entwicklung der von den Wasserstraßen durchschnittenen Gegenden und daraus abzuleitende gesteigerte landespolizeiliche Auflagen sowie endlich auf die seit Aufstellung der Entwürfe eingetretene Erhöhung der Löhne und Baustoffpreise, insbesondere während des Krieges, zurückzuführen.

Am Rhein-Herne-Kanal und am Lippekanal Datteln—Hamm, eröffnet Juli 1914, ist ein Mehrbedarf von 14 $^2/_3$ Millionen Mark hauptsächlich durch leistungsfähigere Schleusen sowie durch Rücksichtnahme auf den späteren dreischiffigen Ausbau des Kanals bei den im übrigen erheblich vermehrten Brücken hervorgerufen. Am Ems-Weser-Hannover-Kanal, während des Krieges bis auf kurze östliche Endstrecken dem Verkehr übergeben, ist der Mehrbedarf von rund 12 Millionen Mark lediglich auf den Grunderwerb zurückzuführen. Die für die Oder-Weichsel-Wasserstraße eingestellte Mehrforderung von 2 $^2/_3$ Millionen Mark entfällt lediglich auf die erhebliche Verbesserung der Linienführung des Bromberger Kanals. Bei den übrigen Verwendungszwecken des Gesetzes vom 1. April 1905 — Verbesserung der Landeskultur in Verbindung mit den neuen westliche Kanälen, Ergänzungsbauten am Dortmund-Ems-Kanal und Kanalisierung der Oder von der Glatzer Neiße bis Breslau — ist eine Ergänzung der bewilligten Mittel nicht erforderlich geworden.

— **Kriegsbeschädigtenfürsorge der preußisch-hessischen Staatsbahnverwaltung.** Der Ausdehnung der verwaltungsseitigen Fürsorgetätigkeit auf dieses Gebiet wurde bei den Verhandlungen über den diesjährigen Eisenbahnetat im preußischen Abgeordnetenhause von verschiedenen Seiten lebhaftes Interesse entgegengebracht. Im Anschluß an die Mitteilungen des preußischen Eisenbahnministers bei der 2. Lesung des Eisenbahnetats im Abgeordnetenhause geben wir nachstehend einzelne Ausführungen wieder, die bei den Etatsberatungen im verstärkten Staatshaushaltsausschuß von einem Kommissar des Ministers über diese beachtenswerte Frage gemacht wurden. Hiernach hat die preußische Eisenbahnverwaltung bereits im vorigen Jahre eine besondere Kriegsbeschädigtenfürsorge für Eisenbahnbedienstete eingerichtet. Es wird festgestellt, ob kriegsbeschädigte Eisenbahner und Söhne von Eisenbahnbediensteten wieder dienstüchtig gemacht werden können, in erster Linie für den Eisenbahnberuf. Das geschieht teils in den allgemeinen Anstalten solcher Art, teils sind besondere Fürsorgeeinrichtungen in den Eisenbahnwerkstätten eingerichtet worden, und zwar in Frankfurt, Jena und Breslau, in denen die Leute zweckentsprechend ausgebildet werden. Die Werkstätten stehen in Verbindung mit Sanatorien. In 1700 Fällen hat bisher eine besondere Heilbehandlung in den Anstalten der Eisenbahnverwaltung stattgefunden, in 500 Fällen ist die Behandlung bereits zu Ende geführt. Von den aus der Heilbehandlung Entlassenen sind 300 Mann wieder im Betriebe tätig, eine große Zahl ist wieder felddienst- oder garnisondienstfähig geworden. Bisher hat man sich darauf beschränkt, die Leute für den Eisenbahnberuf auszubilden, weil es sich empfiehlt, sie in ihrem Beruf zu halten; es sind aber bereits Versuche mit anderen Berufen gemacht worden. Im allgemeinen war der Erfolg bisher gut, und die drei Anstalten sollen ausgedehnt werden.

Von einem Abgeordneten wurde angeregt, nachdem mit dieser Einrichtung so günstige Erfahrungen gemacht worden seien, weitere solcher Anstalten zu errichten, auch den Kreis der Aufzunehmenden nicht zu eng zu ziehen, und auch Handwerker und Leute aus anderen technischen Berufen aufzunehmen.

— **Aufruf an die Eisenbahner.** Die Eisenbahndirektion Stettin hat kürzlich an alle Dienststellen den folgenden Aufruf über die fünf Kriegsgebote verteilen lassen, der so auszuhängen ist, daß er möglichst von allen Bediensteten gelesen wird: „Eisenbahner! Treibt Kleingartenbau!", „Treibt mehr als bisher Kleintierzucht!", „Pflanzt Haselnußsträucher und Walnußbäume, baut die Sonnenblume an; denn das Öl ist knapp!", „Seid sparsam im Haushalt und paßt Euch mit Eurer Familie den durch die Kriegswirtschaft gebotenen Einschränkungen an!", „Nehmt die Bahn- und Bahnkassenärzte nur in Anspruch, wenn es wirklich notwendig ist!"

— **Sommerzeit und Eisenbahnfahrplan.** Die „Reichshauptstädische Korrespondenz" teilt mit: Am 30. d. M. abends 11 Uhr, werden bekanntlich sämtliche Uhren im Reiche um eine Stunde vorgestellt, so daß sie Mitternacht zeigen und die Stunde von 11—12 Uhr ganz verschwindet. Dieser plötzlichen Neuregelung der Zeit muß natürlich der Zugverkehr in den Übergangsnächten zum 1. Mai bzw. zum 1. Oktober angepaßt werden. Die Überleitung des Betriebes beim Zurückstellen der Uhr am 30. September konnte späteren Vereinbarungen vorbehalten werden, dahingegen mußten für die Übergangszeiten am 30. d. M. gewisse Zugverschiebungen festgesetzt werden. Für Berlin ergeben sich danach, soweit bis jetzt feststeht, die folgenden Änderungen: Richtung nach Osten: Alle Fernzüge, vom Vorzug D 21 beginnend, werden bis zu einer Stunde f r ü h e r abgelassen werden, ebenso die Fernzüge nach Schlesien und Posen, vom Vorzug 3 beginnend. Richtung Hannover: Die Personenzüge 208 und 210 fahren früher ab, nämlich ab Friedrichstraße 6^{25} bzw. ab Lehrter Bahnhof 10^{48} abends. Die über die Stadtbahn verkehrenden Züge D 6 und D 16 fahren um eine volle Stunde früher, der Vorzug D 6 fällt aus. In der Richtung Magdeburg verkehren die Züge wie folgt: D 180, ab Schles. Bhf. 8^{35} (der Nachzug 8^{43}) abends; der Vorzug D 10 geht vom Potsd. Bhf. um 8^{17}, D 10 um 8^{30} und D 36 um 9^{23} abends ab die Personenzüge 670 und 400 um 7^{52} abends bzw. 1^{16} vormittags. Richtung nach Hamburg: Der Personenzug 206 wird vom Lehrter Bahnhof eine Stunde früher abgelassen werden. Nach Stettin verkehren die Personenzüge 591 um 10^{20} abends, 727 um 12^{10} vorm., der Nachzug 591 um 12^{18} vormittags (die beiden letzten Angaben nach der Sommerzeit). Vom Anhalter Bahnhof endlich werden die Züge ebenfalls früher abgelassen werden; so fährt D 15 schon um 6^{20} abends ab usw. Die in der Übergangszeit nach Berlin abgelassenen Fernzüge verlassen ihre Abgangsstation ebenfalls früher, so daß sie meist pünklich, nach der neuen Zeit, hier eintreffen und die Anschlüsse soweit wie möglich gewahrt bleiben. Von den am 30. April zwischen 11 Uhr und 12 Uhr abends von Berlin abfahrenden Vorortzügen wird ein Teil ausfallen; darüber ergeht noch besondere Bekanntmachung.

— **Allgemeine Deutsche Kleinbahn-Gesellschaft.** Der Abschluß für das Jahr 1915 ergibt einen Gewinn von 956 265 ℳ (i. V. 1 137 686 ℳ). Der Aufsichtsrat beschloß, der Generalversammlung eine Dividende von 6 % (7 %) vorzuschlagen und 277 947 ℳ (282 729 ℳ) auf neue Rechnung vorzutragen.

— **Nachträgliche Einhebung zu wenig berechneter Frachtgebühren.** Bei den Ältesten der Kaufmannschaft von Berlin hatte sich ein städtischer Verkaufsvermittler beklagt, daß er vielfach durch die auf § 70 der Eisenbahn-Verkehrsordnung bzw. Art. 12 und 17 des Internationalen Übereinkommens über den Eisenbahnfrachtverkehr begründete Nacherhebung zu wenig berechneter Frachten geschädigt werde, weil er infolge der ihm als Verkaufsvermittler auferlegten Pflichten die einzelnen Sendungen unmittelbar nach erfolgtem Verkauf abzurechnen habe, während die Nachforderungen in der Regel erst nach Monaten bis zum Ablauf der Verjährungsfrist geltend gemacht würden und er somit bei der Wiedereinziehung der Fehlbeträge auf das Wohlwollen der Auftraggeber angewiesen sei.

Die Ältesten haben dieser Angelegenheit ihre besondere Aufmerksamkeit zugewendet und die dem Empfänger in solchen Fällen erwachsenden Schädigungen nicht verkannt. Sie haben sich aber nicht verhehlen können, daß eine Änderung der oben erwähnten Bestimmungen der Eisenbahn-Verkehrsordnung und des Internationalen Übereinkommens über den Eisenbahnfrachtverkehr kaum zu erreichen sein wird. Sie glaubten vielmehr nach eingehender Beratung durch ihre Ständige Deputation für das Verkehrswesen sich auf die Anregung bei der Eisenbahn beschränken zu sollen, daß eine Besserung der Verhältnisse durch eine gewissenhafte Ermittlung und Prüfung der Frachten durch die Güterabfertigungen sowie durch sorgfältige Auswahl des hierfür verwendeten Personals angestrebt werden möchte. Die Königliche Eisenbahndirektion Berlin hat daraufhin zur Vermeidung der bemängelten Härten die beteiligten Güterabfertigungen nachdrücklichst angewiesen, die Frachten für die an die städtischen Verkaufsvermittler eingehenden Sendungen peinlich genau zu prüfen. Auch sollen die Verkehrsämter diese Anordnung überwachen.

— **Kriegsausnahmetarife.** Von den Ältesten der Kaufmannschaft von Berlin ist Mitte v. J. ein Verzeichnis der auf den deutschen Eisenbahnen eingeführten sogenannten Kriegsausnahmetarife — abgeschlossen mit dem 31. Mai 1915 — herausgegeben worden. Wegen anderweiter dringender Arbeiten und infolge des durch Einberufung verschiedener Beamten zum Heeresdienst beschränkten Personals konnte die Zusammenstellung bisher nicht erneuert werden. Nunmehr hat sich nach Vereinbarung mit der Eisenbahnverwaltung die Herausgabe eines neuen derartigen Verzeichnisses nach dem Stande vom 1. März 1916 ermöglichen lassen. Abdrücke des neuen Verzeichnisses können, soweit der Vorrat reicht, vom Verkehrsbureau der Korporation der Kaufmannschaft von Berlin, Berlin C 2, Neue Friedrichstr. 53/56, unentgeltlich bezogen werden.

— **Gesellschaft für elektrische Hoch- und Untergrundbahnen in Berlin.** Der kürzlich ausgegebene Geschäftsbericht für das 19. Geschäftsjahr 1915 umfaßt ein volles Kriegsjahr. Sein Er-

trag stand unter der Einwirkung einer starken Steigerung aller Löhne und Materialpreise. Der Bestand des Betriebspersonals der Gesellschaft wurde durch weitere Einziehungen zum Heeresdienst herabgemindert, ein Ausgleich konnte im wesentlichen durch Einstellung von weiblichen Hilfskräften geschaffen werden. Seit dem Herbst des Berichtsjahres werden diese auch im Bahnsteigschaffner- und Zugbegleitdienst verwendet und zur Wagen- und Bahnunterhaltung herangezogen.

Die Streckenlänge des Netzes der Hochbahngesellschaft betrug Ende des Jahres 1915: 27,4 km, die gesamten Betriebseinnahmen stellten sich auf rd. 9,036 Millionen Mark gegen rd. 10,104 Millionen Mark im Vorjahr. Die Monate Januar bis Juli brachten gegen den gleichen, noch in die Friedenszeit fallenden Zeitraum des Jahres 1914 naturgemäß einen starken Verkehrsrückgang, dagegen war die Zunahme des Verkehrs in den übrigen Monaten im Vergleich zu den ersten 5 Kriegsmonaten nicht unerheblich, sie hat auch im laufenden Jahre angehalten. Die Durchschnittseinnahme auf einen Fahrgast betrug 12,99 ₰. Befördert wurden im Berichtsjahr insgesamt rd. 69,542 Millionen Fahrgäste gegen rd. 77,028 Millionen im Vorjahr, hiervon in den ersten 7 Monaten rd. 11,838 Millionen weniger, in den letzten 5 Monaten rd. 4,353 Millionen weniger. Im Durchschnitt stellte sich der Tagesverkehr auf rd. 190 530 Fahrgäste bei rd. 24 760 ℳ Einnahme. Auf den Linien der Gesellschaft wurden im Berichtsjahr rd. 3,425 Millionen Zugkm mit Zügen bis zu 6 Wagen gefahren, im Wagenpark, der aus 226 Motor- und 174 Beiwagen besteht, ist keine Änderung eingetreten. Vor der Mobilmachung im August 1914 waren etwa 2760 Bedienstete im Betriebe beschäftigt, am Schlusse des Berichtsjahres waren es einschließlich der weiblichen Kräfte etwa 2000. Für die Betätigung der Kriegsfürsorge wurden im Berichtsjahr rd. 445 000 ℳ aufgewendet. Auf der im Betriebe der Gesellschaft befindlichen 3,8 km langen Flachbahn von Warschauer Brücke nach Lichtenberg wurden im Jahre 1915 rd. 2,252 Millionen Fahrgäste gegen rd. 2,257 Millionen im Vorjahr befördert, die Einnahmen betrugen rd. 138 735 ℳ gegen rd. 143,921 ℳ im Vorjahr. Es wurden rd. 399,710 Nutzkm, meist mit einem Wagen, gefahren, der Wagenpark besteht aus 10 Motor- und 7 Anhängewagen.

Von dem Reingewinn in Höhe von rd. 3,378 Millionen Mark wurden nach Speisung des gesetzlichen Reservefonds auf die Vorzugsaktien 5 %, auf die Stammaktien 4 % Gewinnanteil verteilt. Der verbleibende Rest im Betrage von rd. 356 040 ℳ wurde nebst dem in den Jahren 1912 und 1913 für Einnahmeausfälle zurückgestellten Betrage von 300 000 ℳ auf neue Rechnung vorgetragen.

Die Bauarbeiten für die Ergänzungslinie vom Gleisdreieck nach dem Nollendorf- und Wittenbergplatz wurden während des Berichtsjahres, soweit die Verhältnisse der Kriegszeit es ermöglichten, gefördert.

In der Generalversammlung der „Gesellschaft für elektrische Hoch- und Untergrundbahnen in Berlin (Hochbahngesellschaft)“ teilte der Vorsitzende des Vorstandes, Geheimer Baurat Wittig, in Ergänzung des Geschäftsberichtes mit, daß der Ausbau des Liniennetzes Gleisdreieck-Nollendorfplatz-Wittenbergplatz unter den heutigen Verhältnissen nur in geringem Maße fortschreiten könne. Der umfangreiche Grunderwerb sei im wesentlichen beendet, und es sei mit dem Häuserumbau begonnen worden.

Die Bahnanlage, die teilweise als Hoch-, teilweise als Tiefbau ausgeführt wird, durchquere die Steglitzer-, Kurfürsten- und Motzstraße, um als Untergrundbahn in den Bahnhof Nollendorfplatz einzulaufen, dessen Plan bereits die Genehmigung der staatlichen und städtischen Behörden gefunden habe. Die Verhandlungen wegen der sonstigen Pläne, wie die Verlängerung der Linie Wittenbergplatz-Uhlandstraße nach Halensee und der Ausbau der Nordlinie bis nach Pankow, die bereits in gutem Fluß waren, sind durch den Krieg unterbrochen worden. Was den Verkehr anlange, so habe dieser im Jahre 1915 eine stetige Zunahme erfahren, die auch im Laufe des Jahres angehalten hat. Eine regelmäßige Verkehrsentwicklung werde aber erst nach dem Kriege zu erwarten sein. Das Erträgnis sei durch die fortdauernde Steigerung der Löhne und Materialien beeinträchtigt worden. Es sei anzunehmen, daß auch nach dem Kriege eine Ermäßigung hierin nicht eintreten wird, und da ferner mit einer erheblichen steuerlichen Mehrbelastung zu rechnen sei, so könne, wie bei anderen gleichartigen Unternehmungen, eine Tariferhöhung auch bei der Hochbahngesellschaft nicht ausbleiben! Über Form und Termin dieser Erhöhung lasse sich jedoch gegenwärtig noch nichts sagen.

— **Geheimer Baurat Wiechel †.** Am 14. d. M. ist in Dresden das frühere Mitglied der Generaldirektion der sächsischen Staatseisenbahnen, Geheimer Baurat a. D. Hugo Wiechel im 69. Lebensjahre verschieden. Im Jahre 1847 zu Hannover geboren, trat er nach seiner Ausbildung in den technischen Wissenschaften im Jahre 1871 als Ingenieurassistent beim sächsischen Staatseisenbahn-Neubau ein, in dem er später als Sektionsingenieur tätig war. Er wurde im Jahre 1891 zum Bauinspektor, 1892 zum Betriebsinspektor, 1900 zum Finanz- und Baurat in der Generaldirektion, im Jahre 1903 zum Oberbaurat und im Jahre 1911 zum Geheimen Baurat befördert. Im Jahre 1911 trat er in den wohlverdienten Ruhestand über. Ausgezeichnet durch vielseitige Fähigkeiten und durch reiche Erfahrungen hat der Verstorbene der sächsischen Staatseisenbahnverwaltung während seiner langjährigen Tätigkeit hervorragende Dienste geleistet. Auch auf den Gebieten der Bevölkerungskunde, der Statistik und der Kartographie hat der Verstorbene mit Erfolg gearbeitet und wertvolle Arbeiten veröffentlicht. In den betreffenden Fachkreisen ist er sehr geschätzt worden.

— **Personalnachrichten.** Bei der preußisch-hessischen Staatsbahnverwaltung ist der Eisenbahn-Verkehrsinspektor Schwabe in Berlin zum Eisenbahndirektor mit dem Range der Räte 4. Klasse ernannt; ihm ist die Stelle eines Eisenbahndirektors bei den Eisenbahnabteilungen des Ministeriums der öffentlichen Arbeiten verliehen. — Die seitherigen Gerichtsassessoren Dr. Overmann in Altona, Pilger in Cöln, Sillich in Berlin und Dr. Winzerling in Halle (Saale) sind zur Staatseisenbahnverwaltung dauernd übernommen und zu Regierungsassessoren ernannt worden. — Versetzt sind: der Regierungsrat Dr. Giese, bisher in Bremen, als Mitglied der Eisenbahndirektion nach Berlin, der Regierungs- und Baurat Robert Müller, bisher in Magdeburg, als Mitglied der Eisenbahndirektion Saarbrücken zur Neubauabteilung nach Coblenz sowie die Regierungsbaumeister des Eisenbahnbaufachs Christfreund, bisher in Viersen, nach Neuwied als Vorstand der daselbst neu errichteten Eisenbahn-Bauabteilung, Michel, bisher in Elberfeld, und Dr.-Ing. Barkhausen, bisher in Berlin, beide in den Bezirk der Eisenbahndirektion Saarbrücken. — Der Regierungs- und Baurat Friedrich Lehmann, Vorstand des Eisenbahn-Betriebsamts in Weißenfels, ist gestorben.

Der Assessor bei der Generaldirektion der sächsischen Staatseisenbahnen Dr. jur. Wolfgang Richter ist zum Finanzassessor ernannt.

Österreich.

— **Wiedereinführung durchlaufender Wagen I., II., III. Klasse und Schlafwagen Wien Nordwestbahnhof-Tetschen Nordwestbahnhof-Berlin Anhalter Bahnhof.** Mit 25. März wurden beim Schnellzuge Nr. 7 (7607) D 197 und ab 26. März beim Schnellzuge D 196/2 die seinerzeit im Verkehr gestandenen durchlaufenden Wagen I., II., III. Klasse und Schlafwagen Wien Nordwestbahnhof-Tetschen Nordwestbahnhof-Berlin Anhalter Bahnhof und zurück wieder ständig eingeführt. (Wien Nordwestbahnhof ab 9 Uhr 40 Min. abends, Berlin Anhalter Bahnhof an 11 Uhr vorm. bzw. Berlin Anhalter Bahnhof ab 7 Uhr 15 Min. abends, Wien Nordwestbahnhof an 8 Uhr vorm.)

— **Elektrische Lokalbahn Wien-Großmarkthalle-Landesgrenze nächst Hainburg.** Der Expreßgüterverkehr zwischen den Stationen Wien-Großmarkthalle-Landesgrenze-Preßburg wurde nunmehr derart eingerichtet, daß die tagsüber in diesen Stationen aufgegebenen Expreßgüter gesammelt am selben Tage in besonderen Wagen noch abbefördert werden und bereits am nächsten Tage in den Vormittagsstunden den Empfängern zur Verfügung stehen. Als Gebühr für diese Expreßbeförderung wird für 10 kg der Betrag von 32 h berechnet; Mindestfrachtgebühr für eine Sendung 80 h. Um die Vorteile dieser schnellen Beförderung den Parteien in größerem Umfang zugänglich zu machen, wurde mit Genehmigung der in Betracht kommenden Aufsichtsbehörden die zulässige Gewichtsgrenze auf 100 kg für das Stück erhöht. Außerdem wird den Parteien gegen Zahlung eines Zuschlags die Möglichkeit geboten, die Beförderung eines Expreßgutes auch mit einem bestimmten Personenzug verlangen zu können, so daß die Ankunft des Expreßgutes am Bestimmungsort noch am selben Tage erreicht werden kann; in diesem Falle beträgt die Gebühr für je 10 kg 46 h.

— **Ablenkung des Durchgangsgüterverkehrs von den Wiener Bahnhöfen.** Das Eisenbahnministerium hat die Pläne betreffend die Herstellung des zweiten Gleises Stadlau-Gerasdorf, des Ortsgüterbahnhofes in Kagran und der nördlichen Zufahrtslinien zum Rangierbahnhof Breitensee, vom fachlichen Standpunkt für entsprechend befunden und hierüber die Vornahme der politischen Begehung und Enteignungsverhandlung angeordnet.

— **Lemberg-Czernowitz-Jassy-Eisenbahn.** In der letzthin abgehaltenen Sitzung des Verwaltungsrates wurde der Rechnungsabschluß für 1915, der einen Gewinnsaldo von 1 640 512 K. ausweist, genehmigt. Zugleich wurde beschlossen, bei der Generalversammlung der Aktionäre zu beantragen, die Gesamtdividende für 1915 mit 30 K. (gegen 27,50 K. i. V.) für die Aktie, das sind 7½ %, und 10 K. (i. V. 7,50) für den Genußschein festzusetzen, ferner den nach Abzug der statutarischen Zuwen-

dungen verbleibenden Rest des Gewinnsaldos mit 211 604 K. auf neue Rechnung vorzutragen.

— **Die Bilanz der Ferdinands-Nordbahn.** Der Rechnungsabschluß dieser Kohlengesellschaft dürfte Anfang April festgestellt werden. Im Vorjahre war die Dividende der Gesellschaft von 242,50 K. auf 227,50 K., demnach um 15 K. ermäßigt worden. Maßgebend hierfür war, daß im Jahre 1914 die Kohlenpreise gedrückt gewesen sind und der Absatz von Koks stockte. Im Jahre 1915 waren dagegen die Kohlenpreise etwas besser und die Nachfrage nach Koks sowie nach Nebenerzeugnissen während des ganzen Jahres bei gesteigerten Preisen lebhaft. In finanziellen Kreisen verlautet nun, daß die Nordbahn für das Jahr 1915 zu der Dividende des Jahres 1913, welche 242,50 K. betragen hatte, zurückkehren werde, wobei es noch möglich sein würde, den Gewinnvortrag um ungefähr 1 Million Kronen zu steigern. Der höhere Gewinn wurde ungeachtet des größeren Erfordernisses für Löhne und Materialien erzielt.

— **Annäherung in Verkehr und Technik** ist der Titel eines vom Geheimen Rate Dr. Exner in einer der letzten Nummern der neu gegründeten „Wirtschaftszeitung der Zentralmächte" veröffentlichten Aufsatzes, in dem das künftige Verhältnis zwischen Deutschland und Österreich-Ungarn als eine Lebensfrage bezeichnet wird, in dem Sinne, daß man anstreben und hoffen muß, daß die verbündeten Staaten mit ihren strategischen Verbündeten jene herrschende Stellung in der Welt erlangen, die zu vernichten Zweck des gegenwärtigen Überfalles der feindlichen Länder zu sein scheint. Wenn man aber von einem wirtschaftlichen Bündnis oder von einer engen Vereinigung beider Staaten spricht, so möchte der Verfasser es so innig gestaltet wissen, als es die Souveränität der beiden staatlichen Organismen zuläßt. Dem genüge aber nicht ein noch so inniges handelspolitisches Verhältnis zwischen den beiden Monarchien allein, selbst wenn es der ideale Zustand eines Zollvereins wäre. Es gebe viele auf das Wirtschaftsleben einflußnehmende Angelegenheiten, die gleichzeitig aber doch möglichst bald zu einer innigen Verbindung der beiden Großstaaten beizutragen hätten. Dies gilt vor allem von dem Verkehrswesen. Es brauche nicht weiter ausgeführt zu werden, daß der bestehende Deutsch-österreichische Eisenbahnverband, dem auch Luxemburg und die Niederlande noch angehören und bis zum Kriege auch Belgien, Rumänien und Rußland angehörten*), wenn er auch in Zukunft auf Deutschland und Österreich beschränkt sein müßte, einer weitgehenden Ausbildung im Sinne der Vereinheitlichung fähig wäre. Man wisse ja, daß in Beziehung auf die Güterwagen, Lokomotiven, Oberbausysteme, Betriebsführungen teilweise schon Vereinbarungen zwischen den deutschen Bundesstaaten bestehen, gewiß aber auch mit Österreich-Ungarn errichtet werden könnten. Den Vereinbarungen auf technischem Gebiete würden sich Tarifübereinkommen anzuschließen haben, und man werde zugeben, daß die Gesamtheit dieser Angelegenheiten vielfach auf die handelspolitischen Aufgaben der einzelnen Produktionsgebiete nachhaltiger einzuwirken geeignet ist als die Zollpolitik, soweit sie sich auf die beiden Kaiserstaaten bezieht. An die Eisenbahnübereinkommen könnten sich Vereinbarungen, betreffend das Straßenwesen und die Schiffahrt, anschließen. Die Staatsverträge, betreffend die Schiffbarmachung und Schiffbarkeit gemeinsamer Flüsse (Rhein, Elbe, Schelde, Pruth) und die nach dem Pariser Kongreß vom Jahre 1856 von fünf Staaten abgeschlossene Donauakte können und sollen beim Friedensschluß die dringende Ausbildung erfahren. Nebstdem wäre aber das Zusammenwirken im Verkehrswesen der Eisenbahnen, Land- und Wasserstraßen in allen ihren technischen und wirtschaftlichen Beziehungen zwischen beiden Staaten im Sinne der Vereinheitlichung anzustreben.

Mit diesem weitausgreifenden Programm sei der Gegenstand Verkehrswesen noch keineswegs erschöpfend behandelt, denn dazu gehören noch die Telegraphenunion und die im Jahre 1911 deutscherseits angeregte radiotelegraphische Union. Das in Deutschland seit dem Jahre 1868, in Österreich seit dem Jahre 1871 vorherrschende gesetzliche metrische Maß und Gewicht bedürfe der Ergänzung nach vielen Richtungen, immer auf Grundlage des reinen Zentimeter-Gramm-Sekunden-Systems. Auf dieser Grundlage wären die Einheitsmasse Ampère, Volt, Watt usw. sicherzustellen, ein Vorgang, der in England und Deutschland vor dem Kriege angeregt und in Angriff genommen wurde, dessen Fortführung in Zukunft von den Mittelmächten allein besorgt werden sollte. Dabei dürfte ins Auge zu fassen sein, ob nicht das gegenwärtig in Paris bestehende Bureau international de poids et mesures nach Berlin oder Wien für die Mittelmächte verlegt werden könnte. Überhaupt wäre die Untersuchung von Wert, welche internationalen Vereinbarungen auf technischem und wirtschaftlichem Gebiete und die damit zusammenhängende internationale Gemeinschaftsarbeit einer Erneuerung und Vertiefung bedürfen, um sie für die Mittelmächte und für die ihnen nahestehenden Staaten für immerwährende Zeiten zu errichten und zu sichern. Es würde dies zwar einen räumlichen Rückschritt für den Augenblick bedeuten, aber einen sachlichen Fortschritt im Sinne der Vereinheitlichung oder durch Annäherung der wirtschaftlichen Gesetzgebung und Verwaltung. Hierher gehöre z. B. eine Revision des Patents-, Gebrauchsmusterschutz- und Markenwesens, der Gesetzgebungen gegen den unlauteren Wettbewerb, alles zusammen Angelegenheiten, die in Deutschland, Österreich und Ungarn noch nicht völlig einheitlich geregelt sind, aber leicht geregelt werden können, ebenso wie der Schutz des geistigen Eigentums in der Literatur und Kunst. Wie man auf der einen Seite den gleichartigen Schutz für das geistige Eigentum des Einzelnen auf allen Gebieten fordern muß, so wäre auf der anderen Seite scheinbar gegensätzlich die Freizügigkeit der Angehörigen liberaler Berufe anstrebenswert innerhalb der drei Staaten. Zu diesem Zwecke müßten allerdings Vereinbarungen, betreffend die Organisation und das Prüfungswesen in den Mittel-, Fach- und Hochschulen Platz greifen.

Das Materialprüfungswesen sei eine der Hauptsache nach auf seinem heutigen Stande deutsche Schöpfung. Die gegenseitige Anerkennung der amtlichen Zeugnisse in Deutschland und Österreich-Ungarn würde dem Warenverkehr und der Handelssicherheit eine neue wichtige Grundlage bieten. Etwas Ähnliches bestehe schon in Beziehung auf die Erprobung der Handfeuerwaffen, der Zeugnisse für medizinische Thermometer und dergleichen mehr, und der Krieg habe es gelehrt, die Vereinheitlichung des technischen Versuchswesens im allgemeinen in dem Sinne anzustreben, daß die beiderseitigen Ergebnisse in den wirtschaftlich verbündeten Staaten anzuerkennen seien. Diese Beispiele seien keineswegs eine erschöpfende Aufzählung aller einschlägigen Punkte, wohl aber deuten sie an, wie durch eine Gleichartigkeit der technischen, wirtschaftlichen und handelspolitischen Gesetzgebung eine Vereinigung der Kräfte bewerkstelligt werden könnte, die den entsprechenden Verhältnissen in allen anderen Staaten überlegen sein würden. Hierher gehöre auch eine Übereinstimmung in den Grundsätzen der sozialpolitischen und Aktiengesetzgebung. Ein äußerstes Ziel wäre die Vereinheitlichung der Währung, die in Zukunft auf Grund der reinen Werteinheit, das ist ein Gramm reines Gold gleich 2,87 Mark und etwas über 3 Kronen, vorbereitet werden könnte, indem diese Werteinheit zur Aushilfe eingeführt werden würde. Doch solle man sich gegenüber diesen einzelnen, schwierigen, gründliche Vorbereitung erheischenden Problemen nicht von der Überzeugung und dem Streben abhalten lassen, die beiden zentralen Grundstaaten zu einem wirklichen wirtschaftlichen Bündnis zu vereinigen, dessen Anziehungskraft und Wirkungen nach außen nicht unterschätzt werden dürfen. Diese Vorarbeit würde auch zu einer Wiederbelebung der in den letzten Jahrzehnten etwa abgeschwächten Gemeinschaftsarbeit auf geistigem Gebiete beitragen.

— **Ein Massengüterlagerplatz an der Erdbergerlände in Wien.** Die Staatsbahnverwaltung beabsichtigt, zur Entlastung der Wiener Bahnhöfe einen Massengüterlagerplatz an der Erdbergerlände zu errichten. Er soll auf einem Teil des von der Donau-Regulierungskommission geplanten Umschlagplatzes zwischen der Erdbergerlände und der verlängerten Schnirchgasse, und zwar flußabwärts vom Franzosengraben, errichtet werden; er wird an die Staatseisenbahn durch eine Bahnlinie angeschlossen, die von der Station Erdbergerlände ausgeht und den Bahnkörper der ehemaligen Schleppbahn zum aufgelassenen Gaswerk der Imperial Continental Gas Association benützt. Auf dem Platz sollen nur Massengüter gelagert werden, weshalb wenigstens vorläufig weder Überdachungen noch sonstige Baulichkeiten zur Aufnahme von Stückgütern geplant sind. Der Bereich des Lagerplatzes kann von der Stadt aus derzeit nur über die Erdbergerlände erreicht werden. Da diese jedoch für den zu erwartenden starken Schwerfuhrwerksverkehr nicht geeignet ist, so plant die Staatsbahnverwaltung die Herstellung einer Straße vom oberen Ende des Lagerplatzes beim Franzosengraben im Zuge der künftigen Schnirchgasse bis zur Schlachthausgasse. Der Wiener Stadtrat beschloß, dem Projekt unter gewissen Bedingungen zuzustimmen, insbesondere soll bei der Kommissionsverhandlung die Erklärung von der Gemeinde abgegeben werden, daß die Benutzung der Gründe des Umschlagplatzes nur für eine Dauer von zehn Jahren zugelassen wird.

— **Todesfälle.** Am 19. März d. J. ist in Reichenberg kaiserl. Rat Alfred Deutsch, der dem Staatseisenbahnrat seit dem Jahre 1884, d. i. seit der Gründung dieser Körperschaft angehört hatte, gestorben. Einer Mitteilung des Tarifanzeigers entnehmen wir,

*) Anmerkung der Schriftleitung: Gemeint ist der Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen, dem die rumänischen Staatsbahnen auch jetzt angehören. Daß Belgien und Rußland ihm bis zum Kriege angehörten, ist bekanntlich irrig. Nur die kleine belgische Chimay-Bahn und die russische Warschau-Wiener Bahn gehörten dem Verein an.

daß die Firma Alfred Deutsch & Co., der der Verstorbene jahrzehntelang vorstand, zu den angesehensten Speditionsfirmen Österreichs gehörte. Die fachliche Bedeutung des Verstorbenen war im Staatseisenbahnrate anerkannt und geschätzt. In früheren Tagungen hatte er eine Reihe wichtiger Referate innegehabt und sie mit gründlichster Fachkenntnis beherrscht. Auch in der Reichenberger Handels- und Gewerbekammer, welcher er viele Jahre als Mitglied angehörte, wurden sein reiches Wissen, Weltklugheit und Erfahrung jederzeit gewürdigt. In der Parte, welche die Kammer über das Ableben ihres verdienten Mitgliedes ausgibt, heißt es: „Tiefbewegt betrauert die Kammer den Verlust eines treuen Freundes und hervorragenden Mitarbeiters von glänzender Begabung, welcher der Kammer durch viele Jahre seine ganze, auf reiches Wissen und große Erfahrung gestützte Kraft hingebungsvoll widmete und sich so um die Kammer wie um die ihr anvertraute Sache unvergängliche Verdienste erwarb. Die Kammer wird ihm für immer ein dankbares und pietätvolles Andenken bewahren."

Am 10. April d. J. ist der Baudirektor der Südbahn-Gesellschaft, Ingenieur Ferdinand Holzer, auf einer Dienstreise begriffen, in Bozen nach kurzer Krankheit verschieden.

Übrige europäische Länder.

— **Die deutsche Sommerzeit und die nordischen Länder.** Der Plan, die Uhr im Sommer eine Stunde vorzustellen, erregt in den skandinavischen Ländern großes Interesse, obgleich die Zeitveränderung hier keine so erhebliche Bedeutung hat, wie in südlicheren Gegenden. In Schweden und Norwegen herrscht ja, wie jeder weiß, der dort gelebt oder auch nur kurze Besuche abgestattet hat, in den Sommermonaten so gut wie beständiger Tag, und auch Dänemark hat einen längeren Abschnitt „heller Nächte". Trotzdem stellt man sich in weiten Kreisen des Nordens zu der Sache sehr freundlich. Der dänische Verkehrsminister findet die Idee praktisch und zusagend. Doch sei die Sache von skandinavischer Bedeutung. Wenn sich auch Norwegen und Schweden anschlössen, wäre die Durchführung zweckmäßig, nicht zum mindesten im Hinblick auf gleichartige Fahrplanzeiten. Innerhalb der dänischen Regierung werden jetzt Erwägungen hierüber stattfinden. In der schwedischen Eisenbahnverwaltung ist die Frage bereits Gegenstand der Erörterung gewesen. Der Chef des Fahrplanbureaus erklärt, die Sache habe seinen vollen Beifall, und würde ein Vorschlag über Einführung der neuen Zeit in Skandinavien kommen, dann wären von den schwedischen Eisenbahnen keine Schwierigkeiten zu gewärtigen. Auch sonstige Kreise in Schweden bringen der Sache großes Interesse entgegen; namentlich die Geschäftsleute begrüßen sie mit Freuden. M.

— **Die Einnahmen der Eisenbahnen Schwedens im Jahre 1915.** Nachdem jetzt auch das Ergebnis der schwedischen Privatbahnen für 1915 vorliegt, ergibt sich, daß die gesamten Betriebseinnahmen der schwedischen Eisenbahnen für 1915 nicht weniger als 217 795 000 Kr. betragen haben, was seit dem Iahre 1905 eine Verdoppelung der Einnahmen und Steigerung der Einnahmen für den Tag und das Bahnkilometer von 23,8 auf 40.5 Kr. bedeutet. Im Vergleich mit 1914 beträgt die Einnahmenerhöhung 47 653 000 Kr. oder 22 1 %. Da auf die Staatsbahnen für 1915 eine Einnahme von 117 722 000 Kr. entfällt, haben somit die Privatbahnen 100 073 000 Kr. verdient, was 18 137 000 Kr. oder 22.1 % mehr ist als im Jahre 1914. Die Einnahmen im Personenverkehr haben im vorigen Jahre im Vergleich mit den Einnahmen 1914 um 5.6 % bei den Staatsbahnen und um 6.8 % bei den Privatbahnen zugenommen. Die Vermehrung ist ungefähr die gewöhnliche. Die Einnahmen im Güterverkehr steigen dagegen bei den Staatsbahnen um 38.3 % und bei den Privatbahnen um 30.3 %. Unter gewöhnlichen Verhältnissen pflegen die Einnahmen im Güterverkehr der Privatbahnen einen größeren Teil der Betriebseinnahmen zu bilden als bei den Staatsbahnen, woraus hervorgeht, daß sich im Jahre 1915 der Güterverkehr der Staatsbahnen kräftiger als bei dem Güterverkehr der privaten Eisenbahnen entwickelt hat; was seinen Grund darin hat, daß das schwedische Staatsbahnnetz die großen Durchgangslinien des Handels in sich schließt. M.

— **Die schwedische Inlandsbahn.** Dem Reichstag ist eine Regierungsvorlage über die Inlandsbahn zugegangen, worin nunmehr die Linienführung dieser für das nördliche Schweden wichtigen Bahn in ihrer ganzen Ausdehnung festgesetzt wird. Auch sind darin die Querbahnen enthalten, die vorläufig gebaut werden sollen. Bisher ist von der Inlandsbahn, die bekanntlich von Oestersund aus begonnen wurde und mitten durch den nördlichen Landesteil bis nach Gellivare hinauf gehen soll, die Strecke Oestersund-Ulriksford (etwa 130 km) im Betrieb und die Strecke Ulriksford-Wolgsjön (120 km) im Bau begriffen. Die weitere Fortführung nordwärts wird über die lappländischen Ortschaften Wilhelmina, Stensele, Vorsele, Lojtoträsk, Slagnäsforsen, Avaviken, Jockmock und Porjus nach Gellivare erfolgen, und von der Strecke Wolgsjön-Stensele soll eine Zweigbahn in westlicher Richtung zum See Malgomajsjön gehen. Von den beiden zunächst beabsichtigten Querbahnen wird die südlichste im Talgebiet des Angermanälf zwischen den Stationen Hoting an der Inlandsbahn und Forsmo an der nördlichen Stammbahn gebaut. Die Kosten dieser Querbahn sind auf etwas über 9 Millionen Kronen berechnet worden. Die andere weit nördlicher liegende Querbahn wird von der Station Avaviken an der Inlandsbahnlinie bis zur Station Jörna an der nördlichen Stammbahn gehen und gegen 5 Millionen Kronen kosten. Ferner soll eine Zweigbahn gebaut werden, die von der Station Hällnäs an der nördlichen Stammbahn ausgeht und sich bis zu dem Ort Lycksele erstreckt, der ungefähr in der Mitte zwischen der nördlichen Stammbahn und der Inlandsbahn liegt. Durch Fortsetzung dieser Zweigbahn bis Stensele an der Inlandsbahn wird für verhältnismäßig geringe Kosten eine dritte Querbahn geschaffen werden. Mit den Querbahnen werden die Gebiete an der Inlandbahn mit der nördlichen Stammbahn in Verbindung gebracht, von der aus wieder eine Anzahl Zweigbahnen zu den Küstengebieten am Bottnischen Meerbusen führen, mit denen somit die Inlandsbahn ebenfalls in Verbindung kommen würde. Zum Bauplan selbst sei noch erwähnt, daß die Strecke Ulriksford-Wolgsjön 1917 fertig wird. Auf der weiteren Strecke vom Angermanälf nach Norden zu beginnen die Arbeiten in diesem Jahr, und im Jahre 1919 dürfte die Schienenlegung bis Stensele vorgeschritten sein. Im Jahre 1920 werden die Arbeiten auch von Gellivare aus südwärts in Angriff genommen, aber im ganzen dürfte es noch zehn Jahre dauern, bis der nördliche Teil der Inlandsbahn von Oestersund bis Gellivare in seiner Gesamtheit im Betrieb ist. Die Linie Oestersund-Gellivare hat etwa 700 km Länge, doch die ganze Bahnlänge mit den Querbahnen geht beträchtlich über 1000 km. Südlich von Oestersund ist die Inlandsbahn gegenwärtig bis Sveg im Bau, welche Strecke 1919 fertig sein wird. M.

— **Zur Regelung des Verkehrs auf den russischen Wasserwegen.** Die Erfahrungen, die man in Rußland mit der Güterbewegung auf den Wasserwegen im Jahre 1915 gemacht hat, scheinen reichlich unbefriedigende gewesen zu sein. Klagend wird in der Presse hervorgehoben, daß bei dem großen Reichtum an schiffbaren Flußläufen und dem vorhandenen reichlichen Laderaum erwartet werden konnte, daß mit deren Hilfe die Eisenbahnen entlastet werden würden. Und während die Not der Zeit mächtig dazu drängte, auf den Wasserwegen große Mengen Heizmaterial, Kriegsbedarf und Lebensmittel zu bewegen, hat es sich zugetragen, daß die Wasserwege weniger geleistet haben als im Jahre 1914. Dieses Ergebnis, schreibt unsere Quelle, der „Wjestnik" des Ministeriums der Verkehrsanstalten, dem Umstande zu, daß all und jede einheitliche Leitung auf diesem wichtigen Verkehrswege fehlt. Während auf den Eisenbahnen eine einheitliche Leitung des Verkehrs vom Ministerium der Verkehrsanstalten und dessen Dienststellen ausgeübt wird, wird auf den Wasserwegen das entweder von einzelnen Gesellschaften, ja sogar nach dem Befinden einzelner Schiffseigentümer geregelt. So ist es gekommen, daß das verflossene Jahr 1915 deutlich gezeigt hat, daß, um die vielen Wasserwege im Interesse der Landesverteidigung und der Volksverpflegung nutzbringend ausnutzen zu können, es ganz unerläßlich ist, die Verwaltung der Wasserwege, und namentlich ihre systematische Ausnutzung einheitlich zu regeln. Dazu gehört auch insbesondere, es anzustreben, daß die großen zu bewegenden Gütermassen möglichst gleichmäßig über die ganze Schiffahrtszeit verteilt werden. Hiermit würde es namentlich erreicht werden können, daß nicht nur die Wasserverhältnisse, der Wasserstand, genügend berücksichtigt werden würden, sondern daß auch die Schiffe nach einem einheitlichen Plane Verwendung fänden. Zur Erreichung dieses Zieles ist mit kaiserlichem Befehl vom 17/30. Januar d. J. ein „leitendes Komitee" eingesetzt worden. Seine Aufgabe besteht: in der Leitung der Transporte an Heizmaterial, Lebensmitteln und Kriegsbedarf: Aufstellung allgemeiner Versandpläne; Festsetzung der Arten. Reihenfolge und Verkehrsrichtung für die einzelnen Schiffahrtsunternehmungen; Heranziehung dieser Unternehmungen zu pflichtmäßigen Beförderungen; Festsetzung von Höchstpreisen für die Beförderung und das Bugsieren, endlich die Ausgabe allgemein bindender Vorschriften für die Behandlung der zu befördernden Güter. Dieses wichtige und mit außerordentlichen Befugnissen ausgestattete Komitee wird gebildet aus Vertretern der staatlichen und privatwirtschaftlichen Körperschaften, „was notwendig ist, um eine allseitige Beleuchtung einer jeden möglichen Frage auf diesem neuen Gebiete zu ermöglichen. Da es aber natürlich nicht angängig ist, alle die erforderlichen Maßregeln von einer Zentralstelle aus zu treffen, so ergibt sich die Notwendigkeit, auch örtliche Komitees zu errichten, um über die Bedürfnisse der Provinz unterrichtet zu werden."

Also — es sind hier die Anfänge zu einem neuen Departement im Ministerium der Verkehrsanstalten gegeben. Mit Rücksicht

auf die Wichtigkeit der Aufgabe, den großen Umfang des Einflußgebietes und die Mannigfaltigkeit der Interessen, die Berücksichtigung verlangen, sind denn auch gleichzeitig „Rayon-Komitees", wie sie für die Regelung des Verkehrs auf den Eisenbahnen vorhanden sind, gebildet worden. Eine wie ungeheuerliche Machtvollkommenheit dem Vorsitzenden dieses Komitees zusteht, mag daraus erkannt werden, daß der § 11[1] ihm die Befugnis gibt, in ihm geeignet erscheinenden Fällen Mitglieder der Direktion, des Verwaltungsrates, der Aufsichtsinstanz der Gesellschaften oder deren Betriebsdirektoren von ihrer dienstlichen Tätigkeit zu beseitigen und andere, geeignete Personen an deren Stelle einzusetzen. Das gleiche Recht steht dem Vorsitzenden in Bezug auf jeden Beamten der Gesellschaften zu. Eine ärgere Knebelung der Privatunternehmung, der Gesellschaften, wie der einzelnen Person, ist wohl noch nicht oft dagewesen! m.

— **Gasolinlokomotiven für russische Laufgräben.** In Amsterdam eingetroffene amerikanische Blätter melden aus Philadelphia, daß Rußland bei der Baldwin Lokomotivbaugesellschaft 350 Gasolinlokomotiven zur Benutzung in Laufgräben bestellt hat. Sie werden zur Beförderung von Munition und Proviant verwendet werden.

Fremde Erdteile.

— **Die Eisenbahnunternehmungen der Deutschen Bank in der asiatischen Türkei.** Über diese entnehmen wir dem kürzlich veröffentlichten Geschäftsbericht der Bank folgendes: Unsere Eisenbahnunternehmungen in der Türkei hatten während des Krieges eine besonders wichtige Aufgabe zu erfüllen und haben dem befreundeten Ottomanischen Kaiserreich mehr als je die wertvollsten Dienste geleistet. Die Anatolische Eisenbahn-Gesellschaft dürfte für das Berichtsjahr nach reichlichen Abschreibungen und Rücklagen wiederum 6 % verteilen. Die Bagdad-Eisenbahn-Gesellschaft konnte, trotz vieler Widerwärtigkeiten und Behinderungen, ihren Bau fortsetzen und reicht heute bis Ras-ul-Ain im oberen Mesopotamien. Der Bau von Bagdad aus mußte infolge des Abschneidens der Seeverbindung natürlich eingestellt werden; nur die kleine Teilstrecke von Bagdad nach Samarra ist im Betrieb.

— **Betriebsergebnisse der französischen Kolonialbahnen im Jahre 1915.**

	Betriebslänge am 1. Jan. 1916 km	Roheinnahmen in Franken im Ganzen 1915	für 1 km 1915	für 1 km 1914
Indochina	2063	10 803 843	5 237	—
Westafrika	2629	10 296 201	3 913	—
Madagaskar	369	2 888 066	7 827	7 645
Réunion	126	1 532 350	12 161	9 611
Somalikküste	615	3 013 000	4 900	6 220
Neukaledonien (Numea-Burail)	29	93 607	3 297	—
Französ.-Indien (im Betriebe der südindischen Eisenbahn)	30	—	—	—
zusammen	5861	28 627 067	4 884	
Im einzelnen:				
Indochina:				
Haifong-Laokay-Yunnansen		6 740 611	7 847	9 046
Hanoi-Virch und Hanoi-chines. Grenze		1 830 031	3 712	4 322
Turan-Huë und Dongha		300 042	1 715	1 940
Saigon-Kanhoa u. Saigon-Mytho		1 933 159	3 606	3 980
zusammen		10 803 843		
Westafrika:				
Dakar-St. Louis		3 185 002	12 065	15 385
Kayes-Niger		1 674 905	3 018	3 524
Thiès-Kayes		1 715 177	4 193	5 521
Kayes-Ambidedi		35 394	805	1 380
Guinea		2 048 358	3 104	3 602
Elfenbeinküste		698 565	2 218	3 016
Dahomé		787 832	2 679	3 009
Ost-Dahomé		150 878	4 886	2 250
zusammen		10 296 201		

Der Vergleich der kilometrischen Einnahmeziffern für die Jahre 1915 und 1914 zeigt den erheblichen Einfluß des Krieges, der anscheinend nur an den Inseln Madagaskar und Réunion spurlos vorübergegangen ist. (Nach „Journal officiell" vom 10. März 1916.).

Allgemeines.

— **Die Bergstraße — Ersatz für Italien.** Der schmale Streifen fruchtbaren Landes, der sich an den Ausläufern des Odenwaldes gegen das Rheinufer zwischen Darmstadt und Heidelberg hinzieht, und der seit altersher den Namen Bergstraße führt, bietet für Erholungsbedürftige alles das, was wir sonst im südlichen Ausland gesucht haben. Er hat das mildeste Klima Deutschlands, gleicht einem blühenden Garten und übt auf jeden einen seltsamen Zauber aus. Die Frühlingssonne läßt dort schon im März Mandeln und Pfirsiche erblühen, während im nördlichen Deutschland die Natur noch lange ihren Winterschlaf hält. Das Gebiet ist eine ununterbrochene Kette von Bergen, die Höhen bedeckt mit Laub- und Nadelwäldern, aus deren Grün die Ruinen mittelalterlicher Burgen malerisch hervorlugen, die Abhänge und die vorgelagerten Hügel mit Reben bekränzt. An den Fuß der Bergstraße schmiegen sich trauliche Dörfer und Städtchen gleich lieblich und anheimelnd, wo für gute und sehr preiswerte Unterkunft sowie Verpflegung bestens gesorgt ist. Auch zu dauernder Ansiedlung ist die Bergstraße ganz besonders geeignet. Führermaterial, soweit vorhanden, wird gegen Portoersatz versandt durch das Öffentliche Verkehrsbureau in Berlin, Unter den Linden 14.

Rechtspflege.

— **Haftung der Eisenbahn aus dem Haftpflichtgesetz, Beförderungsvertrag und unerlaubter Handlung** (Urteil des Oberlandesgerichts Karlsruhe v. 20. Januar 1916 Z. 3. B. R. 9/15). Der fast 65 Jahre alte Kläger ist im Januar 1912, abends nach 6 Uhr, auf dem Bahnhof H. nach Lösung einer Fahrkarte und nach Durchschreiten der Bahnsteigsperre über die innerhalb des Bahnhofs gelegene ungedeckte Überführung gegangen und beim Absteigen auf der vom Podest zum Bahnsteig führenden Treppe gestürzt, so daß er schwere Verletzungen davontrug. Das Landgericht hat den gegen den Eisenbahnfiskus erhobenen und auf das Reichshaftpflichtgesetz, Verletzung des Beförderungsvertrags (§§ 631, 278 BGB.) und unerlaubte Handlung (§ 823 ff. BGB.) gestützten Anspruch auf Schadenersatz dem Grund nach für gerechtfertigt erklärt, während das Oberlandesgericht die Klage abgewiesen hat aus folgenden Gründen: Dem Landgericht ist darin beizutreten, daß mangels Vorliegens eines Betriebsunfalls i. S. des § 1 des HPflGes. die Haftung auf Grund dieses Gesetzes zu verneinen ist. Die Haftpflicht aus § 1 HPfl. Ges. setzt voraus, daß die körperliche Beschädigung eines Menschen bei dem Betrieb einer Eisenbahn erfolgt ist. Unter Betrieb ist der Inbegriff der Verrichtungen des Eisenbahngewerbes zu verstehen, die die ihm eigentümliche Gefährlichkeit verleihen unter Verletzungen „bei dem Betrieb" fallen daher nur solche die mit derartigen Betriebsvorgängen in ursächlichem Zusammenhang stehen. Es genügt nicht eine lediglich örtliche und zeitliche Verbindung des Unfalls mit dem Betrieb einer Eisenbahn, vielmehr wird erfordert, daß auch ein innerer ursächlicher Zusammenhang zwischen dem Unfall und der besondere Gefahren hervorrufenden Betriebstätigkeit der Eisenbahn besteht. Es muß ein solcher erkennbarer Zusammenhang des konkreten Unfalls mit der den Eisenbahnen eigentümlichen Betriebsart mit der Möglichkeit der ursächlichen Beeinflussung durch die besonderen Gefahren des Eisenbahnbetriebs von Kläger dargetan werden. Unfälle auf dem Bahnsteige vor dem Einsteigen in den Zug oder nach dem Aussteigen aus dem Wagen sind an sich nicht Betriebsunfälle; erst mit dem Einsteigen beginnt und mit dem Aussteigen endet für den Reisenden die Verbindung mit dem Betriebe. Wenn ein Reisender bei Winterglätte auf dem Bahnsteig fällt, so ist das kein anderer Vorgang, als wenn er infolge von Glätte auf der Straße stürzt. Es handelt sich um eine allgemeine, durch die Wetterverhältnisse des Winters bedingte Verkehrsgefahr, nicht um eine vom Eisenbahnbetriebe herkommende Gefahr. Unfälle auf den Zugängen zu den Zügen innerhalb des Bahnhofs, wie Sturz auf der Treppe einer Über- oder Unterführung, sind nicht schon deshalb Betriebsunfälle, weil sie auf besonders, technisch dem Bahnbetrieb angepaßten Weganlagen sich ereigneten, die zur Vermeidung einer Gleisüberschreitung höher oder tiefer gelegt sind, denn damit, daß die Zugänge über die Gleise oder ohne Berührung mit den Gleisen auf Umwegen zu den einzelnen Bahnsteigen und Einsteigestellen führen, steht ein beim Überschreiten der Gleise oder bei der Begehung der Über- oder Unterführung sich ereig

nender Fall oder Treppensturz mit der Betriebstätigkeit der Bahn oder den besonderen Gefahren des Eisenbahnbetriebs noch in keinem inneren ursächlichen Zusammenhang. Ein solcher Zusammenhang mit dem Betrieb und der Betriebsgefahr wäre nur dann gegeben, wenn den Sturz ursächlich beeinflussende aus der Gefährlichkeit des Bahnbetriebes sich ergebende besondere Umstände vorlägen, wie z. B. starkes, durch die Eile und den Verkehr bewirktes Gedränge oder, wenn die Gleise oder Unter- oder Überführung mit besonderer durch die Beschleunigung des Bahnbetriebs (Umsteigen, Wagenwechsel, Kürze des Haltes auf einer Zwischenstation) gebotenen oder veranlaßten Eile überschritten werden müßten. Solche besonderen Umstände sind im vorliegenden Falle nicht dargetan.

Rechtlich könnte der Klageanspruch auf Schadenshaftung des Bahnunternehmers auf Verletzung des Transportvertrags (§ 631 BGB.) gestützt werden. Auf Grund des Personenbeförderungsvertrags hat der Unternehmer dafür zu sorgen, daß die zu befördernde Person unbeschädigt ans Reiseziel gelangt, und er haftet auch für Schaden, den sie auf der Reise durch Beförderungsvorgänge erleidet, wenn er nicht nachweist, daß ihn kein Verschulden trifft (RGZ. 66, 15; Recht 1907 Nr. 2709). Diese Regelung der Beweislast greift jedoch nur Platz bei der Beförderung im eigentlichen Sinne. Nur während dieser Zeit ist der Reisende gewissermaßen der Herrschaft und Verfügungsmacht des Unternehmers überantwortet. Dieser Grund trifft dagegen nicht zu für vertragliche Nebenleistungen des Unternehmers, die der Beförderung vorangehen oder ihr nachfolgen. Hierzu gehört die Gewährung sicherer Zugänge und Abgänge zum Zuge und vom Zuge. Auf diesem Wege ist der Reisende regelmäßig in seiner Bewegungsfreiheit und Selbstbestimmung nicht beschränkt. Stößt ihm dabei ein Unfall zu, so hat er zu beweisen, daß der Unternehmer eine Vertragspflicht verletzt habe (RG. 15 III 15; Recht 1915 Nr. 1060). . . . Das Landgericht hat den weder im Haftpflichtgesetz noch aus dem Beförderungsvertrag begründeten, sondern nur aus „unerlaubter Handlung" (§§ 823, 847 BGB.) gegebenen Anspruch auf Schmerzensgeld für gerechtfertigt erklärt, weil sich ergeben habe, daß der Eisenbahnfiskus als Unternehmer eines dem öffentlichen Verkehr dienenden Betriebs nicht die im Verkehr erforderliche Sorgfalt beobachtet habe. Die Ausführungen des Landgerichts gehen im wesentlichen dahin, daß ungedeckte und der Seitenwandungen entbehrende Überführungen nach den Grundsätzen eines gesunden und normalen Verkehrs überhaupt als ungenügend und deshalb unzulässig zu betrachten, überall durch Unterführungen zu ersetzen seien. Darauf läuft die Erwägung des Landgerichts hinaus, daß der mangelnde Wetterschutz — der die Abhaltung der Witterungseinflüsse, wie Regen und Schnee, von der Überführung durch Überdachung, Seitenwandung u. dergl. bewirke — die auf dem Bahnhof H. erstellte Überführung als eine verkehrswidrige Anlage erscheinen lasse, weil der ungedeckte Steg bei Nässe glatt, und bei der durch Schnee oder Frost eintretenden Glätte gefährlich sei; zur Beseitigung dieser Verkehrsgefahr wird die Anbringung von Schutzmitteln (Überdachung, Seitenwandung), Überspannung der Treppen mit einer Plane, teilweise Absperrung des Steges oder Unterstützung älterer und unbehilflicher Personen durch Bahnbedienstete, für geboten erachtet, um die aus der ungedeckten Beschaffenheit der Anlage sich ergebende Verkehrsgefährlichkeit zu beseitigen. Dieser Standpunkt, daß solche Überführungen schon wegen des mangelnden Wetterschutzes als verkehrswidrig und unzulässig zu betrachten seien, überall, selbst an kleineren Bahnhöfen wie H., durch Unterführungen zu ersetzen seien, überspannt die der Bahn obliegenden Verpflichtungen in einer unerträglichen Weise und läßt sich auch nicht mit der allgemeinen Verkehrsauffassung vereinbaren. Selbstverständlich ist bei einer gegen Witterungseinflüsse nicht geschützten Überführung bei Winterwetter wegen der Gefahr der Eisbildung und Schneeglätte weit größere Vorsicht geboten, namentlich auch rechtzeitiges und sorgfältiges Streuen bei Schneefall oder Frost. Daß aber wegen der hieraus sich ergebenden Gefahr, der durch sorgfältiges Streuen begegnet werden kann, ein ungedeckter Übergang schon an sich eine verkehrsgefährliche, deshalb unzulässige Anlage darstelle, deren Bestehenlassen allein schon den Unternehmer für Unfälle durch Sturz auf derselben haftbar mache, läßt sich nicht vertreten . . . . . Mit dem geführten Beweise, daß die Eisenbahnverwaltung eine an sich gefahrlose Überführung zur Benutzung gestellt und daß sie diese Überführung z. Zt. des Unfalles in einem verkehrssicheren Zustand erhalten hat, ist die Klage hinfällig. Der Eisenbahnfiskus braucht, zumal es sich nicht um eine bei der Beförderung selbst (im eigentlichen Bahnpersonentransport) eingetretene Schädigung handelt, nicht zu beweisen, daß der Unfall auf Zufall oder eigene Unvorsichtigkeit des Klägers zurückzuführen sei. . . . . Es darf nach allgemeiner Verkehrsauffassung von jedermann verlangt werden, daß Verkehrseinrichtungen, die an sich als gefahrlos zu betrachten sind, durch Witterungseinflüsse aber vorübergehend eine gewisse Vorsicht erheischen, mit dementsprechender Rücksicht auf diese Umstände mit Anwendung der danach gebotenen Sorgfalt benützt werden. Derartigen Verhältnissen Rechnung zu tragen, kann von dem, der eine Bahnüberführung überschreitet, ebenso verlangt werden, wie von dem, der eine öffentliche Straße, einen Bürgersteig bei Schnee- oder Frostwetter begeht. F.

Amtliche Mitteilungen der Geschäftsführenden Verwaltung.

Eröffnung von Stationen.

Eisenbahndirektionsbezirk Posen. Am 1. Mai d. J. wird der an der Bahnstrecke Neusalz (Oder)-Wollstein (Pos.) zwischen dem Haltepunkte Aufhalt und dem Bahnhofe 4. Klasse Deutsch Wartenberg neu errichtete Haltepunkt Bobernig für den Personen- und Gepäckverkehr eröffnet werden. Die Entfernungen betragen: zwischen Bobernig und Aufhalt 2.90 km und zwischen Bobernig und Deutsch Wartenberg 3.09 Kilometer.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Eisenbahndirektionsbezirk Essen. Am 15. April d. J. ist der Staatsbahnhof Wedau, der für den Übergangsverkehr von und nach der Kleinbahn Mündelheim-Huckingen-Wedau bisher auf die Abfertigung von Wagenladungen und Frachtstückgut in Mengen von mindestens 2 t usw. beschränkt war, für den Gesamtgüterverkehr im Übergang von und nach der genannten Kleinbahn freigegeben worden.

Großherzoglich Badische Staatseisenbahnen. Am 1. Mai d. J. wird die an der Strecke Rheinau-Ketsch zwischen den Stationen Rheinau und Brühl (Baden) gelegene, bisher nur dem Verkehr des Personals der Luftschiffwerft Schütte-Lanz dienende Haltestelle Rheinau-Luftschiffhalle zunächst für die Kriegsdauer für den allgemeinen Personenverkehr nach Maßgabe der Vorschriften für die Personen- usw. Abfertigung nach und von Haltestellen für den Vorortverkehr eingerichtet. Die Entfernung von Rheinau beträgt 1,7 km, von Brühl (Baden) 1.8 km.

K. k. Österreichische Staatsbahnen. Ab 15. April dieses Jahres ist die Haltestelle Kaunowa zur Auf- und Ablieferung von Stückgütern im Gewicht von nicht mehr als 100 kg für das Stück und im Gewicht von nicht mehr als 1000 kg für die Sendung befugt.

Änderung von Stationsnamen.

Eisenbahndirektionsbezirk Hannover. Die Ladestelle Bremen Neustadtbf. hat die Bezeichnung Bremen Hohentorshafen erhalten.

Eisenbahndirektionsbezirk Altona. Der zwischen den Stationen Bantin und Hollenbek an der Bahnstrecke Hagenow-Bad Oldesloe gelegene Bahnhof Zarrentin erhält vom 1. Mai d. J. ab die Bezeichnung Zarrentin (Mecklb.).

Rundschreiben der Geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. III 53 vom 8. April d. J. an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Einziehung von Beiträgen zu den Vereinskosten (abgesandt am 14. April d. J.).

Nr. III 60 vom 12. April d. J. an die Vereinsverwaltungen, die im ersten Vierteljahr 1916 zahlpflichtige Bekanntmachungen in der Vereinszeitung erlassen haben, betreffend Kosten für Bekanntmachungen in der Vereinszeitung (abgesandt am 14. April d. J.).

Nr. VI 38 vom 7. April d. J. an die Vereinsverwaltungen und die vereinsfremden Bahnen, die Drucksachen des Vereins bezogen haben, betreffend Kosten für gelieferte Drucksachen des Vereins (abgesandt am 13. Januar d. J.).

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Güterverkehr.

Ostdeutsch-Südwestdeutscher Güterverkehr. Tarifhefte 1—4.

Vom 1. April 1916 ab treten folgende Änderungen und Ergänzungen ein:

1. Im Warenverzeichnis des Ausnahmetarifs 2 (Rohstofftarif) erhält die Tarifstelle „Häcksel" (Ziffer 5 bzw. 6) folgende Fassung:
„Häcksel von Heu und Stroh".
2. Bis auf weiteres, längstens für die Dauer des Krieges ist im Warenverzeichnis des Ausnahmetarifs 4 (Düngekalk) — Tarifhefte 1, 2 und 3 — nachzutragen: 5. Endlaugenkalk.

Breslau, den 13. April 1916. (523)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Niederländisch-Südwestdeutscher Güterverkehr.

Die Station Hattem Stadt der Holländischen Eisenbahn hat die Bezeichnung „Hattem", die Station Hattem der Niederländischen Centralbahn die Bezeichnung „Hattemerbroek" erhalten.

Cöln, den 14. April 1916. (522)
Königliche Eisenbahndirektion.

Ausnahmetarif für gebrauchte Waren, (Haushaltungsgegenstände usw.) und Metallwaren, die beschlagnahmt und gesammelt sind. Tfv. 2 IV d.

Der Ausnahmetarif wird nunmehr auch von den bayerischen Staatseisenbahnen nachträglich im Erstattungswege für gebrauchte Waren aus Antimon, Blei, Kupfer, Zinn, Zink und aus Legierungen dieser Metalle gewährt, die vor Einführung des Ausnahmetarifs 2 IV d abgefertigt worden sind. Nähere Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbureau, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 15. April 1916. (524)
Königliche Eisenbahndirektion.

Gütertarif deutsche Bahnen — Prinz Heinrich-Bahn, Heft 2 vom 1. Januar 1915.

Mit Gültigkeit vom 15. März 1916 sind die Stationen Mertloch, Münstermaifeld und Naunheim für den Güterverkehr eröffnet worden.

Straßburg, den 11. April 1916. (516)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

Deutscher Seehafenverkehr mit Süddeutschland.

Mit Gültigkeit vom 20. April 1916 wird die Station Oberhofen (Elsaß) der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen in den Tarif aufgenommen.

Näheres im Gemeinsamen Tarif- und Verkehrsanzeiger.

Hannover, den 13. April 1916. (517)
Königliche Eisenbahndirektion.

Elsaß-lothr.-lux.-Badischer Gütertarif.

Mit Wirkung vom 1. Juli 1916 tritt der Ausnahmetarif 31 für Frühzwetschgen von Bühl (Baden) nach Elfringen (Lothr.) und Straßburg (Els.) außer Kraft. Für die Dauer des Krieges wird von diesem Zeitpunkt ab die Fracht nach dem Ausnahmetarif 2 III x des Tarifverzeichnisses, nach Kriegsende nach dem normalen Tarif (Kl. B) berechnet.

Kaiserliche Generaldirektion (521)
der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

Ausnahmetarif 6 für Steinkohlen usw. vom Ruhrgebiet nach Staats- und Privatbahnstationen.

Mit Gültigkeit vom 1. Mai 1916 wird die Station Neuenwege der Großherzoglich Oldenburgischen Staatsbahn als Empfangsstation in die Abteilungen A und B des vorgenannten Tarifs aufgenommen. Auskunft über die Höhe der Frachtsätze erteilen die beteiligten Güterabfertigungen.

Essen den 11. April 1916. (520)
Königliche Eisenbahndirektion.

Güterverkehr der badisch-schweiz. Übergangsstationen mit der Schweiz.

Am 1. Mai 1916 tritt zum gemeinsamen schweiz. Ausnahmetarif Nr. 41 für flüssige Milch usw. der Nachtrag I in Kraft.

Karlsruhe, 14. April 1916. (519)
Gr. Generaldirektion der Bad. Staatseisenbahnen.

Ausnahmetarif für frische Feld- und Gartenfrüchte. — Tfv. 2 II z.—

Mit Gültigkeit vom 20. April 1916 tritt auch die bayerische Staatsbahn pfälzisches Netz der durch Bekanntmachung vom 10. April 1916 eingeführten Tarifmaßnahme für frischen Spargel bei Aufgabe als Eilstückgut bei.

Berlin, den 17. April 1916. (526)
Königliche Eisenbahndirektion.

Erste k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft. Güterverkehr von Österreich-Ungarn nach Bulgarien und Rumänien.

In dem mit 27. März 1916 eröffneten Güterverkehr von bestimmten österreichischen und ungarischen nach bestimmten bulgarischen und rumänischen Schiffsstationen sind gemäß der im Sinne der Verlautbarung vom 22. März 1916 vorbehaltenen Verfügungen Nachnahmen und Barvorschüsse bis auf weiteres nur in Kronenwährung zulässig.

In der Bekanntmachung (415) in der Nr. 26 dieser Zeitung vom 29. März 1916 ist im ersten Absatze das Datum „1. April 1914" auf „1. März, bzw. 1. April 1914" zu berichtigen.

Wien, am 13. April 1916. (527)

Holländische Eisenbahn-Gesellschaft. Gütertarif für den Binnen-Verkehr auf deutschem Gebiete vom 1. Juli 1909.

Mit Gültigkeit vom 1. d. M. sind folgende Bestimmungen über den Verkehr mit den Niederlanden in Kraft getreten:

1. Im Verkehr mit den Niederlanden wird für Sendungen
   a) aus dem Ausland, die mit neuem Frachtbrief oder, die infolge nachträglicher Verfügung des Absenders unter Erhebung der Weiterfracht in Deutschland weiterbefördert werden,
   b) nach dem Ausland, die zunächst zur Beförderung nach einer deutschen Binnen- oder Grenzstation aufgeliefert und von hier mit neuem Frachtbrief mit der Eisenbahn weiterbefördert werden, die Fracht für die innerdeutschen Strecken um 40 % erhöht.
2. Im Verkehr nach dem Ausland wird der Frachtzuschlag von 40 % als Vorfracht auf den neuen Frachtbrief provisionsfrei nachgenommen.
3. Wird nur ein Teil der Sendung neu aufgegeben, so wird der Zuschlag nur für diesen Teil der Sendung berechnet.

Amsterdam, den 3. April 1916. (525)

Niederländischer Eisenbahntarif für die Beförderung von lebenden Tieren, Leichen und Fahrzeugen.

Am 20. d. M. tritt der Nachtrag 3 zum obengenannten Tarif in Kraft.

Amsterdam, den 12. April 1916. (518)
Namens der beteiligten Eisenbahnverwaltungen: Die Generaldirektion der Holländischen Eisenbahn-Gesellschaft.

2. Verkauf von Altmaterialien.

Verkauf von Altmaterialien, Fässern etc.

Die zurzeit bei den Werkstätteinspektionen Neuaubing, Augsburg, München I, Nürnberg I, Nürnberg IV, Regensburg I, Weiden I und bei den Betriebswerkstätten Aschaffenburg, Bamberg, Eger, Hof, Lichtenfels, Nürnberg Hbf., Nürnberg Rbf., Plattling, Regensburg, Rosenheim, Schwandorf, Schweinfurt und Würzburg vorrätigen Altmaterialien (ausgenommen Kupfer, Messing, Rotguß, Zink, Blei, Weißguß, Weißguß- und Zinkasche, Gummi) sowie Fässer etc. werden dem Verkaufe unterstellt.

Kaufliebhaber werden eingeladen, Angebote kostenfrei und verschlossen, mit der Aufschrift: **„Kaufangebot für Altmaterialien"** versehen bis

spätestens Montag, den 1. Mai 1916, vormittags 9 Uhr,

bei der k. Werkstätteinspektion I München, einzureichen.

Die Eröffnung und Bekanntgabe der Angebote findet unmittelbar nach Ablauf der Einreichungsfrist im Zimmer Nr. 6 (1. Stock) der k. Hauptwerkstätte München, Donnersbergerstraße 73, statt.

Das Verzeichnis der zum Verkaufe gelangenden Materialien etc. nebst Angebotformblatt und den allgemeinen Verkaufsbedingungen ist gegen vorherige Einsendung von 50 ₰ (durch Postanweisung oder bar, nicht in Briefmarken von der Unterfertigten zu beziehen.

Der Unterfertigten nicht bekannte Kaufliebhaber haben bei Anforderung des Verzeichnisses der zum Verkaufe gelangenden Materialien etc. amtliche Nachweise über ihre Zahlungsfähigkeit beizubringen.

München, den 14. April 1916. (515)
K. Werkstätteinspektion I.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Eisenbahndirektions-Präsident a. D. v. Mühlenfels in Berlin.
Verlag von Julius Springer in Berlin W.— Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nummer 33. 22. April 1916. LVI. Jahrgang.

Inhalt:

Alois von Negrelli und seine Zeit.

Der bayerische Eisenbahnetat 1916/17.

Eisenbahnwagen zur Beförderung von Wein.

Nachrichten.

Deutschland: Zulassung zur Heizerprüfung. — Telegrammwechsel zwischen dem preußischen Eisenbahnminister und dem Generalfeldmarschall von Hindenburg. — Bahneröffnung. — Die Fleischkarte und der Fremdenverkehr in Bayern. — Elbeschiffe auf der Donau. — Der Geschäftsbericht der Berliner Disconto-Gesellschaft für 1915. — Zeichnungen auf die 4. Kriegsanleihe. — Kriegsauszeichnungen. — Personalnachrichten.

Österreich: Die künftigen Verkehrsverhältnisse zwischen Österreich-Ungarn und dem Deutschen Reiche. — Berlin-Görlitz-Wien. — Alpine Montangesellschaft.

Ungarn: Rechtskräftige gerichtliche Entscheidung wegen der durch den Krieg verursachten Eisenbahnschäden in Ungarn.

Übrige europäische Länder: Akkumulatorenwagen auf norwegischen und schwedischen Staatsbahnen. — Nachrichten von den schweizerischen Eisenbahnen. — Die englischen Eisenbahnen und der Krieg.

Bücherschau.

Amtliche Mitteilungen.

Wegen des Osterfestes fällt die am 26. d. M. fällige Nummer dieser Zeitung aus.

Alois von Negrelli und seine Zeit.*)

Neben Francesconi und Ghega hat Alois von Negrelli dem Eisenbahnbau seiner Zeit die Richtlinien gegeben. Seine schöpferische Tätigkeit auf dem Gebiete des Verkehrswesens gehört der frühen Zeit der Eisenbahnentwicklung an. Er hat seine reichen Fähigkeiten und seine unermüdliche Arbeitskraft in vieler Herren Ländern betätigt; er hat in Österreich, der Schweiz, in Württemberg, in der Lombardei, Venedig und Mittelitalien gewirkt, aber er gehörte nicht zu den Glücklichen, denen es beschieden war, schon frühzeitig einen Platz in der Reihe derer zu finden, die als die Bahnbrecher auf verkehrswirtschaftlichem Gebiet gepriesen werden. Und doch ist er es gewesen, der — schon lange vor dem Wirken Lesseps — dem Gedanken eines Suezkanals zur Verwirklichung zu verhelfen suchte. Man kann nicht behaupten, daß die Geschichte immer der Gerechtigkeit zum Siege zu verhelfen vermöchte; auch sie kann nicht hindern, daß häufig die Palme davonträgt, wer sich geräuschvoll vorzudrängen vermag.

So zählte Negrelli lange zu den Vergessenen. Aber schließlich hat er doch seinen Anwalt gefunden, ohne den so vieler Andenken schließlich erlischt. Es ist das Verdienst des Professors Birk — der den älteren Lesern dieser Zeitung durch seine wertvollen Beiträge kein Unbekannter ist —, die Person Negrellis in ihrer ganzen Bedeutung erfaßt und uns in meisterhaft entworfenem Lebensbilde näher gebracht zu haben. Hat er dem großen Vorkämpfer endlich das wohlverdiente Denkmal gesetzt und dazu beigetragen, dem vielgeprüften Manne wenigstens vor der Nachwelt zu seinem Rechte zu verhelfen, so hat er gleichzeitig die Entwicklungszeit des modernen Verkehrswesens gründlich durchleuchtet und zur weiteren Klärung und Bereicherung der Verkehrsgeschichte sein Teil beigetragen. Und somit erhält das vorliegende Werk, das im ersten Bande — der zweite Band erscheint nach Friedensschluß — zwar nur die Zeitspanne von 1799—1848, aber damit auch die Zeit umfaßt, in der Negrellis Wirken hauptsächlich dem Eisenbahnbau gewidmet war, eine weit über den Rahmen einer Lebensbeschreibung gehende Bedeutung. Wir durchleben mit Negrelli die Kämpfe um die ersten Schienenwege und empfinden aufs neue die unsäglichen Schwierigkeiten, die unter den damals zuweilen recht verfahrenen politischen Verhältnissen dem Eisenbahngedanken bereitet wurden. Die Treue des von Birk entworfenen Bildes ist in bezug auf die Person Negrellis verbürgt durch die Unterstützung, die ihm Frau Marie Grois-Negrelli bei seinen Arbeiten gewährt, die geistvolle Tochter Negrellis, die noch heute gegen die Suezkanal-Gesellschaft das Erstlingsrecht ihres Vaters verteidigt, da der französische Erbauer des Kanals Negrelli und seine Nachkommen um den ihnen gebührenden wirtschaftlichen Anteil an den Erfolgen des Kanals gebracht hat.

Nikolaus Alois Maria Vincenz Negrelli wurde geboren am 23. Januar 1799 in Primiero in Südtirol als das siebente von elf Kindern und erster Sohn des wohlhabenden Italieners Angelo Michele Negrelli und dessen Frau Elisabeth, einer Deutschen. In der Folgezeit wurden seine Eltern durch Verkettung widriger Umstände der Verarmung nahe gebracht; infolgedessen mußte der junge Negrelli, der inzwischen die öffentliche Schule in Feltre bezogen hatte, im Jahre 1815 wegen Geldmangels seine Studien aufgeben. Jedoch hatten seine außerordentliche Begabung und sein Fleiß die Aufmerksamkeit der Lehrer erregt und schließlich sogar die Aufmerksamkeit des Kaisers Franz auf sich gezogen. Nach einer Vorstellung bei diesem in Venedig bewilligte er ihm die Mittel zur Vollendung seiner Studien in Feltre und zu einer Studienreise nach Padua.

*) Alois von Negrelli. Die Lebensgeschichte eines Ingenieurs. Von Alfred Birk, Dipl.-Ingenieur o. ö. Professor an der Technischen Hochschule in Prag. 1. Band: 1799—1848, enthaltend die Abschnitte: In der Heimat. — In der Schweiz. — In Österreich. Mit einem Bildnisse Negrellis. Verlag von Wilhelm Braumüller, k. k. Hof- und Universitätsbuchhändler in Wien und Leipzig. 1915. Broschiert 7,20 K. = 6 M.; in Halbpergament geb. 9,20 K. = 7,80 M.

Im Jahre 1818 siedelte Negrelli nach Innsbruck über, um dort die deutsche Sprache zu erlernen. 1820 trat er in den Staatsdienst ein, zu einer Zeit, die noch schwer unter den Nachwirkungen der napoleonischen Herrschaft zu leiden hatte. Aus der bitteren wirtschaftlichen Notlage, in die Napoleon alle Staaten getrieben, war einer der wichtigsten Wege zum Wohlstande die Arbeit der Technik, die durch Verbesserung der Arbeitsmaschinen und Werkzeuge und durch Einführung der Kraftmaschinen die Industrie stärkte und neu belebte, und die durch Erleichterung, Beschleunigung und Verbilligung des Verkehrs die Absatzgebiete der Industrie, der Landwirtschaft und der Urproduktion erweiterte und ihnen neue Quellen eröffnete.

Schon verhältnismäßig früh, im Lebensalter von 20 Jahren, stand Negrelli mitten im praktischen Leben; er arbeitete zuerst praktisch unter Josef Duile in Tirol, wo er im Silltal, später im Inntal Geländeaufnahmen machte, und zwar „mit eigenem Meßtische", wie es in seinem Tagebuch heißt; nebenbei bemerkt, war der von dem Professor der Mathematik Johann Prätorius erfundene Meßtisch schon damals 200 Jahre alt. Um 1821 bewarben sich N. und seine Kollegen um das Patent als Zivilingenieur. Eine Erneuerung der „Institution der Zivilingenieure" wird aber von der Baudirektion grundsätzlich abgelehnt, da zu jener Zeit — wie Negrelli sagte — „Naturgenies gewöhnlich mehr Zutrauen genießen, als künstlich gebildete Techniker, die von höherer Bildung und erhabenen Ideen weder ihren Unterhalt finden, und deren über das Alltägliche gestellte Anträge nicht den würdigen Anklang finden." Anfang 1822 arbeitet Negrelli unter anderem an der großen „Steinarche" auf der Moosscheibe bei der Martinswand.

Mehrere Jahre hindurch war er an den verschiedensten Punkten in Süd- und Nordtirol mit Nivellierungsarbeiten und Aufnahmen für Straßenbauten beschäftigt; er lernte Tirols Straßenverhältnisse in allen Himmelsrichtungen kennen. Für seine Gehaltsverhältnisse ist bezeichnend, daß ihm damals von der Provinzial-Baudirektion „zur tröstlichen Wissenschaft" mitgeteilt wurde, daß er in den Genuß eines „Adjutums von jährlich 250 fl. K.-M. tritt".

Ein guter Stern führte den jungen Praktikanten zu dem einflußreichen Baudirektor Grafen Reisach, mit dem er bald in freundschaftlichem Verhältnis stand und der ihm später ein geradezu väterliches Wohlwollen entgegen brachte. Negrelli entwickelte sich trotz seiner Jugend immer mehr zu einer in sich geschlossenen Persönlichkeit. Ehrenhaft, fromm und von vornehmem Auftreten, war er standhaft gegen Versuchungen aller Art; das damalige Schmiergelderwesen war ihm ein Greuel. Graf Reisach erkannte wohl schon damals in ihm den kommenden Mann. Aus dem Jahre 1824 verdient eine Reise Negrellis nach Wien erwähnt zu werden. An Hand von hinterlassenen Tagebüchern können wir ihn auf seinen dortigen Ausflügen begleiten. Wiens Bauten werden von ihm nicht gerade günstig beurteilt. Am 23. März wird ihm eine Audienz beim Kaiser bewilligt. Einladungen in den ersten aristokratischen Familien folgten Nach technischen Studien gehts weiter ins Ungarland und schließlich über Wien wieder zurück nach Innsbruck. In der Folge betätigt Negrelli sich vorzüglich an den Vorarbeiten zur Rheinregulierung im Vorarlberger Gebiete und zeigte hierbei hervorragendes fachliches Verständnis. Sein diplomatisches Geschick verdient besonders hervorgeben zu werden; verstand er es doch stets, eine widerstrebende Bevölkerung für seine Entwürfe zu gewinnen und zu Geldopfern zu bewegen. Zu statten kam ihm hierbei sein stets liebenswürdiges und doch ernstes Benehmen, gepaart mit Gemessenheit im Auftreten. Er hatte es zu jener Zeit schon bis zum Kreisadjunkten in der Kreishauptstadt Bregenz gebracht. Viel Arbeit wartete dort seiner. Graf Reisach wurde mit ihm wegen seiner außergewöhnlichen Fähigkeiten immer vertrauter. Trotz dieser kostbaren Verbindung sind aber seine Einkünfte zu jener Zeit derartig niedrig geblieben, daß er zuweilen auf das Abendessen verzichten mußte, um einen Brief heimschicken zu können.

Im Jahre 1829 vermählte er sich mit der schönen Amalie von Pirkenau. Die junge Ehe war jedoch von allerlei Ungemach begleitet. Erst gegen 1832 zeigte sich der Horizont in lichteren Farben. Negrellis Ruf war inzwischen bis zur Schweiz gedrungen. Von dort wurden vom „Hochgelehrten Herrn k. Adjunkten" zahlreiche Gutachten über Uferschutzbauten, Erdbewegungen usw. eingefordert. Die Baukunst steckte zu jener Zeit in der Schweiz noch in den Kinderschuhen und brauchte dringend einen tüchtigen Berater. Die Land- und Wasserwege befanden sich in schlechtem Zustande. Im Kanton St. Gallen erfreute sich der junge Gutachter besonders hoher Wertschätzung; nach vielem Hin und Her nimmt er, auf Betreiben des verdienstvollen St. Gallener Landammanns Baumgartner, eine mit 1100 fl. ausgeschriebene Stellung als Straßen- und Wasserbau-Inspektor an. Nur ungern sahen ihn seine Vorgesetzten und Gönner aus Österreich scheiden; aber er erstrebte neben einer Aufbesserung seiner Einkünfte vor allem die Selbständigkeit im Amte, und die war ihm in St. Gallen geboten. In dem neuen Wirkungskreise entstanden unter seiner Leitung bald große Verkehrswege und von ihm selbst entworfene, kühn angelegte Brückenbauten. Ende 1835 siedelte er von St. Gallen nach Zürich über; hier wurde ihm die Leitung aller Bauten und verkehrstechnischen Unternehmungen anvertraut. Auch hier erwies sich N. im lebhaften Widerstreite der Parteien stets als der ehrliche Makler. Seine Tätigkeit als Gutachter steigerte sich zusehends; er wendet sich hierbei in großzügiger Weise stets gegen die Kirchturmpolitik der Kantone. Nebenbei bemerkt, eine höchst undankbare Aufgabe, der sich die verkehrstechnischen Gutachter der heutigen Zeit noch oftmals — und nicht nur in der Schweiz — unterziehen müssen. Negrellis Geist schwebte bei solchen Verhandlungen stets über den Parteien und wußte sich fast immer mit Erfolg durchzusetzen. Auch die Stadt Bern holte oftmals seinen Rat in Brückenbau-Angelegenheiten ein.

Zu der Zeit, als Negrelli seine Bautätigkeit in Zürich begann — Anfang 1836 —, wurden von ihm neben Baumgartner die ersten Anregungen zum Bau von schweizerischen Eisenbahnen gegeben. Wohl nur, um diese Pläne weiter ausspinnen zu können, unternahm er im Sommer desselben Jahres eine Studienreise nach Frankreich, Belgien und England. An Erfahrungen reich kehrte er zurück, um mit Nachdruck den Bau von Gebirgsbahnen zu empfehlen. Aber alle seine Bemühungen in dieser Richtung sollten vorläufig erfolglos bleiben. Im Gegenteil, die Lösung der Eisenbahnfrage war wieder in weite Ferne gerückt; das Vorurteil gegen Lokomotivbahnen erschien schier unüberwindlich, und so fand der vornehme Ehrgeiz Negrellis inmitten der ebenso schwer zu überwindenden Eifersüchteleien der Kantone wenig Befriedigung.

Während seines Züricher Aufenthalts wird Negrelli vom Innsbrucker Eisenbahnverein ersucht, sein Gutachten abzugeben über den Bau einer Bahn von Innsbruck nach Kufstein und einen Anschlußverkehr über die Brennerstraße mittels einzustellender Schnellwagen, um auf diese Weise die Reisezeit von Innsbruck nach Bozen von 84 Stunden auf 30 Stunden zu ermäßigen. Nach Bereisung der Strecke und Studium der einschlägigen Fragen an Hand der Stromkarte der Baudirektion hielt Negrelli auch hier wieder an den Grundsätzen fest, die er bei Beurteilung der schweizerischen Eisenbahnentwürfe aufgestellt hatte. Ausschließliche Anwendung des Lokomotivbetriebes, möglichst langer gerader Linien, größter Steigung von 5 vom Tausend, kleinster Halbmesser von 1500 Fuß (475 m), zweigleisigen Bahnkörpers — der aber nur auf dem sechsten Teil der Länge mit zwei Gleisen versehen werden sollte —, Geschwindigkeiten von 30 Fuß in der Sekunde (rd. 34 Kilometer in der Stunde). Die gesamten Anlagekosten wurden unter den vorstehenden Voraussetzungen von ihm auf annähernd 3 Millionen Gulden geschätzt. Es blieb bei der Anregung; aus dem Bau selbst ist damals nichts geworden.

Obwohl Negrellis Tätigkeit in der Schweiz als äußerst fruchtbringend bezeichnet werden muß, trieb ihn die Sehnsucht wieder nach Österreich zurück. So schied er Ende Mai 1840 aus dem Dienst der „Vorsteherschaft der in der Stadt Zürich verbürgerten Kaufleute"; mit seinen Schweizer Freunden, besonders mit Oberst Bürkly, Baumgartner, Adolf Näff,

Oberst Pestalozzi, dem Architekten F. W. Kubly — dem Schöpfer vieler hervorragender Bauwerke in Zürich —, Direktor Escher, blieb er in steter herzlicher Fühlung. Die Bestrebungen der „Eisenbahnfreunde", die dahin gingen, Kapitalien für den Bau der Bahn Zürich-Basel zu beschaffen, knüpften zwischen Negrelli und der Schweiz noch auf lange Jahre ein inniges Band.

Nach Wien zurückgekehrt, setzte sich Negrelli sofort mit Baron Geymüller, dessen Großhandlungshaus an der Begründung der Linz-Budweiser Eisenbahn, ihrer Fortsetzung nach Gmunden und an dem Erstehen der Kaiser Ferdinand-Nordbahn großen Anteil genommen hat, in Verbindung.

Es wurde ihm die Bauleitung der k. k. priv. Kaiser-Ferdinand-Nordbahn übertragen. Negrelli verfaßte und veröffentlichte um diese Zeit eine bedeutsame Studie über den Bau von Gebirgsbahnen, die in Fachkreisen großes Aufsehen erregte. Ferner verfaßte er im Auftrage der Regierung im Jahre 1842 ein Gutachten über die württembergische Eisenbahnfrage, das die Entwicklungsstufe des Eisenbahnwesens zu jener Zeit treffend kennzeichnete. Die Arbeit, die von Birk als eine wertvolle geschichtliche Urkunde bezeichnet wird, brachte ihm reiche Ehren ein.

Inzwischen erfuhr das gesamte Verkehrswesen Österreichs und seine Eisenbahnpolitik eine hochwichtige Änderung, die auch in der Berufsstellung Negrellis nicht ohne Folgen bleiben konnte. Die Begeisterung für den Eisenbahnbau hatte sich rasch verflüchtigt, und unter anderen war auch die Nordbahn nahe daran, den Bau einzustellen. Um der drohenden Gefährdung des gesamten Eisenbahnwesens entgegenzuwirken, veranlaßte der Präsident der k. k. allgemeinen Hofkammer, Freiherr Kübeck, ein zielbewußtes, kräftiges Eingreifen des Staates bei der künftigen Ausgestaltung des Eisenbahnnetzes. Nach einem am 19. Dezember 1841 an Kübeck gelangten allerhöchsten Handschreiben sollte denn auch das österreichische Eisenbahnwesen in neue Bahnen der Entwicklung gelenkt werden. Die oberste Leitung der Staatsbahnen wurde Kübeck übertragen, der in seiner Eigenschaft als Hofkammerpräsident auch den Bau und Betrieb der Privateisenbahnen zu überwachen hatte. Um sich die Arbeitskraft Negrellis zu sichern, richtete Kübeck an die Nordbahndirektion das Ersuchen, ihn auf unbestimmte Zeit zu beurlauben und für den Staatsdienst freizugeben. Diesem Wunsche wurde Folge geleistet. Am 1. April 1842 trat Negrelli seinen Dienst als „Inspektor der k. k. technisch-administrativen Generaldirektion für die Staatseisenbahnen" an; am 1. Oktober desselben Jahres wurde sein Urlaub um ein weiteres Jahr verlängert. Von letztgenanntem Tage übernahm das Ärar auch die Bestreitung des Gehalts von 4000 Gulden C. M. jährlich an Negrelli. In diese für ihn sonst so lichtvolle Zeit warf der Tod seiner jungen Gattin schwere Schatten.

Die Generaldirektion der Staatsbahnen betraute Negrelli vorerst mit der Erforschung des besten Weges für eine Eisenbahnverbindung von Wien nach Prag. Hierbei waren neben schwierigen technischen Fragen auch heikle diplomatische Aufgaben zu lösen; aber schon im August 1842 fiel die Entscheidung über den zu wählenden Bahnweg. Im Jahre 1844 rückte eine andere wichtige verkehrstechnische Frage der Überschienung des Semmeringpasses im Zuge der südlichen Staatsbahn in den Vordergrund. Negrelli leitete die ersten Vorarbeiten. Wissenswert ist, daß selbst Stephenson, der Schöpfer der Lokomotive und der ersten Lokomotivbahnen, vor dem Bau einer Eisenbahn über den Semmering warnte. Daß es trotzdem zum Lokomotivbetriebe kam, ist Negrelli und auch Ghegas kraftvollem Auftreten zu verdanken. Wie ängstlich man damals noch bei dem Entwurfe von Gebirgsbahnen war, geht daraus hervor, daß eine Überschienung des Brenners deswegen aus dem Bereiche der Möglichkeit gewiesen wurde, weil die maßgebenden Stellen selbst vor so bescheidenen Steigungen, wie 10 vom Tausend und Krümmungen bis zu 250 m Halbmesser zurückschreckten. Ungeachtet dessen sah Negrelli den Arlberg und den Brenner als „eines Tirolischen Eisenbahnsystems Ziel und Ende". Er wollte eine nördliche Bahn von Innsbruck den Inn entlang zur Donau, eine südliche von Meran und Bozen durch das Etschtal in die Poebene und nach Venedig und eine westliche Bahn von Bludenz durch das Ill- und Rheintal bis an den Bodensee erbaut haben. Zwischendurch betätigte er sich immer wieder als technischer Berater der Nordbahn. Nebenher veranlaßte ihn seine Liebe zu Tirol, das von dem Plan für die Staatsbahnen ausgeschlossen war, einen großzügigen Entwurf auszuarbeiten, nach dem die Einführung einer regelmäßigen Dampfschiffahrt vom Adriatischen Meere aus auf der Etsch bis Branzoll im Anschluß an die Triest-Venediger Dampfschiffahrt und von Innsbruck bis Passau in Verbindung mit der bayerisch-österreichischen Donaudampfschiffahrt durchzuführen war. Dieser kühne Plan ist aber in Vergessenheit geraten. Nicht lange darauf finden wir Negrelli als Gutachter über die Einrichtung und Anordnung des Bahnhofs in Stuttgart. Birk äußert dazu: Zeitgemäße Auffassung der Verhältnisse und weitschauende Voraussicht bilden den Grundzug des Berichtes; fast jeder Satz, der hier als Richtschnur für die Erörterung der einzelnen Fragepunkte aufgestellt ist, hat im großen Ganzen noch heute seine Berechtigung.

Im Jahre 1845 regte Negrelli von neuem den Bau der Bahn von Zürich nach Basel an. Der Zeitpunkt war gut gewählt; der Börsenwert des Eisenbahnpapiers stieg in allen Ländern und gute Entwürfe fanden überall Anklang. Negrelli wurde schließlich die unbedingte Leitung der Zürich-Baseler Unternehmung übertragen. Seine Stellung will er hier so aufgefaßt wissen, daß ihm das entscheidende Wort vorbehalten bleibt und keine Überprüfung seiner amtlichen Handlungen stattfinden darf; ganz besonders verwahrt er sich gegen die zu jener Zeit so beliebte Berufung ausländischer Techniker, namentlich Engländer als Sachverständige. Es kostete Mühe, von der österreichischen Regierung die Zustimmung zur Übernahme der schweizerischen Stellung zu erwirken; denn Kübeck befürchtete in Ansehnung der schnell zu vollendenden „gigantischen Unternehmungen" in Österreich die Ablenkung der Kräfte Negrellis von seiner inländischen Tätigkeit, die damals die Bahnen in Böhmen, Galizien und Mailand umfaßte. Negrelli hingegen war anderer Anschauung und fühlte sich allen bevorstehenden Anstrengungen gewachsen: „Nil difficile volenti" — schreibt er — „und für die Schweiz bin ich bereit, jedwede Ruhe auf zwei oder drei Jahre in die Schanze zu schlagen." Doch Hinterlist und Neid waren eifrig an der Arbeit, die Negrelli „so teure Ausbreitung seines Wirkungskreises zu hintertreiben". Die Angelegenheit gelangte schließlich bis zum Kaiser und erst im Oktober 1845 erfolgte die Genehmigung, jedoch mit allen Einschränkungen zum Schutze der heimischen Arbeit Negrellis. Nun konnte er endlich an die große Aufgabe gehen; das Baukapital von 20 Millionen Franken war in kurzer Zeit gezeichnet. Die Bahn erhielt nach seinem Vorschlag den Namen: Schweizerische Nordbahn. Unter harten Kämpfen setzte er die Anwendung der bei den österreichischen Staatsbahnen eingeführten Drehgestellwagen durch, die ebenso wie die Lokomotiven aus Deutschland bezogen werden; die Fahrschienen hatten englische Werke zu liefern. Am 6. Mai 1847 konnte die erste Fahrt mit der Lokomotive von Zürich bis nach Schlieren stattfinden. „Das Staunen der Menge, da diese die erste Fahrt in der Schweiz war, läßt sich nicht beschreiben, sowie die Dankbarkeit der Direktoren keine Grenze kennt . . ." schreibt Negrelli aus Zürich. Am 7. August 1847 wurde die Linie von Zürich bis Baden (Aargau) feierlich eröffnet. Während dieser Arbeiten führte, wie schon hier bemerkt sei, die damals von Frankreich aus in den Vordergrund gerückte Suezkanalfrage Negrelli vorübergehend nach Paris.

Nun aber meldeten sich die Vorboten der schweizerischen Revolution. Es ist begreiflich — schreibt Birk — daß Negrelli nicht auf der Seite der „Radikalen" steht, obwohl er sich in seinen Briefen anfangs jedes schärferen Urteils enthält. Sein Herz und seine Gesinnung stellen ihn auf die Seite der konser-

vativ-katholischen Partei; die Auflösung der Klöster, verbunden mit der geplanten Einziehung ihres Vermögens, die Entweihung der Kirchen durch Eingriffe in die katholischen Einrichtungen des Landes werden von ihm entschieden verurteilt. Er glaubt irrtümlicherweise in der schweizerischen Aufstandsbewegung den Einfluß Palmerstons zu erkennen. Und nun wird von Birk eine Äußerung Negrellis wiedergegeben, die wortgetreu und auch weit richtiger auf den derzeitigen großen Weltkrieg und insbesondere auf das Verhältnis Englands zu Deutschland und Österreich-Ungarn angewendet werden könnte: „Dem perfiden und eifersüchtigen Albion frommt es, wenn die Schweiz in beständiger Aufregung gehalten wird. Denn nur dadurch kann die schweizer Industrie zugrunde gerichtet werden — und dieses ist des perfiden Albions Zweck und Ziel. Albion macht gegenwärtig Mist in der ganzen Welt — Mist in der Schweiz, in Italien, in Griechenland, in Spanien, in Portugal — überall englischer Mist — die Nemesis wird den Urheber allen Unheils wohl erreichen — denn an der eigenen Schwelle gibt es in der Tat zurzeit genug zu kehren." So schrieb Negrelli Ende 1847 an Direktor Escher nach Zürich.

In Österreich ging es inzwischen auf bau- und verkehrstechnischem Gebiete mit großen Schritten zielbewußt vorwärts. Am 4. August 1845 konnte die erste Probefahrt auf der Staatsbahn von Pardubitz nach Prag, am 21. August die Eröffnungsfahrt auf der nördlichen Staatsbahn von Olmütz nach Prag stattfinden. „Soeben bringt mir die Deputation des Magistrats das Diplom als Ehrenbürger von Prag" konnte Negrelli bald darauf melden, auch wurden ihm nach der am 18. September erfolgten Übergabe der Bahn an die Pachtgesellschaft in Anerkennung seiner tätigen und erfolgreichen Verwendung bei den Staatsbahnen und unter Betonung der allerhöchsten Zufriedenheit der k. k. Ratstitel verliehen, eine Auszeichnung, die Männern, die nicht in unmittelbaren landesfürstlichen Diensten standen, damals höchst selten zu Teil wurde.

Während des Baues der Bahn von Olmütz nach Prag wurde Negrelli mit einer neuen, ebenso wichtigen wie schwierigen Aufgabe betraut, nämlich mit den Vorarbeiten für den Bau der galizischen Bahn, die in Bochnia an die Nordbahn anschließen und bis Lemberg führen sollte, um von da aus durch Zweigbahnen die wichtigen Verbindungen mit Brody und Czernowitz herzustellen. Das zu entwerfende Bahnnetz umfaßte mehr als 600 km Länge. Auch diese Arbeiten wurden in bedauerlicher Weise durch politische Wirren — diesmal in Galizien — verzögert.

Auf weiteres Betreiben Kübecks wurde der Urlaub Negrellis bei der Kaiser Ferdinand-Nordbahn von Jahr zu Jahr verlängert. Er befand sich somit in einer für ihn durchaus nicht angenehmen Zwitterstellung. Aus diesem Grunde erstrebte er im Jahre 1845 ernstlich und mit Erfolg den Eintritt in den Staatsdienst. Nach dem Tode seiner ersten Frau hatte er sich mit unglaublicher Arbeitskraft in eine Tätigkeit gestürzt, die ihn voll in Anspruch nahm; keine wichtige Tagesfrage auf verkehrstechnischem Gebiete entging seinem Scharfblick; weit über das Bauliche hinaus erhob sich sein schöpferisches Wirken, dem die Grenzen seines Vaterlandes kein Halt setzten, und wenn damals die Entwicklung des Eisenbahnwesens in einigen Ländern Europas teilweise unter österreichischem Einflusse stand, z. B. in der Schweiz und in Württemberg, so war dies zum guten Teil Negrellis Verdienst. Mit Ablauf des Monats Oktober 1847 schied er endgültig aus dem Dienste der Kaiser Ferdinand-Nordbahn. Ab 1. November desselben Jahres wurde er Inspektor der k. k. Generaldirektion der Staatseisenbahnen mit einem Gehalt von 1800 Gulden, 700 Gulden Funktionszulage und 300 Gulden Quartiergeld. Er hatte sich inzwischen wieder verheiratet.

Negrellis Stellungnahme zur 1848er Revolution kennzeichnet Birk mit folgenden Worten: Negrelli war bei aller Frömmigkeit kein Frömmler, bei allem Konservatismus kein Reaktionär; er fühlte die Notwendigkeit von Reformen in allen staatlichen Einrichtungen und Verhältnissen. Er erkannte die vielen Schwächen der herrschenden Grundsätze und begrüßte den Umschwung, den die Märztage in Wien herbeiführten. Am 31. Mai des Revolutionsjahres kann Negrelli seinen beiden Söhnen mitteilen, daß er dem Ministerium der öffentlichen Arbeiten zugeteilt worden, das gleichzeitig auch das Eisenbahnwesen zu verwalten hat. In einem anderen Briefe an seine Frau schreibt er: „Morgen sage ich der Generaldirektion ade, und übermorgen werde ich als Sektionschef und Ministerialreferent Aufträge an die Generaldirektion erlassen! . . . um vielleicht in acht Tagen verjagt zu werden!" Durch die Ernennung Negrellis fühlte sich Francesconi zurückgesetzt und erbat seine Entlassung aus dem Staatsdienst.

Nach Abflauen der politischen Wirren holte Negrelli seine Familie heim, in die Umgebung Wiens. Bald darauf muß er in dienstlichem Auftrage nach Italien reisen, wo wichtige Aufgaben zu erfüllen waren. Eine der letzten Amtshandlungen, die Negrelli im Ministerium für öffentliche Arbeiten vollzog, war der Beitritt dieses Ministeriums zum „Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen", der im Dezember 1847 gegründet worden war und dessen Generalversammlung des Jahres 1848 in Wien stattfinden sollte.

„Es ist begreiflich," so schreibt Birk, „daß Negrelli nicht leichten Herzens von solcher Schaffenstätigkeit schied und daß er in seiner Entsendung nach Italien nicht jene erfreuende Auszeichnung erblickte, als die sie ihm in ruhiger, tatenarmer Zeit erschienen wäre. Er fühlte sich von einem Wege abgelenkt, der in raschem Aufstieg zu einer führenden Stelle im Gebiete öffentlicher Bautätigkeit wies — und nur das Bewußtsein, daß er auf ungemein schwierigem Posten, der neben fachlichem Wissen und Können auch diplomatische Begabung in höherem Grade erforderte, seinem geliebten Kaiser dienen sollte — dieses patriotisch stolze und erhebende Bewußtsein läßt ihn von Frau und Kindern scheiden und hoffnungsvoll nach dem von Kriegsstürmen und politischen Gewittern durchtobten Süden ziehen." Mit diesen Worten schließt Birk den ersten Band der Lebensgeschichte Negrellis.

Der vorstehende kurze Abriß kann selbstverständlich nicht annähernd die Birkschen Darlegungen erschöpfend behandeln. So manche, geschichtlich wissenswerte Begebenheit aus dem vielbewegten Leben Negrellis mußte an dieser Stelle weggelassen werden. Man legt die auf 268 Seiten gegebene Darstellung im ersten Teile des Birkschen Werkes mit dem befriedigenden Bewußtsein aus der Hand, daß hier ein in reiner Begeisterung zum Freunde des Verstorbenen gewordener Schriftsteller sein Bestes hingegeben hat, um das Bild eines wahrhaft Großen vom Staube der Vergangenheit zu befreien, ins rechte Licht zu setzen und um es als leuchtendes Vorbild aufopfernden Fleißes und Pflichtbewußtseins einem nacheifernden jungen Geschlecht voranzutragen. Mit Spannung erwarten wir das Erscheinen des zweiten Bandes, der uns Negrelli auf der Höhe seiner schöpferischen Tätigkeit, beim Entwurfe des Suezkanals zeigen kann, und in dem das große Unrecht, das ihm nach Vollendung dieser Riesenarbeit welsche Tücke anzutun vermochte, vor der Gesamtwelt offenbar werden wird. W. M.

Der bayerische Eisenbahnetat 1916/17.

Der dem Finanzausschusse der bayerischen Abgeordnetenkammer vorgelegte Bericht des Eisenbahnreferenten Dr. von Pichler über den Etat der Staatseisenbahnverwaltung besagt über die finanzielle Lage, daß die Einnahmen um 15,25 %, die Ausgaben um 14,64 % (dabei die persönlichen Ausgaben um 4,71 %) gegenüber dem letzten Friedensjahre 1913 im Kriegsjahre 1915 zurückgeblieben sind. Aus dem Überschusse waren zu bestreiten: im Jahre 1914 die Verzinsung und Verwaltung der Eisenbahnschuld mit 70 926 815 ℳ, die Tilgung der Schuld mit 4 231 826 ℳ, so daß für dieses Jahr ein Fehlbetrag von 7 515 888 ℳ sich ergibt; im Jahre 1915 waren aufzuwenden auf Verzinsung der Eisenbahnschuld 71 030 208 ℳ, für gesetzmäßige Tilgung

4 319 019 ℳ, so daß sich vorläufig ein Fehlbetrag von 163 287 ℳ für das Jahr 1915 und für die zwei Jahre der abgelaufenen Finanzperiode ein Fehlbetrag von 7 679 175 ℳ errechnet, der aus dem Ausgleichsfonds seine Deckung findet. Das Verhältnis der Eisenbahnschuld zum statistischen Anlagekapital hat sich seit dem Jahre 1909 um mehr als 4½ % gebessert; während das letztere in diesen fünf Jahren sich um 254 871 147 ℳ erhöht hat, ist die Eisenbahnschuld in der gleichen Zeit nur um 110 945 162 ℳ gestiegen und beträgt sohin 1915 nur mehr 82 % des Anlagekapitals. Gegenüber den ersten Monaten nach Ausbruch des Krieges sind die Betriebseinnahmen sowohl aus dem Personen- als aus dem Güterverkehr in einer fast stetig zunehmenden Steigerung begriffen; im Januar und Februar d. J. waren die Einnahmen aus dem Güterverkehr erheblich höher als in irgend einem der vorausgehenden Jahre. Die Betriebszahl der bayerischen Statsbahnen betrug 1912: 67,59 %, 1913: 68,50 %, 1914: 74,25 % und die Verzinsung des Anlagekapitals 1912: 4,88 %, 1913: 4,76 % und 1914: 3,36 %.

Weiter nimmt der Bericht Stellung zu der dem Landtag durch das bayerische Verkehrsministerium vorgelegten Zusammenstellung der „Maßnahmen der Königlich bayerischen Verkehrsverwaltung aus Anlaß des Krieges“:

„Dank der guten Organisation und der aufopferungsvollen Zusammenarbeit des ganzen Personals, dank auch unserer guten technischen und maschinellen Einrichtungen konnte die Mobilmachung glatt und ohne Unfall durchgeführt und schon nach wenigen Wochen ein beschränkter Dienst für den Personen- und Güterverkehr auf allen Linien wieder aufgenommen und aufrecht erhalten werden. In der 14. Sitzung des bayerischen Landeseisenbahnrats (16. März 1915) wurde der Verkehrsverwaltung von Vertretern des Handels, der Industrie und der Landwirtschaft unter Zustimmung aller Mitglieder die rückhaltlose und dankbare Anerkennung zum Ausdruck gebracht „ob ihrer hervorragenden Leistungen beim Ausbruch des Völkerkrieges, bei Durchführung der Mobilmachung und bei Wiederaufnahme des allgemeinen Verkehrs“; ganz besonders wurde dabei der hervorragenden Pflichttreue des gesamten Personals gedacht, welche die bewundernswerte Lösung dieser schwierigen und verantwortungsvollen Aufgaben ermöglicht habe. Nach meiner Auffassung hat die Volksvertretung allen Grund, auch ihrerseits dieser Anerkennung für die Verwaltung und dem wärmsten Danke für das gesamte Personal sich voll anzuschließen. Die Leistungen der bayerischen Staatseisenbahnen stehen denen der übrigen deutschen Eisenbahnverwaltungen durchaus würdig zur Seite; dieselben sind um so höher zu schätzen, wenn sie mit den in den feindlichen Staaten in dieser Hinsicht bestehenden Schwierigkeiten und Notständen in Vergleich gesetzt werden. Namentlich die Einrichtung und Führung der bayerischen Lazarettzüge ist allseits als eine mustergültige anerkannt worden. In einem auffallenden Gegensatze zur allgemeinen Anerkennung der hervorragenden Leistungen der deutschen Eisenbahnen für den militärischen Aufmarsch und die ganze Kriegführung treten gerade jetzt wiederum die Stimmen hervor, welche eine Vereinheitlichung deutscher Eisenbahnen verlangen und diese ihre Anschauungen und Wünsche als eine „Forderung des Krieges“ bezeichnen. Zunächst erhob die „Frankfurter Zeitung“ Nr. 311 vom 9. November 1915 den Ruf nach einem „Reichsverkehrsministerium“, dem die Eisenbahnen und die Wasserstraßen zu unterstellen seien; Deutschlands Zukunft verlange gebieterisch eine einheitliche Verkehrspolitik und diese könne nur „von dem erstarkten, mit den notwendigen Befugnissen und Besitzrechten ausgestatteten Reiche geleistet werden“. In einem Teile der bayerischen Presse erschien fast zu gleicher Zeit ein Aufsatz, welcher unter Hinweis auf die Neugestaltung und Erweiterung der Beziehungen des Reichs zum Orient „die Einführung des bayerischen Verkehrsgebiets in den einheitlichen Reichsverband“ als „bayerische Friedensziele“ verkündete. Auf der Hauptversammlung des bayerischen Industriellenverbandes vom 12. Dezember 1915 vertrat der Syndikus den Wunsch, Bayern solle sein Eisenbahnreservat aufgeben und seine Bahnen einem Reichseisenbahnnetz angliedern; der Anschauung wurde von anderer Seite widersprochen. Am lebhaftesten ist seit langem die Bewegung für die Vereinheitlichung der deutschen Eisenbahnen in Württemberg. Der württembergische Handelskammertag hat am 7. März d. J. einstimmig eine Entschließung angenommen, in welcher einheitlicher Ausbau und Leitung der Eisenbahnen und Wasserstraßen durch das Reich verlangt wird; der Zusammenschluß der deutschen Eisenbahnen erscheine jetzt mehr denn je als wirtschaftliche Notwendigkeit, zum mindesten sollten die kleineren Bundesstaaten in der Hand des Reiches zusammengefaßt werden.

Mit anerkennenswerter Konsequenz werden diese Wünsche von Geheimrat Dr. Kirchhoff vertreten. Er glaubt, in der gegenwärtigen großen Zeit „sollte auch die alte Bismarcksche Reichseisenbahnidee in ihrer ganzen Reinheit und politischen Größe wieder aufgegriffen und nach Beendigung des Weltkrieges verwirklicht werden“ (Zuschrift an die „Kölnische Volkszeitung“ 31. Oktober 1915).

In seiner neuesten Schrift „Der Bismarcksche Reichseisenbahngedanke“ verlangt er die möglichste Starkhaltung Deutschlands durch die Vollendung der wirtschaftlichen Einigung in der vollen Durchführung des Bismarckschen Reichseisenbahngedankens; mindestens will er ein „selbständiges Reichsorgan speziell für die einheitliche Verkehrsleitung mit weitgehender Machtfülle und Exekutive“; es müsse jetzt aus den Eisenbahnen „die höchste Potenz ihrer Ausnutzbarkeit unbedingt herausgeholt werden, hierzu ist unbedingt notwendig eine einheitliche Leitung, die losgelöst von den Sonderinteressen der Einzelverwaltungen, nur das Große und Ganze im Auge hat“ (S. 36). Einen ganz eigenartigen Vorschlag macht Regierungsrat Professor Endres-Mannheim („Köln. Volkszeitung“ Nr. 70 vom 25. Januar 1916). Da Preußen „die in seinem gewaltigen Bahnsystem liegende finanzielle und politische Macht unverändert und ungeteilt sich selbst erhalten“ wolle, schlägt er vor, die süddeutschen und sächsischen Eisenbahnen sollten zu einer „süddeutschen Reichseisenbahngemeinschaft“ zusammengeschlossen werden unter Leitung eines auf Vorschlag Bayerns ernannten Reichsstaatssekretärs; den beteiligten Staaten sollte die durchschnittliche Rente der letzten Jahre vergütet werden, der durch die einheitliche Leitung erzielte höhere Gewinn dem Reiche zufließen.

Hieran reiht der Berichterstatter die Stellung der Kgl. preußischen Regierung in den Sitzungen am 9. und 10. März d. J., der sächsischen Zweiten Kammer in der Sitzung vom 25. Januar d. J., des badischen Landtags in den Sitzungen vom 20. bis 22. Mai 1914 und der württembergischen Kammer in der Sitzung vom 20. Juli 1915 und kommt zur Würdigung der verschiedenen Vorschläge:

α) Die Forderung einer Reichseisenbahngemeinschaft durch Überführung der deutschen Eisenbahnen in das Eigentum und den Betrieb des Reiches ist nicht durchführbar, da Preußen als größter Bundesstaat entschieden und unbedingt ablehnt. Angesichts der neuestens wieder so bestimmt und einmütig wiederholten amtlichen Erklärungen haben diese Erörterungen nur rein akademischen Wert.

β) Auch die Vertreter des Reichseisenbahngedankens geben zu, daß unter dem bisherigen Staatsbahnsystem für die örtlichen Verhältnisse der einzelnen Staaten bestens gesorgt war. Geheimrat Kirchhoff sieht gerade in dieser Gebundenheit an die Sonderinteressen einen wichtigen Grund für die Übertragung der Bahnen auf das Reich, da die acht selbständigen Staatsbahnverwaltungen mit ihren Sonderinteressen die höheren Aufgaben des Reichsverkehrs nicht genügend erfüllen könnten. Demgegenüber ist zu betonen, daß diese „Sonderinteressen“ eben wirtschaftliche Notwendigkeiten darstellen zur Sicherung der wirtschaftlichen Entwicklung wichtiger Einzelglieder des Reiches, die sonst gegenüber den günstigeren Verhältnissen anderer Bezirke dauernd zurückbleiben und verkümmern müßten.

γ) Als Hauptvertreter ihrer Ideen haben die Anhänger der Reichseisenbahngesellschaft seit langem den Geheimrat Dr. Kirchhoff gefeiert. Nach seiner oben angezogenen neuesten Broschüre erwartet Kirchhoff, daß aus der Durchführung seiner Pläne sich für ganz Deutschland „Jahresersparnisse von vielen Hunderten Millionen Mark sehr wohl erzielen lassen“ (S. 29). Diese großen Ersparnisse errechnet er aber nicht so sehr aus der durch die Vereinheitlichung selbst sich ergebenden Verminderung der Betriebs- und Verwaltungsausgaben als vielmehr aus einer Reihe von „Reformen im großen Stile“. Dem Einwande, daß diese Reformen auch von den einzelnen Verwaltungen durchgeführt werden könnten, begegnet er mit dem bezeichnenden Hinweise, dieselben „litten dabei unter dem ihnen gegenüber weniger gefügigen Publikum, dessen Mitwirkung zur glatten Durchführung dieser großen Reformen unbedingt nötig, durch Maßregeln des Reiches viel eher zu erreichen ist“ (S. 37).

δ) Zu den von Regierungsrat Endres-Mannheim gemachten Vorschlägen „zur deutschen Eisenbahnvereinheitlichung“ nur einige Worte. Der Verfasser geht von der Tatsache aus, daß Preußen auf die in seinen Bahnen liegende finanzielle und politische Macht nicht verzichtet. Daraus müßte er folgerichtig den Schluß ziehen, daß die süddeutschen Staaten die politische und finanzielle und — fügen wir bei — die wirtschaftliche Bedeutung ihrer Eisenbahnen ebenso hoch einschätzen müssen wie Preußen. Sonderbar, um nicht zu sagen schwer verletzend, ist die in seinem Artikel enthaltene Bemerkung, daß eine süddeutsche Eisenbahngemeinschaft „aus nationalen Gründen abzulehnen“ sei. Sind die süddeutschen Staaten in nationaler Beziehung weniger zuverlässig wie Preußen? Warum die Leitung dieser nur auf die süddeutschen Staaten und Sachsen sich erstreckenden Gemeinschaft durch einen vom preußischen Ministerpräsidenten als Reichskanzler vollständig abhängigen Staatssekretär? Der Mehrgewinn solle dem Reiche zukommen, also eine Extrasteuer, welche die süddeutschen Staaten zugunsten des Reiches tragen sollen dafür, daß sie auf das Verfügungsrecht über ihre Eisenbahnen verzichten.

ε) In einem Artikel des „Schwäbischer Merkur“ (27. März 1915 Abendblatt) wird hingewiesen auf verschiedene Unzuträglichkeiten, welche bei dem Betriebe der Eisenbahnen im belgischen,

französischen und russischen Besetzungsgebiete sich ergaben aus der verschiedenartigen Vorbildung, Ausbildung und Amtsbezeichnung des Personals, aus der Verschiedenheit der Dienstvorschriften, der verschiedenen Konstruktion der Maschinen usw. Daran wird die Hoffnung geknüpft, daß auf Grund dieser Erfahrungen die Bestrebungen nach Vereinheitlichung der deutschen Eisenbahnen von militärischer Seite eine nachdrückliche Unterstützung erfahren werden. Diese Schwierigkeiten hätten sich sehr wohl beseitigen oder wenigstens wesentlich mildern lassen, wenn, wie bei der Post, jeder Verwaltung ein bestimmt begrenztes Gebiet für den Betrieb zugewiesen worden wäre. Der Ehrgeiz der verschiedenen Kontingente, das Beste zu leisten, hätte sicher die Überwindung aller naturgemäß gegebenen Schwierigkeiten wesentlich erleichtert. Die verschiedene Konstruktion der Lokomotiven ist in der Verschiedenheit des Geländes im Gebiete der einzelnen Verwaltungen durchaus begründet; gerade die bayerischen Maschinen haben sich im schwierigen Gelände bei Brüssel vorzüglich bewährt. Gewisse aus der großen Verschiedenheit der Dialekte usw. für das untere Beamtenpersonal sich ergebende Schwierigkeiten könnte auch die engste Gemeinschaft nicht aus der Welt schaffen.

ζ) Die bayerische Eisenbahnverwaltung hat meines Erachtens gerade im gegenwärtigen Zeitpunkte mehr noch als bisher Anlaß, der in den meisten deutschen Staaten nur von privater Seite genährten Agitation auf Unterbindung ihrer Selbständigkeit gegenüber die größte Zurückhaltung zu beobachten. Infolge der Neugestaltung der Beziehungen des Reiches zum Orient ist Bayern mitten in den mitteleuropäischen Verkehrsstrom eingestellt; vom rheinischen Industriegebiet führt der Weg quer durch die ganze Längenausdehnung Bayerns zu den aufnahmebereiten ungeheuren Ländergebieten des Ostens; damit scheinen Bayerns Eisenbahnen und Wasserstraßen bestimmt zu sein, die Träger eines großen Teiles des künftigen Welthandels nach dem Osten zu werden. Für jeden, dem die Wohlfahrt Bayerns am Herzen liegt, können die Friedensziele Bayerns allein darin liegen, daß dem Lande nun auch die Früchte gesichert werden, welche aus der grundlegenden Änderung der Verhältnisse sich ergeben, nicht aber in dem Preisgeben gerade derjenigen Mittel, welche allein in Zukunft die wirkliche Anteilnahme an den großen Problemen der Neuorientierung des mitteleuropäischen Handels gewährleisten. („München-Augsburger Abendzeitung", 16. November 1915, Nr. 318.)

Auch die Hoffnung auf eine bessere Zukunft darf uns aber keinen Augenblick darüber täuschen, daß die Selbständigkeit unserer Eisenbahnen nur dann dauernd aufrechterhalten werden kann, wenn die Bahnen stets in ihrer vollen Leistungsfähigkeit erhalten werden und dabei allseits eine wirtschaftliche Sparsamkeit, namentlich auch in Bezug auf Bauten und Einrichtungen geübt, aller wirkliche Eisenbahnluxus ferngehalten wird. Als eine der vornehmsten Aufgaben und Pflichten der bayerischen Verwaltung möchte ich in diesem Zusammenhange ganz besonders bezeichnen ein streng loyales Entgegenkommen und stetes Einvernehmen gegenüber den übrigen angrenzenden Verwaltungen."

Eisenbahnwagen zur Beförderung von Wein.

Auf der Panama-Ausstellung in San Francisco waren einige Sonderwagen zur Beförderung von Wein aus den Weinbergen Kaliforniens ausgestellt. Bei der einen Bauart ist ein liegendes zylindrisches Faß auf dem Untergestell aufgebaut, so daß der Wagen dem allgemein üblichen Kesselwagen zur Beförderung von Petroleum, Benzin, Spiritus, Gaswasser u. dergl. durchaus ähnelt, nur daß das Faß nicht wie dort aus Eisen, sondern aus Holzstäben besteht; sie greifen mit Nut und Feder in einander und werden durch nachspannbare Reifen zusammengehalten. Oben ist ein Dom mit Mannloch angebracht. Das ganze Faß ist mit einer Filzhülle umgeben. Das Untergestell unterscheidet sich von dem anderer Wagen nur dadurch, daß seine Oberfläche einen Sattel zur Aufnahme des Fasses aufweist. Die zweite Bauart weist im Gegensatz dazu stehende zylindrische Fässer auf, die zu sechs in einem bedeckten Güterwagen untergebracht sind. Sein Wagenkasten ist, innen gemessen, 12,2 m lang, 2,6 m breit und 2.45 m hoch. Doppeltüren an beiden Seiten von 2.3 m Breite dienen zum Einbringen der Fässer, an einer Seite ist noch eine schmale Tür, damit das Innere des Wagens betreten werden kann, ohne daß jedesmal eine der großen Türen geöffnet zu werden braucht. Auch hier sind die Fässer mit Filz überzogen, weil die Erhaltung gleichmäßiger Wärme für die Güte des Weins von großer Bedeutung ist. Die Füllvorrichtung ist vom Dach aus zugänglich. Die letztere Bauart der Weinwagen wird für zweckmäßiger befunden, weil nur selten so große einheitliche Sendungen an denselben Empfänger gehen, daß sie das große, allein eine Wagenladung ausmachende Faß zu füllen vermögen.

Bis etwa zu Anfang dieses Jahrhunderts wurde der Wein aus Kalifornien allgemein in gewöhnlichen Fässern als Stückgut versandt. Der zunehmende Preis dieser Fässer gab Anlaß zu Versuchen mit anderen Beförderungsarten. Man griff zunächst zu Eisenfässern mit innerem Glasüberzug, wie sie sich für die Beförderung von Bier bewährt hatten, kam aber damit zu keinem befriedigenden Ergebnis. 1904 führte ein kalifornischer Winzer die Beförderung von Wein in großen eichenen Fässern von gegen 700 Liter Inhalt ein, die zunächst mit der Eisenbahn verschickt und dann ihrem Empfänger auf Straßenfahrzeugen zugeführt wurden; diese Art des Transports war aber teuer und wegen des großen Gewichts des Fasses sehr unbequem. Infolgedessen ging man dazu über, derartige Fässer auf Eisenbahnwagen fest anzubringen, was aber wieder den Nachteil hatte, daß der Wein nur zwischen solchen Stellen versandt werden konnte, die Gleisanschluß besitzen. Häufige Diebstähle gaben Anlaß, den Wein in geschlossenen Güterwagen zu versenden. 1904 wurde ein Versuchswagen mit vier stehenden Stahlfässern von je 7500 Liter Inhalt, die mit Porzellan ausgekleidet waren, und bald danach ähnliche Faßwagen, mit liegend angeordneten Fässern, in den Verkehr gebracht. Alle diese Versuche bewährten sich aber nicht, denn Wein ist bekanntlich sehr empfindlich und entwickelt seine besten Eigenschaften nur, wenn er bis zur Flaschenreife dauernd mit Holz in Berührung bleibt. Infolgedessen ist man neuerdings wieder von den Eisenfässern abgekommen und zum Holzfaß zurückgekehrt, wie die eingangs beschriebenen Wagen zeigen. Sie sind mit einer elektrisch angetriebenen Pumpe ausgerüstet, die an ein Füllstück am Faß angeschlossen werden kann, so daß der Wein unmittelbar aus dem Wagen in den Behälter des Händlers abgefüllt werden kann. Der oben beklagte Nachteil, daß sie nur zum Versand zwischen Stellen mit Gleisanschluß verwendet werden können, ist bei ihnen freilich auch nicht beseitigt, wenn man nicht einen Zwischentransport in kleineren, handlichen Gefäßen einschieben will.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Zulassung zur Heizerprüfung.** Der preußische Eisenbahnminister hat genehmigt, daß während der Dauer des Krieges abweichend von der Bestimmung des § 35 (1) der Prüfungsordnung bei der Zulassung zur Heizerprüfung von der Beschäftigung in einer Lokomotivwerkstätte abgesehen und eine einjährige Beschäftigung als Handwerker in einer größeren Betriebswerkstatt als ausreichend angesehen wird. Er macht jedoch darauf aufmerksam, daß von einer den Vorschriften der Prüfungsordnung entsprechenden Ausbildung ganz abgesehen werden kann, wenn es sich nur um die Heranbildung von Hilfskräften für den Heizerdienst handelt. Für diesen Zweck genügt, wie schon in dem Erlaß vom 17. Oktober 1914 ausgeführt ist, die Ausbildung nach C 18 (3) der Befähigungsverschriften des Bundesrats, die mit Genehmigung des Herrn Ministers noch abgekürzt werden könnte.

— **Telegrammwechsel zwischen dem preußischen Eisenbahnminister und dem Generalfeldmarschall von Hindenburg.** An letzteren hatte Staatsminister Dr. v. Breitenbach das nachstehende Glückwunschtelegramm gerichtet: „Mit den herzlichsten Glückwünschen zum heutigen Gedenktage 50jähriger glanzvoller militärischer Verdienste verbinde ich den Dank an den Führer zum Siege unseres Vaterlandes, das auf seinen Helden mit Stolz und unerschöpflicher Zuversicht blickt". Daraufhin antwortete der Generalfeldmarschall mit folgendem Dank telegramm: „Euerer Exzellenz danke ich verbindlichst für die gütigen Glückwünsche zu meinem Dienstjubiläum. Ich benutze die Gelegenheit gern, Eurer Exzellenz erneut auszusprechen einen wie wesentlichen Anteil die preußische Eisenbahnverwaltung an den von meinen Armeen errungenen Erfolgen hat".

— **Bahneröffnung.** Am 1. Mai d. J. wird die zum Eisenbahndirektionsbezirk Cassel gehörige vollspurige Teilstrecke Lelbach-Rhena-Eimelrod der Neubaustrecke Brilon Wald-Corbach als Nebenbahn mit den Bahnhöfen IV. Klasse Neerdar und Eimelrod für den Personen-, Güter- und Gepäckverkehr und für die Abfertigung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Tieren so

wie dem Haltepunkt Bömighausen für den Personen- und Milchverkehr eröffnet. — Die Abfertigung von Sprengstoffen ist ausgeschlossen. Der Bahnhof Eimelrod erhält feste Rampen für Kopf- und Seitenverladung, auf Bahnhof Neerdar ist eine feste Rampe für Seitenverladung errichtet. — Die Züge werden nach den besonders veröffentlichten Fahrplänen verkehren. — Für die neue Bahnstrecke haben Gültigkeit: die Eisenbahn-Bau- und -Betriebsordnung vom 4. November 1904 und die Eisenbahn-Verkehrsordnung vom 1. April 1909. Über die Höhe der Tarifsätze geben die Dienststellen Auskunft. Die neue Bahnstrecke wird dem Betriebsamt Corbach, dem Maschinen- und dem Verkehrsamt Warburg sowie dem Werkstättenamt Cassel zugeteilt.

— **Die Fleischkarte und der Fremdenverkehr in Bayern.** Die Amtliche Auskunftsstelle der Kgl. bayerischen Staatseisenbahnen im Öffentlichen Verkehrsbureau in Berlin schreibt uns: Ab 1. Mai d. J. wird in Bayern Fleisch in rohem und gekochtem Zustande nur gegen Abgabe von Fleischmarken abgegeben. Die Höchstmenge beträgt zunächst — vom 1. Mai bis 25. Juni — für Woche und Kopf 800 g; Kinder unter 6 Jahren erhalten die Hälfte. Für je 100 g rohen Fleisches ohne Knochen, Schinken und Dauerwurst werden Marken für 120 g, für einige Wurst- und Fleischsorten Marken für 70 g abgelöst. Eine besondere Berechnung ist für Wild und Geflügel vorgesehen. Es ist Sorge getragen, daß auch die zahlreichen Fremden, die in Bayern vorübergehend Aufenthalt nehmen wollen, ihren Fleischbedarf in gleicher Weise wie die Einheimischen decken können. Zu diesem Zwecke werden von den Hotels, Pensionen und sonstigen Unterkunftsstätten Tagesfleischkarten abgegeben. Bei längerem Aufenthalt ist die Verabfolgung einer gewöhnlichen Fleischkarte vorgesehen. Fremde aus einem Bundesstaate, mit denen ein Abkommen über die gegenseitige Anerkennung der Fleischkarte getroffen ist, können diese auch in Bayern ohne weiteres benützen.

— **Elbeschiffe auf der Donau.** Auf der Werft der Süddeutschen Donau-Dampfschiffahrtsgesellschaft Deggendorf wird, wie das „Eisenbahnblatt" mitteilt, demnächst ein 45 m langer Schraubendampfer zusammengesetzt, der bisher auf der Elbe gefahren ist. Er kommt in zerlegtem Zustand von Hamburg mittels Bahn in Deggendorf an und wird nach Wiederzusammenbau Getreidekähne für die Zentraleinkaufsgenossenschaft Berlin von Rumänien nach Deutschland schleppen. In Regensburg sollen im Laufe dieses Sommers noch weitere sieben solcher Schraubendampfer für den gleichen Zweck zusammengesetzt werden.

— **Der Geschäftsbericht der Berliner Diskonto-Gesellschaft für 1915** spricht sich über die Geschäftslage der ausländischen Eisenbahngesellschaften, an denen sie beteiligt ist, folgendermaßen aus: Die Otavi-Minen- und Eisenbahn-Gesellschaft vermag zurzeit noch nicht zu übersehen, wie sich ihr Geschäftsbetrieb während des Berichtsjahres unter der fortdauernden Einwirkung des Weltkrieges und der durch ihn bekanntlich herbeigeführten Okkupation unseres südwestafrikanischen Schutzgebietes durch feindliche Übermacht gestaltet hat. Soweit von dort Nachrichten überhaupt hierher gelangt sind, ist die Bahn zwischen Swakopmund und Tsumeb, die nach ihrem Übergang in das Eigentum des Reiches von der Gesellschaft pachtweise betrieben wird, in feindlichen Besitz und Betrieb geraten, wogegen der Betrieb der Kupferbergwerke in Tsumeb und Umgegend nach wie vor durch Kräfte der Gesellschaft aufrechterhalten wird. Beim Fehlen irgendwelcher genauen Angaben über diese Verhältnisse hat sich die Gesellschaft von der Verpflichtung zur Vorlegung einer Bilanz für das Geschäftsjahr 1914/15 bis auf weiteres durch die Reichsregierung entbinden lassen müssen. Auch die Schantung-Eisenbahn-Gesellschaft ist von der Aufstellung und Vorlegung der Bilanz für das Jahr 1914 von dem Reichskanzler befreit worden. Die Eisenbahn- und Bergbauanlagen sind von den Japanern besetzt. Der Betrieb der Eisenbahn wird von der Südmandschurischen Eisenbahn-Gesellschaft geführt; für Rechnung der japanischen Regierung werden auch die Kohlengruben in Hungschan betrieben, während die Förderung der Fangtsegruben und des Erzbergwerks in Chinlinchen eingestellt ist. Bei der Großen Venezuela Eisenbahn-Gesellschaft hat die Betriebseinnahme des abgelaufenen Jahres trotz des im Lande merklichen Druckes der europäischen Kriegswirren einen nur geringen Rückgang erfahren. Anderseits haben sich aber bei den Betriebsausgaben Ersparnisse erzielen lassen, so daß sich das Jahresergebnis ungefähr auf der Höhe des vorjährigen halten und wiederum eine Dividende von 3 % in Betracht kommen wird.

— **Zeichnungen auf die 4. Kriegsanleihe.** Wie schon bei den Zeichnungen auf die voraufgegangenen 3 Kriegsanleihen des Deutschen Reichs, so haben sich auch hierbei wiederum die Wohlfahrtskassen im Bereiche der preußisch-hessischen und der Reichsbahnen mit namhaften Beträgen beteiligt. An erster Stelle ist die Pensionskasse für die Arbeiter der preußisch-hessischen Eisenbahngemeinschaft zu erwähnen, die, bereits im Besitz von 65 Millionen Mark Schuldverschreibungen der drei ersten Kriegsanleihen, nunmehr weitere 20 Millionen Mark gezeichnet hat. An nennenswerten Beträgen sind ferner gezeichnet worden von der Kranken- und Hinterbliebenenkasse des allgemeinen Verbandes der Eisenbahnvereine der preußisch-hessischen Staatsbahnen und der Reichsbahnen 0,2 Millionen Mark (bisher 0,645 Millionen Mark), von den Betriebskrankenkassen der Direktionsbezirke Stettin 50 000 (bisher 210 000) ℳ und Posen 100,000 (100.000) ℳ, von den Sterbekassen für die Bediensteten in den Direktionsbezirken Frankfurt (Main) und Mainz 300 000 (bisher 700 000) ℳ, Erfurt 245 000 (625 000) ℳ, Cöln und Saarbrücken 100 000 (370 000) ℳ, Bromberg, Danzig und Königsberg 50 000 (585 000) ℳ. Im Bezirke der Eisenbahndirektion Stettin sind außerdem durch Vermittlung von Ratenzahlungen usw. von etwa 3300 Bediensteten rd. 490 000 ℳ gezeichnet worden, im Bezirk von Frankfurt (Main) betrugen die Zeichnungen der Vereine und ihrer Wohlfahrtseinrichtungen 507 000 ℳ, diejenigen auf Vorschüsse 393 000 ℳ, die der kleinen Sparer auf Stücke von 100 ℳ rd. 138 000 ℳ, die auf Sparbücher der Werkstättenlehrlinge 9600 ℳ, insgesamt also 1 047 600 ℳ. Im Bezirke der Eisenbahndirektion Kattowitz sind durch Vermittlung von Ratenzahlungen durch die Betriebskrankenkasse und auf gewährte Gehaltsvorschüsse hin von etwa 2200 Bediensteten rd. 419 400 ℳ gezeichnet worden, aus eigenen Mitteln zeichnete die Betriebskrankenkasse 200 000 (bisher schon 500 000) ℳ. Insgesamt beliefen sich in diesem Bezirk die Zeichnungen zur 4. Kriegsanleihe auf 644 500 ℳ, zur 1. bis 3. auf 1 622 300 ℳ. Auch ist es gelungen, durch verständige Aufklärungsarbeit und Werbetätigkeit innerhalb der Eisenbahnvereine nicht nur Beträge von 100 ℳ und darüber, sondern auch kleinere Beträge bis zu 100 ℳ dem vaterländischen Zwecke nutzbar zu machen. Auf diesem Wege sind beispielsweise von den Mitgliedern des Eisenbahnvereins Recklinghausen Süd über 22 000 ℳ gezeichnet worden.

Die Aufzählung weiterer Zeichnungsergebnisse würde den hierfür verfügbaren Raum weit überschreiten. Die obigen Angaben lassen schon genügend erkennen, daß die Eisenbahner, nachdem sie schon an dem Erfolge der ersten drei Anleihen tatkräftig mitgewirkt, auch zu dem glänzenden Ergebnis der 4. Kriegsanleihe in nicht unerheblichem Maße beigetragen haben. Dies gilt selbstverständlich auch von der Beteiligung der Eisenbahnbediensteten an den Zeichnungen zur 4. Kriegsanleihe in sämtlichen deutschen Bundesstaaten mit Staatsbahnbesitz. Wie z. B. aus einer Mitteilung in der „Deutschen Eisenbahnbeamten-Ztg." hervorgeht, sind im Bereiche der württembergischen Staatsbahnverwaltung allein durch Vermittlung von Ratenzahlungen 0,53 Millionen Mark von im ganzen etwa 1900 Bediensteten gezeichnet worden. Dieser Mitteilung wird hinzugefügt, daß sicherlich wohl die Mehrzahl der hier in Frage kommenden Zeichner zu denen gehört, die sich die Ersparnis erst abverdienen wollen, also nicht aus dem Überfluß heraus, wohl auch nicht aus Gewinnsucht, sondern lediglich aus Vaterlandsliebe, aus Opfersinn und Opferwilligkeit sich zu den großen Sorgen um das tägliche Brot noch die zugelegt haben, dem bedrängten deutschen Volke durch Hergabe des äußerst Möglichen und Zulässigen für heut und die nächsten Jahre mit zum Durchhalten und zum Siege beizutragen.

— **Kriegsauszeichnungen.** 1. Mit dem Eisernen Kreuz I. Klasse wurde der Regierungsbaumeister Lüttge in Luckenwalde ausgezeichnet. — 2. Das Eiserne Kreuz II. Klasse erhielten: a) aus dem Bereiche der preußisch-hessischen Staatsbahnverwaltung: der Oberregierungsrat Lüttke bei der Eisenbahndirektion in Frankfurt (Main), die Regierungs- und Bauräte Fahl in Salzwedel und Heinrich in Hannover sowie die Regierungsbaumeister Becker in Osterode (Ostpr.), Berg in Hannover, Böttcher in Mainz, Breuer in Königsberg (Pr.), Gerstenberg in Berlin, Grützner in Breslau und Hoffmann in Hannover; b) aus dem Bereich der Verwaltung der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen: der Regierungs- und Baurat Fuchs und der Regierungsbaumeister Löliger, beide in Straßburg i. E.; c) aus dem Bereich der sächsischen Staatseisenbahnverwaltung der Baurat Augustin vom Bauamt Leipzig I. — 3. Das sächsische Ritterkreuz II. Klasse des Albrechtsordens mit Schwertern wurde dem Regierungsbaumeister Schwager vom Maschinentechnischen Bureau in Dresden verliehen.

— **Personalnachrichten.** Bei der preußisch-hessischen Staatsbahnverwaltung wurde verliehen: den Regierungs- und Bauräten Maeltzer in Hannover, Berndt in Bromberg, Loch in Berlin, Schroeter in Liegnitz, Degner in Breslau, Rudolf Schulze in Cassel und Leske in Cottbus sowie den Eisenbahndirektoren Lund in Göttingen und Krolow in Cottbus der Charakter als Geheimer Baurat und den Eisenbahn-Verkehrsinspektoren Rechnungsrat Barleben in Cüstrin, Jende in Dortmund, Klingenberg in Frankfurt (Main),

Rechnungsrat Meinecke in Limburg (Lahn), Stein in Halberstadt und Seibel in Magdeburg der Charakter als Eisenbahndirektor mit dem persönlichen Rang der Räte 4. Klasse.

Bei der sächsischen Staatseisenbahnverwaltung wurde verliehen: den Finanz- und Bauräten Lincke, Vorstand des Bauamtes Ebersbach, Richter, Vorstand des Bauamtes Altenburg I, Köhler, Vorstand des Bauamtes Pirna, Heckel, Vorstand des Bauamtes Dresden-Fr. und Haase, Vorstand des Allgem. technischen Bureaus der Titel und Rang als Oberbaurat den Bauamtmännern Zeuner beim Werkstättenamt Dresden, Friedrich beim Maschinenamt Dresden-N. und Neumann beim Werkstättenamt Engelsdorf b. Leipzig der Titel und Rang als Baurat und dem Finanzamtmann Dr. jur. Gelbke bei der Generaldirektion der Titel und Rang als Finanzrat. Am 1. April d. J. ist der Finanz- und Baurat Mirus vom Neubauamt Leipzig als 1. Vorstand zum Hochbaubureau versetzt und vom gleichen Zeitpunkt an der derzeitige Leiter des Hochbaubureaus, Baurat Falck, zum 2. Vorstand dieses Bureaus ernannt worden.

Österreich.

— **Die künftigen Verkehrsverhältnisse zwischen Österreich-Ungarn und dem Deutschen Reiche.** Hierüber hielt im Klub österreichischer Eisenbahn- und Schiffahrtsbeamten in Wien am 11. d. Mts. der Wirkliche Geheime Rat, Honorarprofessor an der Universität in Berlin, Dr. Alfred von der Leyen, einen sehr interessanten Vortrag. In dem zahlreichen, zumeist aus hervorragenden Fachmännern zusammengesetzten Hörerkreise befanden sich der deutsche Botschafter v. Tschierschky, die Geheimen Räte Dr. v. Plemer, Schuster, Exner und Ruß, die Gattin des Eisenbahnministers Baronin Forster, Freiherr v. Roell, die Sektionschefs Burger und Freiherr v. Rummler, die Ministerialräte Dr. Geutebrück, Hirt, Deschka u. v. a. Der Ministerpräsident und die Ressortminister hatten ihr Fernbleiben durch eine gleichzeitig stattfindende Ministerratssitzung entschuldigt.

Der Klubpräsident Minister a. D. Dr. Ritter von Wittek begrüßte in der Eröffnungsansprache den Vortragenden unter lebhaftem Beifall und würdigte seine Bedeutung als hervorragender Volkswirt und Gelehrter.

Wirklicher Geheimer Rat Dr. Alfred von der Leyen begrüßte es mit Genugtuung, daß er durch seinen Vortrag in Fühlung mit seinen engeren Fachkollegen Österreichs trete. Er ging von dem Gedanken aus, daß die durch die gemeinsamen Kämpfe unserer Heere hergestellten innigen Beziehungen zwischen den drei verbündeten Reichen auch nach Friedensschluß aufrecht erhalten und weiter ausgebaut werden müssen. Weiter sei wohl anzunehmen, daß auch eine Annäherung auf wirtschaftlichem Gebiete diesem Zwecke dienlich sein werde. Aber neben dem Abschluß neuer, verbesserter Zoll- und Handelsverträge sei auch eine Verbesserung der Verkehrsverhältnisse erforderlich. Redner hält die bisherigen Beschlüsse des Mitteleuropäischen Wirtschaftvereins für unzureichend. Neben vielen, minderwichtigen Fragen sei als Hauptpunkt der vollkommene Ausbau der paritätischen Behandlung auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens von größter Bedeutung, der vor kurzem aufgetauchte Gedanke einer vollkommenen Betriebs- und sogar Finanz-Gemeinschaft der verbündeten Reiche würde nach seiner Meinung auf ungeheure Schwierigkeiten stoßen und sich vielleicht sogar als eine Utopie erweisen. Geheimer Rat Prof. von der Leyen faßte seine Ausführungen in folgende Vorschläge zusammen: Für den Personen- und Gepäckverkehr sei, ähnlich wie für den Güterverkehr, ein internationales Übereinkommen zu schaffen, dem neben dem Deutschen Reiche und Ungarn wohl auch die Schweiz und die nordischen Reiche beitreten würden. Wichtig sei die Führung besserer direkter Schnellzüge, die den Fremdenverkehr von der Riviera und Italien nach Dalmatien, den österreichischen Küstenländern, den Karpathen, ablenken würden. Auf dem Gebiete des Güterverkehrs sei es notwendig, die gemeinschaftlichen Tarife vom Jahre 1914 auszubauen, insbesondere Ausnahmetarife zu schaffen, die die Handels- und Zollpolitik nicht stören. Redner empfiehlt deshalb die Beiziehung von Fachreferenten und Handelsinteressenten zur Mitarbeit, betont die Wichtigkeit der Wasserstraßen und verweist auf das Projekt des Professors Sax betreffend den Bau eines Donau-Elbe-Oder-Kanals. Dieser neue Weg durch Mitteleuropa mache die Einkreisungspolitik der Ententemächte hinfällig. Der Redner trat schließlich für die Vereinheitlichung der Handelsverträge auf dem Gebiete des Tarif- und Zollwesens ein, denn, um für den Frieden gerüstet zu sein, müsse ein reger Zusammenschluß zwischen Österreich-Ungarn und Deutschland herbeigeführt werden.

Klubpräsident Dr. Ritter v. Wittek hob in seinen Dankesworten an den Vortragenden hervor, daß in seinen Ausführungen besonders die bundesbrüderliche Gesinnung tiefen Eindruck hervorgerufen habe. Der ausgezeichnete Vortrag fand allgemeinen und lebhaften Beifall.

— **Berlin-Görlitz-Wien.** Vor einigen Jahren machten sich in der Lausitz und in dem benachbarten österr. Verkehrsgebiet Bestrebungen nach einer Schnellzugverbindung zwischen Berlin und Wien über Görlitz-Reichenberg geltend. Dieser Gedanke ist jetzt, wo die Fragen des engeren wirtschaftlichen Zusammenschlusses der beiden verbündeten Reiche so stark in den Vordergrund des allgemeinen Interesses gerückt sind, erneut aufgenommen worden. In der „Wirtschaftszeitung der Zentralmächte" behandelt der Syndikus der Görlitzer Handelskammer Dr. Kühn diese Verbindung, die er als den kürzesten und geradesten Eisenbahnweg zwischen den beiden Reichshauptstädten bezeichnet. Diese Strecke, auf welcher anfangs der Siebzigerjahre ein Schnellzugverkehr bestand, sei mit ihren 698 km tatsächlich kürzer als alle sonstigen Schnellzugstrecken, die von Berlin nach Wien führen. Bei einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 58 bis 63 km in der Stunde könnten die Züge die Fahrt in 11 bis 12 Stunden bewerkstelligen. Es handelt sich dabei, wie in dem Aufsatz ausgeführt wird, nicht nur um die Interessen von Wien und Berlin, sondern in noch stärkerem Maße um weite, wirtschaftlich hoch entwickelte Gebiete, auf deutscher sowohl wie auf österreichischer Seite, die in einem lebhaften Austauschverkehr miteinander stehen und durch viele Fäden miteinander verknüpft sind, in der gewünschten Ausdehnung der wirtschaftlichen Wechselbeziehungen aber wesentlich dadurch behindert werden, daß sie die Hauptstädte sowie die in die entsprechenden Gebiete fallenden maßgebenden Wirtschaftsmittelpunkte nur auf einer Strecke mit langsamem und zeitraubendem Personenverkehr oder auf großen Umwegen über Dresden oder Breslau erreichen können.

Auf preußischer Seite trifft dies vornehmlich auf die Bezirke zu, in denen die Städte Cottbus, Spremberg, Forst, Sorau, Görlitz, Zittau, Seidenberg und Lauban liegen. Es sind das stark aufstrebende Industriebezirke mit etwa einer Million Einwohner. Auf böhmischer Seite liegen die Verhältnisse für die sehr volkreichen bedeutenden Industriegebiete, die sich zunächst um Reichenberg und dann weiterhin in Böhmen ausbreiten, ähnlich. Diese Bezirke erhielten etwa seit 1911 wenigstens eine bessere Verbindung nach und von Wien, nicht aber nach und von Berlin. Endlich spielten und spielen noch die Wünsche aller der Kreise dabei eine Rolle, welche das an landschaftlichen Schönheiten so überreiche Riesen-, Iser- oder Jeschkengebirge zu kürzerem oder längerem Erholungsaufenthalt, sei es von Deutschland, sei es von Österreich-Ungarn aus, aufsuchen wollen und unter den schlechten Bahnverbindungen zu leiden haben.

Mit Rücksicht auf den Umstand, daß sich dem politisch-militärischen Bündnis der beiden Kaiserreiche aller Voraussicht nach eine lebhafte wirtschaftliche Annäherung anschließen wird, scheint dem Verfasser jetzt für die Eisenbahnverwaltungen der beteiligten Länder der Zeitpunkt gekommen, den Plan der Schaffung der Schnellzugverbindung Berlin-Wien über Cottbus, Görlitz, Seidenberg, Reichenberg, der vor dem Kriege — trotz mehrfacher Anregungen und Vorstellungen der maßgebenden Behörden, Handelskammern und Stadtverwaltungen aus den beteiligten Gebieten — keine rechten Fortschritte machen wollte, energisch in Angriff zu nehmen und seine Durchführung durch gemeinsame Vereinbarungen soweit zu fördern, daß die Verbindung sofort nach Rückkehr gewöhnlicher Verhältnisse ins Leben treten kann.

— **Alpine Montangesellschaft.** Der Geschäftsbericht der Gesellschaft für das abgelaufene Betriebsjahr besagt folgendes: Die Besserung, über deren erste Anzeichen im letzten Berichte Mitteilung gemacht wurde, hat im weiteren Verlaufe des Jahres wesentliche Fortschritte gemacht, indem insbesondere mit Beginn des zweiten Halbjahres eine ganz außerordentliche Lebhaftigkeit im Absatze der meisten gesellschaftlichen Erzeugnisse einsetzte. Trotz der mannigfachen Schwierigkeiten, welche bei den bestehenden Verhältnissen naturgemäß zu überwinden waren und eine geregelte Produktion behinderten, kann daher wieder über ein erfreulicheres Erträgnis berichtet werden. Das Bruttoerträgnis beträgt 31 094 144 K. und ist sonach um 10 875 705 K. höher als im Vorjahre; nach Abzug von 7 408 766 K. für Zinsen, Bankprovision, Generalunkosten, Steuern und Auslagen für Wohlfahrtszwecke und nach Abschreibung von 5 199 993 K. verbleibt ein Reingewinn von 19 385 385 K., der um 10 675 068 K. höher ist als jener des Jahres 1914. Zuzüglich des Gewinnvortrages aus dem Vorjahre von 1 647 270 K. steht der Generalversammlung ein Betrag von 21 032 655 K. zur Verfügung. Die Produktion war gegenüber dem Vorjahre durchweg eine gesteigerte. Es wurden erzeugt: Kohle 10 861 000 (+ 280 000) Meterzentner, Erze 18 443 000 (+2 744 000), Roheisen 5 309 000 (+ 695 000) und Ingots 4 337 000 (+ 683 000), fertige Walzware 2 508 000 (+ 81 000) Meterzentner.

Die Gesellschaft war insbesondere in der ersten Hälfte des Berichtsjahres infolge der bekannten Hemmnisse, welche bei der Koksbeschaffung beonders fühlbar wurden, wiederholt zu Dämmungen einzelner Hochöfen gezwungen, die deren Gang nach-

teilig beeinflußt haben. Wenn es trotzdem gelungen ist, eine erhebliche Steigerung der Roheisenerzeugung zu erzielen, so ist dies darauf zurückzuführen, daß in den letzten Monaten des Jahres in Eisenerz gleichzeitig beide dort befindlichen Hochöfen im Feuer gehalten und derart also sämtliche zur Verfügung stehenden Hochöfen betrieben werden konnten. Die Erzeugungskosten haben naturgemäß infolge der notwendig gewordenen Steigerung der Gehälter und Löhne durchweg eine beträchtliche Erhöhung erfahren. Bis jetzt ist es jedoch möglich gewesen, dieser Erhöhung zum Teil zu begegnen. Im Gegensatze zu früheren Jahren gelangte diesmal die Erzeugung des Unternehmens fast ausschließlich im Inlande zum Absatz.

Die Gesellschaft ist in das laufende Geschäftsjahr mit einem bedeutenden Auftragsstande eingetreten, und die Nachfrage ist in Anbetracht der großen Bedürfnisse der Heeresverwaltung eine geradezu stürmische. Die Anlagen sind daher auch auf Monate hinaus bis an die äußerste Grenze ihrer gegenwärtigen Leistungsfähigkeit beschäftigt. Von dem Gewinne mit 21 032 655 K. wurden dem Reservefonds 800 000 K. zugewiesen, 21 % als Dividende verteilt und 3 534 117 K. auf neue Rechnung vorgetragen. Die Dividende gelangt mit 42 K. zur Einlösung.

Ungarn.

— **Rechtskräftige gerichtliche Entscheidung wegen der durch den Krieg verursachten Eisenbahnschäden in Ungarn.** Gegen die ungarischen Staatsbahnen wurde eine ganze Reihe von Prozessen angestrengt, anläßlich jener Schadensfälle, die der im Oktober 1914 erfolgte Einbruch der Russen bei den von der Eisenbahn in der Station Máramarosziget angenommenen, jedoch nicht weiterbeförderten Gepäckstücken verursacht hatte. Bezüglich jenes Teiles der Prozesse, deren Gegenstand weniger als 2500 Kronen beträgt, hat als letztes Forum die Debreczener königliche Tafel entschieden, und zwar zugunsten der Eisenbahn. Das Máramaroser Bezirksgericht als erste Instanz und der dortige Gerichthof als Berufungsgericht haben in diesen Angelegenheiten den folgenden Tatbestand festgestellt:

In den letzten Tagen des Monats September 1914 überflutete das aus Galizien und dem oberen Teile des Máramaroser Komitats vor dem vordringenden Feinde flüchtende Publikum in riesigen Massen die Bahnstation Máramarossziget und deren Umgebung, von dem Wunsche geleitet, einerseits die eigene Person, anderseits die wertvollsten Habseligkeiten zu retten, welche der Eisenbahn hauptsächlich als Gepäck zur Beförderung übergeben wurden. Die Gepäckaufgabe nahm ein solches Maß an, daß die Station Máramarossziget, welche unter gewöhnlichen Verhältnissen beim stärksten Verkehr 40 bis 50 Stück Gepäck aufnimmt, in diesen Tagen tagtäglich 1500 bis 2000 Stück Gepäck aufzunehmen gezwungen war, welche riesige Menge sie teils in Ermangelung von Zügen, teils wieder infolge Andranges des Publikums nicht sofort verladen, sondern die Verladung und Beförderung nur während der Nachtstunden durchführen konnte. Am 30. September und 1. Oktober war das aufgenommene und nicht transportierbare Gepäck bereits zu einer derartigen Menge angewachsen, daß es im Vordergrunde der Station, bis zur Kante des Bahnsteigs in Stockwerkhöhe aufgestapelt, der Beförderung harrte. In diesen Tagen wurde die Beförderung von dem in der Station sich drängenden Publikum, dessen Zahl zeitweise auch die 10 000 überschritt, derart verhindert, daß das Publikum sein nicht aufgegebenes Gepäck und Handgepäck unter und neben die bereits aufgenommenen Gepäckstücke legte, wodurch das Bahnpersonal die bereits aufgegebenen Gepäckstücke weder festzustellen noch herauszusuchen imstande war. Die Eisenbahn machte den Versuch, das Publikum durch Militärgewalt vom Bahnhofe zu entfernen, hatte damit jedoch keinen Erfolg, weil das für sein Leben fürchtende und flüchten wollende Publikum mit Umgehung der Station neuerdings sich zwischen die Geleise drängte. Da in diesen Tagen auch mit dem Transport der militärischen Ausrüstungen und Materialien für die Spitäler begonnen wurde, ist es wiederholt vorgekommen, daß das Militär mit Gepäck schon beladene Wagen entleerte und daselbst militärische Ausrüstungen unterbrachte.

Unter solchen Umständen traf am 2. Oktober von der Militärbehörde der Befehl ein, den Platz zu räumen, demzufolge das Eisenbahnpersonal, vom Eintreffen des Befehls gerechnet, innerhalb einer Stunde die Station verlassen mußte, was auch geschah, doch wurden mit den drei Räumungszügen nur mehr die militärischen, behördlichen und Eisenbahnausrüstungen, sowie die noch zurückgebliebenen Flüchtlinge und Fahrnisse des Eisenbahnpersonals befördert. Die zur Zeit der Räumung in der Station noch zurückgebliebenen 500 bis 600 Stück Gepäck wurden von den am 2. Oktober eingetroffenen russischen Soldaten und in der Umgebung wohnhaften ruthenischen Bauern zum größten Teile geplündert. Die Menge des in den der Räumung vorangehenden drei Tagen beförderten Gepäcks hat ungefähr 40 Wagenladungen betragen, das zurückgelassene und gemäß den Prozessen einen Wert von 400 000 K. darstellende Gepäck dürfte der Menge nach zwei Wagenladungen entsprochen haben.

Angesichts dieses Tatbestandes haben die beiden Untergerichte die Schadenersatzhaftung der Eisenbahn aus dem Grunde festgestellt, weil die bewiesenen Tatsachen, obgleich sie zweifellos hinsichtlich der Beförderung außerordentliche Schwierigkeiten verursachten, dennoch in ihrer Gesamtheit nicht als solche unabwendbare Ereignisse zu betrachten sind, die sie als vis major kennzeichnen würden, um so weniger, als es der Eisenbahn, falls sie unter den geschilderten schwierigen Verhältnissen vierzig Wagenladungen Gepäck zu befördern vermochte, auch noch möglich gewesen wäre, die zurückgebliebenen zwei Wagen zu befördern.

Demgegenüber hat der Revisionssenat der Debreczener königlichen Tafel den Standpunkt der Juristischen Abteilung der k. ung. Staatsbahnen angenommen und mit seinem Urteile die Klage mit der folgenden Begründung abgewiesen:

„Die Beschwerde der Beklagten richtet sich in erster Linie dagegen, daß das durch den russischen Einbruch herbeigeführte Verlorengehen des vom Kläger aufgegebenen Gepäcks von der Berufungsinstanz nicht als eine die Haftung der Beklagten aufhebende „höhere Gewalt“ gekennzeichnet wurde.

Nach dem vom kgl. Gerichtshofe eingenommenen Standpunkte kann dieser Umstand aus dem Grunde nicht als eine zur Entlastung der Beklagten dienende „höhere Gewalt“ betrachtet werden, weil das Verlorengehen des Gepäcks trotz alledem in letzter Folge auf ein Verschulden der Beklagten zurückzuführen ist, insofern diese einerseits ihrer Pflicht, der die Beförderung verhindernden Stauung vorzubeugen bzw. nur soviel Gepäck anzunehmen, als sie voraussichtlich befördern können wird, nicht nachgekommen ist, anderseits, weil die Beklagte bei entsprechender Fürsorge noch in der Lage gewesen wäre, die aufgenommenen Gepäckstücke auch zu befördern.

Dieser Standpunkt der Berufungsinstanz ist jedoch ein irriger. Es ist wohl richtig, daß dem Grundsatze des Eisenbahnverkehrs — der Pflicht zur Beförderung — gegenüber im Eisenbahnbetriebsreglement entsprechende Fürsorge dafür getroffen wurde, daß die Eisenbahn der Güterstauung vorbeugen könne und solcherart in dem Falle, wenn sie von dem ihr zustehenden Rechte keinen Gebrauch macht und es zur Verhinderung der Güter- oder Gepäckstauung nicht in Anspruch nimmt, sich bezüglich Ersatzes des hieraus erwachsenden Schadens nicht mehr mit Erfolg auf die Güter- oder Gepäckstauung berufen kann; diese Vorschrift gilt jedoch nur für den Fall, da es sich um die Sicherung des regelmäßigen Verkehrs und Betriebsganges handelt, nicht aber dort, wo sich äußere Einwirkungen solcher Natur geltend machen, die den normalen Betriebsgang der Eisenbahn auf irgendeinem Gebiete oder für eine gewisse Zeit derart stören, daß von einer buchstäblichen Einhaltung der Frachtvertragsbestimmungen nicht einmal die Rede sein kann. Der im Urteile des königl. Bezirksgerichtes festgestellte und auch vom königl. Gerichtshofe angenommene Tatbestand läßt nach der Richtung keinen Zweifel bestehen, daß zufolge Einbruches der russischen Heere in der Máramaroser Eisenbahnstation am 29. September und anfangs Oktober 1914 bereits solche Zustände herrschten, bei denen die Eisenbahn nicht mehr in der Lage war, ruhigen Blutes mit der Möglichkeit zu rechnen, ob die Beförderung der aufgegebenen Gepäckstücke nicht auf solche Hindernisse stoßen wird, die sie nicht mehr imstande sein würde, aus dem Wege zu räumen, gerade so wie bereits um jene Zeit das flüchtende oder sein bewegliches Vermögen zu retten wünschende Publikum sich nicht mehr vor Augen hielt, ob die Eisenbahn überhaupt noch imstande sein würde, die Beförderung der aufgegebenen Sachen vorzunehmen, sondern sein Gepäck der Eisenbahn in dem Bewußtsein anvertraute, daß es dasselbe auf eine andere Art vor dem Feinde ohnehin nicht retten könne, wogegen dessen Beförderung durch die Eisenbahn immerhin noch möglich wäre, was am besten die übrigens nicht bestrittene Tatsache zeigt, daß auch die nicht mehr aufgebbaren Gepäckstücke von dem flüchtenden Publikum nicht mehr zurückgenommen, sondern auf gut Glück am Bahnhofe zwischen den Bahngleisen niedergelegt wurden. Unter einer solchen Herrschaft der Möglichkeiten hat sonach die Beklagte kein rechtlich in Betracht zu ziehendes Verschulden dadurch begangen, daß sie, dem öffentlichen Zwecke dienen wollend, die Gepäckstücke des flüchtenden Publikums in solcher Menge annahm, wie es im normalen Verkehr vielleicht nicht zu rechtfertigen ist.

Was aber den zweiten Beweggrund für die Stellungnahme der Berufungsinstanz — die Säumnis bei der Beförderung — anbelangt, geht aus dem vom königl. Gerichtshof aus dem erstinstanzlichen Urteil übernommenen und in diesem Teile von den Parteien nicht angefochtenen Tatbestand hervor, daß zufolge des an der nordöstlichen Landesgrenze geschehenen Einbruches der Russen die Flucht der Bevölkerung aus den bedrohten Ortschaften schon im September 1914 beginnend, sich in der Richtung nach der Station Máramarossziget beständig steigerte, und zuletzt die Máramarosszigeter Eisenbahnstation von den Flücht-

lingen völlig überflutet wurde, hierauf aber, sobald auch die Máramarosszigeter Bevölkerung sich zu flüchten gezwungen sah, in der Eisenbahnstation ein derartiger Andrang entstand, daß das Verladen der Eisenbahnwagen ins Stocken geriet und erst in der Nacht fortgesetzt werden konnte. Aber am 2. Oktober auch dann nicht mehr, weil die in der Nacht alarmierte Bevölkerung den Bahnhof derart überflutete, daß dort selbst die Verschiebung nur unter den größten Schwierigkeiten zu bewerkstelligen war. Überdies hatte das Publikum auch sein schon nicht mehr aufgebbares Gepäck auf das bereits aufgegebene gehäuft und hierdurch das Auswählen und Verladen des Gepäcks übermäßig erschwert; ferner war um diese Zeit gemäß dem nicht angefochtenen Tatbestande auch schon der Transport der Flüchtlinge nur durch Inanspruchnahme außerordentlicher Mittel, nämlich durch Einstellung der sogenannten Flüchtlingszüge, durchführbar, was durch das Verhalten des entsetzten Publikums wieder auf größere Schwierigkeiten stieß, bis sogar am Abend des 2. Oktobers, nachdem das Militärkommando die vollständige Räumung der Station anbefohlen hatte, auch das Eisenbahnpersonal seinen Platz verließ. Nur an Hand eines solchen allgemeinen Bildes der bei der Eisenbahn herrschenden Verhältnisse kann die Frage entschieden werden, ob das Verlorengehen des vom Kläger aufgegebenen Gepäcks auf den Einbruch des russischen Heeres, als höhere Gewalt zurückzuführen ist, oder aber mit der nicht zu entschuldigenden Säumnis der Beklagten beim Transport in unmittelbarem Kausalzusammenhange steht.

Nach der in der Gerichtspraxis angenommenen Erklärung des Begriffes der höheren Gewalt ist höhere Gewalt ein solches äußeres Ereignis, zu dessen Anwendung selbst jenes Maß der ordentlichen Fürsorge und Kraftentfaltung, welches die öffentliche Meinung den Umständen des Falles angemessen vorschreibt, nicht ausreicht.

Es unterliegt aber auch keinem Zweifel, daß sich die höhere Gewalt nicht blos in der unmittelbaren Anwesenheit der Gewalt offenbart, sondern es muß jede äußere Erscheinung, welche die Wirkung der obwaltenden oder bevorstehenden Gefahr ist, als ein Ereignis betrachtet werden, welches das Gepräge der höheren Gewalt an sich trägt.

Aus dem oben geschilderten Tatbestande geht offenkundig hervor, daß zufolge der Wirkung des feindlichen Einbruches, d. i. der Haltung des flüchtenden Publikums in der Máramarosszigeter Eisenbahnstation durch von außen her kommende Ursachen solche Zustände herrschten, auf welche sich das Maß des normalen Betriebsganges nicht mehr anwenden läßt und unter welchen die Eisenbahnorgane, die — als Menschen — sich gleichfalls unter dem Eindrucke der Nähe und Vorstellung der Gefahr befanden, nicht mehr imstande waren, ihre Aufmerksamkeit auf alles zu erstrecken und mit gebotener Umsicht zu prüfen, ob bereits alle Mittel erschöpft sind, deren Anwendung der gesunde Menschenverstand und die unter normalen Verhältnissen gewünschte Fürsorge von ihnen beansprucht, und so hat auch die königliche Tafel, ohne zu untersuchen, ob solche Umstände vorlagen, welche nach den in normalen Zeiten maßgebenden Grundsätzen, oder in jenem Falle, wo das Eisenbahnpersonal auf der idealen Höhe seiner Aufgabe steht, die Beförderung des Gepäcks ermöglicht hätten, jenes Hindernis, welches dem Transporte der von der Beklagten zur Beförderung angenommenen Gepäckstücke im Wege stand, im gegebenen Falle als gleichbedeutend mit dem zum Begriffe der höheren Gewalt gehörigen unabwendbaren Hindernisse angenommen.

Da jedoch die Eisenbahn nach § 398 des Handelsgesetzes und den auf diesem Absatze basierenden Verfügungen des Eisenbahnbetriebsreglements für den aus dem Verluste des Gutes erwachsenden Schaden nicht haftet, wenn derselbe durch höhere Gewalt verursacht wurde, hat der königliche Gerichtshof unstreitig die Bestimmungen des materiellen Rechtes dadurch verletzt, daß er die Beklagte hinsichtlich des vom Kläger übergebenen, jedoch zufolge höherer Gewalt in Verlust geratenen Gepäcks zum Schadenersatze verpflichtete, weshalb auch die königliche Tafel, mit dem Bemerken, daß infolge ihrer Stellungnahme die übrigen Beschwerden der Beklagten gegenstandslos wurden, bzw. ein Eingehen auf dieselben überflüssig erscheint, das Urteil der Berufungsinstanz geändert, den Kläger mit seiner unbegründeten Klage abgewiesen und ihn zur Tragung der erwachsenen Kosten verpflichtet hat.

Übrige europäische Länder.

— **Akkumulatorenwagen auf schwedischen und norwegischen Staatsbahnen.** Auf der kurzen Staatsbahnlinie Porjus-Gellivare, die bekanntlich anläßlich der Errichtung der Kraftstation an den Porjuswasserfällen hergestellt wurde, wird jetzt der Betrieb mit einem Akkumulatorenwagen aufrechterhalten, der die Jungnerschen Akkumulatorenbatterien enthält. Der Wagen ist recht umfangreich, doch nur für eine Wagenklasse eingerichtet. Er wurde mit zwei Motoren von normal insgesamt 200 PS. versehen und hat bei den Probefahrten eine Geschwindigkeit bis zu 90 km in der Stunde erreicht. Mit jeder Ladung der Batterie kann er etwa 160 km zurücklegen und erforderlichenfalls Anhängerwagen mitführen. In Stockholmer Blättern wird betont, daß mit Wagen dieser Art Ersparungen in den Betriebskosten erzielt werden könnten, und da der in Betrieb gesetzte Wagen gleichzeitig auch sicher läuft und leicht zu handhaben sei, würde er wahrscheinlich viele Nachfolger erhalten. Für Industriebahnen u. dergl. wären schon jetzt in Schweden etwa ein halbes Hundert Lokomotiven mit den gleichen Akkumulatoren in Ausführung begriffen. Auch die norwegische Staatsbahn hat soeben ihre erste Akkumulatorenlokomotive erhalten, die ebenfalls von einer schwedischen Fabrik geliefert wurde und ebenso die Jungnerschen Akkumulatoren enthält. Die Anschaffung erfolgte nach angestellten Untersuchungen, und an einer Probefahrt nahmen der Minister Gunnar Knudsen, der Minister Urbye, die Mitglieder des Eisenbahnkomitees des Storthings und Maschinendirektor Hoff teil. Zweck der Anschaffung der Wagen ist, größere Erfahrungen über die Vorteile elektrischer Lokomotiven zu gewinnen. Laut Vertrag soll diese Akkumulatorenlokomotive im Stande sein, auf ebener Bahnfläche einen Zug von 80 t Gewicht mit einer Höchstgeschwindigkeit bis zu 55 km in der Stunde und auf Steigungen bis 14 ‰ einen Zug von 80 t Gewicht mit einer Geschwindigkeit von 25 km in der Stunde zu befördern. Die Lokomotive ist in der Linie Varpsborg-Skjeberg und Varpsborg-Fredriksstad eingesetzt worden. In Fredriksstad liegt die Akkumulatorladestation. M.

— **Nachrichten von den schweizerischen Eisenbahnen.** Nachdem das Ergebnis der Betriebseinnahmen für das abgelaufene Jahr vorliegt, läßt sich ein Überblick gewinnen, welchen Einfluß der Krieg auf die Einnahmen der schweizerischen Eisenbahnen im Vergleich zum letzten Friedensjahr 1913 ausgeübt hat. Es ergibt sich folgendes Bild:

	Beträge in 1000 Franken					
	Personenverkehr			Gepäck	Tiere	Güter
Bundesbahnen mit	1913	1914	1915	1913	1914	1915
Brünig u. Vevey-Chexbres	84 589	72 134	56 085	119 200	103 034	110 603
andere Vollspurbahnen.....	9 469	7 777	6 385	8 307	7 952	8 659
Schmalspurbahnen	13 264	10 166	7 414	8 364	6 806	6 252
Zahnradbahnen ..	3 671	1 813	440	341	230	135
Straßenbahnen...	17 645	16 857	15 658	421	388	359
Seilbahnen	2 278	1 616	1 046	412	343	239
zusammen	130 916	110 363	87 028	137 045	118 753	126 247

	Zusammen Personen und Güter (1000 Fr.)			Abnahme in % 1914 gegenüber	1915 gegenüber	1915 gegenüber
	1913	1914	1915	1913	1914	1913
Bundesbahnen....	203 789	175 168	166 688	14,0	4,8	18,2
Andere Vollspurbahnen	17 776	15 729	15 044	11,5	4,4	15,4
Schmalspurbahnen	21 628	16 972	13 666	21,5	19,5	36,8
Zahnradbahnen ...	4 012	2 043	575	49,1	71,8	85,7
Straßenbahnen....	18 066	17 245	16 017	4,5	7,1	11,3
Seilbahnen	2 690	1 959	1 285	27,2	34,4	52,2
im ganzen	267 961	229 116	213 275	14,5	6,9	20,4

Hiernach ist der Ausfall bei den städtischen Straßenbahnen am geringsten, bei den Bundesbahnen und den vollspurigen Nebenbahnen beträgt er 15—18 %. Die Schmalspurbahnen, die zu einem guten Teil vom Sommerverkehr abhängig sind, büßten über ein Drittel ihrer Einnahmen ein. Am empfindlichsten wurden die Bergbahnen betroffen. Viele von ihnen vermochten aus den Ergebnissen nicht einmal die stark herabgesetzten Betriebskosten zu decken. Besonders schlecht hat im Jahre 1915 die Vitznau Rigibahn abgeschnitten. Die Zahl der Reisenden ging gegenüber dem Vorjahre um rd. drei Viertel, nämlich von 73 000 auf 17 720 zurück, nachdem schon das Jahr 1914 einen erheblichen Rückgang gebracht hatte. Die Einnahmen fielen von 262 400 Fr auf 53 100 Fr. Die Ausgaben überstiegen die Einnahmen um 77 600 Fr. In den Friedensjahren konnte die Bahn 10 % Gewinn verteilen. Auf der Pilatusbahn sanken die Einnahmen im Jahre 1915 gegenüber dem Vorjahre von 121 777 Fr. auf 27 890 Fr. der Ausgabenüberschuß betrug 22 340 Fr. Die Montreux Berner Oberlandbahn teilt jetzt mit, daß sie außerstande sei, die am 1. April d. J. fälligen Obligationenscheine einzulösen, erhofft aber nach dem bisherigen Ergebnissen eine Besserung der Lage im laufenden Jahre. Auf den schweizerischen Bundesbahnen ist im Februar der Personenverkehr gestiegen, der Güterverkehr jedoch zurückgegangen. Das Ergebnis war folgendes

	1916	gegen das Vorjahr
Beförderte Personen	5 875 000	+ 644 550
Beförderte Güter. . . . . t	1 044 000	— 124 037
Einnahmen aus dem Personenverkehr . . . . . Fr.	3 863 000	+ 583 455

	1916	gegen das Vorjahr
Einnahmen a. d. Güterverkehr	„ 8 536 000	— 402 900
Gesamteinnahmen	„ 12 844 000	+ 41 910
Betriebsausgaben	„ 10 489 000	+ 889 377
Betriebsüberschuß	„ 2 355 000	— 847 458

Unfälle im Eisenbahnbetrieb. Im Jahre 1915 ereigneten sich auf den schweizerischen Eisenbahnen 85 Entgleisungen und 35 Zusammenstöße, wovon das bedeutendste Ereignis der Unfall auf Station Dietikon war, bei dem 7 Personen getötet und 26 verletzt wurden. Die sämtlichen Unfälle hatten 81 Tötungen und 1515 Verletzungen zur Folge. Getötet wurden 19 Reisende, 28 Bahnbedienstete und 34 andere Personen, verletzt 79 Reisende, 1347 Bahnbedienstete und 89 andere Personen. Gegenüber dem Jahre 1914 bedeuten diese Zahlen eine Abnahme um 27 Tötungen und 131 Verletzungen. Nur ein kleiner Teil dieser Tötungen und Verletzungen rührt von Entgleisungen und Zusammenstößen her. Bei den Reisenden ist es immer wieder das Auf- und Abspringen, das die meisten Opfer fordert.

— **Die englischen Eisenbahnen und der Krieg.** Wie in der „Times" vom 5. April mitgeteilt wird, macht die Great Eastern Eisenbahngesellschaft bekannt, daß sie mit dem 1. Mai 16 Stationen im Bezirk London und im Lande ganz und drei weitere Stationen für den Personenverkehr schließen wird. Die Maßregel hat ihren Grund, wie die Verkehrsleitung mitteilt, in militärischen Bedürfnissen und dem Mangel an Beamten und Angestellten. Mehr als 17 % von den 18 000 Angestellten der Gesellschaft sind ins Heer eingetreten. Die Great Eastern folgt mit ihrem Vorgehen der Metropolitan Extension Gesellschaft, die die meisten ihrer Stationen an der South-Eastern- und Chatham-Bahn geschlossen hat.

Bücherschau.

— **Die Maschinenlehre der elektrischen Zugförderung** von Ingenieur D. W. Kummer, Professor an der Eidg. Techn. Hochschule in Zürich. 194 Seiten mit 108 Abbildungen. Verlag von Julius Springer in Berlin. Preis geb. 6,80 M.

Eine Einführung für Studierende und Ingenieure nennt sich das Buch, in dem Professor Dr. W. Kummer eine geordnete Zusammenstellung des Inhaltes von Vorlesungen bietet, die er seit einer Reihe von Jahren an der Technischen Hochschule in Zürich gehalten hat, und von denen er bereits früher einzelne Teile in Zeitschriften, namentlich in der „Schweiz. Bauzeitung" veröffentlicht hat. Eine „Einführung" in ein Gebiet muß vor allem klar und einfach sein, wird aber wohl nie einiger Vorkenntnisse der Grundlagen des betreffenden Gebietes entbehren können. Auch die vorliegende Einführung setzt schon gewisse Kenntnisse voraus; sie verlangt, daß der Leser bereits Bescheid weiß mit Wesen, Bauart und Wirkungsweise der elektrischen Motoren und daß er die Grundzüge der Eisenbahnbetriebsmittel kennt; ihr Schwerpunkt liegt also nicht in der Beschreibung der zum elektrischen Betrieb notwendigen Maschinen, sondern in der Mitteilung ihrer theoretischen Grundlagen und der Hauptpunkte, die bei ihrer Berechnung zu beachten sind. Bei der Aufstellung der Einzelwerte sind stets die einfachsten Betriebsverhältnisse angenommen, erst nachträglich werden die Rechnungsergebnisse durch weitere Annahmen und durch Ergänzungen den tatsächlichen Verhältnissen genähert und angepaßt. Dadurch bleibt die Darstellung klar und einfach. Zunächst untersucht der Verfasser, wie groß die Zugkraft am Radumfang unter den verschiedenen, in der Wirklichkeit vorkommenden Verhältnissen ist, wie sie sich beim Anfahren und bei der Beschleunigung der Fahrt ändert, in welchem Umfange die sich drehenden Massen an den Fahrzeugen als Widerstand wirken und welche Unterschiede hinsichtlich der Größe der Zugkraft und des Wirkungsgrades bestehen, wenn es sich um treibende oder um getriebene Achsen handelt. Im Zusammenhange damit wird auf Grund einer Untersuchung über die Eigenart der Zugkraft verschiedener Bahnmotoren der für die elektrische Zugförderung am besten geeignete Motor ermittelt. Nach diesen allgemeinen Untersuchungen wendet der Verfasser sich zur Besprechung der Kraftübertragung zwischen Motor und Triebachse. Hierbei bietet sich ihm Gelegenheit, nach Berechnung der Triebachsenzugkraft und ihrer Verhältnisse zur Fahrgeschwindigkeit und Motorgröße eine durch Abbildungen erläuterte Zusammenstellung älterer und neuerer Triebwerke, d. h. also von Anordnungen der Motoren inbezug auf die Triebachsen und die Mittel (Zahnräder, Triebstangen) zur Übertragung der Motorkraft auf die Achsen, sowie ihrer Anwendungsmöglichkeiten und der Beanspruchungen im Triebwerk zu geben. In einem dritten Hauptteil wird dann schließlich die Arbeitsweise der verschiedenen Motorarten und ihre Leistungsfähigkeit und Leistungsbezeichnung besprochen, wobei in übersichtlicher Zusammenstellung die Einzelwerte ausgeführter Bahnmotoren mitgeteilt werden, um Beispiele sowie brauchbare Unterlagen für Entwürfe zu bieten. Auch die Stromwendung der Kommutator-Bahnmotoren sowie die Adhäsionsverhältnisse elektrischer Fahrzeuge bei Motoren verschiedener Stromart finden in diesem Hauptabschnitt eingehende Berücksichtigung. Zum Schluß geht der Verfasser noch kurz auf die Gewichtsverhältnisse der verschiedenen Fahrzeuge sowie auf die Anforderungen ein, die an das Laufwerk zu stellen sind und durch die Achs- oder Drehgestellausbildung erfüllt werden. Die Beibringung zahlreicher Kurven und Einzelwerte ausgeführter, im Betriebe bereits bewährter Lokomotiven machen das Werk auch für den schaffenden Ingenieur wertvoll, der sich mit dem Entwurf elektrischer Bahnen und mit dem Bau von Triebfahrzeugen für solche Bahnen beschäftigen muß.

Die Ausstattung ist die bekannte des Springerschen Verlages; die Abbildungen, namentlich auch die Kurvendarstellungen sind sauber und deutlich. Empfehlenswert erscheint es, wenn der Verfasser, dem Zuge der Zeit folgend, und der namentlich auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens schon seit Jahren mit gutem Erfolge durchgeführten Verdeutschung unnötiger Fremdwörter Rechnung tragend, in dem doch wohl in erster Linie für deutsche Leser bestimmten Buche Worte wie „Fraktion", „präzise", Kompromiß" u. a. m. durch entsprechende deutsche Ausdrücke ersetzen würde. —l.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Eröffnung des Bahnhofs 4. Klasse Nieder Kauffung (Katzbach) für den gesamten Güter- und Tierverkehr.

Am 1. Mai 1916 wird der zwischen den Stationen Alt Schönau und Ober Kauffung (Katzbach) rechts der Bahnstrecke Hermsdorf Bad-Merzdorf gelegene Bahnhof 4. Klasse Nieder Kauffung (Katzbach), der bisher nur dem Personen- und Gepäckverkehr diente, für die Abfertigung von Wagenladungs- und Stückgütern sowie lebenden Tieren eröffnet werden. Die Abfertigung von Fahrzeugen, Sprengstoffen und Gegenständen, zu deren Ver- oder Entladung eine feste Rampe erforderlich ist, ist bis auf weiteres ausgeschlossen.

Mit demselben Tage wird Nieder Kauffung (Katzbach) in den Staats- und Privatbahn-Gütertarif, den Niederschlesischen Steinkohlentarif, den Ost-Mitteldeutsch-Sächsischen Tarif (Heft 1) sowie in den Staats- und Privatbahn-Tiertarif aufgenommen.

Über die Höhe der Tarifsätze geben die Dienststellen Auskunft.

Breslau, den 15. April 1916. (531)
Königliche Eisenbahndirektion.

2. Güterverkehr.

Ausnahmetarif 2 III w für Papiersäcke.

In der Neuausgabe des Ausnahmetarifs sind im Absatz 1 des Abschnitts II (Frachtberechnung für die Güter unter A) bei Zeile b (bei Frachtzahlung für mindestens 10 t.) die durch ein Druckversehen gegen die frühere Ausgabe geänderten Worte „ Spezialtarif II" in „Spezialtarif I" zu berichtigen. Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbureau hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 17. April 1916. (529)
Königliche Eisenbahndirektion.

1. Staats- und Privatbahn-Güterverkehr Heft C 1 — Tfv. 5 —
2. Gemeinsames Heft für den Wechselverkehr Deutscher Eisenbahnen untereinander — Tfv. 200 —.

Mit Gültigkeit vom 20. April 1916 werden für den Verkehr zwischen Brandenburg Staatsb. und Brandenburg Neustadt Überführgebühren auch für Stückgutsendungen eingeführt. Näheres enthält die Nummer 32 des Tarifanzeigers. Auskunft geben auch die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbureau hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 14. April 1916. (528)
Königliche Eisenbahndirektion.

Tfv. 1100 (Heft 1—3), 1103 und 1104. Oberschlesischer Kohlenverkehr nach dem Inlande.

Mit Gültigkeit vom 1. Mai 1916 wird die „Kokerei Borsigwerk" (Abfertigungsstation Borsigwerk) als Versandstation mit den Frachtsätzen von Hedwig-

wunschgrube (Tarifspalte 6) einbezogen. Die Tarifspalte 6 erhält die Bezeichnung „Hedwigwunschgrube, Kokerei Borsigwerk."

Mit Gültigkeit vom 1. Juli 1916 wird die Station Borsigwerk (Tarifspalte 5) als Versandstation gestrichen.

Kattowitz, den 17. April 1916. (532)
Königl. Eisenbahndirektion Kattowitz, namens der beteiligten Verwaltungen.

Sächsisch-Österreichischer Verkehr, Gütertarif II, Tarifheft 1 vom 1. April 1911.

Mit sofortiger Gültigkeit wird auf Seite 73 des Nachtrags IV vom 1. Februar 1914 der Frachtsatz der Stückgutklasse I Grottau-Detenic von 481 auf 184 Heller berichtigt.

Dresden, den 18. April 1916. (530)
Kgl. Gen.-Dir. d. Sächs. Staatseisenb., als geschäftsführende Verwaltung.

Vorübergehender Ausnahmetarif 2 r für landwirtschaftliche Geräte usw. nach Ostpreußen.

In den Anwendungsbedingungen wird mit Geltung vom 18. März 1916 vorgemerkt:

Für Ofenkacheln von Lauf (Pegn) nach Meißen, die von da auf dem Wasserwege nach Ostpreußen weiterbefördert werden, wird die Frachtermäßigung des Ausnahmetarifs 2 r auf den bayerischen und sächsischen Staatseisenbahnen nachträglich auf besonderen Antrag gewährt.

Die Anträge sind tunlichst bald nach Vollzug der Sendungen, spätestens innerhalb drei Monaten, beim Tarifamte in München oder bei der Kgl. Generaldirektion in Dresden einzureichen. Den Anträgen sind die Frachtbriefe für die Beförderung von Lauf (Pegn) nach Meißen und die Schiffspapiere für die Verfrachtung von Meißen bis zu den Wasserumschlagsplätzen im Bereiche der Kgl. Eisenbahndirektion Königsberg (Pr.) beizugeben.

München, den 17. April 1916. (533)
Tarifamt der K. B. Staatseisenbahnen rechts des Rheins.

Mitteldeutsch-südwestdeutscher Güterverkehr.

Am 1. Mai 1916 treten die Nachträge VII zu den Tarifheften 1 bis 4 in Kraft, enthaltend Änderungen und Ergänzungen. Näheres bei den Abfertigungsstellen, durch die die Nachträge auch käuflich zu beziehen sind.

Ferner erhält vom gleichen Tage ab die Ziffer 6 des A. T. 2 (Rohstofftarifs) die Fassung:

„Häcksel von Heu und Stroh".

Erfurt, den 18. April 1916. (542)
Königliche Eisenbahndirektion.

Deutscher Seehafenverkehr mit Süddeutschland.

Mit Gültigkeit vom 25. April 1916 wird im Ausnahmetarif S 20 für Felle und Häute usw. ein direkter Frachtsatz für die Verbindung Lingolsheim-Königsberg (Pr.) eingeführt.

Ferner erhält die Station Edingen (M. Weinheimer Eisenbahn) die Benennung „Edingen (Baden)".

Hannover, den 17. April 1916. (541)
Königliche Eisenbahndirektion.

Gütertarife der badisch-schweiz. Übergangsstationen mit der Schweiz.

Mit Gültigkeit vom 1. Juli 1916 an werden in den Gütertarifen Basel Bad-Stb. — Schweiz und Waldshut usw. — Schweiz im Verkehr mit der Bern-Worbbahn und der Worblenthalbahn auf den schweiz. Übergangsstationen Gümligen und Zollikofen als Rollschemelgebühr für den Normalbahnwagen ohne Unterschied der Achsenzahl 2 Franken berechnet.

Karlsruhe, den 18. April 1916. (540)
Gr. Generaldirektion der Bad. Staatseisenbahnen.

Niederschlesischer Staats- und Privatbahn-Kohlenverkehr.

Mit dem Tage der Eröffnung für den Güterverkehr, voraussichtlich am 1. Mai 1916, werden die Stationen Klein Kreidel, Mondschütz und Rathau der Neubaustrecke Wohlau-Rathau, sowie die Station Nieder Kauffung des Bezirkes Breslau in den Tarif einbezogen. Näheres enthält der Gemeinsame Tarif- und Verkehrsanzeiger der Preußischen Staatsbahnen.

Breslau, den 15. April 1916. (536)
Königliche Eisenbahndirektion.

3. Generalversammlung.

Ausschließend priv. Buschtehrader Eisenbahn.

Einladung

zur 70ten, als ordentlichen 63ten Generalversammlung der stimmberechtigten Aktionäre der Ausschließend priv. Buschtehrader Eisenbahn, welche am 19. Mai 1916, vormittags 10 Uhr, im Administrationsgebäude zu Prag II, Bredauergasse Nr. 7 neu, abgehalten werden wird.

Gegenstände der Verhandlung sind:

1. Vortrag des Geschäftsberichtes und der Rechnungsabschlüsse pro 1915.
2. Bericht des Revisionsausschusses über die Prüfung der Jahresrechnungen pro 1915.
3. Antrag wegen Verwendung des Reingewinnes.
4. Wahl in den Verwaltungsrat.
5. Wahl des Revisionsausschusses zur Prüfung der Jahresrechnungen pro 1916.

Die P. T. stimmberechtigten Aktionäre werden unter Bezugnahme des Abschnittes III der Gesellschaftsstatuten eingeladen, ihre Aktien — mindestens 5 Stück Aktien Litt. A oder Genußscheine von solchen, oder mindestens 20 Stück Aktien Litt. B, oder die betreffenden Depositenscheine — bei einer der folgenden Stellen, u. zw.

bei der Hauptkassa der Gesellschaft in Prag,

bei der k. k. priv. allg. österr. Boden-Credit-Anstalt in Wien,

bei der Allgemeinen Deutschen Credit-Anstalt in Leipzig,

bei der Disconto-Gesellschaft in Berlin,

bei der Bayerischen Vereinsbank in München,

bei der Disconto-Gesellschaft in Frankfurt a. M.,

bei Herren L. Behrens & Söhne in Hamburg, längstens bis 11. Mai 1916 zu hinterlegen.

Prag, am 11. April 1916. (535)
Der Verwaltungsrat.

Nachdruck wird nicht honoriert.

4. Verdingungen.

Verding für Lieferung von 11 650 000 hartgebrannten **Ringofensteinen** (Klinkern) bester Sorte für Tunnelbauten. Verdingungshefte sind, soweit der Vorr reicht, gegen vorherige kostenfreie Ei sendung von 50 ₰ käuflich.

Eröffnungstermin: 15. Mai 1916, vor 11½ Uhr, im Amtsgebäude **Coblen** Fischelstr. 32. Zuschlagsfrist 6 Woche Vertragserfüllung 1 Jahr.

Coblenz, den 15. April 1916. (53
Königl. Eisenbahndirektion Saarbrücke Neubauabteilung in **Coblenz.**

Verdingung von 293 700 m Siederöhr in 9 Losen, 16 300 m Siederohrenden 1 Lose, 219 100 m Gasröhren in 23 Lose 3800 m Röhren zu Gehwerksbuchsen 3 Losen, 10 000 Stück eisernen Muffen Röhren, 10 000 Stück Kreuz-, Knie- u T-Stücken und 12 000 Stück Gegenmutte (Abdichtungsmuttern) zu Gasröhren in 1 Lose für den Beschaffungsbezirk Berl mit den im Angebotbogen angegeben Lieferfristen. **Angebote** sind portofr versiegelt und mit entsprechender Au schrift bis zum 18. Mai 1916, vormitta 10½ Uhr, an das **Zentralbureau, Zimm 257 in Berlin W. 35, Schöneberger Uf 1—4**, Proben bis spätestens zum 13. M 1916 an die im Angebotbogen bezeichn ten Werkstättenämter einzureichen. **D Eröffnung der Angebote** findet am 18. M 1916, vorm. 11 Uhr, Tempelhofer Ufer III, Zimmer Nr. 4, statt. Angebotbog und Bedingungen können in unsere **Zentralbureau,** Zimmer 257, eingesehe auch von dort gegen **portofreie Einse dung** von 1 ℳ und 5 ₰ Bestellgeld b (nicht in Briefmarken) bezogen werde **Zuschlagsfrist** bis 16. Juni 1916.

Berlin, den 14. April 1916. (53
Königliche Eisenbahndirektion.

Verdingung

der Lieferung von Werkstatts-Materialie für das Etatsjahr 1916, und zwar:

73 100 Stück Schaufel-, Hammer Hacken- und Besenstiele.

Eröffnung der Angebote am Freita den 12. Mai 1916, vormittags 11 Uhr.

Verdingungsunterlagen gibt unser Zen tralbureau gegen 0,70 ℳ bar im Zim mer 292 ab. Zuschlagsfrist bis 31. M 1916. (537

Hannover, den 14. April 1916.
Königliche Eisenbahndirektion.

5. Verkauf von Altmaterialien.

Die in dem Sammelmagazin in Gelsen kirchen-Wattenscheid sowie in den B zirken verschiedener Bahnmeistereie lagernden, zu Eisenbahnzwecken nich mehr verwendbaren Oberbau- und Ba materialien, bestehend aus Schiene stücken, Schwellen, Eisen- und Gußschro usw. im Gesamtgewicht von etwa 50 Tonnen, sollen verkauft werden. D Verdingungsunterlagen liegen beim Zen tralbureau hierselbst, Bismarckplatz Nr. zur Einsicht offen und können, solang der Vorrat reicht, gegen Einsendung vo 50 ₰ in bar (nicht in Briefmarken) vo dort bezogen werden. Mit der Aufschrift **„Gebot auf Ankauf abgängiger Oberba und Baumaterialien"** versehene Angebot sind bis zu dem **am 16. Mai d. Js., vo mittags 10 Uhr**, im Verdingungszimme der unterzeichneten Direktion (Bismarck platz Nr. 1) stattfindenden Eröffnung termine einzusenden.

Zuschlagsfrist 3 Wochen.

Essen, den 13. April 1916. (531
Königliche Eisenbahndirektion.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen von dem verantwortlichen Schriftleiter, Eisenbahndirektions-Präsident a. D. v. Mühlenfels in Berlin.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nummer 34. 29. April 1916. LVI. Jahrgang.

Inhalt:

Zur Einführung der „Sommerzeit".

Der Sommerfahrplan der preußisch-hessischen Staatseisenbahnen.

Die englischen Eisenbahnen im Jahre 1915.

Zum 25jährigen Bestehen der Arbeiterpensionskasse der Königlich württembergischen Verkehrsanstalten.

Nachrichten.

Deutschland: Anlage C zur Eisenbahnverkehrsordnung. — Aufhebung der Verpackungsvorschriften für Fleischwaren und Zigarren. — Verbrauch von Spargel als frisches Gemüse. — Förderung des bargeldlosen Verkehrs. — Anbau von Sonnenblumen und Mohn. — Überleitung der Güterzüge in die Sommerzeit. — Die eisenbahn-fachwissenschaftlichen Vorlesungen. — Brölthaler Eisenbahn. — Paketsendungen an Heeresangehörige. — Entwicklung des Verkehrs auf dem Dortmund-Ems-Kanal im Jahre 1915. — Personalnachrichten.

Österreich: Buschtiehrader Eisenbahn. — Die österreichisch-ungarische Staatseisenbahngesellschaft. — Die neue Organisation der Rohölindustrie. — Baudirektor Holzer †.

Ungarn: Neue Investierungen bei den Staatsbahnen. — Die Betriebseinnahmen der Staatseisenbahnen.

Übrige europäische Länder: Eisenbahnpläne in Dänemark. — Betrieb mit Torffeuerung in Schweden. — Nachrichten von den schweizerischen Eisenbahnen. — Verschlechterung der wirtschaftlichen Lage Englands im Kriege. — Keine Speisewagen mehr in englischen Zügen.

Fremde Erdteile: Das äthiopische Panama.

Allgemeines.

Bücherschau.

Amtliche Mitteilungen.

Amtliche Bekanntmachungen.

Zur Einführung der „Sommerzeit".

„In der guten alten Zeit" richteten die Menschen ihr Tagewerk nach dem Tageslichte ein. Sie standen mit der Sonne auf und gingen mit der Sonne zu Bett. Noch heute ist eine solche Zeiteinteilung in der Landwirtschaft üblich. Auch die Arbeit in den Fabriken richtet sich nach dem Tageslicht, da sich viele Arbeiten bei künstlichem Licht nicht so gut ausführen lassen. Auch das Baugewerbe ist naturgemäß an das Tageslicht gebunden.

Die übrige menschliche Tätigkeit ist mit der Vervollkommnung der Beleuchtungsanlagen von dem Tageslicht, das die Sonne spendet, unabhängig geworden, und so hat sich unsere Zeiteinteilung allmählich gegen die natürliche um einige Stunden verschoben. Zur Zeit der Tag- und Nachtgleiche geht die Sonne um 6 Uhr morgens auf und um 6 Uhr abends unter. Die geschäftliche Arbeitszeit ist aber gegen diese natürliche Zeiteinteilung etwa um zwei Stunden verschoben. Sie beginnt um 8 Uhr morgens und endet um 8 Uhr abends, und Vergnügungen und Geselligkeit halten die Menschen nach Beendigung der Arbeit noch längere Zeit bei künstlichem Lichte wach.

Diese Art der Zeiteinteilung ist gesundheitlich und wirtschaftlich unzweckmäßig. Es ist zweifellos gesünder, zur Zeit der Helligkeit zu schaffen, zur Zeit der Dunkelheit zu schlafen, als die ersten Morgenstunden schlafend zuzubringen und einen Teil der Nacht bei künstlichem Licht zu verleben. Unwirtschaftlich ist es, Abends Licht zu brennen und das Tageslicht in den Morgenstunden unbenutzt zu lassen.

Das alles gilt für den Sommer. Im Winter reicht die Dauer des Tageslichtes nicht zu, und so ist es gesundheitlich und wirtschaftlich gleichgültig, ob man die letzten Stunden der Dunkelheit des Morgens oder die ersten Stunden der Dunkelheit des Abends zum Tagewerk mit benutzt und das Tageslicht durch künstliche Beleuchtung ersetzt. Da aber die Menschen nicht gern bei Dunkelheit aufzustehen pflegen, hat man sich gewöhnt, nur die dunklen Abendstunden, nicht die dunklen Morgenstunden dem Tage hinzuzufügen. Auf diese Weise ist die Verschiebung des Tagewerkes gegen die Tageszeit im Winter entstanden und gewohnheitsgemäß auch auf den Sommer ausgedehnt worden, obwohl für diese Zeit der Anlaß für diese Verschiebung gar nicht besteht.

Hat man nun einmal die Unzweckmäßigkeit der herrschenden Zeiteinteilung erkannt, so läge nichts näher, als sie dadurch zu beseitigen, daß man allgemein im Sommer zwei Stunden früher aufsteht und das Tagewerk um 6 Uhr, statt um 8 Uhr morgens beginnt. Aber die Gewohnheit der Menschen ist stärker als der Wille, und so sind die Menschen, um sich selbst zum früheren Aufstehen zu zwingen, auf den Gedanken verfallen, die Uhr im Sommer eine Stunde vorzustellen, dann braucht an der gewohnten Zeiteinteilung scheinbar nichts geändert zu werden.

So ist der Gedanke der Sommerzeit entstanden. Und nun soll diese Neuerung am 1. Mai durchgeführt werden in der Weise, daß der 1. Mai bereits am 30. April 11 Uhr abends beginnt, der 30. September wird dagegen um eine Stunde länger.

Der Einführung dieser Neuerung stellen sich zahlreiche Schwierigkeiten entgegen. Diese Schwierigkeiten hätten im Frieden sicher bewirkt, daß aus der Anregung nichts geworden wäre, aber jetzt im Kriege ist es anders. Was im Frieden aus dem Zustand der Erwägungen überhaupt nicht herausgekommen wäre, das wird jetzt innerhalb weniger Wochen angeregt, beraten, beschlossen und verkündet. So ist es während des Krieges mit zahllosen Gesetzen und Verordnungen geschehen und so auch mit der Einführung der Sommerzeit. Diese Frische der Entschließungen ist eine der vielen Früchte des Krieges. Hoffentlich bleibt sie uns auch im Frieden erhalten.

Die Schwierigkeiten, die sich der Einführung eines solchen Wechsels in der Zeitrechnung entgegenstellen, liegen namentlich auf dem Gebiete des Eisenbahnfahrplans. Dieser bildet bei uns eine ununterbrochene Kette und aus dieser Kette kann man nicht einfach eine Stunde herausschneiden und verschwinden lassen.

Der Gedanke der Einführung der Sommerzeit soll vor einer Reihe von Jahren in England aufgetaucht sein. Dort bestehen derartige Fahrplanschwierigkeiten nicht, weil am Sonntag fast der gesamte Eisenbahnverkehr ruht und sich die hier vorhandene Lücke ohne große Schwierigkeiten um eine Stunde verkürzen oder verlängern läßt. In Deutschland und in den übrigen Ländern des Kontinents aber ruht nur ein Teil des Güterverkehrs am Sonntag, der Personenzugfahrplan geht unverändert über beide Nächte hinweg und nur der geschäftliche Reiseverkehr ist am Sonntag schwächer als in der Woche. So mag es immerhin günstig sein, daß der 30. April und der 1. Oktober in diesem Jahr auf einen Sonntag fallen, weil auf diese Weise eine geringere Zahl Reisender von den unvermeidlichen Unbequemlichkeiten getroffen wird, welche die Veränderung des Fahrplans mit sich bringt.

Im starren Fahrplan der Straßenbahnen sowie des Stadtbahn- und Vorortverkehrs läßt sich die eine Stunde herausschneiden, ohne daß wesentliche Änderungen oder größere Schwierigkeiten entstehen. Statt dessen kann man auch den alten Fahrplan bis zu der zwischen 2 Uhr nachts und 5 Uhr morgens bestehenden Nachtpause durchführen und diese Nachtpause um eine Stunde verkürzen.

Im Berliner Vorortfahrplan verkehren die zwischen 11 und 12 Uhr nachts liegenden Züge wie bisher, nur mit den Fahrzeiten der Sommerzeit. Die zwischen 12 und 1 Uhr liegenden Züge fallen dafür aus, und die letzten Züge zwischen 1 und 2 Uhr nachts verkehren in ihrem bisherigen Fahrplan nach der Sommerzeit. Im Fernverkehr ist dies nicht möglich, und so würden alle Nachtzüge, die am 30. April abends planmäßig abfahren, am 1. Mai morgens um eine volle Stunde zu spät an ihren Bestimmungsorten ankommen. Die Folgen für die Benutzer der Nachtzüge wären versäumte Termine und verlorengehende Anschlüsse. Läßt man andererseits die Nachtzüge am 30. April eine Stunde früher ab, so kommen sie am 1. Mai zwar pünktlich an. Es gehen aber dafür wiederum am 30. April die Anschlüsse verloren. Eine vollkommene Lösung würde dadurch erreicht werden, daß alle durchgehenden Züge in der betreffenden Nacht doppelt gefahren würden, daß also an Stelle eines Zuges deren zwei in einem Abstande von einer Stunde verkehren. Dieser Vorschlag ist aber nicht durchführbar, weil viele Bahnlinien eine Verdoppelung der Zugzahl gar nicht erlauben und weil es schwierig wäre, für die eine Nacht die doppelte Zahl von Lokomotiven und Wagen in Dienst zu stellen. Die Eisenbahnverwaltungen haben sich daher entschlossen, die Züge nur einfach zu fahren und sie am 30. April eine Stunde früher abzulassen, so daß sie am 1. Mai planmäßig ankommen. Diese Lösung erschien als die zweckmäßigste, weil der 1. Mai ein Werktag ist und weil auf diese Weise die Fahrplanschwierigkeiten nicht oder nur zum geringen Tel in den beginnenden Werktag hinein getragen werden. So werden, wie schon in Nr. 32 mitgeteilt, die in Berlin beginnenden Nachtschnellzüge am 30. April eine Stunde früher abgelassen werden und in gleicher Weise wird dies auch in der Richtung nach Berlin und auf den übrigen Schnellzugstrecken in Deutschland der Fall sein. Beispielsweise fahren auf der Strecke Berlin-Schneidemühl ab Charlottenburg Zug D 21 5.48 Uhr statt 6.48 Uhr, D 3 10.10 Uhr statt 10.53, D 13 10.19 Uhr statt 11.02 Uhr, D 23 10.25 Uhr statt 11.10 Uhr; auf der Strecke Berlin-Posen fährt ab Charlottenburg D 51 9.17 Uhr statt 10.42 Uhr; auf der Strecke Berlin-Cöln fahren ab Berlin Schlesischer Bahnhof Zug D 6 8.10 Uhr statt 9.14 Uhr, Personenzug 208 ab Berlin Lehrter Bahnhof 6.25 Uhr statt 7.35 Uhr. Auf der Strecke Cöln-Berlin fährt Zug D 5 ab Cöln 8.52 Uhr statt 9.42 Uhr, D 9 ab Cöln 10.16 Uhr statt 11.16 Uhr, Personenzug 205 ab Cöln 10.20 Uhr statt 11.20 Uhr. Auf der Strecke Berlin-Aachen Zug D 36 ab Berlin Potsdamer Bahnhof 9.23 Uhr statt 10.13 Uhr, Aachen-Berlin D 35 ab Aachen 6.06 Uhr statt 7.06 Uhr (wobei der Anschluß von Belgien verloren geht). Auf der Strecke Frankfurt (Main)-Altona fährt D 75 ab Frankfurt 7.50 Uhr statt 8.50 Uhr, D 56 ab Altona 9.42 statt 10.42 Uhr. Auf der Strecke Cöln-Altona D 91 ab Cöln 10.33 Uhr statt 11.33 Uhr, D 92 ab Altona 9.46 Uhr statt 10.46 Uhr. In beiden Fällen geht in Altona der Anschluß von Kiel verloren. Der durchgehende Zug Kiel-Cöln wird in Altona-Hamburg auseinandergerissen.

Außer den Anschlüssen auf den Zuganfangsstationen gehen natürlich auch eine Reihe Anschlüsse auf den vor Mitternacht berührten Zwischenstationen verloren. Wie ersichtlich, beträgt die Verschiebung nicht immer genau eine Stunde, eine solche Lage war mit Rücksicht auf die übrigen Züge der betreffenden Bahnstrecke nicht überall möglich, doch betragen die Unterschiede immer nur wenige Minuten. So wird sich der Übergang zu der neuen Zeit dank der getroffenen Vorsorge innerhalb Deutschlands ohne große Schwierigkeiten vollziehen und es werden, abgesehen von einer Reihe verlorengehender Anschlüsse keine wesentlichen Benachteiligungen des Reiseverkehrs eintreten.

Anders liegt die Sache an den Landesgrenzen. Die Einführung in Deutschland kam so überraschend und schnell, daß es der Nachbarländern nicht möglich war, rechtzeitig vor dem 1. Mai Stellung zu der Neuerung zu nehmen. Wenn auch eine Teilnahme Österreich-Ungarns sicher erscheint, so ist es doch noch ungewiß, ob die Nachbarländer im Norden und die Schweiz mitfolgen werden. Die Schweiz ist in einer besonders üblen Lage, weil sie mit den Fahrplänen von vier Nachbarländern zusammenhängt. Wenn durch die gegenseitige Verschiebung der Tageszeiten an den Landesgrenzen im Frieden unerträgliche Zustände eintreten würden, so ist der Übergang über die Landesgrenzen im Kriege ohnehin mit so vielen Erschwernissen verbunden, daß dabei die Verschiebung der Fahrpläne und die dadurch drohende Anschlußversäumnis nicht mehr wesentlich ins Gewicht fallen kann.

Wenn die Neuerung sich bewährt, — und warum sollte sie sich nicht bewähren — so wird nichts im Wege stehen, sie auch künftig im Frieden beizubehalten. Dann werden die im Kriege gesammelten Erfahrungen nutzbringend verwendet werden können, und die einzelnen Staaten werden sich rechtzeitig entschließen können, ob sie die Zeitverschiebung mitmachen wollen oder nicht.

Beim Übergang von der Sommerzeit zur normalen Zeit, in der Nacht vom 30. September zum 1. Oktober, werden weit geringere Schwierigkeiten entstehen, weil hier eine Stunde gewonnen wird. Anschlüsse können also nicht verloren gehen. Man könnte in dieser Nacht alle Züge eine Stunde lang auf der freien Strecke oder auf der ersten nach Mitternacht erreichten Zwischenhaltestelle halten lassen, wird dies aber wohl nicht tun, sondern es vorziehen, die durchgehenden Züge am 30. September auf ihren Anfangsstationen eine Stunde später abzulassen. Die gewonnene Stunde wird man zweckmäßig durch die Zahl 13 bezeichnen. Schimpff.

Der Sommerfahrplan der preußisch-hessischen Staatseisenbahnen.

Ungeachtet der Kriegswirren im Osten und Westen, ungeachtet der hohen Anforderungen, die an die Leistungen der Staatseisenbahnverwaltung im Interesse der Landesverteidigung gestellt werden, findet die Bedienung des Verkehrs in der Heimat vollste Beachtung. Durch weiteren Ausbau des Fahrplans wird unablässig dafür gesorgt, Handel und Wandel alle nur möglichen Erleichterungen zu schaffen und die Schädigungen des Erwerbslebens im Inland, wie sie der Kriegszustand und die Sperrung der Grenzen zur notwendigen Folge haben, auf ein Mindestmaß einzuschränken. Schon seit dem 2. November 1914 dem Tage der Einführung des vorläufigen Friedensfahrplans nach dem Aufmarsche, merkt die heimische Bevölkerung im Verkehrsleben nichts mehr davon, daß die Welt in ihren Grundfesten bebt und im blutigen Völkerringen unermeßliche

Nationalwerte vernichtet werden. Bis hart an die Grenzen der Leistungen in früheren Friedenszeiten ist der Fahrplan wieder aufgebaut, in den Schnellzugleistungen wird er in mehreren Verkehrsbeziehungen sogar nicht unwesentlich überschritten. Uneingeschränktes Lob ist der Eisenbahnverwaltung von allen Seiten dafür gezollt worden, daß sie es ermöglicht hat, in kürzester Frist durchgehende Verbindungen von der Reichshauptstadt weit in die besetzten Gebiete im Osten und Westen hinein herzustellen. Als besonderer Glanzpunkt ihrer Leistungen konnte anfangs dieses Jahres die Einrichtung des Balkanzuges bezeichnet werden, der auf dem Wege durch die verbündeten Staaten Morgen- und Abendland verbindet und fast Europa durchquert. Aus drei Zweigen bestehend, von denen der eine in Straßburg beginnt und über München laufend sich in Wien mit dem von Berlin Anhalter Bahnhof kommenden zweiten Teile vereinigt, schließt er in Galanta mit dem von Berlin, Stadtbahn, über Breslau-Oderberg eintreffenden dritten Teil zusammen, um über Budapest-Belgrad-Nisch-Sofia nach Konstantinopel geführt zu werden. Nicht genug damit, daß eine solche durchgehende internationale Verbindung überhaupt zustande kam, ist unausgesetzt daran gearbeitet worden, sie zu verbessern und die Reisezeit noch weiter abzukürzen. Den vereinten Bemühungen der beteiligten Verwaltungen ist dies in glänzender Weise gelungen. Während bisher Konstantinopel um 7 Uhr abends erreicht wurde, erfolgt die Ankunft nach dem Fahrplan vom 1. Mai schon bald nach 4 Uhr nachm., und während man bisher Konstantinopel gegen 12 Uhr mittags verlassen mußte, ist dies künftig erst um 3 Uhr nachm. nötig. Für Berlin, Friedrichstraße wird die Abfahrt dabei noch um fünf Minuten hinausgeschoben, während die Ankunft gegen jetzt unverändert bleibt. Für Berlin Anhalter Bahnhof erfolgt die Abfahrt 35 Minuten später als bisher, die Ankunft dagegen 28 Minuten früher als nach dem jetzigen Fahrplan. Es ergibt sich also in jeder Richtung eine Abkürzung der Reisezeit um rund 3 Stunden, gewiß ein recht erfreuliches Ergebnis. Hierbei sei darauf aufmerksam gemacht, daß dem Verlangen der rheinisch-westfälischen Verkehrskreise nach Schaffung unmittelbarer Anschlüsse an den Balkanzug über Berlin Stadtbahn Rechnung getragen wird. Für die Richtung nach Konstantinopel besteht im Zuge D 5 Cöln ab 9.52 nachm. Berlin Friedrichstraße an 7.56 vorm. die Anschlußverbindung, während sie in der Gegenrichtung durch den neuen Zug D 16 geschaffen wird, der von Berlin Friedrichstraße 11.20 nachm. abfährt und über Dortmund, Essen, Düsseldorf in Cöln 8.50 vorm. eintrifft. Wenn auch noch keine Durchgangswagen zwischen Cöln und Konstantinopel mitgeführt werden, so ist doch die zusammenschließende Verbindung vorhanden, womit den Wünschen der Beteiligten in jetziger Zeit ausreichend entsprochen sein dürfte, zumal auch für die Reise zwischen Cöln und Berlin Schlafwagen zur Verfügung stehen.

Auf der Ostbahn wird, wie in Friedenszeiten, der Verkehr zwischen Berlin und Königsberg sowie zwischen Berlin und Danzig-Zoppot wieder getrennt bedient. Für ersteren sind die Tagesschnellzüge D 1 und 2, für letzteren die Parallelzüge D 9 und D 10 vorgesehen. Beide Verkehre werden dadurch wieder von einander unabhängig und leiden nicht mehr unter gegenseitigen Verspätungen.

Zu den Schnellzügen D 51 und D 52, Berlin Friedrichstraße ab 10.25 nachm. und Berlin Friedrichstraße an 6.07 vorm. über Posen-Thorn-Insterburg nach und von Wilna werden Parallelzüge unter den Nummern D 57 und D 58 nach und von Schaulen mit Wagenwechsel in Wirballen gefahren, Berlin Friedrichstraße ab 10.35 nachm. und an 7.07 vorm. Beide Züge sind jedoch nur für die Dauer des jetzt bestehenden starken Verkehrs vorgesehen. Bei seinem Abflauen ist mit der Einstellung ihrer Beförderung zu rechnen, was indes aller Voraussicht nach nicht so bald geschehen wird.

Im Verkehr mit Schlesien ist zur besseren Nutzbarmachung des Nachtschnellzuges D 1 durch Trennung des oberschlesischen vom österreichischen Verkehr und zur Beseitigung der jetzt durch den Verkehrsumschlag in Breslau entstehenden Erschwernisse die Einlegung eines neuen Nachtschnellzuges vorgesehen. Der bisherige Zug D 1, Berlin Friedrichstraße ab 11.34 nachm. wird über Kohlfurt nach Oderberg geleitet, während der neue Zug D 11 Friedrichstraße ab 11.44 nachm. über Sagan nach Myslowitz geführt wird. Der Verkehr nach Oberschlesien erfährt hierdurch eine Beschleunigung um mehr als eine Stunde. Beim Nachlassen des Verkehrs kommt allerdings auch die Wiederbeseitigung dieses Zuges in Frage, doch darf man darum vorläufig noch nicht besorgt sein.

Zwischen Berlin und Wien auf dem Wege über Oderberg bestehen zurzeit überhaupt keine durchgehenden Schnellzugsverbindungen. Dem Mangel wird vom 1. Mai ab abgeholfen. Die Züge D 5 und D 3, Berlin Friedrichstraße ab 4.35 nachm. und 8.36 vorm., Oderberg an 12.42 nachts und 4.54 nachm. finden dort um 1.48 nachts und 5.44 nachm. unmittelbaren Schnellzugsanschluß nach Wien, während die von Wien um 12,16 mittags und 2.35 nachts in Oderberg eintreffenden Schnellzüge mit den Zügen D 8, Oderberg ab 12.45 nachm., und D 6, Oderberg ab 3.37 vorm., unmittelbaren Anschluß nach Berlin finden, wo die Ankunft 8.59 nachm. und 12.12 mittags erfolgt. Es ist mit Dank anzuerkennen, daß das k. k. Eisenbahnministerium sich zu den für diese wichtige Verbesserung des Fahrplans nötigen Mehrleistungen und Zugverschiebungen auf der Nordbahnlinie entschlossen hat.

Für den Verkehr zwischen Berlin und Süddeutschland ist ein neuer dreiklassiger Schnellzug D 20, Anhalter Bahnhof ab 10.20 vorm., Frankfurt (Main) an 7.05 nachm. über Halle-Eisenach vorgesehen. Auch er wird anscheinend zur Entlastung der Tagesschnellzüge auf dieser Strecke gefahren, mit seiner dauernden Beibehaltung bei Abnahme des Verkehrs wird daher kaum zu rechnen sein.

Zur Verbesserung der Zugverbindungen zwischen Frankfurt (Main) und München insbesondere für die Hauptreisezeit, werden vom 1. Juli bis 15. September die Züge D 44/88 und D 87/43 wieder wie früher gefahren. Bei Abfahrt von Frankfurt 6.23 vorm. wird München 1.18 nachm. erreicht. Der Gegenzug verläßt München 4.20 nachm. und trifft 11.01 in Frankfurt ein, wo er Anschluß an die Nachtzüge nach Gießen-Cassel, nach Darmstadt, nach Mainz-Saarbrücken und nach Wiesbaden-Cöln vermittelt.

Auf der Strecke Troisdorf-Betzdorf-Siegen werden die Anschlüsse an die Hagen-Gießener Schnellzüge D 176 und D 175 wieder eingerichtet, wodurch für Cöln eine bequemere Tagesverbindung nach dem Siegerland hergestellt wird. Bemerkenswert ist dabei, daß diese Verbindung zwischen Siegen und Troisdorf nicht mit Dampfzügen, sondern mit benzolelektrischen Triebwagen bedient werden soll, die auch für die Beförderung der Eilzüge 83 und 84 auf dieser Strecke Verwendung finden werden.

Schließlich sei von den wichtigeren Verbesserungen noch erwähnt, daß die Züge D 64 und D 63, die jetzt zwischen Berlin und Hagenow mit den Zügen D 6 und D 7 vereinigt befördert wurden, künftig wieder zwischen Berlin und Kiel über Lübeck für sich durchgeführt werden. Die selbständige Durchführung hat für die Reisenden den Vorteil, daß sie während der ganzen Fahrt den Speisewagen zur Verfügung haben. Das war nicht der Fall, wenn die Züge D 6 und D 7 den Kieler Teil nicht mehr aufzunehmen vermochten und dieser gesondert durchgeführt werden mußte. Auch die Wiederdurchführung der jetzt nur zwischen Berlin und Stolp verkehrenden Züge D 19 und D 24 nach und von Danzig sei besonders hervorgehoben, da damit ein sehnlicher Wunsch Hinterpommerns seine Erfüllung findet.

Im übrigen werden die Kissinger und Karlsbader Bäderzüge wie in den Vorjahren und zwar schon vom 1. Mai ab wieder eingelegt. Auch für den Ausflugsverkehr von Breslau nach dem Riesengebirge ist durch die Sonntagsschnellzüge wieder vorgesorgt, wie auch für den Heideverkehr und

den Verkehr im Harz und in Thüringen die üblichen Sonntagszüge in früherem Umfange vorgesehen sind.

Auf die für den Nahverkehr in allen Bezirken vorgenommenen umfangreichen Zugvermehrungen näher einzugehen, würde zu weit führen. Es ist erstaunlich, wie auch hier in jetziger Zeit Mittel und Wege gefunden sind, um nachgewiesenem Bedürfnis soweit als irgend möglich mit den vorhandenen Mitteln zu entsprechen. Die mit neuen Zügen des Nahverkehrs bedachten Gegenden werden die ihnen dadurch gewährten Verkehrserleichterungen dankbar anerkennen. Auch durch die Gewährung von Aufenthalten bei Schnell- und Eilzügen sind in vielen Fällen bestehende Härten und Unbequemlichkeiten beseitigt worden. Um dauernde Aufenthalte wird es sich dabei aber wohl nur in den seltensten Fällen handeln. Bei Einführung des vollen Friedensfahrplans nach Beendigung des Krieges werden die meisten wieder beseitigt werden, da die Voraussetzungen für ihre Gewährung dann wahrscheinlich nicht mehr zutreffen. Es erscheint zweckmäßig, darauf schon heute hinzuweisen, um späteren Enttäuschungen vorzubeugen.

Kurz vor Abschluß der Fahrplanarbeiten drohte der rechtzeitigen Fertigstellung noch eine Gefahr durch die vom Bundesrat für Deutschland angeordnete Einführung der Sommerzeit. Da sich Österreich und Ungarn zu gleichem Vorgehen entschlossen, wurden Änderungen im Fahrplan der hier in Frage kommenden Übergangsstationen glücklicherweise nicht nötig. In Holland ist die Entscheidung zwar noch nicht gefallen (Dies ist inzwischen geschehen! Die Schriftleitung.), die Eisenbahnverwaltungen rechnen aber gleichfalls mit dem Vorstellen der Uhren, so daß auch in diesen Übergängen Fahrplanänderungen nicht erforderlich werden. Die Schweiz hat sich vorläufig ablehnend verhalten. Die dadurch für den Übergangsverkehr sich ergebenden Schwierigkeiten müssen in Kauf genommen werden. Im Verkehr mit den nordischen Königreichen, für die ein Anlaß zur Übernahme der Sommerzeit weniger vorliegt, ergeben sich auf den Übergangsstationen für die Richtung aus Deutschland rund eine Stunde längere Übergangszeiten, die im Hinblick auf die umständlichen Untersuchungen an der Grenze nicht weiter ins Gewicht fallen. Für die Richtung nach Deutschland werden, um die durchgehenden Anschlüsse aufrecht zu erhalten, der Zug D 12 von Warnemünde bis Berlin und der Zug D 18 von Saßnitz Hafen nach Berlin eine Stunde später befördert. Um die wichtige Mittagsverbindung aus Dänemark für Jütland zu wahren, wird der jetzt in Flensburg beginnende Eilzug 45 schon von Vamdrup und zwar um 1,33 nachm. abgelassen. Das Vorstellen der Uhren wird daher ohne merklichen Einfluß auf das Verkehrsleben durchführbar sein, soweit letzteres vom Eisenbahnfahrplan abhängig ist. h.

Die englischen Eisenbahnen im Jahre 1915.

Für die englischen Eisenbahnen ist das Jahr 1915 ein recht trübes gewesen: der Betrieb hat unter dem Kriege schwer zu leiden gehabt, Neuanlagen sind nur in unbedeutendem Maße in Betrieb genommen worden, und es sind sehr schwere Unfälle vorgekommen.

Über die verderblichen Folgen des Krieges auf den Eisenbahnbetrieb und -verkehr in England ist schon in Nr. 10 S. 118 d. Ztg. berichtet worden. Ergänzend sei hier noch bemerkt, daß die Zahl der Angestellten der Eisenbahngesellschaften, die im Heeresdienst stehen, Ende 1915 rd. 20 % der Gesamtzahl betrug, so daß es eine Glanzleistung sein würde, wenn der Eisenbahnbetrieb voll aufrecht erhalten werden könnte, ganz abgesehen von den Schwierigkeiten, die sonst noch der Krieg mit sich gebracht hat. Glanzleistungen sind aber in diesem Kriege von den Engländern bis jetzt noch nicht vollbracht worden. Der Ersatz der männlichen Arbeitskräfte durch Frauen, der bereits erwähnt wurde, erstreckt sich nicht nur auf den Bureaudienst, sondern es sind auch Frauen als Bahnsteigschaffner, Gepäckträger, zur Bedienung von Aufzügen und zur Aufwartung in den Speisewagen eingestellt worden. Über die Verwendung der Eisenbahnwerkstätten als Waffen- und Munitionsfabriken war auch schon berichtet worden; der dadurch verursachte Mangel an Betriebsmitteln wird noch weiter dadurch vergrößert, daß eine große Anzahl von Wagen als Krankenwagen umgebaut und in Lazarettzüge eingestellt sind. Da wegen des Mangels an Wagen und wegen der Bevorzugung, die die Militärzüge — sowohl Personen- wie Güterzüge — genießen müssen, die Zahl der Züge für den öffentlichen Verkehr sehr hat eingeschränkt werden müssen, sind die Klagen über fehlende Verkehrsmöglichkeiten sehr groß geworden. Im Personenverkehr hat man einen gewissen Ausgleich dadurch zu schaffen versucht, daß man Fahrkarten, die für die Fahrt zwischen zwei durch Wettbewerbsstrecken verschiedener Gesellschaften verbundenen Städten von einer dieser Gesellschaften ausgegeben worden sind, wahlweise Gültigkeit auch über die Strecken der anderen Gesellschaften beigelegt hat. Schwierigkeiten entstehen dabei nicht, weil ja der Wettbewerb aufgehört hat, seit die Regierung den Gesellschaften als Gegenleistung für die Übernahme der Eisenbahnen durch den Staat die Erreichung der Einnahmen in derselben Höhe wie im letzten Friedensjahr gewährleistet hat. Alle Fahrkarten zu ermäßigten Preisen sind außer Gültigkeit gesetzt; Vorausbestellungen von Plätzen werden nicht angenommen; billige Feriensonderzüge sind 1915 nicht in Verkehr gesetzt worden; die Rückbeförderung leerer Kisten und Fässer wird abgelehnt, kurz, es ist eine ganze Anzahl sehr erheblicher Verkehrseinschränkungen vorgenommen worden. Das alles gilt nicht nur vom Mutterlande, sondern auch in den überseeischen Siedelungen sind die Verhältnisse ähnlich.

Von Neubauten des Jahres 1915 ist, wie schon angedeutet, nicht viel zu sagen. In der Umgebung von London ist der wichtigste die Verlängerung der Bakerstreet und Waterloo-Bahn von Paddington bis Queens Park, auf der zum Teil am 31. Januar, im vollen Umfang am 15. Februar der Betrieb eröffnet wurde. Die London- und Nordwestbahn erweitert das Netz ihrer Londoner Vorortstrecken durch einen Neubau von Chalk Farm nach Willesden, der mit der erstgenannten Strecke in Verbindung steht und in Willesden an die Strecke nach Watford anschließt. Ende Mai ist in der Umgebung von London weiter der viergleisige Ausbau der Metropolitan-Eisenbahn zwischen Finchley Road und Wembley Park in einer Länge von rd. 7,6 km fertiggestellt worden. Die London- und Südwestbahn hat ihre Werkstätten von Nine Elms in London nunmehr gänzlich nach Eastleigh verlegt, nachdem einzelne Teile schon in früheren Jahren diesen Umzug bewerkstelligt hatten. Dadurch ist Raum für eine Erweiterung des Güterbahnhofs Nine Elms gewonnen worden, die ebenfalls schon seit geraumer Zeit im Gange ist. Ein bedeutender Neubau dieser Gesellschaft ist auch die Beseitigung einer Gleiskreuzung bei Hampton Court Junction, die durch eine Überführung ersetzt worden ist. Die Neuanlage ist viergleisig und besteht aus einem etwa 2,5 km langen Damm, zwei Brücken mit mehreren Öffnungen von insgesamt 307 m und 91 m Länge und einer Überschneidungsbrücke von nahezu 50 m Spannweite. Auf den Londoner Bahnhöfen Waterloo (London- und Südwestbahn), Paddington (Große Westbahn) und Euston (London- und Norwestbahn) sind Erweiterungsbauten im Gange, von denen Teile im Jahre 1915 fertiggestellt und in Betrieb genommen worden sind.

Außerhalb Londons Umgebung sei an neuen Strecken zunächst der Verbindungsbogen der London- und Nordwestbahn bei Coventry genannt, der in 5,6 km Länge die Hauptstrecke Rugby-Birmingham mit der Zweigstrecke nach Nuneaton und Leicester unter Umgehung von Coventry verbindet. Die Nordbritische Eisenbahn hat eine neue Strecke zur Verbindung des Hafens von Leith mit den Kohlenfeldern seines Hinterlandes in Betrieb genommen. Die große Westbahn hat eine Umgehungsbahn bei Neath eröffnet. Auf der London- und Nordwestbahn sind zwischen Abergele und Llandulas zwei neue Gleise fertiggestellt worden, so daß nunmehr der größte Teil der Strecke Llandulas-Chester viergleisig ist. Die Gemeinschaftsbahn der Hull und Barnsley-Gesellschaft und der Großen Zentralbahn zwischen Gowdall und Braithwell mit 35 km Länge war am Ende des Jahres nahezu vollendet. Auch außerhalb Londons sind eine Anzahl Bahnhofserweiterungen und Umbauten im Gange. Die Neuanlagen in Dover hätten im Sommer 1915 eröffnet werden können, wenn nicht der Krieg eine Verzögerung herbeigeführt hätte.

Einen sehr unglücklichen Teil der Geschichte der englischen Eisenbahnen im Jahre 1915 bilden die Unfälle. „Engineer", also eine Quelle, die sicher nicht zu schwarz malt und eher versuchen würde, die Verhältnisse zu beschönigen, sagt in dieser Beziehung, daß ein so böses Jahr für die englischen Eisen

bahnen überhaupt noch nicht dagewesen sei. 269 Reisende haben bei Zugunfällen ihr Leben lassen müssen. Gleich am 1. Januar kostete ein Zugzusammenstoß bei Ilford, der von einem Lokomotivführer durch Überfahren des Haltsignals verschuldet wurde, 10 Reisenden das Leben. Am 28. Januar konnte der Führer eines Güterzuges seinen Zug bei Kinsale nicht rechtzeitig zum Halten bringen, fuhr in einen Personenzug hinein und verursachte den Tod von 2 Frauen. Am 18. März wurde während eines Schneesturms bei Smithy Bridge ein Signal überfahren und dadurch ein Zusammenstoß herbeigeführt. Am 22. Mai ereignete sich der schwere Unfall bei Quintins Hill, bei dem allein 225 Reisende tödlich verunglückten. Er war darauf zurückzuführen, daß ein Beamter vergessen hatte, daß ein Personenzug noch im Gleis stand, auf dem er einen zweiten Zug einfahren ließ. Er machte das zweite Vierteljahr des Jahres 1915 zu einem besonders unglücklichen; dieses weist infolgedessen 225 Todesfälle bei Reisenden und drei bei Bahnbediensteten, sowie 312 verletzte Reisende und 36 verletzte Bedienstete auf. Außerdem wurden noch 87 Bedienstete getötet und 1102 verletzt, ohne daß sie bei Zugunfällen beteiligt gewesen wären. Von den 21 tödlichen Unfällen der Bediensteten in diesem Vierteljahr, die zu einer Untersuchung durch die staatlichen Aufsichtsbehörden geführt haben, wurden 11 auf Unachtsamkeit der Betroffenen, drei auf unglücklichen Zufall, zwei auf Unachtsamkeit eines anderen als des verunglückten Bediensteten, zwei auf Außerachtlassen von Dienstvorschriften durch den Verunglückten, zwei auf ungenügende Aufsicht zurückgeführt, und einer stand im Zusammenhang mit einer Entgleisung. Weiter sei von den Unfällen des Jahres 1915 noch die Entgleisung bei Weedon genannt, der 10 Reisende zum Opfer fielen. Nach einigen weiteren, kleineren Unfällen beschloß endlich das Unglück von Jarrow am 17. Dezember das Jahr mit 17 Toten; über dessen Ursache hat die Untersuchung noch keine volle Klarheit gegeben. Daß die zahlreichen Unfälle mit dem Krieg zusammenhängen, ist wohl kaum zu bezweifeln; es werden wohl meist Bedienstete die Schuld tragen, die wegen der außergewöhnlichen Verhältnisse an Stellen verwendet wurden, denen ihre Kräfte nicht gewachsen waren und für die ihre Ausbildung nicht genügte. —kke.

Zum 25 jährigen Bestehen der Arbeiterpensionskasse der Königlich württembergischen Verkehrsanstalten.

Während des gegenwärtigen Völkerkrieges hat in Württemberg ein soziales Friedenswerk das erste Vierteljahrhundert seines Bestehens vollendet: Am 1. Januar 1916 waren es 25 Jahre, daß die Arbeiterpensionskasse der Königlich württembergischen Verkehrsanstalten (umfassend den Geschäftsbereich der Eisenbahn und Post) ins Leben getreten ist, als Ausfluß des Strebens der württembergischen Regierung nach einer zeitgemäßen und möglichst ausreichenden Versorgung der staatlichen Verkehrsarbeiter beim Eintritt dauernder Arbeitsunfähigkeit, ebenso wie ihrer Hinterbliebenen im Falle des Todes des Ernährers.

Aus Anlaß dieses Ereignisses hat der Vorstand dieser Arbeiterpensionskasse dem Rechenschaftsbericht vom Jahre 1915, der kürzlich ausgegeben worden ist, eine Denkschrift angefügt, die neben einem geschichtlichen Rückblick auf die Entstehung der Kasse, auch eine Darstellung ihrer Entwicklung und ihrer Leistungen enthält. Der Inhalt der Denkschrift mit den mannigfachen Einzelangaben, Zusammenstellungen und Übersichten (auf die nachher noch zurückgekommen werden wird) spricht von einer Fülle fürsorglicher, sozialer Arbeit, die umso bemerkenswerter ist, als bekanntlich zu unterscheiden ist zwischen den pflichtmäßigen Aufwendungen die die Arbeiterversicherungsgesetze in Deutschland den Arbeitgebern auferlegen, und den freiwilligen Opfern, die von diesen vielfach noch nebenher für die Wohlfahrt ihrer Angestellten und Arbeiter sowohl als für deren Angehörige bzw. Hinterbliebene gebracht werden — und die Bedeutung der in letzterer Hinsicht gemachten Ausgaben wird durch die Höhe jener erst ins rechte Licht gerückt.

So gibt die württembergische Verkehrsverwaltung zu der genannten Arbeiterpensionskasse (die als rein freiwillige Wohlfahrtseinrichtung anzusehen ist, da sie nicht wie die Arbeiterpensionskassen der anderen größeren Staatsbahnverwaltungen Deutschlands auch die reichsgesetzliche Invalidenversicherung mitumfaßt) z. Zt. jährlich nicht weniger als 455 000 ℳ an Arbeitgeberbeiträgen und ständigen Zuwendungen, während sie zu den gesamten reichsgesetzlichen Versicherungseinrichtungen kaum mehr als 525 000 ℳ, alles in allem, zu leisten hat (nämlich 310 000 ℳ für die Krankenversicherung, 205 000 ℳ für die Invalidenversicherung und 13 000 ℳ für die Angestelltenversicherung) — abgesehen allerdings von den nach § 957 der Reichsversicherungsordnung von ihr allein noch zu tragenden Entschädigungen aus Betriebsunfällen, die auf 430 000 ℳ jährlich zu beziffern sein mögen.

Es stellt sich deshalb auch die Arbeiterpensionskasse der Königlich württembergischen Verkehrsanstalten vermöge ihrer auf solche Weise gesicherten Leistungsfähigkeit den gleichartigen Einrichtungen der anderen Staaten Deutschlands ebenbürtig an die Seite, ja sogar in gewissem Sinne marschiert sie mit an der Spitze derselben, wie eine beigefügte Übersicht über die Rententafeln der einzelnen Kassen zeigt.

Die Entstehungsgeschichte dieser Kasse reicht zurück bis auf die siebziger Jahre des vorigen Jahrhunderts. Im Jahre 1874 hatten nämlich schon die Arbeiter der Lokomotivwerkstätte Esslingen an die damalige Eisenbahndirektion in Stuttgart eine Eingabe gerichtet, in der sie um Errichtung einer „Invaliden- oder Pensionskasse für die Eisenbahnarbeiter" baten und zu deren Begründung die Verwendung des überschüssigen Vermögens der damals vorhandenen zwei Werkstättenkrankenkassen (von Esslingen und Cannstatt) vorschlugen.

Obgleich die Eisenbahnverwaltung diesem Wunsche freundlich gegenüberstand, zog sich doch die Angelegenheit infolge mancherlei Hindernisse bis zum Jahre 1887 hin, wo dann das Bekanntwerden der damals im Reichkanzleramt ausgearbeiteten Grundzüge zur reichsgesetzlichen Alters- und Invalidenversicherung der Sache eine andere Wendung gab und schließlich — im Jahre 1890 — zur Errichtung einer „Zuschußkasse zur Invaliditäts- und Altersversicherung für die Angehörigen der württembergischen Verkehranstalten" führte, also wie oben erwähnt, nur zu einer der Abteilung B der übrigen Eisenbahnarbeiterpensionskassen entsprechenden Kasseneinrichtung, als welche sie sich auch heute noch betätigt, trotz ihrem seit 1913 geänderten Namen: „Arbeiterpensionskasse der Königlich-württembergischen Verkehrsanstalten".

Äußerlich betrachtet prägt sich die Entwicklung der Kasse in diesen 25 Jahren ihres Bestehens in folgender Gegenüberstellung von Zahlen aus: Im Jahre 1891 belief sich die Mitgliederzahl auf 3457 und Ende 1915 auf 13 451 Personen; die Ausgaben haben sich von 1065 ℳ des Jahres 1891 jetzt auf rund 330 000 ℳ erhöht und die Einnahmen von 87 620 ℳ auf 917 000 ℳ. An Zuschußrenten, Sterbegeldern usw. sind im Jahre 1891 nur 213 ℳ zu zahlen gewesen, im letzten Jahr aber rund 328 800 ℳ. Die Bezüge eines Invalidenzuschußrentners betrugen anfangs im Durchschnitt 45 ℳ jährlich, heute beziffern sie sich auf 369 ℳ (je ohne die reichsgesetzliche Invalidenrente) und die Bezüge einer Witwe sind von 45 ℳ des Jahrs 1891 heute auf durchschnittlich 148 ℳ gestiegen, die einer Waise von 12 ℳ 60 ₰ auf 46 ℳ. (Im abgelaufenen Rechnungsjahre belief sich die mindeste Zuschußrente, die berechnet wurde, für ein invalide erklärtes Mitglied auf 92 ℳ und die höchste auf 960 ℳ, die niedrigste Zuschußrente für eine Witwe auf 45 ℳ und die höchste auf 480 ℳ, die niedrigste Waisenzuschußrente auf 6 ℳ 80 ₰ und die höchste auf 134 ℳ).

Die Gesamtzahl der noch lebenden Rentenempfänger betrug Ende 1915 insgesamt 2344 Personen, das ergibt (wenn die Waisenrenten = 1/3 Invalidenzuschußrente gezählt werden) 14.39 % der aktiven Kassenmitglieder.

Im Jahre 1891 waren von den männlichen Mitgliedern 1920 verheiratet und 1527 ledig, im Jahre 1915 dagegen waren rund 9000 Verheiratete und und 3000 Ledige vorhanden.

Die Kassenbeiträge sind nach dem sogenannten Prämienverfahren berechnet; anfangs durchschnittlich etwa 2.9 % des Lohnes betragend sind sie im Jahre 1911 — im Hinblick auf die Erhöhung der Rentensätze — auf 3.2 % hinaufgesetzt worden. Sie werden, wie bei der Invalidenversicherung, vom Arbeitnehmer und Arbeitgeber zu gleichen Teilen getragen. Daneben erhält aber die Kasse von den letzteren d. h. von der Eisenbahn- und der Postverwaltung noch, wie schon oben angedeutet, seit 1899 einen ständigen Jahreszuschuß, der z. Zt. 180 000 ℳ zusammen (nebst 36 000 ℳ für Unterstützungszwecke) beträgt.

Die von den Mitgliedern und ihren Arbeitgebern eingezahlten Kassenbeiträge ergaben im Jahre 1891 insgesamt 81 000 ℳ und im Jahr 1915 rund 478 000 ℳ. Auf den Kopf eines Mitgliedes umgerechnet betrugen im Jahre 1891 die Einnahmen aus Beiträgen 32 ℳ 68 ₰ jährlich im Jahre 1915 aber 36 ℳ 10 ₰; sie zeigen seit Jahren eine allmähliche Steigerung, was wohl in Zusammenhang zu bringen sein wird mit mehrmaligen durchgreifenden (allgemeinen) Lohnaufbesserungen, durch die namentlich nach

den höheren Lohnklassen (VI—VIII) ein stärkeres Vorrücken hervorgerufen wurde.

Obwohl die Kasse bei ihrer Gründung —von einem zu Unterstützungszwecken von der Eisenbahnverwaltung überwiesenen besonderen Betrag von 45 000 ℳ abgesehen — keinerlei Grundstock vom Staate bekam, verfügt sie jetzt doch über ein Vermögen von rund 6 945 000 ℳ (oder nach Abzug jener 45 000 ℳ über ein solches von 6 900 000 ℳ). Auf dem Kopf eines Mitglieds kamen von dem (im ersten Jahr lediglich aus den Mehreinnahmen an Beiträgen entstandenen) Vermögen 35 ℳ 92 ₰, heute sind fast 500 ℳ Deckung vorhanden.

Der vorerwähnte „Unterstützungsfonds" sollte dann einspringen, wenn — Bedürftigkeit überhaupt vorausgesetzt — entweder die satzungsmäßigen Kassenleistungen (wegen Nichtvollendung der Wartezeit usw.) nicht gewährt werden konnten oder aber die Rentenbezüge (wegen großer Familie, Krankheit und dergl.) nicht zum Lebensunterhalt ausreichen. Anfangs wurden so 678 ℳ insgesamt ausgegeben, im Jahre 1915 konnten mit den vorhandenen Mitteln, dank einer — neben dem laufenden Zuschuß der Verkehrsanstaltenverwaltung mit 36 000 ℳ — von der Eisenbahnverwaltung gemachten außerordentlichen Zuwendung für Unterstützungen im Ganzen 50 603 ℳ — auf einen Unterstützungsfall durchschnittlich 72 ℳ — aufgewendet werden.

Von den der Denkschrift weiter angefügten Anlagen ist außer der schon genannten vergleichenden Übersicht der Rententafeln der deutschen Staatsbahnarbeiterpensionskassen (umfassend Baden, Bayern, Elsaß, Preußen, Mecklenburg, Oldenburg, Sachsen und Württemberg) noch zu nennen: Die Übersicht über die Entwicklung der württembergischen Rententafeln seit Gründung der Kasse und der in Anlage 8 für alle Lohnklassen angestellte Vergleich zwischen den Bezügen eines invalide erklärten Mitglieds (Invaliden- + Zuschuß-Rente) und seinem früheren Lohneinkommen, ferner eine bildliche Darstellung des Verhältnisses der Rentenbezüge eines Kassenmitglieds zu dem Ruhegehalt eines (etwa gleichaltrigen) Unterbeamten bei beiderseitigem gleichen Jahreseinkommen während der Aktivzeit. — Was der preußische Herr Eisenbahnminister vor kurzem über das Verhältnis der Ruhebezüge eines Unterbeamten zu denen eines in der Arbeiterpensionskasse versicherten Arbeiters gesagt hat (s. diese Zeitung lfd. Jahrg. S. 254), wird hier in treffender Weise bewiesen, ja es zeigt sich dabei, daß ein Arbeiter, der bei seiner Invaliderklärung noch Kinder unter 15 Jahren im Unterhalt hat, vermöge des reichsgesetzlichen Kinder-Rentenzuschlags (§ 1291 RVO.) fast noch besser daran ist, als ein in der gleichen Lage befindlicher, zur Ruhe gesetzter Unterbeamter, indem bei diesem die Kinderzahl keinen Einfluß auf die Höhe der Pension auszuüben vermag. Allerdings wird im Unterschied zum preußischen der württembergische Unterbeamte, nach den dortigen Pensionsbestimmungen, wenn er über 35 Jahre im Dienste ist, schließlich noch mehr als 75 % seines Jahresgehalts als Pension beziehen und somit von da an sich doch noch etwas besser stellen als der vorgedachte Arbeiter.

Eine weitere Übersicht gibt Aufschluß über das Lebensalter der Bezugsberechtigten beim Beginn der Zuschußrente und eine andere über die durchschnittliche Dauer dieses Zuschußrentenbezugs. Auch ein Auszug aus der letzten — nach versicherungsmathematischen Grundsätzen aufgestellten — Bilanz ist beigefügt; sie ergab ein Überwiegen der Kapitalwerte der Hinterbliebenenansprüche und -Anwartschaften gegenüber denen der aktiven und inaktiven Mitglieder selbst.

Alles in allem zeigt die Denkschrift, daß die Zweckbestimmung der Kasse, für die ständigen Arbeiter und Hilfsbediensteten der württembergischen Eisenbahn und Post eine geregelte und ausreichende Fürsorge zu treffen, stets im Auge behalten und daß den Zeitverhältnissen dabei jeweils so gut wie möglich Rechnung getragen worden ist. Jetzt sind die Zuschußrentensätze für ausgediente Mitglieder so berechnet, daß sie mit 15 % des Klassenlohns beginnen und mit 50 % desselben im 40. Mitgliedjahre aufhören, also schließlich an Zuschußrente z. B. in Lohnklasse IV (mit dem Klassenlohn von 1000 ℳ) 500 ℳ 40 ₰, in Lohnklasse VIII (mit dem Klassenlohn von 2000 ℳ) 1000 ℳ 20 ₰ erbringen; zusammen mit der Invalidenrente, die freilich bei dem Höchstlohnsatz von 1150 ℳ stehen bleibt, sind somit den Mitgliedern der württembergischen Arbeiterpensionskasse in fast allen Lohnklasen (nur bei der VII. und VIII. reichts nicht ganz) mindestens Dreiviertel ihres durchschnittlichen Jahreslohns für künftighin sichergestellt.

Wenn auch noch vollends die Sätze für die Witwen- (und Waisen-) Zuschußrenten, die bis jetzt bei 40 Mitgliedsjahren des Ehemanns mit 30 % seines Klassenlohns endigen, auf 33 %, wie seitens des K. Ministeriums vorgesehen zu sein scheint, erhöht sein werden, so dürfte wohl — nicht zuletzt allerdings auch im Hinblick auf die gegenwärtige kritische Zeit und ihre möglichen wirtschaftlichen Folgen — die Fürsorge der württembergischen Verkehrsverwaltung für ihre Arbeiter auf einem vorläufigen Ruhepunkt angekommen sein. Es wird aber nicht zu verkennen sein, daß die hier nur in großen Umrissen geschilderte Entwicklung und Ausgestaltung der Fürsorgeeinrichtung auf die Lage der württembergischen Verkehrsarbeiter eine tiefgreifende Wirkung schon gehabt und auch weiterhin in vermehrtem Maße noch haben wird.

Mit Stolz wie auch mit Befriedigung können deshalb die württembergische Verkehrsanstaltenverwaltung ebenso wie die bei ihr im Arbeiter- oder sonstigen Vertragsverhältnis Beschäftigten auf die ersprießliche und segensreiche Tätigkeit ihrer Arbeiterpensionskasse während dieser 25 Jahre zurückblicken.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Anlage C zur Eisenbahn-Verkehrsordnung.** Das Reichs-Eisenbahn-Amt hat unterm 18. d. M. einige Änderungen der Nummern I a und I b in Anlage C zur Eisenbahn-Verkehrsordnung verfügt. Das Nähere geht aus der Bekanntmachung in Nr. 78 des Reichs-Gesetzblattes vom 20. d. M. hervor.

— **Aufhebung der Verpackungsvorschriften für Fleischwaren und Zigarren.** Für Zigarren und Fleischwaren, für letztere, soweit sie nicht in dauerhafte Kisten, Fässer usw. verpackt sind, schreibt die Anlage II zum Deutschen Eisenbahn-Gütertarif, Teil I A (Ziffer 6 und 29) vor, daß diese Gegenstände bei Aufgabe als Stückgut in versiegelten oder verbleiten Umhüllungen verpackt sein müssen, die durch ihre Beschaffenheit oder durch geeignete Verschnürung eine Beraubung ohne Verletzung der Bleie oder Siegel ausschließen. Das Siegel ist auf dem Frachtbrief abzudrücken.

Gegen diese Verpackungsvorschriften ist geltend gemacht worden, daß sie nicht geeignet seien, Beraubungen auszuschließen oder sofort erkennbar zu machen. Fälle von solchen seien wiederholt vorgekommen, ohne daß die Verschnürung beschädigt gewesen wäre. In vielen Fällen wirkten sie ihrer Bestimmung insofern geradezu entgegen, als sie Dieben derartige Sendungen besonders kenntlich machten. Für andere Nahrungs- und Genußmittel fordere der Tarif einen besonderen Stückverschluß nicht, ohne daß hieraus der Eisenbahn erhebliche Nachteile erwachsen wären. Schließlich sei überhaupt zweifelhaft, ob derartige Verpackungsvorschriften rechtlich haltbar seien, denn die Eisenbahn-Verkehrsordnung (§ 62(6)) ermächtige die Eisenbahn nur, einheitliche Vorschriften über die Verpackung und Verladung für solche Güter zu treffen, die wegen ihrer Eigenschaften Unzuträglichkeiten während der Beförderung herbeiführen könnten. Es sei fraglich, ob die Beraubungsgefahr eine solche Unzuträglichkeit darstelle.

Die ständige Tarifkommission hat diese Gründe als zutreffend anerkannt und die Aufhebung jener Verpackungsvorschriften empfohlen. Nachdem die Generalkonferenz der deutschen Eisenbahnen diesem Beschlusse zugestimmt hat, treten die eingangs erwähnten Vorschriften mit Wirkung vom 1. Mai d. J. außer Kraft.

— **Verbrauch von Spargel als frisches Gemüse.** Ein Erlaß des preußischen Eisenbahnministers und Chefs für die Verwaltung der Reichseisenbahnen besagt folgendes: Wie bereits in einem früheren Erlaß hervorgehoben ist, muß in diesem Jahr der größte Teil des angebauten Spargels, wenn er überhaupt verwertet werden solle, als frisches Gemüse verzehrt werden. Die Spargelzüchter haben sich daher wegen regelmäßiger Abnahme bestimmter Mengen von Spargel zu Preisen, die sich erheblich unter den Friedenspreisen halten, mit den Stadtverwaltungen in Verbindung gesetzt. Dies ist z. B. von dem Gemüsebauverein in Braunschweig geschehen, der auch bereit ist, Flugblätter über die Aufbewahrung und Verwendungsmöglichkeit des Spargels abzugeben. Bei den teuren Lebensmittelpreisen und der fleischlosen Ernährung an bestimmten Tagen ist dem Genuß von billigen gesundheitsfördernden Gemüsen großer Wert beizulegen. Die Eisenbahnvereine und die sonst in Wirksamkeit befindlichen Versorgungseinrichtungen für Eisenbahnbedienstete werden sich daher in der Angelegenheit nutzbringend betätigen können. Das Eisenbahn-Zentralamt, die preußischen Eisenbahndirektionen und die Generaldirektion in Straßburg werden daher beauftragt, den Eisenbahnvereinen des Bezirks hiervon unverzüglich Kenntnis zu geben, damit sie recht bald, soweit möglich, im Anschluß an die städtischen Veranstaltungen, Maßnahmen treffen, die es den Eisenbahnbediensteten ermöglichen, Spargel zu billigen Preisen zu erwerben.

— **Förderung des bargeldlosen Verkehrs.** Wie der preußische Eisenbahnminister durch Erlaß bekannt gibt, wird darüber geklagt, daß vielfach Eisenbahnkassen, selbst große Güterkassen, noch nicht an den Postscheckverkehr angeschlossen seien. Da er durch die Erlasse vom 8. und 30. März d. J. die Königlichen Eisenbahndirektionen bereits angewiesen hat, sich die Förderung des bargeldlosen Verkehrs angelegen sein zu lassen, bringt er diese seine Erlasse in Erinnerung und empfiehlt gleichzeitig, für häufige Aufklärung der Öffentlichkeit und Verkehrstreibenden in den Tageszeitungen und in sonst geeigneter Weise zu sorgen.

— **Anbau von Sonnenblumen und Mohn.** Wie der preußische Eisenbahnminister und Chef des Reichsamts für die Verwaltung der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen dem Kriegsausschuß für pflanzliche und tierische Öle und Fette mitteilt, sind die Königlichen Eisenbahndirektionen und die Generaldirektion in Straßburg (Els.) von ihm ermächtigt worden, das vom vorgenannten Kriegsausschuß herauszugebende Werbeblatt über den Anbau von Sonnenblumen und Mohn auf allen Bahnhöfen und Haltestellen der preußisch-hessischen Staatseisenbahnen und der Reichseisenbahnen gebührenfrei aushängen zu lassen.

— **Überleitung der Güterzüge in die Sommerzeit.** Hierfür sind von der preußischen Staatsbahnverwaltung umfangreiche Maßnahmen vorgesehen. In der Hauptsache bestehen diese darin, daß die Übergangszeit von Güterzügen möglichst befreit und daher eine Reihe von Güterzügen überhaupt ausfallen wird. So dürfen auch alle Bedarfsgüterzüge, deren Abfahrzeit zwischen 8 Uhr abends und 1 Uhr morgens liegt, nicht abgelassen werden. Von Mitternacht ab verkehren die Güterzüge, welche nicht ausfallen bzw. verlegt werden, nach der Sommerzeit und dem neuen Fahrplan. Die Eilgüter-, Vieh- und Milchzüge treffen in Berlin größtenteils mit 1 Stunde Verspätung ein. Das Markthallengut, sowie die Milch soll, sofern nicht alsbaldiger Anschluß nach den Innenbahnhöfen vorhanden ist, diesen unverzüglich mit Sonderüberführung zugeführt werden. Durch einen besonderen telephonischen Überwachungsdienst wird für die möglichst glatte Regelung der Güterzufuhr Sorge getragen werden.

— **Die eisenbahn-fachwissenschaftlichen Vorlesungen** werden an der hiesigen Universität auch in diesem Sommerhalbjahr stattfinden. Exzellenz Professor Dr. von der Leyen wird vom 2. Mai an, Dienstags, Donnerstags und Sonnabends, von 10 bis 11 Uhr, im Hörsaal 25, über deutsches und internationales Eisenbahnrecht lesen. Auch der Eisenbahnverein „Akademische Unterrichtskurse für Arbeiter" wird seine Tätigkeit wieder aufnehmen. Der Unterricht findet abends von 8—10 Uhr in der Friedrich-Wilhelmstädtischen Ober-Realschule, Niederwallstraße 12, statt.

— **Brölthaler Eisenbahn.** Wie die „B. B.-Ztg." mitteilt, wurde in der Generalversammlung der Gesellschaft am 20. April, in der ein Aktienkapital von 2 358 000 ℳ vertreten war, die Tagesordnung glatt erledigt. Die Versammlung beschloß, den Sitz der Direktion von Honnef an der Sieg nach Beuel zu verlegen, während Werkstätten und Betriebskontrolle in Honnef bleiben sollen. Ferner beschloß sie, zur Vermehrung der Betriebsmittel und zur Ausführung dringender Hochbauten eine schwebende Schuld bis zur Höhe von 300 000 ℳ aufzunehmen, da diese billiger und zu festerem Satz zu haben sei als der Bankkredit.

— **Paketsendungen an Heeresangehörige.** Zur Abkürzung der Beförderung der Privatpakete und Frachtstücke an Heeresangehörige im Felde sind am 25. April d. J. folgende Neuerungen in Kraft getreten: Statt der bisher in den einzelnen Korpsbezirken für Truppenteile des Korpsverbandes bestehenden Militär-Paketdepots werden in der Richtung zur Front Sammelpaketämter eingerichtet. Damit fallen die bisher in zahlreichen Fällen entstandenen Umwege weg. Soweit nach Bestimmung der Heeresverwaltung diese Sammelpaketämter den Truppen und von da nach der Heimat mitgeteilt werden, ist außer der Feldadresse des Empfängers auch das Sammelpaketamt in der Aufschrift anzugeben. Ist das zuständige Sammelpaketamt nicht zuverlässig bekannt, so sind

a) Privatpakete (bis zu 10 kg) an Heeresangehörige ohne Angabe eines militärischen Paketamts bei den Postanstalten abzuliefern, die für Weiterversendung sorgen;

b) die Frachtbriefe zu Eisenbahngütern (von mehr als 10 bis 50 kg) bis auf die Zeile „Bestimmungsstation" vollständig ausgefüllt, zunächst zum nächsten Militär-Paketamt zu senden. Dort wird das zuständige Sammelpaketamt ermittelt und die Frachtbriefaufschrift ergänzt. Auf Grund dieses Frachtbriefes wird dann das Gut bei der Eisenbahnabfertigung des Versandortes zur unmittelbaren Absendung angenommen.

Empfohlen wird, die Frachtbriefe jedesmal auch dann zur Eintragung des Sammelpaketamts oder vorher einzusenden, wenn nicht ganz sicher feststeht, daß die hierüber aus dem Felde gemachte Mitteilung noch zutrifft. Die Eisenbahnabfertigungen werden die mit den Beförderungsbedingungen nicht vertrauten Absender in jeder Weise unterstützen. Besondere Auskunft über das zuständige Militärdepot u. dgl. mittels der grünen Doppelkarte erübrigt sich hiernach und wird nicht mehr erteilt. Die näheren Vorschriften werden bei den Militärpaketämtern, Postanstalten und Eisenbahnabfertigungen ausgehängt.

— **Entwicklung des Verkehrs auf dem Dortmund-Ems-Kanal im Jahre 1915.** Nach einer Mitteilung in „Glückauf" hat sich, nachdem der Verkehr auf diesem Kanal schon im Jahre 1914 unter der Einwirkung des Krieges eine Abnahme um annähernd 1 Million Tonnen = rd. 0,25 % erfahren hatte, dieser Verkehrsrückgang im verflossenen Jahre in verstärktem Maße fortgesetzt. Der Gesamtverkehr stellte sich auf 1,42 Millionen Tonnen gegen 3,32 Millionen in 1914. Die Abnahme entfällt mit 846 000 Tonnen auf die zu Berg beförderten Güter und mit 1,05 Millionen auf den Talverkehr. Bis zum Kriege hatte sich der Verkehr auf dem Kanal in recht erfreulicher Weise entwickelt. Nachdem im Jahre 1898 die Eröffnung des Kanals erfolgt war, überschritt nach 5 Jahren die insgesamt darauf bewegte Gütermenge bereits 1 Million Tonnen, die zweite Million wurde in 1907, die dritte in 1910 erreicht. Im Jahr 1913 war der Gesamtverkehr zum ersten Mal über 4 Millionen Tonnen hinausgegangen, um im letzten Jahre wieder auf 1,4 Millionen und damit unter den Umfang vom Jahre 1905 zurückzugehen. Die Verkehrsabnahme betrug in 1915 1,9 Million Tonnen = 57,2 % gegenüber dem Vorjahre. Der Erzverkehr, der 1913 mehr als zwei Drittel des gesamten Verkehrs zu Berge ausmacht, wies 1914 einen Rückgang um 394 000 t = 26,27 % und 1915 einen solchen um 422 000 t = 38,17 % auf. Im Verkehr zu Tal stand der Kohlenversand an erster Stelle, dessen Versandmenge sich von 1908 bis 1913 mehr als verseehsfacht hatte. Entsprechend groß war hier der Rückgang infolge des Krieges: er betrug 1914 rd. 380 000 t, im Jahre 1915 sogar annähernd 900 000 t = 70,7 %.

Die Zahl der ausgegangenen Fahrzeuge hat naturgemäß ebenfalls ganz gewaltig abgenommen und zwar ist gegen 1914 die Zahl der beladenen Fahrzeuge von 9896 auf 5019 zurückgegangen, die der leeren von 5376 auf 3533; 1913 waren die entsprechenden Zahlen 12 340 und 6231.

Die Einnahmen weisen im Berichtsjahr einen Rückgang von 114 000 ℳ auf, während die Ausgaben um 117 000 ℳ gesunken sind. Seit der Betriebseröffnung des Kanals haben sich letztere in den meisten Jahren um 1 Million Mark bewegt, während die Einnahmen von rd. 30 000 ℳ im Etatsjahr 1898 auf rd. 140 000 ℳ im Kalenderjahr 1901 und auf rd. ¾ Million Mark im Jahr 1911 gestiegen sind, um dann wieder zurückzugehen und im Berichtsjahr rd. 480 000 ℳ auszumachen.

— **Personalnachrichten.** Bei der preußisch-hessischen Staatsbahnverwaltung ist der Regierungs- und Baurat Stromeyer in Cassel zum Oberbaurat mit dem Range der Oberregierungsräte ernannt. — Der Regierungsbaumeister des Maschinenbaufachs Heinemann, bisher beurlaubt, ist zur Eisenbahndirektion in Halle (Saale) zwecks Beschäftigung im Staatseisenbahndienste einberufen. — Der Eisenbahn-Verkehrsinspektor Bürkner, Vorstand des Eisenbahn-Verkehrsamts in Graudenz, ist gestorben.

Österreich.

— **Buschtiehrader Eisenbahn.** Der Verwaltungsrat hat in seiner am 11. April in Wien abgehaltenen Sitzung die Bilanz des Unternehmens genehmigt. Die Dividende wird für das A-Unternehmen mit 105 K. gegen 31½ K. im Vorjahre, für das B-Netz mit 26 K. gegen 8 K. im Vorjahre in Vorschlag gebracht. Im Vorjahre war das Reinerträgnis beider Netze auf nicht ganz 400 000 K. zusammengeschrumpft und für das Jahr 1915 wird ein Reingewinn von 5,7 Millionen Kronen ausgewiesen, der ungefähr genau so hoch ist als jener des letzten Friedensjahres 1913. Das Lit. A-Netz erzielte sogar gegenüber dem Jahre 1913 einen Mehrgewinn von rund 0,7 Millionen Kronen, während das Erträgnis des Lit. B-Unternehmens genau um denselben Betrag hinter dem Jahre 1913 zurückblieb. Die stärkere Erhöhung der Dividende für das Unternehmen Lit. A erklärt sich durch die lebhaftere Beschäftigung der Kladnoer Industrieunternehmungen, während die B-Linie unter den vielfachen Aus- und Durchfuhrverboten und der verringerten Braunkohlenausfuhr nach dem Deutschen Reiche zu leiden hatte. Bei der B-Linie wurde das günstigere Bilanzergebnis weniger durch die Steigerung der Verkehrseinnahmen als durch eine Herabminderung der Ausgaben herbeigeführt. Insbesondere hat das Steuerkonto eine Entlastung um eine Million Kronen dadurch erfahren, daß das die Steuerbemessungsgrundlage bildende Reinerträgnis um 3½ Millionen Kronen niedriger als im Jahre 1914 war. Die eigentlichen Be-

triebsausgaben bei der B-Linie erfuhren eine Herabminderung um 660 000 K.; dagegen sind sie bei der A-Strecke um 280 000 K. gewachsen. Die Steuerersparnis bei der A-Strecke betrug 400 000 K., abgesehen von dem Rückgange der Gesamtausgaben, welcher bei der B-Linie 1 8 Millionen und bei der A-Linie 0.26 Millionen Kronen ausmacht. Unter den verschiedenen Einnahmen sind die Eingänge für Wagen- und Lokomotivmieten um mehr als eine Million Kronen gestiegen, und zwar bei der A-Linie um 0,48 Millionen und bei der B-Strecke um 0,58 Millionen Kronen. Endlich hat auch das gesellschaftliche Kohlenwerk infolge der Mehrförderung und der gestiegenen Kohlenpreise einen höheren Gewinn erbracht, welcher den beiden Bahnnetzen zu gleichen Teilen zugute kam. Der Reingewinn der A-Strecke im Betrage von 2,9 Millionen Kronen entsprach einer Verzinsung des Aktienkapitals mit 13.2 %, und es tritt daher die statutarische Bestimmung, betreffend die Teilung des über 10 % hinausgehenden Gewinnes mit der B-Linie in Wirksamkeit. Falls keine Auffüllung des Pensionsfonds erfolgen sollte, läßt sich der für die Teilung ergebende Ueberschuß mit rund 600 000 K. berechnen, so daß die Linie Lit. A an das Netz Lit. B etwa 300 000 K. abzugeben hätte. Bei der B-Strecke entfällt eine bedeutende Abgabe eines Gewinnanteils an die A-Linie, weil der Reingewinn der B-Linie von 2 8 Millionen Kronen nur einer 8prozentigen Verzinsung des Aktienkapitals entspricht. Die Dividende für die A-Aktien erfordert die Summe von rund 2¼ Millionen Kronen. Der Gewinnvortrag wird um rund 400 000 Kr auf 478 000 K. erhöht. Das Dividendenerfordernis bei der Lit. B-Strecke beträgt ebenfalls rund 2¼ Millionen Kronen. Dabei wird der vorjährige Vorschuß von rund 125 000 K. an die Strecke Lit. A zurückgezahlt und der dem Reservefonds entnommene Betrag von rund 700 000 K. gänzlich zurückerstattet. Dadurch erreicht dieser Fonds wieder seinen Höchststand und braucht nicht weiter aufgefüllt zu werden. Überdies wird ein Vortrag von 116 000 K. gebildet, nachdem er im Vorjahre ganz aufgebraucht worden war.

Der Reingewinn für 1915 beträgt bei Lit. A 2 915 816 K., bei Lit. B 2 803 445 K. Es wurde beschlossen, den im Vorjahre von Lit. A an Lit. B zur Deckung des Abganges bei letzerem Unternehmen geleisteten Vorschuß samt Zinsen im Gesamtbetrage von 124 869 K. gänzlich aus dem Ertrage des Unternehmens Lit. B an Lit. A zurückzuzahlen, ferner dem Reservefonds II Lit. B statt des statutenmäßigen Mindestbetrages von 107 143 K. den ganzen im Vorjahre diesem Fonds entnommenen Betrag von 692 C00 K. zuzuführen, eine Dividende von je 105 K. für die Aktien Lit. A und eine Dividende von 26 K. für die Aktien Lit. B zu verteilen und den nach Abzug der statutenmäßigen Gewinnanteile noch verbleibenden Betrag von 578 745 K. bei Lit. A und von 116 709 K. bei Lit. B auf neue Rechnung zu übertragen.

Über die Betriebsergebnisse der Buschtiehrader Eisenbahn im Jahre 1915 wurde berichtet: Die durch den Krieg geschaffenen außergewöhnlichen Verhältnisse haben auch im Jahre 1915 angehalten und den Betrieb der Buschtiehrader Eisenbahn sehr schwierig gestaltet. Gleichwohl war es möglich, bei beiden Unternehmungen zu wesentlich günstigeren finanziellen Endergebnissen als im Vorjahre zu gelangen. Auf der A-Strecke wurden 1 895 979 Personen, das ist um 246 282 Personen mehr, weiter an Gepäck und Eilgut 23 467 t, das ist um 1336 t mehr, und an Frachten 3 716 086 t, das ist um 391 491 t mehr befördert als im Vorjahre. Auf der B-Strecke wurden befördert: Personen 2 602 249, das ist um 106 566 Personen mehr, Gepäck und Eilgut 28 863 t, das ist um 837 t weniger, Frachten 5 260 412 t, das ist um 253 561 t weniger als im Vorjahre.

Die Einnahmen betrugen auf der A-Strecke für Personen und Gepäck 2 053 622 K., das ist um 233 616 K. mehr, für Eil- und Frachtgüter 9 982 338 K., das ist um 1 381 317 K. mehr, für Wagenmiete 389 664 K., das ist um 167 761 K. mehr, für Miet- und Pachtzinse 181 176 K., das ist um 1220 K. weniger, für sonstige verschiedene Einnahmen (hauptsächlich Lokomotivleihgebühren) 435 417 K., das ist um 309 357 K. mehr; die gesamten Betriebseinnahmen daher 13 042 219 K., das ist um 2 090 832 K. mehr als im Vorjahre. Auf der B-Strecke betrugen die Einnahmen für Personen und Gepäck 2 356 388 K., das ist um 278 181 K. weniger, für Eil- und Frachtgüter 13 353 536 K., das ist um 682 075 K. mehr, für Wagenmieten 536 784 K., das ist um 207 005 K. mehr, für Miet- und Pachtzinse 84 894 K., das ist um 1141 K. weniger, für sonstige verschiedene Einnahmen (hauptsächlich Lokomotivleihgebühren) 573 430 K., das ist um 376 867 K. mehr, die gesamten Betriebseinnahmen daher 16 905 034 K., das ist um 986 625 K. mehr als im Vorjahre.

Die Erscheinung, daß auf der B-Strecke trotz der Beförderung einer größeren Anzahl von Personen die Einnahmen aus dem Personenverkehre gegenüber 1914 zurückgegangen sind, erklärt sich daraus, daß in den ersten Sommermonaten 1914 noch zahlreiche Kurgäste in die böhmischen Kurorte befördert wurden, woraus verhältnismäßig größere Einnahmen herrühren. Im Jahre 1915 sind nun diese Einnahmen weggefallen, dagegen wurde eine größere Anzahl von Militärpersonen, diese aber selbstverständlich zu den niedrigen Sätzen des Militärtarifes befördert. Bei den Frachtmengen und den hierfür eingenommenen Frachtbeträgen war das Verhältnis auf der B-Strecke umgekehrt, da im Jahre 1914 minderwertige Güter, und zwar auf kürzeren Strecken, dagegen im Jahre 1915 mehr höherwertige Güter, und zwar im allgemeinen auf längeren Strecken, befördert wurden.

Was die Ausgaben anbelangt, so betrugen auf der A-Strecke die eigentlichen Betriebsauslagen 6 645 545 K., das ist um 280 556 K. mehr, die sonstigen Auslagen 1 530 391 K., das ist um 541 736 K. weniger; von diesen sonstigen Auslagen entfielen 936 745 K., das ist um 401 090 K. weniger, auf Steuern, auf sonstige öffentliche Abgaben. Die gesamten Betriebsausgaben bezifferten sich auf 8 175 936 K., das ist um 261 180 K. weniger, als im Vorjahre. Auf der B-Strecke betrugen die eigentlichen Betriebsauslagen 8 818 521 K., das ist um 661 890 K. weniger, die sonstigen Auslagen 2 065 361 K., das ist um 1 199 726 K. weniger; hiervon entfielen auf Steuern und sonstige öffentliche Abgaben 1 248 368 K., das ist um 1 002 219 K. weniger als im Vorjahre. Die gesamten Betriebsausgaben beliefen sich auf 10 883 883 K., das ist um 1 861 617 K. weniger als im Vorjahre. Die ungleichmäßige Gestaltung der eigentlichen Betriebsausgaben, welche bei dem Unternehmen Lit. A eine Steigerung, bei dem Unternehmen Lit. B eine Verminderung erfahren haben, ist damit zu erklären, daß das Unternehmen Lit. A eine wesentlich kräftigere Verkehrssteigerung aufzuweisen hatte, woraus sich selbstverständlich auch eine Erhöhung der eigentlichen Betriebskosten ergab.

— **Die Österreichisch-ungarische Staatseisenbahngesellschaft**, die seit der Verstaatlichung ihrer Eisenbahnlinien sich ausschließlich der Ausgestaltung ihrer industriellen Unternehmungen widmet, hat in der am 4. April abgehaltenen Bilanzsitzung des vereinigten Verwaltungsrates den Rechnungsabschluß für das Jahr 1915 festgestellt. Gleichzeitig wurde beschlossen, in der Generalversammlung zu beantragen: a) Die Festsetzung der Gesamtdividende mit 37 Franken für die Aktie, so daß auf den am 1. Juli 1916 fälligen Aktiencoupon noch 24½ Fr. zur Auszahlung gelangen. Die Einlösung erfolgt in Kronen nach dem von der Regierung für den Aprildienst ihrer Goldanleihe auf Grund des § 2 der kaiserlichen Verordnung vom 20. März 1915 festgesetzten Umrechnungsmaßstabe von 100 Fr. gleich 100 K. 50 H.; b) eine außerordentliche Zuwendung von 750 000 K. an die gesellschaftlichen Bruderladen in Kladno und in Ungarn für Unterstützungen der durch den Krieg notleidend gewordenen Arbeiter und deren Familien, c) den Vortrag des nach den sonstigen satzungsmäßigen Zuwendungen erübrigenden Betrages von 4 812 187 K. auf neue Rechnung.

Das Gewinn- und Verlustkonto enthält folgende Einnahmen und Ausgaben für das Jahr 1915:

	1915	gegen 1914
	Kronen	
Einnahmen:		
Jahresrente für die Ablösung des Anteils der Wiener Verbindungsbahn	56 000	—
desgleichen für die ungarischen Eisenbahnlinien	20 308 500	+ 786 728
desgleichen für die Titel der Arad-Temesvarer Bahn	577 490	—
Ertrag der Unternehmungen in Österreich	2 339 950	+ 1 003 657
Ertrag der Unternehmungen in Ungarn	3 517 951	+ 1 495 323
zusammen	26 799 892	+ 3 285 709
Ausgaben:		
Zinsen der Prioritäten	3 680 673	+ 427 735
Abschreibung vom Buchwerte der Jahresrente für die Ablösung der Wiener Verbindungsbahn	8 908	+ 342
Abschreibung vom Buchwerte der Jahresrente für die Ablösung der ungarischen Eisenbahnlinien	1 766 476	+ 67 941
Abschreibung vom Buchwerte der Jahresrente für die Titel der Arad-Temesvarer Bahn	88 935	+ 3 420
Zahlung an die Staatsverwaltung laut § 5 des Einlösungsvertrages	423 653	+ 392 819
Jahresrente für die Vergütung des französischen Stempels	71 377	+ 3 486
Allgemeine gesellschaftliche Ausgaben .	666 534	— 18 317
zusammen	6 706 557	+ 877 437
Überschuß der Einnahmen	20 093 334	+ 2 408 276
Vortrag vom Vorjahre	4 831 118	— 54 156
Zur Verfügung der Generalversammlung	24 924 452	+ 2 354 119

Die Einnahmen setzen sich aus drei Posten zusammen: der Jahresrenten für die Ablösung der gesellschaftlichen Linien, die im Wesen gleich bleiben und nur durch die Schwankungen

der Devisenpreise beeinflußt werden, ferner den Erträgnissen der österreichischen und jenen der ungarischen Industrieunternehmungen. Die Jahresrente der ungarischen Regierung für die Linien in Ungarn ist, da die ungarische Regierung für einen Teil der Jahresrenten den Unterschied vergütet, um 786 720 K. höher als im vorigen Jahre. Die Staatsbahn hat sich aber verpflichtet, die Hälfte dieses Überschusses der österreichischen Staatsverwaltung abzuführen. Außerdem muß die Gesellschaft für jene Prioritäten, welche sie zur Selbstzahlung behalten hat, soweit ausländischer Besitz in Betracht kommt, mit einem höheren Einlösungserfordernis infolge der Steigerung der Devisenpreise rechnen. Insgesamt hat sie an Mehrlasten für diese beiden Posten 820 000 K. aufzuwenden, so daß die ganze Mehrzahlung der ungarischen Regierung aufgezehrt wird und sie noch 34 000 K. zuschießen muß. Die österreichischen Industrieunternehmungen haben um eine Million Kronen mehr als im Vorjahre geliefert. Die Lokomotivfabrik war infolge des eingeschränkten Arbeiterstandes nicht in der Lage, eine nennenswerte Erhöhung der Ablieferungen zu erzielen. Gegen das Ende des Jahres wurde der Fabrik vom Eisenbahnministerium ein größerer Auftrag von Lokomotiven übertragen. Das Kohlenwerk in Kladno konnte infolge der Wirkungen der Investitionen und der Aufwendung von Überschichten der gesteigerten Nachfrage nach Kohle entsprechen und die erhöhte Förderung zu besseren Preisen absetzen. Für Investitionen aus den österreichischen Unternehmungen wurden 190 043 K. verwendet und 937 536 K. abgeschrieben. Was die ungarischen Werke und Domänen anlangt, so standen die Kriegsmaterial erzeugenden Werkstätten das ganze Jahr hindurch, die Stahlwerke und Gießereien erst im zweiten Halbjahr im Vollbetriebe. Die Kohlenwerke konnten wegen Arbeitermangels nicht voll ausgenutzt werden und hatten mit schweren Transporthindernissen zu kämpfen. Da die kriegstechnischen Betriebe in Reschitza große Investitionen vornehmen und diese rasch abschreiben mußten, wurden die Tilgungsbeträge erhöht. Im Auftrage der Kriegsverwaltung wurde der Kupfer- und Schwefelkiesbergbau Maidanpek in Serbien in Betrieb genommen, und es ist in verhältnismäßig kurzer Zeit gelungen, die Lieferung von Kupfer und Schwefelkiesen zu gewinnen. Im Hinblick auf die den gesellschaftlichen Werken benachbarte Lage der Forste Eisensteinbergbaue und Werke der Nadrager Eisenindustriegesellschaft wurde die Mehrzahl der Aktien dieses Unternehmens erworben. Die Investitionen bei den ungarischen Werken und Domänen haben einen Betrag von 4 805 526 K. erfordert, wogegen 5 479 197 K. der Abschreibungsreserve einverleibt wurden. Die industriellen Unternehmungen der Staatseisenbahngesellschaft stehen in der Bilanz mit ungefähr 93.17 Millionen Kronen zu Buche. Dieses Kapital hat sich im Jahre 1915 mit 6.3 % verzinst. Die Dividende ist um 3 Franken höher als im Vorjahre und beträgt 37 Fr. wie im Jahre 1913. Die Einlösung erfolgt in Kronen zum Kurse von 100,50, so daß für den Zinsschein 37 K. 18½ H. vergütet werden. Im vorigen Jahre wurden 34 Franken oder 34 K. 17 H. bezahlt.

— **Die neue Organisation der Rohölindustrie.** Von der Staatsverwaltung sind Bestrebungen im Zuge, eine Organisation der Rohölindustrie herbeizuführen. Diese Absicht scheint an manchen Stellen die Ansicht ausgelöst zu haben, daß die Organisation als ein Kartell zur bestmöglichen Verwertung der Rohstoffe der Erdölindustrie dienen sollte. Wie in maßgebenden Kreisen verlautet, dürften der Durchsetzung solcher Absichten ernste Bedenken entgegenstehen, denn nach den bestehenden Absichten sollen die Aufgaben der zu schaffenden Genossenschaft im öffentlichen und volkswirtschaftlichen Interesse weitergehend gesteckt werden. Jedenfalls wird Vorsorge getroffen werden, daß die Organisation nicht dazu dienen soll, um durch eine Verteuerung des Rohöls und gewisser Fertigfabrikate eine ungerechtfertigte Belastung des Verbrauchs herbeizuführen. Die Rohölgewinnung stockt seit einiger Zeit, und der Zweck der Reise, die vor kurzem der Sektionschef des Arbeitsministeriums, Ritter v. Homann, in das galizische Rohölgebiet unternommen hat, war der, durch entsprechende Maßnahmen eine Besserung der bestehenden Verhältnisse herbeizuführen. Der Absatz der Raffinerien ist der gewöhnliche, das Geschäft ist entsprechend der vorgeschrittenen Jahreszeit etwas ruhiger geworden.

— **Baudirektor Holzer †.** Wie schon in Nr. 32 S. 377 d. Ztg. gemeldet, starb der Baudirektor der Südbahngesellschaft, Ingenieur Ferdinand Holzer, am 10. April in Bozen auf einer Dienstreise. In ihm verliert nicht nur die Südbahnverwaltung einen ihrer fähigsten und pflichtgetreuesten Beamten sondern auch die Beamtenschaft der Baudirektion der Südbahn einen wohlwollenden Vorgesetzten, der wegen seiner persönlichen Liebenswürdigkeit und Güte allgemein beliebt und wegen seines reichen Wissens und streng rechtlichen Charakters hoch geachtet war. Direktor Holzer besuchte die Technische Hochschule in Wien und bestand dort sein Examen mit Auszeichnung. Sein Eintritt in die Dienste der Südbahngesellschaft erfolgte am 1. April 1886. Vorher war er als Ingenieur beim Bau der Raab-Ödenburg-Ebenfurter Bahn, der Wiener-Neustädter Tiefquellenleitung und der Barcs-Pakracer Bahn hervorragend beschäftigt. Er war hervorragend tüchtig im Brückenbau und auch mit Erfolg in allen übrigen Zweigen des Bahnbaues und der Bahnerhaltung tätig. Schon vor 23 Jahren erbaute er bei der Südbahn die Mounierbrücken zu einer Zeit, als über diese Brückenbauart noch jede Erfahrung mangelte. Zu wiederholten Malen leitete Direktor Holzer bei Hochwassereinbrüchen die Wiederherstellungsbauten sowie die großen Neu- und Umbauten der Südbahn in den letzten 10 Jahren. Holzer war Mitglied der Kommission für die zweite Staatsprüfung für das Ingenieurbaufach und wurde erst vor kurzem durch die Verleihung des Ordens der Eisernen Krone III. Kl. sowie des Offizierschrenzeichens vom Roten Kreuze mit der Kriegsdekoration ausgezeichnet. Das Begräbnis hat am 15. April in Wien stattgefunden.

Ungarn.

— **Neue Investierungen bei den Staatsbahnen.** Das Handelsministerium bewilligte kürzlich für die erste Jahreshälfte 1916 die Inangriffnahme von verschiedenen Investierungen in der Höhe von 28,9 Millionen Kronen. Obwohl die nun vor Ausführung stehenden Arbeiten im Rahmen der früheren Staatsvoranschläge größtenteils schon früher genehmigt waren, wurde jedoch aus begreiflichen Gründen ihre Ausführung bei Ausbruch des Krieges verschoben. Diese Verschiebung fand jedoch auf solche Arbeiten, welche noch auf vor Kriegsausbruch abgeschlossenen Verträgen beruhen, keine Anwendung. Außerdem wurden seither mehrere dringende Arbeiten, wie z. B. einige Werkstättenbauten, Legung von zweiten Gleisen und von schwererem Oberbau usw. nach und nach durch besondere ministerielle Verfügungen bewilligt. Die erwähnten Arbeiten wurden größtenteils trotz des Krieges ungestört fortgesetzt und sind daher im Ausweis über die letztbewilligten Investierungen nicht enthalten.

Die im vorerwähnten Ministerialerlaß zur sofortigen Ausführung bewilligten Arbeiten beziehen sich im Allgemeinen auf folgende Posten: 1. Ergänzungsbauten und Einrichtungen 2 730 000 K., 2. Blockeinrichtungen an offenen Strecken und an Stationen 1 564 900 K., 3. Telegraphen-, Glockensignal- und Fernsprecheinrichtungen 235 200 K., 4. Erhöhung der Leistungsfähigkeit einzelner Eisenbahnlinien und zwar a) Neue Stationen und Ausweichestellen 980 000 K., b) Erweiterung bestehender Stationen 9 100 000 K., 5. Bahnhofserweiterungen in Budapest 648 000 K., 6. Bau von zweiten Gleisen 3 300 000 K., 7. Umgestaltung von Linien zweiten Ranges 970 000 K., 8. Legung von 42,8 kgm und 34 5 kgm schwerem Oberbau samt Schlegelschottereinbettung 2 650 000 K., 9. Steinbrüche und mechanische Anlagen zur Schottererzeugung 500 000 K., 10. Investierung zugunsten der Zugbeförderung 2 250 000 K., 11. Beleuchtungseinrichtungen auf Stationen 250 000 K., 12. Bau und Ergänzung von Werkstätten 500 000 K., 13. Wohnhäuser für Angestellte und Arbeiter 396 000 K., 14. Arbeiterkasernen 60 000 K., 15. Wohlfahrtseinrichtungen 42 000 K., 16. Schulen und Verpflegungsanstalten 210 000 K., 17. Lagerhäuser in Fiume 50 000 Kronen, 18. Umbau von hölzernen Brücken 100 000 K., 19. Brückenverstärkungen 274 000 K., 20. Über- und Unterführungen von Wegübergängen 397 000 K., 21. Schwellentränkungsanlagen 40 000 K., 22. Bau von Materialspeichern 900 000 K., 23. Neubau und Erweiterung von Verschiebebahnhöfen (Teilbetrag) 250 000 K., 24. Verschiedene Investierungen 152 000 K., 25. Bau neuer Linien 350 000 K., zusammen 28 900 000 K. B.

— **Die Betriebseinnahmen der Staatseisenbahnen** zeigen im Dezember 1915 nach den vorläufigen Ausweisen gegen die gleichen Ergebnisse des Vorjahres folgende Gestaltung:

	1915	gegen 1914
Personen- und Gepäckverkehr .	18 050 100 K.	+ 455 182 K.
Eilgut- und Frachtgutverkehr .	25 912 700 „	+ 3 946 189 „
Zusammen	43 962 800 K.	+ 4 401 371 K.

Die Besserung beträgt somit beim Personen- und Gepäckverkehr nahezu 2,5 %, beim Eil- und Frachtgutverkehr hingegen 18 %, im Durchschnitt 11.12 %. Nach der in beiden Zeitabschnitten gleichen durchschnittlichen Betriebslänge von 8 864 km entfallen daher im Dezember auf 1 km 4959 K. gegen 4463 K. im Dezember 1914.

In der Zeit vom 1. Juli (Beginn des Etatjahres) bis Ende Dezember 1915 stellen sich die Einnahmen aus dem Personen- und Gepäckverkehr auf 120 998 805 (+ 53 814 083) K. und aus dem Eil- und Frachtgutverkehr auf 153 948 568 (+ 33 018 953) K., insgesamt also auf 274 947 373 (+ 86 833 036) K. Die Mehreinnahme bedeutet eine mit Hinsicht auf den Kriegszustand hoch anzuschlagende Erstarkung des Verkehrs um 80,1 und 27.3, im Durchschnitt um 46.15 %. Mr.

Übrige europäische Länder.

— **Eisenbahnpläne in Dänemark.** Im dänischen Verkehrsministerium ist man gegenwärtig mit Ausarbeitung eines Planes über neue Bauten und Verbesserungen im Staatsbahnnetz beschäftigt. Im Gegensatz zu dem vorigen, im Jahre 1908 beschlossenen Eisenbahnplan, der vorwiegend den örtlichen Bedürfnissen abhelfen sollte und u. a. auch die großen Bahnhofsanlagen in Kopenhagen umfaßte, ist das neue Eisenbahnprogramm auf die Verbesserung der großen Verkehrslinien berechnet. So soll auf allen wichtigen Strecken ein Doppelgleis gelegt werden, soweit dies bisher noch nicht der Fall ist. Zu den wenigen dänischen Bahnen mit Doppelgleis gehört schon seit langem die quer durch Seeland gehende Linie Kopenhagen-Korsör. Die durch Fünen gehende Linie Nyborg-Strib, die in Verbindung mit der Dampffährenlinie Korsör-Nyborg die Fortsetzung nach Westen zu bildet, erhielt unlängst Doppelgleis. Auf der weiteren Fortsetzung nach Jütland, zwischen Fredericia und Esbjerg, gibt es nur Doppelgleis bis Bunderskow, was nur etwa ein Drittel dieser quer durch Jütland führenden Bahn ist. Das Doppelgleis soll nun auf der ganzen Linie gelegt werden, womit dann der ganze, von Kopenhagen bis Esbjerg gehende Vekehrsweg Doppelgleis haben würde. Ferner wird auf Seeland die Linie Kopenhagen-Gjedser Doppelgleis erhalten. Ebenso ist Doppelgleis auf der Linie von Kopenhagen nach Kallundborg, an der nördlicheren Westküste von Seeland, in Aussicht genommen, welche Maßregel jedoch in Verbindung mit Errichtung einer Dampffährenlinie Kallundborg-Aarhus zur Ausführung kommen dürfte. Des weiteren umfaßt der Eisenbahnplan eine Verstärkung des Schienenmaterials. Auf der an der Ostküste Jütlands entlang gehenden Bahn, die von sehr starken Lokomotiven befahren wird, gibt es bereits Schienen von 45 kg/m. Solche Schienen sollen auch auf anderen Linien mit großem Verkehr verlegt werden. M.

— **Betrieb mit Torffeuerung in Schweden.** Die von der schwedischen Staatsbahnverwaltung angestellten Erhebungen über die Möglichkeit, eine staatliche Torfpulverherstellung für Lokomotivenfeuerung ins Werk zu setzen, liegen nunmehr fertig ausgearbeitet vor und haben das Ergebnis gebracht, daß ein Betrieb mit Torffeuerung in großem Umfang stattfinden wird. Der Staat legt bei einem in der Nähe des Wetternsees belegenen Torfmoor eine Fabrik für Herstellung von Torfpulver an. Auf der am Südende des Wetternsees entlang gehenden Staatsbahnlinie Falköping-Nässjö (ungefähr 100 km) werden sämtliche Züge von Lokomotiven mit Torffeuerung befördert werden. Diese Linie ist für die neue Betriebsart am geeignetsten befunden worden.

Durch die bisherigen eingehenden Versuche hat die Staatsbahnverwaltung festgestellt, daß das Torfpulver sowohl hinsichtlich des Brennwertes wie der sonstigen Gesichtspunkte eine taugliche und praktisch völlig brauchbare Lokomotivfeuerung bildet, deren Brennwert sich zu demjenigen der Steinkohlen ungefähr wie 2 : 3 verhält. Dieses Verhältnis dürfte sich, nachdem mit der Torfpulverfeuerung weitere Erfahrungen gesammelt werden, wahrscheinlich noch etwas mehr zugunsten des Torfpulvers stellen. Jedenfalls sind die bisherigen Versuche so gut ausgefallen, daß eine Anordnung von Torfpulverfeuerung größeren Umfangs vollkommen gerechtfertigt erscheint, teils, um einen zuverlässigen Aufschluß über die Kosten dieser Feuerung zu erhalten, teils auch, weil Torf in dieser Form nach Ansicht der Staatsbahnverwaltung eine glückliche Lösung für Ausnutzung der eigenen Brennmaterialvorräte des Landes zu sein scheint. Da wenig Aussicht vorhanden ist, von der Privatindustrie die erforderlichen Mengen Torfpulver zu annehmbaren und von den Schwankungen auf ausländisches Feuerungsmaterial unabhängigen Preisen zu erhalten, hat die Staatsbahnverwaltung verschiedene Brenntorfmoore, die für die Anlegung von Torfpulverfabriken in Frage kommen, untersuchen lassen und von den Unternehmern, die sich mit Erfindungen auf dem Gebiet der Torfpulverherstellung beschäftigt haben, Angebote eingefordert. Das in Aussicht genommene Torfmoor von Hästhagen gestattet eine jährliche Herstellung von 20 000 t Torfpulver; diese Menge entspricht dem Verbrauch der Eisenbahnlinie Falköping-Nässjö. Bei dieser Ausnutzung würde das Moor auf etwa 20 Jahre hinreichen. Nach dem von der Aktiengesellschaft Torf abgegebenen Angebot (dem niedrigsten) zur Herstellung einer Anlage für eine jährliche Erzeugung von 20 000 t Torfpulver würden diese an Kosten frei Bahnwagen Jönköping etwa 15 Kr. für die Tonne bedingen, welcher Preis im Hinblick auf die oben genannte Verhältniszahl für den Brennwert im Vergleich mit Steinkohlen einem Steinkohlenpreis frei Bahnwagen Jönköping von 22,50 Kr. und cif Gotenburg (am Kattegat) von 19,75 Kr. entspricht. Die Aktiengesellschaft Torf hat sich eine Patentabgabe für die Torffabrikanlage in Höhe von 25 000 Kr. als einmalige Vergütung sowie eine Abgabe von 50 Öre für die Tonne Torfpulver ausbedungen. Die vollständige Fabrikanlage zur Herstellung von 20 000 t Torfpulver jährlich und für dessen Ausnutzung in Lokomotiven erfordert die Summe von 1 300 000 Kr., berechnet für Ankauf des Moores nebst sonstigem Grund und Boden, Anlegung der Torfpulverfabrik, Patentabgabe, Gleisverbindung zum Moor sowie Herstellung der Feuerungsanordnung auf der erforderlichen Anzahl Lokomotiven. Nach Schluß der Ausnutzung des Torfmoores wird dieses als voll brauchbares Ackerfeld einen Wert von ungefähr 50 000 K. haben, wozu noch die Anlagen kommen. Es wird nunmehr noch dem gegenwärtigen Reichstag eine Vorlage über die Kosten zugehen, deren Bewilligung wohl sicher ist. M.

— **Nachrichten von den schweizerischen Eisenbahnen.** Die im Jahre 1916 fällig werdenden Gehalts- und Lohnerhöhungen für die Angestellten der Lötschberg-Simplonbahn sollen nach einem neuerlichen Beschlusse der Direktion dieser Bahn vorläufig nur zur Hälfte gezahlt werden. Die andere Hälfte soll auf ein Jahr einbehalten werden. Diese Maßnahme hat bei den Angestellten lebhafte Erbitterung hervorgerufen. Auch bei der Rhätischen Bahn wollen die Streitigkeiten zwischen der Verwaltung und den Angestellten wegen Durchführung der mehrfach besprochenen Sparmaßnahmen nicht zur Ruhe kommen. In der „Neuen Zürcher Ztg." wird deshalb angeregt, ob es jetzt nicht an der Zeit sei, Schritte zur Verstaatlichung dieser Bahn zu tun. Bei der ungünstigen finanziellen Lage der Bundesbahnen ist aber nicht anzunehmen, daß dieser Plan jetzt viele Freunde findet. — Die mangelhaften baulichen Anlagen des Bahnhofs Chiasso hatten schon wiederholt Anlaß zu Klagen in der schweizerischen Presse gegeben. Auch in der letzten Verwaltungssitzung der Neuen Gotthardvereinigung kam die Angelegenheit zur Sprache. Der Stadtpräsident von Chiasso betonte das große tarifpolitische Interesse der schweizerischen Bundesbahnen an der Steigerung der Aufnahme- und Leistungsfähigkeit der Gleisanlagen und beklagte den langsamen Fortschritt der Bauarbeiten. Von zuständiger Seite wurde darauf hingewiesen, daß die Schuld an der Verzögerung der Bauarbeiten bei den italienischen Staatsbahnen liege, die mit der Genehmigung der ihnen schon vor langer Zeit vorgelegten Baupläne immer noch im Rückstande seien. — In der Januarsitzung des Nationalrates war der Bundesrat um eine Prüfung der Fragen ersucht worden, inwieweit eine durchgreifende Verbesserung der Linie Luzern-Meiringen sowie die Einführung des Rollschemels für den Güterverkehr und endlich die Elektrisierung der Linie Luzern-Interlaken in die Wege geleitet werden könnte. In dem jetzt erschienenen Geschäftsbericht des schweizerischen Eisenbahndepartements wird über die Prüfung dieser Fragen Auskunft erteilt. Die Aufwendungen für die Einrichtung des Rollschemelbetriebes auf der Strecke Luzern- Giswil werden auf 1 Million Franken veranschlagt. Da durch diese Betriebsart der Verwaltung keine Mehreinnahmen entstünden, könne z. Zt. eine solche Einrichtung nicht in Betracht kommen. Für die in diesem Jahre zu eröffnende Brienzerseebahn sei die Beschaffung von 10 Rollschemeln beabsichtigt. Diese sollen mit größeren als den bisher üblichen Fahrgeschwindigkeiten ausgeprobt werden. Wenn damit Erfahrungen gesammelt seien, solle die Einführung eines beschränkten Rollschemelbetriebes auf der Brünigbahn in Aussicht genommen werden. Es würden dabei nur offene Wagen zur Beförderung auf Rollschemeln angenommen werden, wie sie für die am meisten vorkommenden Güter (Kohlen, Ziegeln, Steine) in Frage kämen. Endlich lehnt der Bundesrat den Vorschlag wegen Elektrisierung der Brünigbahn ab. Zunächst gelte es, die Strecke Erstfeld-Bellinzona elektrisch zu betreiben und die dort mit dem elektrischen Betrieb gemachten Erfahrungen abzuwarten. — Von der Solothurn-Berner Schmalspurbahn wurde am 9. April die Strecke Solothurn-Zollikofen mit einer schlichten Feier eröffnet. Wir behalten uns vor, später darauf zurückzukommen.

— **Verschlechterung der wirtschaftlichen Lage Englands im Kriege.** Unter diesem Stichwort weist Prof. Dr. Hermann Levy in der „Köln. Ztg." darauf hin, daß im englischen Außenhandel neben dem außerordentlichen Rückgang des Ausfuhrwertes (1915 gegen 1913 etwa um 3 Milliarden Mark) und der zunehmenden Passivität der Handelsbilanz während des Krieges noch der Umstand besondere Beachtung verdient, daß inzwischen auch eine außerordentliche Verschiebung in der Richtung der englischen Ausfuhr eingetreten ist. Aus statistischen Angaben über den Wert der britischen Ausfuhr im Jahre 1915 im „Economist" ergibt sich nämlich, daß die Ausfuhr Großbritanniens gerade nach den Gebieten am stärksten abgenommen hat, die in Friedenszeiten fast ausschließlich vom britischen Markt versorgt wurden, nämlich die Ausfuhr nach den Kolonien und überseeischen Gebieten (nach Indien, Australien und Neu-Seeland, Japan, China, den südamerikanischen Republiken und Südafrika). Während man in England zu Beginn des Krieges glaubte, daß der Fortfall der deutschen Ausfuhr während des Krieges in jenen überseeischen Gebieten dem britischen Indu-

triellen und Kaufmann ungeahnte Aussichten eröffnen werde, eigt sich heute die große Enttäuschung darin, daß die britische usfuhr und der britische Handel nicht nur nicht zugenommen, ndern in gewaltiger Weise abgenommen haben. Die hauptichlichsten Ursachen hierfür sind in dem außerordentlichen rbeitermangel, in der Verteuerung der Lebensmittel, damit der öhne und Rohstoffe, sowie in der Frachtraumknappheit und den ohen Frachtraten zu suchen. Hingegen hat sich die britische usfuhr nach Frankreich mehr als verdoppelt, ebenso ist der ert der Ausfuhr nach den Niederlanden, Schweden und Noregen etwas gestiegen. Nur liegt, wie Prof. Levy hervorhebt, n diesen Steigerungen, ganz abgesehen davon, daß sie in gar einem Verhältnis zu den angedeuteten Ausfuhrrückgängen ehen, nichts Tröstliches für die Zukunft der britischen Indurie. Denn hier handle es sich um Steigerungen des Ausfuhrertes, die ausschließlich aus der durch den Krieg geschaffenen age, besonders Frankreichs, hervorgehen. Nach dem Kriege erde auch die britische Einfuhr nach Frankreich wieder aller Wahrscheinlichkeit nach auf ihr altes Maß zurücksinken, dagegen werde ein solcher Ausgleich der Verhältnisse nach dem rieden bezüglich derjenigen Gebiete, welche während des rieges erheblich geringere Mengen britischer Waren eingeihrt haben, so leicht nicht stattfinden. Hätten doch diese Gebiete aus den Verhältnissen, welche die britische Warenausfuhr hinderten und zu einem starken Rückgang zwangen, inwischen einen dauernden Vorteil zu ziehen gesucht. Hinzu omme auch noch der Wettbewerb der Vereinigten Staaten von merika. Die Entwicklung der Dinge, wie sie sich in dieser ährend des Krieges hervorgetretenen Verschiebung der britihen Ausfuhr bereits deutlich kennzeichnet, werde nach Beendigung des Krieges auch England zu der Erkenntnis führen, aß es für seine Ausfuhrinteressen in diesem Kriege nichts gewonnen, dagegen viel verloren hat.

— **Keine Speisewagen mehr in englischen Zügen.** Die London nd Northwestern Eisenbahn-Gesellschaft kündigt an, daß vom Mai ihre Züge keine Speisewagen mehr führen werden. Man immt an, daß die anderen Gesellschaften diesem Beispiel olgen werden.

Fremde Erdteile.

— **Das äthiopische Panama.** Der jetzige Gouverneur von ndochina, der Finanzmann Roume, hat kürzlich in der französischen Kammer eine unbegrenzte staatliche Beihilfe für die on ihm finanzierte bekannte Bahn Dschibuti-Adis Abeba in thiopien durchgesetzt. Hierüber teilt die Köln. Ztg." unter oiger Überschrift mit bitterem Hohn folgendes mit: Dschibuti? Das ist ja die liebliche Gegend, wohin bei der Erwerung durch die Franzosen im vorigen Jahrhundert der damalige Kolonialminister eiserne Öfen geschickt hat, damit seine Bureauraten es im kalten Winter hübsch warm hätten. Ein französicher Kolonialminister braucht ja nicht zu wissen, daß Dschibuti nter 11° 40″ n. Br., also sozusagen noch in der heißen Zone egt. Die kleinen Sparer brauchen natürlich von exotischen ingen noch viel weniger zu wissen. Sonst gäben sie ihr Geld ir Panama und ähnliches ja nicht her. Bei der Bahn Dschibutidis Abeba nun handelt es sich, wie immer, um ein hochpatriosches Unternehmen, das den Einfluß Frankreichs nach Abessiien ausdehnen sollte. Die Finanzgruppe wurde vertreten von er Banque de l'Indo-Chine, und Gouverneur der Bank war eben oume; dafür ist er auch im Augenblicke Gouverneur von Indoina selbst. Die Eisenbahngesellschaft war gedacht als Aktienesellschaft; aber die Aktien sind nie ausgegeben worden; die beeiligten Banken verwahren sie für bessere Zeiten und höhere ehrgewinne in ihren Mappen. Aber auf die nicht eingezahlten ktien sind Schuldverschreibungen begründet worden, natürlich nter staatlicher Zinsgewähr, denn sonst hätte sie ja kein ensch gekauft, und um diese Zinsgewähr handelte es sich in er Kammersitzung vom 14. Das Geld ist heute teuer, auch in aris, und mit dieser Geldteuerung hatte die Eisenbahngesellchaft Dschibuti-Adis Abeba und die hinter ihr stehende Finanzruppe unter Führung der Indochinesischen Bank bei Abschluß es ersten Staatsvertrages vom 8. März 1909, der durch das Getz vom 3. April 1909 bindende Kraft erhielt, nicht rechnen önnen. Unter dem 7. Dezember 1915 haben daher die Minister er Kolonien, der Finanzen und der auswärtigen Angelegenheiten it der Eisenbahngesellschaft einen neuen, einen Notvertrag ir etwaige Fälle (projet d'avenant) geschlossen. Vor dem riege konnte die Eisenbahngesellschaft nur 4prozentige Schuldverschreibungen mit Staatszinsgewähr ausgeben. Dafür lockt e heute keinen Pariser Hund mehr hinter dem Ofen hervor. ie hoch sie den Staat nach dem neuen Vertrage verpflichtet rf, das ist eben Sache des avenant, der möglichen Zufälle, lso auch Sache des Geheimnisses. Vergebens haben (nach der Humanité vom 15.) die Sozialisten de Monzie, Moutet und Bédouce eine Höchstgrenze der staatlichen Zinsgewähr verlangt. Der Berichterstatter für auswärtige Angelegenheiten, Honorat, hat darauf unwirsch geantwortet, das ginge die Kammer gar nichts an, das wäre Sache der Regierung und der Gesellschaft, also letzten Endes Sache des Gouverneurs von Indochina Roume und seiner Indochinesischen Bank. Diese Bank hat sich nämlich mit der Eisenbahngesellschaft Dschibuti-Adis Abeba bisher in den Gewinn der Anleihen geteilt. Von einer Anleihe von sieben Millionen sind vor dem Kriege 3½ Millionen mit 4 prozent. staatlicher Zinsgewähr begeben worden. Die Gesellschaft hat aber davon nur zwei Millionen zu sehen bekommen. Mit dem Rest betreibt die Indochinesische Bank (nach Monzies Zeugnis) in Paris Report- und Lombardgeschäfte. In den Jahresrechnungen der Gesellschaft findet sich für 1914 ein Haben von 444 172 Franken an Kommissionsgebühr. Der Abgeordnete de Monzie vermutet, das sei Schmiergeld für den Negus, der 1909, wie schon Jaurès betont habe, keine rückhaltlose Genehmigung für die Überführung der französischen Bahn auf abessinisches Gebiet gegeben hätte. Schmiergeld wirds schon sein. Ob aber für den Negus? Wahrscheinlicher ist, daß die 444 172 Franken sich zwischen Paris und dem Roten Meer verflüchtigt haben. Gegen die Sozialisten traten natürlich alle Notabilitäten in die Schranken, außer dem Berichterstatter des Auswärtigen auch der des Staatshaushalts, Ceccaldi, und sogar der Minister der Kolonien Doumergue in eigener Person, dazu noch andere Leute, deren Beglaubigung und Redeinteressen mehr privater Natur waren.

Vergebens wiesen die Sozialisten darauf hin, daß Reims und Lille Frankreich näher lägen als Adis Abeba. Mit 362 Stimmen gegen 98 genehmigte die Kammer die Vorlage über die unbegrenzte staatliche Zinsgewähr für die neue Anleihe der Indochinesischen Bank und der Eisenbahngesellschaft Dschibuti-Adis Abeba. Der französische Steuerzahler kann jetzt wieder ruhig schlafen: er weiß seine Angelegenheiten in den besten Händen. Ob aber der „Figaro" nächstens den Geist Napoleons auch gegen die Geschäftspolitiker heraufbeschwört und den großen Korsen das Wort wiederholen läßt: „Grenadiere, werft die Geschäftsleute hinaus!" Wir glauben es nicht. Gehört der „Figaro" doch selbst zu den Geschäftspolitikern.

Allgemeines.

— **Briketts mit Kalkzusatz.** Kohlen enthalten bekanntlich Schwefel, aus dem sich beim Verbrennen schweflige Säure entwickelt, die nicht nur die Waldvegetation schädigt, sondern auch den Kalk und Zementmörtel von Eisenbahntunneln durch den Rauch der durchfahrenden Lokomotiven angreift. Auch in den Industriestädten kann man die schädliche Wirkung des Steinkohlenrauchs an Bauten aus bestimmten Steinarten feststellen. Man hat deshalb versucht, durch Zusatz von Kalk zu den zu verfeuernden Kohlen die entstehende schweflige Säure beim Verbrennen zu binden. Wie im „Gesundheitsingenieur" mitgeteilt wird, wurde tatsächlich in der Asche solcher mit Kalk versetzter Briketts gebundener Schwefel nachgewiesen. Bei verschiedenen schwefelreichen Kohlen wurde bei Kalkzusätzen von 1 bis 10 % nicht unwesentliche Herabminderung des in die Rauchgase übergehenden Schwefels festgestellt. Solange der Zusatz von Kalk zu Kohlen eine gewisse Grenze nicht überschreitet, kann man ihn daher nicht als unzweckmäßig bezeichnen.

— **Die 2000. Motorlokomotive.** Vor kurzem konnte die Gasmotorenfabrik Deutz die Herstellung ihrer 2000. Motorlokomotive feiern. Die Benzollokomotive ist aus den Bedürfnissen des Bergbaues heraus geboren und in mühevoller Arbeit für seine besonderen Betriebsverhältnisse großgezogen worden. Ihre Anpassung an die engen Stollenquerschnitte bei großer Leistungsfähigkeit schufen ihr ein weites Absatzgebiet unter der Erde, und ihre Unabhängigkeit von Kraftleitungen und Kraftwerken bei unbedingter Gefahrlosigkeit ließ sie auch im Wettbewerb mit der Elektrizität und der Druckluft ihr Feld behalten und vergrößern. Weitere Verwendungsgebiete erschlossen sich der einmal ausgebildeten Motorlokomotive als Zugkraft für Wald- und Feldbahnen, für Fabrikanschlußbahnen und für gewisse Fälle der Personenbeförderung. Ihre Feuerprobe — im wahrsten Sinne des Wortes — hat sie nun im Felde bestanden, wo sie auf schnell verlegten Feldbahngleisen der Beförderung aller mittelbar und unmittlbar zur Kriegsführung dienenden Stoffe und Gegenstände bis zu den vordersten Stellungen dient. Während des Krieges erst sind auch von den Feinden der Mittelmächte Anstrengungen gemacht worden, gleichartige Feldbahnlokomotiven mit hoher Leistungsfähigkeit herzustellen.

Bücherschau.

— **Der Krupp'sche Kleinwohnungsbau.** Mit 150 Bildertafeln und vielen Textabbildungen herausgegeben von der Gesellschaft für Heimkultur e. V. in Wiesbaden. Mit begleitendem Text der Bauberatungsstelle Dr.-Ing. Herm. Hecker in Düsseldorf. Bei Vorausbestellung 10 Teile zu je 1 ℳ (Porto 10 Pfg.). Nach Erscheinen vollständig gebunden 12 ℳ (Porto 50 Pfg.) Heimkulturverlag, Wiesbaden. Krupps soziale Fürsorgetätigkeit ist selbst weit über die Grenzen des Reiches hinaus vorbildlich und ebenso bekannt, wie die 30 Millionen-Spende für die deutsche National-Stiftung. Auf dem wichtigsten Gebiete des Wohnungswesens tritt diese Fürsorge recht auffallend hervor und gi auch mit Recht in baulicher Beziehung als mustergültig, wie da jetzt erscheinende Werk beweist. Der vorliegende Teil enthä eine kurze Geschichte des Kruppschen Wohnungsbaues und Da stellungen der Kolonie Margareten- und Friedrichshof mit An sichten und Plänen von Einzel-, Gruppen-, Groß- und meh stöckigen Häusern, die für Regierungsbehörden, Gemeinde Industrielle und Baufachleute eine Fülle wertvoller Anregunge geben, die mit Vorteil für die Allgemeinheit, besonders für di gewaltigen Aufgaben der Wohnungsfürsorge nach dem Krieg zu benutzen sind.

Amtliche Mitteilungen der Geschäftsführenden Verwaltung.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.

Die 8.24 km lange Strecke Lelbach-Rhena-Eimelrod der Königlichen Eisenbahndirektion Cassel, die am 1. Mai d. J. dem öffentlichen Verkehr übergeben werden wird, ist vom Tage ihrer Eröffnung ab als Vereinsbahnstrecke zu betrachten.

Eröffnung von Strecken.

Eisenbahndirektionsbezirk Breslau. Am 1. Mai d. J. wird die 11.77 km lange Teilstrecke Wohlau-Rathau der Nebenbahn Maltsch-Wohlau für den Gesamtverkehr eröffnet werden.

Eröffnung von Stationen.

Eisenbahndirektionsbezirk Berlin. Am 1. Mai d. J. wird der an der Strecke Nauen-Oranienburg zwischen den Bahnhöfen Nauen und Börnicke gelegene Bahnhof Kienberg, der bisher nur dem Güterverkehr diente, auch für den Personen-, Gepäck- und Expreßgutverkehr eröffnet werden. Die Entfernungen betragen: zwischen Kienberg und Nauen 6,30 km und zwischen Kienberg und Börnicke 3.30 km.

Eisenbahndirektionsbezirk Halle (Saale). Am 1. Mai d. J. wird der zwischen den Stationen Klein Wittenberg und Coswig (Anh.) an der Bahnstrecke Wittenberg-Roßlau gelegene Betriebsbahnhof (Bahnhof III. Klasse) Apollensdorf für die Abfertigung von Wagenladungen der angeschlossenen Werke und Lagerplätze eröffnet werden. Die Abfertigung von Fahrzeugen und Gegenständen, zu deren Ver- und Entladung eine Kopframpe erforderlich ist, ist bi auf weiteres ausgeschlossen.

K. k. Österreichische Staatsbahnen. Am 1. Ma d. J. wird die zwischen den Stationen Leoben Staatsbahnh und St. Michael der Strecke Leoben Hauptbahnhof-St. Micha gelegene Personenhaltestelle Hinterberg für den Pe sonen- und Gepäckverkehr und die zwischen der Haltestell Schanz und der Reichsgrenze bei Griesen der Teilstreck Reutte-Reichsgrenze bei Griesen der Mittenwaldbahn gelegen Haltestelle Schober für den beschränkten Personenverkeh eröffnet werden.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Eisenbahndirektionsbezirk Breslau. An 1. Mai d. J. wird der zwischen den Stationen Alt Schönau un Ober Kauffung (Katzbach) an der Bahnstrecke Hermsdorf Bad Merzdorf gelegene Bahnhof 4. Klasse Nieder Kauffun (Katzbach), der bisher nur dem Personen- und Gepäckverkehr diente, für die Abfertigung von Wagenladungs- un Stückgütern sowie lebenden Tieren eröffnet werden. Die Ab fertigung von Fahrzeugen, Sprengstoffen und Gegenständen zu deren Ver- oder Entladung eine feste Rampe erforderlich ist ist bis auf weiteres ausgeschlossen.

Rundschreiben der Geschäftsführenden Verwaltung sind er lassen worden:

Nr. IX 117 vom 13. April d. J. an sämtliche Vereinsverwal tungen und die am Vereinsreiseverkehr beteiligten vereins fremden Bahnen betreffend die statistischen Nachrichten übe die Tätigkeit der Abrechnungsstelle in der Zeit vom 1. Apri 1915 bis 31. März 1916. (Abgesandt am 15. April d. J.)

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Nachruf.

Am 22. d. Mts. verschied plötzlich, infolge eines Schlaganfalles, der Königliche Eisenbahn-Verkehrsinspektor

Herr **Max Bürkner,**

Vorstand des Eisenbahnverkehrsamts Graudenz.

Wir betrauern in dem Dahingeschiedenen einen Mitarbeiter lautersten Charakters und von liebenswürdigem Wesen, dessen größte Befriedigung die strenge Befolgung seiner Pflichten war.

Sein Andenken werden wir stets in Ehren halten.

Danzig, den 23. April 1916. (566)

Der Präsident
und die höheren Beamten der Königlichen Eisenbahndirektion.

2. Eröffnung von Strecken.

Eröffnung der Teilstrecke Wohlau-Rathau der Nebenbahn Maltsch-Mochbern.

Am 1. Mai 1916 wird die 11,77 km lange Teilstrecke Wohlau-Rathau der Nebenbahn Maltsch-Wohlau für den Gesamtverkehr eröffnet. An der Strecke liegen von Wohlau aus rechts die Bahnhöfe 4. Klasse Mondschütz und Klein Kreidel, links der Bahnhof 4. Klasse Rathau.

Nur auf Bahnhof Mondschütz ist eine feste Rampe zur Kopf- und Seitenverladung vorhanden. Die Annahme und Auslieferung von Sprengstoffen ist au den neuen Stationen ausgeschlossen.

Mit dem Tage der Eröffnung werde die neuen Stationen in den Staatsbahn Personentarif, den Staats- und Privat bahn-Gütertarif, den Niederschlesische Kohlentarif und in den Staats- und Pri vatbahn-Tiertarif einbezogen.

Die Züge werden nach den besonder veröffentlichten Fahrplänen verkehren.

Für die neue Strecke, die dem Betriebs amt 3, Verkehrsamt 2, Maschinenamt und Werkstättenamt 4 a in Breslau zuge teilt wird, haben Gültigkeit: Die Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung vom 4. November 1904 und die Eisen bahn-Verkehrsordnung vom 23. Dezem ber 1908.

Über die Höhe der Tarifsätze geben die Dienststellen Auskunft.

Breslau, den 17. April 1916. (551)

Königliche Eisenbahndirektion.

3. Eröffnung von Stationen.

Am 1. Mai 1916 wird der an der Strecke Nauen-Oranienburg zwischen den Bahnhöfen Nauen und Börnicke gelegene

Bahnhof Kienberg, der bisher nur dem Güterverkehr diente, auch für den Personen-, Gepäck- und Expreßgutverkehr eröffnet werden. Zur Bedienung des Bahnhofs werden dort sämtliche auf der Strecke Nauen-Oranienburg verkehrenden Personenzüge in beiden Richtungen halten.

Berlin, den 24. April 1916. (569)
Königliche Eisenbahndirektion.

Am 1. Mai d. J. wird der zwischen den Stationen Klein Wittenberg und Coswig (Anh.) rechts der Bahnstrecke Wittenberg-Roßlau gelegene Betriebsbahnhof (Bahnhof III. Klasse) Apollensdorf für die Abfertigung von Wagenladungen der angeschlossenen Werke und Lagerplätze eröffnet werden.

Die Abfertigung von Fahrzeugen und Gegenständen, zu deren Ver- und Entladung eine Kopframpe erforderlich ist, ist bis auf weiteres ausgeschlossen.

Mit demselben Tage wird der Bahnhof III. Klasse Apollensdorf in die Tarife für den Staats- und Privatbahn-Güterverkehr und für den Ost-Mitteldeutsch-Sächsischen Güterverkehr aufgenommen.

Über die Höhe der Tarifsätze geben die Dienststellen Auskunft.

Halle (Saale), im April 1916. (570)
Königliche Eisenbahndirektion.

Eröffnung der Station Schwarzbach (Bez. Liegnitz) für den Güter- und Tierverkehr.

Am 1. Mai d. J. wird der zwischen den Stationen Hohenbocka und Ruhland links der Bahnstrecke Kohlfurt-Falkenberg b. Torgau gelegene Haltepunkt Schwarzbach (Bez. Liegnitz), der bisher dem Personen- und Gepäckverkehr diente, als Bahnhof IV. Klasse auch für die Abfertigung von Wagenladungs- und Stückgütern, Leichen und lebenden Tieren eröffnet werden.

Die Abfertigung von Fahrzeugen, Sprengstoffen und Gegenständen, zu deren Ver- und Entladung eine Kopframpe erforderlich ist, ist bis auf weiteres ausgeschlossen.

Mit demselben Tage wird der Bahnhof IV. Klasse Schwarzbach (Bez. Liegnitz) in den Staats- und Privatbahn-Gütertarif und in den Staats- und Privatbahn-Tiertarif aufgenommen.

Über die Höhe der Tarifsätze geben die Dienststellen Auskunft.

Halle (Saale), im April 1916. (588)
Königliche Eisenbahndirektion.

---

4. Änderung von Stationsnamen.

Mit sofortiger Gültigkeit erhält der an der Strecke Nensa-Kattowitz belegene Bahnhof II. Klasse Czernitz die Bezeichnung Charlottegrube.

Kattowitz, im April 1916. (564)
Königliche Eisenbahndirektion.

---

5. Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Am 1. Mai dieses Jahres wird der zwischen den Bahnhöfen Räpitz und Göhrenz-Albersdorf an der Bahnstrecke Pörsten-Plagwitz-Lindenau gelegene Haltepunkt Seebenisch, welcher bisher nur dem Personenverkehr diente, auch für die Abfertigung von Gepäck- und Expreßgut eröffnet. Der Haltepunkt wird vom gleichen Tage ab durch einen Eisenbahnbediensteten besetzt. Der Verkauf von Fahrkarten durch Privatpersonen findet nicht mehr statt.

Halle (Saale), 19. April 1916. (572)
Königliche Eisenbahndirektion.

Am 1. Mai 1916 wird der zwischen den Stationen Wittenberg (Pr. Sa.) und Coswig (Anh.) links der Bahnstrecke Wittenberg-Roßlau gelegene Bahnhof Klein Wittenberg, welcher bisher dem Personen-, Gepäck- und Expreßgutverkehr diente, auch für die Abfertigung von Eil- und Frachtstückgütern, Kleinvieh in einzelnen Stücken sowie für die Abfertigung von Wagenladungen der angeschlossenen Werke und Lagerplätze eröffnet werden.

Die Abfertigung von Fahrzeugen und Gegenständen, zu deren Ver- und Entladung eine Rampe erforderlich ist, bleibt bis auf weiteres ausgeschlossen.

Mit demselben Tage wird der Bahnhof IV. Klasse Klein Wittenberg in den Staats- und Privatbahn-Gütertarif aufgenommen.

Über die Höhe der Tarifsätze geben die Dienststellen Auskunft.

Halle (Saale), im April 1916. (587)
Königliche Eisenbahndirektion.

Eröffnung des Haltepunktes Wustweiler für den Wagenladungsverkehr.

Am 1. Mai d. Js. wird der zwischen den Stationen Illingen (Bez. Trier) und Dirmingen links der Bahnstrecke Wemmetsweiler-Nonnweiler gelegene Haltepunkt Wustweiler, welcher bisher dem Personen- und Gepäckverkehr diente, auch für die Abfertigung von Wagenladungsgütern, Leichen und lebenden Tieren eröffnet werden.

Die Abfertigung von Stückgütern, Fahrzeugen, Sprengstoffen und Gegenständen, zu deren Ver- und Entladung eine Kopframpe erforderlich ist, ist bis auf weiteres ausgeschlossen.

Mit demselben Tage wird Wustweiler in den Staats- und Privatbahngüter- und Tiertarif aufgenommen. Die Bezeichnung hat zu lauten im Gemeinsamen Anhang 4 zu Nr. 5 und 200 des Tarifverzeichnisses Wustweiler (Sbr) O K.

Über die Höhe der Tarifsätze geben die Dienststellen Auskunft.

Saarbrücken, im April 1916. (599)
Königliche Eisenbahndirektion.

---

6. Güterverkehr.

Süddeutsch-Österreichischer Verkehr. Eisenbahngütertarif Teil II, Heft 20 vom 1. August 1914.

(Berichtigung.)

Der Frachtsatz der Spalte 4 der Tariftafel I A Kronenwährung (Seite 22 des Tarifs) Reutte in Tirol-Reith ist von 1860 auf 2760 Heller zu berichtigen.

München, den 20. April 1916. (560)
Tarifamt der K. Bayer. St.-E.-B. r. d. Rh.

Norddeutsch-niederländischer Gütertarif, Teil II, Gemeinsames Heft.

Die Stationen Bergambacht und Stolwyk sind nunmehr auch für den Eil- und Frachtstückgutverkehr eröffnet.

Auf Seite 8 des Nachtrags 3 zum obigen Tarif ist daher bei den genannten Stationen in Spalte 3 der Buchstabe „W“ zu streichen.

Nähere Auskunft geben die beteiligten Verwaltungen.

Cöln, den 20. April 1916. (563)
Königliche Eisenbahndirektion.

Norddeutsch-Ungarischer Verkehr. Tarif Teil II, Heft 1 vom 1. April 1913.

Die Gültigkeit des Ausnahmetarifs 71 B (Zement) wird bis auf Widerruf, längstens bis Ende April 1918, verlängert.

Breslau, den 25. April 1916. (594)
Königliche Eisenbahndirektion.
namens der Verbandsverwaltungen.

Ausnahmetarif für Spreu- und Streumehl sowie für Heu- und Kleemehl zur Verwendung als Futtermittel usw. — Tfv. 2 III m.

Mit Gültigkeit vom 1. Mai 1916 wird das Warenverzeichnis durch Aufnahme von „Spreu von Getreide zur Verwendung als Futtermittel“ erweitert. Näheres über den Geltungsbereich im Tarif- und Verkehrsanzeiger. Auskunft geben auch die Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbureau hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 27. April 1916. (593)
Königliche Eisenbahndirektion.

Tfv. 1100 (Hefte 1—3), 1103 und 1104. Oberschlesischer Kohlenverkehr nach dem Inlande.

Mit sofortiger Gültigkeit erhält

a) die Kohlenversandstation Charlottegrube die Bezeichnung „Charlottegrube (Erbreich-, Leo- und Schreiberschacht), Annagrube“,

b) die Abfertigungsstation Czernitz die Bezeichnung „Charlottegrube“.

Kattowitz, den 26. April 1916. (597)
Königl. Eisenbahndirektion Kattowitz.
namens der beteiligten Verwaltungen.

Tfv. 1267. Oberschlesisch-österreichischer Kohlenverkehr. Eisenbahngütertarif Teil II, Heft 3, gültig vom 1. September 1913.

Im Nachtrage III ist auf Seite 12 der Frachtsatz von Versandstation Nr. 34 (Eminenzgrube) nach Lienz von 2217 auf 2717 Heller für 1000 kg zu berichtigen (offensichtlicher Druckfehler).

Kattowitz, den 26. April 1916. (596)
Königl. Eisenbahndirektion Kattowitz.
namens der beteiligten Verwaltungen.

Tfv. 1253, 1265, 1267, 1269 und 1273. Oberschlesisch-österreichischer Kohlenverkehr. Eisenbahngütertarif, Teil II, Heft 1—4, gültig vom 1. September 1913. Oberschlesisch-ungarischer Kohlenverkehr. Ausnahmetarife, Hefte I—III, gültig vom 4. März 1912.

Mit sofortiger Gütigkeit erhält

a) die Kohlenversandstation Charlottegrube, Annagrube (Tarifspalte 67) die Bezeichnung „Charlottegrube (Erbreich-, Leo- und Schreiberschacht), Annagrube“,

b) die Abfertigungsstation Czernitz die Bezeichnung „Charlottegrube“.

Kattowitz, den 26. April 1916. (598)
Königl. Eisenbahndirektion Kattowitz.
namens der beteiligten Verwaltungen.

Ausnahmetarif 2 III u für Abfälle der Biskuit- und Waffelfabrikation, alte Backwaren usw.

Mit Gültigkeit vom 1. Mai 1916 wird der Ausnahmetarif auf Würzabfälle (Rückstände bei der Verarbeitung von Dörrgemüse auf Suppenwürze), Zuckerrübensamen und Trester, getrocknet und gemahlen, auch Obst- und Traubenkernmehl ausgedehnt und zu dem obenbezeichneten Zeitpunkte neu ausgegeben. Die Ausdehnung auf Trester usw. gilt zunächst nicht für den Bereich der Bayerischen Staatseisenbahnen (rechts-

rheinisches Netz) und der an diese anschließenden Lokalbahnen. Abzüge (Preis 5 ₰) sind durch die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbureau, hier, Bahnhof Alexanderplatz, zu beziehen.

Berlin, den 27. April 1916. (592)
Königliche Eisenbahndirektion.

Ausnahmetarif für Fischmarinaden und Fischkonserven zur Verwendung im Inlande — Tfv. 2 III o —.

Mit Gültigkeit vom 1. Mai 1916 bis auf weiteres, längstens bis 30. September 1916, wird der oben bezeichnete Ausnahmetarif (eilgutmäßige Beförderung) unter den gleichen Bedingungen wie im Vorjahre und für denselben Geltungsbereich wieder eingeführt. Auskunft geben die Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbureau, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 26. April 1916. (585)
Königliche Eisenbahndirektion.

Ausnahmetarif 2 IV d für gebrauchte Waren (Haushaltungsgegenstände usw.) und Metallwaren, die beschlagnahmt und gesammelt sind.

Für die Güter dieses Tarifs werden auf Antrag bedeckte Wagen ohne Erhebung der Fracht für den 10%igen Gewichtszuschlag oder offene Wagen mit Decke ohne Erhebung der Deckenmiete gestellt. Die Vergünstigung gilt rückwirkend für die seit dem Inkrafttreten des Ausnahmetarifs beförderten Sendungen. Nähere Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbureau, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 22. April 1916. (586)
Königliche Eisenbahndirektion.

Pfälzisch-Württ. Güterverkehr.

Für Sendungen der Abt. I des Ausnahmetarifs 3 b (Steinsalz usw.) ist bei regelmäßigen Bezügen von mindestens 30 000 t im Lauf eines Jahres durch einen Empfänger und unter der Bedingung der Ausnutzung des Ladegewichts die Verwendung von Privatgüterwagen mit Kippvorrichtung zugelassen.

Stuttgart, den 21. April 1916. (591)
Generaldirektion der K. Württ. Staatseisenbahnen.

Güterverkehr der badisch-schweiz. Übergangsstationen mit der Schweiz.

Die Wohlen-Meisterschwanden-Bahn wird mit Gültigkeit vom Tag ihrer Betriebseröffnung an für ihren internen sowie für ihren direkten Verkehr in die gemeinsamen schweiz. Ausnahmetarife Nr. 1 bis 16, 18 bis 21 und 42 bis 44 einbezogen, ferner als Versandbahn in die Ausnahmetarife Nr. 31 und 32 und als Empfangsbahn in den Ausnahmetarif Nr. 17 aufgenommen. Näheres enthält unser Tarifanzeiger.

Karlsruhe, 26. April 1916. (590)
Gr. Generaldirektion der Bad. Staatseisenbahnen.

Staats- und Privatbahn-Güterverkehr, Heft C 2.

Mit Gültigkeit vom 1. Mai d. J. ab wird die Station Lendringsen des Direktionsbezirks Elberfeld als Empfangsstation in den Ausnahmetarif S 18 für frische Seefische pp. und in die Abteilung I A des Ausnahmetarifs S 18 b für Heringe und Breitlinge, frische, aufgenommen.

Essen, den 25. April 1916. (589)
Königliche Eisenbahndirektion.

Sächsischer Binnen-Gütertarif für die vollspur. Linien Teil II, Heft 1.

Am 1. Mai 1916 wird der Nebengebührentarif mit dem des neuen Deutschen Eisenb.-Gütertarifs Teil I, Abt. B in Übereinstimmung gebracht und eine Ausführungsbestimmung zum Abschnitt VIII C, Zif. 2 eingeführt, nach der für die Vorführung unverpackter, zollfreier Güter in offenen Wagen ohne Decke, sofern keine Verschubbewegung zum Zwecke der Zollbehandlung vorgenommen wird, für den Wagen eine ermäßigte Gebühr von 20 ₰ erhoben wird.

Dresden, am 20. April 1916. (552)
Kgl. Gen. Dir. d. Sächs. Staatseisenb.

Staats-Privatbahn-Güterverkehr: Heft C 2.

In den Ausnahmetarif 7 d für Schwefelkiesabbrände zu Entzinkung werden Nievenheim mit sofortiger Gültigkeit als Empfangsstation, Uerdingen, Stolberg (Rheinland) Dunisburg-Hochfeld Süd und Nord als Versandstationen aufgenommen.

Cöln, den 19. April 1916. (554)
Königliche Eisenbahndirektion,
auch
namens der beteiligten Verwaltungen.

Staats- und Privatbahn-Güterverkehr.

Der Ausnahmetarif 2 p für Sand erhält mit Gültigkeit vom 1. Juli 1916 folgenden Zusatz:

„Die Eisenbahnverwaltung behält sich das Recht vor, den Nachweis der Verwendung des Sandes zu verlangen."

Oldenburg, den 19. April 1916. (555)
Großherzogliche Eisenbahndirektion.

Süddeutsch-Österreichischer Verkehr. Eisenbahngütertarif Teil II. Heft 1 vom 1. Juli 1911.

Mit Gültigkeit vom 20. Mai 1916 werden die Frachtsätze der Ausnahmetarife 23 (Baumwollabfälle usw.) und 24 (Garne und Twiste) von Burgau und Neudau in Steiermark nach Asch Bayer. St. B., Asch Hoferstraße und Asch Stadt ermäßigt. Näheres in unserem Verkehrsanzeiger.

München, 18. April 1916. (557)
Tarifamt der k. Bay. St.-E.-B. r. d. Rh.

1. Bayerisch-Sächsischer Tierverkehr. 2. Preußisch-Hessisch-Sächsischer Tierverkehr. 3. Sächsisch - Südwestdeutscher Tierverkehr.

Die Bestimmungen im Anhang II des Gemeinsamen Heftes für den Wechselverkehr deutscher Eisenbahnen untereinander (Nr. 200) über den Verkehr mit der Schweiz und darüber hinaus, mit den nordischen Ländern und den Niederlanden gelten sinngemäß auch für obengenannte Tierverkehre.

Dresden, am 20. April 1916. (556)
Königl. Gen.-Dir. d. Sächs. Staatseisenb., als geschäftsführende Verwaltung.

Ausnahmetarif 2 r für landwirtschaftliche Geräte usw. nach Ostpreußen.

In den Anwendungsbedingungen wird mit Geltung vom 18. März 1916 vorgemerkt: Für Ofenkacheln von Lauf (Pegn) nach Meißen, die von da auf dem Wasserwege nach Ostpreußen weiterbefördert werden, wird die Frachtermäßigung des Ausnahmetarifs 2 r auf den bayerischen und sächsischen Staatseisenbahnen nachträglich auf besonderen Antrag gewährt. Die Anträge sind tunlichst bald nach Vollzug der Sendungen, spätestens innerhalb drei Monaten, beim Tarifamte in München oder bei der Kgl. Generaldirektion in Dresden einzureichen. D Anträgen sind die Frachtbriefe für e Beförderung von Lauf (Pegn) na Meißen und die Schiffspapiere für e Verfrachtung von Meißen bis zu d Wasserumschlagsplätzen im Bereich d Königl. Eisenbahndirektion Königsberg (Pr.) beizugeben.

Dresden, am 25. April 1916 (57
Kgl. Gen. Dir. d. Sächs. Staatseisen namens der beteiligten Verwaltung

Niederschlesisch-österreichischer Kohlenverkehr, Tarif Teil II vom 15. Mai 19

Mit Gültigkeit vom 1. Juli 19 werden die Frachtsätze nach Parsc nitz Ort durchweg um 25 Heller f 1000 kg erhöht.

Breslau, den 25. April 1916. (57
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Ausnahmetarif 2 III v für frisc Futterkräuter usw.

Mit Gültigkeit vom 27. April 19 wird für Heidekraut, auch getrockn und gemahlen, einschließlich d Stengel, diese auch verhäckselt od gemahlen, die Beförderung in gro räumigen offnen Wagen zugelasse Soweit in Ermangelung eines solch Wagens zwei offene Wagen gewöh licher Größe gestellt werden, wird d Frachtberechnung für jeden Wagen d wirkliche Gewicht, mindestens 5 t z grunde gelegt, und die Fracht nach de so ermittelten Gesamtgewicht und d Frachtsätzen für 10 t-Sendungen berec net. Nebengebühren, wie Deckenmiet Standgeld, Wägegeld usw. werden fi jeden verwendeten Wagen berechn Ferner wird eine Bestimmung aufg nommen, daß auf die nach dem Tar abgefertigten Sendungen die Bestim mungen des Gemeinsamen Heftes sow des Heftes A des Staats- und Priva bahn-Güterverkehrs sinngemäß Anwe dung finden. Nähere Auskunft gebe die beteiligten Güterabfertigungen s wie das Auskunftsbureau, hier, Bah hof Alexanderplatz.

Berlin, den 22. April 1916. (57
Königliche Eisenbahndirektion.

Ausnahmetarif betr. Frachtnachlaß fü Ausnützung des Ladegewichts bei Au gabe von Brotgetreide im Inlandsve kehr. — Tfv. 2. II. r.

Der Ausnahmetarif wird mit Ablau des 30. Juni 1916 aufgehoben.

Berlin, den 25. April 1916. (484
Königliche Eisenbahndirektion.

Ausnahmetarif 2 I e für tierische un pflanzliche Fette und Öle aller Art.

Mit Gültigkeit vom 1. Mai 1916 i Fettschlamm aus Kläranlagen usw. i Warenverzeichnis des Ausnahmetarifs z streichen, da das Gut zu dem gleiche Zeitpunkt in den Spezialtarif III d Deutschen Eisenbahn-Gütertarifs au genommen, der Ausnahmetarif som wirkungslos wird. Nähere Auskun geben die beteiligten Güterabfertigu gen sowie das Auskunftsbureau, hie Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 22. April 1916. (483
Königliche Eisenbahndirektion.

1. Elsaß-lothr.-lux.-badischer Güterver kehr.

Am 1. Mai 1916 wird die Neubau strecke Staufen-Münstertal, Seite strecke der Nebenbahn Krozingen Staufen-Sulzburg, dem Betrieb übe geben, von diesem Tage an führt di

gesamte Nebenbahn die Bezeichnung „Nebenbahn Krozingen-Münstertal-Sulzburg". Die an der Neubaustrecke gelegenen Stationen Etzenbach und Münstertal werden mit Gültigkeit vom gleichen Tage in den direkten Tarif aufgenommen.

Mit Gültigkeit vom 1. Juli 1916 werden in den direkten Tarif die Anstoßentfernungen ab Krozingen Stb. (Entfernungstafel I) für die an der vorgenannten Nebenbahn gelegenen Stationen Ballrechten - Dottingen um 2 km, Sulzburg um 4 km erhöht. Dadurch tritt eine Erhöhung der gesamten Tarifentfernungen mit Reichsbahnstationen von 2—6 km ein. Näheres durch den Tarif- und Verkehrsanzeiger.

2. Elsaß-lothr.-lux.-badischer Tierverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. Juli 1916 werden im direkten Tarife die Schnittentfernungen für die badische Nebenbahnstation Sulzburg (Schnittafel II) um 4 km erhöht.

Straßburg, den 20. April 1916. (567)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

Nebenbahn Krozingen-Staufen-Sulzburg.

Am 1. Mai 1916 tritt der Nachtrag V zum Binnentarif in Kraft. Derselbe enthält Entfernungen und Tarifsätze für die Stationen der Neubaustrecke Staufen-Münstertal und, außer Erleichterungen, Erschwerungen und Frachterhöhungen. Letztere gelten erst ab 1. Juli 1916. Auskunft erteilen die Stationen und die unterzeichnete Stelle.

Karlsruhe, den 22. April 1916. (565)
Deutsche
Eisenbahn-Betriebs-Gesellschaft
Betriebsabteilung Baden.

Sächsisch-Südwestdeutscher Güterverkehr, Tarifhefte 1—3 und Bayerisch-Sächsischer Güterverkehr, Tarifheft 2.

Mit Geltung vom 1. Mai 1916 bis auf weiteres, längstens für die Dauer des Krieges, wird der Artikel Endlaugenkalk in das Warenverzeichnis des Ausnahmetarifs 4 (Düngekalk) einbezogen.

Dresden, am 22. April 1916. (562)
Königl. Gen.-Dir. d. Sächs. Staatseisenb.,
als geschäftsführende Verwaltung.

Westdeutsch-Südwestdeutscher Güterverkehr.

1. Mit Gültigkeit vom 1. Mai 1916 werden die Stationen Eimelrod, Neerdar und Usseln der Neubaustrecke Lelbach-Athena-Usseln im Direktionsbezirk Cassel, in die Tarife einbezogen.

2. Endlaugekalk wird bis auf weiteres, längstens für die Dauer des Krieges in das Warenverzeichnis des Ausnahmetarifs 4 für Düngekalk aufgenommen.

3. Mit Gültigkeit vom 1. Juli 1916 werden die Stationen Bad Münster am Stein und Staudernheim als Versandstationen in den Ausnahmetarif 5 k für Steingrus und 5 w für Pflastersteine gestrichen.

Näheres bei den beteiligten Abfertigungsstellen und im Tarifanzeiger der preuß.-hess. Staatsbahnen. (561)

Frankfurt (Main), 18. April 1916.
Königliche Eisenbahndirektion.

Tfv. 1273. Oberschlesisch-ungarischer Kohlenverkehr, Tarifhefte I—III, gültig vom 4. März 1912.

Mit Gültigkeit vom 1. Mai 1916 werden:

a) die „Hedwigwunschgrube" (Abfertigungsstation Borsigwerk),

b) die „Kokerei Borsigwerk" (Abfertigungsstation Borsigwerk),

als Versandstationen für Steinkohlenkoks (mit Ausnahme von Gaskoks) unter Abteilung B der Tarife als Tarifspalte 5 mit den Frachtsätzen von Tarifspalte 4 (Borsigwerk), soweit besondere Frachtsätze für Steinkohlenkoks unter Abteilung B der Tarife bestehen, sonst mit den Frachtsätzen von Tarifspalte 5 (Hedwigwunschgrube) einbezogen.

Die Tarifspalte 5 (Hedwigwunschgrube) in der Abteilung A der Tarife — Frachtsätze für Steinkohlen und Steinkohlenziegel (Briketts) — erhält die Bezeichnung: „Hedwigwunschgrube, Kokerei Borsigwerk".

Mit Gültigkeit vom 1. Juli 1916 wird die Versandstation „Borsigwerk" — Tarifspalte 4 — unter Abteilung A der Tarife — mit den zugehörigen Frachtsätzen gestrichen; vom gleichen Zeitpunkte erhält die Tarifspalte 4 (Borsigwerk) unter Abteilung B der Tarife die Bezeichnung: „5. Hedwigswunschgrube, Kokerei Borsigwerk".

Kattowitz, den 17. April 1916. (558)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Badisch-Pfälzischer Güterverkehr.

Auf den 1. Mai 1916 werden die Anwendungsbedingungen des Ausnahmetarifs 3 b für Steinsalz und das Warenverzeichnis des Ausnahmetarifs 2 unter Ziffer 6, 7 und 11 b ergänzt. Näheres in unserem Tarifanzeiger.

Karlsruhe, den 20 April 1916. (559)
Gr. Generaldirektion
der Bad. Staatseisenbahnen.

Staats- und Privatbahn-Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 25. April 1916 werden die Stationen Butzbach Ost, Hof und Dorf Güll als Versandstationen in den Ausnahmetarif 5 b einbezogen. Zuschläge werden im Versande von diesen Stationen für die nach diesem Ausnahmetarif abgefertigten Sendungen nicht erhoben. Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbureau, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 18. April 1916. (549)
Königliche Eisenbahndirektion.

Ausnahmetarif für Heu, Häcksel, Stroh usw. — Tfv. 2 III p — und für frische Futterkräuter usw. — Tfv. 2 III v.

Mit Gültigkeit vom 25. April 1916 wird das Warenverzeichnis des Ausnahmetarifs 2 III v durch Aufnahme von „Waldstreu" unter den Buchstaben c erweitert und gleichzeitig das unter d) des Ausnahmetarifs 2 III p für „Fichten-, Kiefern und Tannennadeln zu Streuzwecken" aufgehoben. Näheres über den Begriff „Waldstreu" und über den Geltungsbereich zu der Erweiterung in der nächsten Nummer des Tarif- und Verkehrsanzeigers. Auskunft geben die Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbureau, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 19. April 1916. (545)
Königliche Eisenbahndirektion.

Staats- und Privatbahn-Güterverkehr. Heft A Anhang 4 (Stationstarif).

Mit Gültigkeit vom 1. Juni 1916 werden anstelle der aufgehobenen Bestimmungen für Mlawa auf Seite 160 des Stationstarifs (Anhang 4 zu Heft A) die folgenden eingeführt:

1. Die preußische Übergangsstation aus dem Staatsbahn- in den Militärbetrieb ist Illowo (Dz). Tarifgrenzpunkt für alle Sendungen über Mlawa hinaus oder von Stationen jenseits Mlava ist Illowo Landesgrenze, 2 km von Illowo entfernt.
2. Für die eisenbahnseitige Abfertigung des Ortsverkehrs nach und von Mlawa gilt Mlawa als preußische Staatsbahnstation. Inbezug auf die Zollbehandlung ist Mlawa als im Auslande gelegene Station anzusehen.

Auskunft geben auch die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbureau, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 20. April 1916. (553)
Königliche Eisenbahndirektion.

Tfv. 1253, 1265, 1267 und 1269. Oberschlesisch-österreichischer Kohlenverkehr, Eisenbahngütertarif Teil II Hefte 1—4, gültig vom 1. September 1913.

Mit Gültigkeit vom 1. Mai 1916 wird

a) die „Kokerei Borsigwerk" (Abfertigungsstation Borsigwerk) als Versandstation für Steinkohlen usw. und für Steinkohlenkoks usw.,

b) die „Hedwigwunschgrube" (Abfertigungsstation Borsigwerk) als Versandstation für Steinkohlenkoks usw.

einbezogen. Die bisherige Tarifspalte 6 erhält die Bezeichnung „Hedwigwunschgrube, Kokerei Borsigwerk". In den Heften 1, 3 und 4 ist in Abteilung B, Frachtsätze für Steinkohlenkoks usw. als neue Tarifspalte nachzutragen: „6. Hedwigwunschgrube, Kokerei Borsigwerk." Die Frachtsätze für Steinkohlen usw. in den Heften 1—4 und für Steinkohlenkoks usw. im Heft 2 sind für die Kokerei Borsigwerk die gleichen wie die für Hedwigwunschgrube. Für Steinkohlenkoks usw. sind in den Heften 1, 3 und 4 ab Hedwigwunschgrube, Kokerei Borsigwerk die Frachtsätze der Tarifspalte 5 Borsigwerk erhöht um 2 Heller für 1000 kg anzuwenden.

Mit Gültigkeit vom 1. Juli 1916 wird die Versandstation „5 Borsigwerk" gestrichen.

Kattowitz, den 17. April 1916. (543)
Königl. Eisenbahndirektion Kattowitz,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Pfälzisch-Bayerischer Güterverkehr.

Der Pfälzisch-Bayerische Gütertarif wird voraussichtlich am 1. Juli 1916 neu ausgegeben werden. Mit dem neuen Tarif werden mehrfach geringe Tariferhöhungen eintreten, worüber das Tarifamt der K. Bayerischen Staatseisenbahnen r. d. Rh. in München auf Antrag Auskunft erteilt. Der Verkaufspreis wird später bekannt gegeben.

München, den 15. April 1916. (546)
Tarifamt der K. Bayer. St.-E.-B. r. d. Rh.

Ausnahmetarif 2 I f für Tapeten und Tapetenborten aus Papier im Falle der Ausfuhr.

Infolge Versetzung von Tapeten und Tapetenborten aller Art aus Papier im Falle der Ausfuhr in den Spezialtarif II des Deutschen Eisenbahn-Gütertarifs wird der Ausnahmetarif vom 1. Mai 1916 ab wirkungslos und zu diesem Zeitpunkt aufgehoben.

Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbureau, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 19. April 1916. (582)
Königliche Eisenbahndirektion.

Ost-Mitteldeutsch-Sächsischer Verkehr, Heft 2.

Mit Gültigkeit vom 1. Mai 1916 wird an Stelle der außer Betrieb gesetzten Station Nachterstedt die Station Nachterstedt-Hoym in den Tarif einbezogen. Ferner werden die Stationen Rostock, Warnemünde und Wismar als Empfangsstationen in den Ausnahmetarif 6a (Steinkohlen usw.) aufgenommen. Erhöhungen gelten erst vom 1. Juli 1916 ab. Nähere Auskunft erteilen die beteiligten Güterabfertigungen.

Berlin/Wien, den 25. April 1916. (581)
Königliche Eisenbahndirektion. — K. K. österreichische Staatsbahnen, namens der beteiligten Verwaltungen.

Ausnahmetarif für Speisesirupe aus Zucker usw. Tfv. 2. II. f.

Mit Gültigkeit vom 27. April 1916 wird der Ausnahmetarif auf „Stärkesirup zu Speisezwecken" ausgedehnt. Nähere Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbureau, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 25. April 1916. (580)
Königliche Eisenbahndirektion.

Tfv. 1100 Heft 1. Oberschlesischer Staats- und Privatbahn-Kohlenverkehr — Heft 1 — Östliches Gebiet, gültig vom 1. September 1913.

Einbezogen werden

a) mit Gültigkeit vom Tage der Betriebseröffnung der Nebenbahn Bartenstein-Heilsberg die zum Direktionsbezirk Königsberg (Pr.) gehörigen Stationen Groß Schwaraunen, Kraftshagen (Ostpr.), Lauterhagen (Ostpr.) und Roggenhausen (Ostpr.),

b) mit Gültigkeit vom Tage der Betriebseröffnung für den Wagenladungsverkehr die zum Eisenbahndirektionsbezirk Posen gehörigen Stationen Amtitz und Wilkau bei Schwiebus, die zum Eisenbahndirektionsbezirk Breslau gehörige Station Nieder Kauffung (Katzbach) und die zum Eisenbahndirektionsbezirk Danzig gehörige Station Neu Järshagen.

Kattowitz, den 22. April 1916. (573)
Königl. Eisenbahndirektion Kattowitz, namens der beteiligten Verwaltungen.

Saarkohlenverkehr nach der Schweiz.

Der in unserer Bekanntmachung vom 26. Februar 1916 zum 1. Mai 1916 angekündigte neue Kohlentarif Nr. 12 kann nicht an diesem Tage, sondern erst zu einem späteren noch besonders bekannt zu machenden Zeitpunkte ausgegeben werden. Der alte Tarif bleibt bis dahin in Gültigkeit.

Saarbrücken, den 22. April 1916. (574)
Königliche Eisenbahndirektion.

Norddeutsch-niederländischer Güterverkehr.

Am 1. Mai 1916 tritt zum Ausnahmetarif für die Beförderung von Steinkohlen usw. von deutschen Stationen nach Stationen der Niederländischen Eisenbahnen vom 1. Februar 1910 der Nachtrag 12 in Kraft, enthaltend außer Änderungen des Tarifs Frachtsätze für die neuaufgenommenen Versandstationen Duisburg Hafen, Rotthausen (Kr. Essen) und Stoppenberg des Direktionsbezirks Essen. Preis des Nachtrags 0,20 M.

Essen, den 22. April 1916. (577)
Königliche Eisenbahndirektion.

Südwestdeutsch-schweiz. Güterverkehr.

Die Station Wyhlen der Bad. Staatsbahnen wird ab 1. Mai 1916 in den Ausnahmetarif 12 (Steine usw.) des Tarifheftes 2 einbezogen.

Näheres in unserem Tarifanzeiger.

Karlsruhe, den 23. April 1916. (579)
Gr. Generaldirektion der Staatseisenbahnen.

Güterverkehr der badisch-schweizerischen Übergangsstationen mit der Schweiz.

Die auf 30. April 1916 gekündigten gemeinsamen schweizerischen Ausnahmetarife Nr. 6 für Getreide usw., Nr. 13 für Zement usw., Nr. 14 für Düngemittel usw. und Nr. 44 für Anthracit aus dem Wallis usw., sowie der im Gütertarif Waldshut usw. — Schweiz enthaltene Ausnahmetarif Nr. 166 für Getreide usw. bleiben bis auf weiteres noch in Kraft.

Karlsruhe, den 23. April 1916. (578)
Gr. Generaldirektion der Staatseisenbahnen.

Westböhmisch-Tirol-Vorarlberger Eisenbahnverband. Tarif, Teil II Heft 1 vom 1. Jänner 1912. Frachtsatzberichtigung.

Mit sofortiger Gültigkeit ist auf der Ersatzseite 312 (Nachtrag III, Seite 43) der Frachtsatz der Klasse I für **Petschau-Brixen** von 872 auf **782** Heller zu berichtigen.

Wien, am 19. April 1916. (568)
K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Norddeutscher Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina, Eisenbahngütertarif, Teil II, Heft 1, vom 1. Jänner 1911.

Die Gültigkeit des im obengenannten Tarifhefte enthaltenen, bis 30. April 1916 befristeten Ausnahmetarifs 71 (Zement) wird bis auf Widerruf, längstens bis 30. April 1918 verlängert.

Wien, am 17. April 1916. (550)
K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Holländische Eisenbahngesellschaft.

Am 1. April 1916 ist zum Gütertarif — Teil II — für den Binnenverkehr auf deutschem Gebiet vom 1. Juli 1909 ein Anhang, enthaltend:

1. Bestimmungen über den Verkehr mit der Schweiz und darüber hinaus und
2. Bestimmungen über den Verkehr mit den nordischen Ländern und den Niederlanden

in Kraft getreten.

Diese Bestimmungen gelten sinngemäß auch für den Tarif für die Beförderung von lebenden Tieren im Binnenverkehr auf deutschem Gebiete vom 15. Juni 1909.

Nähere Auskunft erteilen die Güterabfertigungsstellen.

Amsterdam, den 17. April 1916. (548)

Holländische Eisenbahngesellschaft.

Am 1. Mai d. J. tritt eine Neuausgabe des Kilometerzeigers für die Frachtberechnung von Gütern, lebenden Tieren, Leichen und Fahrzeugen in unserm Lokalverkehr auf niederländischem Gebiete in kraft.

Amsterdam, den 10. April 1916. (547)
Die Generaldirektion.

---

7. Personen- und Gepäckverkehr.

Am 1. Mai 1916 erscheint ein Nachtrag IX zum Personen- und Gepäcktarif der K. Sächsischen Staatseisenbahnen Teil II, vom 1. Mai 1912, der Änderungen und Ergänzungen der Ausführungsbestimmungen zur Eisenbahn-Verkehrsordnung sowie Änderungen der Anlagen umfaßt. Der Nachtrag liegt auf allen Stationen des Sächsischen Staatsbahnnetzes zur Einsicht aus und kann durch die Fahrkartenausgaben für 5 ₰ bezogen werden.

Dresden, den 26. April 1916. (595)
Kgl. Gen.-Dir. d. Sächs. Staatseisenb.

---

8. Verdingungen.

Verdingung von Oberbaumaterialien für die Preußisch-Hessischen Staatseisenbahnen.

Gruppe A: 200 000 Schrauben-Unterlagsplatten für gekuppelte Holzschwellen, 250 000 Stützwinkel, 56 Laschen, 600 t ungelochte Weichenplatten, 550 t Unterlagsplatten für Weichen, 311 000 Futterbleche, 100 Unterlagsplatten, 1000 Schraubensicherungen, 500 Unterlagsscheiben, 600 Zungendrehstühle, 70 000 Gleitstühle, 10 000 Zungenkloben, 8000 Stehlager, 8000 Zungenverbindungsstangen, 900 Weichenbockstangen, 4000 Fernstellstangen, 522 t Seitenbleche, 103 t Querwinkel, 2000 Gewichtshebel, 110 Schraubenunterlagsplättchen, 900 Klemmplatten und Schienenführungswinkel, 1 000 000 S-Haken zur Sicherung hölzerner Bahnschwellen;

Gruppe B: 15 000 gußeiserne Unterlagsplatten, 6000 Weichenböcke, 500 Gußteile zu Weichen;

Gruppe C: 3 000 000 Hakennägel, 17 000 Stützknaggen;

Gruppe D: 3 400 000 Unterlagsringe

lieferbar in der Zeit vom 1. Juli 1916 bis 15. Januar 1917.

Die für jede Gruppe zu benutzenden Angebothefte nebst Zeichnungen und Bedingungen sind in **unserer Bureaukasse, Hallesches Ufer 35/36,** hier, zur Einsichtnahme ausgelegt, oder können unter **Angabe der Gruppe** von unserer Bureaukasse gegen porto- und bestellgeldfreie Bareinsendung von 3 ℳ 50 ₰ für Gruppe A, 2 ℳ für Gruppe B, 1 ℳ für Gruppe C, 1 ℳ für Gruppe D und 50 ₰ für jedes weitere einzelne Angebotheft an **unsere Hauptkasse, Hallesches Ufer 35/36,** auch durch Einzahlung auf **unser Postscheckkonto Nr. 14 432** bezogen werden.

Die Angebote sind für jede Gruppe für sich verschlossen mit der Aufschrift **„Angebot auf Lieferung von Oberbaumaterialien Gruppe . . . "** versehen portofrei bis zum Eröffnungstermin, am 25. Mai 1916, vormittags 10 Uhr, an uns einzusenden.

Ende der Zuschlagsfrist 25. Juni 1916.

Berlin SW. 11, 15. April 1916. (544)
Königliches Eisenbahn-Zentralamt.
Hallesches Ufer 35/36.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Eisenbahndirektions-Präsident a. D. v. Mühlenfels in Berlin.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nummer 35. | 3. Mai 1916. | LVI. Jahrgang.

Inhalt:

Die Eisenbahnen und das Wirtschaftsbündnis der Mittelmächte.

Der Etat der Verwaltung der Reichsbahnen in Elsaß-Lothringen für das Rechnungsjahr 1916.

Die Verwaltungsreform der schweizerischen Bundesbahnen.

Die Eisenbahn in der Malerei.

Nachrichten.

Deutschland: Beratung des Entwurfs eines Frachturkundenstempelgesetzes. — Beschäftigung von Frauen im Bahnwärter- und Weichenstellerdienst. — Zuständigkeit der Oberversicherungsämter. — Nebenbahn Mannheim-Weinheim. — Die Verstärkungslinie der Berliner Hochbahn. — Staatliche Kriegsteuerungsbeihilfen in Bayern. — Teuerungszulagen in Baden. — Kriegswirtschaftliche Maßnahmen in Baden. — Urlaubsbestimmungen in Baden. — Deutsche Waggonleihanstalt A.-G. in Berlin. — Zum Gedächtnis an Staatsminister v. Budde.

Österreich: Aussig - Teplitzer Eisenbahn. — Sommerfahrplan für den nördlichen Kriegsschauplatz. — — Verlegung der Filialwagendirigierung von Nimburg nach Wien.

Ungarn: Der Anschaffungswert der Verbrauchsgegenstände (inbegriffen Fahrbetriebsmittel und Ausrüstungsgegenstände) der ungarischen Eisenbahnen. — Kriegsbeitrag für die Arbeiter der ungarischen Staatseisenbahnen. — Kriegshilfe für die Angestellten der k. k. priv. Donaudampfschiffahrtsgesellschaft. — Anschaffung von Melkziegen für das Personal der ungarischen Staatseisenbahnen. — Kriegshilfstätigkeit der Bediensteten der Budapester Betriebsdirektion der Südbahngesellschaft. — Vollversammlung des ungarischen Eisenbahn- und Schiffahrtklubs.

Übrige europäische Länder: Die Kohlenreviere Spitzbergens. — Neuer Fahrplan und amtliches Kursbuch in Belgien. — Die Solothurn-Berner-Bahn. — Bulgarisch-rumänisches Handelsabkommen. — Eisenbahnbauten in Bulgarien. — Ablehnung der Ententeforderungen durch die griechische Regierung.

Fremde Erdteile: Eisenbahn Hankau-Wutschang. — Wiedereröffnung des Panamakanals.

Rechtspflege.

Amtliche Bekanntmachungen.

Die Eisenbahnen und das Wirtschaftsbündnis der Mittelmächte.

Von **Emil Rank.**

In Nummer 19 lfd. Jahrg. dieser Zeitung hat ihr Herausgeber in dankenswerter Weise über eine Schrift v. d. Leyens berichtet, die einen klaren und vollständigen Überblick über den derzeitigen Stand der Eisenbahn- und Schiffahrtsverhältnisse der verbündeten Mächte ermöglicht. Diese außerordentlich wertvolle Arbeit ist als eine unentbehrliche Grundlage für alle Unternehmungen zu bezeichnen, die sich mit den Beziehungen der Verkehrsanstalten zur Tagesfrage, d. i. der Frage der wirtschaftlichen Annäherung der verbündeten Reiche befassen. Aus dieser Schrift geht insbesondere klar hervor, wie weit die Einheitlichkeit sowohl auf dem Gebiete des Eisenbahnrechtes, als auch auf dem Gebiete des Eisenbahnbaues und -betriebes aller Eisenbahnen, die dem Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen angehören, dank der langjährigen, zielbewußten und mühevollen Arbeit dieses Vereins bereits gediehen ist. Es geht aber auch daraus hervor, welche Hindernisse der noch fehlenden Einheitlichkeit der Grundlagen der Eisenbahngütertarife, insbesondere auf dem Gebiete der Mittelmächte entgegenstehen. v. d. Leyen ist der Ansicht, daß die Erreichung einer solchen Einheitlichkeit zurzeit nicht erwartet werden dürfe.

Diese Meinung findet eine Unterstützung durch die Ausführungen Zellers im „Pester Lloyd“ vom 26. Januar d. J., die in der Nr. 20 der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen vom 8. März d. J. wiedergegeben wurden. Zeller meint, daß die Übernahme sämtlicher Grundlagen des deutschen Tarifes auf das ganze Gebiet der Mittelmächte einen Umsturz der Verhältnisse der ungarischen Industrie und des ungarischen Handels mit sich bringen würde, der vermieden werden müsse. Zeller scheint nun den Einfluß zu überschätzen, den mäßig hohe Eisenbahntarife sowohl auf die Ausfuhr als auch auf den inneren Wirtschaftsbetrieb überhaupt nehmen können. Im Gegensatze zu seiner sonstigen Auffassung betont Zeller an einer Stelle selbst, er glaube nicht, daß die Frachtermäßigungen, die die ungarischen Staatsbahnen seiner Zeit zugunsten der ungarischen Ausfuhr gewährt haben, einen besonderen Vorteil für die letztere gebracht hätten.

Daß nun durchgreifende Änderungen der Eisenbahntarife vorübergehende Störungen des Wirtschaftsbetriebes im Gefolge haben können, ist ja gewiß zutreffend. Es wäre aber doch nicht richtig, eine zweckmäßige Operation nur deshalb zu unterlassen, weil sie Schmerzen bereitet, namentlich dann nicht, wenn es sich um die Beseitigung von Krebsschäden handelt. Und die Verschiedenheit der Gütertarifgrundlagen der beteiligten Länder ist ein Krebsschaden, der sich durch Einzelmaßnahmen, sei es zugunsten einzelner Gütererzeugungsstellen oder zugunsten der Ausfuhr nicht heilen läßt. Die bisher gemachten Erfahrungen lassen es als sicher erscheinen, daß die Einführung einheitlicher Gütertarifgrundlagen für den Bereich der Mittelmächte nicht nur für die Entwicklung der Wirtschaft des Gesamtgebietes, sondern auch für jene der Wirtschaft der einzelnen Länder von außerordentlich segensreichem Einfluß wären. Es sollte daher das Bestreben aller maßgebenden Stellen sein, diese Einheitlichkeit zu schaffen. Ob sie nun im Wege glatter Übernahme aller deutscher Tarifgrundlagen oder in anderer Weise erreicht werden soll, ist eine Frage, deren Behandlung Gegenstand besonderer Untersuchungen bilden muß.

Wenn nun im folgenden versucht wird, auf einen Gesichtspunkt hinzuweisen, der möglicherweise den Ausgangspunkt für den Versuch abgeben könnte, auch die im Interesse des Verkehrs so sehr wünschenswerte Gleichstellung der Grundlagen der Eisenbahngütertarife Deutschlands und Österreich-Ungarns zu erreichen, so entspringt dieses Bestreben der Empfindung, daß wohl kaum eine Zeit wiederkehren wird, die einen so günstigen Boden für großzügige Vereinheitlichungspläne bietet, als die Jetztzeit. Gelingt es nicht, die zurzeit für solche Versuche unstreitig bestehende gute Stimmung im gewünschten Sinne auszunutzen, dann muß die Hoffnung, in absehbarer Zeit zum

Ziele zu gelangen, allerdings aufgegeben werden. Jedenfalls kann es nichts schaden, wenn ein Vorstoß in der angedeuteten Richtung gemacht wird.

Die Hindernisse, die der Gleichstellung der Gütertarife in Deutschland und Österreich-Ungarn entgegenstehen, hat v. d. Leyen klar genug gekennzeichnet. Sie bestehen nicht nur in der Verschiedenheit der formalen und materiellen Grundlagen, sondern auch in dem Umstande, daß in Österreich-Ungarn neben den Staatsbahnen noch einige Privatbahnen mit besonderem Tarifierungsrecht bestehen. Diesem Umstande ist es zuzuschreiben, daß die einzelnen Privat- und Staatsbahnnetze Österreich-Ungarns ihre Tarifsätze bis zur und von der Grenze ihres Gebietes ab gesondert rechnen. Dadurch werden nicht nur Verzögerungen im Wagen- und Güterlauf, sondern auch Erschwerungen in der Berechnung und Verrechnung der Fracht, sowie des sonstigen Verwaltungsdienstes verursacht, deren Bedeutung für Eisenbahnen und Bahnbenutzer bekannt genug ist. Hier müßte also der Hebel zuerst angesetzt werden, um die notwendige Gleichstellung der Tarifgrundlagen, soweit sie nicht schon durchgeführt wurde, zunächst einmal innerhalb des eigenen Landes zu erreichen. Der Weg der Verstaatlichung der Privatbahnen kann jetzt nicht in Frage kommen, würde auch zu viel Zeit erfordern. Die anzustrebende Einheitlichkeit der Tarifgrundlagen würde sich also, sofern sie mit der nötigen Beschleunigung durchgeführt werden soll, nur auf dem Wege der Verhandlung erreichen lassen. Das Hindernis, das etwa durch die Konzessionsurkunden in ihrer Eigenschaft als Gesetze geboten wird, läßt sich bei vorwaltendem gegenseitigen Einverständnis durch die gesetzgebenden Stellen leicht beseitigen. Das Ziel, das zu erreichen ist, besteht nicht nur in der Gleichheit der formalen und materiellen Tarifgrundlagen an sich, sondern auch in der bedingungslosen Durchrechnung der Einheitssätze auf allen Hauptbahnlinien. Die Schwierigkeit, die dabei zu überwinden ist, liegt nun hauptsächlich auf finanziellem Gebiete. Wäre es möglich, den Privatbahnen auf der bezeichneten Grundlage eine größere Einnahme zu sichern, als sie sie beim Weiterbestand ihrer bisherigen Tarife erreichen können, dann ist ein Widerspruch gegen die Durchführung der angestrebten Einheitlichkeit wohl kaum zu erwarten. Es wirft sich also die Frage auf, ob und inwieweit es möglich wäre, diese größeren Einnahmen ohne Belastung des Staatsschatzes zu sichern, der zurzeit gewiß nicht in der Lage ist, eine solche zu tragen. Die Antwort ist nun in dem Augenblicke von selbst gegeben, da die finanzielle Lage der beteiligten Staaten nach dem Kriege zu einer Erhöhung der Gütertarife ihrer Staatsbahnen zwingen sollte. Diese Erhöhung kann nicht in Form einer „Transportsteuer" zum Ausdruck kommen, da eine solche gerade diejenigen am härtesten treffen würde, die ohnehin mit der höchsten Fracht belastet sind. Bei einer Tariferhöhung, die unter möglichster Schonung der Wirtschaftskörper vor sich gehen soll, muß gerade das entgegengesetzte Verfahren eingehalten werden, das nur in der sachgemäßen und den verschiedenen Entfernungen richtig angepaßten Erhöhung der kilometrischen Einheitssätze besteht. Tritt aber eine Tariferhöhung auf dieser Grundlage ein, dann ist auch die Möglichkeit gegeben, mit allen Tarifungleichheiten aufzuräumen, indem den Privatbahnen Gelegenheit geboten wird, an der Tariferhöhung unter der Bedingung des tarifarischen Anschlusses an das Staatsbahnnetz teilzunehmen.

Bei Festsetzung der neuen Einheitssätze und Abfertigungsgebühren müßte getrachtet werden, deren Einheitlichkeit sowohl für den inneren Güterverkehr Deutschlands, Österreichs und Ungarns, als auch für den Güterverkehr dieser Länder unter einander auf Grund der Durchrechnung zu erreichen. Es genügt die Einheitlichkeit auf die Klassen des eigentlichen Tarifschemas zu beschränken. Als einheitliches Tarifschema kann wohl nur das zurzeit in Deutschland bestehende in Frage kommen, dessen einfache und klare Fassung wohl schwer zu übertreffen ist. Jedem der beteiligten Länder könnte dabei volle Freiheit gelassen werden, Ausnahmetarife in allen jenen Fällen selbständig zu bewilligen, in denen dies die Sonderverhältnisse der Landwirtschaft, insbesondere hinsichtlich der Ausfuhr, Einfuhr oder Durchfuhr, als notwendig erscheinen lassen. Diese Zugeständnisse sollen aber womöglich in die Form von Nachlässen von den Sätzen einer der Klassen des Tarifschemas gekleidet werden, weil sie in dieser Form die Ermöglichung der direkten Güterabfertigung am wenigstens stören. Die nicht zu umgehende Gewährung von Ausnahmetarifierungen würde den Wert gleicher Tarifgrundlagen nur wenig beeinflussen, da von allen Güterabfertigungen der Eisenbahnen kaum 5 % auf Güter entfallen, die zu Ausnahmetarifen abgefertigt werden. Es sind dies überwiegend Wagenladungsgüter. Es würden daher noch immer mindestens 95 % aller Güterabfertigungen die Wohltat der Einheitlichkeit voll genießen.

Die neuen Bündniseinheitssätze sollten derart bemessen werden, daß sie Erhöhungen nur für die tragfähigen geringeren bis mittleren Entfernungen, die ja sowohl für die Verkehrsmenge, als auch für die Eisenbahneinnahmen maßgebend sind für größere Entfernungen aber Ermäßigungen oder doch nur unwesentliche Erhöhungen bringen.

In der Erreichung des Zieles, die Gütertarife der verbündeten Länder auf eine einheitliche Grundlage zu stellen, würde die Krönung eines Werkes liegen, das, im Vereine mit der immerhin möglichen starken Minderung des Zolldruckes einen großen Aufschwung der Wirtschaftstätigkeit sämtlicher beteiligter Länder mit sich bringen müßte. Die Eisenbahnfinanzen würden dabei gewiß keinen Schaden erleiden.

Schlußwort der Schriftleitung.

Wir übergeben vorstehende Ausführungen des trefflichen österreichischen Tarif-Kenners und -Schriftstellers, weil es zweifellos von Gewicht für die Lösung der behandelten Frage ist, daß ein Mann, wie er, sie auf dem bezeichneten Wege für möglich hält. Uns scheint doch, als ob er die großen entgegenstehenden Schwierigkeiten unterschätze. Vielleicht gibt seine obige Darlegung Anlaß zu weiterem Meinungsaustausch. Wäre das Ziel der deutsch-österreichisch-ungarischen Tarifeinheit wirklich auf dem vom Verfasser angegebenen Wege zu erreichen, so könnte dies gewiß von allen Freunden der wirtschaftlichen Annäherung der genannten Länder nur freudig begrüßt werden.

Der Etat der Verwaltung der Reichsbahnen in Elsaß-Lothringen für das Rechnungsjahr 1916.

Bei der Veranschlagung des Etats für 1916, des zweiten während des großen Krieges aufgestellten Etats für die Reichseisenbahnverwaltung, sind im Großen und Ganzen die im vorjährigen Etat eingestellten Ziffern zugrunde gelegt worden. Bei den fortdauernden Ausgaben des ordentlichen Etats (Kapitel 87) sind gegen das Vorjahr rund 1,5 Millionen Mark mehr eingestellt worden; es entfällt nämlich auf Titel 28 der Ausgaben für Beschaffung der Betriebsmaterialien (Kohlen, Koks und Briketts) eine Mehrausgabe von rund 1,97 Millionen Mark, anderseits sind bei den persönlichen Ausgaben rund 0,2 Millionen Mark, bei den Steuern, Abgaben usw. (Titel 35) rund 0.3 Millionen Mark gegen das Vorjahr weniger eingestellt. An etatmäßigen Beamtenstellen sind im Etat für 1916 insgesamt 12 603 gegen 12 690 im vorjährigen Etat vorgesehen. Die einmaligen Ausgaben (Kap. 11 des Etats) zeigen dem Vorjahr gegenüber eine Ersparnis von rund 3,26 Millionen Mark, die Ausgaben des außerordentlichen Etats eine solche von rund 9,08 Millionen Mark.

In der Gesamtbetriebslänge des Netzes der Reichseisenbahnen einschließlich der gepachteten Strecken und nach Abzug der an die preußische Staatsbahnverwaltung verpachteten Strecke Saargemünd-Grenze tritt gegen den Etat für

1915 keine Änderung ein, sie beträgt also rund 2108 km. Hiervon entfallen 80 km auf Schmalspurbahnen und rund 196 km auf die Strecke der Wilhelm-Luxemburg-Eisenbahngesellschaft.

Der Eisenbahnetat der Reichsbahnen für 1916 bringt folgenden Abschluß:

die ordentlichen Einnahmen (Kap. 3, Titel 1—6) sind mit	162 246 000 ℳ
die fortdauernden Ausgaben (Kap. 87, Tit. 1—38) mit	115 711 470 ℳ
die einmaligen Ausgaben (Kap. 11) mit	14 623 971 „
zusammen	130 335 441 ℳ

ausgeworfen.

Der Überschuß im ordentlichen Etat beträgt demnach	31 910 559 ℳ

Die Ausgaben des außerordentlichen Etats (Kap. 5) sind mit 11 266 000 ℳ veranschlagt.

Bei den einmaligen Ausgaben (Kap. 11) sind eingestellt: Für den Umbau des Hauptbahnhofs Straßburg eine Folgerate von 1 Million Mark, für die Herstellung von Fernsprechanlagen eine solche von 340 000 ℳ, ferner je eine erste Rate für die Erweiterung des Umstellbahnhofs Hausbergen, für die Umgestaltung des Bahnhofs Stambach, der Bahnanlagen auf der Ladestelle Halberg, für die Herstellung von Überholungsgleisen auf den Bahnhöfen in Herlingen, Hördt und Arzweiler und für den Ausbau der Strecke Walburg-Merzweiler, 83 500 ℳ für den Umbau von 5 älteren eisernen Brücken, 10 270 000 ℳ für die Beschaffung von etwa 34 Lokomotiven, 95 Personen-, 9 Gepäck- und 1318 Güterwagen, 1 740 471 ℳ zur Tilgung und Verzinsung der in den Etatsjahren 1907, 1909, 1911 und 1912 zur Vermehrung der Fahrzeuge aus Anleihefonds aufgewendeten Kosten und 400 000 ℳ als ratenweiser Rückerstattungsbetrag des von der luxemburgischen Regierung der Wilhelm-Luxemburg-Eisenbahngesellschaft gewährten Staatszuschusses von 6,4 Millionen Mark. — Der Bauentwurf für den Umbau des Personenbahnhofs Straßburg hat vorläufig neben einigen Ergänzungen eine wesentliche Einschränkung erfahren, so daß vorerst als Gesamtbedarf für die Umgestaltung des Personen- und Ortsgüterbahnhofs nur ein Betrag von 5,04 Millionen Mark notwendig ist. Sobald sich nach dem Krieg näher übersehen läßt, inwieweit der Verkehr einen über den neuen Bauentwurf hinausgehenden Umbau des Personenbahnhofs erforderlich macht, wird eine weitere Rate angefordert werden. Die Anlagen des betrieblich wichtigen Umstellbahnhofs Hausbergen bedürfen ohne Aufschub einer Erweiterung und Ausgestaltung, die in der Hauptsache in einer Vermehrung der Einfahr-, Stationsordnungs- und Zugbildungsgleise, einer Erweiterung der Wagenwerkstätte und in einer Verbesserung der Signal-, Sicherungs- und elektrischen Anlagen besteht.

Im außerordentlichen Etat sind Folgeraten eingestellt für die Erweiterung des Personenbahnhofs Mülhausen (200 000 ℳ), für die Erweiterung des Bahnhofs Luxemburg und Errichtung eines neuen Empfangsgebäudes daselbst (200 000 ℳ), für den Bau des zweiten Gleises der Strecke Straßburg-Molsheim usw. (700 000 ℳ) und der Strecke Luxemburg-Ettelbrück (500 000 ℳ), für die Herstellung einer Hauptwerkstätte in der Nähe von Diedenhofen (1 Million Mark), für den Bau einer vollspurigen Nebenbahn von Saarburg über Drulingen nach Diemeringen (3 Millionen Mark) und von Bettsdorf über Endorf und Waldwiese nach Merzig (2 Millionen Mark), für die Herstellung eines Umstellbahnhofs bei Mülhausen Nord usw. (200 000 ℳ), für den Bau einer zweigleisigen Bahn von Berchem nach Ötringen sowie Herstellung eines dritten und vierten Gleises von Bettemburg nach Luxemburg usw. (500 000 ℳ), für die Herstellung eines dritten und vierten Gleises auf der Strecke Straßburg-Basel (300 000 ℳ), ferner je eine erste Rate für den Bau einer Bahnlinie von Philippsburg bis zur pfälzischen Grenze in Richtung auf Pirmasens einschließlich Herstellung eines zweiten Gleises von Philippsburg bis Schweighausen (500 000 ℳ) und zu Vorarbeiten für den Ausbau der Strecken Philippsburg-Saargemünd, Saargemünd-Beningen, preußische Grenze bei Sierck bis Königsmachern, Flörchingen-Hayingen und Kneuttingen-Fentsch, schließlich ein Betrag von 266 000 ℳ, der für die Erbauung von etwa 40 weiteren Mietwohnungen für Arbeiter in der Kolonie der neuen Hauptwerkstätte in Niederjeutz bestimmt ist.

Die Verwaltungsreform der schweizerischen Bundesbahnen.

Am 10. Dezember 1914 ist von der sozialdemokratischen Gruppe im schweizerischen Nationalrate die folgende Motion gestellt worden: „Der Bundesrat wird eingeladen, die Revision des Bundesgesetzes betreffend die Erwerbung und den Betrieb von Eisenbahnen für Rechnung des Bundes und die Organisation der Verwaltung der schweizerischen Bundesbahnen vom 15. Oktober vorzubereiten und im Laufe des Jahres 1915 den eidgenössischen Räten seinen Bericht und seine Anträge zu unterbreiten".

Die Motion, deren Behandlung infolge dringenderer Geschäfte wiederholt hinausgeschoben wurde, soll in der Junitagung des laufenden Jahres zur Verabschiedung gelangen. In Würdigung ihrer Wichtigkeit ist sie in letzter Zeit Gegenstand zahl- und umfangreicher Erörterungen in den Tageszeitungen aller politischen Parteien gewesen. Dabei trat die Übereinstimmung in der Auffassung der grundsätzlichen Notwendigkeit einer Verwaltungsreform zutage, während über Umfang und Inhalt derselben die Meinungen auseinander gingen.

Einig ist man wesentlich darin, daß sich die Neuordnung vor allem auf die Artikel 14 und 15 des angezogenen Rückkaufsgesetzes, sowie auf die darauf bezugnehmenden Bestimmungen anderer Artikel zu beziehen habe; also auf die Einteilung des Bahnnetzes in fünf Kreise und auf die Organe der Verwaltung. Die Befürworter des staatlichen Einheitsgedankens wollen die Fünfteilung des Netzes, wie sie sich aus geschichtlicher Entwicklung der fünf großen verstaatlichten Privatbahnen ergab, durch die Einheit ersetzen; die natürliche Folge ist die Forderung auf Ausmerzung der Kreisdirektionen und der Kreiseisenbahnräte, welch letzteren neben dem Verwaltungsrat die Daseinsberechtigung ohnehin abgesprochen wird. Immerhin verzichten die Anhänger des Einheitsgedankens zurzeit auf die Geltendmachung des vollen Umfangs ihrer Wünsche, da ihnen die Aussichtslosigkeit bezüglicher Bemühungen bekannt ist. Dagegen fordert ein Teil von ihnen eine Beschränkung der Zahl der Kreise und demgemäß ihrer Verwaltungsorgane auf drei, während ein anderer Teil die Kreiszahl unter Beschränkung der Verwaltungsorgane belassen will. Die Erstgenannten berufen sich auf den Entwurf des Bundesrates zum Rückkaufsgesetz, der ebenfalls nur drei Kreise — Lausanne, Luzern und Zürich — vorsah; die Letztgenannten wollen die Rechts- und die Bauabteilungen in den entsprechenden der Generaldirektion aufgehen lassen, anerkennen dagegen die Berechtigung des Fortbestandes der Betriebsabteilungen der einzelnen Kreise. Eine kleine Gruppe der gemäßigten Anhänger der Vereinheitlichung beantragt die Aufhebung sämtlicher Kreisdirektionen bei gleichzeitiger numerischer Verstärkung der Generaldirektion. Diese letztere hat vor einiger Zeit im Auftrage des schweizerischen Eisenbahndepartements die Frage der Verwaltungsreform im Sinne einer Vereinfachung ebenfalls begutachtet, ohne daß aber die gezogenen Schlüsse zur Kenntnis der Öffentlichkeit gelangten. Ebenso ist über die Stellungnahme des Bundesrates zu den eingereichten Vorschlägen nichts bekannt geworden.

Die nicht im Dienste der Bundesbahnen stehenden schweizerischen Fachleute des Eisenbahnwesens, aber mit ihnen auch eine große Zahl höherer Bundesbahnbeamter, sind in der Auffassung einig, daß der bei den gegenwärtigen Verhältnissen gangbarste und beste Weg darin besteht, die Einrichtung der Kreise und deren Zahl grundsätzlich unangetastet zu lassen, dagegen das Rechtswesen vollständig, das Bauwesen zum kleineren Teile zu vereinheitlichen, d. h. diese beiden Departemente in irgend einer Form aus dem Organismus der Kreisverwaltung auszumerzen. Dagegen soll das Betriebsdepartement ausgebaut werden, insbesondere sollte eine Erhöhung und gleichzeitig eine bessere Abgrenzung der Befugnisse desselben stattfinden. Hand in Hand mit dieser Umgestaltung wird eine ihr angepaßte Verschiebung der beratenden Körperschaften angestrebt. Da eine ausgleichslose Entfernung der Kreiseisenbahnräte, will heißen, ihr ersatzloses Aufgehen im Verwaltungsrat der Bundesbahnen, infolge zu erwartender starker Gegnerschaft das zu erlassende Bundesgesetz zu stark gefährden würde, neigt man der Lösung zu, die Kreiseisenbahnräte durch einen Landeseisenbahnrat nach badischem Muster zu ersetzen, wobei eine Gleichstellung mit dem Verwaltungsrat stattfinden würde. Diese Zwei- wäre mit einer Arbeitsteilung verbunden, indem der Verwaltungsrat vorzugsweise technische, der Landeseisenbahnrat vorzugsweise verkehrs- und tarifpolitische Fragen zugeschieden bekäme. Das ist gegeben, da sich der Verwaltungsrat zu annähernd der Hälfte aus den Vorstehern der kantonalen Bauabteilungen, also aus Technikern, zusammensetzt. Die Zweiteilung erleichtert ihrerseits die Verminderung der Mitgliederzahl des Verwaltungsrates, gegen welche bisher vorwiegend politische Bedenken geltend gemacht wurden. — Zusammenfassend kann gesagt werden daß sich die Bestrebungen

auf eine Verwaltungsumgestaltung in einer besseren Abgrenzung der Befugnisse, einer größeren Vereinheitlichung im Rechts- und teilweise im Bauwesen, einer größeren Verselbständigung im Betrieb, einer anschließenden Umgestaltung des Verwaltungsrates und einer Vereinheitlichung der Kreiseisenbahnräte zu einem Landeseisenbahnrat kristallisieren. Ob dieses gegenüber der Auffassung der reinen „Centralisten" stark gemäßigte Programm zum Durchbruch gelangen kann, ist umstritten und wiederum nach verschiedener Hinsicht eine Frage der reinen Politik, die bei dem bisherigen Gang der Eisenbahnverstaatlichung in der Schweiz noch immer entscheidend mitbestimmend beteiligt war. In Bundesbahnkreisen werden die Aussichten auf Durchführbarkeit einer irgendwie an Umfang und Inhalt in Betracht fallenden Verwaltungsreform im allgemeinen sehr ungünstig beurteilt. Doch erscheint es bei der schweizerischen Gesetzgebung, insbesondere bei unserem Initiativrecht, nicht ausgeschlossen, daß ein Nichtvorgehen von amtlicher ein Vorgehen von nichtamtlicher Seite im Gefolge haben wird. Auf alle Fälle wäre das Ergebnis des letzteren noch einer viel stärkeren Vereinheitlichung geneigt als dasjenige des ersteren. — Anschließend an die Verwaltungsreform überhaupt sind in letzter Zeit verschiedene weitere Vorschläge auf Änderung von Bestimmungen des Rückkaufsgesetzes gemacht worden, die fast ausnahmslos die infolge des Krieges etwas verschlechterte Finanzlage der Bundesbahnen zum Ursprung haben. Gewünscht wird u. a. eine bessere Abgrenzung der möglichen Erweiterung der Verstaatlichung, in Verbindung mit einer besseren Abgrenzung zwischen Haupt- und Nebenbahnen; gewünscht wird weiter ein stärkeres Mitspracherecht des Volkes bei künftigen Verstaatlichungshandlungen. Eine andere Anregung verlangt eine Abänderung der Bestimmungen, welche sich auf die Verwendung des Reinertrages aus dem Betrieb beziehen, sowie derjenigen auf Bildung eines Reservefonds und auf die Dauer der Abschreibungsfristen für das aufgewendete Kapital. Daneben werden noch eine ganze Anzahl weiterer Forderungen und Wünsche geäußert, die, weil sie sich in Einzelheiten verlieren, an dieser Stelle nicht aufgezählt werde können. — Wie eingangs betont worden ist, wird die grundsätzliche Wünschbarkeit einer Verwaltungsreform der schweizerischen Bundesbahnen allgemein anerkannt, von den maßgebenden Leitern derselben ebenfalls bejaht. Gleichwohl wäre es ungerechtfertigt, ihre gänzliche Durchführung in naher Zeit zu erwarten. Auf alle Fälle wird das Endergebnis ein billiger Ausgleich zwischen den mannigfachen Interessen sein, die sich hart im engen Raume stoßen. Auch dieser Ausgleich wird, wie das bei uns üblich ist, nicht ausschließlich auf wirtschaftspolitischem Gebiet liegen.

Miller, Luzern.

Die Eisenbahn in der Malerei.

Die Schönheit der Eisenbahn entdeckt zu haben, ist eine Errungenschaft des zwanzigsten Jahrhunderts. Bis dahin galt vielfach alles rein Technische, das Ergebnis höchster Verstandesmäßigkeit, als Gegensatz zur Kunst und darum als der Darstellung durch sie, insbesondere die Malerei, nicht für geeignet. Unsere ganzen Kunstanschauungen waren befangen in der Überschätzung der Zierformen, die seit der Renaissancezeit her die Grundformen bis zur Unkenntlichkeit überwucherten. Wunderbarer Weise hatte die Neubelebung der Gothik zu Anfang des neunzehnten Jahrhunderts nicht vermocht, die Bedeutung der tragenden und stützenden Bauglieder wieder klar und ins Bewußtsein zu bringen und durch folgerichtige Weiterentwicklung des der Gothik zugrundeliegenden Gedankens von der Gliederung und Zerlegung der Massen die Überleitung zum damals entstehenden Eisenbau zu finden. Statt dessen suchte die Romantik das Wesen der Kunst in Stimmungen, Verzierungen und Nebendingen, die vielfach rein äußerlich angefügt wurden, und mußte naturgemäß vor Gegenständen zurückschrecken, die rein sachlich in strengster Verstandesarbeit erdacht waren. Nach den Lehrsätzen der Ästhetik ist das nicht einmal richtig, denn da heißt es: „Schönheit ist vollendete Zweckmäßigkeit", also jede gut gebaute Maschine ist schön, nicht obgleich, sondern weil ihr alle unnötigen Zierformen fehlen.

Da die Kunst das Leben schildert, kam sie auf die Dauer auch nicht um die Darstellung dieser so mißgünstig betrachteten Neuerscheinungen herum, aber sie brauchte Zeit, bis sie den richtigen Standpunkt gefunden hatte.

Ein Wirklichkeitsmaler wie Menzel malt die Eisenbahn zwischen Berlin und Potsdam bald nach ihrer Fertigstellung, d. h. er gibt ein Landschaftsbild, das er mit sachlicher Treue durch einen Eisenbahnzug belebt. Das Bild würde nicht zerstört, wenn er statt des Schienenstranges eine Landstraße und statt der Lokomotive einen Planwagen darauf gemalt hätte — so sehr überwiegt das Landschaftliche. Bei dieser Auffassung ist es lange Zeit geblieben, obgleich Bahnhofsszenen für Figurenbilder bald nicht mehr zu den Seltenheiten gehörten, und auch in den Landschaften die Erwähnung der Eisenbahn nicht mehr vermieden wurde, im Gegenteil — die weiße Rauchwolke ließ sich prächtig als Belebung verwenden, sogar zu allerlei märchenhaften Gebilden ausgestalten.

Um die Darstellung der technischen Anlagen gingen die Maler aber in großem Bogen herum, bis endlich das Erforschen der Lichtwirkungen den Rangierbahnhof in Aufnahme brachte — versteht sich nur bei Dunkelheit, wenn all die weißen, grünen und roten Lichter brennen und auf den glänzenden Schienen und dem wallenden Rauch in tausend Farben blitzen und funkeln. Aber auch diese Bilder schildern die Eisenbahn nur vom Standpunkt des Laien aus und dringen nicht in das Wesen der Sache ein. Trotz ihrer gelegentlichen Verwendbarkeit blieb die Eisenbahn an sich „unkünstlerisch".

Der Ruhm, sie in ihrer ganzen technisch genauen Wirklichkeit für die Kunst als Neuland erobert zu haben, gebührt dem Berliner Maler Hans Baluscheck. Vor etwa fünfzehn Jahren stellte er bei Keller u. Reiner eine Reihe von Bildern in Wasserfarben aus, die die Eisenbahn bis ins Kleinste technisch genau schilderten, ohne dadurch ihre Eigenart als malerische Kunstwerke zu verlieren. Da waren Stellwerke und Signale, Lokomotiven, Wagen aller Art, Brücken und Wärterhäuschen mit erstaunlicher Sachlichkeit geschildert, und doch war das rein Gegenständliche durch die Art der Wiedergabe völlig überwunden. Den größten Eindruck machte ein ganz kleines Bild: ein Stück glatte, kahle Strecke. Die Sonne brannte und funkelte auf den blanken Schienen, den Schwellen und dem Schotter, das Gras am Bahndamm war versengt — kurz es war „garnichts darauf zu sehen", aber wer das Bild gesehen hat, sieht künftig auch solche öde Strecke mit anderen Augen und lernt selbst da Schönheit empfinden. Baluscheck begnügt sich nicht damit, wie die große Zahl gelegentlicher Eisenbahnmaler, nur das zu geben, was jeder Laie sieht, sondern er verbindet mit großem malerischen Können ein beträchtliches Verständnis, nehmen doch seine Eisenbahnstudien einen bedeutenden Raum in seinem Schaffen ein. Der ersten Bilderreihe „Von der Eisenbahn" folgten weitere: „Die Eisenbahner" und „Wege der Maschine", auch viele größere Ölbilder. In allen ist die Landschaft nur Hintergrund, und die Figuren sind nur im Zusammenhange mit der Maschine aufgefaßt.

Für den Eisenbahnfachmann sind diese Bilder eine besondere Freude, denn ihn stören keine technischen Fehler, wenn er sein Arbeitsgebiet durch die Kunst verklärt sieht; die Bilder sagen ihm eigentlich mehr als dem Laien, der nur die gute Malerei sieht, dem aber tausend kleine Feinheiten verborgen bleiben, die das Auge des Fachmanns entdeckt. Baluscheck scheut sich keineswegs davor, die Schattenseiten des Eisenbahnlebens zu zeigen, den Kampf gegen Unwetter und die Erschöpfung nach anstrengendem Dienst, aber er tut es nicht mit verbissenem Grimm, sondern mit Dankbarkeit und Achtung vor der hingebenden Treue, die den deutschen Eisenbahner auszeichnet. Er schildert nicht Sklaven, sondern Helden strenger Pflichterfüllung, die sich mit Stolz als notwendige Glieder eines großen Betriebes fühlen. Baluschecks Werke haben nicht den Weltruf eines Meunier, aber wenn man die Maler deutscher Arbeit nennt, gebührt ihm ein Ehrenplatz unter ihnen.

Jetzt ist die Eisenbahn mit allem ihrem Zubehör für das allgemeine Empfinden ein Bestandteil der Landschaft geworden ebensogut wie die Kunststraßen, die in ihren Anfängen auch für weniger malerisch gehalten wurden als die unbefestigten Landwege, und kein Landschaftsmaler wird sie da fortlassen wo sie einen Teil der Landschaft ausmacht. Die Eisenbahn hat ihre eigene Poesie — sie ist anders als die der Romantik aber nicht weniger eindringlich als diese.

Jede Lebenserscheinung zwingt die Kunst, sich mit ihr abzufinden, und wenn der anfängliche Widerstand gebrochen und der rechte Standpunkt gefunden ist, begreifen spätere Geschlechter kaum mehr, daß da einmal ein Kampf um die Aufnahme von Neuem und Ungewöhnlichem stattgefunden hat.

A. v. L.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Beratung des Entwurfs eines Frachturkundenstempelgesetzes.** In Verbindung mit der ersten Beratung des Reichshaushaltsetats für 1916 im Deutschen Reichstage stand auch dieser in seinen Grundzügen in Nr. 21 S. 243 d. Ztg. mitgeteilte Gesetzentwurf zur Verhandlung. Bei dessen Begründung wies der Staatssekretär des Reichsschatzamts Dr. Helfferich darauf hin, daß der Eisenbahngüterverkehr auffallend wenig unter dem Kriege gelitten hat, und die Einnahmen daraus bis auf geringe Unterschiede den Einnahmen der Friedenszeit gleichkommen. Bei den gewaltigen von den Eisenbahnen beförderten Gütermengen treffe hier ganz besonders zu, daß eine im Einzelfalle kaum fühlbare Abgabe große Erträgnisse zu bringen vermag. Auch der neue Frachturkundenstempel, der eine Mehreinnahme von 80 Millionen Mark erbringen solle, werde kaum fühlbar und jedenfalls für niemand unerträglich sein. Allerdings sei der Stempel für Wagenladungen etwa fünfmal so hoch als der bisherige Satz, aber er sei doch im einzelnen, auf den Doppelzentner berechnet, auch für Massengüter, die bei großem Gewicht nur einen geringen Wert darstellen, wie etwa Kohle, eine kaum merkliche Belastung. Außerdem handle es sich ja keineswegs nur um Massenartikel des unmittelbaren Verbrauchs, die von der Besteuerung durch den Frachturkundenstempel erfaßt werden, sondern in großem Umfange um Roh- und Hilfsstoffe der Gütererzeugung, um Frachten, die in der Industrie von einer Erzeugungsstelle zur anderen zu bewegen sind, von denen ein großer Teil auch nach dem Ausland geht, und in deren Preisbildung dieser Stempelsteuerbetrag bis zur Unmerklichkeit verschwinden wird. Von einem konservativen Abgeordneten wurde bemängelt, daß der Entwurf auf die ungeheuer großen Verschiedenheiten des Wertes der Sendungen, die in den einzelnen Frachtbriefen beurkundet werden, gar keine Rücksicht nimmt. Einem anderen Abgeordneten erscheint die Ausdehnung des Frachturkundenstempels auf Stückgüter bedenklich, weil es gerade der kleine und mittlere Gewerbetreibende sei, der sich dieser Form der Versendung und des Bezuges in der Hauptsache bedient.

Zu der Beratung des Entwurfs im Reichshaushaltsausschuß am 11. April lag ein gemeinsamer Abänderungsantrag der bürgerlichen Parteien vor, nach dem die Stempelgebühr für Frachturkunden im Eisenbahnverkehr bei Frachtstückgut und Expreßgut auf 10 ₰, bei Eilstückgut auf 20 Pf. gegenüber 15 bzw. 30 ₰ in der Vorlage herabgesetzt werden sollen. Bei Frachtgut in Wagenladungen sieht die Vorlage eine Gebühr von 1 ℳ bei einem Frachtbetrage bis zu 25 ℳ, bei höherem Frachtbetrage von 2 ℳ vor. Demgegenüber sollen nach dem Abänderungsantrage für Wagenladungen des Rohstoffausnahmetarifs 1 ℳ, des Spezialtarifs III 2 ℳ, des Spezialtarifs II 3 ℳ, des Spezialtarifs I und der allgemeinen Wagenladungsklassen 4 ℳ erhoben werden. Die Erhöhung der Steuersätze für Eilgut in Wagenladungen um die Hälfte gegenüber denen für Frachtgut in Wagenladungen wurde in den Antrag übernommen, ebenso die Ermäßigung für Eilgut und Frachtgut in Wagenlandungen auf die Hälfte, wenn das Ladegewicht des gestellten Wagens weniger als 10 t beträgt, indes soll nach ihm die Beförderung von Milch abgabenfrei bleiben. Außerdem sieht der Antrag eine Ermäßigung der Sätze auf die Hälfte bei Entfernungen bis zu 50 km vor. Ein Vertreter der preußischen Eisenbahnverwaltung bemängelte die in dem Antrage vorgesehene Vermehrung der Stempelklassen, welche die Güterabfertigung erschwere; im übrigen wolle die Vorlage auch die nichtöffentlichen Bahnen der großen Privatwerke aus Gründen der ausgleichenden Gerechtigkeit treffen. Der Unterstaatssekretär des Reichsschatzamts betonte, daß die Annahme des Antrages ein fühlbares Mindererträgnis herbeiführen werde, für das anderweitig Ersatz geschaffen werden müsse. Ein Regierungskommissar begründete die Notwendigkeit, auch den Sammelladungsverkehr, der nach dem Abänderungsantrage freibleibe, zu belasten, anderenfalls sei eine starke Abwanderung vom Stückgut- zum Sammelladeverkehr zu befürchten. Eine weitere Staffelung der Stempelgebühr sei unzweckmäßig. Bei der Abstimmung wurde der gemeinsame Antrag angenommen mit der Änderung, daß für die Ermäßigung der Sätze auf die Hälfte bei Frachtgut und bei Eilgut in Wagenladungen die Entfernungsgrenze von 50 Kilometer gestrichen und dafür entsprechend der Regierungsvorlage die Frachtbetragsgrenze von 25 ℳ wiederhergestellt würde. Der Rest des Gesetzes wurde mit unwesentlichen Änderungen in erster Lesung angenommen und die Befristung des Gesetzes bis zum Ablauf des zweiten Etatsjahres nach dem Kriege beschlossen.

— **Beschäftigung von Frauen im Bahnwärter- und Weichenstellerdienst.** Ein Erlaß des preußischen Eisenbahnministers vom 27. April ermächtigt mit Rücksicht auf den Mangel an männlichen Arbeitskräften die Königlichen Eisenbahndirektionen, während der Dauer des Krieges Frauen an geeigneten Stellen im Bahnwärter- und Weichenstellerdienst zu beschäftigen. Die Verwendung von Frauen in diesen Dienstzweigen ist auf Strecken mit einfachen Verhältnissen zu beschränken und kommt nur dann in Frage, wenn vom Amtsvorstand im einzelnen Falle durch örtliche Prüfung ausdrücklich festgestellt ist, daß dadurch die Sicherheit des Betriebes nicht beeinträchtigt wird. Bei der Auswahl der Frauen ist ihre Eignung nach ihren persönlichen Eigenschaften besonders sorgfältig zu prüfen. Grundsätzlich sind nur durchaus zuverlässige und körperlich gut geeignete Frauen zur Ausbildung heranzuziehen, die nach ihrer Persönlichkeit die volle Gewähr für eine gewissenhafte Wahrnehmung des Bahnwärter- und Weichenstellerdienstes bieten. Wegen der Ausbildung verweist der Erlaß auf C 9 und 11 der Befähigungsvorschriften des Bundesrats und Personalvorschriften Seite 9, Anmerkung 6. Die dort für die Verwendung in einfachen Verhältnissen vorgesehene einmonatige Beschäftigung im Bahnbewachungs-, Signal- und Weichendienst ist für die Frauen erforderlichenfalls angemessen zu verlängern. Vor der Heranziehung zur selbständigen Wahrnehmung des Bahnwärter- und Weichenstellerdienstes ist festzustellen, daß die Frauen die volle praktische Befähigung für die ihnen zu übertragenden Dienstverrichtungen besitzen und mit den in Frage kommenden örtlichen Verhältnissen vollständig vertraut sind.

Ferner werden die Königlichen Eisenbahndirektionen ermächtigt, geeignete Frauen nach C 5 der Befähigungsvorschriften für den Schaffnerdienst bei Personenzügen auszubilden und versuchsweise in einfachen Verhältnissen, namentlich bei kürzeren Fahrten in diesem Dienst zu verwenden. Während der Beschäftigung im Schaffnerdienst haben die Frauen eine den Dienstverrichtungen angemessene Kleidung zu tragen.

— **Zuständigkeit der Oberversicherungsämter.** Eine Bekanntmachung des preußischen Ministers der öffentlichen Arbeiten vom 22. April d. J. bestimmt folgendes: Über die Zuständigkeit der im Bereiche der preußisch-hessischen Eisenbahngemeinschaft für die einzelnen Eisenbahndirektionsbezirke errichteten besonderen Oberversicherungsämter (Erlasse vom 20. Juni und 1. November 1912 — Eisenbahn-Verordnungsblatt Seiten 224 und 427) bestimme ich auf Grund des § 63 Abs. 3 der Reichsversicherungsordnung folgendes:

1. Krankenversicherung. Das besondere Oberversicherungsamt entscheidet alle nach der Reichsversicherungsordnung von dem Oberversicherungsamt im Spruchverfahren zu erledigenden Streitigkeiten, wenn eine allgemeine oder besondere Eisenbahnbetriebskrankenkasse dabei beteiligt ist. Zuständig ist im Einzelfalle das besondere Oberversicherungsamt des Eisenbahndirektionsbezirks, in dem der Bezirk der beteiligten Kasse liegt.

2. Unfallversicherung. Das besondere Oberversicherungsamt entscheidet alle Streitigkeiten, die sich aus Unfällen in einem Betriebe der preußisch-hessischen Eisenbahngemeinschaft ergeben und nach der Reichsversicherungsordnung im Spruchverfahren von dem Oberversicherungsamt zu entscheiden sind. Es hat auch Streitigkeiten über Leistungen zu entscheiden, die nach § 1551 der Reichsversicherungsordnung als Leistungen der Krankenversicherung gelten.

Im Beschlußverfahren treten die besonderen Oberversicherungsämter an die Stelle der allgemeinen Oberversicherungsämter, wenn es sich um Angelegenheiten der Betriebe der preußisch-hessischen Eisenbahngemeinschaft handelt.

Zuständig ist — abweichend von § 1677 Abs. 1 der Reichsversicherungsordnung — im Einzelfalle das besondere Oberversicherungsamt des Eisenbahndirektionsbezirks, in dessen Betrieb sich der Unfall ereignet hat (siehe Erlaß vom 16. Juni 1914).

3. Invaliden- und Hinterbliebenenversicherung. Das besondere Oberversicherungsamt hat alle nach der Reichsversicherungsordnung von dem Oberversicherungamt im Spruchverfahren zu erledigenden Streitigkeiten zu entscheiden, wenn die letzte das Versicherungsverhältnis begründende Beschäftigung, die den Anlaß zur Entscheidung gibt, in einem Betriebe der preußisch-hessischen Eisenbahngemeinschaft stattgefunden hat. Zuständig ist im Einzelfalle das besondere Oberversicherungsamt des Eisenbahndirektionsbezirks, in dem der Bezirksausschuß der Pensionskasse für die Arbeiter der preußisch-hessischen Eisenbahngemeinschaft, der bei der Vorbereitung der Sache mitgewirkt hat, seinen Sitz hat.

— **Nebenbahn Mannheim-Weinheim.** Diese seit September v. J. elektrisch betriebene Nebenbahnstrecke gehört nebst den mit Dampf betriebenen beiden Strecken Mannheim-Heidelberg und Heidelberg-Weinheim dem Netze der oberrheinischen Eisenbahn-Aktiengesellschaft an und weist einen außerordentlich regen Personen- und Güterverkehr auf. Sie be-

steht aus der 5,25 km langen Straßenbahn Mannheim Hbf.-Käfertal, die schon seit einigen Jahren mit Gleichstrom von 600 Volt betrieben wird, und der 12,62 km langen Überlandstrecke Käfertal-Weinheim, die nunmehr mit 1200 Volt Gleichstrom betrieben wird. Die letztere Strecke hat einen eigenen Bahnkörper, auf der Stadtstrecke werden die Gleise der Mannheimer städtischen Straßenbahn mitbenutzt. Die Strecke ist durchweg zweigleisig in Meterspur ausgebaut. Der Betriebsstrom für die Nebenbahnstrecke wird zwei Umformerwerken, in Weinheim und Käfertal, entnommen, in denen der aus einem Überlandkraftwerk kommende Drehstrom von 20 000 Volt auf 1200 Volt umgewandelt und der Fahrleitung zugeführt wird. Die Betriebsmittel für den ersten Ausbau auf elektrischen Betrieb bestehen aus 18 vierachsigen Triebwagen und 12 neuen sowie 15 alten Anhängewagen. Die Triebwagen enthalten 34 Sitz- und 14 Stehplätze, die Anhängewagen sind mit 24—26 Sitz- und 20 Stehplätzen versehen. Jeder Triebwagen enthält 2 Gleichstrommotoren mit einer Stundenleistung von je 82 PS (62 Kw), die mittels gewöhnlicher Fahrschalter gesteuert werden. Die für die Züge zugelassene Höchstgeschwindigkeit beträgt 40 km in der Stunde. Sowohl die Trieb- als auch die Anhängewagen sind mit elektrischer Beleuchtung und Heizung ausgestattet.

Nach einer Mitteilung in der „Dtsch. Straßen- und Kleinbahn-Ztg.", der auch die vorstehenden Angaben entnommen sind, hat die Eröffnung des elektrischen Betriebes auf dieser Bahnstrecke — die Einrichtung erfolgte durch die Siemens-Schuckertwerke — zur Belebung des namentlich an Sonntagen starken Ausflugverkehrs von Mannheim nach Weinheim sehr beigetragen und ist es zu erwarten, daß nach Rückkehr friedlicher Zeiten die elektrische Bahn auf die schon bestehenden regen wirtschaftlichen Beziehungen zwischen Mannheim und der nahegelegenen Bergstraße weiterhin fördernd einwirken wird.

— **Die Verstärkungslinie der Berliner Hochbahn,** die zwischen den Bahnhöfen Gleisdreieck und Nollendorfplatz im Bau begriffen ist, erheischt, wie die Reichshauptstädtische Korrespondenz schreibt, umfangreiche Vorarbeiten, die nach außen hin fast gar nicht in Erscheinung treten. In dem Häuserblock, den die Potsdamer-, Kurfürsten-, Dennewitz- und Steglitzer Straße einschließen, müssen mehrere Häuser und Höfe unterfahren werden, und andere Grundstücke werden für den Röhrentunnel in Anspruch genommen, welcher von der hinter der Potsdamer Straße beginnenden Rampe in dem Häuserblock emporsteigen soll. Hier schließt sich die Untergrundbahn an die bereits fertiggestellte Eisenbahnbrücke an, welche das Gelände des Potsdamer Außenbahnhofs überquert. In der Kurfürstenstraße kommen nicht weniger als sieben Vorderhäuser in Betracht, welche angeschnitten, zum Teil oder ganz unterfahren werden. Unter dem Grundstück Nr. 27 schwenkt die Tunnelbahn ein und ergreift in ihrem weiteren Verlauf nach und nach die Kellerräume der Häuser Nr. 26 bis 23, um dann in die Höfe der Hintergebäude der Steglitzer Straße einzutreten, wo sie als schräg emporsteigende Röhrenbahn sichtbar wird. Zur Ausführung eines solchen überirdischen Tunnels hat sich die Hochbahn entschlossen, weil der von der Außenwelt abgeschlossene Bahnkörper das Zuggeräusch abdämpft. Ein großer Teil der auf dem Hinterland auszuführenden Arbeiten geht seiner Vollendung entgegen. Das Haus an der Ecke der Steglitzer und Dennewitzstraße, auf welches die im Gefälle liegende Eisenbahnbrücke der Ost-Westlinie stößt, wird in ähnlicher Weise wie die durchbrochenen Häuser an der Möckernbrücke und an der Lutherkirche ausgebaut werden, so daß Berlin dann drei Häuser zählen wird, die von der Hochbahn durchschnitten werden.

— **Staatliche Kriegsteuerungsbeihilfen in Bayern.** Die bayerische Staatsregierung hat mit Erlaß vom 20. April d. J. die Vorschriften wegen der Gewährung einer Kriegsteuerungsbeihilfe an die Staatsbeamten und Staatsarbeiter mit Wirkung vom 1. April d. J. einer zeitgemäßen Neuregelung unterzogen.

Die wesentlichsten Änderungen bestehen darin, daß zunächst die Einkommensgrenze, bis zu der solche Beihilfen gewährt werden, von 2100 ℳ auf 2400 ℳ hinaufgerückt wurde, daß ferner nunmehr auch den ledigen Beamten und Arbeitern, dann den verwitweten oder geschiedenen Beamten und Arbeitern ohne Kinder unter 15 Jahren, wenn sie nachgewiesenermaßen Eltern, Großeltern oder Geschwister ganz oder vorwiegend unterhalten, sowie den verheirateten Beamten und Arbeitern o h n e K i n d e r eine Kriegsteuerungsbeihilfe gewährt wird und daß außerdem für verheiratete, verwitwete oder geschiedene Beamte und Arbeiter, die Kinder unter 15 Jahren zu ernähren haben, die Beihilfe

für	1	Kind	unter	15	Jahren	von	3	ℳ	auf	6 ℳ
„	2	Kinder	„	15	„	„	6	„	„	9 „
„	3	„	„	15	„	„	9	„	„	12 „
„	4	„	„	15	„	„	9	„	„	15 „
„	5	„	„	15	„	„	12	„	„	18 „
„	6	„	„	15	„	„	12	„	„	21 „
„	7	„	„	15	„	„	15	„	„	24 „
„	8	„	„	15	„	„	15	„	„	27 „

und für jedes weitere Kind unter 15 Jahren je um den weiteren Betrag von 3 ℳ für den Monat erhöht wird. Eine weitere Änderung tritt insofern ein, als künftig allgemein auf den Genuß einer Dienstwohnung, von Dienstgründen u. dgl. oder eines nicht aus Staats- oder Reichsmitteln fließenden Nebeneinkommens keine Rücksicht mehr genommen wird und als zugleich die Gewährung der Beihilfe in keinem Falle mehr von der Einreichung eines Gesuches abhängig ist. Des weiteren dürfen künftig von dem für die Gewährung der Beihilfe in Betracht kommenden Arbeitsverdienste die Versicherungsbeiträge, soweit sie als Pflichtbeiträge sich darstellen, abgezogen werden. Schließlich bleiben fortan die Fahrgelder des Fahrpersonals der Verkehrsverwaltung für die Feststellung des Diensteinkommens in voller Höhe außer Betracht.

Die Wirkung dieser Maßnahmen erhellt aus der Mehrbelastung, die sich hieraus für die Staatskasse ergeben wird. Während nach der bisherigen Regelung der Jahresaufwand für die Kriegsteuerungsbeihilfen auf 3 500 000 ℳ sich stellte, wird dieser Aufwand infolge der Neuregelung auf rund 7 500 000 ℳ, sohin um 4 000 000 ℳ sich erhöhen.

— **Teuerungszulagen in Baden.** Die Bestimmungen über die Gewährung von Teuerungszulagen und Beihilfen an Staatsarbeiter und Staatsbeamte sind in Baden wiederum wesentlich erweitert und verbessert worden. Zunächst wurden die Einkommensgrenzen, innerhalb deren Teuerungszulagen und Beihilfen bewilligt werden, für die Dienstorte der Ortsgruppen I und I a von 175 ℳ auf 200 ℳ im Monat, für die übrigen Dienstorte von 165 ℳ auf 185 ℳ im Monat hinaufgesetzt. Die Teuerungszulagen und Beihilfen werden somit jetzt an Dienstorten der Ortsgruppen I und I a bis zu einem Jahreseinkommen von 2400 ℳ, an den übrigen Dienstorten bis zu einem Jahreseinkommen von 2220 ℳ gewährt. Diese Obergrenzen können, wie bisher, überschritten werden, wenn mehr als 3 Kinder unter 15 Jahren in der Familie vorhanden sind. Im weiteren sind die Monatssätze für die Teuerungszulagen und Beihilfen (Kinderzulagen) durchweg erhöht worden, und zwar

	für Dienstorte der Ortsgruppen		
	I und Ia	II und IIa	III und IV IIIa und IV
für 1 Kind	von 5 auf 6 ℳ	von 4 auf 5 ℳ	von 3 auf 4 ℳ
„ 2 Kinder	„ 8 „ 9 „	„ 7 „ 8 „	„ 6 „ 7 „
„ 3 „	„ 10 „ 12 „	„ 9 „ 11 „	„ 8 „ 10 „
„ 4 „	„ 12 „ 15 „	„ 11 „ 14 „	„ 10 „ 13 „

und so fort.

Die neue Staffelung ergibt auch eine besondere Berücksichtigung der Familien mit zahlreichen Kindern. Neu vorgesehen sind Teuerungszulagen oder Beihilfen für den Unterhalt erwerbsunfähiger Angehöriger im Monatsbetrage von 3 ℳ.: 1. für verheiratete, verwitwete, geschiedene oder ledige Arbeiter usw., welche erwerbsunfähige Eltern, Großeltern oder Geschwister nachweislich ganz oder vorwiegend unterhalten müssen, 2. für verheiratete Arbeiter ohne Kinder, wenn die Ehefrau nachweislich erwerbsunfähig ist. Die finanziellen Wirkungen der Neuregelung sind beträchtlich. Während nach den bisherigen Bestimmungen der Gesamtjahresaufwand für Teuerungszulagen und Beihilfen auf 1 370 000 ℳ berechnet war, wird er künftig rund 2 500 000 ℳ oder 1 130 000 ℳ mehr betragen; er wird sich somit gegen bisher nahezu verdoppeln.

Kriegswirtschaftliche Maßnahmen in Baden. Die Generaldirektion der badischen Staatseisenbahnen hat den Kantinen nahegelegt, die beim Kantinenbetrieb sich ergebenden Abfälle zur eigenen Schweinemästung zu verwenden. Bisher wurden die Abfälle sonst veräußert. Die erforderlichen Ställe werden auf Kosten der Eisenbahnverwaltung errichtet. Ferner läßt die Eisenbahnverwaltung zur Förderung der Kaninchenzucht in der Hauptwerkstätte Kaninchenställe herstellen und zum Selbstkostenpreis an Beamte und Arbeiter abgeben. Größe 1 mit 6 Abteilungen kostet 21 ℳ, Größe 2 mit 12 Abteilungen 36 ℳ. Die Zahlung kann in Monatstreffnissen von 3 und 4 ℳ erfolgen. Die Ställe werden im Dienstweg versandt.

— **Urlaubsbestimmungen in Baden.** Die für das laufende Jahr erschienenen Urlaubsbestimmungen für Beamte sehen gegenüber dem Vorjahr, in welchem der Erholungsurlaub im allgemeinen im Höchstmaß auf die Hälfte des in Friedenszeiten zustehenden festgesetzt war, eine Erweiterung auf ¾ des normalen Urlaubs vor. Urlaub von längerer Dauer darf in allen Fällen nur beim Vorliegen besonders dringender Gründe bewilligt werden. Urlaub wird nur gewährt, wenn die dienstlichen Verhältnisse es zulassen; der ordnungsmäßige Dienstbetrieb darf durch Beurlaubungen nicht notleiden. Die Beamten einer Stelle müssen sich, soweit angängig, gegenseitig vertreten; auf die Zuteilung von Stellvertretern, die auch der Kosten wegen vermieden werden muß, kann im allgemeinen bei dem verminderten Personalstand nicht gerechnet werden. Der Urlaubsort ist so zu wählen, daß der Beamte auch während des Urlaubs jederzeit zurückgerufen werden kann. Urlaub außer-

halb Deutschlands und Österreich-Ungarns kann nur das Ministerium erteilen. Diese Anordnung findet auch auf die Arbeiter entsprechende Anwendung.

— **Deutsche Waggon-Leihanstalt A.-G. in Berlin.** Der Bericht des Vorstandes über das Geschäftsjahr 1915 führt folgendes aus: Während des Berichtsjahres war unser gesamter Wagenpark voll in Anspruch genommen. Um der sehr lebhaften Nachfrage entsprechen zu können, haben wir sowohl Spezialwagen wie Normalwagen neu beschafft. Die außerordentlich hohen Wagenanschaffungspreise veranlaßten uns jedoch, die Neuanschaffungen in tunlichst engen Grenzen zu halten. Eine nicht unerhebliche Anzahl älterer Wagen wurde verkauft. Das Wagenkonto hat sich durch die vorgenommenen Neubeschaffungen von Spezialwagen um 735 987 *M* erhöht, dagegen sind Wagen im Anschaffungswerte von 750 597 *M* ausgeschieden. Das Konto schließt mit 7 682 849 *M* gegenüber 7 697 460 *M* im Vorjahre. Das Konsortialwagenkonto, das im Vorjahre mit 1 507 582 *M* schloß, stellt sich in diesem Jahre auf 1 757 343 *M*. Von dem 1 621 690 *M* betragenden Amortisationsmaterialkonto sind die auf das Berichtsjahr entfallenden Armortisationsquoten mit 595 476 *M* abgesetzt. Dasselbe schließt mit 1 026 214 *M* gegenüber 1 609 132 *M* im Vorjahre. Dem Wagenerneuerungskonto sind im Jahre 1915 die Abschreibungen in Höhe von 715 282 *M* zugeführt. Nach Entnahme der in dem Konto enthaltenen Beträge für zwischenzeitig verkaufte und auf Amortisationskonten übergegangene Betriebsmittel stellt sich dasselbe auf 4 231 176 *M* gegenüber 3 887 938 *M* im Vorjahre. Behördliche Maßnahmen des feindlichen Auslandes gegen Unternehmungen, an denen wir beteiligt sind, ließen es uns geboten erscheinen, bei Bewertung unseres Beteiligungskontos mit besonderer Vorsicht zu Werke zu gehen. Wir beantragen, den Reingewinn von 745 186 *M* (738 841 *M* im Vorjahr) wie folgt zu verteilen: Tantieme an Vorstand und Beamte 45 512 *M* (44 315 *M* i. V.). 10 % Dividende auf 5 000 000 *M* volleingezahlte Aktien = 500 000 *M* (wie i. V.), Tantieme des Aufsichtsrats 26 580 *M* (27 100 *M* i. V.). Überweisung an die außerordentliche Reserve 40 000 *M* (wie i. V.), Überweisung an den Unterstützungsfonds 10 000 *M* (wie i. V.), Vortrag auf neue Rechnung 123 094 *M*.

— **Zum Gedächtnis an Staatsminister v. Budde.** In der „Kreuz-Ztg." wird der 10jährigen Wiederkehr des Todestags des Staatsministers v. Budde († 28. April 1906) mit herzlichen Worten gedacht, die zum Teil dem von uns im Leitaufsatz der Nr. 28 d. Ztg. ausführlich gewürdigten Werke der Witwe entnommen sind. Wir teilen daraus folgendes mit: Wenn in diesem Kriege unser Eisenbahnwesen so großartige Leistungen vollbracht hat, so wird man eines Mannes gedenken müssen, der um die eisenbahntechnische Vorbereitung des Krieges sich besondere Verdienste erworben hat: des Generals Budde. Es sind heute, Freitag, 10 Jahre verflossen, seit Budde als preußischer Eisenbahnminister nach langer qualvoller Krankheit in Berlin die Augen geschlossen hat. Lange Jahre stand er im Generalstabe an der Spitze der Eisenbahnabteilung, und der Chef des Generalstabes Graf Schlieffen widmete ihm bei seinem Abschied warme Worte der Anerkennung und des Dankes. Zu Buddes Zeit erfuhr das deutsche Militäreisenbahnnetz große Verbesserungen, ebenso das Bauwesen für die Landesverteidigung. Vorschriften und Anweisungen wurden umgearbeitet, gekürzt verbessert, so daß die ganze große Maschine vorzüglich arbeitete. Es ist tragisch, daß der Minister, der sich (trotz einer 1870 erlittenen Verwundung) gesund wie ein Fisch im Wasser fühlte, schon wenige Monate nach seiner Ernennung entdecken mußte, daß ihn ein tückisches Leiden ergriffen hatte, das keine Aussicht auf Heilung zuließ. So hatte seine Ministertätigkeit schon unter dem Schatten des Todes begonnen. Der preußische Soldat aber kämpfte mit einem wahren Löwenmute und stürzte sich mit aller Gewalt in die Arbeit. Dreimal hat er sich schweren Operationen unterzogen. Er ließ sich die Akten in die Klinik bringen. Seine Aufzeichnungen geben ein erschütterndes Bild davon, wie diese tatkräftige Natur rang und sich doch schließlich überzeugen mußte, daß das Ende nicht aufzuhalten ist. . . Der Kaiser ließ den Ärzten sagen: „Machen Sie mir meinen Budde wieder gesund!" Minister Budde konnte dem Kaiser bei feierlicher Gelegenheit die Versicherung geben, daß, wenn er das Volk zu den Waffen rufen sollte, die Eisenbahn sich als gewaltiges Kriegswerkzeug erweisen würde. Am 31. Januar 1906 kam noch einmal der Kaiser mit den Prinzen Heinrich und Eitel Friedrich ins Eisenbahnministerium. Buddes Witwe erzählt davon: „Heute der Kaiser, morgen tot, wie schön wäre das!" Er machte noch die Silberhochzeit des Kaiserpaares mit und sagte dann: „Das war ein schöner Abschluß!" Für Buddes Gesinnung waren bezeichnend die Worte, die er seiner Frau auf seinem Schmerzenslager diktierte: „Ich habe als Minister vor dem Parlamente, wo ich darüber debattieren mußte, versichert, daß ich mein schönstes Glück in der Fürsorge und Ausgestaltung der sozialen Verhältnisse meiner Eisenbahner gesucht und teilweise auch gefunden habe.". In seiner Heimat Bensberg liegt Hermann v. Budde begraben. Auch seiner Arbeit wird das deutsche Volk in diesem Kriege dankbar gedenken.

Österreich.

— **Aussig-Teplitzer Eisenbahn.** Dem Geschäftsberichte für das Jahr 1915 ist folgendes zu entnehmen: Das Betriebsjahr 1915 weist gegenüber dem Kriegsjahre 1914 zwar eine Steigerung des Personenverkehrs um 8,5 %, dagegen infolge der Stilllegung verschiedener Industrien wegen Mangels an Rohstoffen und geschulten Arbeitern einen weiteren Rückgang des Güterverkehres um 11,7 % aus. Es wurden auf dem Gesamtnetze im letzten Jahre 6 784 120 Personen und 9 382 469 t Güter, hiervon 7 939 966 t Kohle und 1 442 503 t andere Güter, d. i. um 532 031 Personen (+ 8,5 %) mehr und um 1 240 519 t Güter (— 11,7 %) weniger als im Jahre 1914 befördert. Die Minderverfrachtung an Kohle (— 11,8 %) findet den hauptsächlichsten Grund im Wagenmangel, insbesondere von Wagen für das Inland. Die Gesamteinnahmen bezifferten sich im Jahre 1915 mit 20 566 124 Kronen, d. i. um 659 583 K. (— 3,1 %) weniger, die Gesamtausgaben auf 18 969 787 K., d. i. um 830 375 K. weniger als im Vorjahre. Aus dem verbleibenden Überschuß von 1 596 337 K., welcher gegenüber dem Vorjahre um 170 793 K. (= 11,98 %) höher erscheint, erhält die Staatsverwaltung außer der Pauschalzahlung von 200 000 K. keinen Gewinnanteil. Im einzelnen enthält der vorliegende Geschäftsbericht folgendes:

1. Hauptbahnnetz. In den Betriebsergebnissen des Jahres 1915 ist gegenüber dem Vorjahre hinsichtlich des Personenverkehrs eine Steigerung, hinsichtlich des Güterverkehrs eine bedeutende Verminderung zu verzeichnen. Es wurden im ganzen 4 519 084 Personen, demnach um 164 690 Personen gleich 3,8 % mehr und an Gütern 8 423 849 t, demnach um 1 081 923 t = 11,4 % weniger gegenüber dem Vorjahre befördert. Im Kohlenverkehr wurden um 921 360 t, im übrigen Güterverkehre um 160 563 t weniger verfrachtet. Im Inlandkohlenverkehre beträgt der Ausfall gegen das Vorjahr 459 170 t (— 9,9 %), im Binnen- (Lokal-) Verkehr 174 621 t (— 22,3 %). Der Elbekohlenverkehr ergibt eine Minderverfrachtung von 252 391 t (22,1 %) und der Auslandbahnverkehr eine solche von 35 178 t (— 2,1 %), demnach erscheint eine Gesamtminderkohlenausfuhr von 287 569 t (— 10,2 %). Der Rückgang im Elbeverkehr ist hauptsächlich auf die ungünstigen Wasserverhältnisse des Jahres 1915 (zeitweise Überflutung, zeitweise Wassermangel) zurückzuführen. Außerdem hat der Mangel an Kohlenkarren die Entladung der Wagen verzögert und die Entwicklung des Elbeverkehres geschädigt. Die auf diese Weise vom Wasserwege abgedrängte Kohle ist dem Bahnwege zugefallen; in diesem Umstand sowie in der besseren Auslandwagenbeistellung findet der geringere Ausfall im Auslandkohlenverkehre seine Erklärung. Die größte Frachtziffer im Kohlenverkehr entfällt wiederum mit 2 331 701 (— 449 270) t auf die Station Brüx, es folgen sodann nach der Höhe der Kohlenverfrachtung zunächst die Stationen Schwaz-Kuttowitz mit 1 063 989 (— 88 442) t, Karbitz mit 702 180 (— 74 694) t, Triebschitz mit 602 448 (+ 13 381) t, Dux mit 527 830 (— 98 284) t, Maria-Ratschitz mit 450 320 (— 106 358) t, Ullersdorf mit 334 598 (+ 10 679) t und Mariaschein mit 288 391 (— 50 888) t.

Die Roheinnahmen aus dem Betriebe des alten Netzes im Jahre 1915 betragen 15 995 363 K., das ist um 911 529 K. = 5,4 % weniger als im Jahre 1914. Von der Roheinnahme des Jahres 1915 entfallen auf das Kilometer 157 779 K. und mit Einrechnung der mit Schluß des Jahres 1915 im Betriebe gestandenen Schleppbahnen in der Länge von 82 104 km 87 176 K. Die ausgewiesenen Roheinnahmen wurden aus folgenden Titeln erzielt: Aus dem Personen- und Gepäckverkehr 1 958 431 (— 15 494) K., aus dem Eilgut- und Frachtenverkehr 11 479 187 (— 1 482 655) K. Die reinen Betriebsausgaben betrugen im Jahre 1915 7 623 942 K., sind somit um 615 164 K. niedriger als im Vorjahre.

Die Betriebsausgaben verteilen sich wie folgt: Allgemeine Verwaltung 271 165 (— 16 139) K., Bahn- und Gebäudeerhaltung 1 307 011 (— 50 231) K., Transportverwaltung 5 154 038 (— 443 441) K., Fahrzeugerhaltung 891 727 (— 105 352) K. Die Betriebszahl beziffert sich mit 47,66 % gegen 48,73 im Jahre 1914.

Die besonderen, zu den eigentlichen Betriebskosten nicht gehörigen Ausgaben betrugen im Jahre 1915 2 987 563 K. (— 425 737 K.) gleich — 12,47 %. Diese Verringerung wurde vor allem durch die infolge der ungünstigen Ergebnisse des Jahres 1914 bedeutend niedrigere Steuerleistung, dann aber auch durch Verminderung der Kosten der Unfallversicherung herbeigeführt, der anderseits namentlich infolge der Zuwendungen für Kriegsfürsorgezwecke der Bediensteten eine Steigerung der Beiträge zu den Wohlfahrtseinrichtungen gegenübersteht. Der Prioritätendienst erforderte im Jahre 1915 1 367 458 K. (+ 17 320

Kronen). Weiter erscheint noch die Abschreibungsquote für Abnützung der Fahrbetriebsmittel mit 489 700 K. (+ 16 900 K.) zu Lasten des Betriebes eingestellt. Werden von den ausgewiesenen Roheinnahmen mit 15 995 364 K. die Gesamtausgaben mit 12 468 662 K. abgerechnet, so verbleibt für die Linien des alten Netzes aus dem Betriebe des Jahres 1915 ein Überschuß von 3 526 702 K., das ist um 95 153 K. mehr als im Jahre 1914.

2. Lokalbahn Teplitz-(Settenz)-Reichenberg. Im Jahre 1915 wurden 2 265 036 Personen, das ist um 367 341 Personen (+ 19,4 %) mehr, und 958 620 t Güter, das ist um 158 596 t (— 14,2 %) weniger befördert als im Vorjahre. Die Roheinnahmen aus dem Betriebe des Jahres 1915 betrugen 1 570 761 K., das ist um 251 948 K. mehr als im Jahre 1914. Von der Roheinnahme des Jahres 1915 entfallen auf das Kilometer 30 106 K., und mit Einrechnung der mit Schluß des Jahres 1915 im Betriebe gestandenen Schleppbahn in der Länge von 2714 km 29 577 K.

Die ausgewiesenen Roheinnahmen wurden aus folgenden Titeln erzielt: Aus dem Personen- und Gepäckverkehre 1 529 146 (+ 294 054) K., aus dem Eilgut- und Frachtenverkehre 2 294 666 (+ 321 629) K., aus verschiedenen Einnahmen 746 948 (+ 279 521) Kronen.

Die reinen Betriebsausgaben der Lokalbahn im Jahre 1915 betrugen 3 414 071 K., das ist um 254 185 K. weniger als im Jahre 1914. Diese entfallen auf die einzelnen Dienstzweige wie folgt: Allgemeine Verwaltung 166 813 (— 9870) K., Bahn- und Gebäudeerhaltung 693 382 (— 118 056) K., Transportverwaltung 2 207 812 (— 92 966) K., Fahrzeugerhaltung 346 064 (— 33 293) K.

Die Betriebszahl der Lokalbahn beziffert sich im Jahre 1915 mit 74,69 % gegen 84,94 % im Jahre 1914. Die besonderen zu den eigentlichen Betriebsausgaben nicht gehörigen Ausgaben der Lokalbahn betrugen im Jahre 1915 612 075 (+ 49 229) K. Der Prioritätendienst erforderte im Jahre 1915 2 318 678 (+ 376 462) K. Weiter erscheint noch die Abschreibungsquote für Abnützung der Fahrbetriebsmittel mit 156 300 (+ 4800) K. zu Lasten des Betriebes 1915 eingestellt. Werden sohin den Roheinnahmen mit 4 570 761 K. die Gesamtausgaben mit 6 501 125 K. gegenübergestellt, so ergibt sich aus dem Betriebe des Jahres 1915 für die Lokalbahn ein Abgang von 1 930 364 (— 75 641) K., welcher aus dem Überschusse des alten Netzes zu decken ist.

3. Gesamtnetz. Die Betriebszahl des Gesamtnetzes beziffert sich für das Jahr 1915 mit 53,67 %, das ist um 2,43 % niedriger als im Vorjahre. Das Ergebnis des Gesamtnetzes des Jahres 1915 stellt sich wie folgt: Betriebseinnahmen des alten Netzes 15 995 364 K., der Lokalbahn 4 570 761 K., zusammen 20 566 125 (— 659 582) K.; Gesamtausgaben des alten Netzes 12 468 622 K., der Lokalbahn 6 501 125 K., zusammen 18 969 787 (— 830 375) K.; so daß ein Überschuß von 1 596 338 (+ 170 793) Kronen verbleibt. Abzüglich der vertragsmäßigen Pauschalzahlung an die k. k. Staatsbahnverwaltung von 200 000 K., verbleibt ein Reingewinn von 1 396 338 K., welcher sich gegen den Reingewinn des Jahres 1914 von 1 225 545 K. um 170 793 K. höher stellt.

Der Generalversammlung wird der Antrag gestellt werden, für das Jahr 1915 eine Dividende von 55 K., d. i. 5½ %, zur Auszahlung zu bringen und den Betrag von 55 829 K. gegen 257 393 K. im Vorjahre als Gewinnvortrag für das Jahr 1916 vorzuschreiben. Die Dividende des Vorjahres hatte 42 K. betragen.

— **Sommerfahrplan für den nördlichen Kriegsschauplatz.** Am 1. Mai ist auf den Linien der Heeresbahn Nord (d. i. auf den Eisenbahnen im österreichisch-ungarischen Okkupationsgebiet in Russisch-Polen) der Sommerfahrplan eingeführt worden. Er weist gegenüber dem bisherigen Fahrplan wesentliche Änderungen auf. Infolge der Wiederherstellung der Weichselbrücke bei Iwangorod sowie durch Beschleunigung der Züge wird die bisherige Fahrtdauer in der Strecke Szczakowa-Iwangorod-Kowel (Hauptbahnhof) erheblich abgekürzt und somit werden auch die Zugverbindungen mit dem Hinterland bedeutend verbessert werden. Es wird die Reisedauer von Wien (Nordbahnhof) über Szczakowa-Iwangorod nach Kowel (Hauptbahnhof), die derzeit 37 Stunden 54 Minuten beträgt, auf 26 Stunden 41 Minuten abgekürzt werden. Zur Zurücklegung dieser Strecke in der Gegenrichtung werden anstatt 34 Stunden 41 Minuten nur 26 Stunden 53 Minuten benötigt. Durch die Neueinlegung eines zweiten Schnellzugspaares zwischen Szczakowa und Lublin wird eine neue, sehr günstige Zugverbindung zwischen Wien und Russisch-Polen geschaffen werden, wobei die Fahrtdauer Wien (Nordbahnhof)-Lublin bloß 20 Stunden 49 Minuten und zurück 21 Stunden 34 Minuten betragen wird. Die Schnellzugverbindungen mit Wien (Nordbahnhof) sind seit 1. Mai 1916 folgende: 1. Wien (Nordbahnhof) ab 7 Uhr 5 Minuten vormittags, Radom an 11 Uhr 51 Minuten nachmittags, Lublin an 3 Uhr 54 Minuten vormittags, Kowel (Hauptbahnhof) an 9 Uhr 46 Minuten vormittags. 2. Wien (Nordbahnhof) ab 9 Uhr 45 Minuten nachmittags (für Militärpersonen um 9 Uhr 35 Minuten nachmittags). Radom an 1 Uhr 59 Minuten nachmittags, Lublin an 6 Uhr 18 Minuten nachmittags, Kowel (Hauptbahnhof) an 1 Uhr vormittags. Zurück: 3. Kowel (Hauptbahnhof) ab 3 Uhr 40 Minuten vormittags, Lublin ab 10 Uhr 25 Minuten vormittags, Radom an 2 Uhr 43 Minuten nachmittags, Wien (Nordbahnhof) an 6 Uhr 46 Minuten vormittags (für Militärpersonen um 6 Uhr 33 Minuten vormittags). 4. Kowel (Hauptbahnhof) ab 7 Uhr 5 Minuten nachmittags, Lublin an 1 Uhr 3 Minuten vormittags, Radom ab 5 Uhr 8 Minuten vormittags, Wien (Nordbahnhof) an 10 Uhr 37 Minuten nachmittags. Bei diesen Zugverbindungen werden durchlaufende Wagen erster und zweiter Klasse zwischen Trzebinia-Kowel (Hauptbahnhof) beziehungsweise Luck, sowie der Tageszeit entsprechend Speisewagen Trzebinia-Lublin (an 6 Uhr 18 Minuten nachmittags, ab 10 Uhr 25 Minuten vormittags) und Schlafwagen Trzebinia-Kowel (Hauptbahnhof) (an 9 Uhr 46 Minuten vormittags, ab 7 Uhr 5 Minuten nachmittags) geführt werden. Der Fahrplan auf den Nebenlinien wurde derart erstellt, daß im Anschluß an die Züge der Hauptlinie Szczakowa-Kowel (Hauptbahnhof) günstige Zugverbindungen sowohl in den Knotenpunkten der Linien der Heeresbahn, als auch in den Anschlußstationen der Nachbarbahnen bestehen werden.

— **Verlegung der Filialwagendirigierung von Nimburg nach Wien.** Die der k. k. Nordwestbahndirektion unterstehende Filialwagendirigierung, welche bisher ihren Amtssitz in Nimburg hatte, wurde zur Nordwestbahndirektion nach Wien verlegt und wird ihre Amtstätigkeit dort am 8. Mai aufnehmen.

Ungarn.

— **Der Anschaffungswert der Verbrauchsgegenstände (inbegriffen Fahrbetriebsmittel und Ausrüstungsgegenstände) der ungarischen Eisenbahnen** hat im Jahre 1913 betragen:

	im Inlande beschafft		im Auslande beschafft		zusammen	
	K.	%	K.	%	K.	%
Staatsbahnen .	191 244 860	91,31	18 179 580	8,69	209 424 440	100
Privatbahnen .	22 404 956	76,97	6 703 136	23,03	29 108 092	100
zusammen	213 649 816	89,57	24 882 716	10,43	238 532 532	100

Im Vorjahre war der Anteil des Wertes der Anschaffungen im Inlande in derselben Reihe 94.07 bzw. 85,13 und 91,19 % des Gesamtwertes. Mr.

— **Kriegsbeitrag für die Arbeiter der ungarischen Staatseisenbahnen.** Nachdem für das Personal mit Jahresgehalt und für die Diätare behufs Linderung der durch die Lebensmittelteuerung hervorgerufenen Ernährungsschwierigkeiten von der Regierung Beiträge geleistet wurden, sind solche auch den Arbeitern und Tagelöhnern der Staatsbahnen gewährt worden. Der Jahresbeitrag richtet sich nach dem Verhältnis der Zahl ihrer Familienmitglieder.

— **Kriegshilfe für die Angestellten der k. k. priv. Donaudampfschiffahrtsgesellschaft.** Diese Verwaltung hat zur Erleichterung der durch die Teuerung hervorgerufenen schweren Verhältnisse für das Jahr 1916 allen Angestellten einen Teuerungsbeitrag in Höhe eines Monatsgehalts bzw. eines 30 tägigen Lohnbetrages genehmigt. Familienväter erhalten außerdem für ein Kind 10 %, für mehrere Kinder 20 % der Kriegshilfe. Sie wird in vier Teilen im vorhinein ausgefolgt. Diese Verwaltung bemüht sich übrigens auch anderweitig um das Wohl ihrer Angestellten, indem ihre Direktion bereits seit längerer Zeit eine Verkaufsstelle für Lebensmittel in Betrieb hält, in der die Angestellten verhältnismäßig wohlfeil ihren Bedarf an wichtigeren Lebensmitteln decken können.

— **Anschaffung von Melkziegen für das Personal der ungarischen Staatseisenbahnen.** Die Direktion will dem durch den Krieg hervorgerufenen starken Abgang von Melkkühen in der Weise entgegentreten, daß sie die Anschaffung von Melkziegen schweizer Abstammung übernimmt. Die Anschaffungskosten für eine solche Ziege betragen 160 K.; falls der betreffende Angestellte das nötige Barkapital nicht zur Verfügung hat, wird ihm unter sehr günstigen Rückzahlungsbedingungen in gleicher Höhe ein Gehaltsvorschuß gewährt. Die Ziegen werden versichert. Die äußeren Dienststellen wurden angewiesen, die unterstellten Bediensteten entsprechend zu verständigen und die Anmeldungen raschestens an die Direktion gelangen zu lassen, wo Anmeldungen bis Mitte April angenommen wurden. Wie verlautet, gibt sich für die Anschaffung dieser Melktiere ein reges Interesse kund.

— **Kriegshilfstätigkeit der Bediensteten der Budapester Betriebsdirektion der Südbahngesellschaft.** Bei dieser Direktion besteht seit Beginn des Krieges eine Vereinigung, die es sich im Einverständnis und mit Unterstützung der Verwaltung zur Aufgabe gestellt hat, den unbemittelten Familienmitgliedern der im Dienste des Vaterlandes stehenden Bediensteten mit Rat und Tat zur Seite zu stehen. In der Zeit vom September 1914 bis Ende Januar 1916 sind durch Vermittlung dieser Vereinigung rund 17 530 K. an laufenden monatlichen Unterstützungen und rd. 4090 K. an einmaligen Unterstützungen, insgesamt also rd. 21 620 K. zu dem genannten Zwecke gezahlt worden. Zurzeit werden noch 47 Familien einer ständigen Hilfe teilhaftig; zum verflossenen Weihnachtsfeste wurde für die Kinder der im Felde stehenden Bediensteten eine außerordentliche Unterstützung von insgesamt 620 K. gewährt, auch die nach den besetzten Gebieten in Russisch-Polen abgeordneten Bediensteten, die zum Mannschaftsstande gehören, werden ständig unterstützt. Hierbei sei erwähnt, daß die Direktion den Angehörigen der im Felde stehenden ernannten Südbahnbediensteten nach wie vor die vollen Bezüge gewährt.

— **Vollversammlung des ungarischen Eisenbahn- und Schiffahrtklubs.** Dieser Klub der mittleren und höheren Beamten aller ungarischen Verkehrsanstalten hielt unter dem Vorsitz seines ersten Vizepräsidenten Hofrat Sigismund v. Kotányi am 26. März seine 17. Vollversammlung ab, in welcher der Jahresbericht des Ausschusses für 1915, der Voranschlag für 1916 und der Bericht des Rechnungsüberprüfungsausschusses einstimmig angenommen wurden. Die Einnahmen sind für das Jahr 1916 mit 224 386 K., die Ausgaben mit 223 963 K. vorgeschlagen, so daß also ein Überschuß von 423 K. zu erwarten ist. Bei den am Schluß der Sitzung vorgenommenen Neuwahlen wurde der Direktor der königlich ungarischen Fluß- und Seefahrtgesellschaft Dr. Moritz v. Domony einstimmig zum Vizepräsidenten gewählt.

Übrige europäische Länder.

— **Die Kohlenreviere Spitzbergens.** Endlich beginnt Spitzbergen der Retter in der Kohlennot zu werden, unter der die skandinavischen Länder je länger je mehr leiden. In Norwegen hat sich eben ein großes Konsortium gebildet, das die umfangreichen Steinkohlenfelder am Eisfjord an der Westküste Spitzbergens in seinen Besitz brachte und schon diesen Sommer den Abbau beginnt, während in Schweden eine Gesellschaft, die dem dortigen Verein der Eisenwerksbesitzer nahe steht, gegenwärtig damit beschäftigt ist, ebenfalls zur Ausnutzung der spitzbergenschen Kohle ihr Aktienkapital zu vermehren. Zu diesen Unternehmungen gesellt sich noch eine Gesellschaft in Stavanger, die sich den Kohlenreichtümern der Bäreninsel zuwenden will. Am bemerkenswertesten ist das neue norwegische Spitzbergenunternehmen, in dem u. a. die norwegische Staatsbahn sowie hervortretende Männer auf dem Gebiete der Industrie und des Finanzwesens, darunter Ministerchef Gunnar Knudsen, vertreten sind und dessen Aktienkapital 10 Millionen Kr. betragen soll. Um die Steinkohlengewinnung in Spitzbergen in solchem Umfang auszuführen, daß sich Norwegen von den englischen Kohlen unabhängig machen kann, hat das neue Unternehmen fast die gesamten Steinkohlengebiete, die an der Südseite des Eisfjords liegen, erworben, nämlich das 450 Quadratkilometer große Kohlenfeld an der Adventbai, das seit 1910 von einer amerikanischen Gesellschaft betrieben wurde und insgesamt einen Kohlenreichtum von 1400 Millionen Tonnen enthält, sowie die bisher im Besitz einiger norwegischen Gesellschaften befindlichen Kohlenfelder südlich am Grünen Hafen (Green Harbour) der am Eingang zum Eisfjord liegt und bekanntlich Sitz einer großen, vom norwegischen Staat errichteten Funkenstation ist und mit der Funkenstation bei Hammerfest als Zwischenstation den Telegraphenverkehr zwischen Spitzbergen und Europa vermittelt. Die Kohlenfelder am Grünen Hafen bergen zusammen etwa 270 Millionen Tonnen Kohlen. Da nun Norwegens jährlicher Kohlenverbrauch noch nicht drei Millionen Tonnen beträgt, reichen die Vorräte auf lange Zeit. Die spitzbergenschen Kohlen sind nach Aussage deutscher und anderer Bergingenieure, die an Ort und Stelle Untersuchungen ausgeführt haben, von ausgezeichneter Beschaffenheit. Von der Adventbai wurden seit 1911 200 000 Tonnen Kohlen nach dem nördlichen Norwegen verschifft und von dortigen Dampfergesellschaften, Staatsbahnen, Kriegsschiffen usw. benutzt. Die Adventbai, die mittels einer privaten Funkenstation mit dem Grünen Hafen in Verbindung steht, bildet ebenso wie letzterer einen durchaus sicheren Hafen, doch beschränkt sich die Schiffahrt gewöhnlich auf die Zeit von Anfang Juli bis ungefähr zum 20. September. Der bedeutende Abbau an der Adventbai bewirkte, daß hier eine ganze Barackenstadt, „Longyear City", erstanden ist, die Platz für gegen 500 Arbeiter bietet. In diesem Amerikanern gehörenden Bergwerk ging der Betrieb Sommer und Winter von statten, da in den Gruben selbst jederzeit eine Temperatur von etwa 3 Gr. Cels. unter Null herrscht. Wasser ist daher in den Gruben nicht vorhanden, auch bildet sich hier kein Grubengas, so daß Explosionen ausgeschlossen sind. Fühlbar macht sich dagegen die lange Polarnacht, die vom 26. Oktober bis 17. Februar reicht, aber dafür hat man auch ebenso lange die Mitternachtssonne, nämlich vom 19. April bis zum 24. August. In der Polarnacht bringt übrigens der Mondschein helle Zeitabschnitte, und prachtvolle Nordlichter sorgen für Abwechslung. Die schwedischen Kohlenfelder liegen teils am Ende des Eisfjords, teils am Glockensund. Die Verschiffung nach Schweden stellt sich natürlich kostspieliger, aber auch diesem Lande eröffnet sich die Möglichkeit, sich, wenigstens solange der Krieg dauert, mit Kohlen zu versorgen, die ja jetzt für Länder, denen keine eigenen Kohlenfelder zu Gebote stehen, ein kostbares Gut darstellen, von dessen genügender Zufuhr das ganze industrielle Leben dieser Länder abhängt. M.

— **Neuer Fahrplan und amtliches Kursbuch in Belgien.** Die Militär-Generaldirektion der Eisenbahnen in Brüssel macht folgendes bekannt: Am 1. Mai tritt auf den Bahnen des westlichen besetzten Gebietes ein neuer Fahrplan in Kraft. Das amtliche Kursbuch und der Aushangsfahrplan werden von der Militär-Generaldirektion Brüssel neu herausgegeben. Das amtliche Kursbuch ist an den Fahrkartenschaltern des besetzten Gebietes und im Buchhandel käuflich zu haben. Neben den durch die fortschreitende Entwicklung gebotenen Verbesserungen örtlicher Art treten im Laufe der Schnellzüge Verschiebungen ein, die durch die Verlegungen auf den anschließenden Linien bedingt sind. Gleichzeitig gelangt wie in der Heimat auch auf dem besetzten Gebiete die Sommerzeit zur Einführung. Die dadurch in der Nacht vom 30. April zum 1. Mai bedingten Fahrplanänderungen werden durch Anschlag auf den Bahnhöfen rechtzeitig bekannt gemacht werden.

— **Die Solothurn-Berner Bahn** ist, wie wir bereits kurz in Nr. 34 S. 402 d. Ztg. berichteten, am 9. April bis Zollikofen eröffnet worden. Durch die große Beteiligung der Bundesbehörden und Volksvertreter bei der Eröffnungsfeier kam zum Ausdruck, welche Erwartungen man in die neue Bahnlinie setzt. Namentlich die Bevölkerung der von ihr berührten Ortschaften, die seit Eröffnung der Bahnverbindungen von Solothurn über Burgdorf und über Lyß vom Verkehr abseits geblieben waren, knüpft an die neue Bahn große Hoffnungen. Die gute technische Ausführung der Bahn unter der Leitung des Oberingenieurs Luder wurde allseitig lobend anerkannt. Aber sonst ist die Freude an dem neuen Werk keine ungetrübte. Die Solothurner können es noch nicht verwinden, daß die Bahn schmalspurig und nicht, wie sie vorgeschlagen haben, vollspurig gebaut ist. Der Streit darüber hat viele Jahre die Kantone Bern und Solothurn entfremdet. Allerdings tröstete Bundesrat Forrer bei der Eröffnungsfeier die Solothurner damit, daß man eine Schmalspurbahn leicht in eine Vollspurbahn umwandeln könne, wenn sich die Geschäfte sehr günstig entwickeln. Und Professor Wyß begrüßte launig die neue Bahn als lang ersehntes Kindlein, das zwar nicht normal, dafür aber lang und schmal geraten sei und endlich, nach bangem Harren, das Licht der Welt erblickt habe. Besonders aber sind es finanzielle Sorgen, die die Gemüter bedrücken. Die ganze Bahn war ursprünglich veranschlagt auf 2 850 000 Fr., nach den letzten Berechnungen kommt allein das Teilstück Solothurn-Zollikofen auf 3 950 000 Fr. zu stehen. Soll das Schlußstück Zollikofen-Bern noch gebaut werden, so sind weitere Aufwendungen in Höhe von 800 000 bis 1 Million Franken notwendig. Die „Neue Zürcher Ztg." bemerkt dazu: Gehen die drei jüngsten Solothurnischen Unternehmungen Solothurn-Münster, Solothurn-Zollikofen und Solothurn-Niederbigg nicht sehr guten Zeiten entgegen, so können sie alle mit einander den concursus creditorum anrufen.

— **Bulgarisch-rumänisches Handelsabkommen.** Aus Sofia, 30. April, wird der „B.-Z. am Mittag" gedrahtet: Einer Meldung der halbamtlichen Kambana zufolge ist das wirtschaftliche Übereinkommen zwischen Bulgarien und Rumänien von dem bulgarischen Gesandten in Bukarest und dem rumänischen Handelsminister unterzeichnet worden. Hierzu bemerkt die „B.-Z. a. M." folgendes: Die Meldung von dem Zustandekommen des bulgarisch-rumänischen Abkommens, dem neben der wirtschaftlichen unzweifelhaft auch eine gewisse politische Bedeutung zukommt, ist um so erfreulicher, als noch vor wenigen Tagen berichtet worden war, die Unterhandlungen seien gescheitert. Über den Inhalt dieser Verhandlungen wurde kürzlich aus Sofia gemeldet: Rumänien wünscht Saatzwiebeln und Tabak für 9 Millionen von Bulgarien zu kaufen und eine Anzahl Wagenladungen mit von Rumänien gekauften Waren von Griechenland nach Rumänien durchführen zu dürfen; Bulgarien stimmte grundsätzlich zu und verlangte als Gegenleistung die Auslieferung von über 200 Wagenladungen mit bulgarischen Waren, welche seit langer Zeit in Rumänien festgehalten werden.

— **Eisenbahnbauten in Bulgarien.** Im Zusammenhang mit dem seinerzeitigen Abschluß von bulgarischen Anleihen hat die unter der Führung der Disconto-Gesellschaft stehende Bankenvereinigung, der auch die Creditanstalt, die Bodenkreditanstalt, der Bankverein, die Ungarische Allgemeine Creditbank und die Pester Ungarische Kommerzialbank angehören, sich bekanntlich ein Anrecht auf die Durchführung wirtschaftlicher Arbeiten in Bulgarien gesichert. Die Vereinigung erhielt das Recht zum Bau der Eisenbahn von Michailova-Haskovo nach Portolago und die Ausbeutung der Kohlengruben von Pernik und Bobovdol. In die Verträge, die im Juli 1914 vereinbart worden sind, wurden die näheren Bestimmungen darüber aufgenommen. Nun sind, wie die „N. Fr. Pr." berichtet, innerhalb der Gruppe die erforderlichen Schritte eingeleitet worden, um das Wahlrecht auf den Kauf und Betrieb der erwähnten Kohlengruben auszuüben. Zu diesem Zwecke soll nach den früher getroffenen Abmachungen eine Gesellschaft gebildet werden, in der auch der bulgarische Handelsminister durch einen Vertreter mit beratender Stimme vertreten sein wird. Der bulgarischen Nationalbank und der Landwirtschaftlichen Bank wurde seinerzeit am Kapital der Gesellschaft und dem Erträgnis der Kohlengruben ein 30prozentiger Anteil zugesichert. Nun wird diese Gesellschaft mit einem Kapital von 7½ Millionen Goldleva ins Leben gerufen werden. Die Gruben sind noch nicht ganz aufgeschlossen und die Mitglieder der Vereinigung haben zur Vornahme der notwendigen Arbeiten zunächst gewisse Einzahlungen geleistet.

— **Ablehnung der Ententeforderungen durch die griechische Regierung.** Aus Athen wird unter dem 26. April gedrahtet: Auf das Verlangen der Diplomatie der Entente, die Eisenbahn Patras-Larissa zur Verfügung zu stellen, hat die griechische Regierung unbedingt abgelehnt, eine solche Anfrage überhaupt zu erörtern.

Fremde Erdteile.

— **Eisenbahn Hankau-Wutschang.** Der Bau dieser Bahn ist, Meldungen aus China zufolge, vollendet, die Strecke jedoch noch nicht dem Verkehr übergeben worden.

— **Wiedereröffnung des Panamakanals.** Nach einer Reutermeldung ist der Panamakanal, nachdem er sieben Monate geschlossen war, Mitte vorigen Monats dem Verkehr wieder eröffnet.

Rechtspflege.

— **Vorsatz und grobe Fahrlässigkeit bei Lieferfristüberschreitung (§ 94 (5) EVO. — Benachrichtigung des Absenders bei Beförderungshindernissen (§ 74 (2) EVO.** Urteil des OLG. Zweibrücken vom 29. II. 1916.

Tatbestand: Der Kläger gab am Samstag den 12. Oktober 1912, nachmittags auf der Station W. einen Wagen leerer Fässer nach Station B. auf. Der Wagen traf in der Nacht vom 12. auf 13. Oktober im Güterbahnhof L. ein, rollte aber von dort infolge Verkehrsstockungen erst am 21. Oktober nach der Bestimmungsstation ab, wo er noch am gleichen Tage eintraf. Die leeren Fässer sollten auf der Station B. mit ungekeltertem Traubenmost, den der Kläger vorher gekauft hatte, gefüllt und nach Station W. zurückgeleitet werden, wo der Most gekeltert werden sollte. Da die leeren Fässer nicht rechtzeitig eintrafen, ließ der Kläger den Traubensaft, der am 15. Oktober geherbstet wurde, am 18. Oktober mit Fuhrwerk in anderen Gebinden nach W. bringen und nach seinem Eintreffen, am 20. Oktober, sofort abkeltern.

Der Kläger behauptet, daß infolge der verspäteten Lieferung der Fässer der Most nicht rechtzeitig gekeltert werden konnte; der Most habe auf den Kämmen zu gären begonnen und dadurch an Güte verloren. Der Kläger begehrte von der Bahn Ersatz des vollen Schadens für den Minderwert des Weins (731 ℳ) und außerdem Ersatz seiner Auslagen (186,60 ℳ). Die Eisenbahn war nur gewillt, ihre Ersatzpflicht höchstens bis zum Betrage der Fracht (§ 94 (1) a EVO.) anzuerkennen, zahlte aber dem Kläger aus Entgegenkommen seine gesamten Auslagen im Betrage von 186,60 ℳ. Der Kläger gab sich damit nicht zufrieden und erhob Klage auf Ersatz des vollen Schadens mit der Begründung, daß die Beförderung des Gutes vorsätzlich oder grob-fahrlässig verzögert (§ 94 (5) EVO.) und daß er entgegen der Vorschrift des § 74 (2) EVO. von dem Beförderungshindernis im Güterbahnhof L. nicht verständigt worden sei.

Die Kammer für Handelssachen in L. gab dem Klageantrag statt, weil die Eisenbahn die in § 74 (2) EVO. vorgeschriebene Anzeige an den Kläger nicht gemacht habe. Auf die Berufung der Eisenbahn hin hob das OLG. das Urteil der ersten Instanz auf und wies die Klage ab, im wesentlichen aus folgenden Gründen:

I. Der Kläger hat seinen Anspruch auf Ersatz des vollen Schadens „in erster Linie auf die Versäumung der Lieferfrist (§§ 466 HGB. und 94 EVO.) gestützt. Hiernach hat die Eisenbahn zu haften . . . . für den durch Versäumung der Lieferfrist entstandenen vollen Schaden, wenn die Versäumung ihrerseits durch Vorsatz oder grobe Fahrlässigkeit herbeigeführt ist. . . . . Die Behauptung der Beklagten, daß der Andrang an Frachtgütern im Herbst 1912 . . . . ungewöhnlich groß war und, wie anderwärts, so auch im Güterbahnhof L. zu erheblichen Verkehrsstörungen führte, wird von seiten des Klägers an sich nicht bestritten, eben so wenig die weitere Behauptung, daß gerade in der Woche vom 13. bis 20. Oktober 1912 nebeliges Wetter die Rangierbewegungen erschwerte. . . . . Hierdurch scheidet aber die Frage der vorsätzlichen Herbeiführung vollständig aus und es erübrigt noch die Prüfung der Frage, ob die Verkehrsstörung . . . . . auf eine grobe Fahrlässigkeit der Beklagten zurückzuführen ist. Die Bahn ist bei Ausführung des Frachtgeschäftes an die bestehenden Einrichtungen gebunden und kann nur innerhalb der hierdurch gezogenen Grenzen den Verkehr bewältigen. Sie kann auch den Umfang des Verkehrs nicht immer genau voraussehen, da er gar nicht von ihr abhängt. So wird eine mehrtägige Verzögerung in der Ablieferung, die, wie im vorliegenden Falle, durch eine nicht nur infolge außergewöhnlichen Verkehrsandrangs, sondern auch infolge der Ungunst des Wetters herbeigeführte Verkehrsstockung veranlaßt wurde, an sich nicht als auf einem groben Verschulden der Bahn beruhend zu erachten sein (RG. I. 15. Dezember 1906, Recht 07, S. 995). Der Kläger will aber ein solches Verschulden darin erblicken, daß die Beklagte nicht für die nötigen Abhilfsmaßnahmen gesorgt und die Güter nicht in der Reihenfolge der Auftraggebung abgerollt habe. Nach der Aussage des Zeugen B. steht fest, daß die Beklagte dem von ihm als Vorstand des Güterbahnhofs L. bei Eintritt der Verkehrsstockung gestellten Antrag entsprechend sofort 10 weitere Rangierer und 2 weitere Rangiermaschinen zur Verfügung stellte, mit denen Tag und Nacht gearbeitet wurde, und daß aus betriebstechnischen Gründen, wegen Gleisbesetzung, den ankommenden Güterzügen das Einlassen in den Einfahrtsbahnhof verweigert und die ankommenden Züge nach Rangier- oder Ausfahrtsgleisen abgelenkt werden mußten. Nach diesen glaubhaften Schilderungen hat das Gericht . . . . . die Überzeugung gewonnen, daß die Beklagte die zur Behebung der Störung, die naturgemäß nur allmählich von statten gehen konnte, nach ihrem Dafürhalten erforderlichen Maßnahmen pflichtgemäß und rechtzeitig getroffen hat und daß es unter den obwaltenden Verhältnissen betriebstechnisch nicht möglich war, die Güter in der Reihenfolge ihrer Aufstapelung abzurollen.

Es ist hiernach dem Kläger nicht gelungen, den Nachweis der groben Fahrlässigkeit, d. h. einer besonders schweren, schuldhaften Außerachtlassung der im Verkehr erforderlichen Sorgfalt zu erbringen. . . . . .

II. In zweiter Linie stützt der Kläger seinen Schadensersatzanspruch auf die Unterlassung der Benachrichtigung im Sinne des § 74 Abs. 2 der Eisenbahnverkehrsordnung. . . . . Wird danach die Beförderung auf einem bestimmten Wege verhindert und steht der Eisenbahn ein Hilfsweg nicht zu Gebote, so hat sie den Absender um Verfügung zu ersuchen und der Absender hat alsdann die schon in § 428 HGB gegebene Wahlbefugnis. Um deren Ausübung zu ermöglichen, obliegt es der Eisenbahn, den Absender entsprechend zu verständigen und für die Unterlassung der Verständigung und Einholung der Verfügung ist sie dem Absender nach den Grundsätzen des bürgerlichen Rechts und des Handelsrechts (§§ 276 BGB. 347 HGB.) haftbar.

Die Frage, ob ein Beförderungshindernis, das eine solche Benachrichtigung erfordert, vorliegt, ist von Fall zu Fall zu entscheiden. Maßgebend für ihre Beurteilung ist im allgemeinen die gewöhnliche Dauer des Transports, das Interesse des Absenders an der schleunigen Ankunft des Gutes und der Grad der Unausführbarkeit des Transports überhaupt. (Staub zu § 4 Anm. 4). Immerhin aber handelt es sich . . . . um die Fälle der zeitweiligen Verhinderung, die die Mitte halten zwischen geringfügiger Verzögerung und gänzlicher Unmöglichkeit der Weiterbeförderung (Eger zu § 74 Anm. 366 Abs. 3) oder wenigstens einer solchen Hinderung, die nach Lage der Sache die gegebenen Vertragszwecke völlig vereiteln würde. (R.O.H.G. 1. S. 174).

Ob nun die Voraussetzungen vorliegen, die im Sinne der Verkehrsordnung die Benachrichtigung des Absenders und die Einholung seiner Verfügung erforderlich machen, darüber muß sich die Eisenbahn jeweils nach plichtgemäßem Ermessen entscheiden. Im gegenwärtigen Falle war sie der Anschauung, daß diese Voraussetzungen hier nicht gegeben seien, und die Erwägungen, von denen sie hierbei ausging, sind nicht von der Hand zu weisen. Vor allem hält die Beklagte dafür, daß aus der

im ersten Absatz des § 74 gemachten Unterscheidung zwischen „vorgeschriebenem bezw. bestimmtem Weg“ und „Hilfsweg“ und aus dem Umstand, daß in Absatz 2 ausdrücklich das Ersuchen um Verfügung nur für den Fall des Mangels eines Hilfswegs angeordnet wird, entnommen werden müsse, daß der § 74 nur wirkliche Betriebsstörungen — vergl. a. RG. 22. Oktober 1915. J. W. 1915 S. 196 Nr. 13 —, die eine völlige, wenn nur zeitweise Unterbrechung des Gesamtverkehrs bewirken, im Auge habe, nicht aber Verkehrsstockungen, die in wenigen Tagen, vielleicht schon vor Ablauf der Lieferfrist, hätten behoben sein können, wenn nicht nach ihrem Beginne unvorhergesehene in ihrer Dauer nicht zu ermessende weitere Hindernisse — wie hier die immer wieder einsetzenden Nebelbildungen — hinzugekommen wären. Zu Gunsten dieser Auffassung spricht auch der Umstand, daß die Benachrichtigung der außerordentlich großen Zahl der hier in Betracht kommenden Absender, wenn nicht gerade unmöglich, doch sehr zeitraubend und damit eigentlich zwecklos gewesen wäre, daß ferner die Bahn nach der Benachrichtigung der einzelnen Absender gezwungen gewesen wäre, die Frachtgüter zur Verfügung der Absender zurückzuhalten, wodurch ihr die Möglichkeit immer allmählicher Abrollung der Güter und einer allmählichen Räumung des Güterbahnhofs benommen gewesen wäre und daß eine anderweitige Verfügung des Absenders, etwa das Ausladen der Fässer und deren Weitertransport mittels Fuhrwerks bei der Aufstapelung der Wagen in den Rangiergleisen in absehbarer Zeit gar nicht durchführbar gewesen wäre und unter Umständen noch eine weitere Verzögerung hätte zur Folge haben können. . . . . .

Wollte man aber dennoch den Fall des § 74 EVO. und damit eine Benachrichtigungspflicht der Beklagten für gegeben erachten, so wäre das durch die Unterlassung begründete Verschulden der Beklagten. . . . . zum mindesten nicht sehr schwerwiegend zu beurteilen. Daran ändert auch der Einwand des Klägers nichts, daß nämlich die Beklagte aus der Art des Frachtguts und aus der Zeit seiner Versendung (Weinfässer im Herbst!) . . . . die Dringlichkeit der Sendung und die Notwendigkeit der Ermöglichung schleuniger anderweitiger Verfügung des Absenders hätte ersehen müssen. Die Eisenbahn mußte nicht ohne weiteres annehmen, daß die leeren Fässer zu einem Rücktransport in gefülltem Zustand oder dergl. verwendet werden sollten . . . . . Dagegen müßte aber erkannt werden, daß der Beschädigte bei der Verfrachtung der Weinfässer seinerseits das nach Lage der Sache zur Wahrnehmung seines eigenen Interesses gebotene Maß von Sorgfalt und Aufmerksamkeit nicht betätigt hat. Auch ihm konnte nicht unbekannt sein, daß im Herbst der Bahnverkehr . . . . . ein regerer ist und daß es da leicht zu Verkehrsstockungen kommen konnte. Zum mindesten mußte er sich doch vor Augen führen, daß die Eisenbahn für die Ablieferung einen nicht unbedeutenden Spielraum hatte. Wenn er dennoch am 15. Oktober zu herbsten beabsichtigte und dazu die Fässer dringend nötig hatte, so durfte er nicht so unvorsichtig sein, dieselben erst am Abend des 12. Oktober als gewöhnliches Frachtgut, für das die Lieferfrist, wie er wohl wußte oder doch jederzeit in Erfahrung bringen konnte, bis zur Mitternacht des 16. Oktobers lief, zur Beförderung aufzugeben. . . . . Bei Abwägung der an dem Entstehen des behaupteten Schadens mitwirkenden Ursachen müßte aber hiernach das Verschulden des Klägers als so überwiegend erkannt werden, daß die Schadensersatzpflicht der Beklagten dadurch aufgehoben würde — § 254 BGB . . . . . .“ B.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Güterverkehr.

Güterverkehr der badisch-schweizerischen Übergangsstationen mit der Schweiz.

Mit Gültigkeit vom 10. Mai 1916 an wird in den gemeinsamen schweizerischen Ausnahmetarif Nr. 13 für Zement usw., Abschnitt IV, ein Frachtsatz von 1 Cts. für 100 kg Monthey C F F-Waldshut aufgenommen.

Karlsruhe, 27. April 1916. (601)
Gr. Generaldirektion
der Staatseisenbahnen.

Pfälzisch-Württ. Güterverkehr.

Mit sofortiger Gültigkeit werden die Anwendungsbedingungen des Ausnahmetarifs 2 (Rohstofftarif) auf die Dauer des Krieges dahin erweitert, daß bei Verladung von Gaskoks auf Om-Wagen offene Wagen mit 15 t Ladegewicht — diese Wagen als solche mit nur 12.5 t Ladegewicht angesehen werden. Die Bedingung der Om-Wagen mit 12.5 t Gaskoks gilt nicht als Ausnutzung der 15 t-Wagen im Sinne der Tarifbestimmungen über den Frachtnachlaß bei Ausnutzung des Ladegewichts.

Bei Verkehrsleitung über Strecken der Reichseisenbahnen und der Preußisch-Hessischen Staatsbahnen (näheren Aufschluß erteilen die beteiligten Dienststellen) gilt die vorstehende Begünstigung nicht.

Stuttgart, den 26. April 1916. (609)
Generaldirektion
der K. W. Staatseisenbahnen.

Privatgüter- und Tierverkehr nach dem besetzten Gebiet des westlichen Kriegsschauplatzes.

Am 1. Mai 1916 treten besondere Leitungsvorschriften in Kraft.

Die Sendungen werden von den Militäreisenbahnen des besetzten Gebietes nur auf den in der Leitungstafel (Abschnitt III) der Leitungsvorschriften für die einzelnen Verkehrsgebiete vorgeschriebenen Übergängen übernommen. Sendungen mit einer diesen Leitungsvorschriften entgegenstehenden Frachtbriefvorschrift werden daher nicht angenommen.

Die Fracht wird über den Leitungsweg berechnet.

Diese Verkehrsleitung gilt nur auf Widerruf und vorbehaltlich einer anderweiten Leitung im Einzelfalle.

Für die Leitung der Sendungen bis zur Übergangsstation gelten die Vorschriften der für die Frachtberechnung maßgebenden deutschen Tarife.

Die Leitungsvorschriften sind bei den Dienststellen käuflich zu haben.

Nähere Auskunft geben die beteiligten Verwaltungen.

Cöln, den 25. April 1916. (607)
Königliche Eisenbahndirektion.
auch namens der beteiligten Verwaltungen.

Elsaß-Lothringisch-Luxemburgisch-Württ. Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. Juli 1916 wird die Bestimmung im Ausnahmetarif 6, wonach bei Verladung von Steinkohlenkoks auf Om-Wagen diese Wagen als solche mit nur 12.5 t Ladegewicht angesehen werden, wieder aufgehoben.

Stuttgart, den 26. April 1916. (610)
Generaldirektion
der K. W. Staatseisenbahnen.

Gütertarif Badische Staatsbahnen — Badische Nebenbahnen, Gütertarife Baden-Württemberg, Baden-Pfalz, Anhang zu den direkten Gütertarifen der Badischen Staatsbahnen.

Ab 1. Mai 1916 erhält die Nebenbahn Krozingen-Staufen-Sulzburg infolge Eröffnung der in Staufen abzweigenden Neubaustrecke Staufen-Münstertal die Bezeichnung: „Nebenbahn Krozingen-Münstertal-Sulzburg“. Gleichzeitig werden die an der Neubaustrecke liegenden Stationen Etzenbach (OR. W) und Münstertal in die Gütertarife aufgenommen.

Ferner werden in den erwähnten Gütertarifen mit Wirkung vom 1. Juli 1916 ab die Gesamtentfernungen der an der Nebenbahnstrecke Krozingen-Staufen-Sulzburg liegenden Stationen Ballrechten-Dottingen um 2 km und Sulzburg um 4 km und dementsprechend auch sämtliche Frachtsätze dieser Stationen erhöht. Gleichzeitig treten auch im Verkehr zwischen Krozingen Kyanisieranstalt und Ludwigshafen (Rhein) Frachtverteuerungen ein.

Näheres in unserm nächsten Tarifanzeiger.

Karlsruhe, 26. April 1916. (606)
Gr. Generaldirektion
der Bad. Staatseisenbahnen.

Sächsischer Binnengüterverkehr.

Am 1. Mai 1916 werden die Stationen Reichenbach (Oberlaus.) und Wolftitz Jägerhaus in die Ausnahmetarife 5 b für Packlagesteine usw. und 5 w für Pflastersteine usw. des Tarifheftes 1 aufgenommen.

Dresden, am 27. April 1916. (602)
Kgl. Gen.-Dir. d. Sächs. Staatseisenb.

Staats- und Privatbahngüterverkehr. Gütertarif Teil II, Heft C, Teilheft C 2: Ausnahmetarife.

Vom 1. Mai d. J. ab wird die Station Querfurt als Versandstation in den Ausnahmetarif 4 a (für Kalkasche, Staubkalk, usw. zum Düngen) einbezogen.

Halle (Saale), 26. April 1916. (608)
Königliche Eisenbahndirektion.

Badisch-Pfälzischer Güterverkehr.

Auf den 1. Mai 1916 wird für die Beförderung roher Gipssteine in Sonderzügen von Neckarzimmern nach Ludwigshafen (Rhein) ein Ausnahmetarif eingeführt. Näheres in unserm Tarifanzeiger.

Karlsruhe, 27. April 1916. (600)
Gr. Generaldirektion
der Staatseisenbahnen.

a) Staats- und Privatbahn-Gütertarif Teil II, Heft C. 1.
b) Gemeinsames Heft für den Wechselverkehr deutscher Eisenbahnen untereinander.
c) Staats- und Privatbahntiertarif Teil II.

Vom 10. Mai 1916 ab treten folgende erhöhte Frachtsätze im Verkehr mit den Güternebenstellen Wittdün (Amrum) und Wyk (Föhr) in Kraft:

Für die Strecke Niebüll-	Frachtsätze in Pfennig				
	für 100 kg		für das Stück		
	Eilstückgut	Allgemeine Stückgutklasse und Spezialtarif für bestimmte Güter	Pferde, auch Ponies ausschließlich Fohlen	Sonstiges Großvieh (Rindvieh, Maultiere, Esel, Fohlen und dergleichen)	Kälber (im Alter bis zu 6 Monaten), Schweine, Schafe, Ziegen, Hunde
Wittdün (Amrum)	240	170	1150	775	235
Wyk (Föhr)	190	135	750	525	160

Nähere Auskunft erteilt unser Verkehrsbureau.

Altona, den 29. April 1916. (615)

Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

Transittarif für den norddeutschen Güterverkehr nach den unteren Donauländern.

Mit Gültigkeit vom 15. Mai 1916 ab treten unter I in den Vorschriften für die Anwendung des Tarifes folgende Ergänzungen und Änderungen in Kraft.

1. Die Fußnote zu der Bestimmung unter A, 1 (s. Nachtrag I unter I, lfd. Nr. 4. b) erhält folgenden Zusatz:

„Ebenso gelten für Fahrzeuge die Sätze der Stückgutklasse I des direkten deutsch-serbisch-bulgarisch-türkischen Gütertarifs nicht als direkte Frachtsätze."

2. Die Bestimmung unter B. 2. b ist. wie folgt. abzuändern:

„b) im Donau-Umschlagsverkehr nach den Bestimmungsländern weiterbefördert werden. falls nicht die Voraussetzungen unter A. 2 zutreffen."

3. Die Schlußbestimmung im letzten Absatz unter B ist zu streichen. An ihre Stelle tritt die folgende:

„Die Erstattungsanträge zu B. 2. a sind an die Eisenbahnverwaltung zu richten. die der im Tarif genannten Empfangsstation (deutsch-österreichischen Grenzstation) vorgesetzt ist. In allen übrigen Fällen. auch denen zu B. 3. ist die Erstattung bei der der deutschen Versandstation vorgesetzten Eisenbahnverwaltung zu beantragen."

Breslau, den 26. April 1916. (604)

Königliche Eisenbahndirektion.
namens der beteiligten Verwaltungen.

Ausnahmetarif für Koks vom Ruhrkohlenbezirk nach Station Engelsdorf.

Mit Gültigkeit vom 1. Mai 1916 wird ein Ausnahmetarif für Steinkohlenkoks (mit Ausnahme von Gaskoks) zum Dienstgebrauch der Sächsischen Staatsbahnen von den Versandstationen des Ruhrkohlenbezirks nach Station Engelsdorf eingeführt. Die Frachtsätze sind an eine bestimmte Mindestmenge gebunden und gelten nur für Sendungen. die an das Heizhaus Engelsdorf der Sächsischen Staatsbahnen gerichtet sind.

Essen. den 27. April 1916. (603)

Königliche Eisenbahndirektion.

Ausnahmetarif 2 III u für Abfälle der Biskuit- und Waffelfabrikation. usw.

Der Ausnahmetarif gilt für Trester usw. in Abänderung unserer Bekanntmachung vom 27. April 1916 nicht für das linksrheinische Netz der bayerischen Staatseisenbahnen. Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbureau. hier. Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 28. April 1916. (613)

Königliche Eisenbahndirektion.

Güterverkehr der badisch-schweiz. Übergangsstationen mit der Schweiz.

Die im Gütertarif Basel Bad. Stb.-Schweiz enthaltenen Entfernungen und Frachtsätze für den Verkehr mit Stationen der Rorschach-Heiden-Bahn treten auf den 31. Juli 1916 außer Kraft. Über deren Ersatz erfolgt später besondere Bekanntmachung.

Karlsruhe. den 28. April 1916. (611)

Gr. Generaldirektion der Staatseisenbahnen.

Preußisch-Hessisch-Bayerischer und Ostdeutsch- und Mitteldeutsch-Südwestdeutscher Tierverkehr.

Die Bestimmungen im Anhang II des Gemeinsamen Heftes für den Wechselverkehr deutscher Eisenbahnen (Nr. 200) über den Verkehr mit der Schweiz und darüber hinaus. mit den nordischen Ländern und den Niederlanden gelten sinngemäß auch für die obengenannten Tierverkehre.

Erfurt. den 28. April 1916. (614)

Königliche Eisenbahndirektion.

---

2. Generalversammlung.

Lübeck-Büchener Eisenbahn-Gesellschaft.

Die 66. regelmäßige **Generalversammlung** wird am **6. Juni d. J.**, vormittags 11½ Uhr zu **Lübeck**, im Hause der Gesellschaft zur Beförderung gemeinnütziger Tätigkeit, Königstraße 5, abgehalten werden.

Zum Zwecke der Teilnahme an der Generalversammlung haben die Aktionäre ihre Aktien bis zum 30. Mai d. J., mittags 12 Uhr. bei einer der nachstehend bezeichneten Stellen gegen Aushändigung einer Bescheinigung über die Zahl der hinterlegten Aktien und eine Eintrittskarte zu hinterlegen:

in Lübeck: bei der Hauptkasse der Gesellschaft;

in Berlin: bei der Berliner Handelsgesellschaft, der Deutschen Bank, dem Bankhause Mendelssohn & Co., der Bank für Handel und Industrie oder der Bankhause F. W. Krause & Co.;

in Hamburg: bei der Norddeutschen Bank, der Deutschen Bank, Filiale Hamburg, der Bank für Handel und Industrie, Filiale Hamburg oder dem Bankhaus M. M. Warburg & Co.;

in Frankfurt a. M.: bei der Deutschen Effekten- und Wechselbank oder der Deutschen Bank, Filiale Frankfurt a. M.

Die Hinterlegungsbescheinigungen und die Eintrittskarten sind dem am 6. Juni d. J. von 10½ Uhr ab in dem Versammlungsraume anwesenden Notar unter Abgabe etwaiger Vollmachten zur Eintragung der Stimmenzahl und Aushändigung der Stimmzettel vorzulegen.

Die Aktionäre können auch ihre Aktien selbst dem Notar am 6. Juni d. J. von 10½ bis 11 Uhr zur Erlangung der Eintrittskarten vorlegen.

An Stelle der Aktien können auch Hinterlegungsscheine der Reichsbank über dort ruhende Aktien hinterlegt oder der Notar vorgelegt werden.

Die Rückgabe der hinterlegten Aktien erfolgt vom 7. Juni d. J. ab gegen Empfangbescheinigung.

Tagesordnung
für die Generalversammlung:

1. Vorlage des Haupt-Rechnungsabschlusses für 1915 nebst Gewinn- und Verlust-Rechnung; Jahresbericht der Direktion sowie Bemerkungen des Ausschusses hierzu; Genehmigung des Haupt-Rechnungsabschlusses und Gewinnverteilung.
2. Entlastung der Direktion und des Ausschusses.
3. Wahl von Ausschußmitgliedern.

Haupt - Rechnungsabschluß, Gewinn und Verlust - Rechnung, Jahresbericht und Bemerkungen des Ausschusses dazu können von den Aktionären vom 15. M. d. J. ab in unserem Verwaltungsbureau eingesehen werden.

Lübeck, den 27. April 1916. (61

Der Ausschuß der
Lübeck-Büchener Eisenbahn-Gesellscha

---

3. Verdingungen.

Die Lieferung einer geeichten Zentesimal-Brückenwage ohne Gleisunterbrechung von 60000 kg Tragfähigkeit und 13 m Brückenlänge mit bis auf den Boden reichendem Wiegeschutzkasten für den Güterbahnhof Hamm i. W. soll vergeben werden.

Angebotsbogen nebst Lieferungsbedingungen sind im hiesigen Verwaltungsgebäude, Schwanenstraße 68 Zimmer Nr. 18, einzusehen und bei der hiesigen Bürokasse gegen porto- und bestellgeldfreie Einsendung von 50 Pf. (nicht in Briefmarken) erhältlich.

Verschlossene und mit der Aufschrift **„Zentesimalwage für den Güterbahnhof Hamm"** gekennzeichnete Angebote werden bis zum 25. Mai d. J. vormittags 11 Uhr entgegengenommen und sodann in Gegenwart der anwesenden Anbieter eröffnet. Zuschlagsfrist 14 Tage. (61

Dortmund. den 27. April 1916.

Königl. Eisenb. Masch. Amt 1.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Eisenbahndirektions-Präsident a. D. v. Mühlenfels in Berlin.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nummer 36. 6. Mai 1916. LVI. Jahrgang.

Inhalt:

Frachterstattungsansprüche.
Vorausbestellung von Abteilen oder einzelnen Plätzen.
Deutsche Fahrpläne für den Personenverkehr während des Krieges.
Nachrichten.
Deutschland: Außerkraftsetzung der amtlichen Preisverzeichnisse in den Bahnwirtschaften. — Eutin-Lübecker Eisenbahn-Gesellschaft. — Der neue Sommerfahrplan der württembergischen Staatsbahnen. — Geschäftsbedingungen im Verkehr mit den Spediteuren Groß-Berlins. — Der Siemenswagen im Verkehrs- und Baumuseum in Berlin. — Personalnachrichten.
Österreich: Bahnhofsumbau in Proßnitz. — Der Verwaltungsbericht der Wiener städtischen Straßenbahnen. — Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.
Ungarn: Die Eisenbahnbautätigkeit in Ungarn im Jahre 1915. — Anerkennung für die Abwicklung des Kriegsverkehrs. — Fahrbegünstigung für türkische und bulgarische Krieger auf den ungarischen Staatseisenbahnen. — Kriegshilfe bei der Mohács-Pécser Eisenbahn.
Übrige europäische Länder: Automobil gegen Eisenbahn vor Verdun. — Betrieb staatlicher Kohlengruben in Bulgarien durch die Gruppe der Discontogesellschaft. — Neuorganisation der russischen Eisenbahnen. — Tarif für den Privatgüterverkehr auf den deutschen Militäreisenbahnen im besetzten russisch-polnischen Gebiete. — Zwei Kriegsbahnen.
Fremde Erdteile: Die Polar-Uralbahn.
Bücherschau.
Amtliche Mitteilungen.
Amtliche Bekanntmachungen.

Frachterstattungsansprüche.

Frachterstattungsansprüche sind teils rechtlicher Natur, teils auf Billigkeit gegründet. Erstere entstehen, wenn der Tarif unrichtig angewandt oder Fehler in der Frachtberechnung vorgekommen sind (vergl. E.V.O. § 70 und I. Ü. Art. 12 (4)). Im Bereiche der E. V. O. hat der Verfrachter außerdem Anspruch auf den billigsten Tarif (§ 67 (2)), sofern er nicht bei Eil- oder Zollgut einen Weg vorgeschrieben hat, der die Anwendung des billigsten Tarifs unmöglich macht (Ausf. Best. IV zu § 67). Nach dem I. Ü. besteht ein derartiger Anspruch nicht, vielmehr kann nur diejenige Frachtberechnung verlangt werden, die sich aus dem direkten Tarif oder aus den im Frachtbrief vorgeschriebenen Umabfertigungen ergibt (Art 6 (1) e und l). Es ist also Sache des Verfrachters selbst, sich durch entsprechende Frachtbriefvorschriften die Anwendung des billigsten Tarifs zu sichern. Andernfalls hat die Eisenbahn denjenigen Weg zu wählen, der ihr für den Absender am zweckmäßigsten erscheint. Für die Folgen dieser Wahl haftet sie nur dann, wenn ihr ein grobes Verschulden zur Last fällt (I. Ü. Art. 6 (1)). Als grobes Verschulden können nach der Rechtsprechung nicht ohne weiteres unzweckmäßige Abfertigungen angesprochen werden, auch wenn damit größere Beförderungswege mit höheren Frachten verbunden sind. Denn häufig ergeben sich über längere Wege dadurch billigere Frachten, daß eine günstigere Tarifierung ausgenutzt werden kann. Diese ist möglich, weil jede Bahn ihre besonderen Tarifeinheiten hat und die Tarifierung in den verschiedenen Ländern nicht einheitlich, sondern den wirtschaftlichen Bedürfnissen des einzelnen Landes angepaßt ist. Daraus ergeben sich die verschiedensten Tarifkombinationen, die durchprobiert werden müssen, ehe man zur billigsten Fracht gelangt. Hierzu ist aber bei den Abfertigungsstellen weder das erforderliche Tarifmaterial noch genügend Zeit vorhanden, da die aufgelieferten Güter Zug um Zug abgefertigt werden müssen. Die Verkehrtreibenden dagegen haben nicht nur die Möglichkeit, sich rechtzeitig über die billigsten Frachten zu unterrichten, sondern werden es in der Regel auch tun, da sie bei den Lieferungsabschlüssen mit den Beförderungskosten rechnen müssen. Wenn sie daher entsprechende Frachtbriefvorschriften unterlassen, müssen sie die Folgen tragen.

Trotzdem haben die Eisenbahnverwaltungen bisher den Anträgen auf nachträgliche Umrechnung der Frachten im weitesten Maße entsprochen. Sie haben sich sogar auf Grund besonderer Vereinbarungen gegenseitig ermächtigt, derartige Frachterstattungsansprüche in gewissen Grenzen auch ohne vorheriges Einverständnis der an der Erstattung beteiligten Bahnen zu befriedigen. So hat sich denn das durch Artikel 7 Ziffer 3 (3) c und (4) des Übereinkommens zum Vereins-Betriebsreglement anerkannte Verfahren eingebürgert, alle Tarifkombinationen, die eine billigere Frachtberechnung ergeben, nachträglich zuzulassen, sofern nicht Zollabfertigungs- oder Wegevorschriften des Frachtbriefs entgegenstehen oder für Tiere, Eilgut, leicht verderbliche Güter und versicherte Sendungen nachträglich eine weniger günstige Beförderungsart verlangt wird. Auch soll dann der Anspruch abgelehnt werden, wenn die billigere Fracht sich auf einem Wege ergibt, der eine zweimalige Überschreitung der Zollgrenze auf ein und derselben Strecke bedingt haben würde.

Immerhin bleibt den einzelnen Verwaltungen noch ein genügend weites Feld zur Betätigung ihres Entgegenkommens. Inwieweit ein solches berechtigt ist, soll im Folgenden untersucht werden.

Der Versender hat zwar das Recht, den billigsten Weg im Frachtbrief vorzuschreiben, er begibt sich aber mit dieser Vorschrift auch des Anspruchs auf Billigkeitsgründe, wenn sich nachträglich herausstellt, daß die gegebene Frachtbriefvorschrift für ihn ungünstig war. Es ist daher sehr begreiflich, wenn er sich von vornherein nicht an eine bestimmte Wegevorschrift binden will. Bei der verwickelten Beschaffenheit der Tarife und bei ihren fortwährenden Änderungen ist es für ihn auch oft recht schwer, sich darin zurecht zu finden. Er überläßt es daher zunächst lieber der Eisenbahn, die zweckmäßigste Abfertigungsart zu wählen, und sucht nachträglich eine etwaige billigere Fracht im Reklamationswege zu erlangen, wobei er meist Reklamationsbureaus in Anspruch nimmt, da diese eine bessere Tarifkenntnis und größere Übung sowie auch das nötige Tarifmaterial besitzen, das er sich sonst zulegen müßte. Es kommt

ferner hinzu, daß die Eisenbahnverwaltungen in Tarifsachen grundsätzlich keine rechtsverbindliche Auskunft erteilen, an die sich die Verkehrstreibenden halten könnten. Die Folge davon ist eine gewisse Tarifierungsunsicherheit in den Handelskreisen. Viel trägt hierzu auch der Mangel an direkten und für den einzelnen Fall passenden Tarifsätzen bei, ein Übelstand, der sich leider nicht beseitigen läßt. Denn nur für die gangbarsten Stationsverbindungen können im internationalen Verkehr direkte Frachtsätze geschaffen werden, sollen nicht die Tarife zu umfangreich und kostspielig werden und an Übersichtlichkeit verlieren. Oft werden aber trotz bester Kenntnis des billigsten Beförderungswegs Frachtbriefvorschriften deswegen unterlassen, weil auf anderen Wegen bessere Beförderungsverhältnisse bestehen. Diese lassen sich die Verfrachter ganz gern gefallen, solange sie hoffen dürfen, die Mehrfracht im Reklamationswege zurückzuerhalten.

Die Ursachen der nachträglichen Ansprüche sind somit entschuldbare Unsicherheit in der Tarifkenntnis, unzulängliche direkte Tarife, unverbindliche Auskünfte durch die Eisenbahnverwaltungen und das begreifliche Bestreben der Verfrachter, mit den billigsten Frachten auch die günstigsten Transportwege zu verbinden, was ja ein Ziel der direkten Tarife ist.

Man kann hiernach den Ansprüchen auf nachträgliche Umrechnung der Fracht ein gewisses Entgegenkommen nicht versagen. Es handelt sich nur darum, den richtigen Maßstab hierfür zu finden. Hierzu ist es zunächst einmal nötig, sich zu vergegenwärtigen, daß die Höhe der Fracht nicht nur durch die Tarifierung des Gutes und die Länge des Weges, sondern auch durch die Schnelligkeit der Beförderung bestimmt wird. Eilgut ist daher doppelt so teuer wie Frachtgut. Eine ungebührliche Beförderungsdauer dagegen begründet einen Anspruch auf Ermäßigung der Fracht; denn nach Artikel 40 I. Ü. können ohne Nachweis eines Schadens für jedes Zehntel, um das die Lieferfrist überschritten ist, Vergütungen beansprucht werden, die nach Zehnteln der Fracht zu berechnen sind. Die normale Fracht ist somit an die Einhaltung bestimmter Dauereinheiten gebunden, die nach Abfertigungsleistung und Beförderungslänge berechnet werden (Art. 14 I. Ü.). Wenn es sonach recht ist, daß eine Überschreitung dieser Dauereinheiten eine Frachtermäßigung nach sich zieht, so ist es auch billig, daß eine Ersparnis an diesen Einheiten gegenüber dem beanspruchten billigeren Weg auf den Frachtunterschied angerechnet wird. Mit anderen Worten: Eine billigere Frachtberechnung sollte nachträglich nur insoweit gewährt werden, als der Frachtunterschied nicht durch die Vorteile des kürzeren Beförderungswegs oder einer geringeren Anzahl von Umbehandlungen aufgewogen wird. Der Frachtunterschied müßte also in Frachtermäßigungseinheiten entsprechend denjenigen für Lieferfristüberschreitung ausgedrückt und an den Mehrdauereinheiten des beanspruchten Wegs abgemessen werden.

Die Fälle, für welche die obigen Grundsätze anzuwenden wären, sind folgende: a) An Stelle des direkten Frachtsatzes wird nachträglich gebrochene Frachtberechnung verlangt. Letztere kann aus folgenden Gründen billiger sein: Für die betreffende Stationsverbindung sind in dem direkten Tarif noch keine Ausnahmesätze vorgesehen, da ein Bedürfnis hierfür noch nicht hervorgetreten war, oder in den Lokaltarifen sind Veränderungen eingetreten, die im direkten Tarif noch nicht berücksichtigt werden konnten. Die Unterbietung des direkten Frachtsatzes ist also auf Umstände zurückzuführen, für die die Eisenbahn nicht ohne weiteres einstehen kann. b) An Stelle der von der Versandstation gewählten gebrochenen Abfertigung wird eine andere gebrochene Frachtberechnung gewünscht, wobei sich die billigere Fracht entweder auf einem kürzeren Weg ergibt oder durch Ausnutzung billigerer Tarifeinheiten bestimmter Bahnen auf einem längeren Weg erreicht wird oder sich durch Umabfertigung über Stationsverbindungen erzielen läßt, für welche besondere Ausnahmetarife für das betreffende Gut zur Verfügung stehen.

Für die Bewertung der Billigkeitsansprüche wäre maßgebend, ob die billigere Fracht a) auf dem Beförderungs- oder einem gleich langen Weg, b) auf einem kürzeren Weg, c) auf einem längeren Weg erreicht wird und ob hierzu 1. die gleiche Anzahl, 2. weniger oder 3. mehr Umbehandlungen erforderlich sind.

In den Fällen zu a 1, a 2, b 1 und b 2 würden die Ansprüche im vollen Maße anzuerkennen sein. Von den übrigen Fällen wären auch diejenigen ohne Abzug zu befriedigen, in denen längere Wege durch weniger Umbehandlungen oder mehr Umbehandlungen durch Verkürzung des Wegs ausgeglichen werden. Diejenigen Fälle aber, in denen ein Überschuß an Verzögerungseinheiten zu Lasten des beanspruchten Wegs verbleibt, das träfe stets bei c 1 und c 3 zu, würden nur insoweit befriedigt werden können, als sich über diese Belastung hinaus noch eine Mehrfracht zu Gunsten des Verfrachters ergibt.

Da es sich bei dieser Regelung nicht um rechtliche Ansprüche handelt, kann dahin gestellt bleiben, ob innerhalb der Lieferfrist des Beförderungswegs die nachträglich gewünschte Abfertigung hätte erfolgen können oder nicht.

Eine weitere Einschränkung der Billigkeitserstattungen ließe sich noch in denjenigen Fällen rechtfertigen, in denen der Frachtunterschied in keinem Verhältnis zu der Arbeit steht, die durch die Erstattung erwächst, und von keiner finanziellen Bedeutung für den Verfrachter ist. Das dürfte bei Beträgen bis zu 1 ℳ für die Stückgutsendung und bis zu 3 ℳ für die Wagenladung anzunehmen sein. Hierdurch würde ein großer Teil derjenigen Ansprüche ausscheiden, die lediglich auf einer geringen Abweichung vom kürzesten Wege beruhen und daher besondere Berücksichtigung nicht verdienen.

Die Anwendung bestimmter Grundsätze bei der Erledigung von Billigkeitsansprüchen kann aber nicht einseitig von einer Verwaltung geschehen. Vielmehr müssen alle Verwaltungen eines bestimmten politischen Gebiets gleichmäßig vorgehen, wenn sich das verkehrstreibende Publikum zurecht finden und Berufungen vermieden werden sollen.

Die Verteilungsgrundsätze über die Erstattungsbeträge verdienen ebenfalls auf ihre Zweckmäßigkeit geprüft zu werden. Das Übereinkommen zum Vereins-Betr.-Regl. unterscheidet im Artikel 7 Ziffer 7 drei Arten der Verteilung: a) auf die Verwaltungen mit Mehrbezügen im Verhältnis der bezogenen Frachtanteile, b) auf die Verwaltungen des Beförderungswegs im Verhältnis der bezogenen Frachtanteile, c) auf die Verwaltungen mit Mehrbezügen nach Maßgabe dieser, wenn aber auch Minderbezüge in Betracht kommen, im Verhältnis der Mehrbezüge.

Während im Falle zu b sämtliche Verwaltungen des Beförderungswegs zu den Erstattungskosten herangezogen werden, werden im Falle zu a und c nur die mit Mehrbezügen beteiligten Verwaltungen betroffen. Im Falle zu c wird dem nachträglich bewilligten Weg ein gewisser Einfluß auf die Verteilung eingeräumt, indem nicht die bezogenen Frachtanteile, sondern die Mehrbezüge die Höhe der Erstattungsanteile bestimmen. Die oben besprochenen Erstattungsfälle würden unter den jetzt geltenden Vorschriften nach c zu regeln sein. Diese Regelung setzt eine Aufteilung sowohl der berechneten als auch der beanspruchten Fracht voraus. Soweit hierzu Anteilszahlen nicht zur Verfügung stehen, muß nach Wagenkilometern aufgeteilt werden, wobei jedoch nicht das Wertverhältnis der Tarifbildung berücksichtigt werden kann. Diese Teilung wird nun um so häufiger der Fall sein, je neuer die aufzuteilenden Sätze sind, da über die Anteilsausscheidung oft Jahre vergehen. Das Ergebnis der Anteilsgegenüberstellung wird daher verschieden ausfallen, je nachdem nur feste Anteilszahlen oder nur Wagenkilometer oder beide nebeneinander zur Anwendung kommen.

Bei dem zweifelhaften Erfolg dieser mit zeitraubenden Erhebungen und Rechenwerk verbundenen Arbeit wäre daher eine einfachere Teilung am Platze. Diese ließe sich unter Anpassung an die jetzt gültige Teilung in folgender Weise erreichen.

Der Erstattungsbetrag wird kilometrisch verteilt: a) auf die mit Mehrstrecke am Beförderungsweg beteiligten Verwaltungen

im Verhältnis ihrer vollen Beförderungslängen, b) auf sämtliche Verwaltungen des Beförderungswegs im Verhältnis ihrer Beiteiligung an diesem, c) auf die Verwaltungen mit Mehrstrecke am Beförderungsweg im Verhältnis dieser Mehrstrecken.

Diese Verteilung würde zweckmäßig nur bei höheren Erstattungsbeträgen, etwa von 50 ℳ aufwärts, anzuwenden sein, während die geringeren Erstattungsbeträge von der besonderen Teilung auszunehmen und vom Gesamtfrachtaufkommen des betreffenden Verbandes zu Lasten sämtlicher Verbandsverwaltungen zu kürzen wären.

Appunn, E. O. S

Vorausbestellung von Abteilen oder einzelnen Plätzen.

Nach der Zusatzbestimmung 1 (1) zu § 15 des Deutschen Eisenbahn-Personen- und Gepäcktarifs, Teil I, können ganze Abteile in der I. Klasse schon gegen Lösung von 4, in der II. Klasse von 6, in der III. Klasse von 8 Fahrkarten (usw.) überlassen werden. 2 Fahrkarten zum halben Preise werden hierbei als 1 Fahrkarte gerechnet. Mindestens ist für jede Person 1 (ganze) Fahrkarte zu lösen.

Die einschränkende Bestimmung, daß 2 halbe Karten nur als eine ganze Karte zu rechnen sind, sollte vermutlich nur für Kinder bis zu 10 Jahren bestimmt sein, denn zweifellos ist s. Zt. bei Schaffung dieser Bestimmung, wohl nicht an die Reisenden gedacht worden, und es konnte wohl damals auch nicht an sie gedacht werden, die neuerdings auf Grund amtlicher Ausweise gegen eine 50proz. Fahrpreisermäßigung ebenfalls auf Karten zum halben Preise fahren. Sollte die einschränkende Bestimmung sich aber doch auch auf solche Reisenden beziehen, so wird in dieser Maßnahme von den Beteiligten eine Härte erblickt werden können, wie folgender Vorfall beweist:

Ein im Felde schwer erkrankter Offizier wurde zunächst in einem Reservelazarett unweit der deutschen Grenze in L. untergebracht. Auf seinen Wunsch erfolgte später die Überführung nach der Heimat Ch. Da er nicht allein reisen konnte, ließ er sich seine Frau und seine Mutter zur Unterstützung kommen. Beide Damen waren im Besitze von amtlichen Ausweisen zur Erlangung einer 50proz. Fahrpreisermäßigung. Der Offizier mußte nun während der langen Fahrt zeitweise liegen. Um dies ermöglichen zu können, bestellte er ein Abteil II. Klasse, in der Annahme, als Erfüllung zu den bereits vorhandenen 3 Fahrausweisen, nämlich seinem Militärfahrschein II. Klasse und den zwei halben Fahrkarten II. Klasse für seine Frau und Mutter, nur noch 3 ganze Fahrkarten II. Klasse nachzahlen zu müssen. Er mußte aber 4 ganze Fahrkarten II. Klasse nachlösen. Sein Erstattungsgesuch konnte mit Rücksicht auf die obenerwähnte einschränkende Bestimmung, wonach 2 halbe Fahrkarten nur als eine ganze Karte zu rechnen sind, leider nicht berücksichtigt werden. Die Ablehnung seines Gesuches hat der Offizier aber als große Härte empfunden.

Nun bestimmen die Personen-Beförderungsvorschriften in § 8, Ziffer 4, daß jedes Kind, für dessen Beförderung der halbe Fahrpreis bezahlt wird, Anspruch auf einen ganzen Platz hat. Wenn also ein minderjähriges Kind mit halber Fahrkarte mit Recht einen vollen Sitzplatz verlangen kann, so — wird man schließen — haben dann doch auch die Erwachsenen, die mit Fahrpreisermäßigung auf halbe Karten reisen, ebenfalls Anspruch auf einen ganzen Platz. Der ganze Platz ist ihnen natürlich auch zugestanden, aber mit der Einschränkung, daß bei Reisen in bestellten Abteilen ihre halben Fahrkarten bei Berechnung der besetzten Plätze nicht voll gewertet werden.

Die einschränkende Vorschrift in der Zusatzbestimmung 1 (1) zu § 15 des Deutschen Eisenbahn-Personen- und Gepäcktarifs, Teil I, hat somit die gewiß unbeabsichtigte Folge, daß die den Reisenden tarifarisch, also rechtlich zugebilligte Fahrpreisermäßigung einfach wieder aufgehoben wird. Das erscheint als ein Widerspruch, und es dürfte deshalb zu erwägen sein, die einschränkende Vorschrift gänzlich fallen zu lassen. Ihre Streichung würde den Eisenbahnverwaltungen zwar anscheinend von Nachteil sein, aber dieser Nachteil wird im Hinblick auf die gewissen Reisenden und den minderjährigen Kindern rechtswirksam zugebilligten Fahrpreisermäßigungen in Kauf genommen werden müssen.

Folgende Beispiele mögen den scheinbaren Einnahme-Unterschied erkennen lassen:

a) für ein bestelltes Abteil II. Klasse im D-Zuge von L. nach Ch. sind jetzt, ohne Rücksicht darauf, ob das Abteil von 6 Erwachsenen oder 6 minderjährigen Kindern oder von 6 Reisenden mit 50proz. Ermäßigung besetzt ist, zu zahlen: 6 ganze Fahrkarten II. Klasse für alle Züge je 29,80 ℳ = 178,80 ℳ; dagegen wären nach Streichung der einschränkenden Bestimmung

b) für ein bestelltes Abteil II. Klasse im D-Zuge von L. nach Ch. bei Besetzung von 6 minderjährigen Kindern zu zahlen: 6 halbe Fahrkarten II. Klasse für alle Züge je 14,90 ℳ = 89,40 ℳ;

c) für ein bestelltes Abteil II. Klasse im D-Zuge von L. nach Ch. bei Besetzung von 6 Erwachsenen mit 50proz. Ermäßigung zu zahlen: 6 halbe Personenzugkarten II. Klasse je 13,90 ℳ = 83,40 ℳ, 6 volle Schnellzug-Zuschlagkarten je 2,00 ℳ = 12,00 ℳ, zusammen 95,40 ℳ.

Indessen ist der vermeintliche Nachteil, näher betrachtet, und wie schon bemerkt, nur scheinbar, denn einmal haben die unter b und c erwähnten Reisenden mit den rechtlich erworbenen halben Fahrkarten an sich doch Anspruch auf vollwertige Anrechnung, sodaß die unter a genannte Einnahme nur dann in Frage käme, wenn das Abteil lediglich von 1 bis 6 erwachsenen Reisenden ohne Fahrpreisermäßigung besetzt ist, und zum andern läßt sich, ungeachtet der jetzt bestehenden einschränkenden Bestimmung, die Vorausbestellung von ganzen Abteilen zum mindesten auf der Abgangsstation der Züge umgehen. Die Reisenden mit halben Fahrkarten nehmen einfach rechtzeitig Platz in einem leeren Abteil, ja sie können sogar die gewünschten Plätze nach der Zusatzbestimmung 2 zu § 15 des Deutschen Eisenbahn-Personen- und Gepäcktarifs, Teil I, ebenfalls vorausbestellen und erhalten auf diese Weise ein „bestelltes“ Abteil, ohne den unter a genannten Betrag zahlen zu müssen.

Wenn aber eine Umgehung möglich ist, so ist es besser, sie entweder ganz zu unterbinden, oder, was hier empfehlenswerter ist, die darin liegende Vergünstigung: Wertung der halben Karten als ganze Fahrausweise auch den Vorausbestellern ganzer Abteile zukommen zu lassen, worauf sie sowieso Anspruch haben dürften. —t.

Deutsche Fahrpläne für den Personenverkehr während des Krieges.

Mein unter dieser Überschrift in Nummer 17 des vorigen Jahrgangs dieser Zeitung Seite 185 ff veröffentlichter Aufsatz hat in der Schweizerischen Eisenbahnzeitung (Burgdorf), Nummer 14 vom 2. April v. J. eine Besprechung erfahren, auf die kurz zurückzukommen sich auch heute noch lohnen dürfte. Sind doch die Erörterungen über die schwierigen Verkehrsverhältnisse an der deutsch-schweizerischen Grenze nach wie vor an der Tagesordnung, und mehr als einmal hat seither aus militärischen Gründen eine Verschärfung der bestehenden Grenzsperre zwischen beiden Nachbarländern stattgefunden, unter der, wie es sich von selbst versteht, gerade der Eisenbahnverkehr am meisten zu leiden hat. So ist es verständlich, wenn diesen heiklen Verhältnissen hüben wie drüben ununterbrochen rege Aufmerksamkeit geschenkt wird.

Die angezogene Erwiderung erkennt zunächst die großen Kriegsleistungen der deutschen Eisenbahnen, wie sie in obigem Aufsatz geschildert sind, ohne weiteres an. „Daß der militärische Eisenbahnbetrieb in Deutschland klappen werde, war jedem einigermaßen Sachverständigen ohne weiteres selbstverständlich“. Es dürfte aber nicht zutreffen, daß der deutsche Kriegsfahrplan „nach kaum dreiwöchentlicher Wirksamkeit — wie die Schweizerische Eisenbahnzeitung meint — durch einen Fahrplan ersetzt wurde, der wieder einige Schnellzüge aufwies“. Wohl verkehrten nach drei Wochen, wie ich a. a. O. ausgeführt habe eine Reihe Schnellzüge auf den Hauptstrecken Deutschlands; ihre Einlegung bedingte aber keine wesentlichen Änderungen des Kriegsfahrplanes selbst, sie mußten sich seinem starren Gefüge, so gut es ging, anpassen, „die Sicherheit der Anschlüsse an etwaige Militärlokalzüge ward nicht gewährleistet“. (S. 186 dieser Ztg.)

Des weiteren berührt die Entgegnung hauptsächlich schweizerische Verhältnisse und erhebt hier bewegliche Klagen über die Schließung des großen Badischen Bahnhofs zu Basel, der allein sie die Schuld zuschreibt „daß eine ganze Reihe von vorgesehenen Schnellzügen der schweizerischen Bundesbahnen nicht zur Ausführung gelangen“. Diese Klagen

sind zweifellos übertrieben. Aus Gründen der Bequemlichkeit trifft man eine solche, für den eigenen Verkehr höchst unbequeme Maßregel doch wahrlich nicht. Oder will der Verfasser vielleicht glauben, daß die nächstbeteiligte deutsche Eisenbahnverwaltung, die badischen Staatsbahnen, durch die Schließung ihrer umfangreichsten Anlage für den Personenverkehr nicht geschädigt würde? Der Eigentümer wird in erster Reihe getroffen, und zweifellos in höherem Maß als der Nachbar. Es versteht sich daher von selbst, daß die badischen Staatsbahnen lieber heute als morgen ihren Basler Personenbahnhof wieder öffnen würden, aber unter den obwaltenden Verhältnissen (es sei nur an die Lage der Großstadt Basel wenige Kilometer von der französischen Grenze, erinnert!) darf dies im unmittelbarsten Interesse des Reiches als ausgeschlossen gelten, und auch für die weitere Dauer des Krieges besteht wenig oder gar keine Aussicht auf eine Änderung dieser für die badischen Staatsbahnen außerordentlich mißlichen Verhältnisse.

Es soll unumwunden zugegeben werden, daß nächst Baden die schweizerischen Bundesbahnen nebst der Stadt Basel am härtesten durch diese Maßregel betroffen werden. Ein bitteres Unrecht aber ist es, in ihr gewissermaßen eine deutsche Unfreundlichkeit der Schweiz gegenüber zu erblicken, wie uns der Verfasser der Entgegnung glauben machen will. Übrigens ist ja der deutsch-schweizerische Personenverkehr nicht ausschließlich auf Basel angewiesen; die Linien über Lindau und Singen-Schaffhausen stehen ihm nach wie vor offen. Waren doch zu Anfang des Friedensfahrplanes vom 2. November 1914 sogar durchlaufende Wagen Berlin-Schaffhausen über Stuttgart-Singen eingerichtet gewesen, die dann freilich in der Folgezeit aus Gründen, die hier nicht zu erörtern sind, auf die Strecke Berlin-Singen beschränkt wurden. Auch der Eingang in Konstanz ist (von einigen kurzfristigen Grenzsperren im Laufe des Jahres 1915 abgesehen) längst freigegeben, so daß von einer völligen Einstellung des deutsch-schweizerischen Eisenbahnpersonenverkehrs nicht wohl gesprochen werden kann.

Über den schweizer. Kriegsfahrplan für den Zivilverkehr läßt sich die „Schweizer. Eisenbahnzeitung" wie folgt aus: „Dieser Kriegsfahrplan kannte fast keinen Unterschied zwischen wichtigen und weniger wichtigen Linien und diente daher dem Zivilverkehr in sehr ungenügender Weise". Etwas anderes hatte ich nicht behauptet. Daß das finanzielle Ergebnis des Personenverkehrs in den beiden ersten Kriegsmonaten sehr unter dem ungenügenden Fahrplan für den Zivilverkehr litt, gebe auch ich zu. In Deutschland sah es damit am Anfang auch nicht anders aus. Doch scheint der Güterverkehr in der Schweiz wie in Deutschland nach anfänglichem Darniederliegen die Einbuße aus dem Personenverkehr teilweise wettgemacht zu haben; m. W. hat hauptsächlich die Gotthardbahn als wichtigste Ader für die Nahrungszufuhr der Schweiz ein Zeitlang einen ungewöhnlich starken Güterverkehr aufgewiesen. Dadurch mag mancher Schaden wieder gut gemacht worden sein, aber als Touristen- und zugleich Binnenland leidet die Schweiz an sich schon sehr stark unter dem Krieg. „Je länger der Krieg dauert — schrieb die „Frankfurter Zeitung" am 21. Februar v. J. —, desto prekärer wird die wirtschaftliche Lage der Schweiz; man mag garnicht daran denken, daß Italien auch noch in den Krieg eingreift, in welchem Fall die Schweiz überall von kriegführenden Staaten eingekreist und inbezug auf die Nahrungsmittelzufuhr mehr oder weniger vom guten Willen der Nachbarn abhängig wäre".

In einem letzten Abschnitt kommt der Verfasser auf die Notwendigkeit weiteren zweigleisigen Ausbaus schweizerischer Eisenbahnstrecken zu sprechen. Er wendet sich gegen die Meinung, „daß ein Netz eben dann am leistungsfähigsten sei, wenn immerzu stärkere Lokomotiven angeschafft werden", und bedauert, daß noch heute keine einzige durchgehende Doppelspur quer durch die ganze Schweiz vorhanden ist. Vielleicht liegt auch hierin ein weiterer Grund für die geringere Reichhaltigkeit des schweizerischen Zivilfahrplanes gegenüber dem deutschen. Tatsächlich bleibt der Prozentsatz zweigleisiger Strecken in der Schweiz wesentlich hinter dem der deutschen Eisenbahnen zurück, wobei ja gewiß vor allem die höchst ungünstigen Geländeverhältnisse der Schweiz die Ursache sind.

So scheinen nach allem die von dem Verfasser beklagten Mißstände des schweizerischen Kriegsfahrplans und seine minderen Leistungsfähigkeit gegenüber dem deutschen weniger durch die Sperrung des Badischen Bahnhofs zu Basel, unter der, wie erwähnt, die badischen Staatseisenbahnen mindestens ebenso leiden, bedingt zu sein, als durch die geographischen, verkehrs- und betriebstechnischen Verhältnisse der Schweiz selbst und ihrer Eisenbahnen. Es geht nicht an, dem Nachbar die Schuld an alledem zuzuschieben. Wenn der Verfasser im Schlußabschnitt sich bewundernd über „die ans unglaubliche grenzenden Leistungen der deutschen Bahnen beim Kriegsbetrieb" ausspricht, so wird dies Lob dankend angenommen.

Tauberbischofsheim (Baden). Kuntzemüller.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Außerkraftsetzung der amtlichen Preisverzeichnisse in den Bahnwirtschaften.** Ein Erlaß des preußischen Eisenbahnministers vom 28. v. M. besagt folgendes: Der Verband Deutscher Bahnwirte hat an mich die Bitte gerichtet, die amtlichen Preisverzeichnisse in den Bahnwirtschaften für die Dauer des Krieges außer Kraft zu setzen, weil die häufige Änderung der Lebensmittelpreise auch eine anderweitige Festsetzung der Preise für Speisen und Getränke und damit auch eine häufige Änderung der amtlichen Preisverzeichnisse erforderlich gemacht habe. Wie festgestellt worden, haben einige Eisenbahndirektionen auf Antrag der Bahnwirte ihres Bezirks die amtlichen Preisverzeichnisse aus dem angegebenen Grunde bereits aufgehoben. Die Königliche Eisenbahndirektion zu Cöln hat in den Wartesälen neben den amtlichen Preisverzeichnissen eine Bekanntmachung anbringen lassen, wonach die in den amtlichen Preisverzeichnissen festgesetzten Preise für die Dauer des Krieges keine Geltung haben, daß die Bahnwirte jedoch die ortsüblichen Preise nicht überschreiten dürfen. Ich finde nichts dagegen zu erinnern, wenn auch in den anderen Bezirken hiernach verfahren wird.

Die Königliche Eisenbahndirektion wird beauftragt, den Verband der Deutschen Bahnwirte auf seine Eingabe vom 1. d. Mts. entsprechend zu bescheiden.

— **Eutin-Lübecker Eisenbahn-Gesellschaft.** Der Aufsichtsrat hat beschlossen, für das Betriebsjahr 1915 die Verteilung einer Dividende von 3 % (wie i. V.) in Vorschlag zu bringen.

— **Über den neuen Sommerfahrplan der württembergischen Staatsbahnen** teilt der württembergische „St.-Anz." folgendes mit: . . . . Von seinem Vorgänger unterscheidet sich der neue Fahrplan nicht wesentlich. Die Gründe, die seit Kriegsbeginn zu einer Einschränkung der Fahrleistungen gegenüber der Friedenszeit Veranlassung gegeben haben, bestehen heute noch in unvermindertem, teilweise sogar in vermehrtem Maß fort. Die Abgabe von Personal an die Heeresverwaltung zum Dienst mit der Waffe, zu den militärischen Eisenbahnformationen und zum Kolonnendienst im besetzten Feindesland reißt immer größere Lücken in den Personalstand, die bei den eigenartigen Verhältnissen des Eisenbahndienstes nur schwer auszufüllen sind. Die Zahl der für den Zivilverkehr zur Verfügung stehenden Betriebsmittel ist erheblich vermindert infolge der Anforderungen der Heeresverwaltung für die militärischen Transporte und für den Bedarf auf den in Betrieb genommenen Eisenbahnstrecken im besetzten Ausland. Dies und die unumgänglich nötige Sparsamkeit im Verbrauch der Betriebstoffe lassen es nicht zu, die Zuleistungen gegen bisher zu steigern. Die Wünsche auf Neueinlegung von Zügen mußten daher abgesehen von wenigen besonders begründeten Fällen unberücksichtigt bleiben und die Eisenbahnverwaltung konnte sich innerhalb der ihr gesteckten Grenzen nur bemühen, durch Verschiebungen einzelner Kurse einige Verkehrsverbesserungen zu erreichen.

Im Anschluß hieran wird dann über die durchlaufenden Wagen folgendes mitgeteilt: In den Zügen D 4 und D 59 laufen die direkten Wagen 1.—3. Klasse zwischen München-Stuttgart-Straßburg über Metz, Luxemburg, Namur, Brüssel nach und von Lille-Douai durch. Daneben verkehren in den Zügen D 6 und D 57 durchlaufende Wagen 1.—3. Klasse München-Stuttgart einerseits und Mézières-Charleville andererseits über Metz, Longuyon, Sedan. In den Balkanzügen über Stuttgart verkehren Schlafwagen zwischen Straßburg und Konstantinopel und durchlaufende Wagen 1. und 2. Klasse Straßburg-Salzburg und Straßburg-Belgrad. Die direkten Wagen 1.—3. Klasse Stuttgart-Nürnberg in den Zügen D 147 und D 148 über Gmünd-Aalen-Crailsheim werden auf die Strecke Stuttgart-Eger ausgedehnt.

— **Geschäftsbedingungen im Verkehr mit den Spediteuren Groß-Berlins.** Die am Speditions-, Fracht- und Lagereigeschäft beteiligten Kreise haben den Wunsch zum Ausdruck gebracht, daß die in diesem Gewerbe bisher üblichen Geschäftsbedingungen von den amtlichen Handelsvertretungen des Groß-Berliner Wirtschaftgebiets einer Prüfung unterzogen und auf Grund der Prüfung den Interessenten zur Anwendung empfohlen werden, um später als Handelsgebräuche gelten zu können. Die Handels-

kammer zu Berlin, die Ältesten der Kaufmannschaft von Berlin und die Potsdamer Handelskammer, Sitz Berlin, haben hierauf nach eingehenden Beratungen, unter Berücksichtigung der Ermittlungen des Lokal-Vereins Berliner Spediteure, „Geschäftsbedingungen im Verkehr mit den Spediteuren Groß-Berlins" festgestellt und diese nunmehr mit dem Hinzufügen veröffentlicht, daß sie, sofern sie während geraumer Zeit regelmäßig Anwendung gefunden haben, später als Handelsgebräuche im Sinne des § 346 HGB. verlautbart werden sollen. Die „Geschäftsbedingungen" sind in den Diensträumen der genannten Körperschaften erhältlich.

— **Der Siemenswagen im Verkehrs- und Baumuseum in Berlin.** Der elektrische Schnellbahnwagen, welcher im Jahre 1903 unter Führung des Prof. Reichel auf der Militärbahnstrecke Marienfelde-Zossen seine aufsehenerregenden Versuchsfahrten mit 200 km-Stunden machte, wird demnächst als Salonwagen ausgestattet im Königlichen Verkehrs- und Bau-Museum, Invalidenstraße, Aufstellung finden. Er soll alle auf die Elektrisierung der preußischen Staatsbahnen bezüglichen Gegenstände aufnehmen. Wie wir meldeten, ist die Eisenbahnabteilung des Museums von der Hochbau- und Wasserbau-Abteilung kürzlich getrennt und übersichtlicher angeordnet worden. Neu aufgestellt sind hier die Modelle der Elberfelder Schwebebahn, eine Transportbahn für Massengüter, die Bekohlungsanlage des Leipziger Bahnhofs usw. Vermehrt und neu geordnet sind auch die Schaustücke, welche die Eisenbahn-Telegraphie und die Stellwerksanlagen zur Darstellung bringen. Das Verkehrs- und Bau-Museum ist jetzt täglich von 10 bis 3, Sonnabends von 2 bis 6 Uhr geöffnet. Ein neuer Führer mit Plan und Rundgang befindet sich im Druck.

— **Personalnachrichten.** Bei der preußisch-hessischen Staatsbahnverwaltung sind die Regierungsbaumeister des Eisenbahnbaufachs Woltmann in Kattowitz, Winkelmann in Flensburg und Kurt Thiele in Brieg sowie die Regierungsbaumeister des Maschinenbaufachs Quelle in Duisburg und Bonnemann in Aachen zu Regierungs- und Bauräten ernannt. — Dem Großherzoglich hessischen Regierungsrat Otto Drescher, Mitglied der Eisenbahndirektion in Frankfurt (Main), ist der Charakter als Geheimer Regierungsrat verliehen. — Der Regierungsbauführer des Eisenbahn- und Straßenbaufachs Walter Vogeler aus Elberfeld ist zum Regierungsbaumeister ernannt. — Der Eisenbahn-Verkehrskontrolleur Paul Nagel, bisher in Düren, ist unter Versetzung nach Tilsit und Übertragung der Stellung des Vorstandes des Eisenbahn-Verkehrsamtes daselbst zum Eisenbahn-Verkehrsinspektor ernannt.

Bei den württembergischen Staatseisenbahnen ist der Finanzrat Hochstetter, Vorstand der Verkehrskontrolle II, zum Mitglied der Generaldirektion mit der Dienststellung eines Finanzrats ernannt, der Eisenbahnbetriebsinspektor Daniel, Vorstand den Verkehrskontrolle I, auf die Stelle des Vorstandes der Verkehrskontrolle II mit der Dienststellung eines Finanzrats befördert, dem Eisenbahnbetriebsinspektor Stammbach bei der Generaldirektion der Titel und Rang eines Finanzrats verliehen, der Eisenbahnbetriebsinspektor Buohl, Vorstand des Tarifbureaus, auf die Stelle des Vorstands der Verkehrskontrolle I versetzt und der Rechnungsrat Schumm bei der Generaldirektion zum Vorstand des Tarifbureaus mit der Dienststellung eines Eisenbahnbetriebsinspektors des inneren Dienstes befördert worden.

Österreich.

— **Bahnhofsumbau in Proßnitz.** Wie das „Öst.-ung. Eisenbahnblatt" meldet, wird noch in diesem Jahre mit dem lang geplanten Umbau des Nordbahnhofes in Proßnitz begonnen werden. Nach dem neuen Projekte wird das Stationsgebäude um rd. 150 m in der Richtung gegen Nezamislitz verlängert werden, auch die Gleisanlagen werden schon mit Rücksicht auf den geplanten Ausbau der Lokalbahn Proßnitz-Prerau vermehrt werden. Das neue Aufnahmegebäude erhält einen geräumigen Vorraum, von dem breite Gänge zu den Warte- und Wirtschaftsräumen führen. Für die Post wird ein eigenes Gebäude errichtet. Die Hauptfassade des Bahnhofes wird abgeändert; die Eingänge erhalten mit Drahtglas gedeckte eiserne Vordächer. Alle Kanzleiräume werden bedeutend erweitert.

— **Der Verwaltungsbericht der Wiener städtischen Straßenbahnen für 1914/15.** In hohem Maße ist dieses Unternehmen, durch den Krieg beeinflußt und teilweise in Mitleidenschaft gezogen worden. Die Gedenktafel der während der ersten elf Monate im Kriege gefallenen Angestellten umfaßt allein 163 Namen, das Verzeichnis der Ausgezeichneten 56 Verleihungen. Von dem Gesamtstande zu Eingang des Berichtsjahres mit 12 368 Personen sind 5700 Mann schon beim allgemeinen Aufgebot zur Fahne eingerückt, im weiteren Verlauf noch 1706. Durch Neuaufnahmen, hauptsächlich von Frauen, hat der Stand zu Ende des Jahres wieder 10 083 Angestellte erreicht. Wiewohl beinahe die Hälfte der Mannschaft gleichzeitig weggefallen ist, hat der regelmäßige Betrieb der Straßenbahn keine Unterbrechung erfahren, während es bekannt ist, daß er in Großstädten des feindlichen Auslandes aus diesem Anlaß vorübergehend eingestellt werden mußte. Weiter sind dem Betriebe zahlreiche neue Aufgaben, wie die Beförderung von Verwundeten in Sonderzügen mit eigens dazu eingerichteten Wagen, dann eine umfangreiche Güter- und Lastenbeförderung zugewachsen, letztere hauptsächlich infolge des Mangels an Pferden und Fuhrwerk.

Bei alledem hat die Straßenbahn trotz des so unverhältnismäßig hohen Abganges an Fahrmannschaft und Werkstättenarbeitern eine gesamte Fahrleistung im elektrischen Betriebe von über 90 Millionen Nutzkilometer aufzuweisen, das sind nur um 11,2 % weniger als im gleichen Zeitraum vorher.

Mit der „Elektrischen" sind rund 327 Millionen Personen befördert worden; das ist nur um ein halbes Prozent weniger als das Jahr zuvor, was natürlich nur durch eine weitgehende Ausnützung der Fahrbetriebsmittel möglich geworden ist. Die Einnahmen aus der Personenbeförderung im elektrischen Betriebe beziffern sich mit 52 935 248 K., das ist um 0,5 % mehr als im Vorjahre, die gesamten Betriebseinnahmen mit 53 028 383 K. Der Dampfbetrieb weist eine Betriebseinnahme von 454 932 K. auf, der Kraftstellwagenbetrieb 48 643 K.

Demgegenüber betragen die eigentlichen Betriebsauslagen im elektrischen Betriebe 31 100 952 K., im Dampfbetriebe 767 749 K. und bei der Kraftstellwagununternehmung 113 621 K. Diese Ausgaben haben neben einer Reihe anderer, alljährlich wiederkehrender Posten, wie für Haftpflichtentschädigungen, Wohlfahrtsauslagen, Verzinsung des Anlagevermögens von rund 192½ Millionen Kronen u. a. eine besondere Erhöhung durch die sogenannten Kriegsauslagen um mehr als 3½ Millionen Kronen erfahren. Diese umfassen die Unterstützungen an die Eingerückten und ihre Angehörigen in der Höhe von 3.3 Millionen Kronen, ferner Kriegszulagen und außerordentliche Versorgungsbezüge von Kriegerwitwen und -waisen. Die Gesamtausgaben des elektrischen Betriebes steigerten sich solcherart auf 49 367 954 K.; gegen die Gesamteinnahmen von 53 612 722 K. ergibt sich also noch ein Überschuß von 4 244 768 K. Daraus sind überdies die Betriebsabgänge des Dampfbetriebes und der Kraftstellwagenunternehmung in der Höhe von 309 983 K. und 64 978 K. zu bestreiten. Der reine Gebarungsüberschuß beträgt somit 3 869 807 K. Dem Antrage der Direktion zufolge sind davon nach Verwendung von unterschiedlichen Beträgen für Neuanschaffungen, Tilgung des Anlagevermögens aus Anlehen, Bilanzremunerationen und als Rücklagen für Erneuerungen 2,3 Millionen Kronen an die eigenen Gelder der Gemeinde Wien zu überweisen.

— **Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.** Der Rechnungsabschluß für das Jahr 1915 ergibt ein Reinerträgnis von 4 575 039 Kronen (gegen 3 140 176 K. im Vorjahre), somit eine Steigerung um 1 434 8663 K. Es beträgt der Gesamtüberschuß 5 932 195 K. Es soll eine Dividende von 56 K. für die Aktie (gegen 46 K. im Vorjahre), das sind 3 225 600 K. zur Verteilung gebracht und der Rest von 1 439 620 K. auf neue Rechnung vorgetragen werden. Das Ergebnis des Jahres 1915 übertrifft jenes des Jahres 1912 und ist das höchste, das ausgewiesen wurde. Für das Jahr 1912 war ein Reingewinn von 3 882 031 K. erzielt und eine Dividende von 57½ K. gezahlt worden. Der diesjährige Gewinn ist um 693 000 K. größer, die Dividende bleibt aber um anderthalb Kronen hinter der damaligen zurück.

Ungarn.

— **Die Eisenbahnbautätigkeit in Ungarn im Jahre 1915** stand unter dem hemmenden Einflusse des Weltringens und zeigt gegen das Vorjahr eine begründete Einschränkung; nichtsdestoweniger kann aber erfreulicherweise von keinem Stillstand die Rede sein. Dem öffentlichen Verkehr wurden im Laufe des Jahres übergeben: die Maros-Tordaer Komitats-Lokalbahnen (schmalspurige) 187.4 km und die Somorja-Uszorer Lokalbahn 5.3 km, zusammen 192.7 km. Im Bau begriffen waren Ende des Jahres: die Strecke Plaski-Landesgrenze der dalmatinischen Linie der ungarischen Staatseisenbahnen 174 7 km und die Zabok-Stubiczaer Lokalbahn 13,4 km, zusammen 188,1 km.

Die Beratungen über die Bedingungen der Bewilligungsurkunden sind für 56 neue Lokalbahnen beendet, die zusammen eine Länge von 2081.5 km erreichen. Für diese Lokalbahnen erübrigt also die Geldbeschaffung zur Bestreitung der wirklichen Unkosten des Baues und der Ausrüstung, welche insgesamt auf 264 095 400 K. veranschlagt bzw. genehmigt worden sind. Die verwaltungsbehördlichen Begehungen von weiteren 65 Lokalbahnen mit 2253.7 km Länge haben bereits stattgefunden und die Entwürfe von 19 solchen Lokalbahnen mit 750 km sind vorgelegt worden, ihre verwaltungsbehördliche Begehung steht aber noch aus. Mr.

— **Anerkennung für die Abwicklung des Kriegsverkehrs.** Die k. u. k. Zentraltransportleitung hat für die tadellose Abwicklung der Heerestransporte auf den Linien der Mohács-Pécser Eisenbahn, im Namen des allerhöchsten Dienstes, sowohl der Betriebsdirektion wie auch den Angestellten insgesamt die vollste Anerkennung ausgedrückt.

— **Fahrbegünstigung für türkische und bulgarische Krieger auf den ungarischen Staatseisenbahnen.** Die Verordnung betreffend die Beförderung der Kranken und Verwundeten der verbündeten Armeen wurde jüngsthin auch auf die türkischen und bulgarischen verwundeten und kranken Soldaten ausgedehnt. Diese müssen im Besitze eines in ungarischer und deutscher Sprache verfaßten Ausweises sein. Die Ausweise werden für das türkische Militär von dem k. u. k. Militärbevollmächtigten in Konstantinopel, für das bulgarische Militär jedoch von dem der österreichisch-ungarischen Gesandtschaft in Sofia beigegebenen k. u. k. Militärattaché ausgefertigt.

— **Kriegshilfe bei der Mohács-Pécser Eisenbahn.** Ähnlich wie die Direktion der ungarischen Staatseisenbahnen hat auch die Direktion der Mohács-Pécser Eisenbahn für das gesamte Personal eine Kriegshilfe für das laufende Jahr im Ausmaße von 20 % des Jahresgehaltes genehmigt. Der vorgestreckte Betrag wird von den Gehältern der Angestellten in zehn aufeinander folgenden Monatsraten in Abzug gebracht.

Übrige europäische Länder.

— **Automobil gegen Eisenbahn vor Verdun.** Unter dieser Überschrift teilt die „Köln. Ztg." vom 22. April folgendes mit: Zur Ergänzung der Eisenbahnverbindungen zwischen Verdun und Paris hat der Oberbefehlshaber des Gebiets um Verdun, Pétain, eine Kraftwagen-Verbindung eingerichtet. Eine eigne Straße wurde nach französischen Meldungen nur für den Autoverkehr zwischen Paris und Verdun erbaut. Durch Flaggensignale bei Tage, Lichtsignale bei Nacht wurde ein geregelter Dienst eingerichtet, in dem 25 000 (!) Automobile in raschester Fahrt hintereinander und nebeneinander verkehren sollten. Eine ganze Division soll zu Anfang des deutschen Angriffs mit Automobilen schleunigst nach Verdun geworfen worden sein. Wie immer sind die französischen Zeitungen von dieser Leistung sehr begeistert: sie phantasieren sogar von einem völligen Ersatz der Feldeisenbahnen durch den Autoverkehr. Gegen diese Übertreibungen wendet sich Pierre Hamp in einem sachverständigen Leitaufsatz in der Humanité (vom 14. April), dem wir folgendes entnehmen:

Die stärksten Lokomotiven ziehen auf ebner Strecke 1200 t, befördern also, wenn man von 20-t-Wagen 6 t Tara abzieht, 840 t Nutzlast. Die Lastautos des Heeres tragen je 3 t. Für eine einzige Lokomotive müssen also 280 Autos eintreten. Um einen geregelten Schnellverkehr der Autos zu ermöglichen müssen die Straßen ständig ausgebessert werden, während bei der Eisenbahn nach der einmaligen Streckung des Gleises die Ausbesserungsarbeiten verschwindend gering sind. Also handelt es sich um die Frage: Kann man rascher Autostraßen als Schienenwege bauen? Bei der Beantwortung der Frage muß man nun betonen, daß unsere Kriegsleitung den Schienenweg auch nach 20 Kriegsmonaten noch nicht voll auszunutzen versteht. Heute kennt man die Gründe, warum bei den Heeresoperationen bisher die Eisenbahnen völlig versagt haben. Bei ihrem Vormarsch an der Yser im Oktober 1914 hielten die Deutschen alle Bahnkreuzungen des Nordbahnnetzes in der Hand. Uns blieb nur die Hauptlinie Paris-Amiens-Calais. Alle unsere Truppen, die die von Antwerpen zurückweichenden Heeresteile aufnehmen sollten, gingen nur über diese eine Linie. Die Linie hatte zwei Kopfstationen: Etaples und Calais. Die Umsetzung der Lokomotiven vom Eingang an den Ausgang bewirkte bei den rasch aufeinanderfolgenden Zügen unendliche Verzögerungen: hinter den beiden Kopfstationen standen bei den Haltesignalen lange Reihen von Zügen und das in einer Lage, wo jeder für uns verlorene Augenblick ein Vorrücken der Feinde bedeutete. Hätten wir rechtzeitig ein paar hundert Meter Ausweichgleise gelegt, so wäre die Yserschlacht anders ausgelaufen. Die paar hundert Meter wurden dann allerdings durch die Bauabteilungen des . . . Pionierregiments gelegt. Sie haben seitdem den Durchgangsverkehr mit Etaples und Calais ermöglicht. Die Züge brauchen nicht mehr zu warten, die Gleise sind nicht mehr verstopft. Die Beschleunigung der Züge ist darum auch nur 18 Monate zu spät gekommen. Wahrscheinlich wird noch in den Kämpfen bei Verdun auch das dortige Staatsbahnnetz in aller Eile umgebaut. Die Meinung, bloßer Automobilverkehr genüge, hält nicht stand, nicht allein vor der Fachkritik, sondern vor dem einfachen gesunden Menschenverstand. Leute, um die Gleise zu strecken, sind reichlich vorhanden. Man kann die Eisenbahnarbeiter des Staatsbahnnetzes heranziehen, die Feldeisenbahnabteilungen und das Pionierregiment, dessen Bestand von . . . Mann noch durch Landsturmarbeiter-Kompagnien vermehrt ist. Eine Kompagnie des . . . Regiments hat den ganzen Sommer über die Gleiswege von Unkraut gereinigt. War denn der Kampf gegen das Unkraut für die Eisenbahnfachtruppe die Hauptsache in dem Augenblick, wo ein Vorrücken unserer Heere die schleunige Wiederherstellung der Gleise und der Bahnhöfe erfordert hätte? (Alle andere, fast ein Drittel des Ganzen, hat die Zensur gestrichen.)

— **Betrieb staatlicher Kohlengruben in Bulgarien durch die Gruppe der Discontogesellschaft.** Im Zusammenhang mit der seinerzeitigen Abschluß von bulgarischen Anleihen hat die unter der Führung der Discontogesellschaft stehende Bankenvereinigung, der auch die Creditanstalt, die Bodenkreditanstalt, der Bankverein, die Ungarische Allgemeine Kreditbank und die Pester Ungarische Kommerzialbank angehören, sich ein Anrecht auf die Durchführung wirtschaftlicher Arbeiten in Bulgarien gesichert. Die Vereinigung erhielt das Recht zum Bau der Eisenbahn von Michailovo-Haskovo nach Portolago, auf die Ausgestaltung des Hafens von Portolago und die Ausbeutung der Kohlengruben von Pernik und Bobovdol. In die Verträge, die im Juli 1914 vereinbart worden sind, wurden die näheren Bestimmungen darüber aufgenommen. Nun sind innerhalb der Gruppe die erforderlichen Schritte eingeleitet worden, um das Wahlrecht auf den Kauf und Betrieb der erwähnten Kohlengruben auszuüben. Zu diesem Zwecke soll nach den früher getroffenen Abmachungen eine Gesellschaft gebildet werden, in der auch der bulgarische Handelsminister durch einen Vertreter mit beratender Stimme vertreten sein wird. Der bulgarischen Nationalbank und der Landwirtschaftlichen Bank wurde seinerzeit am Kapital der Gesellschaft und dem Erträgnis der Kohlengruben ein 30proz. Anteil zugesichert. Nun wird diese Gesellschaft mit einem Kapital von 7½ Millionen Goldleva ins Leben gerufen werden. Die Gruben sind noch nicht ganz aufgeschlossen und die Mitglieder der Bankvereinigung haben zur Vornahme der notwendigen Arbeiten zunächst gewisse Einzahlungen geleistet.

— **Neuorganisation der russischen Eisenbahnen.** Nach Meldungen russischer Blätter soll ein vom Gehilfen (Unterstaatssekretär) im russischen Verkehrsministerium, Bitrisow, geleiteter, aus Eisenbahntechnikern und anderen Fachleuten bestehender Ausschuß den Plan einer vollständigen Neuorganisation des Eisenbahnwesens im ganzen russischen Reiche ausarbeiten.

— **Tarif für den Privatgüterverkehr auf den deutschen Militäreisenbahnen im besetzten russisch-polnischen Gebiete.** Mit dem 1. Mai d. J. sind im obigen Tarife neben der bisherigen Frachtberechnung für volle Wagenladungen zu 10 000 kg auch Nebenklassen für Wagenladungen von 5000 kg eingerichtet worden.

— **Zwei Kriegsbahnen.** Der „Wjestnik (Bote) des Ministeriums der Verkehrsanstalten" hat vor gar nicht langer Zeit Anordnungen bekanntgegeben, aus denen klar und deutlich hervorgeht, daß durch die Regierung zu besserer Verteidigung des Landes zwei Bahnen schleunigst hergestellt werden sollen. Daß in besonderen dieser Zweck zu erreichen beabsichtigt wird, geht namentlich auch daraus hervor, daß zur Begründung der Bauten der § 87 der Reichsverfassung (das Reich in Kriegsgefahr) herangezogen worden ist, was gleichzeitig die Möglichkeit gibt, ohne Mitwirkung der Volksvertretung die erforderlichen Gelder für den Bau anzuweisen. Die erste und wohl auch die weitaus wichtigere der Bahnen ist die Linie Pleskau (Pskow) nach Narva, östlich des großen Wasserbeckens des Peipus und des Pleskauer Sees. Etwa 170 Werst (= 181 km) lang wird, die Bahn erbaut und würde damit die Möglichkeit schaffen, neben der direkten Linie Pleskau-Petersburg, diesen letzteren Punkt noch auf dem Umwege über Narva zu erreichen, wobei die westliche Flanke vor feindlichen Angriffen völlig gesichert sein wird. Die zweite Bahn Petersburg-Rybinsk muß zunächst in zwei Teile zerlegt werden, die jeder für sich in ihrer Bedeutung im gegenwärtigen Augenblick ganz verschieden sind. Die ganze Bahn Petersburg-Rybinsk hat zweifellos eine sehr große wirtschaftliche Bedeutung, weil sie den überaus stark belasteten Wasserweg, das „Mariensystem" zu entlasten berufen sein wird. Das sind aber Zukunftshoffnungen, das wesentliche dieses Bahnbaues liegt im Augenblick offenbar an einer ganz anderen Stelle. Der Petersburg zunächst liegende Teil der geplanten Bahn zerfällt nämlich in die Strecken: 1. Petersburg bis zur Wolchow-Fluß und 2. Tschudowo, Station der Nicolai-Bahn, bis Gostinopolje, Station der Bahn Petersburg-Wjätka. Durch diesen Bau wird erreicht, einmal eine neue Verbindungsbahn zwischen den beiden großen nach Petersburg führenden Linien und damit eine zweite Umgehungsbahn von Petersburg zu schaffen, sodann wird eine weitere Zufuhrbahn nach Petersburg zur Verfügung stehen, die die beiden anderen Bahnen (Nikolai und Petersburg-Wjätka) auf ihrer Endstrecke zu entlasten ge

eignet ist. Der ganze Bau Petersburg-Rybinsk ist nachträglich auch von der Duma genehmigt. Es geht hieraus leicht hervor, eine wie große Bedeutung diesen Bauten zufällt in bezug auf die Erreichung des wichtigen Punktes: Petersburg. Die Regierung hat der schleunigsten Durchführung eine solche Bedeutung beigemessen, daß der Kaiserliche Befehl den Minister der Verkehrsanstalten ermächtigt, ohne Vorlage eines Kostenanschlages unverweilt den Bau in Angriff zu nehmen und mit allen Mitteln dessen beschleunigten Bau durchzuführen. Dieser Befehl bezieht sich gleichermaßen auf die schnellste Durchführung des Baues der Bahn Pleskau-Narva. m.

Fremde Erdteile.

— **Die Polar-Uralbahn.** Der Plan des Baues einer solchen Bahn ist keineswegs neu, aber er ist jetzt, mitten im Kriege, wieder neu aufgegriffen worden. Auch dieser Krieg hat Rußland die sehr teuer erkaufte Lehre zuteil werden lassen, daß es an brauchbaren Verkehrswegen an allen Enden des weiten Reiches fehlt. Offenbar unter diesem Eindruck und in der Erkenntnis, daß mit Wiederbeginn friedlicher Arbeit eine Arbeit ganz dringend not tut und mit allen nur möglichen Mitteln gefördert werden muß: der Ausbau des Eisenbahnnetzes. So kann man denn jetzt beobachten, daß, lebhafter als das mitten im Frieden der Fall war, von allen Seiten der Regierung Pläne für den Neubau von Eisenbahnen zugehen. So entwickelt sich schon jetzt eine vorbereitende Tätigkeit, die die erforderlichen Vorarbeiten bereitzustellen beabsichtigt. Sie geht von Privatgesellschaften aus. Hieraus darf man wohl den berechtigten Schluß ziehen, daß in Rußland die Erkenntnis zum Durchbruch gekommen ist, daß dem privaten Kapital und Unternehmungsgeist eine breite Bahn für seine Betätigung sich nach dem Kriege eröffnen wird. Es fragt sich nur, wie sich der Staat zu den vielen geplanten Unternehmungen stellen wird, und namentlich, ob er die Möglichkeit haben wird, ihnen eine tatkräftige Unterstützung zuteil werden zu lassen, die bisher in der Übernahme einer Garantie für die zu leistenden Zinsen und die Tilgung des Kapitals bestand. Auch der gegenwärtige Unternehmer rechnet mit einer ziemlich kräftigen Unterstützung, um den Bau und Betrieb der Bahn durchführen zu können. Ein früherer Unternehmer, der im Jahre 1907 bereits den Bau plante, hatte die völlige Tariffreiheit des Unternehmens beantragt, weil die Verhältnisse von allen ähnlichen ganz abweichen. Allein der Staat ging hierauf nicht ein, und der Plan kam nicht zur Ausführung. Diese Klippe ist dieses mal vermieden, aber die Unternehmer rechnen immer noch mit erheblichen Bevorzugungen. So sollen auf das Aktienkapital zunächst nur 25 bis 30 % eingezahlt werden, das Rollmaterial und ebenso das Baumaterial soll zollfrei vom Auslande eingeführt werden dürfen, das erforderliche Land nicht nur zum Bahnbau selbst, sondern ebenso zur Deckung des Bedarfs der Beamten für Garten und Feld soll kostenlos zur Verfügung gestellt werden. Daneben soll das Unternehmen berechtigt sein, Hafenanlagen am Ob und die Ausrüstung eines Hafens an der Küste des Eismeeres auszuführen. Diese Vorschläge sind einer Erörterung unterzogen, auch berücksichtigungswert befunden worden. Danach gewinnt es den Anschein, als hätte dieser Plan[1]) Aussicht auf Durchführung.

Die Aufgabe dieses Bahnbaus soll eine Verbindung des Ob-Stromes und seines großen Zuflusses Irtysch nebst dessen Flußgebiet mit einem Hafen am Eismeer sein. Da ferner der Ob bei Nowonikolajewsk von der Sibirischen Bahn überschritten wird, so würden auch die Güter, die auf der Sibirischen Bahn befördert werden, dem Eismeer an dieser Stelle verhältnismäßig nahe sein. Hält man sich gegenwärtig, um wie große Gebiete es sich hier handelt, die ihre Erzeugnisse auf diesem Wege in den Verkehr bringen könnten, so läßt sich wohl denken, daß die gesamte Bahn einen nicht zu unterschätzenden Einfluß auf die wirtschaftliche Entwicklung des Gebietes haben wird, für dessen Erzeugnisse sie einen Ausweg ans Meer herzustellen die Aufgabe haben wird. Es würde sich dann hier am Ob und Irtysch wahrscheinlich ein Verkehr entwickeln, wie er vor Erbauung der Eisenbahnen sich an der Wolga abspielte. Im Winter bei Schnee und Eis werden die Güter an die Flußhäfen gebracht, dort lagern sie bis zur Eröffnung der Schiffahrt, um dann auf dem Wasserwege Obdorsk zu erreichen. Hier würde dann die geplante Eisenbahn zur Verfügung stehen, um auf 440 W (= 469 km) einen Hafen am Eismeer zu gewinnen. Eine solche Bahnverbindung würde es ermöglichen, die gefährliche Fahrt durch die Obmündung, die Umsegelung der Samojedenhalbinsel und die außerordentlich gefährliche Durchfahrt durch das Karische Meer zu vermeiden. Die Bahn soll schmalspurig erbaut werden und etwa 25 Millionen Rubel kosten. Zu diesen Baukosten kämen dann noch etwa 15 Millionen Rubel für Hafenanlagen am Ob und am Eismeer. Nach der Ertragsberechnung der Unternehmer würde schon die Beförderung von 25 Millionen Pud (= 409 500 t) Holz genügen, um das gesamte Baukapital zu verzinsen und zu tilgen, sowie die Kosten des Betriebes zu decken. Die Rechnung auf große Holzbeförderung kann leicht stimmen, denn nach Angabe unserer Quelle Nr. 70 der „Torg. Prom. Gaseta" wird das Flußgebiet des Ob und seiner Nebenflüsse nebst dem Zufuhrgebiete der geplanten Bahn auf 2,5 Millionen Qu.-W. (= 2,8 Millionen Quadratkilometer) berechnet, und dieses große Gebiet (das Deutsche Reich ist z. B. 540 658 qkm groß) ist zum weitaus größten Teile mit altem Wald bestanden. Die Möglichkeit, hier reiche Ausbeute zu halten, liegt also vor. Im übrigen werden aber wohl noch Getreide, Felle usw. den Weg über die geplante Bahn suchen, so daß die Hoffnung der Unternehmer, ohne Belastung des Staates für die erbetene Garantie durchzukommen, nicht ganz unberechtigt erscheint. m.

[1]) Im Februarheft 1916 des Archivs für Eisenbahnwesen habe ich die wichtigsten Pläne zur Erschließung des Nordens Rußlands sowie zu seiner Verbindung mit den sibirischen Verkehrswegen zusammengestellt und besprochen. m.

Bücherschau.

— **Kriegsrecht.** Gemeinverständliche Darlegung der wichtigeren Kriegsgesetze und Kriegsverordnungen. Von Oberlandesgerichtsrat A. Freymuth. — Preis 1 *M*. Verlag Richard Oefler, Berlin SW 29 A. Inhalt: Das Vertragsrecht im Kriege; Das Kriegszustandsgesetz; Der Schutz der Kriegsteilnehmer; Gerichtliche Zahlungsfristen; Geschäftsaufsicht zur Abwendung des Konkursverfahrens; Mindestgebot bei Zwangsversteigerung; Pfändungsfreiheit bis 2000 *M*; Die Abänderung des Zivilprozesses; Zahlungsverbote, Prozeßverbote; Überwachung und Zwangsverwaltung ausländischer Unternehmungen; Die Protestfristen; Patente, Gebrauchsmuster und Warenzeichen; Goldzahlungen; Die Verjährung; Das Kündigungsrecht der Hinterbliebenen von Kriegsteilnehmern; Höchstpreise und Schiedsgerichte; Einigungsämter; Die Krankenversicherung und die sonstige soziale Versicherung; Kriegsgewinnsteuer und andere Kriegssteuern; Offiziers- und Mannschaftsversorgung; Familienunterstützungen; Hinterbliebenenbezüge.

Amtliche Mitteilungen der Geschäftsführenden Verwaltung.

Zurechnung von Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.

Die am 1. Mai d. Js. dem öffentlichen Verkehr übergebene 1,77 km lange Strecke Wohlau-Rathau der Königlichen Eisenbahndirektion Breslau ist den Vereinsbahnstrecken zugerechnet worden.

Die am 30. Mai bzw. 1. Oktober 1910 dem öffentlichen Verkehr übergebene 5,40 km lange Strecke Buttstädt-Rastenberg (Thür.) der Zentralverwaltung für Sekundärbahnen H. Bachstein) ist den Vereinsbahnstrecken zugerechnet worden.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Eisenbahndirektionsbezirk Halle (Saale). Am 1. Mai d. J. ist der zwischen den Stationen Wittenberg (Pr. a.) und Coswig (Anh.) an der Bahnstrecke Wittenberg-Roßlau gelegene Bahnhof Klein Wittenberg, welcher bisher dem Personen-, Gepäck- und Expreßgutverkehr diente, auch für die Abfertigung von Eil- und Frachtstückgütern, Kleinvieh in einzelnen Stücken sowie für die Abfertigung von Wagenladungen der angeschlossenen Werke und Lagerplätze eröffnet worden. Die Abfertigung von Fahrzeugen und Gegenständen, zu deren Ver- und Entladung eine Rampe erforderlich ist, bleibt bis auf weiteres ausgeschlossen.

Am 1. Mai d. Js. ist der zwischen den Stationen Hohenbocka und Ruhland an der Bahnstrecke Kohlfurt-Falkenberg b. Torgau gelegene Haltepunkt Schwarzbach (Bez. Liegnitz), der bisher dem Personen- und Gepäckverkehr diente, als Bahnhof IV. Klasse auch für die Abfertigung von Wagenladungs- und Stückgütern, Leichen und lebenden Tieren eröffnet worden. Die Abfertigung von Fahrzeugen, Sprengstoffen und Gegenständen, zu deren Ver- und Entladung eine Kopframpe erforderlich ist, ist bis auf weiteres ausgeschlossen.

Eisenbahndirektionsbezirk Saarbrücken. Am 1. Mai d. J. ist der zwischen den Stationen Illingen (Bez.

Trier) und Dirmingen links der Bahnstrecke Wemmetsweiler-Nonnweiler gelegene Haltepunkt Wustweiler, welcher bisher dem Personen- und Gepäckverkehr diente, auch für die Abfertigung von Wagenladungsgütern, Leichen und lebenden Tieren eröffnet worden. Die Abfertigung von Stückgütern, Fahrzeugen, Sprengstoffen und Gegenständen, zu deren Ver- und Entladung eine Kopframpe erforderlich ist, ist bis auf weiteres ausgeschlossen.

Änderung von Stationsnamen.

Eisenbahndirektionsbezirk Kattowitz. Der an der Strecke Nensa-Kattowitz belegene Bahnhof II. Klasse Czernitz hat die Bezeichnung Charlottegrube erhalten.

Königlich ungarische Staatseisenbahnen. Die an der Strecke Temesvár-Józsefváros-Báziás gelegene Station Temesság-Ivánda fürdö hat die neue Bezeichnung Temesság erhalten.

Schließung von Stationen.

K. k. österreichische Staatsbahnen. Am 30. Juni d. Js. wird die für den Verkehrsbereich der Station Feldbach bestehende Güternebenstelle Gleichenberg geschlossen werden.

Rundschreiben der Geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. II 23 vom 22. April d. Js. an sämtliche Mitglieder des Preisausschusses. Begleitschreiben zur Niederschrift Nr. 53 über die Sitzung am 29. März d. Js. in Berlin (abgesandt am 4. Mai d. Js.).

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Güterverkehr.

Ausnahmetarif für die Beförderung von Steinkohlen usw. vom Ruhrbezirk zum Betriebe von Eisenerzbergwerken usw. nach den Stationen des Siegerlandes (Tarifheft V.)

Mit sofortiger Gültigkeit wird die Station Wiedmühle des Direktionsbezirks Cöln als Empfangsstation in die Abteilung A aufgenommen.

Essen, den 1. Mai 1916. (624)
Königliche Eisenbahndirektion.

Tfv. 1265. Oberschlesisch-österreichischer Kohlenverkehr. Eisenbahngütertarif, Teil II, Heft 2, gültig vom 1. September 1913.

Mit Gültigkeit vom 1. Juli 1916 bis auf Widerruf bzw. bis zur Durchführung im Tarifwege werden die Frachtsätze im Verkehr nach Parschnitz Ort durchweg um 25 hl für 1000 kg erhöht.

Kattowitz, den 25. April 1916. (623)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Ausnahmetarif 2 IV d für gebrauchte Waren (Haushaltungsgegenstände usw.) und Metallwaren, die beschlagnahmt und gesammelt sind.

Die nachträglich eingeführte Ziffer 5 der Anwendungsbedingungen erhält folgenden Wortlaut:

Für die Güter dieses Tarifs werden, unbeschadet der Bestimmungen im § 52 der Allgemeinen Tarifvorschriften im Deutschen Eisenbahn-Gütertarif, Teil I Abteilung B, also soweit verfügbar, auf Antrag bedeckte Wagen ohne Erhebung der Fracht für den 10 %igen Gewichtszuschlag oder offene Wagen mit Decke ohne Erhebung der Deckenmiete gestellt. Die Vergünstigung gilt rückwirkend für die seit dem Inkrafttreten des Ausnahmetarifs beförderten Sendungen. Nähere Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbureau, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 1. Mai 1916. (617)
Königliche Eisenbahndirektion.

Mitteldeutsch-bayerischer und mitteldeutsch-südwestdeutscher Güterverkehr.

Vom 16. Mai 1916 ab wird die Station Apollensdorf des Direktionsbezirks Halle (Saale) in die Tarife aufgenommen. Näheres bei den Abfertigungen.

Erfurt, den 29. April 1916. (621)
Königliche Eisenbahndirektion.

Bayerisch-Sächsischer Güterverkehr, Heft 2.

Die Bestimmungen über den Verkehr mit der Schweiz und darüber hinaus in den Abschnitten B, C und D des Anhangs II zum Gemeinsamen Heft für den Wechselverkehr deutscher Eisenbahnen untereinander — Nachtrag 8 — gelten sofort auch für die in Kronenwährung erstellten Frachtsätze im Verkehre mit Lindau-Reutin und Lindau Stadt. Im Falle der Ziffer 1 des Abschnittes B des Anhangs II werden diese Frachtsätze auch weiterhin in Kronenwährung berechnet, dagegen werden sie im Falle der Ziffer 2 des Abschnittes B des Anhangs II zum Kurse von 100 Heller = 105 Centimes in die Frankenwährung umgewandelt.

Dresden, am 1. Mai 1916. (622)
Kgl. Gen.-Dir. d. Sächs. Staatseisenb.,
als geschäftsführende Verwaltung.

Badischer Gütertarif.

Mit sofortiger Gültigkeit werden bis auf weiteres die im Nebengebührentarif des Deutschen Eisenbahn-Gütertarifs, Teil I Abteilung B im Abschnitt I, Ziffer 1, 2, 5 und 6 vorgesehenen Preisermäßigungen für Vordrucke bei Abnahme von mindestens 100 Stück aufgehoben. Gleichzeitig werden die Preise der Vordrucke für die auf schweizerischem Gebiet liegenden badischen Stationen neu festgesetzt.

Näheres in unserm nächsten Tarifanzeiger.

Karlsruhe, den 30. April 1916. (620)
Gr. Generaldirektion
der Staatseisenbahnen.

Badisch-Württembergischer Tiertarif.

Mit Wirkung vom 10. Mai 1916 ab werden erleichternde Bestimmungen über die Frachtberechnung für Kleinvieh zu den Ladungssätzen bei Beförderung in mehrbödigen Wagen eingeführt. Näheres in unserm nächsten Tarifanzeiger.

Karlsruhe, den 30. April 1916. (619)
Gr. Generaldirektion
der Staatseisenbahnen.

Tierverkehr Basel/Waldshut-Schweiz.

Auf 1. Mai 1916 tritt zum Tarif für die Beförderung von lebenden Tieren auf den schweizerischen Eisenbahnen der V. Nachtrag in Kraft. Er enthält Änderungen und Ergänzungen, die infolge Einführung neuer und Änderung bestehender Tier- und Gütertarife notwendig wurden. Ferner wurden neue, erweiternde Bestimmungen über die Abfertigung von Tieren über in den Gütertarifen nicht vorgesehene Wege eingeführt für folgende Bahnen: Linie Neuchâtel-La Chaux de fonds-Le Locle Langenthal-Huttwil- und Huttwil-Wolhusen Bahn, Solothurn-Bern Bahn Schweizerische Südostbahn, Sursee Triengen Bahn, Bodensee-Toggenburg Bahn, Mittel-Thurgau Bahn, Fribourg Murten-Ins Bahn und Pruntrut-Bonfol Bahn.

Neben Frachtermäßigungen treten durch den Nachtrag auch geringfügige Frachterhöhungen ein. Letztere gelten erst ab 1. Juli 1916. Nähere Auskunft erteilen die Stationsämter Basel Bad. Stb. und Waldshut.

Karlsruhe, den 3. Mai 1916. (625)
Gr. Generaldirektion
der Staatseisenbahnen.

Güterverkehr der badisch-schweiz. Übergangsstationen mit der Schweiz.

Mit Gültigkeit vom 10. Mai 1916 erfolgt die Berechnung der Fracht zwischen Basel Bad. Stb. und Romanshorn transit im Gütertarif Basel Bad. Stb.-Schweiz (Seite 101 bis 117) in der Frankenwährung. Die Ziffer 1 der allgemeinen Bestimmungen auf Seite 8 wird entsprechend geändert. Näheres in unserem Tarifanzeiger.

Karlsruhe, den 3. Mai 1916. (626)
Gr. Generaldirektion
der Staatseisenbahnen.

2. Verkauf von Altmaterialien.

Etwa 109 000 kg zum Einstampfen (Einkochen) bestimmtes Altpapier und etwa 1000 kg alte Bücherdeckel usw. sowie 6000 kg Korbpapier usw. (letzte beide Posten zur beliebigen Verwendung) sollen in verschiedenen Losen verkauft werden. Angebotbogen und Bedingungen können in unserm Zentralbureau, Fürstenstraße 1—10, eingesehen, auch von dort gegen portofreie Einsendung von 50 ₰ in bar (nicht in Briefmarken) bezogen werden. Die an uns einzusendenden Angebote werden **am 24. Mai vormittags 11 Uhr,** im Verwaltungsgebäude, Fürstenstraße 1—10, eröffnet. Der Zuschlag erfolgt bis zum 4. Juni 1916. (618)

Königliche Eisenbahndirektion
Magdeburg.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Eisenbahndirektions-Präsident a. D. v. Mühlenfels in Berlin.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nummer 37. 10. Mai 1916. LVI. Jahrgang.

Inhalt:

Zehn Jahre preußischer Minister der öffentlichen Arbeiten.

Verkehrsförderung zwischen Deutschland, Österreich und Ungarn.

Statistische Nachrichten über die Tätigkeit der Abrechnungsstelle des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen in der Zeit vom 1. April 1915 bis 31. März 1916.

Die Schiffahrt bei einem etwaigen deutsch-amerikanischen Kriege.

Nachrichten.

Deutschland: Der Balkanzug. — Über die Verkehrsüberleitung der Eisenbahnzüge in den Sommerfahrplan. — Förderung des Kleinbahnwesens in Preußen durch den Staat. — Unterbringung von überzähligem und unanbringlichem Gepäck und Privatgut von Heeresangehörigen mit Hilfe der Deutschen Ausgleichstelle. — Deutscher Eisenbahngütertarif. Teil I. — Tarifermäßigung für Bauholz von Stationen der deutschen Militärbahnen in Russisch-Polen nach ost- und westpreußischen Eisenbahnstationen. — Güter- und Tierverkehr mit den im Militärbetriebe befindlichen Eisenbahnen des westlichen Kriegsschauplatzes. — Der Osterverkehr Berlins. — Der Berliner Ostbahnhof als Kirche. — Eröffnung des neuen Personenbahnhofs in Cannstatt. — Zur Staffelung des Frachturkundenstempels. — Verein für Eisenbahnkunde. — Verein Deutscher Maschinen-Ingenieure. — Glückwunschschrift der Akademie des Bauwesens an Exzellenz Dr.-Ing. Schroeder.

Österreich: Eröffnung neuer Eisenbahnstrecken in Österreich und Ungarn. — Einfluß der kriegerischen Verhältnisse auf die Rechte der Zeitkartenbesitzer. — Einnahmen der österreichischen Staatsbahnen. — Österreichische Südbahn. — Graz-Köflacher Bahn. — Elbe-Umschlagsverkehr in Aussig. — Vom Rhein zum Schwarzen Meer.

Ungarn: 2-C-Heißdampf-Schnellzugslokomotiven des ungarischen Netzes der Südbahn. — Türkisch-ungarische Freundschaft.

Übrige europäische Länder: Nachrichten von den schweizerischen Eisenbahnen. — Schlafwagenverkehr Trzebinia-Kowel. — Zweigbahn von Petrowenka zur Dynamitfabrik bei Schterow. — Der Süden Rußlands im Eisenbahnbau vernachlässigt. — Moskau soll einen Hafen erhalten.

Allgemeines: Entwicklung und Bedeutung der Eisenindustrie Belgiens.

Bücherschau.

Amtliche Bekanntmachungen.

Zehn Jahre preußischer Minister der öffentlichen Arbeiten.

Mitte dieses Monats ist ein Jahrzehnt verflossen, seitdem der Staatsminister Dr. v. Breitenbach an der Spitze des preußischen Ministeriums der öffentlichen Arbeiten und des Reichsamts für die Verwaltung der Reichseisenbahnen steht. Nach voraufgegangener Wirksamkeit im Staatseisenbahndienst, zuletzt als Präsident der Königlich preußischen und Großherzoglich hessischen Eisenbahndirektion in Mainz, die er einrichtete, und dann der Königlichen Eisenbahndirektion in Cöln, wurde er durch Allerhöchsten Erlaß vom 11. Mai 1906 zum Staatsminister und Minister der öffentlichen Arbeiten, kurz darauf auch zum Chef des Reichsamts für die Verwaltung der Reichseisenbahnen ernannt.

Die Vollendung eines vollen Jahrzehnts der Ministertätigkeit bietet Anlaß zu einem Rückblick auf die Vorgänge und Erfolge der ausgedehnten Verwaltung des Ministers. Angesichts des weitumfassenden Geschäftsbereichs, allein schon als des obersten Leiters des größten Verkehrsunternehmens der Welt, kann es sich dabei an dieser Stelle nur um eine kurze Anführung der wichtigsten, das öffentliche Leben des Volkes berührenden Amtshandlungen und ihrer Wirkungen handeln.

Wie der Minister von Maybach mit kraftvoller Hand durch den staatlichen Erwerb großer Privateisenbahnen das zusammenhängende preußische Staatseisenbahnnetz schuf und der Minister von Thielen als hervorragender Organisator der großen Verwaltung eine musterhafte Verwaltungsordnung gab, so hat Minister von Breitenbach, gleich seinem nur kurze Zeit im Amte gewesenen Amtsvorgänger, dem Minister von Budde, seine vornehmste Aufgabe in dem Ausbau des Eisenbahnnetzes und in der Ausgestaltung des gesamten technischen Betriebsapparates erblickt. In seiner ersten Rede, mit der sich der neue Minister am 15. Mai 1906 im preußischen Abgeordnetenhause einführte, sagte er über seine Aufgaben und Absichten u. a. folgendes: „Es wird meine einzige und größte Aufgabe sein, die preußische Staatseisenbahnverwaltung auf der Höhe ihrer Aufgaben zu erhalten. Ich stehe noch unter dem vollen Eindruck einer fast zehnjährigen Tätigkeit im Westen der Monarchie und habe mich vollständig durchdrungen von der Überzeugung, daß die riesenhaften berechtigten Anforderungen, die der Verkehr an die Staatseisenbahnverwaltung stellt, nur dann erfüllt werden können, wenn wir in unseren Anlagen und Einrichtungen stark und zielbewußt vorwärts schreiten unter vorsichtiger Beobachtung und Abwägung des Verkehrs und seiner voraussichtlichen Entwicklung.“ Diesem Grundplan ist der Minister in dem verflossenen Jahrzehnt treu geblieben, ohne dabei die anderen großen Aufgaben seiner Verwaltung, wie namentlich die ebenfalls in der Antrittsrede hervorgehobene Weiterführung verkehrspolitischer Maßnahmen und die tätige Fürsorge für das große Heer der Beamten und Arbeiter, irgendwie zu vernachlässigen.

Mit reicher Erfahrung in neuen und wichtigen Direktionsbezirken ausgestattet, hat er von Anfang seiner Ministertätigkeit an weitausschauend ein das ganze Gebiet der preußisch-hessischen Staatseisenbahnen und der Reichslande umfassendes Bauprogramm aufgestellt, es nach den Schwankungen des Verkehrs immerfort ergänzt und vervollkommnet und danach die Ausrüstung mit zähem Eifer und glücklichem Erfolge zielbewußt betrieben. Dank diesem kräftigen Drange des Ministers ist in dem verflossenen Jahrzehnt nicht nur das Bahnnetz von 35 000 Kilometer auf 40 000 Kilometer, also um 500 Kilometer für das Jahr, in seiner Betriebslänge gewachsen, sondern es sind, gewaltiger an Kraft- und Geldaufwendung, großartige und bedeutsame Eisenbahnanlagen aller Art namentlich an den großen Verkehrspunkten des Landes, in den großen Industriegebieten des Westens und des Ostens sowie auf ihren Ab- und Zufuhrlinien entstanden und vielfach großzügige Erleichterungen für den Personen- wie für den Güterverkehr geschaffen. Als die bedeutsamsten, zum geringen Teil noch nicht vollendeten Anlagen solcher Art mögen hier nur erwähnt werden die neuen Hauptbahnen von Witten West nach Barmen-Rit-

tershausen, von Weidenau nach Dillenburg, von Oberhausen nach Wesel, von Nienburg nach Minden, von Mörs nach Geldern, von Celle nach Hannover und von Schmentau über Riesenburg nach Miswalde mit neuer Weichselbrücke bei Marienwerder; der Bau von Umgehungs-, Entlastungs- oder Verbindungsbahnen von Nauen nach Oranienburg, von Michendorf nach Mahlsdorf (nördliche und südliche Berliner Umgehungsbahn), von Oberhausen über Hohenbudberg-Liblar-Ahrtal-Gerolstein nach Ehrang (Ruhr-Mosel), von Borbeck nach Bottrop, ferner bei Oberhausen West, Bebra, Elm, Frankfurt (Main) sowie zwischen Rüdesheim und Sarmsheim mit Abzweigungen nach Geisenheim und Ockenheim; der mehrgleisige Ausbau der Strecken Lehrte-Wunstorf, Wunstorf-Hamm, Hamm-Scharnhorst und Berlin-Jüterbog, die Schaffung besonderer Vorortgleise bei Berlin auf der Strecke Gesundbrunnen-Bernau; die Umgestaltung großer Bahnanlagen in Kiel, Spandau, Berlin (Friedrichstraße), Görlitz, Cassel (O.), Cöln, Aachen, Dirschau, Barmen-Rittershausen, Hagen, Weimar, Weißenfels, Zeitz, Meiderich, Wanne, Herne, Wedau, Hamm, Frankfurt (Main), Leipzig, Hannover, Geestemünde, Bremen, Kandrzin, Gleiwitz, Königsberg (Pr.), Braunschweig, Osnabrück, Posen, Frankfurt (Oder) und Neunkirchen; der Bau neuer Rheinbrücken oberhalb Rüdesheim, bei Cöln (Hohenzollernbrücke und Südbrücke), bei Düsseldorf (Hamm) und unterhalb Ruhrort, endlich der Bau neuer Lokomotiv- und Wagen-Werkstätten in Oels, Jülich, Danzig, Meiningen, Recklinghausen, Wedau, Nied bei Frankfurt (Main), Delitzsch, Sebaldsbrück, Burbach und Trier (West).

Hand in Hand mit diesem wichtigen Ausbau der Bauwerke, die manchen Orts den Eisenbahnanlagen ein ganz neues, den großen Aufgaben gewachsenes Gepräge geben, ging eine ebenso umfassende Vermehrung und Verstärkung des Fuhrparks an Lokomotiven und Wagen, eine Vermehrung an Zahl und eine Verstärkung an bewegender Kraft und an Fassungsvermögen. Die Zahl der Dampflokomotiven stieg seit dem Beginn des Jahres 1906 um 56 v. H., die mit 4 gekuppelten Achsen um 404 v. H. und die mit 5 gekuppelten Achsen, fast eine ganz neue Schöpfung, sogar um 1585 v. H. Die Zahl der Personenwagen hat sich um 68 v. H., der Gepäckwagen um 88 v. H. und der Güterwagen um 66 v. H. erhöht; auch bei diesen Fahrzeugen ist die Tragfähigkeit gesteigert, wie nur an dem einen Hinweis gezeigt werden mag, daß beim Amtsantritt des Ministers die Zahl der 20-Tonnen-Wagen noch nicht 3000 betrug, während gegenwärtig mehr denn 69 000 solcher Wagen vorhanden sind.

Mit dem Ausbau und der Ergänzung der baulichen Anlagen und des Fuhrparks sind die der Sicherheit des Betriebes dienenden Anlagen mechanischer und elektrischer Art unausgesetzt verbessert und vervollkommnet. Umfassende Sicherungsanlagen dieser Art sind neu geschaffen worden, so daß trotz der gewaltigen Zunahme der Verkehrsdichtigkeit und Zugschnelligkeit die Sicherheit nicht nur nicht gelitten hat, sondern, wie in den Landtagsberatungen der letzten Jahre wiederholt ziffernmäßig nachgewiesen ist, vielmehr weiter gestiegen ist.

Auch der Anwendung des elektrischen Starkstromes im Eisenbahnwesen wandte der Minister seine besondere Aufmerksamkeit zu. So entsprangen seiner Anregung die Eisenbahn-Triebwagen, die sich nicht nur auf Seitenlinien zur Bedienung schwächeren Verkehrs, sondern auch auf Hauptlinien zur Ausfüllung größerer Zugpausen vortrefflich bewährt haben. Noch nicht zum Abschluß gekommen, aber durch großzügige Versuche wesentlich gefördert ist die elektrische Zugförderung. Zu der bereits im elektrischen Betriebe befindlichen Linie von Berlin nach Lichterfelde Ost ist seit 29. Januar 1908 die Linie Blankenese-Altona-Hamburg-Ohlsdorf hinzugetreten und nach langen Vorarbeiten und praktischen Versuchen auf der Bahnstrecke Dessau-Bitterfeld sowie nach mühsamen und äußerst schwierigen Vorverhandlungen wurden durch das Anleihegesetz vom 30. November 1911 die Mittel zur Errichtung elektrischer Zugförderung auf den Flachbahnstrecken Magdeburg-Bitterfeld-Leipzig-Halle und auf den Gebirgsbahnstrecken Lauban-Dittersbach-Königszelt mit Abzweigungen und durch Anleihegesetz vom 9. Juni 1913 die Mittel zur Vorbereitung eines elektrischen Betriebes auf den Berliner Stadt-, Ring- und Vorortbahnen unter vorläufiger Beschränkung auf die von den Stadt- und Ringbahnzügen befahrenen Strecken bereitgestellt.

Der vom Minister so außerordentlich geförderte Ausbau des Bahnnetzes und die bedeutende Verstärkung des Fuhrparks haben zweifellos bedeutend dazu beigetragen, daß die Eisenbahnen in diesem Weltkriege Leistungen haben übernehmen können, die alle in Erstaunen versetzt haben und die erst richtig werden gewürdigt werden können, wenn allgemein bekannt sein wird, wie Großes die Eisenbahnen während des Krieges tatsächlich geleistet haben.

Zur Schaffung solcher Werke hat es großer Geldmittel bedurft. Nicht nur haben die laufenden Einnahmen des Betriebes zu ihrer Aufbringung mitbeitragen müssen, sondern es hat auch der Bereitstellung bedeutender Summen auf außerordentlichem Wege durch Anleihen und Entnahmen aus den Betriebsüberschüssen bedurft. Wie der Minister selbst in der diesjährigen verstärkten Staatshaushaltskommission hervorhob, hat die bauliche Höchstleistung eines Jahres aus Extraordinarium und Anleihe vor seinem Amtsantritt 160 Millionen Mark betragen, während sie im Laufe der letzten 5—6 Jahre nur wenig unter 300 Millionen Mark geblieben ist und im Jahre 1913 mit rd. 450 Millionen Mark den Höchststand erreicht hat. Nur der Krieg hat diesem fortschreitenden Ausbau ein vorübergehendes Halt geboten. Eine kluge Verständigung mit der Finanzverwaltung über die gesetzliche Neuregelung der Grundsätze für die Heranziehung der Eisenbahnüberschüsse zur Ausstattung des außerordentlichen Etats, zur Bestreitung allgemeiner Staatsbedürfnisse im Wege einer Beisteuer von 2,10 v. H. des statistischen Anlagekapitals (für 1914 244,4 Millionen Mark) und zur Bildung eines Eisenbahnausgleichsfonds hat dem Minister die Beschaffung der großen Geldmittel erleichtert, die er zur rechtzeitigen Durchführung seiner Baupläne und zur Verstärkung des Fuhrparks bedurfte.

Bei allem Drange nach Schaffung möglichst vollkommener Anlagen und Einrichtungen hat es aber Minister v. Breitenbach an einer eifrigen Betätigung einer gesunden Sparsamkeit niemals fehlen lassen, ist vielmehr unwirtschaftlicher Bau- und Betriebsführung stets nachdrücklichst entgegengetreten. Die Betriebsüberschüsse der Staats- und Reichseisenbahnen haben trotz bedeutender Steigerung der Materialeinheitspreise sowie der Besoldungen und Löhne bis zum Ausbruch des Krieges voll befriedigt. Trotz starken Anwachsens des Anlagekapitals und des Zinsendienstes hat das Eisenbahnunternehmen bis zum Beginn des Krieges für die Staatskasse reiche Überschüsse abgeworfen und dank der gesunden Finanzpolitik des Ministers hat nicht einmal der Krieg bis zum Schluß des Jahres 1914 einen Fehlbetrag im preußischen Staatseisenbahnbetriebe verursachen können.

Die bewährte Verwaltungsordnung von 1895 hat der Minister in ihrem grundsätzlichen Aufbau unverändert beibehalten, aber, der gewaltigen Verkehrszunahme und Geschäftssteigerung Rechnung tragend, durch bedeutsame Maßnahmen wirksamst ergänzt. Bereits im Jahre 1907 wurde das Eisenbahn-Zentralamt in Berlin als neue Behörde geschaffen und dadurch das Ministerium von einer Überfülle allgemeiner Geschäfte vorbereitender Art entlastet. Gleichzeitig wurde den Betriebsbehörden fühlbare Erleichterung gewährt, indem das neue Amt viele gemeinsame Aufgaben der Eisenbahndirektionen, namentlich die Förderung einheitlicher Bauarten aller technischen Gebiete, die gemeinsame Beschaffung von Materialien aller Art, die Wagenverteilung und die Verwaltung aller den Gesamtbezirk umfassenden Fürsorgeeinrichtungen übernahm und, nicht beschwert durch eine Bezirksverwaltung, unter mitbestimmender Beteiligung von Vertretern der ausführenden Betriebsbehörden in den gleichzeitig auf neuer

Grundlage umgestalteten Eisenbahn-Fachausschüssen, kräftig förderte. Nicht minder bedeutsam war die zu gleicher Zeit durchgeführte weitere Ergänzung der Verwaltungsordnung, die Verstärkung der Präsidialaufsicht in den Eisenbahndirektionen mit dem hauptsächlichsten Ziel einer strafferen Zusammenfassung und Förderung aller großen Aufgaben der Ausgestaltung der Bahnanlagen, der Betriebsleitung und der Zugförderung. Die Zahl der Oberräte, insbesondere der machinenbau- und betriebstechnischen, wurde aus diesem Grunde bedeutend vermehrt und eine weitgehende, bestimmende Mitbeteiligung der Oberräte mit Präsidialbefugnissen zur Entlastung der Präsidenten planmäßig geregelt. Wie diese und andere Maßnahmen dazu beitrugen, den gesteigerten Aufgaben der Verwaltung zu genügen, so gab in den folgenden Jahren der weitere gewaltige Aufschwung des Verkehrs mit seinen unvorherzusehenden Wellenbewegungen dem Minister Anlaß zu neuen, solchen Wechselwirkungen sich mit größerer Leichtigkeit anpassenden Maßnahmen verwaltungstechnischer Art. Dazu rechnen namentlich die Schaffung einheitlicher Betriebsleitungen in den Eisenbahndirektionen unter bestimmender Einwirkung betriebs- und maschinentechnischer Oberräte, die Bestellung erfahrener mittlerer Fachbeamten als ständige Kontrolleure unter den Direktionsdezernenten sowie die Schaffung organisatorischer Grundlagen für Geschäftsführungen im durchgehenden Zugverkehr, für Betriebsausschüsse, für regelmäßige Betriebskonferenzen und für Zugleitungsstellen in Zeiten massenhaften Verkehrsandranges. Alle diese, eine straffe Betriebsleitung und eine fehlerlose Betriebsführung auch in schwersten Zeiten sichernden Maßnahmen haben zur glatten Betriebsführung wesentlich beigetragen. Auch im inneren Geschäftsbetrieb wurden die unter Minister v. Thielen begonnenen Bestrebungen zur Vereinfachung der Geschäftsabwicklung unablässig fortgesetzt und weitere große Erfolge erzielt zum Nutzen der Staatskasse und zur Erleichterung für die große mit der Eisenbahnverwaltung in starker Berührung stehende Geschäftswelt.

Die Bewährung der preußischen Verwaltungsordnung gab dem Minister Anlaß, ihre Einrichtungen auch auf die Verwaltung der Reichseisenbahnen mit einigen in der Eigenart der Reichseisenbahnen begründeten Abweichungen zu übertragen. Zugleich wurde die Generaldirektion der Reichseisenbahnen in Straßburg immer mehr an den allgemeinen Verwaltungsmaßnahmen der preußisch-hessischen Eisenbahngemeinschaft, insbesondere an den vom Eisenbahn-Zentralamt geleiteten Ausschüssen sowie an der einheitlichen Bauart und an gemeinschaftlichen Beschaffungen beteiligt. Durch alle diese Maßnahmen wurden eine Beschleunigung des Geschäftsganges, eine Vertiefung der Entscheidungen und eine nicht unbeträchtliche Verminderung der Verwaltungs- und sachlichen Ausgaben erzielt.

Großes Gewicht legte der Minister auch auf das einheitliche Zusammengehen der deutschen Bundesregierungen mit Staatsbahnbesitz in allen wichtigen Fragen des Dienstes. Auf seine Anregung treten zu diesem Zwecke seit einer Reihe von Jahren Vertreter der deutschen Staatseisenbahnverwaltungen regelmäßig zu gemeinsamen Beratungen zusammen. Eine der wesentlichsten der in solchen Regierungskonferenzen bereits erzielten Verständigungen auf dem Wege weiterer einheitlicher Regelungen ist das am 1. Mai 1914 in Wirksamkeit getretene „Übereinkommen zwischen den deutschen Staatseisenbahnverwaltungen über den Durchgang von Fahrzeugen und Personalen im Fahrdienst". Durch dies Übereinkommen wird der Zugwechselverkehr wesentlich erleichtert und gefördert.

Auf dem Gebiete der Eisenbahnverkehrs- und Tarifpolitik nahm Minister v. Breitenbach sogleich nach Übernahme des Ministeriums die damals schwebende Personen- und Gepäcktarifreform und die Frage der Güterumleitungen unter den deutschen Eisenbahnen auf und führte sie als Meister dieser Fachgebiete zu einem guten Ende. Manche grundlegende und ausgleichende Neuerung dieser, von den deutschen Staatsbahnen im Jahre 1907 eingeführten Tarifreform entspringt der persönlichen Anregung des Ministers, wie ihm überhaupt die persönliche Mitwirkung bei allen die Förderung des Personenverkehrs dienenden Maßnahmen Herzensbedürfnis ist. Zahlreiche Fortschritte legen Zeugnis ab von dieser Wirksamkeit, so die Verbesserung des Personenwagenbaues, insbesondere auch für die unteren Klassen, die Vervollkommnung der Schlafwagen und die Einlegung zahlreicher schnellfahrender Züge zur Herstellung günstiger Verbindungen zwischen den großen Handels- und Verkehrsplätzen des Landes. Verbesserungen dieser Art, sowie überhaupt die sorgsamst betätigte Pflege des Personenverkehrs unter steter Vervollkommnung des Personenzugfahrplans haben wesentlich dazu beigetragen, daß der Minister sich in den weitesten Volkskreisen festgewurzelter Beliebtheit erfreut.

Nicht minder bedeutsam war die unter zielbewußter Mitwirkung des Ministers von den deutschen Bundesregierungen mit Staatsbahnbesitz im Jahre 1908 beschlossene Gründung des Deutschen Staatsbahnwagenverbandes, der unter Vermeidung jeder verwickelten Abrechnung die völlige Freizügigkeit der Güterwagen im gesamten deutschen Staatsbahngebiet bezweckte. Das Abkommen hat seine Aufgabe, die erreichbaren Ziele der vorher beabsichtigten sogenannten Betriebsmittelgemeinschaft zu verwirklichen, erfüllt, sich auf verkehrs- und wirtschaftspolitischem Gebiete voll bewährt und in seinen immer weiter ausgebauten Einrichtungen sich in dem über uns gekommenen Weltkriege als eine der hauptsächlichsten Grundlagen der Leistungsfähigkeit der deutschen Eisenbahnen erwiesen.

Wie der deutsche Staatsbahnwagenverband für ganz Deutschland wesentliche Vorteile auf dem Gebiete der Güterbeförderung zeitigte, so wurden im letzten Jahrzehnt auch innerhalb des preußisch-hessischen Staatsbahnnetzes fruchtbringende Maßregeln zur Vervollkommnung der Güterbeförderung getroffen. Hervorzuheben ist besonders die Einrichtung geschlossener Güterzüge auf langen Verkehrslinien, und zwar um so mehr als die Güterzugleistung und damit der tonnenkilometrische Aufwand sich hierdurch nicht nur nicht erhöhte, sondern daß dieser Aufwand sich vielmehr noch vermindert hat. Eine weitere, in ihrer ganzen Tragweite noch nicht zu übersehende Maßnahme ist unter kräftiger Förderung des Ministers in der Vorbereitung wesentlich vorangeschritten. Es ist dies die durchgehende Güterzugbremse, deren Vorarbeiten in dem Deutschen Eisenbahn-Bremsausschusse, auch eine mit dem Deutschen Staatsbahnwagenverbande in Verbindung stehende Schöpfung deutscher Einheitlichkeit, ihrem Abschluß kräftig entgegengeführt werden.

Auf dem Gebiete des Gütertarifs, dessen Bearbeitung Minister v. Breitenbach als hervorragender Kenner des gesamten Wirtschaftslebens besonders beherrscht, ist an erster Stelle die auf seine Anregung im Jahre 1909 von den deutschen Eisenbahnverwaltungen beschlossene Tarifgemeinschaft zu erwähnen. Durch diese deutsche Tarifgemeinschaft sind die deutschen Bahnen dem Ausland gegenüber zu einem Verband vereinigt worden, der in allen Tarifverhandlungen mit Auslandsbahnen einheitlich Stellung nimmt und so den deutschen Einheitsgedanken auf dem Gebiete der Auslandsverkehre verwirklicht. In der Tarifgestaltung der dem Minister unterstellten preußisch-hessischen und Reichs-Eisenbahnen sind für seine Amtsführung neben den fortlaufenden, dem wechselnden Verkehrsbedürfnis entsprechenden, Tarifänderungen und neben Bestimmungen, die, wie der Frachtnachlaß bei Ausnutzung großräumiger Wagen, den technisch fortgeschrittenen Betriebsverhältnissen der Eisenbahnen Rechnung tragen, besonders kennzeichnend eine Reihe großzügiger und wirkungsvoller Maßnahmen, die teils der Fürsorge hilfsbedürftiger Industriegruppen, teils der Abwehr wirtschaftlicher

Folgeerscheinungen ungünstiger Witterungsperioden zu dienen bestimmt waren. In die erste Gruppe dieser Maßnahmen fallen die Verlängerung und der Ausbau der Ausnahmetarife zugunsten des Sieg-, Lahn- und Dillgebietes, sowie die Sondertarife zugunsten der oberschlesischen Eisen- und der niederschlesischen Kohlenindustrie; der zweiten Gruppe gehören die Notstandstarife der Jahre 1911 und 1912 für Nahrungsmittel, Futtermittel und Düngemittel an. Wenn die siegerländer und schlesischen Industrien sich neben den größeren Industrierevieren des Westens im Kriege als eine so wertvolle Waffe beim Schmieden unserer Rüstung mitbetätigen konnten, so ist dies mit auf diese Tarifpolitik des Ministers zurückzuführen. Die gleiche Politik hat es beispielsweise auch ermöglicht, daß die Bedarfsdeckung des erzarm gewordenen Oberschlesien mit Schmelzmaterialien jetzt zum Teil durch die Erzüberschüsse des Sieg-, Lahn- und Dillgebiets stattfindet; es war ein für die verkehrspolitischen Beziehungen zwischen West und Ost bedeutungsvoller Tag, als der erste mit Siegerländer Tannengrün geschmückte geschlossene Erzzug in Oberschlesien einlief, dem seitdem fast täglich weitere Züge gefolgt sind. Auch die Kriegsausnahmetarife, die auf allen Gebieten unseres Wirtschaftslebens die Tarifgestaltung den Bedürfnissen des Krieges anzupassen versuchten und in kurzer Zeit eine Umwälzung der Verfrachtungsgebühren herbeiführten, wie sie in einem solchen Umfange niemals vorher vorgenommen worden ist, hatten zu einem erheblichen Teile die Ermöglichung einer wirtschaftlichen Annäherung zwischen Ost und West zum Ziel, da diese Verkehrsrichtung nach dem Ausscheiden der sich hauptsächlich in der Nord-Südrichtung bewegenden Einfuhr zurzeit unsere wichtigste geworden ist. Hier haben die deutschen Bahnen auf Anregung des Ministers sofort wirksam eingegriffen, um die Beförderung zu mäßigen Sätzen möglich zu machen. Die Kriegstarife für Getreide, Mehl und Kartoffeln gehören zu den ersten wirtschaftlichen Maßnahmen, die überhaupt während des Krieges getroffen sind, und sie haben sich voll bewährt. Welches Maß diese Vergünstigungen angenommen haben, möge die Tatsache beleuchten, daß es infolge einer der Tarifmaßnahmen möglich geworden ist, den Zentner Kartoffeln für 50 ₰ von dem äußersten Nordosten nach der entlegensten Bedarfsstation des Westens und Südens zu befördern. Nicht unerwähnt dürfen an dieser Stelle auch die außerordentlich weitgehenden Kriegsausnahmetarife zugunsten der durch den Krieg besonders in Mitleidenschaft gezogenen Provinz Ostpreußen bleiben. Indem der preußische Landeseisenbahnrat in seiner Sitzung vom 16. Dezember 1914 die durch die Kriegstarife „der deutschen Volkswirtschaft in schwerer Stunde gewährte Fürsorge" dankbar anerkannt hat, ist durch die zuständige Stelle der Erfolg des schnellen und festen Zugreifens des Ministers in die Tarifverhältnisse während des Krieges gewürdigt worden.

Von dem Geiste tätiger Fürsorge für die Eisenbahnbediensteten, Beamten wie Arbeiter, legen die vielfachen Neuerungen Zeugnis ab, die im letzten Jahrzehnt für das Personal getroffen worden sind. Leicht ist die Bearbeitung dieses Gebietes bei dem großen Heere der Bediensteten nicht. Ist doch ihre Zahl seit dem Jahre 1905 von 413 500 auf rund 560 000 bei den preußisch-hessischen Staatseisenbahnen gestiegen, und beträgt sie doch heute mit dem Personal der Reichseisenbahnen rund 600 000, ungerechnet die große Schar derer, die in den besetzten feindlichen Landesgebieten im Dienste sind. Die tätige Fürsorge für das Personal, die der Minister bei seinem Amtsantritt mit als eine seiner Hauptaufgaben bezeichnete, hat im verflossenen Jahrzehnt gute Früchte gezeitigt. Die Zahl der etatsmäßigen Beamtenstellen aller Dienstklassen, der technischen wie der nichttechnischen, vor allem aber der unteren Klassen, ist bedeutend gestiegen, und aus allen Reden des Ministers im Landtage und Reichstage ist zu entnehmen, daß seine Stimme bei allen Neuregelungen auf dem Gebiete des Besoldungswesens zugunsten des Personals mit in die Wagschale geworfen ist. Die Grundsätze für die dienstliche Inanspruchnahme des Betriebspersonals sind unter sehr bedeutenden Mehraufwendungen der Verwaltung und ansehnlicher Diensterleichterungen des Personals vervollkommnet. Durch eine tiefgreifende Neuordnung der Nebenbezüge des Eisenbahnfahrpersonals wurde ebenfalls unter beträchtlichen Mehraufwendungen langgehegten Wünschen des Personals Rechnung getragen, andererseits aber auch für die Verwaltung durch Erleichterung der Dienstregelung und Vereinfachung des Rechnungswesens Nutzen erzielt. Dem Fahrpersonal sind hauptsächlich auch große Verbesserungen der Aufenthalts- und Übernachtungsräume zugute gekommen. Schwierige Fragen der Bemessung des Ruhestandseinkommens und der Hinterbliebenenbezüge der aus dem Arbeiterstande hervorgegangenen Unterbeamten sind unter wesentlicher Besserstellung der beteiligten Bediensteten vor einigen Jahren zu einem guten Ende geführt.

Eine immer umfassendere Tätigkeit hat der Minister auf dem Gebiete des Arbeiterwesens entwickelt. Sozialpolitische Aufgaben aller Art wurden mit glücklicher Hand wesentlich gefördert. Die Zahl der Arbeiterausschüsse wurde stark vermehrt, den auf abgelegenen Bahnhöfen tätigen Arbeitern die Beteiligung ermöglicht und der zugelassene Kreis der Beratungsgegenstände wesentlich, insbesondere auch auf Lohnfragen allgemeiner Natur erweitert. Die Arbeiterlöhne haben während der Amtstätigkeit des Ministers eine Steigerung erfahren wie nie zuvor. Das durchschnittliche tägliche Einkommen eines Arbeiters ist vom Jahre 1906 bis zum Jahre 1914 um 38,4 v. H. gestiegen, wobei noch zu berücksichtigen ist, daß die Zahl der Arbeiter, die wochentäglich, nicht nur werktäglich gelöhnt werden, im Verhältnis zur Gesamtarbeiterschaft beträchtlich zugenommen hat. Als eine besonders willkommene Maßnahme ist von der Arbeiterschaft die vom Minister unter Mitbeteiligung von Arbeitervertretern Anfangs 1914 erlassene Arbeiterlohnordnung begrüßt worden, die mit der inzwischen herausgegebenen, gleichbedeutsamen Arbeiterdienstordnung alle das Arbeitsverhältnis betreffenden Regelungen einheitlich und gemeinverständlich für die gesamte, nach Hunderttausenden zählende Arbeiterschaft zusammenfaßt. Beide Verordnungen haben ebenso wie ein neu eingeführtes Stückarbeitsverfahren, die sog. Stückzeit, den Arbeitern beträchtliche Vorteile gebracht.

Für die Verbesserung des Wohnungswesens, insbesondere der geringer besoldeten Beamten und der Arbeiter, ist im letzten Jahrzehnt unter Aufwendung oder Hergabe bedeutender staatlicher Mittel, für deren Bereitstellung der Minister stets offene Hand hatte, Ersprießliches geleistet. In der Nähe mancher Eisenbahnknotenpunkte, Rangierbahnhöfe und Werkstätten sind volkreiche Wohnungskolonien erstanden. Mehrfache Verbesserungen und Ergänzungen erfuhren im verflossenen Jahrzehnt die Satzungen der musterhaft wirkenden Arbeiterpensionskassen und anderer Hilfskassen, wie auch viele andere Wohlfahrtsbestrebungen und gemeinnützigen Veranstaltungen unter der Beamten- und Arbeiterschaft bereitwillige Förderung und Hilfe fanden. So entstanden unter beträchtlicher staatlicher Unterstützung in fast allen Eisenbahnverwaltungsbezirken Erholungsheime für das Beamten- und Arbeiterpersonal. Ganz besonderer Fürsorge des Ministers erfreut sich der Eisenbahn-Töchterhort, dessen Grundlage bekanntlich eine Darbringung der Beamten- und Arbeiterschaft zur Feier des 70. Geburtstages des Ministers v. Thielen gewesen ist. Der wirksamsten Hilfe des Ministers und seiner Gattin, deren mildtätiger Sinn sich in der schweren Kriegszeit vor allem der geflüchteten ostpreußischen Eisenbahnerfamilien hilfreich angenommen hat, ist es hauptsächlich zu danken, daß diese überaus wohltätig wirkende Stiftung seit dem Jahre 1909 ein eigenes großes Töchterheim erbauen konnte. Das Vermögen der Stiftung ist in der Amtszeit des Ministers von 310 200 ℳ auf mehr als 2½ Millionen Mark angewachsen und damit die dauernde Leistungsfähigkeit der Stiftung sichergestellt.

Alles dies wird, wie namentlich in den Zeitschriften der großen

Berufsverbände der Eisenbahnbediensteten ausgesprochen wird, von den Eisenbahnbediensteten dankbar anerkannt. Sie wissen, daß der Minister nach Kräften für sie sorgt, und aus den Äußerungen und dem Verhalten des Personals auch in schwierigen Betriebszeiten treten die Gefühle von Liebe, Anhänglichkeit und Verehrung für ihren Minister beredt zutage. Es herrscht volles Vertrauen zwischen dem Minister und dem großen Heer der Beamten und Arbeiter, das auch nicht beeinträchtigt wird durch sein kraftvolles zielbewußtes Festhalten an dem Grundsatze, daß die Angehörigen der Staats- und Reichseisenbahnverwaltung, denen so viele Vorteile gegenüber den in bürgerlichen Betrieben Beschäftigten zur Seite stehen, aus Rücksichten der Volkswohlfahrt und der Landesverteidigung sich aller ordnungsfeindlichen Bestrebungen und insbesondere Arbeitsniederlegungen zu enthalten haben. Ordnung und volle Hingabe an den Beruf sind Eigenschaften, die der Minister von sich selbst und von allen Beamten und Arbeitern verlangt.

Den Ausbau des Kleinbahnnetzes hat der Minister wesentlich gefördert und erleichtert. Nicht nur ist im letzten Jahrzehnt die geldliche Unterstützung des Staates zum Bau von Kleinbahnen von 70 Millionen auf 129 Millionen Mark gestiegen, sondern es sind zahlreichen Klein- und Straßenbahnunternehmungen auch Erleichterungen und Vorteile anderer Art gewährt worden. Allein die nebenbahnähnlichen Kleinbahnen sind in ihrer Betriebslänge seit März 1906 von 7600 auf 10 500 km gestiegen, und die Zahl der beförderten Gütertonnen hat sich seitdem verdoppelt. Nach der Weisung des Ministers haben die Staatseisenbahnbehörden auch weiterhin dem Kleinbahnwesen alle Förderung zuteil werden lassen, damit es sich immer mehr zum Wohle des Landes entwickelt.

So hat Minister v. Breitenbach auf allen Gebieten des Verkehrswesens — das Gebiet der Allgemeinen Bauverwaltung, insbesondere auch der Ausbau der Wasserstraßen, ist in dieser rein eisenbahnfachlichen Abhandlung außer Betracht geblieben — im weitesten Sinne während seiner Amtstätigkeit eine erfolgreiche Schaffensfreudigkeit bewiesen, die den Dank des Vaterlandes verdient. Solcher ist ihm zuteil geworden von dem Allerhöchsten Landesherrn, im Land- und Reichstage, in denen er hohes Ansehen genießt und deren vollen Vertrauens in seine sachkundige und tatkräftige Geschäftsführung er wie kaum ein anderer sicher ist, und von dem Heere der ihm unterstellten Beamten und Arbeiter, das in ihm nicht nur den höchsten Vorgesetzten, sondern auch den wohlwollenden Fürsorger verehrt. Land und Volk haben allen Anlaß zu dem Wunsche, daß der erfahrene, weitblickende, schaffensfrohe Fachmann noch lange Zeit seinem hohen Amte erhalten bleibt, auf daß er vor allem die großen Aufgaben der Lösung entgegen bringt, die aller Voraussicht nach mit der Beendigung des Krieges den Verkehrsanstalten zufallen werden.

Verkehrsförderung zwischen Deutschland, Österreich und Ungarn.

Die Beurteilung der Verkehrswerbung hat in den letzten Jahren eine eigenartige Wandlung durchgemacht. Früher im allgemeinen wenig beachtet und in ihrer volkswirtschaftlichen Bedeutung sogar verkannt, wird sie jetzt von den verschiedensten Seiten mit Nachdruck bearbeitet. Ebenso eigenartig ist es, daß gerade jetzt während des Krieges diese Bewegung in ganz besonderem Maße eingesetzt hat. Wie ist dieser Umschwung zu erklären? Einmal durch die günstigen Erfolge, die durch alles das erreicht wurden, was die Welt mit „deutscher Organisation“ bezeichnet. Dann durch die Feststellung der Tatsache, daß gerade diese Organisation in der Werbearbeit im Ausland eine tiefe Lücke aufwies, und endlich in der Erkenntnis, daß schon während des Krieges Vorbereitungen zur wirtschaftlichen Rüstung für die Friedensarbeit dringend geboten erscheinen. Soweit es sich um die Belebung des innerdeutschen Verkehrs handelt, dürfte ein weiterer günstiger Umstand in dem Einfluß zu suchen sein, den unsere große nationale Erhebung ausgeübt hat, die uns darauf hinweist, unser eigenes Vaterland mehr kennen und würdigen zu lernen. Wenn nun die Werbearbeit zur Förderung des innerdeutschen Verkehrs zunächst im Vordergrund unserer ganzen Verkehrspolitik stehen wird und mit allem Nachdruck betrieben werden muß, so wird man gleichzeitig die Hebung des Verkehrs mit den uns verbündeten Ländern nicht außer Acht lassen dürfen.

Von diesen Erwägungen ausgehend, hatten nach wiederholt stattgefundenen Vorbesprechungen in Wien, Berlin und Leipzig die großen Landesverkehrsorganisationen von Deutschland und Österreich und die Vertretung der Verkehrs-Kommission der ungarischen Hauptstadt Budapest eine Anzahl praktischer Verkehrsmänner und Vertreter der Eisenbahnministerien zu einer Besprechung nach Leipzig berufen, bei der die Förderung der Verkehrsbeziehungen zwischen Deutschland, Österreich und Ungarn auf der Tagesordnung stand.

In der Leipziger Versammlung erläuterte der Vorsitzende des Bundes Deutscher Verkehrs-Vereine Gontard-Leipzig die allgemeinen Gesichtspunkte für das geplante Zusammenarbeiten.

Nach zustimmenden Erklärungen der Vertreter aus Österreich und Ungarn, insbesondere des Reichsratsabgeordneten Dobernig, des Regierungsrats Dr. Kofler, des Magistratsrats Dr. Vita folgten Sonderberichte von: Bundesdirektor Schumacher über die Möglichkeit gemeinsamer Verkehrswerbung a) in den verbündeten Reichen, b) in den neutralen Ländern; Dr. med. Jäger über das gemeinsame Vorgehen für Ausgestaltung und Verbesserung der Verkehrs- und Unterkunftsverhältnisse; Professor Dr. Roth über Zusammengehen bei kulturellen und wirtschaftlichen Fragen, soweit sie mit dem Verkehr und der Verkehrswerbung zusammenhängen.

Nach eingehenden Aussprachen, an denen sich die Vertreter der verkehrsfördernden Körperschaften aus den drei Ländern, wie auch die Vertreter der anwesenden Ministerialbehörden beteiligten, wurden die vom Bund Deutscher Verkehrs-Vereine vorgelegten Entschließungsanträge fast einstimmig zum Beschluß erhoben und dem vorbereitenden Ausschuß als Unterlagen und Richtlinien für das Programm der zukünftigen gemeinsamen Arbeit empfohlen. Diese Richtlinien, die in einer Mitte Februar stattgefundenen Versammlung der österreichischen Landesverbände ebenfalls einstimmig angenommen wurden, umfassen folgende Punkte:

1. Die am 19. Januar 1916 in Leipzig versammelten Vertreter verkehrsfördernder Körperschaften aus Deutschland, Österreich und Ungarn erachten eine wechselseitige Förderung der Verkehrsbeziehungen der drei verbündeten Länder für dringend erforderlich. Ein geschlossenes systematisches Vorgehen zur Heranziehung des internationalen Verkehrs und sich gegenseitig ergänzende Maßnahmen zur Hebung des inneren Verkehrs ihrer Länder betrachten sie als Hauptziel einer zu begründenden Organisation. Sie halten für notwendig, daß auch jetzt schon während des Krieges durch gemeinsame Beratungen und Anbahnung gemeinsamer Verkehrswerbung dieses Ziel nach Möglichkeit erstrebt und die spätere Friedensarbeit vorbereitet wird. Die vertretenen Körperschaften würden es begrüßen, wenn sie bei der Pflege der Verkehrsförderung zwischen den verbündeten Reichen auf die Mitarbeit und Unterstützung der in Betracht kommenden amtlichen Stellen der großen Verkehrsanstalten usw. rechnen können.

2. Die gemeinsame Verkehrswerbung ist durchzuführen unter Zusammenfassung der in den drei Ländern zur Belebung des Reiseverkehrs tätigen Kräfte.

Ein Zusammenschluß mit anderen verbündeten oder befreundeten Ländern bleibt späterer Vereinbarung vorbehalten.

Bei der gemeinsamen Werbearbeit ist zunächst zu unterscheiden zwischen Maßnahmen, die schon während des Krieges in Angriff zu nehmen sind, und zwischen Vorarbeiten für Werbearbeiten, die erst nach Beendigung des Krieges einzusetzen haben. Es kommen in Betracht während des Krieges:

a) Austausch bzw. gegenseitiger Vertrieb der Werbeschriften;
b) Gegenseitige Benutzung der schon vorhandenen Verkehrsbureaus und Auskunftsstellen, insbesondere derjenigen der Verkehrsvereine;
c) Errichtung gemeinsamer Auskunftsstellen zunächst in Berlin, Wien, Budapest, zum Teil im Anschluß an vorhandene Einrichtungen unter der zu erbittenden Mitwirkung der Staatseisenbahnen, der Schiffahrtsgesellschaften und anderer großer Verkehrsanstalten;
d) Gedankenaustausch über praktische Verkehrs- und Propagandafragen, Presseangelegenheiten usw.

Vorzubereitende gemeinsame Arbeiten:

a) Es ist dafür einzutreten, daß unter Führung der Staatseisenbahnen der sonstigen großen Verkehrsanstalten usw. ein großes Reisebureau für den Weltverkehr auf geschäftlicher Grundlage errichtet, wenigstens jetzt schon vorbereitet wird;
b) Gemeinsame Werbearbeit im Auslande, insbesondere durch die Presse.

3. Ein gemeinsames Vorgehen bei Ausgestaltung und Verbesserung des Eisenbahn- und Grenzverkehrs, sowie die Ausgestaltung der Unterkunftsverhältnisse wird als wichtige Aufgabe des Ausschusses anerkannt.

4. Die Vorschläge zur Behandlung kultureller und wirtschaftlicher Fragen, soweit sie mit dem Verkehr und der Verkehrswerbung zusammenhängen, sollen dem Ausschuß zur weiteren Bearbeitung überwiesen werden. Es wurde als wünschenswert bezeichnet, daß schon seitens der Schule, wie auch durch geeignete öffentliche Belehrung, Vorträge, Vorführung von Lichtbildern, Artikeln in der Tagespresse, durch Feriensonderzüge Studien- und Schulreisen insbesondere Kenntnis der eigenartigen Schönheiten und der Eigenart der verbündeten Staaten mehr und mehr angebahnt wird.

Es ist zu erstreben: Erleichterung bzw. Schaffung gleichförmiger Aufnahmebedingungen für Hoch- und Mittelschulen, gleichförmige Anrechnung der in dem anderen Staate bzw. Lande verbrachten Studienzeit bei Staatsprüfungen;

gegenseitige Unterstützung hervorragender künstlerischer Darbietungen in den verbündeten Ländern;

Erleichterung der Beschickung und des Besuches von Ausstellungen und Messen.

5. Zur Durchführung der in der Leipziger Tagung gefaßten Beschlüsse wird die Bildung eines Verkehrsausschusses beschlossen mit drei Unterausschüssen für Deutschland, Österreich und Ungarn, in denen die in Betracht kommenden Staatsministerien, die zusammenfassenden Organisationen für Fremdenverkehr der drei verbündeten Länder, andere große verkehrsfördernde Körperschaften usw. vertreten sein können. Zur Durchführung des Abeitsprogramms ist ein kleinerer Arbeitsausschuß zu begründen. Die Geschäftsleitung soll abwechselnd der Gesamtvereinigung der Verkehrsverbände in Deutschland, Österreich und Ungarn übertragen werden. Erstmalig übernimmt die geschäftliche Leitung der Bund Deutscher Verkehrs-Vereine in Leipzig. Die Sitzungen des Arbeitsausschusses, in den Deutschland 8, Österreich 5 und Ungarn 3 Vertreter entsenden, sollen abwechselnd in den drei Ländern stattfinden. Für die Tätigkeit des Arbeitsausschusses ist eine Geschäftsordnung aufzustellen.

Wir fügen vorstehenden, stark verspätet zum Abdruck gelangenden Mitteilungen noch hinzu, daß inzwischen der erörterte Gedanke der Verkehrsförderung eine neue Frucht durch Bildung einer Deutsch-Österreichisch-Ungarischen Verkehrsvereinigung getragen hat, die soeben in Wien gegründet ist. Wir werden hierüber demnächst Näheres mitteilen.

Statistische Nachrichten über die Tätigkeit der Abrechnungsstelle des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen in der Zeit vom 1. April 1915 bis 31. März 1916.

A. Angemeldet und verrechnet wurden an Guthaben und Schuld insgesamt

a) Anmeldeposten:

Währung	im Rechnungsjahr 1915	im Rechnungsjahr 1914	mithin weniger	%
Mark	175 152	182 233	7 081	3,89
Franken	4 748	8 509	3 761	44,20
Österr. Kronen	10 038	12 540	2 502	19,95
Rubel	4	345	341	98,84
zusammen	189 942	203 627	13 685	6,72

b) Geldbeträge:

Währung	im Rechnungsjahr 1915	im Rechnungsjahr 1914	mithin	%
Mark	1 596 512 820	1 266 069 649	+ 330 443 171	+ 26,10
Franken	33 400 443	49 399 884	— 15 999 441	— 32,39
Österr. Kronen	59 194 495	64 069 418	— 4 874 923	— 7,61
Rubel	1 342	2 183 110	— 2 181 768	— 99,94

Die gegen das Vorjahr eingetretene Verringerung der Postenzahl betrifft hauptsächlich die fremde Währung; sie ist absolut am größten in der Frankenwährung, relativ am größten in der Rubelwährung, die indes nach und nach aus den Vereinsabrechnungen ganz verschwindet. Der verhältnismäßig geringfügige Rückgang in der Markwährung wird in der Hauptsache auf Zusammenfassungen und Vereinfachungen beim Anmeldeverfahren zurückzuführen sein (zu vgl. die bedeutende Steigerung des Geldbetrags).

Die angemeldeten Geldbeträge weisen eine absolute erhebliche Steigerung auf und zwar auf Grund des Emporschnellens in der Markwährung allein über 330 Millionen Mark. Diese Steigerung wird im wesentlichsten bedingt sein durch die allgemeine weitere Verkehrssteigerung gegen das Vorjahr und durch die Erweiterung des Abrechnungsgebietes infolge der ausländischen Gebietsbesetzungen. Der Rückgang der Beträge in fremder Währung entspricht im allgemeinen dem Rückgang in der Postenzahl.

B. Durch Ausgleichung verringert wurden:

Währung	Rechnungsposten von	Rechnungsposten auf	Geldbetrag von	Geldbetrag auf
Mark (einschl. der in diese umgerechneten Franken)	179 900	1730	1 625 965 244	233 710 597
Österr. Kronen	10 038	565	59 194 494	39 300 766
Rubel	4	2	1 342	1 342
zusammen	189 942	2297		

Es wurden also durch je eine Zahlung durchschnittlich (wie im Vorjahre) 83 angemeldete Posten ausgeglichen.

Bei den Geldbeträgen ergibt sich durch Umrechnung der außerdeutschen Währung in die Markwährung eine Gesamtsumme von 1 676 283 247 ℳ, die auf 267 118 932 ℳ verringert wurde. Das Verhältnis dieser Beträge stellte sich also wie 1 : 0,165 (das heißt, es wurden statt je 1000 ℳ nur je 165 ℳ bar gezahlt). Das Verhältnis in den Vorjahren war: 1914/15 = 1 : 0,155, 1913/14 = 1 : 0,182, 1912/13 = 1 : 0,186 und 1911/12 = 1 : 0,186.

C. Die Anzahl der Rechnungsabschlüsse betrug:

in Markwährung	24	und es wurden gefertigt	2642 Auszüge
in Frankenwährung	24	„ „ „ „	884 „
in Öst. Kronenwähr.	24	„ „ „ „	1079 „
in Rubelwährung	2	„ „ „ „	2 „
zusammen	74	Rechnungsabschlüsse u.	4607 „
gegen	81	„ „	5126 „

im Vorjahre.

Der Rückgang der Rechnungsabschlüsse und Auszüge ist auch im Berichtsjahre auf den fast völligen Wegfall der Abrechnungen in der Rubelwährung seit Ausbruch des Krieges zurückzuführen.

Die Schiffahrt bei einem etwaigen deutsch-amerikanischen Kriege.*)

Die zahlreichen und zum Teil mächtigen deutschen Schiffe, die in Häfen der Vereinigten Staaten liegen, rücken die Frage in den Vordergrund, welche Wirkung eine etwaige amerikanische Beschlagnahme dieser Schiffe und Ausnutzung für Handelszwecke haben und namentlich, ob sich für die Schiffahrt der Vereinigten Staaten und Englands durchgreifende Erleichterungen ergeben würden. Die „Berlingske Tidende", die sich mit Untersuchung dieser Frage beschäftigt, kommt zu dem Ergebnis, daß dies keineswegs zu erwarten sei. Der in amerikanischen Häfen liegende deutsche Schiffsraum, heißt es dort, besteht aus sehr großen Personendampfern, deren Anwendung in Frachtfahrt ganz ausgeschlossen ist. (Dies ist doch wohl zweifelhaft! D. Schriftl.) Kann somit nur eine Anzahl der deutschen Schiffe in transatlantischer Fahrt benutzt werden, so würde Amerika selbst im Kriegsfall einen weiteren großen Bedarf an Schiffsraum haben. Schon jetzt herrscht in der amerikanischen nordsüdgehenden Fahrt, dem Verkehr zwischen Westindien-Südamerika sowie den Vereinigt. Staaten u. Kanada, Mangel an Schiffen, u. a. weil die Schwierigkeit, in England Kohlen zu bekommen, viele Schiffe, namentlich skandinavische, davon ab-

*) Die Mitteilung ist vor dem Bekanntwerden der deutschen Antwortnote und ihrer Aufnahme in Amerika geschrieben, ist aber immer noch wertvoll. Die Schriftl.

hält, nach den Vereinigten Staaten zu gehen, um dort Frachtfahrt auszuführen. Für die in Amerika befindlichen deutschen Schiffe, die für eine Frachtfahrt in Betracht kommen können, würde gerade in der amerikanischen Küstenfahrt Bedarf sein, und dieser amerikanische Bedarf würde um so stärker werden, als ein eintretender Kriegszustand Beschlag auf eine Menge Schiffsraum für besondere Kriegszwecke legen würde, wie sich besonders in England zeigt. Hierzu kommen eine Menge anderer Folgen, z. B. Schwierigkeiten bei der Zufuhr von Waren von Amerika nach dem neutralen Europa, eine etwaige Ausdehnung des U-Bootkrieges auf amerikanische Gewässer usw. Ferner ist es zweifelhaft, ob Amerika überhaupt imstande sein würde, für eine größere Anzahl Handelsschiffe die nötigen Besatzungen zu schaffen.

Eine wirkliche Abhilfe im herrschenden Schiffsraummangel würde somit ein Kriegszustand zwischen Deutschland und den Vereinigten Staaten für unsere Gegner sicher nicht herbeiführen. Eher wird das Gegenteil der Fall sein. Zudem muß man sich vor Augen halten, daß die von England aufgestellten Forderungen, namentlich hinsichtlich der Auslieferung von Kohlen, die ganze Lage verschärfen und, ganz im Gegensatz zu dem, was England mit seinen zahlreichen Verordnungen und Bestimmungen beabsichtigte, eine weitere Einschränkung des Schiffsraums herbeiführen werden. Es zeigt sich bereits, wie diese Verordnungen auf Holland wirken, indem hier die Außerbetriebsetzung von Schiffen die Antwort an England war. Ähnliche Wirkungen können auch in den skandinavischen Ländern eintreten. Ganz im Gegensatz zu dem beabsichtigten Zweck der englischen Beschränkungen wird also weitere Verringerung des Schiffsraums und Erhöhung der Frachten die wirkliche Folge der englischen Maßregeln sein, und eine Aneignung der in den Häfen der Vereinigten Staaten liegenden deutschen Schiffe durch die Amerikaner würde den weiteren Schwierigkeiten, die dem Schiffsverkehr in Amerika sowie nach England und seinen Verbündeten für die Zukunft bevorstehen, nicht abhelfen können. M.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Der Balkanzug.** Kürzlich ist ein neues „Merkblatt für Reisende der Balkanzüge", gültig vom 1. Mai ab, herausgegeben worden. Es enthält die Fahrpläne, die Vorschriften über Reisegenehmigung, Fahrkarten, Gepäck usw., die Verkehrsbeziehungen und Fahrpreise u. dergl. Die Balkanzüge verkehren auch im Sommer wöchentlich zweimal und zwar ab Berlin und Straßburg Mittwochs und Sonnabends, ab Konstantinopel Dienstags und Sonnabends. Die Fahrtdauer ist bekanntlich um einige Stunden gekürzt. Die Abfahrt erfolgt von Charlottenburg 7.59 vorm., von Friedrichstraße 8.20, vom Schles. Bahnh. 8.32 vorm., von Oderberg 3.45 nachm., von Budapest W. 11.55 abends, von Belgrad 7.10 vorm., von Nisch 2.57 nachm., von Sofia 8.30 abends, von Adrianopel 6.16 vorm., die Ankunft in Konstantinopel 4.22 nachm. Der Gegenzug verläßt Konstantinopel 3 Uhr nachm., Adrianopel 12.41 nachts, Sofia 11.05 vorm., Nisch 3.41 nachm., Belgrad 10.39 abends, Budapest W. 6.50 vorm., Oderberg 2.53 nachm. und trifft ein am Schles. Bahnh. 9.39 abends, Friedrichstraße 9.53, Charlottenburg 10.14 abends. Der von Berlin, Anhalter Bhf. abgehende Zugteil fährt um 7.55 vorm. ab und ist 6.43 abends in Wien, 11.30 abends in Budapest W., von da ab wird er mit dem oben bezeichneten Zug vereinigt. Der von Straßburg 1.25 nachts abgehende Zugteil, der 8.50 vorm. in München und 6.35 abends in Wien N. eintrifft, schließt sich hier dem vorgenannten Zugteil an. Die Gegenzüge treffen vom Osten ein: in Budapest 6.10, in Wien 11.24 vorm., in Berlin, Anhalter Bhf. 10.20 abends, in München 9.15 abends, in Straßburg 4.44 früh. Die 15 Tage gültigen Fahrkarten werden vom 3. Tage vor Abgang des Zuges von der Zuganfangsstation ausgegeben.

— **Über die Verkehrsüberleitung der Eisenbahnzüge in den Sommerfahrplan** haben jetzt sämtliche Eisenbahndirektionen an den preußischen Eisenbahnminister Bericht erstattet. Diese Berichte geben ein erfreuliches Bild des Zugverkehrs in der Übergangsnacht, namentlich an Eisenbahnknotenpunkten. Daß wegen der Früherlegung einer Anzahl von Zügen gewisse Anschlüsse nicht gewahrt werden konnten, war schon in den Sommerfahrplänen angekündigt worden; hiervon abgesehen, spielte sich die Überleitung in geradezu mustergültiger Weise ab, und wo wirklich Zugverspätungen vorgekommen sind, waren sie unvermeidlich und gänzlich belanglos. In einzelnen Berichten wird hervorgehoben, daß auch diejenigen Züge, welche am Vorabend bis zu einer Stunde früher abgelassen werden mußten, gut besetzt waren, ein Beweis, daß auch das durch die Zeitungen und Anschläge rechtzeitig benachrichtigte Publikum auf der „Höhe der Zeit" gestanden hat.

— **Förderung des Kleinbahnwesens in Preußen durch den Staat.** Nach einer Mitteilung in der „Zeitschrift für Kleinbahnen" (Märzheft 1916, „Statistik der Kleinbahnen im Deutschen Reiche für das Jahr 1914") über den Stand und die Verwendung des staatlichen Kleinbahnunterstützungsfonds sind an Staatsbeihilfen bis zum Schluß des Jahres 1915 bewilligt rd. 128,718 Millionen Mark, in Aussicht gestellt 0,729 Millionen Mark, zusammen rd. 129,447 Millionen Mark; beantragt sind noch 3,209 Millionen Mark. Zurzeit beträgt der Kleinbahnunterstützungsfonds 135,5 Millionen Mark. Die bewilligten und in Aussicht gestellten Staatsbeihilfen verteilen sich, wenn man von den zum Bau und Betriebe von 3 Straßenbahnen gewährten Staatsbeihilfen in Höhe von 678 500 ℳ absieht, auf 135 vollspurige und 75 schmalspurige = 210 (im Vorjahre 208) vornehmlich für Zwecke der Landwirtschaft bestimmte nebenbahnähnliche Kleinbahnen mit rd. 9030 km Länge, d. i. 82 % (im Vorjahre rd. 8916 km oder 83 %) des Gesamtnetzes der genehmigten Bahnen. Auf 1 km nebenbahnähnlicher Kleinbahnen kommen durchschnittlich rd. 14 000 ℳ, auf 1 km Vollspur rd. 18 000 ℳ, auf 1 km Schmalspur rd. 11 000 ℳ Beihilfe. Auf die bewilligten Staatsbeihilfen sind bis zum Schluß des Etatsjahres 1914 rd. 123,161 Millionen Mark, bis Ende Dezember 1915 rd. 123,637 Millionen Mark endgültig gezahlt. Von den bis Ende 1915 bewilligten rd. 128,718 Millionen Mark sind rd. 75,784 Millionen Mark in der Form einer Beteiligung mit Aktien (Stammeinlagen), rd. 28,621 Millionen Mark in Form von Darlehen, rd. 0,538 Millionen Mark als verlorene Zuschüsse und rd. 23,775 Millionen Mark in Form einer anderweitigen Beteiligung gewährt worden. Das Aufkommen an Rückeinnahmen betrug im Etatsjahr 1914 rd. 1,754 Millionen Mark, in den Vorjahren rd. 13,740 Millionen Mark, insgesamt also rd. 15,494 Millionen Mark; hiervon kommen auf Zinsen rd. 5,139 Millionen Mark, auf Tilgungsbeträge rd. 2,403 Millionen Mark und auf Reingewinnanteile rd. 7,952 Millionen Mark. Unter der Annahme, daß sich die Selbstkosten des Staates für das eigene Geld auf etwa 4 % stellen, ist der Jahresaufwand des Staates für die bis zum Schluß des Etatsjahres 1914 gezahlten Staatsbeihilfen auf 4 926 454 ℳ zu beziffern. Da die Rückeinnahmen an Zinsen und Anteilen am Reingewinn (Dividenden) im gleichen Etatsjahre 1 455 238 ℳ betragen, so ergibt sich für den Staat ein Jahreszuschuß von 3 471 216 ℳ oder 2,82 Prozent der bis zum Schluß des Etatsjahres 1914 insgesamt gezahlten Summe (im Vorjahre 3 108 363 ℳ oder 2,60 %). Die Verzinsung des verausgabten Kapitalsbetrages stellt sich demnach für das Etatsjahr 1914 auf (4 — 2,82 =) 1,18 % (im Vorjahre 1,40 %).

— **Unterbringung von überzähligem und unanbringlichem Gepäck und Privatgut von Heeresangehörigen mit Hilfe der Deutschen Ausgleichsstelle.** Nach hierüber erlassenen Bestimmungen sind von nun ab im Operations- und Etappengebiet vorgefundene Gepäckstücke der nächsten Etappengüterstelle zuzuführen, die sie ebenso wie unanbringliche Privatgüter der Heeresangehörigen an das Armeepaketdepot in die Heimat sendet. Alle Gepäckstücke und Privatpakete, die im Inlande bei militärischen Stellen als unanbringlich lagern oder künftig dort eingehen, sind an das „Militärpaketdepot Berlin Anhalter Gbf. für die Deutsche Ausgleichstelle" zu senden und zwar als Frachtgut zu den Sätzen des Militärtarifs unter Stundung der Fracht, bei Beförderung mit der Post als Heeressache.

Die Eisenbahndienststellen haben überzähliges Gepäck und Privatgut der Heeresangehörigen, einschließlich des in Militär-, Lazarett- usw. Zügen herrenlos vorgefundenen, sowie unanbringliches Gepäck der Heeresangehörigen nach Maßgabe der Ermittelungsvorschriften, unanbringliches Privatgut nach § 42 der Allg. Abf. Vorschr. Teil II zu behandeln, soweit nicht anderweitige Bestimmung getroffen ist. Über überzähliges und unanbringliches, aus dem Felde kommendes oder von dort zurückgesandtes Privatgut der Heeresangehörigen haben die Abfertigungsstellen in gleicher Weise wie bei überzähligem und unanbringlichem Gepäck der Deutschen Ausgleichsstelle Unanbringlichkeitsanzeige zu erstatten und die Entscheidung dieser Stelle abzuwarten. Bis zu deren Eingang haben die Abfertigungsstellen am Sitze eines Militärpaketdepots das Gut diesem zur Einlagerung zu übergeben. Die übrigen Abfertigungsstellen haben das Gut, wenn es die räumlichen Verhältnisse gestatten, bis zu vier Wochen unentgeltlich zu verwahren. Der Verkauf des Gutes ist nur insoweit statthaft, als dessen Verderb zu befürchten ist. Verfügt die Deutsche Ausgleichstelle, daß das Gut „an das Militärpaketdepot Berlin Anhalter Güterbahnhof für die Deutsche Ausgleichstelle" abzusenden sei, so hat die Abfertigungsstelle das Gut mit Nach-

sendeschein (Muster m Erm.-V.) an die Güterabfertigung Berlin Anhalter Güterbahnhof mit dem Zusatz „für das Militärpaketdepot Berlin Anhalter Güterbahnhof" abzusenden.

— **Deutscher Eisenbahn-Gütertarif, Teil I.** Zur Abteilung A dieses Tarifs vom 1. Januar 1912 ist mit Gültigkeit vom 1. Mai ein Nachtrag VIII erschienen. Er enthält Änderungen und Ergänzungen der Verkehrsordnung und der dazu erlassenen Allgemeinen Ausführungsbestimmungen, der Anlage C zur Verkehrsordnung und der Anlagen II und V zum Gütertarif, Teil I A (Vorschriften über die Verpackung und Verladung bestimmter Güter sowie Einzahlungsbenachrichtigungsvordruck über Nachnahmebeträge). Die erstgenannten Änderungen beziehen sich auf Ziffer 8 zu § 62 der Verkehrsordnung (Verpackung und Bezeichnung der Güter) und enthalten die bereits ab 13. September 1915 gültige Zusatzbestimmung, nach der die Eisenbahn verlangen kann, daß Stückgüter vom Absender außer wie bisher mit dem Namen der Bestimmungsstation nun auch mit dem Namen der Versandstation und dem Tage der Aufgabe dauerhaft bezeichnet werden, wenn es ihre Beschaffenheit ohne besondere Schwierigkeit zuläßt. Dementsprechend ist auch die Ausführungsbestimmung VI (1) zu Ziffer 8 geändert worden. Die Änderungen und Ergänzungen der Anlage C zur Verkehrsordnung sind in den vorliegenden Nachtrag insoweit aufgenommen, als sie bis zum 14. Februar d. J. durch das Reichsgesetzblatt veröffentlicht worden sind.

Gleichfalls mit Gültigkeit vom 1. Mai sind der deutsche Eisenbahngütertarif, Teil I, Abteilung B, enthaltend die allgemeinen Bestimmungen für den Güterverkehr (Allgemeine Tarifvorschriften nebst Gütereinteilung und Nebengebührentarif), ferner die von den deutschen Eisenbahnverwaltungen herausgegebene Ausgabe dieses Tarifs nebst Erläuterungen und Entscheidungen, sowie einem ausführlichen Sachverzeichnis, neu erschienen. Durch diese Neuausgaben werden die gleichnamigen Ausgaben vom 1. April 1914 nebst Nachträgen I—III außer Kraft gesetzt. Die Änderungen gegenüber den bisherigen Bestimmungen sind durch ein Zeichen kenntlich gemacht worden. Sie erstrecken sich in der Abt. A des Tarifs (Allgem. Tarifvorschriften nebst Gütereinteilung) in der Hauptsache auf die §§ 34 (1) und 36, Grundsätze für die Frachtberechnung für gebrauchte Emballagen. Weitere Änderungen sind in den Verzeichnissen der Güter der Spezialtarife für Wagenladungsgüter, die bei Beförderung in bedeckten Wagen von der Berechnung des zehnprozentigen Gewichtszuschlags befreit sind, der zur Beförderung in großräumigen, bedeckten bezw. offenen Wagen zugelassenen Güter sowie im Verzeichnis der zur Beförderung in Privatgüterwagen zugelassenen Güter eingetreten. In der Gütereinteilung (Klassifikation) betreffen die Änderungen den Spezialtarif für bestimmte Stückgüter und in erheblicherem Umfange die Spezialtarife für Wagenladungsgüter. Die Änderungen in Abteilung B des Tarifs (Nebengebührentarif) sind nur geringfügig.

— **Tarifermäßigung für Bauholz von Stationen der deutschen Militärbahnen in Russisch-Polen nach ost- und westpreußischen Eisenbahnstationen.** Mit Wirksamkeit vom 1. Mai d. J. ab wird zum Zwecke der Wiederherstellung der im Kriege zerstörten Gebäude in den Provinzen Ost- und Westpreußen bestimmtes Bauholz bei Aufgabe in Wagenladungen von 5 oder 10 t oder bei Frachtzahlung für dieses Gewicht für jeden Wagen zu den um die Hälfte ermäßigten tarifmäßigen Frachtsätzen abgefertigt. Voraussetzung für die Anwendung der ermäßigten Frachtsätze ist, daß die Sendungen durch die Landratsämter bezogen werden und an sie gerichtet sind. Sendungen an Bauunternehmer oder Holzhändler genießen die Frachtvergünstigung nicht. Die Frachtbriefe müssen den Vermerk tragen: „Zu Wiederherstellungsarbeiten in Ostpreußen (Westpreußen)". Die ermäßigten Sätze gelten von allen für den Güterverkehr im besetzten russisch-polnischen Gebiete eröffneten Stationen nach Alexandrowo, Illowo Landesgr., Willenberg Staatsbhf., Prostken, Marggrabowa, Eydtkuhnen und Bajohren mit Bestimmung nach Ost- oder Westpreußen.

— **Güter- und Tierverkehr mit den im Militärbetriebe befindlichen Eisenbahnen des westlichen Kriegsschauplatzes.** Für den Privatgüter- und Tierverkehr nach dem besetzten Gebiet sind am 1. d. M. besondere Leitungsvorschriften in Kraft getreten. Sie werden zum Preise von 10 ₰ für das Stück auch an die Verkehrtreibenden abgegeben. Die Sendungen werden von den Militäreisenbahnen des besetzten Gebietes wie auf den in der Leitungstafel der neuen Leitungsvorschriften für die einzelnen Verkehrsgebiete vorgeschriebenen Übergängen übernommen. Die Fracht wird über den Leitungsweg berechnet. Für die Leitung der Sendungen bis zur Übergangsstation gelten die Vorschriften der für die Frachtberechnung maßgebenden deutschen Tarife. Die neue Verkehrsleitung gilt nur auf Widerruf und vorbehaltlich einer anderweiten Leitung im Einzelfalle.

— **Der Osterverkehr Berlins,** schreibt die „B. B.-Ztg.", hat nach den jetzt vorliegenden amtlichen Ermittelungen gegen das Vorjahr nicht unerheblich zugenommen: auf den Berliner Fernbahnhöfen wurden in der Osterwoche, von Mittwoch bis Sonnabend, insgesamt 233 157 Fahrkarten verkauft, gegen 222 016 an den gleichen Tagen des Vorjahres; das sind 11 141 (5 %) mehr. Vom grünen Donnerstag bis zum Sonnabend vor dem Fest stieg der Zudrang der Osterreisenden zu den Bahnhöfen von rund 62 auf 64 bzw. 67 Tausend; auffallenderweise blieb der Sonnabend hinter dem des Vorjahres erheblich (um rund 6000) zurück. Am lebhaftesten war der Feiertagsverkehr, wie immer, auf dem Stettiner und Anhalter Bahnhof, wo zusammen 44 466 bzw. 44 034 Fahrkarten gelöst wurden. Nächstdem wurden der Schlesische und der Lehrter Bahnhof von den meisten Osterausflüglern aufgesucht; hier verausgabten die Schalterbeamten 28 813 bzw. 25 656 Fahrkarten. Zur Bewältigung des Festverkehrs mußten zahlreiche Vor- und Nachzüge abgelassen werden.

Auch der Verkehr der Berliner Verkehrsgesellschaften ist durch das verhältnismäßig günstige Osterwetter dieses Jahres vorteilhaft beeinflußt worden. Insbesondere hat die Große Berliner Straßenbahn mit ihren Nebenbahnen an den vier Tagen von Karfreitag bis zum zweiten Feiertag gegenüber Ostern vorigen Jahres, das allerdings bedeutend früher fiel, eine erhebliche Zunahme zu verzeichnen. Am Karfreitag wurden 1 339 000 gegen 1 215 000 Fahrgäste befördert, am Sonnabend 1 850 000 gegen 1 733 000, am ersten Feiertag 1 608 000 gegen 1 580 000 und am zweiten Feiertag 2 006 000 gegen 1 825 000 Personen, zusammen 6 803 000 gegen 6 353 000 Fahrgäste. Die Zunahme beträgt demnach 450 000 Personen. Die Hochbahngesellschaft hatte an beiden Feiertagen auf den von ihr betriebenen Linien ohne die Flachbahn einen Verkehr von rund 380 000 Personen aufzuweisen, am Sonnabend von 220 000 und am Karfreitag von 152 000, zusammen 752 000 Fahrgäste.

— **Der Berliner Ostbahnhof als Kirche.** Diese Wandlung eines Teils des seit 34 Jahren seiner ursprünglichen Bestimmung entzogenen Bahnhofs erfahren wir aus einer Mitteilung der „Nordd. Allg. Ztg." vom 2. d. M. Dort wird unter dem Kennwort: „Abgestürzter Einbrecher" folgendes mitgeteilt: Als gestern vormittag der Kirchendiener Ferdinand Ohm die Kapelle der Neuen Apostolischen Gemeinde im Ostbahnhofsgebäude am Cüstriner Platz betrat, fand er einen etwa 22 Jahre alten Mann, an der Erde liegend, tot auf. Wie der Augenschein ergab, ist der Unbekannte bei dem Versuche, vom Glasdach aus in die Kapelle einzudringen, durchgebrochen und in die Tiefe gestürzt.

— **Eröffnung des neuen Personenbahnhofs in Cannstatt.** Wir entnehmen dem „Schwäb. Merkur" vom 12. April d. J. folgendes: Am Mittwoch rollten die ersten von Stuttgart kommenden Züge über die neue Eisenbahnbrücke über den Neckar, dem neuen Cannstatter Personenbahnhof zu. Die neue Bahnhofsanlage mit dem vorläufigen Empfangsgebäude, das für die Zwischenzeit bis zur Errichtung des eigentlichen Neubaus erstellt wurde, ist nunmehr im Betrieb; Umzug und Inbetriebnahme sind glatt und ohne jede wesentliche Störung des Zugverkehrs vor sich gegangen. Wenige Minuten nach 9 Uhr vorm. haben die letzten Züge den alten Cannstatter Bahnhof verlassen. Schon in den letzten Tagen ist mit Eifer am Umzug und den letzten Vorarbeiten für die Eröffnung der neuen Anlage gearbeitet worden, und als Mittwoch vorm. die beiden letzten Züge erledigt waren, konnte sofort der Betrieb im neuen Empfangsgebäude und neuen Bahnhof aufgenommen bzw. weitergeführt werden. Es dauerte etwa 20 Minuten, da brauste auch schon der erste Zug heran. Ein durchgehender Schnellzug der Strecke Stuttgart-Ulm-München war es, der als erster über die neue Neckarbrücke fuhr und dann seinen Weg durch die neue Bahnhofsanlage nahm. Abermals 20 Minuten später kam dann der erste Personenzug und zwar der Zug Stuttgart-Plochingen, der von Cannstatt um 9.56 Uhr weiterfährt. Alles drängte sich in dem Zug an die Wagenfenster und gab die Freude über die schöne und zweckdienliche neue Bahnhofsanlage zu erkennen. Die aus- und einsteigenden Fahrgäste waren zunächst etwas verwundert über die neuen Bahnsteige, die beinahe bis zur Höhe der Fußböden der Wagen des Zuges reichen, so daß man hier nicht mehr einige Tritte herunter- oder hinaufzugehen braucht. Auf neuen württ. Personenbahnhöfen, die besondere Bahnsteige für die Gepäckwagen haben, sollen künftig die Bahnsteige überall auf diese Weise angelegt werden.

Auch sonst ist in der Ausstattung der Bahnsteige des neuen Bahnhofs auf alles Bedacht genommen, was für einen größeren Personenbahnhof in Betracht kommt. Es sind Ruhebänke, Brunnen für Trinkwasser usw. vorhanden und auf den Bahnsteigen 3 und 4 wurden noch besondere kleinere Warteräume errichtet, damit man auch hier gegen die Unbilden der Witterung Schutz finden kann. Bei der Fahrt über die neue Neckarbrücke hat man einen schönen Ausblick auf den Rosenstein sowie fluß-

auf- und abwärts. Auf dem neuen Eisenbahndamm fährt man jetzt etwa in dieser Höhe der zweiten Stockwerke der benachbarten Häuser an der Bahnhofstraße.

Das alte Empfangsgebäude soll bekanntlich sofort nach seiner Räumung abgebrochen werden. Die letzten Züge hatten am Mittwoch vormittag den alten Bahnhof noch kaum verlassen, da dröhnten auch schon die Hammerschläge, die den Abbruch des alten Empfangsgebäudes, das so viele Jahrzehnte seinen Dienst getan hat, ankündigten.

— **Zur Staffelung des Frachturkundenstempels.** Die Ältesten der Kaufmannschaft von Berlin befaßten sich in ihrer jüngsten Sitzung u. a. mit der von der Steuerkommission des Reichstags im Gegensatz zu der Regierungsvorlage beschlossenen Staffelung des Frachturkundenstempels für Wagenladungen (Tarifnummer 6 d). Während die Regierungsvorlage, wie bisher, für Wagenladungen einen Feststempel vorsah, mit dem gegen früher jedoch höheren Betrage von 1 ℳ bei Urkunden über einen Frachtbetrag bis 25 ℳ und von 2 ℳ bei Urkunden über einen Frachtbetrag darüber hinaus, und zwar beide Male bei einem Gewichte von 10 t und darüber, hat die Steuerkommission des Reichstags eine Staffelung vorgeschlagen, dergestalt, daß je nach der Höhe der zur Anwendung kommenden Frachtsätze — sei es unter Spezialtarif III, II, I bzw. in Höhe des Spezialtarifs I sowie darüber — Steuersätze von 1, 2, 3 bzw. 4 ℳ zum Ansatz kommen sollen. Die Ältesten haben in einer an den Reichstag und den Bundesrat gerichteten Eingabe an der Hand ziffermäßiger Berechnungen dargelegt, daß die Steuer nach diesen Grundsätzen bei der großen Anzahl von Ausnahmetarifen, zu denen beispielsweise auf den preußisch-hessischen Staatseisenbahnen in den letzten Jahren nicht weniger als etwa 55 % des gesamten Güterverkehrs abgefertigt sind, nicht nur eine außerordentlich verwickelte Gestaltung der Steuerberechnung im Gefolge habe, sondern auch zu weitgehender Erschwerung und Verlangsamung der Verkehrsabfertigung führen müßte. Ganz besonders würde dies da eintreten, wo die Frachtsätze auf Grund aufgesetzter bzw. durchgerechneter Staffel gebildet sind, also mit der wachsenden Entfernung fallen. Die Steuer würde hier auf weitere Entfernungen zu der mit der wachsenden Entfernung steigenden Frachtsumme im umgekehrten Verhältnis fallen und die Grundlage des ganzen Gesetzentwurfs derart verschieben, daß man füglich nicht mehr von einem Frachturkundenstempel, sondern nur von einem Frachtstempel würde sprechen können. Aus allen diesen durch ziffermäßige Beispiele belegten Gründen glaubten die Ältesten empfehlen zu sollen, es in dieser Beziehung bei dem ursprünglichen Regierungsvorschlage mit seinem Feststempel zu belassen.

Auch die Berliner Handelskammer hat zu den von der Steuerkommission des Reichstags vorgeschlagenen Änderungen dieses Gesetzes in Fortsetzung ihrer früheren Beratungen in ihrer letzten Sitzung Stellung genommen. Ihre mit der der Ältesten der Kaufmannschaft wesentlich übereinstimmende Anschauung ist in folgenden Sätzen niedergelegt: Die von der Kommission vorgeschlagene Staffelung der Steuersätze für Wagenladungen je nach dem Frachtbetrage erscheint auf den ersten Blick zwar theoretisch als eine gerechtere Abstufung der Steuersätze im Verhältnis zur Höhe der Frachtbeträge; bei näherer Prüfung ergeben sich aber infolge der Vielgestaltigkeit des Güterwesens so viele Mängel, daß die praktische Durchführung der Vorschläge auf erhebliche Schwierigkeiten stößt. Die neuen Vorschläge würden neben einer beträchtlichen Mehrbelastung der Eisenbahndienststellen voraussichtlich eine bedeutende Erschwerung und Verlangsamung des Abfertigungsgeschäftes im Gefolge haben, was die Handelskammer in einer Eingabe an der Hand von Beispielen ausführlich dem Reichstag dargelegt hat. So erstrebenswert in Friedenszeit gerade eine Ermäßigung der Verkehrssteuern gewesen wäre, so bedenklich erscheint es unter den gegenwärtigen Verhältnissen den Vorschlägen der Steuerkommission zuzustimmen, da sie einen beträchtlichen Mindertrag an Reichseinnahmen liefern, ihren Zweck daher verfehlen würden, weil das Reich in der gegenwärtigen Zeit ausreichender Mittel bedarf, um auch finanziell in jeder Beziehung gerüstet zu sein. Die Handelskammer hat daher keinen Anstand genommen, wenn auch eine stärkere Belastung für weitere Verkehrskreise damit verbunden ist, der Vorlage der Regierung den Vorzug zu geben, die neben ihrer Klarheit und Einfachheit in der Durchführung auch einen genügenden Steuerertrag sichert. Außerdem wurde angeregt, den Gesetzentwurf dahin zu ergänzen, daß der Frachturkundenstempel bei vor Inkrafttreten des Gesetzes abgeschlossenen Lieferungsverträgen nur dann von den Parteien gemeinsam zu tragen ist, wenn nicht etwa vertragliche Abmachungen bereits vorliegen.

— **Verein für Eisenbahnkunde.** In der Versammlung vom 11. April d. J., die unter dem Voritz des Geheimen Oberbaurats Hoogen stattfand, machte der Vorsitzende von dem Inhalt eines Schreibens des Herrn Ministerialdirektors a. D. Wirklichen Geheimen Rats Dr. Ing. Schroeder Mitteilung, in welchem dem Verein der Dank für die ihm zum 80. Geburtstage dargebrachten Glückwünsche ausgesprochen wird. Eine besondere Ehrung ist dem Jubilar bekanntlich durch den Kaiser zuteil geworden, der ihn in Anerkennung seiner Verdienste beglückwünscht und ihm sein Bild mit eigenhändiger Namensunterschrift übersandt hat.

Der verkehrstechnische Oberbeamte des Verbandes Groß-Berlin, Professor Giese, sprach zunächst über die Haltestellenabstände und Haltestellenaufenthalte der Schnellbahnen und Straßenbahnen und ihren Einfluß auf die Reisegeschwindigkeit in Groß-Berlin. Für die Haltestellenabstände der Schnellbahnen Groß-Berlins hält der Vortragende in der Innenstadt 600 bis 700 m, in den anschließenden Wohngebieten 700—800 m, außerhalb der Ringfläche von 6,5 km Halbmesser 900—1000 m für zweckmäßig. Für Straßenbahnen können die Haltestellenabstände zwar wesentlich geringer sein, doch sind sie in Berlin, wo die Abstände in den Innen- und Außenbezirken zwischen 250 und 322 m schwanken, und an vielen Stellen sogar bis auf 50—80 m heruntergehen, viel zu klein. Auf Anordnung des Ministers der öffentlichen Arbeiten ist daher in Berlin und Vororten mit der Beseitigung einer größeren Zahl von Haltestellen begonnen zu dem Zwecke, die Fahrzeiten möglichst abzukürzen.

Die Haltestellenaufenthalte der Züge sind bei der Schnellbahn von der Anzahl der ein- und aussteigenden Personen, der Zuglänge, der Anordnung der Wagentüren und der Anzahl der Wagenklassen abhängig. Auf Grund von 1036 Beobachtungen hat der Vortragende festgestellt, daß der durchschnittliche Aufenthalt der Hochbahnzüge je nach der Anzahl der zu- und absteigenden Personen und der Zuglänge zwischen 6 und 25 Sek. schwankt und daß der mittlere Aufenthalt der Züge auf dem Gesamtnetz der Hochbahngesellschaft zu etwa 17 Sek. angenommen werden kann. Die Haltestellenaufenthalte der Straßenbahnzüge werden außerdem noch beeinflußt von der Lage der Haltestellen mit Rücksicht auf den übrigen Straßenverkehr, von der Bevölkerungsart und von der Witterung. Auf Grund von 2938 Beobachtungen ist der mittlere Aufenthalt der Straßenbahnzüge zu 5 bis 40 Sek. festgestellt. Beachtenswert ist noch, daß bei einem Wechsel von etwa 9 Personen der Zugaufenthalt bei Straßen- und Schnellbahnen im Durchschnitt gleich groß ist. Bei geringerem Personenwechsel ist der Aufenthalt bei Schnellbahnen, bei stärkerem Wechsel als 9 Personen bei Straßenbahnen größer.

Im zweiten Teil seiner Ausführungen behandelte der Vortragende die Straßenbahnen auf besonderem Bahnkörper in Groß-Berlin. Die Gesamtlänge dieser Straßenbahnstrecken auf besonderem Bahnkörper beträgt in Groß-Berlin 79 km, die der Vortragende in vier Gruppen einteilte. In der ersten Gruppe (23 km) liegen die besonderen Bahnkörper außerhalb des eigentlichen Straßenkörpers; sie sind bisher vorwiegend in nicht ausgebauten Straßen als vorläufige Anlage ausgeführt. In der zweiten Gruppe (33 km) befinden sich die besonderen Bahnkörper zwischen Fahrdamm und Bürgersteig. Hierbei können die Gleise von der Querstraße aus schlecht übersehen werden; auch ist das Aussteigen aus Droschken, das Ein- und Ausladen von Kohlen usw. sehr erschwert. In der dritten Gruppe (14 km) liegen die besonderen Bahnkörper in der Straßenmitte, eingeschlossen von beiderseitigen Fahrdämmen. Diese Anordnung bezeichnet der Redner als die vollkommenste, weil sie der verkehrstechnisch richtigen Grundsatz, in der Mitte der Straße die schnellfahrende Verkehrsart und nach außen zu abfallend die langsameren Verkehrsarten unterzubringen, am besten gerecht wird. Bei der letzten Gruppe endlich (9 km) wurde die Anlage der Straßenbahnen auf besonderem Bahnkörper in mehrfach gegliederten Straßen (mit Reitweg, Promenaden u. ä.) besprochen. Hier erwähnte der Redner als besonders mangelhaft den üblichen Querschnitt der breiten Berliner Straßen, wo die Promenaden von den beiden Fahrdämmen mit den darin befindlichen Straßenbahngleisen dicht eingefaßt werden.

Als Vorteile eines besonderen Bahnkörpers wurden angegeben: Loslösung vom Straßenverkehr, gute Gleisbettung mit billiger Unterhaltung, die Möglichkeit der Anlage von Straßenbahninseln an den Haltestellen, Verringerung des Geräusches, Schaffung eines vollkommen staubfreien Bahnkörpers bei Belegung mit Rasen und eine wohltuende Schmuckanlage. 38 km Straßenbahnen auf besonderem Bahnkörper weisen in Groß-Berlin Rasenbelegung auf. Zum Schluß empfahl der Vortragende in einigermaßen breiten neuen Straßen (über 30 m) die Straßenbahn nur auf besonderem Bahnkörper anzulegen und auch bei anders aufgeteilten und bereits ausgebauten Straßen bei einer Umpflasterung diese Anordnung einzuführen.

— **Verein Deutscher Maschinen-Ingenieure.** In der am 18. April d. J. unter dem Vorsitz Seiner Exzellenz des Ministerialdirektors Dr.-Ing. Wichert abgehaltenen Versammlung hielt Regierungsbaumeister Rudolph von der Waggonfabrik van der Zypen & Charlier in Cöln-Deutz einen Vortrag „Über die Entwicklung des Baues eiserner Personenwagen in Deutschland“, der großen Beifall fand und auch über die Fachkreise hinaus lebhaftes Interesse erregen dürfte.

Der Vortragende gab als Hauptgründe für die Einführung eiserner Personenwagen an: Die größere Feuersicherheit der eisernen Wagen, die Vermeidung der Gefährdung der Reisenden durch splitterndes Holz bei Zugzusammenstößen und die größere Festigkeit der eisernen Wagenkonstruktion, die bei Zusammenstößen mehr Sicherheit bietet als die hölzerne Bauart.

Zu diesen Gründen, die in der Hauptsache aus dem Verlangen des reisenden Publikums nach größerer Sicherheit herzuleiten sind, kommt noch der wachsende Mangel an geeignetem Bauholz für die Langrahmenhölzer.

In Amerika gab den unmittelbaren Anstoß zur Einführung der eisernen Personenwagen das bekannte Unglück im Tunnel der Pariser Untergrundbahn im Jahre 1902, welches die allgemeine Aufmerksamkeit auf die Feuergefährlichkeit namentlich der Untergrundbahnen lenkte und die Verwendung nicht brennbaren Materials für die Wagen anregte.

Während man aber in den Vereinigten Staaten von Nord-Amerika in den letzten Jahren in immer größerem Umfange statt der hölzernen Wagen eiserne nicht allein für Tunnelbahnen, sondern auch für die Hauptbahnen beschafft, und es heute schon feststeht, daß in Amerika in absehbarer Zeit der hölzerne Wagen durch den eisernen völlig verdrängt wird, sind wir in Deutschland noch nicht so weit. Das liegt zum Teil daran, daß die preußische Eisenbahnverwaltung in allerdings beschränktem Maße bereits Eisen als Baustoff für ihre Personenwagen verwendet, da unsere sämtlichen Personenwagen an Stelle der in Amerika allgemein üblichen äußeren Holzverschalung eine Blechbekleidung tragen und unsere gewöhnlichen Abteil-Personenwagen schon seit langen Jahren nur noch mit eisernen Untergestellen gebaut werden.

Die großen vier- und sechsachsigen D-Zugwagen der Regelbauart besitzen aber bei uns gerade so wie in Amerika hölzerne Untergestelle und Kastengerippe, und die Schwierigkeit der Beschaffung der für diese Wagen erforderlichen Langrahmenhölzer, die durchweg vom Ausland bezogen werden müssen, führte dazu, die bisher übliche Bauart zu verlassen und in größerem Umfange Eisen beim Bau der Personenwagen zu verwenden. — Den ersten Schritt in dieser Richtung unternahm die preußische Eisenbahnverwaltung im Jahre 1908 mit dem Bau einer größeren Anzahl D-Zugwagen 1./2. Klasse, bei denen das Untergestell aus Profileisen und die Kastenwände unter Heranziehung der äußeren Bekleidungsbleche unterhalb der Fensterbrüstungsleiste als Tragkonstruktion ausgebildet waren. — Die Konstruktion und der Bau dieser Wagen wurde der Waggonfabrik van der Zypen & Charlier in Cöln-Deutz übertragen, die D-Zugwagen derselben Bauart bereits im Jahre 1896 für die Gotthard-Bahn und im Anschluß daran für die Holländische Staatsbahn geliefert hatte, wo sie sich vorzüglich bewährten.

Ende 1908 trat zum ersten Male die preußische Eisenbahnverwaltung mit van der Zypen & Charlier wegen des Baues vollständig eiserner D-Zugwagen in Verbindung. Die Verhandlungen zogen sich bis zum Jahre 1911 hin, bis das Königliche Eisenbahn-Zentralamt die wiederholt abgeänderten Konstruktionen grundsätzlich genehmigte, und am 1. Juni 1912 konnte die Probefahrt mit dem ersten vollständig eisernen D-Zugwagen der Preußischen Staatsbahnen stattfinden. — Die Deutzer Waggonfabrik hat beim Bau dieser Wagen nach zwei Systemen gearbeitet. Bei den ersten 5 D-Zugwagen 1./2 Klasse, die in den Jahren 1912/13 zur Ablieferung kamen, liegt der Obergurt der tragenden Seitenwand des Wagenkastens in Fensterbrüstungshöhe. Bei den folgenden Wagen wurde diese Bauart verlassen und der Obergurt des Langträgers oberhalb der Fenster gelegt, die Seitenwand des Wagenkastens mithin in der ganzen Höhe zur Tragkonstruktion herangezogen. Die untere Gurtung des Langträgers bilden in beiden Fällen der äußere U-Eisenlangträger, in Verbindung mit einem ungleichschenkligen Winkeleisen, an das die äußere Blechverkleidung angenietet ist. Die eisernen Seitenwandsäulen bilden mit den Querträgern im Untergestell und den eisernen Dachspriegeln, die möglichst in eine Ebene verlegt werden, in sich geschlossene eiserne Portale.

Ganz besondere Aufmerksamkeit wurde der Ausbildung der Stirnwände bzw. Vorbauten zugewendet, um sie für Zugzusammenstöße „rammsicher" zu machen. Im Innern des Vorbaues ist von Seitenwand zu Seitenwand reichend ein tonnenförmiges eisernes „Rammdach" eingebaut, das sich in den vier Ecken auf die eisernen, kastenförmigen Ecksäulen des Vorbaues stützt. Auch das Untergestell der eisernen D-Zugwagen zeigt einige recht bemerkenswerte Neuerungen gegenüber der Regelbauart, die in der Hauptsache darauf hinausgehen die Zug- und Stoßkräfte von den Kopfschwellungen möglichst günstig auf die Langträger zu übertragen. Die Konstruktionsgrundlagen der Deutzer Bauart lassen sich ohne Schwierigkeit auch auf die Wagen mit Aussparungen in den Seitenwänden übertragen, wie der Vortragende an Hand von Zeichnungen und Lichtbildern nachwies, welche die verschiedenen Wagengattungen, die von der Waggonfabrik van der Zypen & Charlier konstruiert und gebaut worden sind, und zwar Postwagen und Gepäckwagen mit ihren großen seitlichen Türen, Abteilwagen, elektrische Triebwagen für Straßen- und Überlandbahnen sowie Hoch- und Untergrundbahnwagen in den verschiedensten Baustadien zur Darstellung brachten. Sämtliche eisernen Personenwagen, die bisher in Deutz gebaut wurden, sind trotz der größeren Festigkeit erheblich leichter an Gewicht als die entsprechenden Holzwagen, so daß bei den eisernen Wagen zu den bereits früher angegebenen Vorteilen die Ersparnis an Zugförderungskosten hinzukommt, die insbesondere bei den elektrisch betriebenen Fahrzeugen unmittelbar als Stromkostenersparnis in die Erscheinung tritt. Bezüglich der Unterhaltungskosten der eisernen Wagen bemerkte der Vortragende, daß hierüber zwar noch keine ausreichenden Erfahrungen vorliegen, daß sich aber diese Kosten nicht höher stellen werden als bei den hölzernen Wagen.

Der Redner schloß mit dem Hinweis, daß die Beweggründe, die im Jahr 1908 die preußische Eisenbahnverwaltung veranlaßten, dem Bau eiserner Personenwagen näherzutreten, hervorgerufen durch die wachsenden Schwierigkeiten in der Beschaffung der langen Bauhölzer aus dem Auslande, heute noch und in wesentlich verstärktem Maße bestehen, wo die Kriegsnot täglich daran erinnert, daß die deutsche Industrie vom Auslande freigemacht werden muß. Vor allem aber dürfen Industriezweige, die, wie der Eisenbahnwagenbau, für die Schlagfertigkeit unserer Heere absolut unentbehrlich sind, nicht durch Vorschriften und Bedingungen vom Auslande abhängig gemacht werden. Die nationale Sicherheit des Deutschtums verlangt gebieterisch lückenlose Rohstoffsicherung, damit die deutsche Arbeit im Kriege wie im Frieden weiter ihren Weg gehen kann.

— **Glückwunschschrift der Akademie des Bauwesens an Exzellenz Dr.-Ing. Schroeder.** Ihm, der am 8. April d. J. das 80. Lebensjahr vollendete, sich an diesem Tage aber allen Ehrungen durch eine Reise entzogen hatte, ist nach seiner Rückkehr eine vom Regierungsbaumeister Schlemm künstlerisch ausgestattete Glückwunschschrift der Königl. Akademie des Bauwesens überreicht worden. In der Widmung werden die hohen Verdienste gewürdigt, die sich der Gefeierte auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens, das den berechtigten Stolz Preußens bildet, in leitender Stelle dadurch erworben hat, daß es seiner auf reiches Wissen und Können gestützten Tatkraft gelungen ist, in der Planung und Gestaltung der Eisenbahnanlagen, der Bahnhöfe und der Empfangsgebäude Zweckmäßigkeit und Wirtschaftlichkeit mit technischer Höchstleistung zu vereinen und dabei der äußeren Erscheinung der Bauwerke ein ihrer Eigenart entsprechendes würdiges Gepräge zu geben. Die Akademie gibt ihrem besonderen Dank für die hingebungsovlle Tätigkeit Ausdruck, mit der Dr. Schroeder 24 Jahre hindurch den großen Schatz seiner Erfahrungen in den Dienst dieser Körperschaft gestellt und zwölf Jahre lang des Ehrenamtes als Dirigent der Abteilung für das Ingenieur- und Maschinenwesen, von Vertrauen und Anerkennung getragen, gewaltet hat.

Österreich.

— **Eröffnung neuer Eisenbahnstrecken in Österreich und Ungarn.** Im Jahre 1915 wurden, insoweit infolge der kriegerischen Ereignisse eine halbwegs verläßliche Ermittlung möglich war, in Österreich und Ungarn im ganzen rd. 269,21 km neue Eisenbahnstrecken (gegen 386,24 km im Jahre 1914) mit 61 Stationen und Haltestellen fertiggestellt und dem Verkehr übergeben. Von den neuen Strecken entfallen auf Österreich 10 Strecken mit rd. 44,60 km (gegen 162.34 km im Jahre 1914) und auf Ungarn 7 Strecken mit rd. 224,62 km (gegen 223,90 km im Jahre 1914) Zwischen der Bukowina und Ungarn wurde für militärische Zwecke eine neue Verbindung über Dorna Völgy hergestellt.

— **Einfluß der kriegerischen Verhältnisse auf die Rechte der Zeitkartenbesitzer.** Das Wiener Handelsgericht hat im Vorjahre die Entscheidung gefällt, daß die Eisenbahnverwaltung im Sinne der subsidiären Bestimmungen des a. b. G. B. verpflichtet ist, für die auf galizische Verkehrsgebiete lautenden Zeitkarten, deren Benutzung infolge der durch den Krieg hervorgerufenen Verkehrseinstellungen unmöglich war, den hierfür entfallenden Teilbetrag des Kartenpreises zurückzuerstatten. Die Frage, ob auch rücksichtlich der außergalizischen Gebiete aus dem Titel der bloßen Verkehrsbeschränkungen eine Erstattungspflicht der Eisenbahn im Gesetz begründet sei, ist in einigen kürzlich erflossenen Urteilen des Landesgerichtes in Brünn und des Handelsgerichtes in Wien verneint worden. Nach der Auffassung des erstgenannten Gerichtes ist der Krieg mit seinen Folgeerscheinungen für die Bahn gleichsam als höhere Gewalt aufzufassen, und die Eisenbahn zu einer Schadloshaltung des Zeitkartenbesitzers schon mit Rücksicht auf den

auschalen Charakter des Rechtsgeschäftes (§ 1276 a. b. G.-B.) icht verpflichtet. In den Urteilen des Wiener Handelsgerichtes ber, bei denen es sich um kombinierte, für galizische und außer-alizische Bezirke gültige Zeitkarten handelte, wurde der kläge-ische Standpunkt, daß in diesen Fällen eine für die Eisenbahn erpflichtende unteilbare Leistung vorliege, im Geiste der ein-hlägigen Tarifbestimmungen verworfen und die Eisenbahn diglich zu der von ihr übrigens bereits anerkannten Erstattung insichtlich der auf die galizischen Bezirke entfallenden Teil-eträge verurteilt.

— **Einnahmen der österreichischen Staatsbahnen.** Nach der orläufigen Ermittelung zeigen die Einnahmen der österreichi-hen Staatsbahnen für den Monat März 1916 bei Ausschaltung er Ergebnisse im Bereiche der galizischen Staatsbahndirek-onen, deren Verkehr durch die Kriegsereignisse in der Ver-leichszeit noch stark beeinflußt war, gegen März 1915 eine ehreinnahme von rund 3,7 Millionen Kronen und gegen färz 1914 eine solche von rund 7 Millionen Kronen.

— **Österreichische Südbahn.** Wie wir dem „Berl. Akt." ent-hmen, schließt die Südbahn das Jahr 1915 mit einem Geba-ungsüberschuß von 294 953 K. ab gegen einen vorjährigen Ge-ärungsabgang von 119 126 K. Die Betriebseinnahmen haben it 171 287 515 K. (mehr 14 786 690 K.) eine Höchstziffer er-icht. Die Zunahme ist ausschließlich durch den Güterverkehr, nd zwar insbesondere durch Militärtransporte, bewirkt worden. agegen ist der Zivilpersonenverkehr, zumal seit Kriegsaus-ruch mit Italien, auf einen seit vielen Jahren nicht beobachteten iefstand gesunken. Die Betriebsausgaben betragen 100 293 952 ronen (mehr 5 273 902 K.). Von der Steigerung entfallen zwei ünftel auf persönliche, drei Fünftel auf sachliche Ausgaben. ie besonderen Ausgaben von 1 489 445 K. (weniger 3 161 359 K.) estehen aus Steuern und Wohlfahrtsauslagen. Die Verhältnisse er von der Bahn betriebenen Lokal- und Pachtbahnen haben sich us den gleichen Gründen wie bei den Hauptbahnen wesentlich ebessert. Ihr Fehlbetrag hat sich um 848 375 K. auf 413 365 K. ermindert. Ebenso haben sich die Erträgnisse des Grazer Walzwerkes, der Wiener Fabrik für Sicherungsanlagen und der otelanlagen auf dem Semmering um 585 274 K. auf 1 173 165 K. ehoben. Das Ergebnis des Sanierungsübereinkommens, das mit em 1. Januar 1915 in Kraft gesetzt wurde, ist mit 68 434 497 K. weniger 1 067 563 K.) eingestellt. Die Verminderung ergibt ch hauptsächlich aus dem Wegfall der Zinsen für die getilgten infprozentigen Obligationen und der Berechnung des Tilgungs-fordernisses nach dem herabgesetzten Nennwert der Obliga-onen. Ebenso entfallen die Rücklässe aus der Einschränkung er Tilgung von 3%igen Obligationen nach dem nunmehr außer raft gesetzten Sanierungsübereinkommen von Jahre 1902, elche im Vorjahre mit 67 501 986 K. eingestellt waren, so daß er gesamte Anleihedienst nach dem neuen Übereinkommen eine rsparnis von 7 819 549 K. ermöglicht. Für außerordentliche ückstellungen werden 11,6 (mehr 6,1) Mill. Kronen abgesetzt, nd zwar 6 Millionen (mehr 500 000) Kronen als Kriegsverlust-eserve zur Deckung allfälliger Agioverluste und für notwen-ige Abschreibungen von zerstörten Bahnanlagen im Kriegs-ebiete und 5,6 Mill. Kronen als außerordentliche, durch erhöhte nutzung und das Unterbleiben von Erhaltungsarbeiten her-orgerufene Wertverminderung an Bahnanlagen und Betriebs-itteln. Die im letzten Sanierungsübereinkommen vorgesehene ½% Investitionsanleihe konnte infolge des Krieges noch nicht egeben werden. Der Gebarungsüberschuß von 1915 wird in dem n neuen Übereinkommen vorgesehenen Ausgleichsfonds hinter-gt. — Der Maicoupon der 4% Obligationen (Serien E und W), ie sich im Besitz deutscher Staatsangehörger befinden, gelangt n Deutschen Reich ab 1. Mai 1916 bis auf weiteres mit den aus em Text der bezüglichen Coupons ersichtlichen Beträgen in eichsmark bei den bisherigen Zahlstellen zu den bekannten Be-ingungen zur Einlösung.

— **Graz-Köflacher Bahn.** Der Verwaltungsrat hat in seiner tzten Sitzung beschlossen, der Generalversammlung die Ver-ilung von 6½ % Dividende in Antrag zu bringen. Im vorigen ahre hatte die Dividende 5 % betragen.

— **Elbe-Umschlagsverkehr in Aussig.** Der Kohlen- und Güter-erkehr im Aussiger Hafen blieb im April d. J. infolge des an-auernden empfindlichen Wagenmangels gegen den gleichen eitraum des Vorjahres zurück. Es wurden 94 670 t Kohle gegen 105 797 t im Vorjahre), also um 11 127 t weniger, zur lbe verfrachtet, so daß sich für die Zeit vom 1. Januar bis 0. April d. J. eine Mehrverfrachtung von 95 284 t ergibt (1916: 97 796 t gegen 1915: 202 512 t). Die größte Beistellung im pril d. J. betrug 339 Wagen (1915: 531 Wagen), die durch-chnittliche 238 Wagen (1915: 299 Wagen). An Gütern wurden m April d. J. 498 Wagen (1915: 584 Wagen), also 86 Wagen eniger umgeschlagen. Vom 1. Januar bis 30. April d. J. beträgt ie Steigerung im Güterverkehre gegenüber dem Vorjahre 361 Wagen, da der gesamte Umschlag in der angeführten Zeit im Jahre 1916: 1732 Wagen gegen 1371 Wagen im Jahre 1915 betragen hat.

— **Vom Rhein zum Schwarzen Meer.** Man schreibt der „Deutschen Orientkorrespondenz" aus Wien: Die Freimachung des Donauweges im Herbst vorigen Jahres hat die Aufmerksamkeit weiter Kreise in Deutschland und den ihm verbündeten Ländern auf die Bedeutung dieser großen Verkehrsstraße gelenkt. Man hat erkannt, daß die Donau nicht nur im Kriege, sondern noch in höherem Grade im Frieden ein wertvolles Hilfsmittel für den Güteraustausch zwischen den Verbündeten sein wird. Nach Beendigung des Weltkrieges werden dem Donauwege große Aufgaben im Verkehr des Welthandels zufallen, denn bis zu einem Grade dürften die überseeischen Beziehungen Deutschlands durch den Krieg mit seiner langen Dauer beeinträchtigt sein. Es wird daher ein Handelsweg nach dem nahen Osten, der die Gebiete der deutschen Industrieerzeugung mit den Balkanstaaten und darüber hinaus mit Kleinasien und Persien verbindet, von allergrößter Bedeutung sein. Und darum wird die Frage der Ausgestaltung der Donau und ihrer Verbindung mit den Stromgebieten der Elbe, der Oder und des Rheines in nicht ferner Zeit gelöst werden müssen. In dieser Erkenntnis hat sich soeben auch der Wiener Gemeinderat mit dieser großen verkehrspolitischen Frage beschäftigt und dem Handelsminister eine Denkschrift übermittelt, die eine Reihe von Forderungen für die Verwirklichung des Großschiffahrtsweges von der Nordsee bis zum Schwarzen Meer aufstellt. An der Spitze steht die schnelle Durchführung des Donau-Oder-Kanals und des Donau-Moldau-Kanals, ferner den Bau einer leistungsfähigen Schiffahrtslinie vom Rhein über den Main zur Donau. Daran schließen sich die auch von deutschen Interessenten bereits vertretenen Wünsche über die Regulierung der Donau bis Ulm sowie die Verbesserung der Schiffahrtsverhältnisse beim Eisernen Tor. Auch die Herstellung technisch vollkommener Häfen mit Bahnanschlüssen, Zollagern usw. für den Güterumschlag wird angeregt, die Einführung einer einheitlichen Strompolizeiordnung für das ganze Stromgebiet und die Erhebung möglichst geringer Gebühren für die Benutzung aller Anlagen wird gefordert. Schließlich hält der Wiener Gemeinderat auch eine Revision der Donauschiffahrtsakte vom November 1857 für erforderlich.

Von den zu lösenden Aufgaben sind einige allein Sache der österreichischen Regierung, andere können im Verein mit Ungarn und wieder andere nur in gemeinsamer Arbeit mit Deutschland zur Durchführung gebracht werden. Bei dem Umfang und der Schwierigkeit der zu lösenden Aufgaben erscheint es dem Wiener Gemeinderat erforderlich, sobald wie möglich an die Vorarbeiten heranzugehen.

Ungarn.

— **2-C-Heißdampf-Schnellzugslokomotiven des ungarischen Netzes der Südbahn.** Die auf der eingleisigen Hauptlinie Budapest-Pragerhof der Südbahn (ung. Netz) verkehrenden Schnellzüge mit 300 t und mehr Wagengewicht konnten bei der knappen Fahrzeit mit verhältnismäßig vielen Aufenthalten mittels Maschinen der Bauart 2 B nicht mehr befördert werden, weil die aus der zulässigen Achslast von 14,5 t (Reibungsgewicht 29 t) berechnete Zugkraft die schweren Züge nicht rasch genug befördern kann. Da die vor wenigen Jahren für schwere Personenzüge in Dienst gestellte Prairiebauart bei großen Geschwindigkeiten nicht mehr zu empfehlen ist, wurde für den Schnellzugverkehr die in Amerika unter dem Kennwort „ten wheeler" bekannte Bauart gewählt.

Die im Jahre 1914 vorgenommene Leistungsprobe mit einem 400-t-Wagenzug hatte sehr befriedigende Ergebnisse; die Dampferzeugung war so ausgezeichnet, daß im Beharrungszustande mit 45—50 % Füllung gefahren werden konnte; die hierbei erreichte Höchstgeschwindigkeit betrug in der Ebene 80 km/St. entsprechend einer Leistung am Triebradumfange von nahezu 1200 PS; es entfallen daher 338 PS auf 1 qm Rostfläche und 6,5 PS auf 1 qm dampferzeugende Heizfläche.

Anläßlich der technisch-polizeilichen Probefahrt konnte eine Höchstgeschwindigkeit von 120 km/St. erreicht und, obgleich die Feuerbüchse über der letzten Kuppelachse liegt, ein überaus ruhiger Gang der Lokomotive festgestellt werden.

Die große Rostfläche mußte nahezu im Geviert ausgebildet werden, um an Gewicht zu sparen und auch aus dem Grunde, weil sie sonst eine Länge von 3,5 m erreicht hätte, deren Beschickung mit Schwierigkeiten verbunden gewesen wäre. Die über den Rahmen stehende Feuerbüchse erforderte eine Höhe der Kesselmitte von 3000 mm über Schienenoberkante. Der Langkessel besteht aus 3 Schüssen, die teleskopisch ineinandergeschoben sind; ihr größter Durchmesser ist vorn, wodurch der Schwerpunkt mehr nach vorn zu liegen kommt. Die Radreifen der Triebachse haben um 7 mm schwächer gedrehte Spurkränze.

wodurch Halbmesser von 150 m noch ohne Zwängen befahren werden können. Das Drehgestell hat eine Seitenverschiebung von 38 mm. Die Lokomotiven dieser Reihe 109 besitzen Heißdampfeinrichtung Bauart Schmidt mit 24 Stück 133/125 mm Rauchrohren, die an ihren rückwärtigen Enden schraubenförmig gewellt sind (Bauart Pogány). Der Überhitzerkasten ist aus Stahlguß; die aus Kruppschem Tiegelgußstahl hergestellten Radreifen haben eine in Ungarn bis jetzt nicht erreichte hohe Festigkeit von 100 kg/mm.

Der Kessel ergibt bei einer wirtschaftlichen Verbrennung reichliche Verdampfung: stündliche Dampferzeugung beiläufig 11 000 kg, die Rostbeanspruchung bei einer Verdampfungsziffer von 6 beträgt 516 kg Kohle für 1 qm/Stunde. Bei 100 mm Wasserstand über Feuerkistendecke beträgt die Verdampfungs-Wasseroberfläche 9,0 qm und sichert die Beanspruchung von nahezu 1250 kg Dampf für 1 qm einen normalen Feuchtigkeitsgrad des Dampfes.

Von den besonderen Einrichtungen dieser Bauart seien erwähnt: Pyrometer System Fournier zur Bestimmung der Dampftemperatur hinter dem Überhitzer, Kugelventil auf dem Überhitzerkasten, um den durch Undichtigkeiten des Reglers in den Überhitzerelementen zurückbleibenden Dampf entweichen zu lassen, Geschwindigkeitsmesser Bauart Hasler, Heiztür mit Register, Druckausgleichvorrichtung für Fahrten ohne Dampf.

Die Hauptabmessungen, Gewichte und Wertziffern sind:

Zylinderdurchmesser	550 mm
Kolbenhub	650 „
Laufraddurchmesser	1034 „
Treibraddurchmesser	1740 „
Kesselüberdruck	13 Atm.
Rostfläche R	3,55 qm
Anzahl der Feuerrohre	152
Anzahl der Rauchrohre	24
Heizfläche der Feuerbüchse	12,0 qm
Heizfläche der Rohre	173,2 qm
Verdampfungs-Heizfläche	185.2 qm
Überhitzer-Heizfläche	51.9 qm
Gesamt-Heizfläche H	237,1 qm
Leergewicht	59.6 t
Reibungsgewicht A	43,2 t
Dienstgewicht	66.9 t
Achsdruck: Kuppelachse je	14,4 t
„ der Drehgestelle je	11,8 t
Zugkraft 0,8 p	11700 kg

Verhältnis $\frac{A}{Z} = 3{,}7$, $\frac{Z}{H} = 49{,}4$ und $\frac{H}{R} = 66{,}8$.

Die Lokomotive dieser Bauart ist von sehr schönem Gesamteindruck infolge ihres glatten Äußern, der Verschalung aus Glanzblech und der Domhaube aus Messing.

— **Türkisch-ungarische Freundschaft.** Graf Nikolaus Bánffy hielt sich im Februar und März d. J. in Vertretung der ungarischen Regierung ständig in Konstantinopel auf, um in Fragen sozialer, wissenschaftlicher und wirtschaftlicher Bedeutung eine Verständigung zwischen den beiden Brudernationen herbeizuführen. Durch die wirksame Unterstützung der ottomanischen Regierung, der leitenden türkischen Kreise und des ottomanischen Generalkonsuls zu Budapest Hikmet Ahmed Bey wurde die ungarische Anregung warm begrüßt und ernst erwogen. Es werden bereits in der nächsten Zeit zahlreiche türkische Jünglinge nach Ungarn entsendet werden, um sich die ungarische Sprache im Lande selbst anzueignen und eine entsprechende Fachbildung zu erlangen. In Verbindung mit dieser gesellschaftlichen Bewegung wird in Konstantinopel ein ungarischer Vorbildungskurs gegründet, der von der jetzt gegründeten Vereinigung der türkisch-ungarischen Freundschaft errichtet wird. Es kann mit Bestimmtheit darauf gerechnet werden, daß das emporblühende türkische Wirtschaftsleben auf diese Weise zahlreiche wertvolle Kräfte gewinnen wird.

Übrige europäische Länder.

— **Nachrichten von den schweizerischen Eisenbahnen.** Der Verwaltungsrat der schweizerischen Bundesbahnen trat Ende April in Bern zu seiner Frühjahrssitzung zusammen. Ein Antrag des Vertreters der Personalverbände, betreffend Aufhebung der als Kriegssparmaßnahme eingeführten Kürzung der regelmäßigen Reiseentschädigung um 25 % für die drei untersten Besoldungsklassen und einiger anderen ähnlichen Maßnahmen, wurde der Generaldirektion zur Prüfung überwiesen. Auf eine Anfrage wegen Eröffnung der Brienzerseebahn antwortete der Vertreter der Generaldirektion, daß sich der Zeitpunkt der Eröffnung infolge verschiedener eingetretener Verzögerungen noch nicht sicher bestimmen lasse. Es sei jedoch zu hoffen, daß die Betriebseröffnung noch im Laufe dieses Sommers erfolgen könne. Gelegentlich der Beratung des Geschäftsberichts für das Jahr 1915 wurde Auskunft erteilt über die Einwirkung der sogenannten deutschen Sommerzeit auf den Fahrplan, über die Ursachen und den gegenwärtigen Umfang des Mangels an Güterwagen sowie über die Wirkungen des neuen Unfallversicherungsgesetzes in Verbindung mit den besonderen Zusicherungen, die den Angestellten der Bundesbahnen gemacht sind. Endlich genehmigte der Verwaltungsrat den Vertrag mit der Bern-Zollikofen-Bahn wegen Mitbenutzung der Station Zollikofen und stimmte der Vorlage wegen Erweiterung des Aufnahmegebäudes Luzern zu. — Die Betriebsergebnisse der Bundesbahnen für den Monat März zeigen folgendes Bild:

		gegenüber dem gleichen Monat des Vorjahres
Beförderte Personen	6 285 000	+ 299 000
„ Gütertonnen	1 278 000	— 146 000
Gesamteinnahmen	15 041 000 Fr.	— 1 224 000
Betriebsausgaben	10 991 000 „	+ 698 000
Überschuß der Betriebsausgaben über die Betriebseinnahmen	4 050 000 „	— 1 921 000

Für das erste Vierteljahr 1916 ergeben sich folgende Zahlen

		gegenüber dem gleichen Zeitraum des Vorjahres
Beförderte Personen	19 026 000	+ 1 828 000
„ Gütertonnen	3 307 000	— 306 000
Gesamteinnahmen	40 973 000 Fr.	— 1 081 000
Betriebsausgaben	31 986 000 „	+ 2 314 000
Überschuß der Betriebseinnahmen über die Betriebsausgaben	8 987 000 „	— 3 395 000

Die Gegenüberstellung zeigt, daß die Einnahmen aus dem Personenverkehr nicht unerheblich gestiegen, diejenigen aus dem Güterverkehr dagegen etwas zurückgegangen sind. Eine nicht unwesentliche Steigerung zeigen auch die Betriebsausgaben, was wohl in der Hauptsache auf die Erhöhung der Materialpreise zurückzuführen ist. — Am 1. Mai ist eine Neuausgabe des Landeskartentarifs (Generalabonnementstarifs) erschienen, wodurch die Preise um ungefähr 10 % erhöht werden. Der Preiserhöhung stehen Vorteile gegenüber, so namentlich durch Ausdehnung des Geltungsbereichs und Erweiterung der Rückvergütungsvorschriften. Der Grund für diese Maßregel liegt einmal in der am 1. Mai v. J. eingetretenen Preiserhöhung der gewöhnlichen Fahrtausweise für Hin- und Rückfahrt. Sodann sind seit dem 1. Juni 1913 in den Geltungsbereich neu einbezogen worden: die Montreux-Oberlandbahn Münster-Lengnau, die neue Hauensteinlinie und die jetzt eröffnete Bahn Solothurn-Bern. Die Preise sind nunmehr folgende

Gültigkeitsdauer.	Wagenklasse I.	II.	III.
15 Tage	110	80	55
30 „	165	120	85
45 „	220	155	110
3 Monate	355	250	180
6 „	565	400	285
12 „	880	620	440
12 „ ; 2 Personen	1180	825	590

Wehrpflichtigen Karteninhabern wird eine Verlängerung der Gültigkeitsdauer um die im aktiven Militärdienst zugebrachte Zeit weiter bewilligt, jedoch nur dann, wenn die Karten bei einer bahnamtlichen Stelle hinterlegt werden. Nichtwehrpflichtigen Karteninhabern wird dagegen eine Verlängerung nicht mehr gewährt. — Die Streitigkeiten, die Ende vorigen Jahres zwischen der Berninabahn und ihren Angestellten ausgebrochen waren, haben eine für beide Teile befriedigende Lösung gefunden. Einem Gesuche der Personalvertretung Folge gebend, hat die Verwaltung in eine zweijährige Verlängerung der Anstellungsverträge eingewilligt unter der ausdrücklichen Bedingung, daß ihr das Recht zur Kündigung auf drei Monate zustehe. Dagegen wurden Gehaltserhöhungen mit der Begründung abgelehnt, daß die Verwaltung angesichts der langen Dauer des Krieges zu weiteren Sparmaßnahmen gezwungen sei. — Die Gornergratbahn bemerkt in ihrem Geschäftsbericht für das Jahr 1915, daß infolge Fortdauer des Krieges die Betriebseinnahmen gegenüber dem Vorjahre um rund 98 000 Fr. zurückgegangen seien und nicht einmal hinreichten, um die Betriebsausgaben zu decken. Unter Einrechnung der Obligationen- und Kontokorrentzinsen mit 82 500 Fr. ergibt der Rechnungsabschluß von 1915 einen Fehlbetrag von rund 112 500 Fr. Angesichts dieser ungünstigen Geschäftslage hat der Verwaltungsrat beschlossen, die Einlösung der Obligationsscheine bis nach Schluß des europäischen Krieges einzustellen. — Über die Solothurn-Bern-Bahn bringt die „Zeitschrift für den internationalen Eisenbahntransport

noch eine Beschreibung, der wir in Ergänzung unserer früheren Mitteilungen folgendes entnehmen: Die Bahn hat eine Spurweite von 1 m und wird elektrisch betrieben (Dreiphasenstrom aus dem Werke von Bätterkinden, umgewandelt in Gleichstrom von 1200 Volt). Sie nimmt ihren Ausgang im Bahnhof Solothurn — rechtes Aareufer, wendet sich unmittelbar nach Süden, kreuzt die Linie Solothurn-Burgdorf, steigt dem rechten Ufer der Emme nach aufwärts und folgt beständig der Straße von Solothurn nach Bern. Erst bedient sie die industrielle Gegend von Solothurn, dann die bernischen, sehr bevölkerten landwirtschaftlichen Bezirke des Bucheggberges und von Fraubrunnen. Bis die Einfahrt der Trambahn Zollikofen-Bern in die Stadt Bern ausführbar wird, endigt die Bahn in der Station Zollikofen (26,8 km von Solothurn), von wo aus sie Bern durch die Strecke der schweizerischen Bundesbahnen erreicht. Im Güterverkehr gestatten Rollschemel die Beförderung der Wagen mit normalem Radstand ohne Umladung. Die Bahn bringt eine Abkürzung der Verbindungen zwischen Solothurn und Bern von beinahe 10 km, denn sie ermöglicht es, den Umweg über Burgdorf zu vermeiden. — Der zweite Simplontunnel. In der Frühjahrssitzung der in Bern abgehaltenen Simplondelegation wurde mitgeteilt, daß der zweite Simplontunnel voraussichtlich Ende 1917 vollendet sein wird.

— **Schlafwagenverkehr Trzebinia-Kowel.** Am 1. Mai verkehrte zum erstenmal ein Schlafwagen von Trzebinia über Radom, Iwangorod, Lublin nach Kowel. Dieser Schlafwagen läuft in dem Anschlußzug des von Wien um 7 Uhr 5 Min. morgens abgehenden Zuges. Die Abfahrt von Trzebinia ist auf 3 Uhr 15 Min. nachmittags, die Ankunft in Kowel am nächsten Tage um 9 Uhr 46 Min. morgens festgesetzt. In der Gegenrichtung geht der Schlafwagen in dem um 7 Uhr 5 Min. abends abgehenden Schnellzug, der um 2 Uhr 36 Min. nachmittags des nächsten Tages in Trzebinia ankommt und Anschluß nach Wien hat, wo die Ankunft um 10 Uhr 37 Min. abends erfolgt. Karten für diesen Schlafwagen gibt das Reisebureau der Eisenbahn-Schlafwagengesellschaft in Wien, 1. Bezirk, Kärntnerring Nr. 11, aus.

— **Zweigbahn von Petrowenka zur Dynamitfabrik bei Schterow.** Die 6 Werst lange Bahn zweigt bei Petrowenka, Station der Jekatherinenbahn, ab und soll für die Franko-russische Gesellschaft zur Herstellung von chemischen Erzeugnissen und Sprengstoffen einen Anschluß an das staatliche Eisenbahnnetz herstellen. Die Zweigbahn wird normalspurig erbaut und soll dem allgemeinen Verkehr zur Verfügung stehen. Der Punkt 5 des Allerh. bestätigten Reichsratsgutachtens der Genehmigungsurkunde bestimmt: Die Zweigbahn von Petrowenka bildet in ihrem ganzen Bestande und mit allem Zubehör, vom Augenblicke der Inbesitznahme des zu ihrem Bau erforderlichen Landes, Eigentum des Staates. Mit Beendigung ihres Baues durch die Unternehmer findet der Betrieb für Rechnung des Staates durch die Betriebsverwaltung der Jekatherinenbahn statt." Die Regierung stellt altbrauchbare Schienen, Schienenbefestigungsgegenstände, Drehscheiben usw., soweit solche verfügbar sind, kostenlos zur Verfügung. Sollten diese Gegenstände nicht verfügbar sein, so würde deren Wert in den Kostenanschlag aufzunehmen sein. Die Tilgung der Baukosten mit oder ohne die vorbezeichneten Gegenstände findet statt durch einen Frachtabzug von $^1/_{125}$ Kop. für 1 Pud und 1 Werst nicht nur, soweit das Gut die Zufuhrbahn durchläuft, sondern auch bei dessen Weiterbeförderung über die Jekatherinen-, Süd-, Moskau-Kursk- und Nikolai-Bahnen.

— **Der Süden Rußlands im Eisenbahnbau vernachlässigt.** Auffallend lebhaft ist man in weiten Kreisen der Landwirtschaft wie nicht minder der Industrie damit beschäftigt, die Frage des Ausbaus des Eisenbahnnetzes nach den verschiedensten Gesichtspunkten hin zu untersuchen. Überall zeigt sich natürlich das Bestreben, das vorhandene Netz möglichst zu ergänzen und zu erweitern. Ganz besonders scharf tritt der Süden Rußlands mit seinen Forderungen hervor, indem er zu deren Begründung nachzuweisen bemüht ist, und man kann gleich hier einschalten, er tut es mit Geschick, daß der Süden ganz und gar nicht seiner Bedeutung entsprechend mit Eisenbahnen versorgt ist. Um zunächst einmal die Frage der Bedeutung gerade des Südens des Landes ins rechte Licht zu rücken, wird von den Beteiligten ausgeführt, daß es der Süden ist, dessen Ernte gegen 90 % Winterweizen, 60 % Sommerweizen, 80 % Gerste und 99 % Rüben der Gesamternte des europäischen Rußlands liefert. Im Süden finden sich auch die wichtigsten Ausfuhrhafenplätze nicht nur für Getreide, sondern auch für Mehl, Zucker, Naphtha usw. Unsere Quelle „Industrie und Handel" hat leider keine Abgrenzung des von ihr im besonderen ins Auge gefaßten Gebiets „Süden" gegeben, es ist daher nicht mit Bestimmtheit festzustellen, ob das Donez-Industriegebiet mit einbegriffen ist oder nicht. Ist letzteres der Fall, dann darf zu dem Angeführten wohl noch die große Bedeutung, die das Industriegebiet für das Land hat, aufgezählt werden. Wenn hiernach dem Süden des Landes tatsächlich eine sehr große Bedeutung zugesprochen werden muß, so darf es mit Recht vom „Süden" als eine Vernachlässigung oder Zurücksetzung betrachtet werden, wenn hier auf je 100 Qu.-W. (= 113,8 qkm) nur 1,9 W. (= 2,0 km), dagegen in Mittelrußland 2,4 W. (= 2,6 km), im Moskauer Rayon 2,3 W. (= 2,5 km) und in Litauen-Weißrußland 2,2 W. (= 2,3 km) Eisenbahn entfallen. Der „Süden" ist, nach unserer Quelle, von 35,3 Millionen Einwohnern besiedelt, zu seiner Verfügung stehen aber nur 13 100 W. (= 13 978 km) Eisenbahn, und er kommt daher nach Finnland, Litauen-Weißrußland und dem Petersburger Bezirk. Endlich wird noch angegeben, daß in dem Zeitabschnitt 1908/12 das Eisenbahnnetz des „Südens" um 1,05 %, dasjenige der Staatseisenbahnen im europäischen Rußland aber um 3,46 % angewachsen ist.

Daß das Eisenbahnnetz nach Eintritt friedlicher Zeiten sicher erweitert werden muß, um dem Lande eine wirtschaftliche Neugestaltung zu ermöglichen, darüber scheint in weitesten Kreisen des Landes kein erheblicher Zweifel zu bestehen, auch darin kann wohl den Ausführungen von „Industrie und Handel, Organ der Vereinigung von Industrie und Handel" beigetreten werden, wenn es ausführt: „Der Krieg hat vor dem nationalen Wirtschaftsleben des Landes eine ganze Reihe von Aufgaben aufgerollt, so gewaltig und verwickelt ihrem Wesen nach, wie wichtig in ihren Folgen. Und wir werden uns kaum weit von der Wahrheit entfernen, wenn wir es aussprechen, daß bei der Lösung dieser großen Aufgaben die Rückständigkeit unserer Eisenbahnen eines der größten Hindernisse bildet." Die Vereinigung von Industrie und Handel, die sich zu diesem Urteil entschlossen hat, darf ohne Bedenken als eine berufene Beurteilerin gelten, denn von niemand anders muß die „Rückständigkeit" der Eisenbahnen nachdrücklicher empfunden werden als gerade von der Industrie und dem Handel, die wie kaum eine andere Stelle jedes Versagen der Eisenbahnen als eine Einbuße an ihrem Gewinn und ihrem Wettbewerb verbuchen muß. m.

— **Moskau soll einen Hafen erhalten.** Einen leistungsfähigen Flußhafen an der Moskwa! Wer den Fluß, der die alte Zarenstadt durchfließt, im Mittelpunkte der Stadt, etwa beim Kreml, gesehen hat, wird es kaum für möglich halten, daß der Plan, einen „tiefen" Hafen anzulegen, durchführbar ist. Es handelt sich aber wahrscheinlich darum, in der nächsten Umgebung von Moskau, wo der Fluß wasserreicher ist, einen solchen Hafen zu bauen, um dem Verkehr, der sich schon jetzt auf dem Wasserwege dort hinzieht und regelmäßig stark anwächst, eine bessere Abwickelung zu ermöglichen. Der Ausbau des Hafens war von der Stadtverwaltung schon beschlossen, die Vorbereitungen zur Inangriffnahme des Baues getroffen, da brach der Krieg aus und der schöne Plan der Stadt fiel zusammen. Daß die Anlage eines solchen Hafens nicht nur eine wünschenswerte Erleichterung für den Handel und eine Förderung für ihn bedeuten würde, sondern daß seine Schaffung allmählich eine Notwendigkeit geworden ist, mag daraus hervorgehen, wie sehr die Einfuhr auf dem Wasserwege in den letzten Jahren zugenommen hat. 1902 betrug die Einfuhr 19,7 Mill. Pud (= 322 686 t), 1912 bereits 58,4 Mill. Pud (= 956 592 t), nach den Feststellungen der zuständigen Statistik des Ministeriums der Verkehrsanstalten wächst dieser Verkehr um rd. 27 % jährlich. Geht das so fort, so müssen natürlich die Anlagen zur Aufnahme des Verkehrs entsprechend erweitert werden. Trotzdem diese Erkenntnis auch bei der Stadtverwaltung in Moskau offenbar vorhanden war, stellte sie doch unter dem schweren wirtschaftlichen Druck, den der Krieg mit sich brachte, den Plan zunächst beiseite. Das paßte aber der Regierung nicht. Diese verlangte, die Stadt solle innerhalb einer kurzbemessenen Zeit den Hafen fertigstellen. Die Stadt lehnte ab. Darauf nahm der Staat die Durchführung des Bauplans in die Hand, weil es für dringend notwendig erkannt worden war, die in Moskau einmündenden Eisenbahnen schleunigst zu entlasten. In der Bauzeit 1916 gedenkt der Staat die Arbeit mit Hilfe verfügbarer Kriegsgefangenen durchführen zu können! Das Tempo für derartige Arbeiten ist anfangs sehr lebhaft, führt aber trotzdem selten zu einer fristmäßigen Durchführung. Das ist einmal so in Rußland. m.

Allgemeines.

— **Entwicklung und Bedeutung der Eisenindustrie Belgiens.** Aus einem Vortrage, den der stellvertretende Geschäftsführer der nordwestlichen Gruppe des Vereins deutscher Eisen- und Stahlindustrieller, Dr. Kind, auf der Hauptversammlung des Vereins deutscher Eisenhüttenleute in Düsseldorf gehalten hat, seien folgende Einzelheiten mitgeteilt: Die belgischen Erzvorräte genügen bei weitem nicht mehr dem Bedarf, weder der Beschaffenheit noch den Mengen nach. Seit 1901, wo die Förderung noch 219 000 t

betrug, ist sie auf 167 000 t im Jahre 1912 gefallen. Belgien war somit auf einen ständig steigenden Bezug fremdländischer Erze angewiesen. Im besonderen wandte sich das Interesse der belgischen Hochofenwerke seit der Erschließung des Briey-Beckens den französischen Minetteerzen zu. Teils wurde der Bedarf durch Beteiligung an dem französischen Bergbau, teils durch Ankauf im freien Handel gesichert. Seit dieser Zeit fand auch eine Abnahme des Bezuges deutscher, lothringischer und luxemburgischer Erze statt. Der weitere Bedarf an phosphorreichen Erzen wurde vornehmlich aus Schweden gedeckt, während aus Spanien phosphorarme Erze eingeführt wurden. Eingehende Untersuchungen belgischer Fachleute haben bewiesen, daß die überhaupt noch vorhandenen Erzvorräte Belgiens in keiner Weise Aussicht bieten können, der eigenen Industrie die notwendige Erzgrundlage zu geben. Bezeichnend für die Lage ist, daß im Jahre 1912 nach den amtlichen Feststellungen von den in den Hochöfen Belgiens verhütteten 6,3 Millionen t Erzen nur 89 860 t = 1,4 % der Gesamtmenge aus Belgien stammten. Noch im Jahre 1908 betrug dieses Verhältnis 4,1 %, im Jahre 1909 2,8 %, im Jahre 1910 1,7 % und im Jahre 1911 1,0 %. Auch der Manganerzbau ist in den letzten Jahren vor dem Kriege zum Erliegen gekommen. Die belgische Eisenindustrie bleibt somit auf den Bezug fremdländischer Erze angewiesen.

Dagegen ist die Lage bei dem andern wichtigsten Rohstoff, der Kohle, günstiger. Die Kohlenförderung Belgiens hat seit der Wende des Jahrhundets keine nennenswerte Steigerung erfahren. Im Jahre 1901 betrug sie 22,2, im Jahre 1913 insgesamt 22,9 Millionen t. Die Kokserzeugung stieg dagegen von 1,8 Millionen t im Jahre 1901 auf 3,5 im Jahre 1913. Die Preßkohlenherstellung, die verhältnismäßig stark entwickelt ist, stieg von 1,6 Millionen t im Jahre 1901 auf 2,6 im Jahre 1913. In keiner dieser drei Arten vermochte aber Belgien den inländischen Bedarf selbst zu decken, so daß sich der Überschuß der belgischen Einfuhr über die Ausfuhr immer mehr gesteigert hat. Die gesamte Kohleneinfuhr Belgiens stieg von 5,36 Millionen t in 1906 auf 8,86 Millionen t in 1913. Deutschland gab an Belgien 1906 2,89 Millionen t = 53,9 % der Gesamteinfuhr ab, im Jahre 1913 5,21 Millionen t = 58,8 %. Mußte sich Belgien bei seinem Steinkohlenbezug im wesentlichen auf die deutsche Einfuhr stützen, so war dies in noch erhöhtem Maße bei der Kokseinfuhr der Fall; hier stieg der Anteil Deutschlands an der Gesamteinfuhr von 79,6 % in 1906 auf 88,7 % in 1913.

Die Erzeugung an Roheisen hat in letzter Zeit vor dem Krieg eine beträchtliche Zunnahme erfahren. Im Jahre 1901 betrug die Zahl der Hochofenwerke 30, ihre Erzeugung 764 000 t. Im Jahre 1912 waren 50 Hochofenwerke mit einer Erzeugung von 2,3 Millionen t vorhanden. Entsprechend dieser außerordentlichen Steigerung der Roheisenerzeugung seit Beginn des Jahrhunderts ist auch der Anteil an der Welterzeugung an Roheisen gestiegen, nämlich von 1,9 auf 3,1 %. Die Ausfuhr Belgiens an Roheisen war verhältnismäßig gering gegenüber einer starken Einfuhr, deren Höhe sich wesentlich nach der mehr oder minder günstigen Wirtschaftslage der Jahre gerichtet hat. Die Roheisenerzeugung auf den Kopf der Bevölkerung stieg in Belgien von 190 kg im Jahre 1906 auf 300,28 kg im Jahre 1913. in Deutschland in der gleichen Zeit von 203 auf 287,8 kg. Die Flußstahlerzeugung hob sich in Belgien von 530 000 t im Jahre 1901 auf 2 474 000 t im Jahre 1913. Der Anteil an der Welterzeugung stieg von 1,7 auf 3,6 %. Besondere Beachtung gebührt auch der Erzeugung von Schweißeisen in Belgien. Von der gesamten Menge der Walzwerkerzeugnisse ist der Anteil der Schweißeisenerzeugnisse Belgiens im Jahre 1913 noch 14,1 % gegenüber 3,1 % im Jahre 1911 in Deutschland.

Bücherschau.

— **Bauverein und Kleinwirtschaft,** mit besonderer Berücksichtigung der Rheinprovinz. Von Reg.- und Baurat Metzel in Düsseldorf. Abdruck aus dem Archiv für exakte Wirtschaftsforschung (Thünen-Archiv), herausgegeben von Dr. Ehrenberg, Professor der Staatswissenschaften an der Universität Rostock. Siebenter Band, 2. und 3. Heft; Verlag von Gustav Fischer in Jena, 1916.

Überzeugender als alle vorhergegangene Werbetätigkeit haben die Erfahrungen des jetzigen Weltkrieges in weitesten Kreisen die Erkenntnis von der großen Bedeutung der Kleinwirtschaftlichen Betätigung für die gesamte Volksernährung verbreiten helfen und erfreulicherweise zeigt sich heute in allen Bevölkerungsschichten das eifrige Bestreben, durch Ausübung nebenberuflicher kleinlandwirtschaftlicher, gartenbaulicher usw. Tätigkeit nach Kräften die Aushungerungspolitik Englands und seiner Genossen zunichte machen zu helfen. Der Verfasser der obigen Schrift hat sich schon seit längerer Zeit durch Wort, Schrift und Tat um die Förderung der auf die Ausbreitung der kleinwirtschaftlichen Tätigkeit namentlich unter den wirtschaftlich schwachen Bevölkerungsklassen gerichteten Bestrebungen verdient gemacht. Die Vorarbeiten zu dieser Arbeit sind bereits vor Ausbruch des Krieges begonnen worden. Um festzustellen, in welcher Weise und in welchem Umfange die Organe der gemeinnützigen Bautätigkeit an der Lösung der angedeuteten, in nationaler Hinsicht außerordentlich bedeutungsvollen Fragen mitgewirkt haben, hat der Verfasser anfangs Mai 1914 an etwa 180 Körperschaften in der Rheinprovinz, welche Arbeiter- bzw. Kleinwohnungen bauen, ein Rundschreiben mit entsprechendem Fragebogen gerichtet. Von diesen haben 6[illegible] die Fragebogen beantwortet, die Ergebnisse hat der Verfasser übersichtlich geordnet in der Schrift dargestellt. Sie sind verhältnismäßig recht wenig befriedigend, ein wirkliches allgemeines Interesse und stärkerer Drang nach wirklicher kleinbäuerlicher Betätigung konnte daraus nicht festgestellt werden. Eine durchgreifende Besserung ist nach Ansicht des Verfassers von stärkeren äußeren Beeinflussungen, wie solche z. B. der jetzige Krieg auslöst, zu erhoffen. Er erinnert daran, daß u. a. im Direktionsbezirk Elberfeld allein über 1400 Bedienstete im Frühjahr 1915 neu mit dem Gartenbau begonnen haben, und daß seit dieser Zeit von den etwa 30 000 Bediensteten des gesamten Bezirks rd. 20 000, also ⅔, Gartenbau treiben. Der Verfasser erörtert in seiner Schrift einige Forderungen, die besonders an den städtischen Kleinwohnungsbau als Folge des Krieges zur Sicherung der Volksernährung gegen Aushungerungsversuche von Feinden gestellt werden müßten und bringt verschiedene Mittel zur Erreichung dieses Zweckes in Vorschlag. Es sei nicht zu verkennen, daß die Lösung der vorliegenden Frage auch durch großzügige Maßnahmen organisatorischer Art wesentlich gefördert werden kann. Ob dies nun durch Zusammenfassung aller dieser Aufgaben und Bestrebungen in besonderen Reichs- oder Landeszentralstellen, so etwa in einem Reichssiedelungs- und Bevölkerungsamte, welche namentlich auch für die Beschaffung von billigem und für absehbare Zeit ausreichendem Siedlungsland im festländischen Al und Neudeutschland zu sorgen hätte, oder in anderer Form sich erreichen lassen werde, diese Frage müsse besonderer Prüfung vorbehalten werden.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Eröffnung der Station Kiekebusch für den Wagenladungsverkehr.

Am 15. Mai 1916 wird der zwischen den Stationen Cottbus und Neuhausen bei Cottbus rechts der Bahnstrecke Cottbus-Görlitz gelegene Haltepunkt Kiekebusch, der bisher dem Personen-, Gepäck- und Expreßgutverkehr diente, als Bahnhof IV. Klasse auch für die Abfertigung von Wagenladungsgütern, Leichen und lebenden Tieren eröffnet werden. (Abfertigung von Tiersendungen nur in einbödigen Wagen).

Die Abfertigung von Fahrzeugen, Sprengstoffen und Gegenständen, zu deren Ver- und Entladung eine Rampe erforderlich ist, bleibt bis auf weiteres ausgeschlossen.

Mit demselben Tage wird der Bahnhof IV. Klasse Kiekebusch in den Staats- und Privatbahn-Güter- und Tiertarif aufgenommen.

Über die Höhe der Tarifsätze geben die Dienststellen Auskunft.

Halle (Saale), im Mai 1916. (643)

Königliche Eisenbahndirektion.

2. Güterverkehr.

Bayerisch-Württembergischer Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 10. Mai 1916 wird im A.-T. 5 c (Wegbaustoffe) — Tarifnachtrag I, Seite 45 bzw. Nachtrag I, Seite 65 — unter „II" der Frachtsatz für Westerstetten-Kellmünz mit 19 ₰ für 100 kg nachgetragen.

München, 27. April 1916. (636)

Tarifamt der K. bayer. St.-E.-B. r. d. Rh

Gütertarif deutsche Bahnen — Prinz Heinrich-Bahn, Heft 2 (Preußen-Hessen).

Mit Geltung vom 10. Mai 1916 wird die Station Klein Wittenberg in das Tarifheft aufgenommen. Für den Versand von Unterbreizbach werden direkte Frachtsätze für die Verfrachtung von

Kali (Ausnahmetarif 3a und 3b) eingeführt.

Nähere Auskunft durch unseren Tarif- und Verkehrsanzeiger oder die Abfertigungen.

Straßburg, den 4. Mai 1916. (635)

Kaiserliche Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

Mitteldeutsch - südwestdeutscher Güterverkehr.

Am 1. Oktober 1916 werden die Entfernungen von und nach den Stationen der Osterwieck-Wasserlebener Eisenbahn erhöht und zwar für Bühne-Rimbeck, Hoppenstedt, Osterwieck (Harz) und Osterwiecker Werke um je 2 km, für Hornburg (Kr. Halberstadt) um 1 km. Ferner wird am 16. Mai 1916 die Station Fruchten der Reichseisenbahnen in Elsaß-Lothringen in den Tarif aufgenommen.

Näheres bei den Abfertigungen.

Erfurt, den 3. Mai 1916. (634)

Königliche Eisenbahndirektion.

Staats- und Privatbahn - Güterverkehr Tfv. 5.

Mit Gültigkeit vom 1. Juni 1916 werden die Stationen Alexandrowo, Illowo Landesgrenze und Sosnowice in den Staats- und Privatbahn-Gütertarif mit Entfernungen und Ausnahmefrachtsätzen einbezogen. Näheres im Tarif- und Verkehrsanzeiger. Auskunft geben auch die Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbureau, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 3. Mai 1916. (633)

Königliche Eisenbahndirektion.

Westdeutsch - Sächsischer Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 8. Mai 1916 werden die Stationen Eimelrod und Neerdar des Direktionsbezirks Cassel in den Tarif einbezogen. Näheres ist aus dem Tarif- und Verkehrsanzeiger der preußisch-hessischen Staatseisenbahnen und aus unserm Verkehrsanzeiger zu ersehen.

Dresden, am 5. Mai 1916. (632)

Königl. Gen.-Dir. d. Sächs. Staatseisenb. namens der beteiligten Verwaltungen.

Preußisch-Hessisch-Sächsischer Tierverkehr.

Für die am 1. April 1916 eröffnete Station Nachterstedt-Hoym sind der Frachtberechnung bis auf weiteres die seitherigen Entfernungen und Ladungssätze der am gleichen Tage geschlossenen Station Nachterstedt zugrunde zu legen. Am 15. Mai 1916 treten Frachtsätze für den Verkehr zwischen Warstade-Hemmoor einerseits und Döbeln andererseits in Kraft, außerdem werden die örtlichen Bestimmungen für einige Bahnhöfe geändert oder ergänzt. Näheres ist aus dem Tarif- und Verkehrsanzeiger der Preußisch-Hessischen Staatseisenbahnen und aus unserem Verkehrsanzeiger zu ersehen, auch geben die Stationen Auskunft.

Dresden, am 5. Mai 1916. (631)

Kgl. Gen.-Dir. d. Sächs. Staatseisenb., als geschäftsführende Verwaltung.

Ausnahmetarif für die Beförderung von Eisenerz und Manganerz sowie Koks usw. zum Hochofenbetrieb aus bzw. nach dem Lahn-, Dill- und Sieggebiet vom 1. September 1915. Bes. Tarifheft N.

Vom 10. Mai 1916 ab wird die Station Karlshütte des Direktionsbezirks Cassel in die Abteilung A des Tarifs als Versandstation aufgenommen.

Essen, den 1. Mai 1916. (629)

Königliche Eisenbahndirektion.

Deutsch-schwedisch-norwegischer Eisenbahnverband über Vamdrup und Saßnitz-Trälleborg.

Mit sofortiger Gültigkeit wird die schwedische Station Ystad in den Ausnahmetarif für frisches, nicht zubereitetes Fleisch zum Verbrauch im Deutschen Reich einbezogen.

Nähere Auskunft erteilen die Abfertigungsstellen.

Altona, den 3. Mai 1916. (630)

Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

Westdeutsch - südwestdeutscher Güterverkehr.

1. Mit sofortiger Gültigkeit wird die Anwendung des Ausnahmetarifs 7b auf ausländische Erze usw. auch beim Übergang Großmövern ausgeschlossen.
2. Die Tarifstelle Häcksel des Ausnahmetarifs 2 wird auf „Häcksel von Heu und Stroh" ausgedehnt.

Näheres bei den beteiligten Dienststellen und im Tarifanzeiger der preußisch-hessischen Staatsbahnen.

Frankfurt (M.), 3. Mai 1916. (628)

Königliche Eisenbahndirektion.

Ausnahmetarif 2 III k für Steinkohlen usw. nach Stationen in Ostpreußen sowie nach Hafenstationen zur Verschiffung nach Ostpreußen.

Mit Gültigkeit vom 15. Juli 1916 scheiden die Nordseehäfen aus dem Ausnahmetarif für die Verschiffung nach Ostpreußen aus. Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbureau, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 4. Mai 1916. (640)

Königliche Eisenbahndirektion.

Staatsbahn- und Privatbahn-Güterverkehr und Ost-Mitteldeutsch-Sächsischer Güterverkehr.

Der an der Strecke Görlitz-Cottbus zwischen Weißwasser und Cottbus gelegene Haltepunkt Kiekebusch, der bisher nur zur Abfertigung von Personen, Gepäck und Expreßgut diente, wird mit Beendigung des Umbaues, voraussichtlich am 15. Mai 1916, für den Wagenladungsverkehr eröffnet und in die obenbezeichneten Verkehre einbezogen. Er erhält Verkehrseinrichtungen für den Wagenladungsverkehr. Rampe nicht vorhanden. Auskunft über die Tarifsätze erteilen die Güterabfertigungen.

Halle (Saale), den 4. Mai 1916. (639)

Königliche Eisenbahndirektion.

Deutsch-schwedisch-norwegischer Eisenbahnverband über Vamdrup und Saßnitz-Trälleborg.

Am 10. Juli d. J. treten im Ausnahmetarif für frisches, nicht zubereitetes Fleisch zum Verbrauch im Deutschen Reich die auf den Seiten 7 und 13 bei den Stationen Hamburg Hgbf., Hamburg Sternschanze, Wilhelmsburg und Hamburg L. B. im Verkehr mit bestimmten schwedischen Stationen vorgesehenen Ausnahmen zu den deutschen Schnittfrachtsätzen der Klasse B außer Kraft. Dadurch treten Frachterhöhungen von 2 bis 22 ₰ für 100 kg ein. Gleichzeitig wird auf Seite 6 der Schnittfrachtsatz der Klasse A der Station Landskrona nach Schnittpunkt I von 153 auf 154 erhöht.

Nähere Auskunft erteilen die Abfertigungsstellen.

Altona, den 4. Mai 1916. (637)

Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

Staats- und Privatbahn-Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. Juni 1916 wird der an der Hauptbahnstrecke Frose-Gatersleben gelegene, am 1. April 1916 dem Betrieb übergebene Bahnhof 2. Kl. Nachterstedt-Hoym des Direktionsbezirks Magdeburg in den Tarif aufgenommen. Mit dem gleichen Zeitpunkt treten die im Tarif für den Bahnhof Nachterstedt enthaltenen Entfernungen außer Kraft. Nähere Angaben enthält die Nr. 39 des Gemeinsamen Tarif- und Verkehrsanzeigers vom 15. Mai 1916.

Auskunft geben auch die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbureau, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 8. Mai 1916. (644)

Königliche Eisenbahndirektion.

Ausnahmetarif für Futtermittel zur Unterhaltung des nach Ausstellungsorten beförderten Flüchtlingsviehs bei Aufgabe als gewöhnliches Frachtgut (Nr. 2 I x des Tarifverzeichnisses).

Mit Gültigkeit vom 15. Juli 1916 tritt der vorbezeichnete Ausnahmetarif für die Verkehrsverbindungen Soldau-Bernstein (Kr. Czarnikau) außer Kraft. Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbureau, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 8. Mai 1916. (641)

Königliche Eisenbahndirektion.

Österreichisch - ungarisch-schweizerischer Eisenbahnverband. Eisenbahngütertarif, Kilometerzeiger, Heft A (Verkehr mit Österreich), vom 1. Januar 1914. Eisenbahngütertarif, Kilometerzeiger, Heft B (Verkehr mit Ungarn), vom 1. Mai 1914. Ausnahmetarif für Zucker (Rübenzucker) aller Art, Teil VII, Heft A (Verkehr von Österreich), vom 1. Oktober 1910. Ausnahmetarif für Zucker (Rübenzucker) aller Art, Teil VII, Heft B (Verkehr von Ungarn), vom 1. Dezember 1912. Ausnahmetarif für Petroleum usw., Teil IX (Verkehr aus Österreich), vom 1. August 1911. Aufhebung von Entfernungen und Frachtsätzen.

Mit 31. August 1916 treten die in den obenbezeichneten Tarifen vorgesehenen Entfernungen und Frachtsätze für den Verkehr mit Bümpliz-Bethlehem, Ferenbalm-Gurbrü, Gampelen (Champion), Gümmenen, Ins (Anet), Müntschemier (Monsmier), Riedbach, Rosshäusern und St.-Blaise (ligne directe) außer Kraft.

Wien, am 5. Mai 1916. (642)

K. k. österr. Staatsbahnen, namens der beteiligten Verwaltungen.

---

3. Effektenverkehr.

K. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft. D: Z: 9770/16.

Bei der laut notarieller Beurkundung am 25. April 1916 auf Grund der staatlich genehmigten Tilgungspläne stattgefundenen Auslosung der im Jahre 1916 zu tilgenden Teilschuldverschreibungen der 3½ proz. Prioritätsanleihen, Ausgabe 1896 und 1905 sowie der 4 proz. Prioritätsanleihe, Ausgabe 1909, wurden folgende Nummern gezogen:

1. Prioritätsanleihe, Ausgabe 1896:

a) von den Teilschuldverschreibungen lit. A zu 5000 Mark der deutschen Reichswährung 19 Stück und zwar: 43 293 341 653 669 981 997 1004 1050 1480 1626 1804 1865 2028 2049 2093 2204 2340 2449.

b) von den Teilschuldverschreibungen lit. B zu 1500 Mark der deutschen Reichs-

währung 104 Stück und zwar: 56 76 185 222 240 450 558 705 861 1239 1484 1486 1622 1682 1721 1746 2063 2182 2347 2377 2684 3283 3382 3460 3585 3810 3961 4416 4446 4928 4993 5067 5305 5955 6413 6428 6447 6459 6461 6483 6564 6616 6857 6917 7031 7107 7445 7448 7577 7587 8072 8245 8307 8331 8407 8731 8829 8864 9043 9404 9421 9467 10123 10271 10289 10346 10402 10510 10526 10616 10633 10684 10954 11053 11348 11588 11594 11602 11766 11913 12017 12077 12278 12488 12602 12811 13033 13233 13256 13282 13513 13657 13820 13886 13944 14127 14252 14288 14418 14538 14584 14644 14842 14947.

c) von den Teilschuldverschreibungen lit. C zu 1000 Mark der deutschen Reichswährung 211 Stück und zwar: 93 564 622 692 751 921 1040 1700 1731 1740 1816 2035 2126 2145 2344 2488 2809 3037 3249 3303 3816 3980 3986 4269 4525 4677 4848 4869 4871 4942 4985 5044 5254 5311 5379 5636 5818 5832 5853 6048 6123 6214 6534 6676 7117 7305 7441 7452 7467 7708 7717 7788 7875 7929 7934 7939 8067 8189 8374 8488 8510 8593 8696 8879 8966 9002 9066 9148 9334 9846 9913 9949 9969 9989 9999 10188 10549 10557 11416 11430 11546 11693 11973 12001 12071 12155 12302 12398 12501 12537 12556 12682 12928 12975 13017 13055 13218 13232 13363 13366 13642 13734 13972 14013 14288 14349 14606 14736 14914 14962 15155 15437 15485 15537 16181 16375 16612 16748 16954 17300 17362 17524 17573 17690 18169 18222 18250 18316 18365 18401 18509 18806 19060 19140 19308 19516 19573 19767 19892 19961 20167 20203 20342 20376 20570 20610 20702 20753 20982 21146 21217 21228 21252 21514 21593 21853 22050 22101 22381 22483 22571 22786 22824 22883 23196 23273 23346 23439 23471 23499 23541 23639 23791 24114 24143 24307 24327 24522 25167 25360 25372 25403 25422 25690 25734 25808 25910 26001 26215 26223 26255 26331 26412 26881 27353 27469 27739 27756 28025 28298 28450 28554 28572 28774 29107 29132 29149 29209 29617 29622 29771.

d) von den Teilschuldverschreibungen lit. D zu 300 Mark der deutschen Reichswährung 245 Stück und zwar: 171 222 293 940 991 1060 1172 1290 1469 1579 1597 1734 1762 1877 1978 2267 2309 2467 2640 3084 3137 3195 3197 3723 3799 4061 4078 4129 4302 4550 4635 4664 4833 4910 4925 4934 5050 5206 5307 5475 5615 5670 5873 5922 6034 6126 6266 6275 6289 6543 6571 6648 6810 7100 7184 7243 7349 7540 7649 7735 7820 7883 7943 8140 8414 8999 9102 9534 9739 9847 9930 10192 10215 10407 10646 10674 10714 10743 11059 11188 11255 11770 11886 11911 11990 12329 12384 12675 12776 12928 12995 13119 13400 13438 13643 13806 13836 13925 13939 14018 14129 14199 14343 14860 15036 15215 15251 15297 15511 15513 15620 15675 15774 15920 15941 15998 16089 16139 16250 16442 16588 16593 16975 17105 17124 17249 17625 17763 17830 18252 18264 18639 19126 19170 19300 19306 19644 19736 19996 20015 20052 20078 20449 20733 20930 21326 21402 21460 21519 22651 22792 22805 22927 23103 23154 23169 23215 23321 23412 23413 23703 23755 23877 24219 24722 24941 25009 25130 25368 25527 25531 25663 25835 26056 26326 26381 26619 26721 26789 26873 26982 26999 27102 27226 27258 27260 27324 27452 27754 27932 27985 28157 28248 28267 28307 28783 28965 29042 29051 29053 29068 29306 29513 29560 29773 29784 29786 29853 30151 30362 30423 30520 30869 31004 31027 31088 31519 31713 32489 32503 32549 32660 32670 32698 32711 33123 33177 33213 33328 33422 33640 33668 33734 33736 33817 33943 34053 34236 34270 34290 34319 34528 34737 34805 34863.

2. Prioritätsanleihe, Ausgabe 1905:

von den Teilschuldverschreibungen Ausgabe 1905 zu 1000 Mark deutscher Reichswährung 17 Stück und zwar: 215 420 466 1019 1142 1498 1699 1774 1844 2462 2644 2819 2843 3459 4401 4543 4720.

3. Prioritätsanleihe, Ausgabe 1909:

a) von den Teilschuldverschreibungen Ausgabe 1909 zu 1000 Mark deutscher Reichswährung 114 Stück und zwar: 22 45 213 277 286 449 574 595 620 622 887 1045 1258 1290 1349 1477 1546 1633 1656 1747 1753 1756 1800 1869 1892 1908 2299 2324 2373 2538 2544 2569 2689 2722 2763 2887 2905 2942 3089 3181 3290 3295 3300 3347 3645 3658 3762 3808 3815 4067 4082 4225 4279 4289 4362 4631 4770 4832 4891 4955 5213 5214 5346 5364 5446 5461 5550 5746 5776 5854 5948 5953 5979 5985 6101 6116 6187 6241 6528 6596 6617 6676 6718 6737 6749 6759 6766 6819 6914 7150 7295 7326 7404 7474 7738 7784 7986 8018 8045 8052 8138 8151 8334 8368 8370 8457 8532 8543 8756 8767 9071 9198 9373 9568

b) von den Teilschuldverschreibungen Ausgabe 1909 zu 500 Mark der deutschen Reichswährung 8 Stück und zwar: 603 721 951 1169 1396 1402 1958 2216.

Diese Teilschuldverschreibungen, deren Verzinsung mit 30. Juni 1916 erlischt, werden gegen Rückgabe der Stücke nebst Zinsscheinen von einschließlich 42 (Ausgabe 1896) beziehungsweise 23 (Ausgabe 1905) und 15 (Ausgabe 1909) sowie des Erneuerungsscheines mit dem auf der Schuldverschreibung ersichtlichen Nennbetrag vom 30. Juni 1916 angefangen nach ihrem Wortlaute an den Zahlstellen in Deutschland in Mark deutscher Reichswährung, an den Zahlstellen in Österreich dagegen nach Wahl der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft entweder in Mark deutscher Reichswährung oder in österr. Kronenwährung in dem dem Kurswerte der Mark entsprechenden Betrage eingelöst:

in Leipzig bei der Allgemeinen Deutschen Credit Anstalt,
in Berlin bei der Direction der Disconto - Gesellschaft und bei Herrn S. Bleichröder,
in Dresden bei der Allgemeinen Deutschen Credit Anstalt, Abteilung Dresden,
in Frankfurt a. M. bei der Direction der Disconto-Gesellschaft,
in Prag bei der Filiale der k. k. priv. österr. Kredit-Anstalt für Handel und Gewerbe, bei der Böhmischen Eskompte-Bank und bei Herrn Moritz Zdekauer,
in Wien bei der k. k. priv. österr. Kredit-Anstalt für Handel und Gewerbe und bei der k. k. priv. allgem. österr. Boden-Kredit-Anstalt,
in Aussig bei den Herren L. Wolfrum et Comp. und bei der Böhmischen Eskomptebank-Filiale, in Teplitz-Schönau bei der Böhmischen Eskomptebank-Filiale und bei der Hauptkasse der k. k. priv. Aussig Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft

Von den in früheren Jahren ausgelosten Teilschuldverschreibungen sind nachstehende Nummern noch nicht eingelöst worden:

1. von der Prioritätsanleihe Ausgabe 1896:

Lit. A. Nr. 2106,
Lit. B. Nr. 762 3920 4469 10 504 13 099
Lit. C. Nr. 845 1982 2974 5505 7121 7478 9921 11 220 12 207 16 672 16 938 23 331 24526 24 859 26 285 27 969 27 97 29 765,
Lit. D. Nr. 2486 2791 3393 4099 513 6655 6913 7276 8314 9317 9330 12 36 13 446 14 176 15 624 15 900 16 007 16 00 16 012 16 502 17 384 17 415 19 129 19 53 21 318 21 939 23 889 25 624 25 772 26 69 28 273 29 764 30 116 30 913 33 672,

2. von der Prioritätsanleihe Ausgabe 1909:

zu 1000 ℳ Nr. 1 14 176 430 1017 131 1867 2944 3239 3283 3388 4280 5027 507 5921 7046 7111 7945 9171,
zu 500 ℳ Nr. 1108 1761 2149 2406.

Der Betrag der fehlenden Zinsscheine wird von dem auszuzahlenden Nennbetrage gekürzt.

Teplitz-Schönau, im Mai 1916 (638)
Der Verwaltungsrat.
(Nachdruck wird in keinem Falle honoriert.)

4. Verdingungen.

Die Lieferung einer geeichten Zentesimal-Fuhrwerk-Brückenwage von 15 000 kg Tragfähigkeit und 5 m Brückenlänge für den Güterbahnhof Hamm i. W. soll vergeben werden.

Angebotsbogen nebst Lieferungsbedingungen sind im hiesigen Verwaltungsgebäude, Schwanenstraße 68, Zimmer Nr. 18, einzusehen und bei der hiesigen Bureaukasse gegen porto- und bestellgeldfreie Einsendung von 50 ₰ (nicht in Briefmarken) erhältlich.

Verschlossene und mit der Aufschrift **„Fuhrwerkwage für den Güterbahnhof Hamm"** gekennzeichnete Angebote werden bis zum 29. Mai d. J. vorm. 11 Uhr entgegengenommen und sodann in Gegenwart der anwesenden Anbieter eröffnet. Zuschlagsfrist 14 Tage.

Dortmund, den 2. Mai 1916. (627)
Königl. Eisenb.-Masch.-Amt 1.

Verdingung von 266 200 kg Federstahl (Flußstahl) in 8 Losen, 9000 kg Flußstahl zu Achshaltern in 5 Losen und 6000 kg Rundstahl zu Kolbenstangen in 1 Lose mit den im Angebotbogen angegebenen Lieferfristen.

Angebote sind portofrei, versiegelt und mit entsprechender Aufschrift bis zum 30. Mai 1916, vormittags 10½ Uhr, an das **Zentralbureau, Zimmer 257, in Berlin W. 35, Schöneberger Ufer 1—4**, einzureichen. Die **Eröffnung der Angebote** findet am 30. Mai 1916. vormittag 11 Uhr Tempelhofer Ufer 28 III., Zimmer Nr. 4 statt. Angebotbogen und Bedingungen können in unserem **Zentralbureau,** Zimmer 257, eingesehen, auch von dort **gegen portofreie Einsendung** von 0.50 ℳ und 5 ₰ Bestellgeld bar (nicht in Briefmarken) bezogen werden.

Zuschlagsfrist bis 20. Juni 1916.

Berlin, den 4. Mai 1916. (641)
Königliche Eisenbahndirektion.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Eisenbahndirektions-Präsident a. D. v. Mühlenfels in Berlin.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nummer 38. 13. Mai 1916. LVI. Jahrgang.

Inhalt:

Eisenbahnnachnahmen und Postscheckverkehr.

Ein neuer Frachtbrief mit Papierersparnis als Vorläufer eines neuen Abfertigungsverfahrens.

Die Bedeutung der Eisenbahnen in den Vereinigten Staaten von Amerika für die Landesverteidigung.

Nachrichten.

Deutschland: Preußisches Eisenbahnanleihegesetz. — Gefährdung der im Strecken- und Bahnbewachungsdienst tätigen Eisenbahnbediensteten durch Hinauswerfen von Gegenständen aus den Fenstern fahrender Züge. — Beschränkung der Lohnzahlung in bar an jugendliche Eisenbahnarbeiter und -Arbeiterinnen im Gebiet der Stadt Berlin und der Mark Brandenburg. — Nordhausen-Wernigeroder Eisenbahn. — Beschlüsse im Ausschuß des Deutschen Handelstages. — Bedenken gegen die Verordnung des Bundesrats vom 16. März d. J. betr. Frachtzahlung im Verkehr mit dem Ausland. — Preiserhöhungen beim Rheinischen Stahlwerkverbande.

Österreich: Südbahngesellschaft. — Zugzusammenstoß auf der elektrischen Lokalbahn Wien-Baden. — Zunahme der Kohlenförderung. — Kohlenversorgung Galiziens. — Die Neuregelung des Verkehrs mit Mineralölprodukten. — Personalnachrichten.

Ungarn: Die Sicherung des Kohlenbedarfs der ungarischen Staatsbahnen. — Die Betriebseinnahmen der Kaschau-Oderberger Eisenbahn. — Sommerzeitrechnung und Fahrordnung bei den ungarischen Staatsbahnen. — Tarif für Zivilgüter, lebende Tiere und Leichen auf den Linien der k. u. k. Heeresbahn.

Rumänien: Röhrenleitung aus dem rumänischen Petroleumgebiet nach dem Donauhafen Czernavoda.

Übrige europäische Länder: Wirtschaftskonferenz des Vierverbandes. — Internationale Simplondelegation. — Schwierigkeit der Kohlenversorgung Italiens. — Minister Ruchlows Hausbedarf an Anthrazit.

Fremde Erdteile: Bahneröffnung in Persien. — Russisch-japanische Verkehrsverhandlungen. — Die Lage am Suezkanal.

Bücherschau.

Amtliche Mitteilungen.

Amtliche Bekanntmachungen.

Eisenbahnnachnahmen und Postscheckverkehr.

Zur Förderung des bargeldlosen Verkehrs ist in der Presse, so namentlich in der Frankfurter Zeitung, in letzter Zeit eine Reihe beachtenswerter Vorschläge gemacht worden. U. a. ist in dem 2. Morgenblatt der genannten Zeitung, Mittwoch, 15. März, auch auf die Eisenbahnnachnahme verwiesen und gesagt: „Die Nachnahmebeträge auf Fracht- und Eilgutsendungen der Eisenbahn können den Empfangsberechtigten auf ihren Wunsch bargeldlos gutgebracht werden. Wird die Zahlung durch Überweisung auf ein eigenes Reichsbank- oder Postscheckkonto des Empfangsberechtigten oder eines Dritten beantragt, so ist dem Wunsche bereitwilligst zu entsprechen. Liegen aber solche Anträge nicht vor, so haben die Abfertigungskassen die Empfänger regelmäßiger Nachnahmen in größeren Barbeträgen auf die Bedeutung des bargeldlosen Verkehrs und die dafür getroffenen Einrichtungen hinzuweisen und zu ihrer Benutzung aufzufordern."

Welchen Umfang der durch die deutschen Eisenbahnen vermittelte Nachnahmeverkehr hat, ist bedauerlicherweise nicht bekannt. Wenigstens liegen darüber keine allgemein zugänglichen Aufschriebe vor. Nach einer uns zur Verfügung stehenden Zahl aus einem kleineren Verkehrsgebiet wäre schätzungsweise mit einer halben Milliarde Mark jährlich zu rechnen. Darüber, ob nicht die mit den Frachtüberweisungen verbundene Abwicklung der Nachnahmen im Eisenbahndienst anders geregelt werden sollte, ist ja schon mehrfach geschrieben und verhandelt worden. Es darf u. a. auf die Tätigkeit des im Jahre 1904 bei der Königlichen Eisenbahndirektion Berlin bestellten Ausschusses (D. Eis.-Beamten-Ztg. 1904, Nr. 48), die Abhandlung in der Ver.-Ztg. 1911, S. 213, und das dort erwähnte Schriftchen des Kontrolleurs Nosszu der ungarischen Staatsbahn verwiesen werden. Ganz neuerdings hat Herr Verkehrs-Kontrolleur Schweimler in Cassel (Ver.-Ztg. 1916, S. 201) Vorschläge gemacht, die unter Einfügung eines Nachnahme-Einzahlungsnachweises ins Frachtbriefformular im Umfang einer Postkarte auf Vereinfachung und Beschleunigung des Verfahrens hinzielen. Zweifellos zeigen die Ausführungen des Herrn Schweimler, daß eine Änderung der damaligen Einrichtung sowohl eisenbahndienstlich als für die Verkehrstreibenden wünschenswert und möglich wäre*). Durch die vorgeschlagene Einrichtung mag auch unlauteren Verschiebungen zwischen Fracht- und Nachnahmebeträgen eher vorgebeugt sein. Erfahrungsgemäß sind aber grundlegende Änderungen des Frachtbriefformulars, auch wenn sie sich nur auf den inneren deutschen Verkehr erstrecken sollen, mit nicht unerheblichen Schwierigkeiten verbunden. In Zeitkürze wäre auf diesem Weg kaum eine Besserung des Bestehenden herbeizuführen. Auch sollte eine Änderung, wenn sie einmal vorgenommen wird, vor allem Beschleunigung und Einschränkung des Bargeldverkehrs bewirken. In dieser Richtung weist die oben angezogene Einsendung in der „Frankf. Zeitung" auf die Möglichkeit der Begleichung der Eisenbahnnachnahmen im Wege des Postscheckverfahrens hin. Zurzeit besteht diese Möglichkeit nur bei der Versandstation. Bei dieser kann ein Versender u. a. den Antrag stellen, die für ihn fälligen Nachnahmen auf ein Postscheckkonto zu überweisen. Auf die Geschäftsgebarung bei der Empfangstation und die sonstige Abrechnung über die Nachnahmen ist die bezeichnete Einrichtung ohne Einfluß. Es wird von ihr zudem — soviel uns bekannt — verhältnismäßig wenig Gebrauch gemacht. Soll der Zweck rascher Überführung der von der Eisenbahn eingezogenen baren Nachnahmebeträge in den allgemeinen bargeldlosen (Postscheck-) Verkehr besser erreicht werden, so werden die Einrichtungen hierfür schon bei der Empfangstation zu treffen sein. Auf die Möglichkeit einer Ausgleichung der Eisenbahnnachnahmen im Wege des Postanweisungsverkehrs ist bereits in der Abhandlung S. 213, Jahrgang 1911 d. Ztg. hingewiesen. Es sind dort auch die nicht geringen Schwierigkeiten erwähnt, die einem solchen Verfahren entgegenstehen (Verständigung mit den Postverwaltungen, Kostenfrage usw.). Ähnliche Schwierigkeiten würden sich auch bei Begleichung der eingelösten Nachnahmebeträge durch die Empfangstationen im Wege des Postscheckverfahrens ergeben.

*) Eine Einschränkung der Nachnahmebegleitscheine hat in der Zwischenzeit stattgefunden.

Es könnte daran gedacht werden, den Nachnahmeversendern, welche die Überweisung der für sie eingezogenen Beträge auf ein Postscheckkonto (eigenes oder fremdes) wünschen, die eingelösten Nachnahmen durch von den Empfangstationen auszustellende Zahlkarten zu überweisen. Allen anderen Versendern, die eine solche Überweisung nicht beantragt haben, könnten die Beträge unter Einrichtung eines besonderen Nachnahmescheckkontos der Eisenbahn mittels der im Postscheckverkehr eingeführten Zahlungsanweisung zugeführt werden. Bei diesem Verfahren wären die Postgebühren niedriger als beim ausschließlichen Postanweisungsverkehr und es würden weniger Schwierigkeiten bestehen. Die Eisenbahn würde bei der verhältnismäßig hohen Nachnahmeprovision im Ganzen wohl eher auf ihre Kosten kommen. Die Beschränkung auf den Meistbetrag von 800 ℳ, wie bei den Postanweisungen, besteht im Postscheckverkehr nicht. Für die Versender entfiele die Benachrichtigungsgebühr von 10 ₰ bei Beschleunigung der Geldzuführung. Bei den Empfangstationen wäre aber neben der Ausfertigung der Zahlkarten und Zahlungsanweisungen mindestens täglich einmalige Verbindung mit der Postanstalt behufs Einzahlung der Geldbeträge erforderlich, wenn nicht hierwegen besondere Verabredungen mit der Post getroffen werden könnten; Eisenbahngüterstellen und Post sind auch meistens räumlich getrennt, teilweise erheblich voneinander entlegen. Es müßten u. a. besondere Botengänge eingerichtet und des mit nicht geringer Verantwortung verbundenen Scheckverkehrs wegen auch besondere Sicherheitsmaßnahmen getroffen werden.

Nicht ausgeschlossen wäre, bei allseitigem guten Willen und dem Vorhandensein eines wirklichen Bedürfnisses auch diese Schwierigkeiten zu bemeistern. Ja man könnte sogar daran denken, Güterkassen mit bedeutenderem Nachnahmeverkehr als Zweigannahmestellen für den Postscheckdienst zu bestellen, wenn es gelingen würde, die erforderlichen Sicherheiten für diesen Dienst zu schaffen und fortlaufend den Geldausgleich zwischen Bahn und Post zu regeln. Nach einem im Morgenblatt der „Frankfurter Zeitung" vom 3. März abgedruckten Bescheid der Eisenbahndirektion Frankfurt (Main) steht diese der Einbeziehung von Eisenbahnstationen in den Scheckverkehr günstig gegenüber. Sie wird auch in dem neulichen Ministerial-Erlaß vom 30. März d. J. (Ver.-Ztg. S. 351) empfohlen. Immerhin legen die angeführten Bedenken und noch weitere, deren Erörterung hier zu weit führen würde, es nahe, die schon in der Abhandlung S. 213 der Vereins-Zeitung vom Jahre 1911 erwähnte Möglichkeit einer eigenen Einrichtung der Bahn in Verbindung mit dem Scheckverkehr ins Auge zu fassen.

In den nachstehenden Punkten seien einige ganz allgemeine Umrisse darüber gegeben, wie ein solches Verfahren sich denken ließe, das sich in den Rahmen des bestehenden Postscheckverkehrs einfügen, also weitgehende Abmachungen mit der Post nicht notwendig machen würde.

1. Der Nachnahmedienst wird nicht beim Versand, sondern — abgesehen von der Ausstellung des Nachnahmescheines — ausschließlich beim Empfang abgewickelt;

2. eine Buchung und Verrechnung der Nachnahme beim Versand findet deshalb nicht mehr statt. Allenfalls genügt kurzer Vermerk im Versandbuch oder, wenn Nachnahmen im Markenverfahren zugelassen werden wollten, im Abgangsbuch;

3. der Versender erhält wie seither eine Bescheinigung über den Nachnahmebetrag. Auf der Rückseite des Frachtbriefs kann er die Nummer des Postscheckkontos vermerken, auf welches er sein Guthaben überwiesen haben will;

4. Barvorschüsse werden (wie bei der Post) nicht gewährt. Sollten übrigens wirtschaftliche Gründe deren Beibehaltung erfordern, so wäre dies mit einigen Weiterungen im Verfahren durchführbar;

5. Frachtbriefe mit Nachnahme erhalten bei der Versandstation eine auffällige Bezeichnung;

6. beim Empfang werden die Nachnahmen mit monatlich fortlaufender Nummer in ein besonderes Ankunftsbuch mit Spalten für Versender, Empfänger und Verrechnung eingetragen, wenn nicht bei kleineren Stationen Eintrag im Empfangsbuch oder in der Verrechnungskarte genügt;

7. der Einzug der Nachnahmebeträge vom Empfänger erfolgt in der seitherigen Weise mit der Fracht. Sie bilden einen regelmäßigen Einnahmeposten der Empfangstation;

8. nach Eingang der Geldbeträge bei der Güterstelle wird die Erledigung im Ankunftsbuch für Nachnahmen oder in den sonst darüber geführten Nachweisen vermerkt und es werden a) über diejenigen Posten, welche nach Antrag des Versenders auf ein Postscheckkonto überwiesen werden sollen, Gutschriftzettel auf besonderem Formular ausgestellt, b) für alle anderen Posten, deren Barauszahlung erfolgen soll, werden Zahlungsanweisungen auf dem von der Post ausgegebenen Formular ausgefertigt. — Bei Durchführung des Verfahrens könnte vorbehalten bleiben, die Zettel und Anweisungen vom Versender ausfertigen und dem Frachtbrief beifügen zu lassen;

9. die Beträge der Gutschriftszettel (8 a) in den Zahlungsanweisungen (8 b) werden täglich je in einer besonderen Liste für diese Zettel und Anweisungen verzeichnet. Die Tagessummen der Listen werden in ein monatlich zu führendes Nachnahme-Einnahme-Verzeichnis übertragen. Bei größeren Stationen können Doppel der Listen im Wege des Pausverfahrens zurückbehalten werden;

10. die Empfangsationen senden täglich die Tageslisten samt den Zetteln (8 a) und Anweisungen (8 b) an eine Zentralstelle (Verkehrs-Kontrolle II) als Eisenbahndienstsache unter Umschlag;

11. die Zentralstelle stellt täglich die Schlußsummen der von den einzelnen Bezirksstationen eingegangenen Tageslisten für Gutschriftzettel und Zahlungsanweisungen zusammen. Sie überweist sodann die Zusammenstellungen mit den Tageslisten samt den Zetteln und Anweisungen unter Beifügung einer Überweisung und eines Schecks in Höhe der Schlußsumme der Zusammenstellungen an das zuständige Postscheckamt, von wo aus die Einzelnachnahmebeträge im gewöhnlichen Postscheckverfahren, also ohne Mitwirkung der Bahn, ihrem Endzweck zugeführt werden;

12. die Abrechnung zwischen Zentralstelle und Postscheckamt erfolgt auf einem besonderen Postscheckkonto für Eisenbahnnachnahmen. Die Höhe des jeweils erforderlichen Bestands dieses Kontos ist nach dem erfahrungsgemäß sich ergebenden Bedarf zu regeln;

13. die Empfangstationen rechnen über die Einnahmen aus Nachnahmen monatlich mit der Verkehrs-Kontrolle II oder der sonst für die Abrechnung bestellten Behörde auf Grund der von ihnen zu führenden Einnahmebelege ab.

Die vorstehenden Darlegungen sollen, wie bereits gesagt, nur ganz im allgemeinen die Richtpunkte geben, wie eine Verbindung des Eisenbahnnachnahmeverkehrs mit dem Postscheckverkehr gedacht werden könnte. Es soll damit keineswegs in Anspruch genommen sein, eine unanfechtbare Regelung gefunden zu haben. Aus der bestehenden Einrichtung sind ja wesentliche Nachteile für den Dienst nicht bekannt geworden, sie hat sich eingebürgert und auch das Publikum scheint damit zufrieden zu sein. Gewisse Kreise würden vielleicht den Wegfall der Barvorschüsse, der sich der Einfachheit halber und um die Verrechnung ganz dem Empfang zuzuweisen, empfehlen würde, beklagen. In der Vereinsabrechnungsstelle in Berlin besitzen die Eisenbahnverwaltungen schon jetzt eine Einrichtung von großer Bedeutung für den bargeldlosen Verkehr. Auch die Kostenfrage einer neuen Einrichtung wäre zu prüfen. Immerhin kann auf die Erfahrungen mit den viel zahlreicheren Nachnahmen im Postverkehr verwiesen werden, bei welchem sich die Überweisung des ganzen Nachnahmeverkehrs an die Bestimmungsstationen und die Abwicklung der einzelnen Posten durch unmittelbare Anweisung an den Absender durchaus bewährt hat. Auch das wird als Vorzug bezeichnet werden können, daß die Geldverrechnung nur bei einer Stelle (Empfang) stattfinden würde.

Zl.

Ein neuer Frachtbrief mit Papierersparnis als Vorläufer eines neuen Abfertigungsverfahrens.

Von zwei mit der Praxis des Abfertigungsdienstes genau vertrauten Beamten erhalten wir folgende Zuschrift:

Die voraussichtliche Ausdehnung des bisherigen Frachturkundenstempels auf Stückgutsendungen in Verbindung mit den steigenden Papierpreisen legt die Untersuchung nahe, ob der Neudruck von Frachtbriefen mit eingestempelten Steuerwertzeichen neben gleichzeitiger Umgestaltung des Frachtbriefmusters unter dem Gesichtspunkt der Papierersparnis nicht geboten ist.

Es dürfte keinem Zweifel unterliegen, daß das Aufkleben der Stempelmarken auf den einzelnen Frachtbrief lästig und zeitraubend wird und daß diese Mehrarbeit hauptsächlich gegen Schluß der Annahmezeit, wo auf allen, insbesondere den größeren Abfertigungen, die Zeit drängt, doppelt schwer ins Gewicht fallen wird. Schon aus diesem Grund und weiterhin zur Vermeidung von Anständen und unter Umständen von Steuerstrafen bei unterlassenem Aufkleben der Stempelmarken, wie solches gerade bei großem Geschäftsandrang vorkommen wird, erscheint es zweckmäßig und nötig, Frachtbriefe mit eingestempelten Steuerwertzeichen wenigstens für Stückgutsendungen herzustellen.

Bei dieser Gelegenheit dürfte aber Anlaß gegeben sein, den

Bemerkung: Die **stark umrahmten** Teile werden durch die **Eisenbahn** ausgefüllt. Bei Verladung von Gütern durch den Absender hat dieser Nummer und Merkmal des Wagens einzutragen.

Stempel der **Bestimmungsstation**

Prüfungsstempel der Bahn

Frachtbrief

(Für den Frachtvertrag gelten die E.V.O. und die Tarife.)

Duplikat (Aufnahmeschein) beantragt? . . . . . .

Kurswagen Nr.	Markensendung Nr.
. . . . .	. . . . .

des Wagens

Eigentumsmerkmal	Nummer
. . . . .	. . . . .

Lade-Gewicht (Fläche) t . . . . . (qm)
Bestellt . . . . t(qm).

An . . . . . .
. . . . . .
Bestimmungs**ort** . . . . . .
Bestimmungs**station** . . . . . .
Wohnung . . . . . .

Wegevorschrift:

Zulässige oder vorgeschriebene Erklärungen wie: bahnlagernd, Anschlußgleis, Zoll- oder Steuerabfertigung in . . . . . mit Kleinbahn weiter nach . . . . . .

Interesse an der Lieferung . . . . . ℳ
in Worten . . . . . ℳ

Freivermerk. . . . . . .

Versandnummer Nr. . . . . .

Berechnung:

Adresse oder Zeichen	Adresse oder Nummer	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Rohgewicht kg	Abgerundetes Gewicht kg	Tarifklasse	Frachtsatz für 100 kg ℳ
. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .

Nachnahme: . . . . . ℳ . . . . ₰ mit Worten:
. . . . . .
. . . . . ℳ . . . . . ₰

Etwaiger Einzelnachweis:

. . . . . den . . . . . .

Unterschrift des Absenders: . . . . . .

Wohnung: . . . . . .

Vom Absender bezahlt ℳ	₰	Rechnung	Zu erheben ℳ	₰
. . . . .	. . .	Nachnahme	. . . . .	. . .
. . . . .	. . .	Nachnahmegebühr	. . . . .	. . .
. . . . .	. . .	Gebühr für Interesse a. d. Lieferung	. . . . .	. . .
		. . . . . km	. . . . .	. . .
. . . . .	. . .	**Fracht** bis	. . . . .	. . .
		Summe	. . . . .	. . .
. . . . .	. . .	Frachtstempelsteuer	. . . . .	. . .
. . . . .	. . .	Roll-Anmeldegebühr	. . . . .	. . .
. . . . .	. . .	**Fracht** bis	. . . . .	. . .
. . . . .	. . .	. . . . .	. . . . .	. . .
		Summe	. . . . .	. . .

Wägestempel

Duplikat (Aufnahmscheinstempel)

Stempel der **Versand**station

Umbehandlungsstation

Stempel der Umladstationen

jetzigen Frachtbrief auf seine Zweckmäßigkeit zu untersuchen, insbesondere in der Richtung auf Vereinfachung des Musters und seiner Anpassung an das mit Zunahme des Verkehrs immer dringender werdende Bedürfnis einer raschen und billigeren Abfertigungsweise. Die Prüfung ergibt, daß mit dem jetzigen, schon seit Jahren in der Hauptsache unverändert gebliebenen Frachtbriefmuster diesem Bedürfnis nicht genügend Rechnung getragen wird und daß Verbesserungen angezeigt sind.

Gegenüber den fortgesetzten Tarif- und sonstigen Transportvergünstigungen, wie sie dem Publikum und ganz besonders dem Handelsstande hauptsächlich auf das Drängen seiner verschiedenen Vereinigungen und gesetzlichen Vertretungen sehr im Gegensatze zu den auf allen Gebieten steigenden Preisen und den fortwährend sich erhöhenden persönlichen und sachlichen Kosten der Eisenbahnverwaltungen gewährt werden, erscheint es gerechtfertigt, als Gegenleistung von den Versendern eine Beihilfe dadurch zu verlangen, daß die Stückgüter neben ladefertiger Bezettelung mit solchen Frachtbriefen aufgegeben werden, deren Anordnung — unter mäßiger Heranziehung der Versender zu einer Mehrarbeit — der Eisenbahn gegen bisher eine pünktlichere, dabei raschere und billigere Abfertigung der Güter ermöglicht. Die jetzigen und mehr noch die kommenden Zeitverhältnisse machen eine solche Ersparnis zur Notwendigkeit; anderseits ist die geplante Änderung jetzt vielleicht eher als zu sonstigen Zeiten durchführbar.

Auf die Frage, welchen Erfordernissen soll der neue Frachtbrief genügen und was ist an der Form des bisherigen zu ändern, ist zu antworten: Der neue Frachtbrief soll 1. eine raschere Abfertigung ermöglichen, 2. das Schreibwerk der Eisenbahn vermindern, und 3. ihr einen ihr verbleibenden Beleg über den Inhalt des Frachtvertrages verschaffen. In der Form ist noch zu verlangen 4. größere Übersichtlichkeit durch Vermeidung des jetzigen Doppelblattformates und des damit verbundenen Papiermehrverbrauches. Wünschenswert ist noch die Übereinstimmung mit dem sogenannten Reichspapierformat.

Es ist einleuchtend, daß nur durch Herstellung einer Pause des Frachtbriefs den oben verlangten Erfordernissen genügt werden kann; es steht aber auch fest, daß der jetzige doppelblättrige Frachtbrief sich dazu nicht eignet und daß zur Durchführung des Verfahrens nur der einblättrige Frachtbrief in Betracht kommt, welcher außerdem in bezug auf Handlichkeit und Übersicht Vorteile bietet, die nicht gering zu schätzen sind. Die Frage aber, ob es möglich ist, sämtliche Erfordernisse des Frachtbriefes auf dem einblättrigen Muster darzustellen, ist unbedingt zu bejahen, wenn die Rechnungsseite des Frachtbriefes auf das nötige Maß beschränkt wird.

Auf Grund der vorstehend geschilderten Erwägungen und Bedürfnisse ist ein neuer Frachtbrief entworfen und auf diesem begründet ein neues Abfertigungsverfahren ausgearbeitet worden, dessen von der Frachtbriefkarte losgelöster Frachtbrief hiermit veröffentlicht wird. Es dürfte zeitgemäß sein, in eine Prüfung darüber einzutreten, ob bei den zweifellosen Vorteilen des Musters bezüglich Vereinfachung und Papierersparnis — etwa 40 % — dessen vorübergehende Einführung sich nicht empfiehlt, um auf diese Weise dem neuen Abfertigungsverfahren, das Gegenstand einer weiteren Veröffentlichung sein wird, den Weg zu ebnen.

Gegebenenfalls könnte diesem Zwecke schon durch wahlweise Einführung des Musters auf Grund des § 2 Abs. 4 der Eisenbahnverkehrsordnung gedient werden.

Das neue Frachtbriefmuster ist auf Grund eingehender Erwägung gewählt und dürfte auch den praktischen Bedürfnissen gerecht werden.

Es dürfte eine brauchbare Lösung der schon lange schwebenden Frachtbrief-Frage unter gleichzeitiger Vereinfachung des Abfertigungsverfahrens darstellen. Zur Erklärung des Musters mögen noch einige Worte dienen:

Der zur Raumersparnis in verkleinertem Maßstabe insbesondere in den mit x—x—x—x—x versehenen Räumen hier wiedergegebene Frachtbrief besteht aus leichtem Kartonpapier, das den blauen Pausstoff leicht annimmt. Seine Größe soll dem Reichsbogenformat entsprechen; er ist somit den Akten praktischer als der jetzige beizufügen. Die Vermerke wegen Umbehandlung und Zollerledigung sind weggelassen; sie sollen behufs besserer Hervorhebung durch aufzuklebende farbige Zettel ersetzt werden. Die Adresse ist einfacher gefaßt, der wichtige Vermerk über die Art des bestellten Wagens ist vorgedruckt. Die Spalte „Inhalt" ist etwas kleiner, dürfte aber für die weitaus größte Zahl der Fälle genügend Raum bieten; für Ausnahmefälle ist gemäß § 56,5 der EVO. zu verfahren. Die Frachtbriefrechnung konnte nach der Erfahrung eine erhebliche Einschränkung erfahren, genügt aber für alle Regelfälle und bis zu einer Umbehandlung; in außerordentlichen Fällen steht die Rückseite des Frachtbriefs zur Verfügung. Dasselbe gilt für den Raum „Stempel der Umladestation". Für diesen ist gegebenenfalls auch der Platz für „Inhalt" verwendbar.

In die Rechnung ist dagegen neu aufgenommen, der Vordruck für Kilometer, Frachtstempelsteuer, Roll- und Anmeldegebühr, entsprechend dem dienstlichen Bedürfnis zur Verminderung des Schreibwerks.

Bei dem großen Bedarf an Frachtbriefen fällt eine Papierersparnis von 40 % ins Gewicht; andererseits dürfte es bei den vielen einschneidenden Maßnahmen, welche der Kriegszustand notwendig macht, den Verkehrstreibenden nicht schwer werden, sich an den geänderten kleineren und billigeren Frachtbrief, der vorübergehend neben dem alten bestehen kann, zu gewöhnen und sich mit ihm zu befreunden.

Die Bedeutung der Eisenbahnen in den Vereinigten Staaten von Amerika für die Landesverteidigung.

Die Frage der Bedeutung der Eisenbahnen für die Landesverteidigung wird anscheinend unter den beteiligten Fachkreisen in den Vereinigten Staaten zurzeit äußerst lebhaft erörtert. Hierüber haben wir bereits in Nr. 19 und 23 berichtet. Das gleiche Thema war Gegenstand eines Vortrages des Verkehrsdezernenten der Pennsylvaniabahn Herrn J. D. Dixon, den er im Dezember vorigen Jahres gelegentlich der internationalen Handelskonferenz in Neuyork hielt.

Herr Dixon führte etwa folgendes aus: Wenn durch die Vereinigten Staaten der Ruf erschallen würde, daß der Krieg gegen eine andere Weltmacht erklärt worden sei, so würde sofort die Frage gestellt werden: Sind wir auf einen solchen Krieg vorbereitet? Was ist geschehen, und was hätte geschehen müssen? Eine Kriegserklärung ist nicht erfolgt. Eine Kriegsgefahr besteht, soweit wir sehen können, zurzeit nicht, und hoffentlich wird niemals eine derartige Kriegserklärung erfolgen. Aber gegen unseren Willen sind wir dazu gezwungen worden, die Möglichkeit einer Kriegserklärung ins Auge zu fassen, und die Frage nach der Kriegsbereitschaft ist tatsächlich aufgeworfen. Bei allen Erörterungen dieser Frage ist von der öffentlichen Meinung ein Gesichtspunkt übersehen worden, obwohl er vielleicht der wichtigste ist, nämlich die Frage des Verkehrswesens. Die Frage, ob unsere Eisenbahnen auf den Kriegsfall vorbereitet sind, ist genau so wichtig wie die, ob unser Heer und unsere Flotte verbereitet sind. Die geringe Stärke ihres Heeres und ihrer Flotte schließen für die Vereinigten Staaten einen Angriffskrieg von vornherein aus, so daß nur ein Verteidigungskrieg ernstlich in Frage kommt. Aber auch in diesem Fall spielen die Verkehrsbedingungen eine hervorragende Rolle, um die inneren Hilfsmittel des Landes wirksam heranziehen und zur äußersten Entfaltung bringen zu können. Dieser Umstand wird bei der Erörterung der militärischen Frage leider allzu häufig übersehen. Die Notwendigkeit guter Verkehrswege im Lande selbst liegt also auf der Hand. Unser einziges Verkehrsmittel sind die Eisenbahnen. Diese gelten allgemein als vorzüglich, verdienen dieses Urteil aber nicht in bezug auf die Landesverteidigung.

Nehmen wir an, ein feindliches Heer sei im Begriff, in unser

Land einzufallen. Dann entsteht die Notwendigkeit der schnellen Beförderung von Truppen, Munition, Lebensmitteln, Kriegsgerät und Baustoffen zur Herstellung von Gebäuden für die Aufbewahrung des Kriegsgeräts im Etappengebiet. Nimmt man an, daß die Vereinigten Staaten von England, Deutschland, Frankreich, Italien, Rußland, Japan oder einer anderen Großmacht angegriffen werden, so entsteht fast in jedem Falle eine besondere Lage für unser Land. Eine Fülle von Möglichkeiten ist daher im voraus auszudenken und eine Fülle von Aufgaben zu lösen. Ebenso vielseitig sind auch die Aufgaben, die den Eisenbahnen in jedem Falle zufallen.

Würden die Aufgaben der Eisenbahnen im Falle der Landesverteidigung von der Bevölkerung offen erkannt werden, dann würde auch der Ruf nach einem besseren Ausbau der Eisenbahnen erschallen. Ein vollständig ausgebautes, in gutem Zustande befindliches und gut geleitetes Eisenbahnnetz ist für die Volkswohlfahrt im Frieden wie im Krieg gleich wichtig. Die verflossene Zeit des wirtschaftlichen Tiefstandes auf dem Gebiete des Beförderungswesens hat für die Eisenbahnen eine Art Stillstand gebracht, der durchaus nicht dazu angetan war, die Eisenbahnen in ihrer Kriegsbereitschaft in dem angedeuteten Sinne zu stärken. Die Überschüsse der Eisenbahnen waren nicht ausreichend, um die neuen Geldbeschaffungen zu ermöglichen, die für den Ausbau der Eisenbahnen unbedingt notwendig gewesen wären. Man muß auch berücksichtigen, daß die technischen Verbesserungen, die notwendig sind, um die Leistungsfähigkeit der Eisenbahnen auf das höchste Maß zu steigern, wie Verstärkung des Oberbaues und der Brücken, Verbesserung der Signaleinrichtungen, nur zum geringsten Teil als werbendes Kapital in dem Sinne anzusehen sind, daß sie die Wirtschaftlichkeit des Eisenbahnbetriebes verbessern.

Das für den Ausbau der Eisenbahnen notwendige Geld ist im Inland vorhanden. Es würde den Eisenbahnen in dem Augenblicke zur Verfügung stehen, wo die Gewißheit einer angemessenen Verzinsung nachgewiesen werden könnte. Hätte dieses Kapital den Eisenbahnen zur Verfügung gestanden, so wären sie in der Lage gewesen, beim Ausbau ihres Netzes mit den Anforderungen des Verkehrs Schritt zu halten, und es wären dann nicht alle die Schwierigkeiten und Behinderungen der Ausfuhr entstanden, die das Wirtschaftsleben der Vereinigten Staaten augenblicklich so schwer schädigen. Hier hat sich deutlich gezeigt, daß die Eisenbahnanlagen gerade eben für den regelmäßigen Verkehr ausreichen, daß ihnen aber jeder Rückhalt fehlt, um auch einem gesteigerten Verkehr gerecht zu werden, daß sie also mit einem Worte bei jeder unerwarteten Verkehrssteigerung versagen. Genau so versagen würden sie in dem Augenblick, wo eine Mobilmachung an sie unerwartete und gesteigerte Verkehrsansprüche stellt. Sie würden unter der ungeheuren und ungewohnten Bürde sofort zusammenbrechen.

Die Erfahrungen im europäischen Kriege haben gezeigt, daß eine noch so gut ausgebildete Truppenmacht vollständig wertlos ist, wenn sie nicht in dem richtigen Augenblick an die richtige Stelle geschafft werden kann, und wenn sie nicht rechtzeitig Munition und Verpflegung erhält. Hierzu gehören Beförderungseinrichtungen, die mit der Genauigkeit und Regelmäßigkeit eines Uhrwerkes arbeiten. Ohne diese Verkehrseinrichtungen sind alle anderen Kriegsvorbereitungen wertlos, und das in sie gesteckte Geld ist weggeworfen. Seit den Zeiten ihrer Entstehung haben die Eisenbahnen stets eine wesentliche Rolle in allen Kriegen gespielt, aber in dem gegenwärtigen Kriege hat sich die Bedeutung der Eisenbahnen ins Ungeheure gesteigert. Der europäische Krieg setzt sich in der Hauptsache aus einer Reihe von Einzelkämpfen um den Besitz einer Eisenbahnlinie oder eines Eisenbahnknotenpunktes zusammen. Die Vorgänge, die sich in der asiatischen Türkei vor dem Kriege abgespielt haben, alle die Ränke und Schachzüge der Diplomaten drehten sich darum, den Bau von Eisenbahnen durchzusetzen oder zu hintertreiben.

Die Fähigkeit der Deutschen und ihrer Verbündeten, sich nicht nur innerhalb des sie umgebenden eisernen Ringes zu erhalten, sondern diesen Ring immer wieder zu erweitern und stellenweise zu durchbrechen, ist in erster Linie dem vorzüglichen Ausbau und der einheitlichen Leitung ihres Eisenbahnnetzes zuzuschreiben, die einer der wichtigsten Faktoren der teutonischen Kriegsbereitschaft waren. Mittels der Eisenbahnen erhält Deutschland sein Heer gewissermaßen in einem flüssigen Zustande und ist imstande, es von einer Grenze zur anderen zu werfen, ihm die Schnelligkeit und unwiderstehliche Kraft der Wasserwoge zu verleihen. Die deutschen Eisenbahnen sind von militärischen Gesichtspunkten aus gebaut worden, wenigstens war der militärische Zweck bei der Gestaltung des Bahnnetzes ausschlaggebend. Die amerikanischen Eisenbahnen sind von privaten Gesellschaften gebaut worden, um den Handelsbedürfnissen einer unmilitärischen Bevölkerung zu dienen und sind nichts mehr und nichts weniger als Handelsunternehmungen. Obwohl bei der Anlage der amerikanischen Eisenbahnen keine militärischen Gesichtspunkte befolgt worden sind, verleiht doch der Umstand, daß sie die Industriemittelpunkte, die Schwerpunkte der Volksanhäufung und die Gewinnungsstellen der Lebensmittel untereinander verbinden, ihnen eine große militärische Bedeutung. Jede Verbesserung der Eisenbahnen in technischer Beziehung, die ihre Leistungsfähigkeit steigert, erhöht auch die Kriegsbereitschaft der Eisenbahnen. Hierzu gehört die Verbesserung der Linienführung, die Vermehrung der Gleise auf der freien Strecke, die Erweiterung der Bahnhöfe, der Ersatz veralteter Betriebsmittel durch solche neuerer Bauart und größerer Leistungsfähigkeit und schließlich die Vermehrung und bessere Besoldung der Angestellten. Zweifellos bedarf ein Teil der Eisenbahnen keiner oder nur geringer Verbesserungen in dieser Hinsicht, um so größer ist aber die Notwendigkeit des Ausbaues bei einer Reihe von Eisenbahnen, die nicht so günstig gestellt sind. Wenn es gelingen wird, diese Bahnen auf dieselbe Höhe des baulichen Zustandes zu bringen wie die gut ausgestatteten Bahnen ihn jetzt schon besitzen, so würde damit das amerikanische Volk ein Bahnnetz von unschätzbarem militärischem Werte gewinnen.

Das Vorhandensein eines gut ausgebildeten Personals ist von besonderer Bedeutung für den Kriegsbetrieb der Eisenbahnen. Die Eisenbahnbediensteten leisten der Landesverteidigung bessere Dienste, wenn sie im Eisenbahnbetrieb verbleiben, als wenn sie in das Heer eingereiht werden. Diese Erfahrungen hat besonders England gemacht. Im Anfang des Krieges ist ein viel zu großer Teil der Eisenbahnangestellten in das Heer eingereiht worden. Die unangenehmen Rückwirkungen auf den Eisenbahnbetrieb machten sich bald geltend, obwohl der Kriegsschauplatz selbst gar nicht in England lag.

Wenn die Eisenbahnen in Deutschland, Frankreich und England schon bei der geringen Flächenausdehnung und den verhältnismäßig kurzen Entfernungen in diesen Ländern solche ungeheure Bedeutung für den Kriegsfall haben, so muß diese Bedeutung für die Vereinigten Staaten mit ihrem so sehr viel größeren Flächeninhalt und ihren weiten Entfernungen eine ungleich größere sein. Von Wichtigkeit ist es natürlich, das vorhandene Eisenbahnnetz als ein einheitliches anzusehen, und es muß das Hauptaugenmerk darauf gerichtet werden, den Betriebswert aller Teile dieses Netzes auf die gleiche Stufe der Vollkommenheit zu bringen, da ein Minderwert eines beschränkten Teiles des Netzes im Kriegsfalle sofort die unangenehmste Rückwirkung auf die Leistungsfähigkeit des Gesamtnetzes haben würde.

Zum Schluß wendet sich der Redner an das amerikanische Volk, um es zu bewegen, aus Vaterlandsliebe die Mittel für den Ausbau des Eisenbahnnetzes herzugeben.

Wir knüpfen hieran noch Mitteilungen über den Inhalt des Aufsatzes eines Herrn C. O. Haines. Dieser ist allerdings schon im September 1915 in der „North American Revue" erschienen, behandelt aber den Gegenstand so eingehend und mit so gutem Verständnis, daß er gerade in einer Zeit von besonderem Interesse ist, wo die Frage, ob die Vereinigten Staaten in die Reihe unserer Feinde treten, noch immer als nicht sicher gelöst bezeichnet werden muß.

Herr Haines schreibt etwa folgendes: Alle Pläne der Landesverteidigung, die nicht eine möglichst weitgehende Ausnutzung des Eisenbahnnetzes vorsehen, sind unnütz und unbrauchbar. Die Eisenbahnen in den Vereinigten Staaten sind heute vorzüglich organisiert und arbeiten außerordentlich wirtschaftlich, aber nur zum Zwecke des Austausches von Personen und Gütern, d. h. im Handelsinteresse. Ihre Organisation paßt nur für die Friedenszeit. Erinnern wir uns der Zustände, die während des Krieges mit Spanien im Jahre 1898 geherrscht haben, so wird es klar, daß diese wunderbare Friedensorganisation notwendigerweise an dem Tage der Kriegserklärung zusammenbrechen und einem Chaos Platz machen muß, wie es schlimmer nicht gedacht werden kann. Zweifellos würde dieses Chaos im Verlaufe des Krieges früher oder später einer zweckmäßigen Organisation Platz machen, aber in der Zwischenzeit wären der amerikanischen Volkswirtschaft unheilbare Wunden geschlagen und Verluste beigebracht, die nicht wieder gutzumachen sind. Es ist durchaus falsch, erst den Kriegsfall abzuwarten, um dann die Einrichtungen für ein Zusammenarbeiten von Armee und Eisenbahn zu treffen; diese Organisation muß vielmehr schon im Frieden geschaffen werden und dazu ist es jetzt an der Zeit, wo wir mit allen Nationen im Frieden leben. Die Forderung muß dahin gehen, daß im Falle eines Krieges die Eisenbahnen in vollem Umfange den an sie zu stellenden militärischen Anforderungen gerecht werden müssen, ohne dabei ihren gewöhnlichen Verkehr, d. h. den Handelsverkehr des Landes, zu beeinträchtigen.

Für die Benutzung der Eisenbahnen während des Krieges sind drei Dinge von besonderer Wichtigkeit: 1. Die gute Beschaffenheit der Gleise und des Unterbaues einschließlich der Kunstbauten. 2. Die gute Beschaffenheit der Betriebsmittel. 3. Die Tüchtigkeit der Angestellten.

Vom militärischen Standpunkt aus dürfen die Eisenbahnen

nicht wie sonst als eine Reihe von Einzelunternehmungen angesehen werden, sondern sie müssen als ein einheitliches Netz betrachtet werden. Das ist ein für das amerikanische Eisenbahnwesen vollständig neuer Standpunkt.

Man muß im amerikanischen Eisenbahnwesen unterscheiden zwischen befreundeten, d. h. einer gemeinsamen Gruppe angehörenden, und miteinander im Wettbewerb stehenden Bahnlinien. Befreundete Bahnen schließen gewöhnlich in der Längsrichtung aneinander an, haben zahlreiche, gegenseitige Gleisverbindungen und können als ein einheitliches Netz angesehen werden. Wettbewerbsbahnen sind Parallelbahnen, die zu verschiedenen Gruppen gehören. Zwischen ihnen bestehen nur vereinzelt Gleisverbindungen, dagegen kommen Kreuzungen in Schienenhöhe häufig vor. Die Eisenbahnen zerfallen in Hauptlinien und Nebenstrecken. Diese Einteilung ergibt sich aus den Bedürfnissen des Friedensverkehres. Ganz anders liegt die Sache im Kriege. Auch hier müssen Hauptlinien von großer Bedeutung und Nebenlinien von untergeordneter Bedeutung unterschieden werden. Es ist aber durchaus nicht gesagt, daß diese militärischen Hauptlinien mit den Hauptlinien des Friedenswerkes zusammenfallen; sie werden ihre eigenen Wege verfolgen und sich häufig aus aneinander schließenden Bahnsträngen verschiedener Eigentümer zusammensetzen. Die Bestimmung der militärischen Hauptlinien hängt zunächst von geographischen Gesichtspunkten ab. In zweiter Linie sind dafür maßgebend die Linienführung, insbesondere die Neigungen, die Tragfähigkeit der Brücken, die Lage der Bahnhöfe und endlich die Sicherheit vor feindlichen Angriffen, wonach z. B. Küstenbahnen minderwertig sind. Nachdem die Hauptlinien des militärischen Eisenbahnnetzes ausgewählt sind, werden diejenigen bestimmt, die als Zubringerlinien dienen müssen. Die dann verbleibenden Linien, die als militärisch weniger wichtig anzusehen sind, müssen dem Handelsverkehr während des Krieges dienen. Die militärische Bereitschaft darf sich aber nicht allein auf die Eisenbahnen beschränken. Es gehören dazu auch die elektrischen Bahnen und die Wasserwege. Auch sie müssen in den Kreis der Betrachtungen gezogen werden, und es müssen insbesondere die Punkte untersucht werden, wo sie an die Eisenbahnen anschließen, also insbesondere die Häfen und ihre Umschlagseinrichtungen.

Welches die Anforderungen des Kriegsbetriebes sind, soll an einem Beispiel gezeigt werden. Angenommen, der Feind sei in New England eingefallen, und eine große Armee soll aus dem Seengebiet in den bedrohten Landesteil geworfen werden. Dann wird beispielsweise die viergleisige Hauptlinie der Neuyorker Zentralbahn mit allen ihren Gleisen für die Hinbeförderung der Truppen benutzt. Die leeren Wagenzüge werden auf der Eriebahn zurückbefördert. Die Munition, Verpflegung und der sonstige Kriegsbedarf werden auf der Pennsylvaniabahn, der West Shore und der Delaware und Hudson befördert. Die Verpflegung der großen Städte in der Nähe des Kriegsgebietes müßten die Lackawanna und Lehigh Valley übernehmen. Nun kann es aber sein, daß für die Rückbeförderung der leeren Wagen ein kurzes Stück der Hauptlinie der Lackawanna-Bahn gebraucht wird. Dann scheidet dieser Teil der Bahn für die Beförderung von Nahrungsmitteln für die Zivilbevölkerung aus und hierfür muß ein eigener Weg unter Benutzung von Nebenlinien gesucht werden.

Dieses eine Beispiel zeigt die Notwendigkeit einer sorgsamen Prüfung aller Möglichkeiten durch Eisenbahnfachleute und Offiziere. Die Grundlage für solche Untersuchungen muß ein Eisenbahnplan der Vereinigten Staaten bilden. Ein solcher Plan ist bisher noch nicht vorhanden. Es gibt bis jetzt nur Einzelpläne der verschiedenen Eisenbahngesellschaften. Der Gesamtplan müßte enthalten: Die Hauptgleise, die wichtigsten Nebengleise und Gleisverbindungen, die Kreuzungen in Schienenhöhe, Unter- und Überführungen. Bei jeder Bahnstrecke müßte angegeben werden: Die größte Steigung, der kleinste Krümmungshalbmesser, der Abstand der Hauptgleise, die Höhe des Lichtraumprofils, die Tragfähigkeit des Oberbaues und der Brücken, die Signaleinrichtungen und die kleinste mögliche Zugfolge. Dann müssen die militärischen Hauptlinien und Zweiglinien und die für den Zivilverkehr freigegebenen Hauptlinien ausgewählt und bezeichnet werden. Schließlich ist es nötig, in dem Plane den Sitz der Truppenteile, die Lagerstätten des Kriegsbedarfs, die Gleisanschlüsse an diese Lager und an die Fabriken für Kriegsbedarf anzugeben. In dem Eisenbahnplan müssen die (in Amerika bekanntlich ebenfalls Privatgesellschaften gehörenden) Telegraphen- und Fernsprechlinien und die drahtlosen Stationen eingetragen werden. Wenn der Plan fertiggestellt ist, wird sich zeigen, wo bauliche Ergänzungen der Eisenbahnen für die Zwecke der Landesverteidigung nötig sind, insbesondere Gleisverbindungen zwischen den einzelnen Bahnlinien, Überholungs-, Ausweich- und Abstellgleise, und es würde sich auch feststellen lassen, wo die Steigungen ermäßigt, der Oberbau und die Brücken verstärkt, zweite Gleise erbaut und Plankreuzungen beseitigt werden müssen. Nebenhergehen muß die Aufnahme über Zahl und Beschaffenheit der Betriebsmittel, die Leistungsfähigkeit und den Raddruck der Lokomotiven und den Fassungsraum der Personen- und Güterwagen. Diese Angaben müssen an den Fahrzeugen selber angeschrieben werden. Dies ist eine verhältnismäßig leichte Aufgabe, weil die Angaben ohne weiteres von den Eisenbahnen zu bekommen sind. Weiter müssen genaue Listen der Eisenbahnbediensteten angefertigt werden, deren Zahl zurzeit etwa 1½ Millionen beträgt. Es müssen diejenigen Leute ausgewählt werden, die im Kriegsfalle den Kriegsdienst auf den Hauptlinien besorgen sollen. Diese Angestellten müssen schon zu Friedenszeiten für ihre militärischen Aufgaben vorbereitet werden. Hierbei müßte die Mithilfe der zahllosen Eisenbahnfachvereine in Anspruch genommen werden. In diesen Fachvereinen müßten Vorträge über die militärische Bedeutung der Eisenbahnen und die Pflichten der Eisenbahner im Kriegsfalle gehalten werden, und es müßte für einen lebhaften Meinungsaustausch gesorgt werden.

Um alle diese Arbeiten vorzubereiten und durchzuführen, sollte ein bundesstaatliches Militäreisenbahnamt geschaffen werden. Es hätte zwischen der militärischen Abteilung der Bundesregierung und den Direktionen der Eisenbahngesellschaften die Verbindung herzustellen. Diesem Amt würde auch die Aufgabe zufallen, auf die Gewerkschaften (brotherhoods) der unteren Eisenbahnangestellten einzuwirken und deren Erziehung zu nationaler, patriotischer Gesinnung zu bewirken. Vielleicht könnte die American Railroad Association, der sämtliche Eisenbahnverwaltungen angehören, mit der Gründung und Ausgestaltung des Militäreisenbahnamts betraut werden.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Preußisches Eisenbahnanleihegesetz.** Der „Reichsanzeiger" vom 8. d. M. veröffentlicht das Eisenbahnanleihegesetz, dessen Entwurf — in Nr. 16 S. 183 d. Ztg. auszugsweise mitgeteilt — bekanntlich vom Landtage unverändert angenommen wurde.

— **Gefährdung der im Strecken- und Bahnbewachungsdienst tätigen Eisenbahnbediensteten durch Hinauswerfen von Gegenständen aus den Fenstern fahrender Züge.** Wie festgestellt worden ist, hat seit einiger Zeit die Unsitte, aus den Abteilen fahrender Personenzüge Flaschen und Gläser hinauszuwerfen, einen erheblichen Umfang angenommen. Da beobachtet wurde, daß hauptsächlich von Militärpersonen das in den Abteilen der Personenwagen durch Aushänge zur Kenntnis der Reisenden gebrachte Verbot (§ 81(3) der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung) nicht beachtet wird, hat der preußische Eisenbahnminister dem Chef des Feldeisenbahnwesens anheim gestellt, durch die Truppenteile entsprechende Warnungen an die beurlaubten Mannschaften zu erlassen und bei geschlossenen Truppentransporten jedesmal durch den Transportführer auf die strenge Beachtung des Verbotes hinweisen zu lassen.

Gleichzeitig haben die nachgeordneten Eisenbahndirektionen Auftrag erhalten, die Zugbegleitpersonale anzuweisen, auf die Durchführung dieses Verbotes streng zu achten. Die durch Hinauswerfen von Gegenständen aus den Zügen verursachten Unglücksfälle sind, soweit tunlich, in geeigneter Weise der Presse mitzuteilen, um hierdurch auf die Reisenden belehrend einzuwirken.

— **Beschränkung der Lohnzahlung in bar an jugendliche Eisenbahnarbeiter und -Arbeiterinnen im Gebiet der Stadt Berlin und der Mark Brandenburg.** Nach einer Bekanntmachung des Oberbefehlshabers in den Marken darf vom Monat April d. J. ab an jugendliche Personen beiderlei Geschlechts bis zum vollendeten 18. Lebensjahr von ihrem baren Arbeitsverdienst, gleichgültig, ob dieser nach Zeitlohn, Stücklohn oder auf andere Weise berechnet ist, für jede Woche nicht mehr als 18 ℳ und außerdem ein Drittel des 18 ℳ übersteigenden Betrages ausgezahlt werden. Der nicht auszuzahlende Teil des baren Arbeitsverdienstes ist vom Arbeitgeber binnen 5 Tagen nach jedem Löhnungsabschnitt bei einer öffentlichen Sparkasse auf den Namen des Jugendlichen auf ein Sparkassenbuch mit der Maßgabe einzuzahlen, daß über das Guthaben während der Dauer des Kriegszustandes nur mit Zustimmung des Gemeindevorstandes des jeweiligen Aufenthaltsortes des eingetragenen Inhabers verfügt werden darf.

Nach den hierzu von der Eisenbahndirektion in Berlin an die nachgeordneten Dienststellen erlassenen Ausführungsbestimmungen ist unter barem Arbeitsverdienst der verdiente Lohn

nach Abzug der Beiträge zur Betriebskrankenkasse, Verbandskrankenkasse, Arbeiterpensionskasse usw. zu verstehen. Bei den Werkstattslehrlingen rechnen außerdem die wie bisher von ihrem Arbeitsverdienst einzubehaltenden Spargroschen als Abzüge. Die Einbehaltung der Spargroschen wird in keiner Weise von dieser Verfügung berührt. Auf die bei den Stationskassen aufbewahrten Sparbücher der Werkstattslehrlinge dürfen deshalb nur die bisherigen Spargroschen eingezahlt werden. Für etwaige auf Grund der Bekanntmachung des Oberbefehlshabers in den Marken außerdem aufkommende Sparbeträge sind von den Sparkassen besondere Sparbücher auszufertigen, die bei ihnen verbleiben. Die in Frage kommenden Bediensteten sollen darüber unterrichtet werden, daß Anträge an die Eisenbahnverwaltung auf Nichteinbehaltung von Spargeldern oder auf teilweise oder völlige Freigabe von vorhandenen Spargeldern zwecklos sind. Die angeordnete Einbehaltung von Spargeldern muß unter allen Umständen erfolgen. Mit der Freigabe der Spargelder hat sich die Verwaltung ebenfalls nicht zu befassen. Solche Anträge sind vielmehr bei den Gemeindevorständen des jeweiligen Aufenthaltsortes der Jugendlichen anzubringen. Öffentliche Sparkassen im Sinne der Bekanntmachung sind die städtischen und Kreissparkassen. Die Einzahlungen sind bei den an den Stationskassen nächstgelegenen derartigen Sparkassen oder deren Annahmestellen zu bewirken. Die Anzeigen von der Beendigung des Arbeitsverhältnisses sind von den Dienstvorstehern den die Bezüge der Jugendlichen zahlenden Stationskassen mit dem Ersuchen um Weitergabe an die in Frage kommenden Sparkassen unverzüglich nach dem Ausscheiden zuzustellen.

— **Nordhausen-Wernigeroder Eisenbahn.** In der Stadtverordnetenversammlung in Nordhausen teilte der Magistrat mit, daß die Aufsichtsbehörde den Einspruch der Stadtgemeinde Nordhausen gegen die Verlegung des Sitzes der Gesellschaft von Nordhausen nach Wernigerode, wie sie in der letzten Generalversammlung beschlossen wurde, abgewiesen hat. Die Verlegung wird nunmehr zum 1. Juli erfolgen.

— **Beschlüsse im Ausschuß des Deutschen Handelstages.** Dieser verhandelte am 2. und 3. Mai über die von dem Reichshaushaltsausschuß und der Steuerkommission des Reichstags zu den ihnen überwiesenen Steuervorlagen in erster Lesung gefaßten Beschlüsse und gab dazu folgende Erklärung ab. Von den Beschlüssen der Reichstagskommission über den Frachturkundenstempel wurde vom Ausschuß derjenige mit Freuden begrüßt, durch den die Abgabe für die nichtöffentlichen Bahnanlagen beseitigt werden soll. Im übrigen wurde zu den Beschlüssen keine Stellung genommen, da der Bericht über die Verhandlungen der Kommission noch nicht vorliegt. Am 3. Mai verhandelte der Ausschuß noch über die Vereinheitlichung der Eisenbahngüterbeförderungsbedingungen und gab folgende Erklärung ab: „In Rücksicht auf den großen Einfluß, den die Güterbeförderungsbedingungen der Eisenbahnen auf die Verkehrsgestaltung und die wirtschaftliche Entwicklung ausüben, ist eine möglichst weitgehende Vereinheitlichung der Güterbeförderungsbedingungen in den europäischen Staaten anzustreben. Namentlich gilt dies für den Verkehr zwischen dem Deutschen Reiche und Österreich-Ungarn, zwischen denen ein engerer wirtschaftlicher Zusammenschluß herbeizuführen ist. Für diesen Verkehr gelten die folgenden Wünsche.

Die Einrichtungen, die von den beteiligten Eisenbahnverwaltungen zum Zwecke einer Erleichterung des Wechselverkehrs (z. B. hinsichtlich des Baues, des Betriebes und der Verwaltung der Eisenbahnen sowie des Verkehrsrechtes) geschaffen sind, sind weiter zu pflegen und auszugestalten, u. a. zum Zweck eines möglichst wirtschaftlichen Betriebes und einer Beschleunigung des Verkehrs, sowie die Übertragung der gleichartigen Bestimmungen der deutschen Eisenbahn-Verkehrsordnung und des österreichisch-ungarischen Betriebsreglements auf den Wechselverkehr.

Darüber hinaus ist eine möglichst weitgehende Vereinheitlichung der Güterbeförderungsbedingungen auf allen Gebieten, vor allem auch dem des Tarifwesens, und zwar nicht nur hinsichtlich der allgemeinen Bedingungen, sondern auch bei den Normalklassen hinsichtlich des Tarifschemas, der Klassifikation und schließlich auch der Einheitssätze anzustreben.

Auf die Erstellung brauchbarer direkter Tarife ist für möglichst alle Verkehrsbeziehungen Bedacht zu nehmen.

Hinsichtlich der materiellen Tarifgestaltung ist besonders auch in Rücksicht auf die Ausnahmetarife die Bestimmung der gleichmäßigen Behandlung der Transporte des einen Staates mit denen des anderen, wie sie in Artikel 15 des deutsch-österreichisch-ungarischen Handelsvertrages vereinbart worden ist, aufrechtzuerhalten, weiter auszubauen und durch andere geeignete Abmachungen zu ergänzen.

Zum Zwecke der Herbeiführung einer Übereinstimmung der bestehenden Tarife mit diesen Grundsätzen sowie einer gleichmäßigen Fortbildung des Tarifwesens empfiehlt sich eine ständige enge Verbindung zwischen den beteiligten Eisenbahnverwaltungen unter Zuziehung von Vertretern der Verkehrsinteressenten nach dem Vorbilde des Ausschusses der Verkehrsinteressenten bei der ständigen Tarifkommission der deutschen Eisenbahnen."

— **Bedenken gegen die Verordnung des Bundesrats vom 16. März d. J. betr. Frachtzahlung im Verkehr mit dem Ausland.** Im Anschluß an die Mitteilungen in Nr. 30 S. 352 d. Ztg. entnehmen wir „Handel und Gewerbe", daß inzwischen auch von der Handelskammer zu Nürnberg die dringende Bitte an den Deutschen Handelstag gerichtet wurde, er möchte dafür eintreten, daß das für den Verkehr mit dem Auslande getroffene Verbot der Bezahlung von Frachten im Inlande wieder aufgehoben und, sofern die Fracht für den Transportteil des mitbeteiligten ausländischen Staates auf Grund des Tageskurses vergütet werden müßte, die Bezahlung der Fracht für die deutsche Strecke nach den bisherigen Sätzen in Mark ermöglicht werde.

Zur Begründung führt die Kammer u. a. aus, daß die Verordnung des Bundesrats, die im internationalen Frachtverkehr zu einer Frachterhöhung von etwa 40 % führe und besonders längere Transporte belaste, in den beteiligten Kreisen die größte Beunruhigung hervorgerufen habe. Den Umständen angemessen sei lediglich eine Frachtberechnung, die dem derzeitigen veränderten Kursstande der Mark Rechnung trägt und, sofern die Fracht in Deutschland bezahlt wird, für den Frachtanteil des Auslandes einen der Kursveränderung entsprechenden Zuschlag, sofern die Fracht im Auslande bezahlt wird, einen entsprechenden Abschlag gegenüber der Berechnung zum Parikurse enthält. Auch diese der Billigkeit entsprechende Frachtberechnung würde natürlich noch zu einer Schädigung derjenigen Inländer führen, welche den frachtfreien Transport nach dem Ausland übernommen und ihrem Vertrage die bisherige, für sie günstige Berechnung der Gesamtfracht in Mark zugrundegelegt haben. Damit die Berechnung der Fracht wenigstens auf den deutschen Strecken zu den früheren Frachtsätzen stattfinden kann, müsse wieder zugelassen werden, daß die Fracht für Sendungen nach dem Ausland oder vom Auslande her in Deutschland bezahlt wird, und zwar entweder in der Weise, daß bei der Verfrachtung der Waren nach den ausländischen Bestimmungsorten die frühere Durchfracht mit einem dem Stande des Markkurses entsprechenden Zuschlage für die ausländische Beförderungsstrecke berechnet wird, oder so, daß eine Abfertigung im gebrochenen Verkehr stattfindet, die Ware zunächst bis zur Grenze abgefertigt wird und die Frachtzahlung für die deutsche und ausländische Strecke gesondert erfolgt. Ersteres würde sich nicht nur infolge größerer Einfachheit und Billigkeit für den Verkehr empfehlen, sondern auch deshalb, weil es dann möglich sein würde, die für die Ausfuhr bestimmten Waren schon am Eingangsorte zollamtlich abfertigen zu lassen, was sowohl im Interesse der Ausführenden selbst, als auch der Grenzzollämter, die dadurch entlastet werden, sehr zu wünschen wäre. Die Durchfrachten nach allen ausländischen Plätzen entsprechend umzurechnen, sei nicht nötig; es würde vielmehr genügen, wenn das für die wichtigsten Bestimmungsorte des Großhandelsverkehrs, namentlich die Ausfuhrhäfen, wie z. B. Rotterdam, geschähe und die Beförderung nach Nebenplätzen in der Weise erfolgte, daß die Waren in dem dem Bestimmungsorte zunächst gelegenen Hauptplatze umbehandelt würden.

— **Preiserhöhungen beim Rheinischen Stahlwerkverbande.** Dem Bericht über die kürzlich abgehaltene Hauptversammlung des Verbandes sind folgende Mitteilungen über die Geschäftslage zu entnehmen:

In Halbzeug hielt sich der Inlandsabsatz auf der seitherigen Höhe. Der vermehrte Bedarf der Verbraucher ist jedoch nur schwer zu befriedigen. Die Freigabe des Verkaufs nach dem Inlande für das dritte Vierteljahr unter Erhöhung der Preise um 20 ℳ die Tonne wurde beschlossen und damit begründet, daß abgesehen von den gestiegenen Selbstkosten gerade Halbzeug bis jetzt der Aufwärtsbewegung am wenigsten gefolgt ist, während die Preise für Fertigprodukte weit vorausgeeilt sind. Die aus dem neutralen Ausland einlaufenden Anfragen wurden trotz sehr guter Preise abgelehnt.

In Eisenbahnoberbaubedarf wurde von den preußischen Staatsbahnen der Restbedarf an schweren Schienen und Schwellen für das Rechnungsjahr 1916 aufgegeben. Der Gesamtbedarf dieser Bahnen an Schienen und Schwellen für 1916 bleibt hinter dem Vorjahr zurück. Nach dem neutralen Auslande wurden einige größere Geschäfte zu günstigen Preisen abgeschlossen, weitere stehen in Unterhandlung. Der Abruf in Grubenschienen stieg weiter durch Aufträge für die Heeresverwaltung.

Für Formeisen zeigt der Inlandsmarkt unverändert das gleiche Bild; geringes Baugeschäft, aber verhältnismäßig starke Anforderungen von Konstruktionswerkstätten und Wagenbau-

anstalten. Unter Berücksichtigung der Gesamtlage auf dem Eisenmarkt und der Steigerung der Selbstkosten wurden die Verkaufspreise für das dritte Vierteljahr auf 160 ℳ die Tonne festgesetzt. Die Anforderungen blieben verhältnismäßig groß, da man mit weiteren Preiserhöhungen rechnet.

Österreich.

— **Südbahngesellschaft.** Wir lassen nachstehend den ausführlichen Bericht über den Rechnungsabschluß folgen, nachdem wir bereits in Nr. 37 S. 439 die wichtigsten Zahlen mitgeteilt haben. Der Verwaltungsrat der Gesellschaft hat in der Sitzung vom 26. April den Rechnungsabschluß für das Jahr 1915 genehmigt, der bereits im Sinne der einschlägigen Bestimmungen des Sanierungsüberinkommens aufgestellt ist. Aus diesem Abschluß ergibt sich für das verflossene Betriebsjahr ein Gebarungsüberschuß von 294 953 K. Erträgnisse und Lasten stellen sich folgendermaßen:

Erträgnisse:	1915	gegen 1914
	Kronen	
Betriebseinnahmen	171 287 515	+ 15 786 690
Ab:		
Betriebsausgaben	100 293 952	+ 5 273 902
Besondere Ausgaben, und zwar:		
Gebührenäquivalent, Realsteuern, Wohlfahrtsauslagen usw.	8 630 483	— 401 203
Österreichische Erwerbsteuer samt Zuschlägen für den Bahnbetrieb	4 990 879	— 2 760 156
Ungarische Gesellschaftssteuer samt Zuschlägen für den Bahnbetrieb	1 268 083	unverändert
Daher Reinertrag der Hauptbahnen	56 104 118	+ 13 674 147
unter Berücksichtigung der Ergebnisse aus dem Betriebe der Lokal- und Pachtbahnen einschließlich der Rente für den verkauften Sechstel-Anteil an der Wiener Verbindungsbahn mit einem Verlustsaldo von	413 365	— 848 375
verbleiben	55 690 753	+ 14 522 522
Hierzu:		
Erträgnisse des Grazer Walzwerkes, der Fabrik für Sicherungsanlagen und der Hotelanlagen auf dem Semmering	1 173 165	+ 585 274
Summe der Erträgnisse	56 863 918	+ 15 107 796
Lasten:		
Erfordernis für die Verzinsung der Anlehen und Wertabschreibungen	68 434 497	— 1 067 563
Rücklässe aus der Einschränkung der Tilgung der 3 proz. Obligationen im Jahre 1914	—	— 6 751 986
	68 434 497	— 7 819 549
Ab:		
Beitragsleistung der Staatsverwaltung zur Verzinsung und Tilgung des 5 proz. Anlehens	1 524 095	unverändert
Annuität der ungarischen Regierung	571 429	„
Annuität der italienischen Regierung	28 158 163	„
verbleiben	38 180 810	— 7 819 549
Kote- und Stempelgebühren für Aktien und Obligationen	1 771 059	+ 5 041
Den Bahnbetrieb nicht betreffende Zentralleitungskosten	674 449	— 142 311
Bezüge des Verwaltungsrates	117 601	unverändert
Saldo der Zinsen und diversen Abrechnungen usw.	4 225 046	+ 4 756 963
Außerordentliche, durch die erhöhte Abnützung und das Unterbleiben von Erhaltungsarbeiten im Jahre 1915 hervorgerufene Wertverminderung an den Bahnanlagen und Betriebsmitteln	5 600 000	+ 5 600 000
Kriegsverlustreserve	6 000 000	+ 500 000
Summe der Lasten	56 568 965	+ 2 900 144
Ertragsüberschuß	294 953	+ 12 207 652

Die Betriebseinnahmen, die im Jahre 1914 gegenüber dem letzten Normaljahr 1913 einen Rückgang um rund 13,3 Millionen Kronen erfahren hatten, zeigten im Berichtsjahr eine Zunahme um rund 15,8 Millionen, die ausschließlich auf den Güterverkeh und zwar vornehmlich auf Militärtransporte entfällt. De Zivilpersonenverkehr sank im Berichtsjahr auf einen nun scho seit vielen Jahren nicht mehr beobachteten Tiefstand, der keine besonderen Erklärung bedarf. Der Einnahmenrückgang gege über dem Jahre 1914, das in seiner ersten Hälfte noch unte normalen Verhältnissen stand, beträgt etwa 11 Millionen Krone oder mehr als 25 %, wird jedoch völlig aufgewogen durch di gleichzeitigen Mehreinnahmen des Militärpersonenverkehre Auch in den Ziffern des Güterverkehres spielen die Militä transporte die entscheidende Rolle.

Die Betriebsausgaben sind um rund 5 300 000 K. gewachse Von dieser Steigerung entfallen etwa zwei Fünftel auf die pe sönlichen, drei Fünftel auf die sachlichen Ausgaben. Die Steige rung der Betriebsausgaben ist teilweise auf die durch die erhöht Verkehrsleistung bedingten Mehrkosten zurückzuführen, in we stärkerem Maße aber durch die allgemeine Preissteigerung e klärt, die einerseits eine Erhöhung der Personalbezüge erfordert anderseits die Beschaffung der notwendigen Materialien en pfindlich verteuerte. Übrigens gelangt in der ziffernmäßige Erhöhung der Betriebsauslagen die tatsächliche Betriebsve teuerung nur ganz unvollkommen zum Ausdruck. Infolge de durch den Kriegszustand geschaffenen Verhältnisse mußte nämlich die regelmäßigen Erhaltungsarbeiten an den Bahnanlage und Betriebsmitteln vielfach zurückgestellt werden. Selbstver ständlich handelt es sich hierbei nicht um dauernde Ersparniss sondern nur um die Hinausschiebung von Arbeiten, die bal nachzuholen sind und sich dann wohl teurer stellen dürften als be zeitgemäßer Durchführung.

Die besonderen Ausgaben, die im wesentlichen den Aufwan für die Wohlfahrtseinrichtungen und Steuern darstellen, zeige auch im Berichtsjahr einen erheblichen Rückgang, der aber kein dauernde Entlastung bedeutet, sondern nur in Zufälligkeiten be gründet ist. Bei den Wohlfahrtseinrichtungen steht einem er heblichen Mehrerfordernisse für die Pensionsfonds, die auch fü die Folge einen jährlich steigenden Aufwand gewärtigen lasse ein noch ansehnlicheres Mindererfordernis für die Berufsge nossenschaftliche Unfallversicherungsanstalt gegenüber. Diese Mindererfordernis ist hauptsächlich auf die Verringerung de Personalstandes infolge Einberufungen zum Militärdienst zurück zuführen, bildet also nur eine vorübergehende Erscheinung Auch die österreichische Erwerbsteuer ist beträchtlich zurück gegangen, da die Besteuerungsgrundlage, für die die Gebarungs ergebnisse des jeweils vorangehenden Jahres maßgebend sind nach dem so überaus ungünstigen Geschäftsjahre 1914 ent sprechend niedrig war. Die ungarische Gesellschaftssteue wurde, da die Vorschreibung für das Berichtsjahr zurzeit de Rechnungsabschlusses noch nicht vorlag, in der Vorjahrshöh entrichtet.

Auch die Ergebnisse im Betriebe der Lokal- und Pachtbahne haben sich günstiger gestaltet, und zwar im allgemeinen aus de gleichen Ursachen, die für die Erhöhung des Ertrages der Haupt bahnen entscheidend waren. Sehr befriedigende Ergebnisse habe die während des ganzen Jahres vollauf beschäftigten gesellschaft lichen Industrien gebracht. Auch die Hotelanlagen auf den Semmering lieferten infolge des wesentlich größeren Zuspruche ein höheres Erträgnis.

Das Erfordernis für den Anlehensdienst ist im Sinne de neuen Übereinkommens ermittelt und gleichwie im Vorjahre zu gesetzlichen Relation eingestellt. Die Post „Rücklässe aus de Einschränkung der Tilgung der 3 % Obligationen", die noc im Jahre 1914 gemäß dem Übereinkommen von 1913 eingestell war, entfällt. Im ganzen ergibt sich daher für den Rechnungs abschluß für 1915 gegenüber dem Vorjahre eine Entlastung un rund 7,8 Millionen. Die als Bedeckungspost dienenden italie nischen Annuitäten, die im Jahre 1915 unberichtigt geblieben sind, wurden gleichfalls zur gesetzlichen Relation in Rechnun gestellt.

Der „Saldo der Zinsen und diversen Abrechnungen usw." bilde im Berichtsjahr eine Schuldpost, da den höheren Zinsenein nahmen aus der gesellschaftlichen Geldwirtschaft neben dem Er fordernisse für die konzessionsmäßigen Zinsen der noch unbe richtigten Abschlagszahlungen auf den Ablösungsbetrag für die ehemaligen lombardisch-venetianischen Staatseisenbahnen auch der sich aus der Gebarung des Jahres 1915 ergebende höher Agioaufwand und die Gesamtkosten der Sanierungsaktion als Belastungsposten gegenüberstehen.

Die eigenartigen Umstände, unter denen sich der Betrieb auch im Berichtsjahre vollzog, haben die Notwendigkeit ergeben, nach zwei Richtungen besondere Vorsorge zu treffen: Infolge des Kriegszustandes traten außerordentliche Abnutzungen an der Bahnanlagen und den Betriebsmitteln ein; überdies mußten — wie bereits erwähnt — das Jahr 1915 betreffende Erhaltungs arbeiten zum großen Teil unterbleiben. Hierdurch wurden an den Bahnanlagen und den Betriebsmitteln außerordentliche Wert minderungen hervorgerufen, zu deren Ausgleichung ein ent sprechender Betrag unter dem Titel „Außerordentliche, durch die

erhöhte Abnutzung und das Unterbleiben von Erhaltungsarbeiten im Jahre 1915 hervorgerufene Wertminderung an den Bahnanlagen und Betriebsmitteln" zurückgestellt wurde. Ferner wurde für die infolge der Kriegsereignisse zu gewärtigenden, noch nicht ziffermäßig bestimmbaren Verluste auch im Berichtsjahr eine Kriegsverlustreserve gebildet.

Der aus der Gebarung des Jahres 1915 sohin noch verbleibende Ertragsüberschuß von rund 0,3 Millionen wird in den durch das neue Übereinkommen vorgesehenen Ausgleichsfonds zu hinterlegen sein. Diesem Fonds würden auch jene Beträge der im Berichtsjahre gebildeten „Kriegsverlustreserve" zuzuweisen sein, die sich nachträglich etwa als für die Erfüllung ihrer Zweckbestimmung entbehrlich erweisen sollten.

Der Aufwand für Investitionen, die seit Kriegsausbruch auf den unabweislichen Begarf eingeschränkt wurden, belief sich im Jahre 1915 auf rund 2 Millionen Kronen. Da die nach dem Übereinkommen zur Deckung des Investitionsbedarfes ab 1. Januar 1915 vorgesehene 4½ % Anleihe noch nicht begeben werden konnte, wurde der erwähnte Aufwand vorläufig aus den Kassenbeständen bestritten.

— **Zugzusammenstoß auf der elektrischen Lokalbahn Wien-Baden.** Am Ostermontag um ¾6 Uhr abends erfolgte in der Haltestelle Pfaffstätten-Rennplatz ein Anfahren einer Lokomotive an einen von Baden nach Wien verkehrenden Personenzug. Der um 5.40 Uhr abends von Baden abgehende Zug, bestehend aus einem Motorwagen, einem Beiwagen und einem Anhängewagen, die voll besetzt waren, fuhr auf seinem richtigen Gleise aus der Station aus. Bei der Farbenfabrik Wüste nächst Tribuswinkel, wo das Gleis eine starke Biegung macht und dem Motorführer jede Aussicht benommen ist, stieß der Personenzug mit einem auf demselben Gleise aus der Richtung von Wien entgegenkommenden Lokomotivlastzug zusammen. 27 Verletzte konnten nach ärztlicher Behandlung noch im Laufe des Abends die Fahrt nach Wien fortsetzen. Nur ein Schwerverletzter, dem die Füße eingeklemmt und zerquetscht worden waren, mußte im Spital bleiben. Im Laufe des Abends wurde die Strecke wieder freigemacht und der Verkehr, der sehr stark war, wieder aufgenommen.

— **Zunahme der Kohlenförderung.** Die Nachweisungen des österreichischen Arbeitsministeriums über die Kohlengewinnung im Monat Februar dieses Jahres lassen eine Zunahme der Förderungsziffern in den österreichischen Kohlenrevieren sowohl bei Steinkohle als auch bei Braunkohle ersehen. Die Förderung an Steinkohle betrug im Februar 14,38 Millionen Meterzentner (gegen 12,71 Millionen im Februar 1915), und seit 1. Januar zusammen 28,89 Millionen Meterzentner (gegen 25,56 in der entsprechenden Zeit des Vorjahres). An Braunkohle wurden gefördert im Februar 19,39 Millionen Meterzentner (gegen 17,95 Millionen) und seit Neujahr 38.86 Millionen (gegen 37,43 Millionen) Meterzentner.

— **Kohlenversorgung Galiziens.** Zur Versorgung der Bevölkerung und der Industrien Galiziens mit Kohle hat der Minister für öffentliche Arbeiten auf Grund der Verordnung des Gesamtministeriums vom 11. November 1914, R.-G.-Bl. Nr. 314, im November 1915 auf Ansuchen der galizischen Statthalterei von drei Steinkohlengruben West-Galiziens zunächst bestimmte Mengen an Hausbrandkohle, dann bestimmte Mengen an Industriekohle und schließlich im Januar 1916 die gesamte Förderung dieser Bergbaue mit gewissen Ausnahmen angefordert. Die galizische Statthalterei hat mit der Durchführung des Geschäftes und insbesondere der Verteilung der angeforderten Kohle unter ihrer Kontrolle die Kriegshandelszentrale in Krakau betraut, welcher es derart gelungen ist, wenigstens einen Teil des Bedarfes Galiziens an Kohle, und zwar zu Preisen zu decken, die eine angemessene Höhe nicht übersteigen. Der Termin der vom Minister für öffentliche Arbeiten ausgesprochenen Anforderung war mit 30. April 1916 abgelaufen. Die galizische Statthalterei hat um Erstreckung der Dauer der Anforderung bis Ende Oktober 1916 angesucht und der Minister für öffentliche Arbeiten hat sich entschlossen, die Anforderung im bisherigen Umfang auf die Monate Mai bis einschließlich Oktober d. J. auszudehnen.

— **Die Neuregelung des Verkehrs mit Mineralölprodukten.** Im Dezember 1915 wurde durch eine Ministerialverordnung die Anzeigepflicht für die jeweiligen Vorräte an Rohöl, daraus gewonnenen Produkten, ferner an Benzol und an Teerölen jeder Art verfügt. Ferner wurde die Sperre ausgesprochen für Benzin, Gasöl, Zylinderöl, Vulkanöl, Motorenbenzol und Teeröl. In einer zweiten Verordnung wurden für einige Mineralölprodukte Höchstpreise festgesetzt, wobei für Leuchtpetroleum ein Grundpreis von 36 K. bestimmt wurde. Die jetzt ihrem wesentlichen Inhalt nach veröffentlichten Verordnungen stellen sich nur als Abänderungen und Ergänzungen bezüglich der Verkehrsregelung der in Betracht kommenden Produkte dar. Der Kreis wird nur erweitert durch die Ausdehnung der Anzeigepflicht auf Teere, die aus Stein- und Braunkohle gewonnen werden. Auf diese Produkte wird auch die Sperre gelegt, desgleichen nunmehr auch auf einzelne Produkte, welchen eine besondere Wichtigkeit beizumessen ist, und zwar auf Schmieröle jeder Art und auf Petrolkoks. Die Abgabe aller der genannten Produkte darf im allgemeinen nur auf Grund von besonderen Bewilligungen des Handelsministeriums erfolgen. Was die Höchstpreise betrifft, so darf für das in Glühlichtanlagen verwendete Starklichtpetroleum zu dem erwähnen Grundpreis von 36 K. ein Zuschlag von 3 K. eingehoben werden; ferner wurden einem Wunsche der Beteiligten entsprechend, die Gebühren für die Beistellung und leihweise Überlassung von Fässern neu geregelt.

— **Personalnachrichten.** Die Oberingenieure Kuno de Verette, Dr. techn. Friedrich Otto Bindér und Rudolf Pavlik wurden zu Bauräten ernannt.

Ungarn.

— **Die Sicherung des Kohlenbedarfs der ungarischen Staatsbahnen.** Die Direktion der Staatsbahnen hat die am 1. April d. J. abgelaufenen Verträge für die Lieferung preußischer Kohle erneuert. Es wurde die Lieferung von 8 150 000 Meterzentner Kohle gesichert, und zwar zum größten Teile bei den Berliner Firmen Cäsar Wollheim und Emanuel Friedländer & Comp., während kleinere Mengen bei den Firmen D. Berl, Wien, Gebr. Gutmann, Wien und bei der Firma Gebr. Steinitz in Breslau bestellt wurden. Die erzielten Einheitspreise sind wesentlich niedriger als die heutigen Marktpreise, dafür aber selbstverständlich höher, als die in Friedenszeiten festgesetzten Einheitspreise waren. Bekanntlich haben mehrere Kohlenlieferungsfirmen von den ungarischen Staatsbahnen für die durch den Währungsunterschied entstandenen großen Verluste, die sich auf Grund der vor dem Kriege abgeschlossenen und auf Kronenwährung lautenden Verträge ergaben, eine Entschädigung verlangt. Die Staatsbahnen haben sich jedoch der Erfüllung dieser Forderung wie bisher auch jetzt mit vollem Erfolg verschlossen. Um so mehr ist der Erfolg des nun abgeschlossenen neuen Vertrages zu begrüßen, da trotz des erwähnten Zwiespalts verhältnismäßig günstige Preise erzielt werden konnten. Der jetzt abgeschlossene Vertrag lautet auf drei Jahre. Hinsichtlich einer gewissen Menge besteht jedoch für das zweite, hinsichtlich der ganzen Menge aber für das dritte Vertragsjahr die wahlweise gestellte Bedingung, daß, sofern während der Dauer des Vertrages preußisch-schlesische Kohle von anderer Seite billiger angeboten würde und die vertragsmäßigen Lieferer ihre Preise dementsprechend nicht ermäßigen sollten, den ungarischen Staatsbahnen das Recht zusteht, die vertragsmäßige Menge entsprechend herabzusetzen oder den Bedarf anderweitig zu decken.

Im Rahmen dieses Vertrages wurde auch die wichtige Frage der rückständigen Kohlenmenge gelöst. Bekanntlich sind die preußisch-schlesischen Kohlenlieferungsfirmen im vorigen Jahre mit großen Mengen im Rückstande geblieben. Es kam nun eine Vereinbarung zustande, derzufolge die Firmen unter Zugrundelegung von 70 % der vertragsmäßigen Mengen des Jahres 1915 und von 100 % der diesjährigen Menge die rückständige Kohle zu den billigeren, in Kronenwährung festgelegten Preisen des abgelaufenen Vertrages nachzuliefern verpflichtet sind. Hinsichtlich der Sicherstellung des Bedarfs an österreichischer oder heimischer Kohle hat es neuerlicher Vereinbarungen derzeit nicht bedurft, da mit den großen Kohlenbergwerks-Gesellschaften zum Teile noch langfristige Lieferungsverträge bestehen. Es sei hier noch erwähnt, daß die ungarischen Staatsbahnen außer preußischer, österreichischer und ungarischer Kohle noch täglich 135 Wagenladungen russisch-polnischer Kohle des Dombrovaer Kohlenreviers erhalten, die sich sowohl zur Lokomotivheizung wie auch als Hausbrandkohle vollständig bewährt hat.

— **Die Betriebseinnahmen der Kaschau-Oderberger Eisenbahn** gestalteten sich im März d. J. nach den vorläufigen Ausweisen gegen die entsprechenden Ergebnisse des Vorjahres wie folgt:

	1916 K.	gegen 1915 K.
Ungarische Linien	2 431 817	+ 432 273
Ungarische und österreichische Linien zusammen (Gesamtnetz)	3 684 572	+ 609 595
verwaltete 12 Lokalbahnen . .	166 024	— 7 548

Zwei Lokalbahnen weisen nämlich einen Ausfall von 35 644 K. aus, den die Mehreinnahmen der übrigen 10 Lokalbahnen mit 28 096 K. nicht auszugleichen vermochten. Mr.

— **Sommerzeitrechnung und Fahrordnung bei den ungarischen Staatsbahnen.** Am 30. April wurden die sämtlichen Uhren Ungarns um eine Stunde vorgerückt. Neue Fahrpläne wurden am 1. Mai nicht ausgegeben, somit bleibt der Winterfahrplan auch weiterhin in Gültigkeit. Alle jene Personenzüge, welche am

30. April vor 11 Uhr nachts von der Abgangsstation abfuhren und an dem Bestimmungsort nach 11 Uhr nachts ankamen, verkehrten mit einer Verspätung um eine Stunde. Alle jene Züge, welche am 30. April nach 11 Uhr nachts von der Abgangsstation abfuhren, verkehrten bereits nach der neuen Zeitrechnung. Der Balkanzug, welcher am 30. April abends 10 Uhr 47 Min. auf der Station Zemun (Semlin) eintraf, verkehrte auf den Linien der ungarischen Staatsbahnen wie auf den Anschlußbahnen bis Berlin bzw. Straßburg mit einer einstündigen Verspätung.

— **Tarif für Zivilgüter, lebende Tiere und Leichen auf den Linien der k. u. k. Heeresbahnen.** Mit Gültigkeit vom 1. Februar d. J. wurde ein neuer Tarif erstellt. Dieser enthält außer den abgeänderten und ergänzten Tarif- und Transportbestimmungen neue Tarifsätze für Eilgut, ferner abgeänderte Tarifsätze für die Stückgutklasse, für die allgemeine Wagenladungsklasse, neue Ausnahmetarife für die Artikel der 1. und 2. Klasse, außerdem einen Ausnahmetarif 3. Klasse für Steinkohle und Koks, neue Ausnahmetarife für Erze und Eisenschlacke, Stationstarife für Kohle, ferner einen Nachhang mit ermäßigten Frachtsätzen und zum Schluß eine Übersichtskarte der gesamten Linien der k. u. k. Heeresbahnen.

Rumänien.

— **Röhrenleitung aus dem rumänischen Petroleumgebiet nach dem Donauhafen Czernavoda.** Das „Bukarester Tageblatt" meldet: Die neue Petroleumleitung zwischen Ploesti und Czernavoda wird ihren Betrieb demnächst beginnen. Es ist dies ein wirtschaftliches Ereignis von größter Wichtigkeit, denn die Ausfuhrmöglichkeit des rumänischen Petroleums gewinnt dadurch ungeheuer, besonders angesichts der Schwierigkeiten, mit denen die Eisenbahntransporte verbunden sind.

Übrige europäische Länder.

— **Wirtschaftskonferenz des Vierverbandes.** Auf dieser Konferenz, die bekanntlich Ende April in Paris stattfand, hat man auch über die Regelung der Verkehrsverhältnisse nach dem Kriege gesprochen. Wie Schweizer Blätter melden, will man für die Post-, Telegraphen- und Fernsprechgebühren einen Mindesttarif für die verbündeten Länder anstreben. Eine neue Berner Konferenz soll eine Vereinbarung für den Warenverkehr zwischen England, Belgien, Frankreich, Italien und — der Schweiz treffen. Ferner wurde nach dem Vorbild des deutschen Patentamtes die Schaffung einer ähnlichen Zentralstelle für die Länder des Vierverbandes empfohlen. Die Nachricht klingt sehr nebelhaft. Ebenso nebelhaft wie alles andere, was man auch sonst von dieser Konferenz hört.

— **Die Internationale Simplondelegation** tagte anfangs Mai in Bern. Die Versammlung nahm u. a. Kenntnis von dem Sommerfahrplan der Simplonbahn und prüfte die Berichte über die Tarife für die Beförderung von Reisenden, Gepäck und Gütern im internationalen Verkehr auf der Linie Brig-Iselle. Was den Stand der Arbeiten am zweiten Simplontunnel betrifft, so ergibt sich aus den der Delegation gemachten Mitteilungen, daß, wie bereits in Nr. 37 d. Ztg. kurz erwähnt, die Hoffnung besteht, den zweiten Tunnel am Ende des Jahres 1917 eröffnen und zu derselben Zeit die Arbeiten für das Legen des zweiten Gleises auf italienischem Gebiet beendigen zu können. Hierdurch würde die ursprünglich für die Beendigung des großen Werkes festgesetzte Frist innegehalten werden.

— **Die Schwierigkeiten der Kohlenversorgung Italiens** machen immer noch viel Kopfschmerzen. Die „Stampa" wirft jetzt die Frage auf, ob es nicht möglich wäre, einen Teil des italienischen Bedarfes an englischer Kohle auf dem Landwege über Frankreich zu leiten, statt wie bisher ausschließlich den Seeweg zu benutzen. Die Frage dränge sich deshalb auf, weil man heute in Nizza für die Tonne 62 Fr., in Italien aber für die gleiche Kohle 220 Lire bezahle. (In welchem Teile Italiens?) Die günstigere Lage Frankreichs sei offenbar auf den kurzen Schiffsweg über den Kanal zurückzuführen, und die Verteuerung der für Italien bestimmten Kohle entstehe durch die ungebührlich hohen Frachttarife sowohl als die erhöhte Gefahr des Seeweges. Die „Stampa" schreibt, die Krisis der Handelsmarine lasse sich nicht ausschließlich durch wirtschaftliche Maßnahmen beseitigen, denn es leuchte ein, daß für die verlorenen oder für Kriegszwecke angeforderten Schiffe nicht von heute auf morgen Ersatz zu schaffen sei. Leichter gestalte sich die Vergrößerung des Parkes der Eisenbahnwagen für die Kohlenbeförderung. Selbst wenn die französischen Eisenbahnlinien stark für militärische Zwecke beansprucht würden, so schließe das die Verwirklichung des Vorschlages nicht ohne weiteres aus. Der Vorschlag sei für die wirtschaftliche Widerstandsfähigkeit Italiens von derart hoher Bedeutung, daß er ernste Beachtung verdiene.

— **Ministers Ruchlows Hausbedarf an Anthrazit.** In „Rjetsch" wird folgende echt russische Geschichte erzählt: Bei gegenwärtigen Verhältnissen erhält jede Fabrik, jedes gewerbliche Unternehmen und erst recht jede Privatperson in Petersburg nicht mehr Mineralbrennstoff als „laut Ordre", d. h. nach besonderer monatlicher Aufstellung jedem zugeteilt ist. Nur innerhalb der Grenzen dieser Verteilung braucht die Eisenbahn die Wagenanforderungen der Kohlengruben für die einzelnen Empfänger zu befriedigen. Nur eine solche strenge Regelung kann hinwiederum bis zu einem gewissen Grad die Kohlenversorgung der wichtigsten und bedürftigsten Unternehmungen sichern und Spekulation verhüten. Man sollte meinen, auf diesem Wege müßte die Möglichkeit eines jeden nicht vorgeschenen Kohlenbezugs unterbunden sein; leicht macht sich die Sache in der Wirklichkeit häufig anders. Unlängst, als die Regelung der Kohlenverteilung gerade im vollen Zuge war, meldete sich unter den Empfängern von Anthrazit eine Persönlichkeit, die keinerlei „Ordre" aufzuweisen hat. Man könnte es als rätselhaft bezeichnen, auf welchem Wege ein solch ungesetzmäßiger Kohlenbezug, zu dem doch die Bahn die Wagen liefern muß, zustande kommt. Aber das Rätsel löst sich, wenn man erfährt, daß der Anthrazitempfänger der frühere Verkehrsminister Ruchlow ist. Offenbar hat Ruchlow, bevor er den Ministersessel verließ, noch dafür Sorge getragen, daß er ohne Zeugnis und Prüfung seitens der zuständigen Stellen sich einen „kleinen" Anthrazitvorrat sicherte. Übrigens scheint der Hausbedarf Ruchlows an Anthrazit nicht so ganz unbedeutend zu sein, denn zu seiner Befriedigung waren nicht mehr und nicht weniger als 20 Wagen (d. h. ungefähr 200 Pud oder 328 t) Anthrazit erforderlich, die denn auch ab Station Tschistjakowo aus den Gruben der südrussischen Bergbaubetriebsgesellschaft angeliefert wurden. Niemand weiß noch, ob damit der persönliche Hausbedarf Ruchlows an Anthrazit schon völlig gedeckt ist. Dr. S.

Fremde Erdteile.

— **Bahneröffnung in Persien.** Wie „W. T. B." kürzlich meldete, ist in Täbris die Eisenbahnlinie Täbris-Djulfa feierlich eröffnet worden. Die Bahn bildet eine Fortsetzung der vom Kaukasus nach der russisch-persischen Grenzstation Djulfa führenden Linie. Von hier nach dem längst von den Russen besetzten Täbris, der Hauptstadt von Aserbeidjan, hatten die Russen eine Kraftwagenverbindung eingerichtet, an deren Stelle nun die Eisenbahn tritt.

— **Russisch-japanische Verkehrsverhandlungen.** Mitte April traten Vertreter japanischer und russischer Eisenbahn- und Schiffahrtsgesellschaften in Tokio zu einer Beratung schwebender Verkehrsfragen zusammen. Das Ergebnis besteht nach einer Mitteilung des „Rjetsch" in der Erleichterung des Übergangs von den russischen auf die japanischen Bahnen der Mandschurei sowie in der Vereinheitlichung der Tarife und Gütelisten zur Förderung der mandschurischen Einfuhr. Ferner wurden die Fragen der Ausfuhrpreise und Personendurchgangskarten nach den jetzigen Währungsverhältnissen geregelt. Die Vereinheitlichung wird dem Durchgangsverkehr aus Europa nach Japan und China zugute kommen und sicherlich auf die künftige Verkehrspolitik der nordchinesischen Eisenbahnen einen starken Einfluß ausüben. Zu den Verhandlungen bemerkt die „Frankf. Ztg." u. a.:

Ein besonders wichtiger Gegenstand der Beratung waren die neugeplanten Eisenbahnlinien, die in Zukunft Zizikar, die in der Nähe der gleichnamigen chinesischen Bezirksstadt zwischen Charbin und Mandschuria an der transsibirischen Eisenbahn gelegene Eisenbahnansiedlung, nächst Charbin zu zweitwichtigsten Knotenpunkt in dem entstehenden Eisenbahnnetz des nordöstlichen asiatischen Festlands machen werden. Denn von diesem Punkte aus beabsichtigten die Russen den Bau der neuen Eisenbahnlinie über Mergen nach Blagoweschtschensk am Amur, die der Gesandte Krupenski vor seiner Abreise von Peking seinem Lande in dem mit China neulich abgeschlossenen Vertrage gesichert hat. Vom Süden her wird demnächst eine neue japanische Eisenbahnlinie bei Zizikar den Anschluß an die große transsibirische Strecke finden. Es handelt sich um eine Bahn, die von der an der südmandschurischen Eisenbahn gelegenen, aus dem Feldzug 1905 bekannten ehemalig russischen Bahnsiedlung Sepinghai abzweigt, um das bisher nur durch Karawanenwege erschlossene wirtschaftlich aussichtsreichste Gebiet der östlichen Mongolei zu durch-

schneiden. Zum baldigen Bau dieser Eisenbahnstrecke hat die Yokohama Speciebank bereits eine Anleihe von drei Millionen Yen aufgenommen. Daß diese Bahnstrecke einen bisher unbestrittenen russischen Interessenkreis in japanisches Wirkungsgebiet verwandelt, ist ein Beweis dafür, wie planvoll Japan auf dem asiatischen Festlande immer weiter bis zu der großen transasiatischen Verkehrsader vorrückt. Künftig wird der japanische Einfluß also in Charbin und Zizikar die Zone der russischen - chinesischen Ostbahn unmittelbar berühren. Man sieht, der Bau der russischen Amureisenbahn geschah keinen Augenblick zu früh. Tschangtschun, das chinesische Kuangtschendse, als Übergangsstation vieler Ostasienreisender in unangenehmer Erinnerung, hat in seiner alten Bedeutung aufgehört zu bestehen; die Übergänge werden in Zukunft nördlicher zu finden sein.

Bei dem Festmahl, das der japanisch-russischen Konferenz folgte, betonte der Ministerpräsident Graf Okuma den Wunsch nach einem lebhafteren Güterverkehr auf den japanischen und russischen Eisenbahnen des Fernen Ostens, der sich durch ein größeres Entgegenkommen der beiderseitigen Verwaltungen bezüglich der Anschlüsse und der Tarife sicherlich unschwer fördern ließe. Unter diesem Austausch versteht man wohl in erster Reihe eine Vergrößerung der Ausfuhr japanischer Industrieerzeugnisse auf den in ständiger wirtschaftlicher Entwicklung befindlichen, künftig sehr aufnahmefähigen mandschurischen und ostmongolischen Markt. Diese Ausfuhr kann durch die dort gewonnenen Mengen von Getreide, Wolle und Mineralien bezahlt werden. Das sind Rohstoffe, die der japanischen Volkswirtschaft immer willkommen sind.

— **Die Lage am Suezkanal.** Die „T. R." meldet aus dem Haag vom 16. d. M.: Der englische Berichterstatter Massey schreibt über die Befestigung des Suezkanals: Die ägyptische Streitmacht hat durch monatelange Anstrengungen längs des Kanals diesen jetzt so befestigt, daß Reisende an Bord von Schiffen im Kanal genau so sicher sind wie in Friedenszeiten. Ein Netz von Eisenbahnen und Kunststraßen wurde längs des Kanals nach der syrischen Küste hin angelegt. In wenigen Monaten wurden dort geradezu Wunder verrichtet. Die von den Engländern angelegte El Schatt-Eisenbahn ist zurzeit auf eine Schnelligkeit von 30 km in der Stunde gebracht worden. Die englischen Ingenieure sind eifrig mit der Verbesserung dieser Bahn beschäftigt.

Dieser Meldung gegenüber erfährt „W. T. B." vom 9. d. M. aus Konstantinopel, daß die Türken in den letzten Kämpfen bei Katia und bei Divar westlich davon und nur 15 km östlich vom Suezkanal den Engländern erhebliche Beutestücke abgenommen haben. Danach ist die obige Meldung wohl mit Vorsicht aufzunehmen.

Bücherschau.

— **Sven Hedin. Nach Osten.** 520 Seiten Text mit 257 Abbildungen. Preis gebunden 10 *M*. Verlag F. A. Brockhaus, Leipzig.

Vor einem Jahre ist an dieser Stelle über den ersten Band des großartigen Kriegsbuches berichtet worden. „Ein Volk in Waffen" war geschrieben, „um die Verleumdung auszurotten und die Wahrheit zur Kenntnis der Allgemeinheit zu bringen." Der Leitsatz dieses neuen Bandes schlägt ernstere Töne an:

„Anlaß meiner Reise nach Ostpreußen war die Absicht, mich mit eigenen Augen von der Wirkung der russischen Invasion zu überzeugen. Schweden grenzt ebenso wie Deutschland an Rußland, und bei kriegerischen Verwicklungen sind wir gleichfalls der Gefahr ausgesetzt, daß Kosaken über unsere Grenzen dringen. Unmittelbar nach dem Tode Karls XII. wurden unsere Küsten von russischen Mordbrennerflotten heimgesucht. Aber, sagt man, das geschah vor zweihundert Jahren! In unsrer aufgeklärten Zeit sind solche Gewalttaten undenkbar — die öffentliche Meinung der ganzen Welt würde sie verurteilen. Nun wohl — man braucht nur wie ich eine Fahrt durch Ostpreußen zu unternehmen, um zu sehen, welche Fortschritte die von den Westmächten so gepriesene russische Kultur gemacht hat."

Nicht mehr der kühle Forscher spricht hier zu uns, sondern der Germane tritt als furchtbarer Ankläger auf: Jede der kurzen Schilderungen ist urkundlich beglaubigt oder beruht auf eigenem Augenschein. Der Bericht, von dem Hedin sagt, daß er die Nerven seiner Leser schonen wolle, macht das Blut in den Adern erstarren.

Trotzdem läßt er dem russischen Soldaten Gerechtigkeit widerfahren. Er rühmt seine Ausdauer und Tapferkeit in der Verteidigung des Postens, auf den ihn der Wille des Zaren gestellt hat, ohne daß er auch nur das Geringste vom Grunde des Krieges erfahren hätte. Ein ganzes Kapitel ist mit russischen Briefen ausgefüllt, die Hedin auf den Schlachtfeldern fand — sie bilden den wirksamsten Hintergrund zu den düsteren Schilderungen und lassen durch ihre liebenswürdige Einfalt die Schuld der Führer und Verführer dieses noch unentwickelten Volkes in voller Größe erscheinen.

Wie im Westen besucht Hedin auch im Osten alle Armeen und ihre Führer, die Deutschen sowie die Österreicher, von Ostpreußen nach Galizien, bis in die Karpathen hinein und wieder zurück nach Polen und nach Kurland. Überall verwebt sich die Erinnerung an Karl XII. mit den Ereignissen der Gegenwart. Die Fahrt durch die Bukowina und die Karpathen wird „auf einer der wunderbarsten Eisenbahnen der Welt" zurückgelegt, die vielfach zerstört und dem feindlichen Feuer ausgesetzt, doch bis auf den berühmten Uszoker Paß hinauf fahrbar gemacht ist. Mit der Jahresfeier der Schlacht von Tannenberg schließt das Buch, wie es in Hindenburgs Hauptquartier begonnen hat.

Es ist ein echtes Familienbuch, nur gehört es nicht, wie das erste, in die Hand von Kindern. Die Anklagen, die hier in Wort und Bild niedergelegt sind, erfordern starke Nerven. Der Bilderschmuck, Zeichnungen und Photographien, ist überreich. Der Band hat alle Vorzüge des ersten, aber leider auch seinen Fehler — es ist zu schwer, um es beim Lesen in der Hand zu halten. Muß das sein?

Jetzt ist der unermüdliche Forscher in Asien beim dritten Verbündeten und wir dürfen auf einen neuen Band hoffen, der uns auch von diesen fernen Kriegsschauplätzen berichtet. Die Geschichtsschreibung dieses gewaltigen Krieges bleibt späteren Zeiten vorbehalten, aber sie wird die Werke Sven Hedins benutzen als die wichtigsten Zeugnisse über die Art der Kriegführung. Wir Deutsche brauchen das Urteil der Nachwelt nicht zu scheuen, aber wir können uns in stolzer Dankbarkeit dieses ehrlichen Fürsprechers freuen. A. v. L.

Amtliche Mitteilungen der Geschäftsführenden Verwaltung.

Abrechnung von Strecken von den Vereinsbahnstrecken.

Die beiden Grubenlinien Üszög-Pécsbányatelep — 5,72 km — und Üszög-Szabolcsbányatelep — 6,99 km — dienen vom 1. Januar 1915 ab nicht mehr dem öffentlichen Güterverkehr und sind daher den Vereinsbahnstrecken der Eisenbahn Mohács-Pécs abgerechnet worden.

Eröffnung von Stationen.

K. k. Österreichische Staatsbahnen. Die zwischen den Stationen Wolframs-Ceji und Battelau in km 75⅝ der Linie Iglau-Razic neu errichtete Ladestelle Unter-Cerekwe ist am 10. Mai d. J. für den Wagenladungsverkehr mit Ausnahme von Sendungen leicht explosiver Schieß- und Sprengmittel sowie leicht explosiver Munition, dann lebender Tiere und Möbelwagen zur Eröffnung gelangt.

Änderung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Eisenbahndirektionsbezirk Hannover. Der Tierverkehr in Wagenladungen und in einzelnen Stücken — mit Ausnahme solcher Kleintiere, die in Käfigen, Kisten usw. befördert zu werden pflegen und in Bielefeld Hbf. aufzuliefern sind — wird zum 15. Mai d. J. von Bielefeld Hbf. nach Bielefeld Ost verlegt. Das Ver- und Entladen von Fahrzeugen und sonstigen Gegenständen, zu deren Ver- und Entladung eine Rampe nötig ist, kann von diesem Tage ab nur in Bielefeld Ost stattfinden.

Eisenbahndirektionsbezirk Halle (Saale). Am 15. Mai d. J. wird der zwischen den Stationen Cottbus und Neuhausen bei Cottbus an der Bahnstrecke Cottbus-Görlitz gelegene Haltepunkt Kiekebusch, der bisher dem Personen-, Gepäck- und Expreßgutverkehr diente, als Bahnhof IV. Klasse auch für die Abfertigung von Wagenladungsgütern, Leichen und lebenden Tieren eröffnet werden. (Abfertigung von Tiersendungen nur in einbödigen Wagen.) Die Abfertigung von Fahrzeugen, Sprengstoffen und Gegenständen, zu deren Ver- und Entladung eine Rampe erforderlich ist, bleibt bis auf weiteres ausgeschlossen.

Rundschreiben der Geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. I 16 vom 4. Mai d. J. an die Mitglieder des Satzungsausschusses, betreffend Änderung in den Anstellungsverhältnissen der Vereinsbeamten (abgesandt am 9. Mai d. J.).

Nr. III 22 vom 1. Mai d. J. an die Mitglieder des Ausschusses für die Vereinssatzungen und allgemeine Verwaltungsangelegenheiten, betreffend Beschlußfassung über die Fortsetzung des Vertragsverhältnisses mit dem Verleger der Vereinszeitung (abgesandt am 9. Mai d. J.).

Nr. III 36 vom 3. Mai d. J. an sämtliche Vereinsverwaltunge betreffend Antrag der Hildesheim-Peiner Kreiseisenbahngesel schaft auf Zulassung zur Teilnahme an den Vereinseinrichtunge (abgesandt am 6. Mai d. J.).

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Änderung von Stationsnamen.

Braunschweig-Schöninger Eisenbahn.
Vom 1. Juni d. J. ab führt die Station Schöppenstedt Br. Schön. E. die amtliche Bezeichnung „Schöppenstedt Nord".
Braunschweig, den 10. Mai 1916. (659)
Der Vorstand.

2. Beschränkung und Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Der Tierverkehr in Wagenladungen und in einzelnen Stücken — mit Ausnahme solcher Kleintiere, die in Käfigen, Kisten usw. befördert zu werden pflegen und in Bielefeld Hbf. aufzuliefern sind — wird zum 15. Mai 1916 von Bielefeld Hbf. nach Bielefeld Ost verlegt. Das Ver- und Entladen von Fahrzeugen und sonstigen Gegenständen, zu deren Ver- und Entladung eine Rampe nötig ist, kann von diesem Tage ab nur in Bielefeld Ost stattfinden.
Hannover, im Mai 1916. (656)
Königliche Eisenbahndirektion.

3. Güterverkehr.

Bayerisch-Sächsischer Güterverkehr.
In der Bekanntmachung vom 22. April d. J. hat es anstatt „Tarifheft 2" zu heißen „Tarifhefte 1 und 2".
Dresden, am 10. Mai 1916. (655)
Kgl. Gen.-Dir. d. Sächs. Staatseisenb., als geschäftsführende Verwaltung.

Ausnahmetarif für Leimleder, wie in den Spezialtarifen II und III genannt und bestimmt für die Herstellung von Futtermitteln im Inlande. — Tfv. 2 IV g.
Mit Gültigkeit vom 15. Mai 1916 bis auf Widerruf, längstens für die Dauer des Krieges, wird für die Strecken fast aller deutschen Eisenbahnen der oben bezeichnete Ausnahmetarif eingeführt. Die Fracht wird unter gewissen Bedingungen nach den Frachtsätzen des Ausnahmetarifs 2 (Rohstoffe) berechnet. — Abdrücke des Tarifs sind zum Preise von 5 Pf. für das Stück durch die Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbureau, hier, Bahnhof Alexanderplatz zu beziehen.
Berlin, den 11. Mai 1916. (657)
Königliche Eisenbahndirektion.

Staats- und Privatbahn-Güterverkehr.
Der Ausnahmetarif 23 für frisches Obst wird bis auf Widerruf, längstens bis zum 30. Juni 1917 verlängert. Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbureau, hier, Bahnhof Alexanderplatz.
Berlin, den 8. Mai 1916. (650)
Königliche Eisenbahndirektion.

Staats- und Privatbahn-Güterverkehr.
Mit Gültigkeit vom 11. Mai 1916 werden im Ausnahmetarif 9 für Eisen und Stahl die von einigen Stationen des Saargebiets nach Wittstock (Dosse) seit dem 6. März d. J. eingeführten Frachtsätze ermäßigt. Gleichzeitig wird Itzehoe als Versandstation in den Ausnahmetarif S 5 s für Schiffbaueisen aufgenommen. Nähere Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbureau, hier, Bahnhof Alexanderplatz.
Berlin, den 6. Mai 1916. (646)
Königliche Eisenbahndirektion.

Sächsischer Binnengüterverkehr.
Am 15. Mai 1916 wird die Station Herlasgrün in den Ausnahmetarif 5 b für Packlagesteine usw. des Tarifheftes 1 aufgenommen.
Dresden, am 9. Mai 1916. (651)
Kgl. Gen.-Dir. d. Sächs. Staatseisenb.

Bayerisch-Sächsischer Güterverkehr.
Der Ausnahmetarif 36 für frisches Obst gilt bis auf Widerruf, längstens für die Dauer des Krieges und längstens bis 30. Juni 1917.
Dresden, am 11. Mai 1916. (658)
Königl. Gen.-Dir. d. Sächs. Staatseisenb., als geschäftsführende Verwaltung.

Badischer Gütertarif.
Mit sofortiger Gültigkeit erhalten die Bestimmungen über die Abfertigungsbeschränkungen der Station Heidelberg Karlstor folgenden Zusatz: „Nach Heidelberg Karlstor adressierte Wagenladungen, deren Auslieferung auf dieser Station nach dem Befund der Empfangsstation nicht zugelassen ist, werden unter Frachtberechnung nach Heidelberg geleitet. Die Versandstation hat die Zulässigkeit nicht zu prüfen".
Karlsruhe, den 8. Mai 1916. (648)
Gr. Generaldirektion der Bad. Staatseisenbahnen.

Tfv. 1297. Oberschlesisch-Rumänischer Kohlenverkehr, gültig vom 1. September 1913.
Infolge Erhöhung des rumänischen Lokaltarifes wird der Oberschlesisch-Rumänische Kohlenverkehr mit Ablauf des 31. Juli 1916 ohne Ersatz aufgehoben.
Kattowitz, den 6. Mai 1916. (652)
Königl. Eisenbahndirektion Kattowitz, namens der beteiligten Verwaltungen.

Transittarif für den süddeutschen Güterverkehr nach den unteren Donauländern, Teil II vom 1. Februar 1907.
Mit Gültigkeit vom 15. Mai 1916 erhält die Bestimmung unter I, B, 2 auf Seite 7 des Tarifs folgenden geänderten Wortlaut:
„2. Auf Sendungen, die als Eil- oder Frachtstückgut oder in Wagenladungen nach einer im Transittarif genannten deutsch-österreichischen Grenzstation oder nach einer anderen in Österreich-Ungarn gelegenen Station aufgegeben und von dort aus
a) auf dem ununterbrochenen Eisenbahnwege als Sammelladung b Frachtzahlung für mindestens 5 oder
b) im Donauumschlagsverkehr nac den Bestimmungsländern weiterb fördert werden, falls nicht die Vo aussetzungen unter A 2 zutreffen
Vom gleichen Zeitpunkte ab ist de letzte Absatz auf Seite 7 unter B, 4 z streichen und durch folgende neue B stimmung zu ersetzen:
„Die Erstattungsanträge zu B, 2, sind an die Eisenbahnverwaltung z richten, welche der im Tarif genannte Empfangsstation (deutsch-österreichischen Grenzstation) vorgesetzt ist. I allen übrigen Fällen, auch denen zu 3. ist die Erstattung bei der der deutsche Versandstation vorgesetzte Eisenbahnverwaltung zu beantragen."
München, den 6. Mai 1916. (647
Tarifamt der k. Bay. St. E. B. r. d. R

Deutsch-schwedisch-norwegischer Eisenbahnverband über Vamdrup und Saßnitz-Trälleborg.
Mit sofortiger Gültigkeit werden di Stationen Gießen und Klein Wittenber in den Abschnitt 1 der ordentlichen Tari klassen und die Station Brandenbur Altstadt in den Ausnahmetarif 4 fü Eisen und Stahl aufgenommen.
Nähere Auskunft erteilen die Abfertigungsstellen.
Altona, den 8. Mai 1916. (649
Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

Ostdeutsch-Bayerischer Güterverkeh
1. Ab 1. Juni 1916 werden die preußischen Übergangsstationen gegen Rußland: Alexandrowo, Bajohren, Dlottowe Illowo Landesgrenze, Laugszargen, Sowonice und Willenberg (Ostpr.) in de Tarif einbezogen.
Nähere Auskunft bei den beteiligte Dienststellen.
2. Die Station Czernitz (D. Be Kattowitz) führt nunmehr die Bezeichnung: Charlottegrube.
München, den 8. Mai 1916. (654
Tarifamt der K. B. Staatseisenbahnen, rechts des Rheins.

4. Verdingungen.

Verdingung der Lieferung von 42 00 qm bituminösem Isoliermaterial mit Ge webeeinlagen und 36 000 kg Klebemass für Gewölbeabdeckungen. Preis für Verdingungshefte 50 ₰ (nicht in Brief marken). Eröffnungstermin 7. Juni 191 vormittags 11½ Uhr. Ende der Zuschlags frist 19. Juli 1916. Frist für Vertrags erfüllung 2 Jahre.
Coblenz, Fischelstr. 32, den 6. Mai 191
Königl. Eisenbahndirektion Saarbrücken Neubauabteilung in **Coblenz**. (653

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Eisenbahndirektions-Präsident a. D. v. Mühlenfels in Berlin.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nummer 39. 17. Mai 1916. LVI. Jahrgang.

Inhalt:

Bargeldloser Zahlungsverkehr.

Die selbsttätige Signalanlage der Berliner Hoch- und Untergrundbahn.

Minister Trepow in der russischen Reichsduma über die Eisenbahnen.

Verkehrsförderung der verbündeten Mittelmächte.

Nachrichten

Deutschland: Der Landeseisenbahnrat. — Eisenbahnmaßregeln für die Beförderung von Obst. — Militärische Verkehrsbestimmungen für den Besuch der Ostseebäder. — Fahrpreisermäßigungen zur Förderung der landwirtschaftlichen Ausnutzung von Laubenland in der Umgegend von Berlin. — Unentgeltliche Beförderung von Webstoffarbeitern. — Eisenbahnunglück bei Derendorf. — Bargeldloser Zahlungsverkehr. — Zweite Kaiser-Geburtstagsspende der Kriegssammlung der Eisenbahn. — Vom rheinisch-westfälischen Eisenmarkt. — Kriegsauszeichnungen. — Personalnachrichten.

Österreich: Transportbewilligungen für Zivilgüter. — Die Bilanz des Österreichischen Lloyd. — Die Lage des Steinkohlenmarktes. — Donauregulierungskommission.

Ungarn: Gewährung von Prämien für Holzlieferer. — Güterverkehr auf den Eisenbahnlinien der von den Mittelmächten besetzten Gebiete auf dem Balkan. — Personalnachrichten.

Übrige europäische Länder: Die Sommerzeit im Auslande. — Dampffährenverbindung zwischen Schweden und England. — Der Kanal von Marseille zur Rhône. — Vom schweizerischen Lokomotivbau. — Die ersehnte Herabsetzung der Kohlenfrachten. — Arbeiterausstand und Wirtschaftsschwierigkeiten in Spanien. — Bulgarisch-rumänischer Durchgangsverkehr. — Die bulgarischen Linien der Orientalischen Eisenbahnen. — Günstige Einnahmeentwicklung bei den Orientalischen Eisenbahnen. — Verzicht auf den Eisenbahntransport der Serben durch Griechenland. — Personen- und Gepäckverkehr im Militäreisenbahndirektionsbezirk 8. Schaulen. — Wahl eines Geschäftsführenden für die Angelegenheiten des internationalen Verkehrs.

Fremde Erdteile: Von der Bahn Charbin-Aigun. — Nicaraguabahn. — Der Krieg und die kanadischen Bahnen.

Allgemeines.

Bücherschau.

Amtliche Bekanntmachungen.

Bargeldloser Zahlungsverkehr.

Obwohl die Eisenbahnverwaltung schon seit Jahren dem bargeldlosen Zahlungsverkehr, insbesondere dem Postscheckverkehr, ihre Aufmerksamkeit zugewendet hat, so ist doch von ihm im Bereiche der Eisenbahnverwaltung bisher noch nicht in dem erwünschten Maße Gebrauch gemacht worden. Zu einem großen Teil lag die Schuld hieran auf seiten der Verkehrstreibenden und der für die Eisenbahnverwaltung arbeitenden Unternehmer und Handwerker, die die Barzahlung vielfach aus Bequemlichkeit, nach althergebrachter Gewohnheit, teils aber, soweit Unternehmer und Handwerker in Frage kommen, auch aus geschäftlichen Gründen — z. B. sofortige Verwendung des bar erhobenen Geldes zu Lohnzahlungen — vorgezogen haben. Hierzu kam ferner, daß die beteiligten Eisenbahndienststellen über die Vorzüge und Vorteile der bargeldlosen Zahlung oft nicht genügend unterrichtet waren und schließlich sich mit dem Verfahren wegen der damit verbundenen schriftlichen Arbeiten nicht recht befreunden konnten.

Inzwischen ist aber durch den Krieg mit einer vorher nicht gekannten Deutlichkeit die überaus große Bedeutung des bargeldlosen Zahlungsverkehrs in Erscheinung getreten. Allerorten regt sich das Bestreben, ihn einzuführen, wo er noch nicht besteht und ihn da, wo er schon eingeführt ist, zu erweitern. Die Presse hat sich mit großem Eifer der Sache angenommen, wie wir es täglich sehen können, ohne es dabei nicht an — meist unberechtigten — Vorwürfen gegen die Behörden fehlen zu lassen, die auf diesem Gebiet als nicht auf der Höhe stehend bezeichnet werden.

Abgesehen von diesen Presseäußerungen ergibt sich aber schon aus den ganzen Zeitverhältnissen die Notwendigkeit für jede Verwaltung, zu prüfen, welche Maßnahmen getroffen werden können, um den bargeldlosen Zahlungsverkehr zu fördern und auf eine breitere Grundlage zu stellen.

Geht man davon aus, daß die Verwaltung sich nicht damit begnügen darf, den Anschluß ihrer eigenen Stellen an den Scheckverkehr zu veranlassen, sondern, daß sie auch mithelfen muß, das Verständnis für die Bedeutung des bargeldlosen Verkehrs in privaten Kreisen zu wecken und zu vertiefen, so ergeben sich für die einzuschlagenden Wege zwei Richtlinien und zwar:

I. Die Werbetätigkeit im Sinne einer möglichst weitgehenden Benutzung des Giro- und Postscheckverkehrs durch alle diejenigen, die mit der Verwaltung im Geldverkehr stehen,

II. der Anschluß an den Giro- und den Postscheckverkehr aller Kassen, die nur irgend hierfür in Frage kommen können, und dadurch die Möglichkeit der weitesten Selbstbetätigung auf dem Gebiete des bargeldlosen Verkehrs.

Hiervon ausgehend sind inzwischen u. a. im Bezirk der Kgl. Eisenbahndirektion Frankfurt (Main) verschiedene Maßnahmen getroffen, die geeignet erscheinen, in erheblichem Maße auf das Verständnis und die Benutzung des bargeldlosen Zahlverkehrs fördernd einzuwirken.

Folgende Anordnungen sollen der unter I bezeichneten Werbetätigkeit dienen:

1. In alle Ausschreibungsbedingungen ist ein Satz aufzunehmen, wonach es erwünscht erscheint, daß Bieter ein Bank- oder Postscheckkonto besitzt.
2. Allen Bestellzetteln über Lieferungen und Leistungen ist ein Zettel beizufügen, in dem ersucht wird, bei Vorlage der Rechnungen das Bankkonto oder die Nummer des Postscheckkontos anzugeben.
3. Das Gleiche hat zu geschehen, bei Ausfertigung von Schreiben an Dritte, in denen diese einen Auftrag zu irgendeiner Leistung erhalten.
4. Bei Vereinbarung laufender Zahlungen an Dritte sowie von Dritten an die Verwaltung ist möglichst die bargeldlose Zahlung vorzuschreiben.
5. Die Bediensteten sind durch das Amtsblatt, durch persönliche Einwirkung, durch Vorträge und durch beleh-

rende Aufsätze in der Verbandszeitschrift des Eisenbahn-Vereins veranlaßt worden, von der Überweisung ihrer Dienstbezüge an eine Bank oder Sparkasse weitestgehenden Gebrauch zu machen.

6. Bei Einforderung von Rechnungsbeträgen ist stets den Schreiben oder Rechnungen ein Vordruck mit dem Hinweis auf die bargeldlosen Zahlungsmöglichkeiten beizugeben.

Schließlich sind an die Dienststellen noch eingehende Unterweisungen über die Annahme von Schecks und über die Zahlung von Nachnahmen im Giro- und Postscheckverkehr erlassen worden.

Der Schwerpunkt der Bemühungen auf Einschränkung des Barverkehrs wird indes auf die zu II oben bezeichnete eigene Prüfung gelegt, inwieweit die z. Zt. laufenden Zahlungen, soweit sie noch bar erfolgen, dem bargeldlosen Verkehr zugeführt werden können. Hier ist der allerdings mühsame Weg der Einzelaufklärung eingeschlagen worden, in erster Linie bei den zahlreichen Frachtstundungsnehmern, die bisher zu einem großen Teil für die bargeldlose Zahlung schwer zu erwärmen waren.

Für die sonstigen Einzahlungen, wie Anerkennungs- und Anschlußgebühren, Pächte, Mieten, eintägige Frachtstundungsbeträge usw., kommt einmal unmittelbare Giroüberweisung an die Hauptkasse in Frage, dann aber wird möglichst das einfache Verfahren der Abbuchung von Postscheckkonto, soweit solche Zahler dem Postscheckverkehr angeschlossen sind, nutzbar gemacht. Dies Verfahren besteht darin, daß nicht der Schuldner, sondern der Gläubiger die Zahlung und zwar dadurch in die Wege leitet, daß er eine Nachweisung mit einem quittierten Lastschriftzettel über den Schuldbetrag dem Postscheckamt übergibt, das diesen Betrag dem Konto des Schuldners unter Übergabe des Lastschriftzettels mit dem Kontoauszuge zur Last stellt und dem Konto des Gläubigers gutbringt. Zur weitesten Bekanntgabe dieses vereinfachten Zahlungsverfahrens ist ein „Belehrungsblatt" hergestellt worden, das all' denen zugestellt wird, die wiederkehrende Zahlungen an die Verwaltung zu leisten haben.

Dadurch, daß alle am Sitz von Ämtern und Bauabteilungen befindlichen Stationskassen dem Giro- und Postscheckverkehr angeschlossen worden sind, ist die Möglichkeit gegeben, die Rechnungen dritter für Lieferungen und Leistungen durch diese Kassen fast ausschließlich bargeldlos zu zahlen. Eine Anweisung auf eine andere Stationskasse erfolgt nur dann, wenn der Empfänger um Zahlung durch eine bestimmte Zahlstelle ersucht hat, oder wenn die anweisende Stelle bestimmt weiß, daß der Empfänger in unmittelbarer Nähe einer Zahlstelle wohnt. In gleicher Weise wird auch mit den Rechnungen solcher Lieferer verfahren, die in einem anderen Direktionsbezirk wohnen.

Die Öffentlichkeit ist über alle diese Maßnahmen durch einen Aushang „Wie erfolgt die bargeldlose Zahlung im Verkehr mit der Eisenbahnverwaltung?" unterrichtet worden, der in den Schalterräumen aller Kassen an einer in die Augen fallenden Stelle angebracht ist. Ein solcher Aushang sowie das vorerwähnte Belehrungsblatt ist außerdem allen Handelskammern, den Handwerkskammern und der Presse im Bereich des Direktions-Bezirks mit dem Ersuchen um weitere Bekanntgabe in den Fachkreisen und der breitesten Öffentlichkeit zugestellt worden.

Die Verwaltung hat somit ihr Möglichstes zur Hebung des wirtschaftlichen Verkehrs beigetragen, in der Hand der privaten Kreise liegt es nun, auch ihrerseits ihre Schuldigkeit zu tun und aus vaterländischen Gründen mitzuhelfen, die bargeldlose Zahlung zu einer allgemeinen Zahlungssitte auszugestalten.

R. Sch.

Die selbsttätige Signalanlage der Berliner Hoch- und Untergrundbahn.

Im Verein für Eisenbahnkunde, der am 9. d. M. unter Vorsitz des Herrn Geh. Oberbaurat Hoogen tagte, hielt Herr Oberingenieur A. Bothe einen Vortrag über die mit Gleisströmen betriebene selbsttätige Signalanlage der Berliner Hoch- und Untergrundbahn, über die auch in dieser Zeitung wiederholt, wenn auch nur in großen Umrissen berichtet worden ist, u. a. vom Geheimen Baurat Kemmann, der anläßlich der Eröffnung der Untergrundbahnstrecke Spittelmarkt-Alexanderplatz in Nr. 52 des Jahrgangs 1913 die Einrichtung und Arbeitsweise der neuen Signalanlage dieser Strecke erläuterte. Eingehende allgemeine Darlegungen über die Sicherungsweise hat Kemmann in der Elektrotechnischen Zeitschrift 1914, Heft 6—9 und 11—13 als Vorstudien zu der seinerzeit von ihm in Vorschlag gebrachten Einführung des selbsttätigen Signalsystems auf der Berliner Hoch- und Untergrundbahn veröffentlicht *). Hier sind insbesondere die Grundbegriffe der Sicherungsweise entwickelt, ihre Bedeutung für den Betrieb von Schnellbahnen mit dichter Zugfolge klargestellt und gegenüber dem handbedienten Signalsystem ins rechte Licht gerückt. In besonderer Ausführlichkeit sind auch die Stromläufe für die Signalanlage der Hoch- und Tiefbahnen im allgemeinen behandelt. Sie fußen auf einer Streckeneinteilung, bei der der „Gleisabschnitt", der „Streckenabschnitt" (die eigentliche „Blockstrecke"), und die „Schutzstrecke" scharf auseinandergehalten sind. Der Gleisabschnitt wird begrenzt durch in die beiden Fahrschienenstränge eingebaute Isolierstöße; gegen die Gleisabschnitte sind die Blocksignale um das Maß der Schutzstrecke zurückgesetzt; das ist die Strecke, innerhalb deren ein Zug, der das Signal in seiner Haltstellung überfahren sollte, mittels der Bremse mit Sicherheit zum Halten gebracht werden kann. Die Schutzstrecke hat gewöhnlich die Länge des anderthalbfachen Bremsweges.

Bekanntlich ist, um dem Vortragenden, der die vorstehenden Grundbegriffe zunächst zur Darstellung brachte, nunmehr weiter zu folgen, mit der Inbetriebsetzung der Strecke Spittelmarkt-Nordring der Berliner Hoch- und Untergrundbahn das mit Gleisströmen arbeitende selbsttätige Signalsystem überhaupt zum ersten Male in Deutschland angewendet worden. Die seinerzeit von der Schuckertgesellschaft in Nürnberg für die Barmen-Elberfelder Schwebebahn gebaute eigenartige selbsttätige Sicherungsanlage dürfte kaum auf anders geartete Bahnen übertragen werden.

Bei der Reichhaltigkeit des zur Besprechung stehenden Stoffes beschäftigte sich der Vortragende im wesentlichen mit der Sicherungsweise für die freie Strecke, die dafür umso eingehender behandelt werden konnte. Der Vortrag wurde durch eine Fülle ausgezeichneter Lichtbilder unterstützt.

Zurzeit werden mit dem selbsttätigen Signalsystem folgende Strecken des Berliner Schnellbahnnetzes betrieben: Nordring - Alexanderplatz - Spittelmarkt - Gleisdreieck - Wittenbergplatz - Wilmersdorf - Dahlem, sowie Wittenbergplatz - Zoologischer Garten und Wittenbergplatz - Uhlandstraße. Bis jetzt werden 166 Hauptsignale mit den dazu gehörigen Fahrsperren und 58 Vorsignale selbsttätig betrieben.

Die vorgeführten Stromläufe zeigten das Verhalten der Sicherungsanlage bei unbesetztem und bei besetztem Gleisabschnitt, sowohl unter Verwendung von Flügelsignalen als auch unter Anwendung von Tunnellichtsignalen. Bei den Lichtsignalen ist die

*) Als Sonderdruck erschienen im Verlage von Julius Springer, Berlin W 9. Vergl. auch die Aufsatzfolge desselben Verfassers in der Zeitschrift für Kleinbahnen 1916, von der der Anfang in dem Januarheft der Zeitschrift für Kleinbahnen erschienen ist.

Schaltung derart scharfsinnig durchgearbeitet, daß die gemeinverständlich gegebene längere Erläuterung sich durchaus rechtfertigte. Auch die überaus wichtige Aufgabe der Streckenrelais und der Signalrelais bedurfte längeren Verweilens bei diesen an sich einfach gebauten Apparaten. Von den Einzelapparaten, die der Vortragende eingehend erläuterte, verdient außerdem vor allem der Impedanzverbinder genannt zu werden. Dieser stellt für den durch die Fahrschienen zum Kraftwerk zurückkehrenden Betriebsstrom — Gleichstrom von 750 Volt — leitende Verbindung über die durch die Isolierstöße hergestellten Trennstellen her, anderseits unterbindet er dem gleichfalls durch die Fahrschienen fließenden Gleisstrom — einfacher Wechselstrom von 4 Volt, bei 120 Wechseln in der Sek. — das Übertreten von einem Gleisabschnitt in die benachbarten. Auf die ausführlich besprochenen Einzelheiten der sinnreichen Einrichtung kann hier nicht eingegangen werden. Für die Lage der Speisepunkte für den Gleisstrom innerhalb der Gleisabschnitte ist die Länge der letzteren zu berücksichtigen.

Das auf der Hoch- und Untergrundbahn zur Anwendung gelangte Wechselstromrelais ist eisenfrei gebaut; dadurch ist die Möglichkeit eines Klebenbleibens infolge des zurückgebliebenen Magnetismus beseitigt. Die Relais sind in Gehäusen untergebracht, die einzeln oder zusammen mit einem Transformator an Brückengurten, Tunnelstützen usw. befestigt sind. Ausführungsbeispiele wurden im Bilde vorgeführt. Die weiterhin erwähnten Signalantriebe sind teils inländischer, teils ausländischer Bauart.

Die eingehende Schilderung des Tunnellichtsignals zeigte, welche Fülle von Gedankenarbeit auf die zweckmäßige, alle Gefahrenquellen berücksichtigende Bauart dieses Signals verwendet ist. Nach menschlichem Ermessen sind Unfälle durch nachlässige Bedienung oder Fahrlässigkeit der Beamten ausgeschlossen.

Die bei der Hoch- und Untergrundbahn zur Anwendung gelangte, schon erwähnte Fahrsperre ist mit dem Signal parallel geschaltet; sie besteht aus einem eisernen Auslegerarm, der in Tunnelstrecken unmittelbar beim Signal an der Tunnelwand, auf Hochbahnstrecken in ungefähr der halben Höhe des Signalmastes angebracht ist. Der Arm ragt in der Haltlage in den lichten Umgrenzungsraum der Betriebsmittel hinein. Auf dem vordersten Wagen des Zuges befindet sich ein drehbarer Bremsauslösehebel, der sich bei Berührung mit der Fahrsperre nach rückwärts umlegt und dadurch ein Kontaktstück von den dazugehörigen Kontaktfedern trennt. Hierbei wird der Steuerstrom des Zuges unterbrochen und gleichzeitig eine Sperrklinke aus einer auf dem Wagendache angebrachten Schaltwalze ausgehoben. Die Walze dreht sich, der Automatenausschaltstrom und der Bremsstrom werden eingeschaltet, der Bremslösestrom dagegen unterbrochen.

Von der Erläuterung eines die Schaltung mehrerer Streckenabschnitte und die Einwirkung der Züge auf die Signale in regelrechtem Betriebe darstellenden Lichtbildes, ebenso zu einem weiteren Lichtbild, das die gleiche Zusammenstellung im gestörten Betriebe zeigte, wurde aus Zeitmangel abgesehen; sie wird der demnächst in der „Verkehrstechnischen Woche“ im Druck erscheinenden Gesamtwiedergabe des Vortrages beigefügt werden. Zweck, Anwendung und Wirkung der Nachrücksignale, die bekanntlich zwecks Erreichung dichterer Zugfolge im Stationsabschnitt am Einfahrende der Haltestellen aufgestellt werden, wurden vom Vortragenden gestreift. Näheres darüber enthält eine in der „Elektrotechnischen Zeitschrift“, Heft 13, des laufenden Jahrganges erschienene Mitteilung des Vortragenden, die die Nachrücksignale des Untergrundbahnhofes Leipziger Platz behandelt.

Als besonders nützlich hat sich das vom Vortragenden selbst entworfene, am Einfahrende der Bahnsteige zum Einbau gelangte Gefahrsignal bewährt; durch dieses Signal ist bereits ein vom Bahnsteig des Leipziger Platz-Bahnhofes auf das Gleis gefallener Fahrgast vor sicherem Überfahrenwerden bewahrt worden. Das Gefahrsignal besteht aus drei übereinanderliegenden Signallampen, die beim Einschalten des Stromes in strahlend rotem, fast glutrotem Licht aufleuchten. Das Signal kann vom Fahrer oder Zugbegleiter unmöglich übersehen werden. Es ist durch die Bahnsteigbeamten von mehreren Stellen des Bahnsteiges aus zu betätigen; gleichzeitig geht das Einfahrsignal mit der Fahrsperre auf „Halt“ und kann auch vom Stellwerk aus ohne Mitwirkung der Bahnsteigbeamten nicht wieder auf „Fahrt frei“ gestellt werden. Der Stromlauf des Signals wurde vom Vortragenden eingehend erklärt.

Die Stellwerke sind nach dem Vorbilde der in London zur Anwendung gekommenen nach Westinghousescher Bauart hergestellt. Auch für die Sicherung in den Stellbezirken ist der Gleisstrom verwendet, mit dem gleichzeitig auch die über dem Stellwerk befindliche Gleistafel bedient wird, auf der sich alle im Stellbezirk vor sich gehenden Zugbewegungen und Signalwechsel sichtbar abspielen. Die Stellwerke haben sich als sehr zweckmäßig bewährt.

Der Vortragende schloß seine inhaltreichen, hier nur kurz gestreiften Darlegungen mit der Mitteilung, daß während der nunmehr 2½jährigen Betriebsdauer der selbsttätigen Signalanlage auf der Berliner Hoch- und Untergrundbahn auf 275 000 Bewegungen von Signalen und von Fahrsperren nur 1 Versager entfiel, durch den nicht etwa ein gefährliches Signalbild, sondern nur eine geringe Betriebsverzögerung entstand. Im Jahre 1915 sind insgesamt etwa 25 Millionen Bewegungen von Signalen und von Fahrsperren ausgeführt worden. Trotz der Neuartigkeit der Anlage und dem Mangel an geschultem Personal während der Kriegszeit hat das selbsttätige Signalsystem zu Anständen keine Veranlassung gegeben; es hat die daran geknüpften Erwartungen nicht nur erfüllt, sondern sogar weit übertroffen.

W. M.

Minister Trepow in der russischen Reichsduma über die Eisenbahnen.

Das erste Auftreten des neuen Ministers der Verkehrsanstalten in der Reichsduma konnte mit einiger Spannung erwartet werden, denn bei Übernahme der schweren und sehr verwickelten Aufgabe hatte der Minister es laut verkündet, daß er von Eisenbahnen nichts verstehe. Er wolle sich aber möglichst schnell hineinzufinden versuchen. Die ungeduldige Frage Rußlands war daher: wie ist die gute Absicht geglückt? Es konnte sich natürlich bei der Beantwortung nicht darum handeln, was im Einzelnen, in der kurzen Spanne Zeit geschehen ist, als vielmehr darum: wie sieht der Minister die Dinge an, wie beurteilt er den derzeitigen Zustand und wie glaubt er einer besseren Zukunft die Wege bahnen zu können? Aus dem Nachfolgenden ergibt sich nun im allgemeinen, wie der Minister an die wichtige, ihm in sehr schwerer Zeit zugefallene Aufgabe herangetreten ist. Und, um es gleich hier vorweg zu nehmen, die Richtlinien, die er den Aufgaben seines Ministeriums zieht, zeugen deutlich davon, daß er die Absicht hat, nicht an der Oberfläche der täglichen Geschäftserledigung zu verweilen, sondern daß er an die Wurzeln, von denen eine gesunde, dringend notwendige Entwicklung des Eisenbahnwesens genährt werden muß, heranzutreten beabsichtigt. Gelingt das dem Minister, kann er namentlich die großen Geldmittel dazu flüssig machen, dann könnte in absehbarer Zukunft Rußland einer schnellen, wirtschaftlichen Entwicklung entgegengeführt werden. Aber — das Geld! und die zuverlässigen, ausführenden Kräfte!

Doch zunächst zum Inhalt der Ministerrede, wie sie die „Torg. Prom. Gaseta“ mitteilt. Der Minister leitet seine Ausführungen mit zwei überraschenden Mitteilungen ein. Erstens berichtet er, daß der Umbau der Bahn nach Archangelsk in die russische Normalspur am 14./27. Januar beendet worden ist. Er sagt allerdings nicht, daß sie sich in einem betriebsfähigen Zustand befindet, also für den Betrieb eröffnet worden ist, was ja natürlich die Hauptsache wäre, sondern er stellt nur fest, daß der Umbau vollendet ist. Wenn man nicht vergißt, daß die Teilstrecke bis Njändoma nach Schluß der Schiffahrt, also etwa Ende September bis Anfang Oktbr., begonnen ist, und daß um die Zeit auch der strenge Winter dieses Jahres seinen Einzug gehalten hat, so fällt die bauliche Leistung auf. Man darf auf die amtliche

Mitteilung über die Eröffnung des Betriebes gespannt sein. Wann wird die erfolgen?

Noch auffallender, aber noch unbestimmter ist die Mitteilung, daß der Bau der neuen Bahn nach Ssorokskoje „trotz der übermenschlichen Schwierigkeiten auch beendet ist, wenngleich er nur einen zeitweiligen Charakter hat. Die Arbeiten schreiten aber unermüdlich und unaufhaltsam vorwärts. Die Linie, die die Halbinsel von Kola durchquert, wird im April beendet sein. Ich hege die feste Hoffnung, sagt der Minister, daß zum Ende des Jahres der ganze Weg beendet und Rußland durch einen ununterbrochenen Schienenweg mit dem nie zufrierenden Jekatherinen-Hafen am freien Ozean verbunden sein wird." Vielleicht genügt diese ministerielle Erklärung denjenigen, die mit so großem Eifer zu erzählen wußten, daß dieser Schienenweg schon fertiggestellt sei und Rußland damit in seinem Verkehr mit der Außenwelt frei von jeder Beschränkung sei usw. Es ist dabei nicht zu vergessen, daß zwischen der „baulichen" Herstellung und der Benutzung dieses Bauwerks für den Betrieb überall ein Unterschied ist. In Rußland ist dieser Unterschied aber so himmelweit groß, daß selbst die „feste Hoffnung" eines russischen Ministers, ihn zu überbrücken, nur selten ausreicht. Auffallend ist übrigens, daß er noch von einem Jekatherinenhafen spricht, obgleich dieser Punkt der Sehnsucht Rußlands schon längst in „Alexandrowsk" umgetauft worden ist. Wenn nur nicht bei Erfüllung der „festen Hoffnung" auch eine Verwechslung der Jahre vorliegt, denn dazu gehört ein Glaube, der Berge versetzt, und ein Mut, der vor keinen Hindernissen zurückschreckt, glauben machen zu wollen, daß es im Winter 1915/16, der der kälteste seit Menschengedenken gewesen ist, in jenen Gegenden möglich geworden sein soll, eine Eisenbahn zu bauen. Es sei denn, daß die einträgliche Absicht besteht, den „Bau" zu wiederholen, nachdem die Sommersonne ihn zur Prüfung seiner Dauerhaftigkeit einer durchdringenden Bestrahlung unterzogen haben wird.

Aber diese Sorgen drücken den Minister weniger als die großen Aufgaben der allernächsten Zukunft, die „untereinander keinen Vergleich" aushalten. Auf dem hier vom Minister angeschnittenen Gebiete kann man ihm in Westeuropa besser folgen als beim Bau von Eisenbahnen auf den glatten Eisflächen an den Küsten des Eismeeres. Der Minister vertritt die Auffassung, daß Rußland jetzt, sofort an die Arbeit herantreten muß, alles vorzubereiten, um nach Beendigung des Krieges energisch und schnell mit dem Bau von Eisenbahnen vorgehen zu können. Die „geringste Forderung des Reiches" ist die Erbauung von 5—6000 Werst (= 5335—6402 km) im Jahr! Dazu sind erforderlich 110—130 Mill. Pud (= 18—21 Mill. t) Erzeugnisse der Eisen- und Stahlindustrie. Die vorhandenen industriellen Anlagen vermögen derartige Lieferungen nicht auszuführen, es müssen daher neue große, staatliche Industrien geschaffen werden. Auf diesen Punkt habe ich schon die Leser der Vereins-Zeitung seinerzeit aufmerksam gemacht. Der Minister geht jetzt nur noch einen Schritt weiter. Früher sprach er nur vom europäischen Rußland, jetzt hat er bereits auch Asien in den Kreis seiner Erwägungen gezogen. Alles, was der Minister hierzu und namentlich über die Notwendigkeit, schnell Eisenbahnen zu bauen, sagt, wirkt durchaus überzeugend und muß sogar als etwas Selbstverständliches betrachtet werden. Leider ist der Redner nur gezwungen, gleich in den köstlichen Wein eine erhebliche Menge Wasser zu schütten, und die dünne Limonade, die dabei entsteht, ist schal und wirkt ernüchternd. Es fehlen nämlich die technischen Kräfte, um die schönen Pläne durchzuführen. „Allein, wenn wir den festen Entschluß fassen, den durchaus notwendigen Fortschritt auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens zu fördern, dann müssen wir für eine Erweiterung unserer technischen Lehranstalten und für Begründung neuer sorgen, damit wir alle Anforderungen ohne Ausnahme durch russische Kräfte befriedigen können." Es geht also nicht, wie der Minister und, man kann wohl sagen, wie Rußland das will, ohne fremde Kräfte. Denn bis nach Beendigung des Krieges kann der Bedarf an technischen Kräften unmöglich beschafft werden. Ohne solche Kräfte kann man aber weder Eisenbahnen bauen, noch große industrielle Unternehmungen schaffen und betreiben. Als Illustration hierzu und zur besseren Beurteilung der Zustände in Rußland kann darauf hingewiesen werden, daß eine der besten technischen Hochschulen, das Polytechnikum in Riga geschlossen, d. h. vernichtet worden ist. So versucht man in Rußland sich aus schwerer Bedrängnis heraus zu helfen!

Sehr interessant sind die Ausführungen des Ministers über den Zustand, in dem sich die Eisenbahnen befanden, als der Krieg ausbrach, und über die Verwirrung, die bei der Beförderung ausbrach. „Weder der Bau noch die Ausrüstung der vorhandenen Bahnen ist unter dem Gesichtswinkel der Erfordernisse eines Krieges, namentlich nicht eines so schweren und verwickelten, ja nicht einmal unter dem des täglichen Lebens ausreichend. Es haben immer die erforderlichen Geldmittel gefehlt. Allen war es bekannt, daß schon in Friedenszeiten unaufhörlich Güteransammlungen stattfanden, die Schwierigkeiten bei der Abfuhr von Heizmaterial aus dem Donez-Becken, die Hindernisse bei der Beförderung der Übersiedler, die Unzulänglichkeiten und die Lage der erdrückenden Mehrheit unserer Bahnhöfe, die zeitweise so erschwerend waren, daß selbst aus den großen Bahnhöfen in Petersburg und Moskau die Züge nicht ausfahren konnten. In solchem Zustande befanden sich unsere Eisenbahnen, als der Krieg ausbrach. Nur weil in den ersten Monaten der Güterverkehr fast vollständig ausgeschaltet und der Personenverkehr eingeschränkt wurde, konnten die Transporte im Dienste der Mobilmachung nicht nur wirksam durchgeführt werden, sondern es gelang sogar, die Armee schnelle zusammen zu ziehen, als nach dem Mobilmachungsplane vorgesehen war." Der Schlußsatz, vom Minister der Reichsduma vorgetragen, klingt beinahe stolz, aber der Minister hat gänzlich vergessen, vielleicht hat er es auch nie gewußt, daß es sich, als der amtliche Mobilmachungsbefehl erfolgte, nur noch um die Vollendung der Mobilmachung handelte, die bereits seit Monaten im Gange und soweit vorbereitet war, daß in der Hauptsache nur noch die letzten Verschiebungen der Truppen in den Grenzgebieten vorgenommen wurden. Wenn dann, um die Nachschübe durchzuführen und was die Mobilmachung sonst noch erfordert, „in den ersten Monaten" der Güterverkehr fast ganz ausgesetzt wurde, so verliert das, was stolz klang, stark an seinem Glanz. Aber, wie dem auch sei, es ist das, worauf in der Vereinszeitung unentwegt hingewiesen worden ist, vom Minister selbst anerkannt worden, die Eisenbahnen waren und sind für so große Aufgaben nicht genügend vorbereitet und hergerichtet.

Und doch, obgleich die Dinge so liegen, meint der Minister, daß die Gerechtigkeit es verlangt, anzuerkennen, daß Unordnung im Betriebe, über die die Zeitungen so viel klagen, nicht vorhanden ist. „Man kann wohl über eine ungenügende Entwicklung des Eisenbahnnetzes, über fehlendes Rollmaterial sprechen, aber nicht über eine Unordnung im Betriebe." Damit trifft der Minister die tatsächlichen Verhältnisse ziemlich gut, der Anteil an den Mißerfolgen, der auf die Mangelhaftigkeit der Betriebsleitung entfällt, ist wahrscheinlich der kleinste Posten in der Rechnung. Darum soll aber schon jetzt, gleich noch im Jahre 1916, während der Krieg noch in vollem Gange ist, die Beseitigung der Mängel der Ausrüstung in Angriff genommen werden. 355 Millionen Rubel sind vorgesehen, um die Durchlaßfähigkeit der Bahnen zu erhöhen, die Eisenbahnknotenpunkte auszubauen und den Neubau von Bahnen auszuführen. Namentlich sollen die Bahnen, die die Verbindung zwischen dem Donez-Becken und den beiden Hauptstädten Petersburg und Moskau herstellen, leistungsfähiger gemacht werden. Es sind das die Bahnen: 1. Swjerewo-Koslow-Moskau; 2. Kupjänsk-Jelez-Ostapowo-Moskau; 3. Charkow-Kursk-Moskau; 4. Lwow-Brjänsk-Witebsk-Petersburg; 5. Ljubotin-Woroshba-Witebsk-Petersburg. Daneben sollen die Anlagen in Petersburg und die Moskauer Ringbahn sehr erheblich vergrößert werden. Endlich das Rollmaterial! Der Minister sagt, „wir erwarten von den russischen Fabriken 20 000 Güterwagen, aus Amerika 13 140 Güterwagen, die eine Tragfähigkeit von 2400 Pud (= 39,3 t) haben sollen." Lokomotiven „erwartet" der Minister 900 Stück, er sagt aber nicht, wer die liefern soll. Im Lande aller Reußen werden sie wohl schwerlich gebaut werden können. „Alle diese Pläne und alle diese Arbeiten, die in diesem Jahre ausgeführt werden sollen, gestatten, mit mehr Ruhe als bisher auf die Versorgung mit Kohlen zu blicken, und die Verhältnisse, die tatsächlich vorgelegen haben, werden in der nächsten Arbeitsperiode, so hoffe ich, schon nicht mehr anzutreffen sein." Es ist ein reichlich gerüttelt Maß voll Arbeit, das der Minister auf das Programm des laufenden Jahres gesetzt hat. Dazu mancherlei Aufgaben, die schwer durchzuführen sein werden, namentlich mit Rücksicht auf die fehlenden technischen und wohl auch die ungelernten Arbeitskräfte, andere Arbeiten, die in ihrer Abhängigkeit von Lieferungen des Auslandes bei ihrer Ausführung auf Schwierigkeiten stoßen werden, denn ob die Lieferungen so glatt und rechtzeitig eintreffen werden, ist doch noch nicht so ganz einwandfrei und noch weniger sicher, daß sie schnell vom Hafen zur Verbrauchsstelle gelangen werden. Aber das sind alles Sorgen, durch die der Minister sich natürlich in seiner Handlungsweise nicht beirren lassen darf. Er tut es auch nicht, denn was er sagt und wie er es sagt, ist von so fester Zuversicht getragen, daß man unmittelbar den Eindruck erhält, daß er sich die Durchführbarkeit der Aufgaben gesichert haben muß. Ein solcher fester Entschluß ist in Rußland gar nicht etwas sehr oft Vorkommendes.

Dr. Mertens.

Verkehrsförderung der verbündeten Mittelmächte.*)

Die bei den Gegnern der Zentralmächte zum geflügelten Wort gewordene „Umgruppierung“ wird nach dem Kriege auf wirtschaftlichem Gebiete zweifelsohne eine bedeutende Rolle spielen, ganz besonders auf dem Gebiete des internationalen Fremdenverkehrs. Unsere Feinde werden keine Neigung verspüren, ihren Reiseverkehr ohne zwingende Not nach Deutschland und den mit ihm verbündeten Ländern hinzulenken; im Gegenteil, sie werden alles versuchen, uns den volkswirtschaftlichen Nutzen des Fremdenverkehrs, soweit sie nur können, zu schmälern. Wenn auch zugegeben werden soll, daß die Zeit die geschlagenen Wunden langsam heilen wird, daß die auf wechselseitige Förderung des Fremdenverkehrs gerichteten Bestrebungen in mancher Beziehung geeignet sein können, abgerissene Beziehungen wieder anzuknüpfen und neue zu schaffen, so verbieten uns Gründe des Taktgefühls, gleich nach Friedensschluß unsere Werbearbeit in den uns heut feindlich gesinnten Ländern auszuüben. Auf der anderen Seite werden die Deutschen, werden seine Verbündeten ihr schönes Geld für zu schade halten, um Reisen in feindliche Gebiete zu unternehmen. Es darf vielmehr angenommen werden, daß der Krieg manchem die Augen geöffnet hat, daß der vor dem Kriege leider stark ausgeprägten Neigung der Fremdtümelei kräftige Schranken gezogen werden. So wird die Umgruppierung auf dem Gebiete des Verkehrs, bei Wandern und Reisen, sich hoffentlich zunächst dadurch bemerkbar machen, daß der innere Verkehr in Deutschland und den mit ihm verbündeten Ländern eine gewaltige Stärkung erfährt. Das ist vom nationalen und volkswirtschaftlichen Gesichtspunkte um so mehr zu begrüßen, als der Deutsche, der Österreicher und der Ungar die Schönheiten, Sehenswürdigkeiten und Eigenarten des eigenen Landes bisher viel zu wenig beachtet hat.

Die Regierungen und die verkehrsfördernden Vereinigungen werden ihre Werbearbeit auf diesen Umstand einzurichten haben. Aber selbst bei der eindrucksvollsten Werbearbeit für den inneren Landesverkehr wird man Reisen und Wandern nicht ausschließlich innerhalb der Grenzen des eigenen Vaterlandes bannen können. Wer das eigene Vaterland kennt und zur Erholung, zur Bildung oder aus sonstigen Gründen das Ausland besuchen will, der sollte zunächst nicht in die Deutschland feindlich gesinnten Länder reisen, sondern erst Land und Leute in den verbündeten Ländern kennen lernen oder seine Reisen nach den während des großen Weltkrieges neutral gebliebenen Ländern machen. Von solchen Erwägungen muß die zukünftige Verkehrswerbung geleitet sein, die in größerem Umfange naturgemäß erst nach dem Kriege einsetzen kann.

Dem Nichteingeweihten mag es befremdlich erscheinen, daß auch schon während des völkermordenden Weltkrieges neue Pläne für diese Verkehrswerbung geschmiedet werden. Wenn aber jede Organisationsarbeit gründlicher Vorbereitung bedarf, so gilt dies namentlich von den schwierigen Maßnahmen, die auf Förderung der Verkehrsbeziehungen gerichtet sind. Es wird nun die Frage berechtigt sein, ob eine gemeinsame, auf dem Grundsatze von Geben und Nehmen beruhende Verkehrswerbung zwischen den verbündeten Zentralmächten unter den veränderten Verhältnissen überhaupt durchführbar sein wird. Ist es für den Bund Deutscher Verkehrs-Vereine schon eine schwierige Aufgabe, seine in Verbindung mit den deutschen Staatseisenbahnen unternommene Werbetätigkeit dem großen allgemeinen deutschen Verkehr dienstbar zu machen, ohne mit den verschiedenartigen Interessen der einzelnen Landesteile zusammenzustoßen, so wird eine Verkehrswerbung, die den allgemeinen Interessen der verbündeten Länder zu dienen hat, noch größeren Hindernissen begegnen. Aber es ist doch bezeichnend, daß bei den Bestrebungen zur wirtschaftlichen Annäherung der verbündeten Länder, an deren Notwendigkeit weder bei den Regierungen noch bei den Völkern Zweifel bestehen, der verkehrsfördernde Gedanke und das Bestreben, sich gegenseitig besser kennen zu lernen, lebhaft in den Vordergrund getreten ist. Es sei nur an die Kundgebungen erinnert auf der Versammlung des deutsch-österreichisch-ungarischen Wirtschaftsverbandes in Wien am 28. Juni 1915, an die Verhandlungen der Verkehrskörperschaften in Berlin, Leipzig und Wien, wo in einer Reihe von vertraulichen Besprechungen die Unterlagen geschaffen wurden für die am 28. Juni in Wien begründete Deutsch-österreichisch-ungarische Verkehrs-Vereinigung. Die Beratungen haben ergeben, daß eine gemeinsame Verkehrsförderung durchaus möglich ist, ohne daß die Selbständigkeit der Werbearbeit in den verbündeten Ländern beeinträchtigt wird. In den verschiedenen Aussprachen ist die Auffassung zum Durchbruch gelangt, daß ein gewisser Wettbewerb der Fremdenverkehrsgebiete innerhalb der verbündeten Länder niemals ganz auszuschalten sein wird, daß aber Deutschland, Österreich und Ungarn in ihrer Gesamtheit keine scharfen Verkehrskonkurrenten sind, im Gegenteil sich in mancher Hinsicht auf das vorteilhafteste ergänzen. Es hat Deutschland seine ausgedehnten Mittelgebirge, seine Nord- und Ostseebäder und die vielen Heilquellen, Österreich-Ungarn ausgedehnte Hochgebirge und vor allem auch an der Adriaküste und in Südtirol Reisegebiete mit warmem, mehr südlichem Klima, landschaftlich hervorragende Gebiete von eigenartiger Schönheit, wie Dalmatien, die Tatra usw. Zusammengefaßt bilden die verbündeten Länder geradezu ideale Reisegebiete, für die zu werben eine dankbare Aufgabe sein wird, zugleich auch eine Notwendigkeit, um auch auf diesem Gebiete dem Auslande gegenüber in Zukunft als eine geschlossene, mächtige Organisation auftreten zu können.

Von diesen Gesichtspunkten ausgehend, haben der Bund Deutscher Verkehrs-Vereine, der Bund österreichischer Landesverbände für Fremdenverkehr und die in der Einrichtung begriffene gleichartige Landesorganisation für Ungarn sich in der Deutsch-österreich-ungarischen Verkehrsvereinigung zusammengeschlossen und die Leitung des neuen Verkehrsbündnisses für die ersten drei Jahre dem Bund Deutscher Verkehrs-Vereine, unter dem Vorsitz des Präsidenten Gontard, Leipzig, übertragen. Das in Anwesenheit von Regierungsvertretern in längerem Vortrage durch den Generalsekretär der neuen Vereinigung Bundesdirektor Schumacher erläuterte umfangreiche Arbeitsprogramm wurde einem kleinen Ausschuß von Verkehrsfachleuten überwiesen. Die Geschäftsordnung der Vereinigung sieht außerdem einen größeren Ausschuß vor, dem eine große Zahl von Vertretern verkehrsfördernder Körperschaften und sonstiger beteiligter Kreise angehören sollen. Von deutscher Seite sind im Arbeitsausschuß vertreten Präsident Gontard als Vorsitzender, Direktor Eidlitz vom Internationalen öffentlichen Verkehrs-Bureau, Berlin, Königlicher Rat Maximilian Krauß-München, Stadtverordneter Miller-Magdeburg und Generalsekretär Schumacher; von österreichischer Seite Reichsratsabgeordneter Regierungsrat Dr. Kofler-Innsbruck als Vorsitzender des Bundes österreichischer Verkehrsverbände, Stadtrat Dr. Pick-Prag. (Die ungarischen Vertreter werden noch genannt.)

Die Gründung der Deutsch-österreich-ungarischen Verkehrsvereinigung fand am 28. April d. J. in Wien statt; sie fand von berufener Seite durch den Bürgermeister der Stadt Wien, Exzellenz Dr. von Weiskirchner, bei dem Empfang im Rathaus eine verständnisvolle Würdigung. Der Wiener Bürgermeister äußerte u. a.: „Die Wiener Tagung wird für alle Zukunft von hervorragender Bedeutung sein, denn die gemeinsame Besprechung ist eine Tat, welche die bisher theoretische Annäherung der Zentralmächte praktisch verwirklicht. Es wird gut sein, wenn man unsere Länder besser kennen lernen wird als in früherer Zeit. Auch bei uns gibt es viele schöne Gegenden, und man muß weder an die italienische noch an die französische Riviera gehen; den Fremdenverkehr in unseren Ländern zu fördern, wird unser stetes Bestreben sein. Wien, ein Bollwerk des Ostens, ist gemeinsam mit der Schwesterstadt Budapest kaum wie eine andere Stadt berufen, die Verbindung zwischen Ost und West herzustellen.“

Er fuhr dann fort: „Man spricht sehr häufig von einer Fremdenverkehrs-Industrie und meint damit eigentlich nur die wirtschaftliche Arbeit, ohne zu bedenken, daß in ihr eine Angelegenheit enthalten ist, welche viel weniger vom wirtschaftlichen, als vom kulturellen Standpunkte zu betrachten wäre. Der Kampf, den die Zentralmächte gegen eine Welt von Feinden zu bestehen haben, hat uns aneinander geschmiedet, und ich glaube nicht, daß dieses durch Blut gekittete Band jemals gelockert oder gelöst werden könnte. Dort in den Karpathen, wo Deutsche, Magyaren und Österreicher aller Nationen Schulter an Schulter gekämpft haben, um die Feinde abzuhalten vom Vordringen in das Innere des Reiches, in Belgien, wo auch unsere Mörser gesprochen haben, ist dieses Bündnis für ewige Zeiten geschlossen worden. Wenn wir das Bild des 21. Kriegsmonats betrachten, können wir mit Stolz erfüllt sein von den Heldentaten unserer Söhne und Brüder, die hinter den Heldentaten des klassischen Altertums gewiß nicht zurückstehen. Große Probleme werden nach Kriegsschluß zu lösen sein, und ich muß Sie beglückwünschen, daß Sie Zeit gefunden haben, mitten im brandenden Weltkriege Friedensarbeiten vorzubereiten. Eine der wichtigsten ist, nicht unwürdig zu werden der Heldentaten unserer Söhne und Brüder, nicht nur schlecht und recht, aber gründlich durchzuhalten, sondern auch jene Zeit vorzubereiten, die endlich wiederkommen wird. Ihr erhabenster Zweck muß sein, alles zu fördern, was dazu beitragen kann, einander immer

*) Siehe auch den Aufsatz über die Verkehrsförderung zwischen Deutschland, Österreich und Ungarn in Nr. 37 d. Ztg., S. 433. Der nachstehende Aufsatz geht uns vom Bund deutscher Verkehrs-Vereine in Leipzig zu. Die Schriftl.

näher kennen zu lernen, die Möglichkeiten zu schaffen, daß wir von Süd und Nord, von West und Ost zusammenkommen, um unsere brüderlichen Gesinnungen auszutauschen, uns die Hände zu reichen und Herz zum Herzen sprechen zu lassen. Das Reisen soll in Hinkunft nicht bloß ein Vorrecht der Reichen und Wohlhabenden sein, sondern wir müssen auch für die sorgen, die den Drang nach Wissen und Bildung in ihrem Herzen tragen, aber nicht die Mittel zum Reisen besitzen. So wünsche ich denn, daß ein reiches Kulturleben aus Ihren Bestrebungen emporblüht, daß Ihre Vereinigung dazu beiträgt, den Korridor nach dem Osten zu öffnen zu unseren neuen Verbündeten und die wirtschaftliche Annäherung zwischen den Zentralmächten zu fördern. Jungfräulich liegt das neue Land des uns verbündeten Südosten vor uns, es soll uns seine Erzeugnisse geben, wir werden ihm unsere industriellen und geistigen Errungenschaften vermitteln, und es wird eine neue Kultur auferstehen, die Kultur der wahren Nächstenliebe und des Hochhaltens reiner erhabener Menschlichkeit. Die Zukunft unserer Nationen, sie lebe hoch im Zeichen des Friedens!" Mögen die Geleitworte des Wiener Bürgermeisters an der Wiege der neuen Vereinigung bald in Erfüllung gehen.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Der Landeseisenbahnrat** ist, wie der „Berl. Akt." mitteilt, durch eine Vorlage des preußischen Eisenbahnministers aufgefordert worden, sich gutachtlich über die Frage zu äußern, ob es den wirtschaftlichen Interessen des Landes entspricht, die für Kohlen und Eisen nach den Niederlanden, der Schweiz, Italien und Südfrankreich bestehenden Ausnahmetarife, deren Voraussetzungen durch die Veränderungen des Krieges, namentlich der Wettbewerbsverhältnisse in den neutralen Ländern, entfallen sind, aufzuheben.

— **Eisenbahnmaßregeln für die Beförderung von Obst.** Der Reichsarbeitsausschuß für Obstanbau und Obstverwertung ist beim preußischen Eisenbahnminister u. a. mit folgenden Anträgen vorstellig geworden: 1. Rechtzeitige Stellung von Wagen während der Obsternte auf den Versandstationen der Bezirke, in denen der Obstbau in größerem Maße erwerbsmäßig betrieben wird; 2. Anbringung von Lüftungsvorrichtungen an den Stirnseiten der Eisenbahnwagen für den Obstversand und Vorhaltung von Böcken und darüber zu legenden Brettern zur besseren Ausnutzung des Wagenraumes und luftigeren Verladung der Obstkörbe; 3. möglichst schnelle Beförderung, soweit angängig unter Vermeidung des Umladens; vorsichtige Behandlung der Obstsendungen beim Umladen.

Unter Hinweis auf die Bedeutung, die der Verwertung des Obstes für die Volksernährung insbesondere während des Krieges zukommt, beauftragt der Minister nun mittels Erlaß vom 4. d. M. die Königlichen Eisenbahndirektionen: zu 1: nach Möglichkeit für die rechtzeitige Gestellung der angeforderten Wagen zu sorgen; zu 2: da sich die Anbringung von Lüftungseinrichtungen an den Stirnseiten der Wagen nach früheren Feststellungen nicht empfiehlt, die Zurückziehung von Wagen aus dem Verkehr zum Zwecke der Anbringung solcher Lüftungsvorrichtungen bei den dauernd hohen Anforderungen an bedeckten Wagen auch nicht angängig sein würde, im Benehmen mit den hauptsächlich in Betracht kommenden Versendern oder Versendergruppen festzustellen, in welchem Umfange Ve-Wagen benutzt werden können, die dann gegebenenfalls zu stationieren sein würden; auch würde nichts dagegen einzuwenden sein, daß derartige Wagen in bestimmte Kurse eingestellt werden. Erforderlichenfalls sind neu angelieferte Wagen dazu zu verwenden, wegen deren Überweisung sich die Königlichen Eisenbahndirektionen mit dem Eisenbahn-Zentralamt in Verbindung setzen wollen; zu 3: im Benehmen mit den Beteiligten Beförderungspläne für Obst festzulegen und jedenfalls für möglichst schleunige Beförderung und für pflegliche Behandlung der Obstsendungen beim Umladen zu sorgen.

— **Militärische Verkehrsbestimmungen für den Besuch der Ostseebäder.** Für das Jahr 1916 ist der Badeverkehr in den Ostseebädern im Bezirke des II. Armeekorps an der ganzen Küste gestattet mit Ausnahme von Osternothafen, wo er grundsätzlich verboten ist. Nach den für den Verkehr in den Ostseebädern erlassenen Bestimmungen des stellvertretenden Generalkommandos wird Bädegästen und Besuchern, die reichsdeutsch sind oder verbündeten Staaten angehören und in Deutschland wohnen oder sich dauernd aufhalten, der Aufenthalt in den Badeorten widerruflich gestattet, wenn sie im Besitze eines von der Polizeibehörde des Wohn- oder dauernden Aufenthaltsortes ausgestellten Ausweises sind, der mit einer Personalbeschreibung, eigenhändiger Unterschrift und einer Photographie des Inhabers aus neuester Zeit sowie mit einer amtlichen Bescheinigung darüber versehen ist, daß der Inhaber des Ausweises tatsächlich die durch die Photographie dargestellte Person ist und die Unterschrift eigenhändig vollzogen hat. Für Familien genügt ein Familienausweis, der die Personalbeschreibung und Photographie der über 10 Jahre alten Personen (nebst eigenhändiger Unterschrift und Bescheinigung) aufweist. Der Ausweis wird stempelfrei erteilt, er ist nur erforderlich bei Aufenthalt über 24 Stunden. Die Zulassung feindlicher und neutraler Ausländer ist im allgemeinen verboten, Ausnahmen unterliegen der schriftlichen Genehmigung des Generalkommandos.

Die Eisenbahndienststellen sind angewiesen worden, über den Verkehr nach den Seebädern nur Auskunft ohne Gewähr zu erteilen und den Anfragenden im übrigen zu empfehlen, sich in allen Fällen vor Antritt der Reise bei der Badeverwaltung oder der Ortsbehörde der Badeorte nach den einschlägigen Bestimmungen zu erkundigen.

— **Fahrpreisermäßigungen zur Förderung der landwirtschaftlichen Ausnutzung von Laubenland in der Umgegend von Berlin** gelangen nunmehr in Gestalt von Arbeiterrückfahrkarten oder Arbeiterwochenkarten zur Einführung. Die Karten gelten während des Krieges für Fahrten vom Wohnort nach dem Laubengelände; sie werden ausgegeben an: Eigentümer, Nießbraucher und Pächter von Acker- oder Gartenland in der Größe von 200 bis 1500 qm, sowie an deren nahe Verwandte (Ehegatten, Kinder, Geschwister, Eltern, Schwiegereltern und -Kinder, Stiefkinder und Enkel), Mündel und Pflegekinder, sofern diese Personen zum Hausstande des Antragstellers gehören und bei ihm wohnen. Um Mißbräuchen vorzubeugen, ist die Erlangung der Vergünstigung an strenge Vorschriften geknüpft. Der Haushaltungsvorstand hat am Schalter einen Antragsvordruck abzuheben, diesen auszufüllen und von der Ortspolizei beglaubigen zu lassen. Daraufhin erhält er eine (blaue) Ausweiskarte zur Erlangung der Fahrpreisermäßigung für „Laubenkolonisten in der Umgebung Berlins", auf Grund der er die Arbeiterfahrkarten während des laufenden Jahres lösen kann. Die von ihm unterschriebene Ausweiskarte (die für sich allein nicht als Fahrausweis gilt) muß der Inhaber bei allen Fahrten mit sich führen. Die Arbeiterkarten werden nur für Strecken von mehr als 75 km vom Wohnort nach solchen Stationen abgegeben, die höchstens 40 km von der Stadtgrenze Berlins entfernt sind. Sie können an jedem beliebigen Tage gelöst werden und berechtigen zur Rückfahrt innerhalb sieben Tagen, bzw. zur Benutzung an sechs beliebigen Tagen innerhalb vierzehn Tagen. Kinder über vier Jahre genießen keine besondere Vergünstigung. Die Benutzung dieser Arbeiter-Rückfahr- bzw. Wochenkarten kann für bestimmte Tageszeiten und Züge ausgeschlossen werden.

— **Unentgeltliche Beförderung von Webstoffarbeitern.** Auf den sächsischen, preußisch-hessischen, oldenburgischen und mecklenburgischen Staatseisenbahnen werden mittel- und arbeitslose Arbeiter und Arbeiterinnen des Webstoffgewerbes bei der ersten Reise von einer Station der sächsischen Staatseisenbahnen nach der neuen Arbeitsstelle vorläufig bis zum 1. Juli 1916 unentgeltlich in der 4. Klasse (auf Strecken ohne 4. Klasse in der 3. Klasse der Personenzüge) auf grüne Freischeine befördert. Nach beendeter Fahrt sind die Freischeine vom Zug- oder Bahnsteigschaffner abzunehmen.

— **Eisenbahnunglück bei Derendorf.** Aus Düsseldorf wird am 13. d. M. amtlich gemeldet: Heute morgen 3½ Uhr stieß auf Bahnhof Derendorf ein von Wedau kommender Güterzug auf eine Rangierabteilung. Hierbei wurden der Monteur Heinrich Pütt aus Düsseldorf und der Hilfsschaffner Johann Breuer aus Speldorf getötet, der Schaffner Ferinand Laumanns aus Speldorf schwer und zwei Zugführer leicht verletzt. Drei Gleise auf der Ostseite sind bis auf weiteres gesperrt. Der Betrieb wird über die Westseite des Bahnhofs aufrechterhalten.

— **Bargeldloser Zahlungsverkehr.** Das bayerische Verkehrsministerium hat neuerdings in Erinnerung gebracht, daß zur tunlichen Förderung des bargeldlosen Zahlungsverkehrs und zur Abminderung der Barbestände bei den Eisenbahnkassen darauf hinzuwirken ist, daß alle Zahlungen der Eisenbahnverwaltungen an Behörden und Private, die ein Konto bei einer Bank oder bei einem Postscheckkonto haben, und ebenso alle Einzahlungen von solchen Behörden und Privaten an die Eisenbahnverwaltung im Überweisungsverkehr betätigt werden. Nichtkontoinhabern, die regelmäßig oder doch häufigen Geldverkehr mit

der bayerischen Eisenbahnverwaltung haben, soll unter entsprechender Aufklärung nahegelegt werden, sich ein Konto eröffnen zu lassen. Solange dies nicht der Fall ist, sind, soweit als möglich, Zahlungen an sie im Bankgiro- oder Postscheckverkehr und Einzahlungen von ihnen auf die Konten der Eisenbahnverwaltung bewirken zu lassen. Auch die Beamten wurden wiederholt darauf aufmerksam gemacht, daß sie ihre Bezüge auf ein Konto bei einer Bank, einer öffentlichen Sparkasse oder bei einem Postscheckamt überweisen lassen können.

— **Zweite Kaiser-Geburtstagsspende der Kriegsammlung der Eisenbahn.** Für diese 300 000 ℳ betragende, zum Zwecke der Kriegswohltätigkeit zur Verfügung gestellte Spende hat der Kaiser jetzt die Art der Verteilung bestimmt. Danach sollen je 90 000 ℳ verwendet werden a) zur Unterstützung der Witwen und Waisen von Gefallenen und im Militärbetriebe oder bei Bauausführungen auf dem Kriegsschauplatz Verunglückten oder invalid Gewordenen sowie zu Beihilfen zur Heilung Verwundeter oder im Dienst des Feldeisenbahnwesens Erkrankter, b) für Zwecke des Roten Kreuzes unter Überweisung besonders für den preußischen Landesverein und Beteiligung des hessischen Landesvereins; c) für die Kriegssammlung der Eisenbahn in Berlin zum Ankauf von Liebesgaben besonderer Art, hauptsächlich Nässeschutzmittel; d) 30 000 ℳ für Eisenbahnerheime. — Die Kriegssammlung der Eisenbahn hat inzwischen die stattliche Höhe von 3 238 143 ℳ erreicht.

— **Vom rheinisch-westfälischen Eisenmarkt.** „Glückauf" vom 6. d. M. schreibt: Der Markt hat sich in den letzten Wochen in seinen Bahnen weiterentwickelt: überreichliche Arbeitsmenge und sprunghafte Aufwärtsbewegung der Preise geben ihm nach wie vor das Gepräge. Auf der ganzen Linie sind die Werke vollauf in Anspruch genommen, viele in Rheinland und Westfalen fast ausschließlich für den Kriegsbedarf, andere erhalten durch die stark zunehmenden Auslandsaufträge einen gewaltigen Zuwachs an Arbeit; die ungewöhnlich hohen Ausfuhrpreise haben die Kauflust des Auslandes keineswegs abgeschwächt, und man könnte noch weit mehr Aufträge hereinnehmen, wenn nicht häufig die Rücksichten auf den Inlandmarkt zur Ablehnung zwängen. Die Erzeugung muß auch je länger je mehr mit starkem Arbeitermangel rechnen, sonst würde sie sich bei dem Umfang der bestehenden Anlagen leicht noch um ein volles Drittel steigern lassen. Die Lieferfristen sind inzwischen auf 8—12 Wochen ausgedehnt worden, und die Aufträge reichen bis in das letzte Jahresviertel hinein. Meist sind es die Werke selber, die sich über den 1. Oktober hinaus nicht festlegen wollen, da sich die Entwicklung, die wesentlich auf den Krieg eingestellt ist, nicht so weit übersehen läßt. Während die Rohstoffe jetzt einigermaßen stetig geblieben sind, haben die Fertigerzeugnisse weitere Erhöhungen erfahren und eine Preisgrenze erreicht, wie man sie seit langen Jahren nicht verzeichnen konnte, namentlich in Stabeisen und Blechen, bei letzteren besonders wieder in Feinblechen. Zwischen einigen Erzeugnissen bestehen jetzt ganz ungewöhnliche Preisabstände, und auf die Dauer wird die Rücksicht auf gesunde Marktverhältnisse den Werken doch eine gewisse Zurückhaltung in diesem Punkt nahelegen müssen; eine Überspannung der Forderungen würde jedenfalls die Lage der Dinge sehr erschweren, wenn einmal wieder die bloße Friedensarbeit die maßgebende Grundlage des Geschäftslebens hergeben wird.

Eisenerze sind im Siegerland wie im Nassauischen nach wie vor sehr dringend gefragt und können nicht immer in gewünschter Menge geliefert werden, wenn auch die Leistungsfähigkeit der Siegerländer Gruben wieder bis zu 90 % gestiegen ist. Die Preissteigerung in Erzen im Verlauf des Krieges muß im Vergleich zu der der Fertigerzeugnisse mäßig genannt werden und bleibt auch weit hinter der englischen zurück. Manganerze kommen kaum noch auf den Markt, da die Förderung der maßgebenden Gruben von der Regierung beschlagnahmt ist. Die letzten Wochen haben keine wesentlichen Preisänderungen gebracht. Auf dem Roheisenmarkt haben sich Preis- und Absatzverhältnisse nicht geändert. Alle Qualitätssorten gehen glatt in den Verbrauch, jedoch ist auch Gießereiroheisen jetzt Gegenstand zunehmender Nachfrage, im Inland wie vom Ausland. Der Versand des Verbandes in Qualitätsroheisen betrug im März 59,40 % der Beteiligung gegen 59,71 % im Monat Februar. In Schrott hat der Bedarf weiterhin zugenommen, so daß sich die erhöhten Preise auch hier behaupten dürften, zumal sich Knappheit auch bei den Werken eingestellt hat, die früher Altmaterial auf den Markt brachten. In Halbzeug ist nach dem Bericht des Stahlwerks-Verbandes der Inlandbedarf nicht voll zu befriedigen, so daß ausländische Aufträge mehrfach nicht berücksichtigt werden konnten. Die bisherigen Preise gelten auch für das dritte Vierteljahr. Der Halbzeugversand des Verbandes betrug im März 82 787 t gegen 74 791 t im Februar und 86 865 t im März 1915. Der Formeisenversand hat sich auch im April auf einem bisherigen Umfang gehalten, jedoch ist hieran das Baugeschäft nur zu einem geringen Teil beteiligt; einen Ersatz bildet der Bedarf der Wagenbauanstalten, Eisenkonstruktionswerkstätten und Brückenbauanstalten. Die Preise sind seit der letzten Erhöhung im Januar unverändert geblieben. Der Versand betrug im März 74 868 t gegen 66 702 t im Februar und 104 260 t im März des Vorjahres. In Schienen und anderem Oberbaumaterial sind die Werke durch die Aufträge der Staatsbahnen ausreichend besetzt, und es sind noch Nachtragsbestellungen zu erwarten. Vom Ausland liegen nur kleinere Bestellungen vor. In Gruben- und Rillenschienen hat die Nachfrage zugenommen. Der Versand des Verbandes an Eisenbahnoberbaumaterial betrug im März 153 994 t gegen 141 076 t im Februar und 160 435 t im März 1915. Die Stabeisenwerke sind außerordentlich stark in Anspruch genommen, so daß sie sehr ausgedehnte Lieferfristen stellen müssen; dabei müssen noch die Lager der Großhändler herangezogen werden, die nunmehr einen noch nie erreichten Lagergrundpreis von 210 ℳ verzeichnen können. Die Marktpreise für Flußeisen sind inzwischen auf 180 ℳ weiter gestiegen, und hierzu haben die Werke bis zum Schluß des dritten Vierteljahres verkauft. Die Auslandpreise stehen wesentlich höher, in Zusammenhang mit den im letzten Bericht besprochenen Maßnahmen der Regierung, sind aber inzwischen um weitere 40—50 ℳ gestiegen, so daß der Düsseldorfer Verband die damals an das Ausland verkauften Mengen jetzt unter dem Tagespreis abzugeben hat. In Schweißeisen waren für das zweite Vierteljahr bereits früher größere Mengen abgeschlossen worden; danach ist der Geschäftsverkehr etwas stiller geworden; für Ausfuhr ist gute Nachfrage, jedoch ist nicht viel Material verfügbar. Am günstigsten stehen die von der Heeresverwaltung benötigten Qualitätssorten. Die Preisbewegung ist hier weniger sprunghaft gewesen als in Flußeisen; im März wurde von den vereinigten Werken eine Erhöhung um 10 ℳ mit sofortiger Wirkung beschlossen. . . .

— **Kriegsauszeichnungen.** 1. Mit dem Eisernen Kreuz zweiter Klasse wurden ausgezeichnet: a) aus dem Bereich der preußisch-hessischen Staatsbahnverwaltung die Regierungsräte Coenen in Hannover und Dr. jur. Witte in Berlin, der Regierungs- und Baurat Jordan in Worms sowie die Regierungsbaumeister Eyert in Halle (Saale), Kühne in Berlin, Müller in Elberfeld und Riemann in Posen; b) aus dem Bereich der Verwaltung der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen der Baurat Seidel in Luxemburg und der Regierungsbaumeister Lentz in Diedenhofen. — 2. Das sächsische Kriegsverdienstkreuz erhielten: die Abteilungsvorstände Geheimen Bauräte Rother und Kreul, der Vertrauensarzt Medizinalrat Dr. Gilbert und der Bauamtmann Finanz- und Baurat Meyer bei der Generaldirektion, die Bauamtmänner Oberbauräte Lindner in Dresden und Harz in Chemnitz, die Bauamtmänner Finanz- und Bauräte Reinhold und Dietsch in Leipzig, Naeher in Chemnitz, Krah, Möllering und Worgitzky in Dresden, Haeuser in Zwickau, die Bauamtmänner Bauräte Heim in Chemnitz, Lehmann in Leipzig und Pokorny in Dresden, der Bauamtmann Wolf in Dresden, der Regierungsbaumeister Großmann in Zwickau, der Vorstand des Revisionsbureaus Oberrechnungsinspektor Metzner in Dresden, der Bureauvorstand Rechnungsrat Blüthner in Dresden und die Verkehrsinspektoren Rechnungsräte Fischer in Chemnitz und Schippan in Dresden-A.

— **Personalnachrichten.** Bei der preußisch-hessischen Staatsbahnverwaltung ist der Regierungsbauführer des Maschinenbaufachs Fritz Scheider aus Nagelsbüchel, Kreis Wipperfürth zum Regierungsbaumeister ernannt.

Bei der sächsischen Staatseisenbahnverwaltung ist dem Baurat in Wartegeld (vorm. Vorstand des Bauamtes Döbeln I) Frommhold unter Verleihung des Titels und Ranges als Finanz- und Baurat die nachgesuchte Versetzung in den Ruhestand bewilligt worden.

Bei der badischen Staatseisenbahnverwaltung ist der Oberbaurat Wilhelm Stahl, Mitglied der Generaldirektion, gestorben.

Österreich.

— **Transportbewilligungen für Zivilgüter.** Infolge der Beschränkungen des Zivilgüterverkehrs, die durch die außergewöhnlichen Verhältnisse im Eisenbahnbetrieb zeitweise auf einzelnen Linien bedingt sind, werden — wie die k. und k. Transportleitung angeordnet hat — nur Verpflegungs- (sogen. Approvisionierungs-)güter und gleich wichtige Bedarfsgüter zur Beförderung über gesperrte Strecken nach Maßgabe der Betriebsverhältnisse zugelassen. Andere Güter werden nur ausnahmsweise auf Grund besonderer Bewilligungen (Transportbewilligungen) jener Verwaltung (Direktion), der die gesperrte Strecke unterstehtt, zur Beförderung angenommen. Abweichend hiervon ist für den Verkehr von österreichischen Stationen nach Galizien und der Bukowina zur Ausfertigung der

Bewilligungen — soweit die gesperrten Strecken im Bereich der galizischen Direktionen und der Betriebsleitung Czernowitz liegen — ausschließlich die Staatsbahndirektion Krakau berufen. Derartige Transportbewilligungen werden nach Zulässigkeit der Betriebsverhältnisse nur dann ausnahmsweise erteilt, wenn die Beförderung der Sendung nachweisbar dringend und im öffentlichen Interesse gelegen ist. Auskünfte über die jeweiligen Verkehrsbeschränkungen erteilen die Versandstationen, jedoch nur in dem Sinne, ob ein bestimmter Transport zulässig ist oder nicht.

= **Die Bilanz des Österreichischen Lloyd.** Im laufenden Monat werden die Rechnungsabschlüsse des Lloyd für das Jahr 1915 vollendet werden. Die Schiffahrt stand während dieses Jahres vollständig still. Der Lloyd erhielt die ihm gesetzlich zustehende Hälfte der Regierungsbeihilfe. Die Bilanz des Vorjahres hatte mit einem Verlust von 4,7 Millionen Kronen geschlossen. Im Jahre 1915 dürfte der neuerliche Verlust, trotzdem nur einzelne Küstenfahrten betrieben wurden, ungefähr die gleiche Höhe erreichen. Daß kein größerer bilanzmäßiger Verlust ausgewiesen werden dürfte, ist darin begründet, daß der Lloyd im Einvernehmen mit der Regierung den Schlüssel der Abschreibungen für die Schiffe auf die Hälfte herabsetzte, so daß diese Abschreibungen nicht wie im vorigen Jahre 5, sondern nur 2½ Millionen Kronen betragen dürften. Eine solche Verringerung der Abschreibungen ist bei vollständiger Solidität der Bilanzierung als zulässig erachtet worden, weil die Schiffe nicht auf der Fahrt, sondern im Hafen liegen und daher einer geringeren Abnützung unterliegen. Durch den Verlust des Jahres 1915 dürfte ein erheblicher Teil der Reserven des Lloyd aufgezehrt werden. In der letzten Bilanz wies der Lloyd eine Versicherungshöhe von 11,39 und Reservefonds von 7,7 Millionen Kronen aus. Hiervon käme der Verlust, der damals 4,7 Millionen betragen hatte, in Abschlag. Den Verlusten ist allerdings der bedeutende Mehrwert, den die Flotte erlangt hat, entgegenzuhalten.

— **Die Lage des Steinkohlenmarktes.** Über die derzeitige Lage des Ostrau-Karwiner Steinkohlenmarktes bringt die „N. Fr. Pr." aus Fachkreisen folgende Darstellung: Nach wie vor sind die Gruben vollauf beschäftigt und noch immer nicht imstande, dem Begehren nach Kohle gänzlich gerecht zu werden. Die Förderung ist eine zufriedenstellende und im großen und ganzen nur insoweit gegen gewöhnliche Zeiten zurück, als insbesondere infolge Arbeitermangels nicht jene Mehrmengen zum Vorschein kommen, die sonst durch die natürliche Steigerung erreicht werden, welche mit durchschnittlich 8% jährlich zu schätzen ist. Den Anforderungen nach Koks kann das Revier voll entsprechen, da durch neue Anlagen die Koksgewinnung nicht unerheblich gesteigert wurde. Für Kohle wurden sämtliche Preise im Einvernehmen mit dem Ministerium für öffentliche Arbeiten mit Gültigkeit vom 15. April l. Js. um 10 H. für 100 kg erhöht. Diese Steigerung wurde von den Werken mit den der Arbeiterschaft neuerdings bewilligten Lohnerhöhungen und der Beschaffung billigerer Lebensmittel begründet. Die Lasten treten sofort in Wirksamkeit, während die Preiserhöhung bei dem Umstande, daß nahezu der gesamte Bahnversand infolge langsichtiger Abschlüsse noch zu den niedrigeren Preisen bewirkt wird, jetzt noch nicht von Einfluß ist.

— **Donauregulierungskommission.** Diese beschloß in ihrer Vollversammlung vom 6. April u. a. den Abverkauf von Gründen des Donauregulierungsfonds, angrenzend an die neue Kühl- und Gefrieranlage der Gemeinde Wien. Die Gemeinde benötigt diese Gründe im Ausmaß von rund 9400 qm für eine Gleisanlage und für die Rampe einer in Zukunft notwendig werdenden Brücke über die Donau. Ein weiterer Punkt der Tagesordnung war die Beschlußfassung über die von der Staatseisenbahnverwaltung in Aussicht genommene Einrichtung eines Massengüterbahnhofes auf den Gründen des Donauregulierungsfonds in der Erdbergergegend (vergl. Nr. 32 S. 376 d. Ztg.). Diese Gründe wurden seinerzeit von der Kommission im Hinblick auf den durch die Errichtung des Donau-Oder-Kanals zu gewärtigenden gesteigerten Warenverkehr für Umschlagzwecke, insbesondere für Kohle, in Aussicht genommen. Da diese Absicht bisher nicht verwirklicht werden konnte, besteht kein Anstand, den von der Staatseisenbahnverwaltung benötigten Grund an diese zu dem gedachten Zweck zu verpachten.

Ungarn.

— **Gewährung von Prämien für Holzlieferer.** Die Lieferung des Brennholzes und der Eisenbahnschwellen auf Grund der noch vor dem Kriege abgeschlossenen Verträge konnte infolge der kriegerischen Verhältnisse nicht ausgeführt werden, weshalb die ungarischen Staatsbahnen zur Ermöglichung der Ausführung der Lieferungen Überpreise (Prämien) den Lieferern zuerkannt haben. Es sind sechs Arten Überpreise je nach Beschaffenheit und Größe der Schwellen festgestellt worden. Der Überpreis wird im Verhältnis der abgelieferten Menge auf Grund des Unterschiedes zwischen dem Vertragspreis und dem bei der Ausschreibung im Jahre 1915 erzielten Höchstpreise festgesetzt. Bei Brennholz beträgt er 4 K. für 1 cbm. Als kleinste abzuliefernde Menge, Schwellen oder Brennholz, wurden 20 % der vertragsmäßigen Menge angenommen, wer weniger abliefert, hat keinen Anspruch auf den Überpreis.

— **Güterverkehr auf den Eisenbahnlinien der von den Mittelmächten besetzten Gebiete auf dem Balkan.** Auf diesen Linien ist gegenwärtig außer dem Militärverkehr nur ein beschränkter Personenverkehr mit Legitimations- und Paßzwang gestattet. Dieser Verkehr wickelt sich gegenwärtig unmittelbar nur über Zemun(Semlin)-Belgrad mit Einschaltung einer einstweiligen Eisenbahnbrücke über die Save ab. In den übrigen Einbruchstationen (Sabac, Zabrez und Semendria) ist ein direkter Eisenbahnverkehr jedoch nicht hergestellt. Zwischen Zabrez und Boljevci, ferner Semendria und Kevevára-Szávapart (Saveufer) vermittelt die Verbindung ein regelrechter Dampffährenverkehr, zwischen Sabac und Klenak wird die Verbindung mit Zuhilfenahme des Schiffparkes der Königlich ungarischen Fluß- und Seeschiffahrt aufrechterhalten. Um nun die besetzten Gebiete allmählich einem regelmäßigen Wirtschaftsleben entgegenführen zu können, wird von den zuständigen militärischen, politischen und Wirtschafts-Behörden die Einführung eines nötigenfalls beschränkten Zivilgüterverkehrs — vornehmlich zwecks entsprechender Lebensmittelversorgung der besetzten Gebiete — angestrebt. Die Vorarbeiten sind im vollen Gange und da die betreffenden Amtsstellen diesem Wunsche mit Geneigtheit gegenüberstehen, ist berechtigte Hoffnung vorhanden, daß der Zivilgüterverkehr in den besetzten Gebieten bald voll einsetzen wird.

— **Personalnachrichten.** Verliehen wurde den Staatsbahninspektoren Alexander Cserna, langjähriger verdienstvoller Leiter der Investitionsabteilung der Staatsbahndirektion, sowie dem Betriebsleiter-Stellvertreter Franz Braun aus Anlaß ihrer Pensionierung der Titel eines Königlichen Rates und dem Eisenbahn und Schiffahrtskommissär Desider Jordán der Titel und Charakter eines Eisenbahn- und Schiffahrtsinspektors. — Ernannt wurde der Inspektor für Eisenbahn und Schiffahrt Ludvig Finály zum Oberinspektor, der Eisenbahn- und Schiffahrtskommissär Géza Frenreisz zum Inspektor und der Dipl.-Ing. René Lothar Heller zum Eisenbahn- und Schiffahrtskommissär; ferner bei den ungarischen Staatsbahnen: der Oberinspektor Dr. Markus Benedikt zum Direktorstellvertreter, der Inspektor Desider Mezey zum Oberinspektor, die Oberingenieure bezw. Oberkontrollore Alexander Polgár, Géza Bánki, Stefan Tompos, Aladar Philip, Johann Holéczy, Nikolaus Salamon, Lajos Orbán und Ladislaus Banovics zu Inspektoren. — Gestorben sind: der Oberinspektor Ladislaus v. Bene, Abteilungschef der Direktion der Staatsbahnen, im 64 Lebensjahre. Er hat auf tarifarischem Gebiete mit großer Fachkenntnis und Erfolg jahrzehntelang eifrig gearbeitet; ferner der Direktorstellvertreter der priv. Südbahngesellschaft Albert Wufka nach schwerem Leiden am 23. April. Dieser hat sich um die moderne Umgestaltung der ungarischen Linien der Südbahn große Verdienste erworben.

Übrige europäische Länder.

— **Die Sommerzeit im Auslande.** Durch Regierungserlaß wurde in Schweden die Sommerzeit eingeführt, und zwar für die Zeit vom 15. Mai bis einschließlich 30. September. Denselben Beschluß hat auch der dänische Reichstag gefaßt. Im englischen Unterhause ist mit 170 gegen 2 Stimmen ein Antrag auf Einführung der Sommerzeit angenommen worden. Die englische Regierung wird demgemäß anordnen, daß am 21. Mai um 2 Uhr Uhr morgens die Zeitmessung um eine Stunde vorgerückt wird. Die Wiederherstellung der alten Zeitmessung wird am 1. Oktober stattfinden. Die Zeit von Greenwich wird für wissenschaftliche, Schiffahrts- und einige andere Zwecke in Geltung bleiben. — In Norwegen wird die Einführung vermutlich ebenfalls erfolgen, desgleichen in Luxemburg.

— **Dampffährenverbindung zwischen Schweden und England.** Der schwedische Staat plant eine Dampffährenverbindung zwischen Schweden und England, um im bisherigen Reise-, Post- und Güterverkehr zwischen diesen Ländern eine durchgreifende Verbesserung herbeizuführen. Hierzu hält man eine tägliche Dampffährenverbindung für das beste Mittel. In dem soeben von der schwedischen Eisenbahndirektion in dieser Angelegenheit abgegebenen Gutachten wird bemerkt, daß die angestellten

Untersuchungen zwei wichtige Ergebnisse gebracht hätten. Das eine bestehe darin, daß eine Dampffährenverbindung unter ähnlichen Verhältnissen wie beim Dampferverkehr, d. h. wenn die Dampffähren nicht allzu groß gewählt würden, größere Aussichten auf einen gewinnbringenden Betrieb habe als eine Dampferverbindung, wozu noch käme, daß die Dampffähren eine erheblich schnellere Güterbeförderung als die Dampfer ermöglichen. Die Eisenbahndirektion rechnet in ihrem Gutachten mit Dampffähren von 8000 bis 8500 t Wasserverdrängung, etwa 140 m Länge und 16¼ bis 17 Knoten Geschwindigkeit. Zum Vergleich sei angeführt, daß die zwischen Saßnitz und Trälleborg laufenden schwedischen Fähren eine Verdrängung von 4300 t und eine Geschwindigkeit von 16¼ Knoten haben. So große Dampffähren, wie sie das Kommerzkollegium für die Verbindung mit England in Betracht zog, von 11 000 t Wasserverdrängung, verringern die Möglichkeit, ein befriedigendes Ergebnis zu erzielen. Als schwedischer Ausgangshafen ist Gotenburg in Aussicht genommen, während der englische Hafen erst nach Verhandlungen mit den englischen Behörden gewählt werden kann. Zur weiteren Förderung dieser Sache wird voraussichtlich eine besondere Kommission niedergesetzt werden. M.

— **Der Kanal von Marseille zur Rhône,** der im April 1911 begonnen und während des Krieges fortgesetzt und vollendet wurde, ist am 7. Mai eingeweiht worden. Er kostet 53 Millionen Franken. Seine Länge beträgt 77 km, seine Breite 22 m und sein Tiefgang 3 m. Man schätzt den Verkehr des Kanals auf 1 400 000 t. — Anläßlich der Einweihung hielt der französische Minister der öffentlichen Arbeiten eine Rede, die mit folgenden Worten schloß: „Wir wollen den Sieg der Verbündeten, um den Nationen das Recht zu sichern, frei zu leben, um sich frei zu entwickeln. Wir wollen Frankreich für die Zukunft ein gedeihliches und starkes Leben sicherstellen, indem wir uns für den Handel und für eine lebhafte Gütererzeugung mit den notwendigen Mitteln versehen."

— **Vom schweizerischen Lokomotivbau.** Nach neueren Berechnungen stehen bei den schweizerischen Eisenbahnen 1538 Dampflokomotiven mit einem Anschaffungswert von 110,7 Millionen Franken im Dienste. Die bauliche Entwicklung hielt mit den technischen Neuerungen und den Bedürfnissen des Bahnbetriebes Schritt. Im Laufe der Zeit stiegen: die Leergewichte von Maschine und Schlepptender von 25 bis 35 t auf 90 t, die Heizfläche (einschl. die der Überhitzer) von 80 bis 100 qm auf 250 qm, der zulässige Kesseldruck von 8 bis 10 auf 14 bis 15 Atm., die Fahrgeschwindigkeit von 50 bis 60 km auf 90 km/Std., die Anschaffungskosten von 60 bis 70 000 Fr. auf 120 000 Fr. Auch die Zugkraft wurde mehr als verdoppelt. Auf den Hauptlinien des Gotthard und im Jura sind längere Strecken mit Steigungen bis zu 27 ‰ und auf den Nebenbahnlinien solche bis zu 70 ‰ (Utlibergbahn) mit der Reibungslokomotive zu überwinden. Der Dampfmaschine ist in der elektrischen Maschine eine ernste Mitbewerberin erwachsen. Bei den schweizerischen Haupt- und Nebenbahnen sind bereits über hundert elektrische Lokomotiven und 350 Triebwagen in Betrieb. Seit dem Jahr 1890 wird der einheimische Bedarf fast vollständig von der Lokomotiv- und Maschinenfabrik in Winterthur gedeckt.

— **Die ersehnte Herabsetzung der Kohlenfrachten.** Aus Paris vom 13. d. M. wird gemeldet: Eine amtliche Bekanntmachung besagt: Die französisch-englischen Verhandlungen über eine Regulierung der Frachtsätze für Kohle nähern sich ihrem Abschlusse; es wäre jedoch verfrüht, die einzelnen Bestimmungen anzugeben. Sobald die genehmigten Verträge ausgetauscht worden sind, werden Einzelheiten über die getroffenen Maßregeln öffentlich mitgeteilt werden.

— **Arbeiterausstand und Wirtschaftsschwierigkeiten in Spanien.** In Valladolid wurde kürzlich in einer Versammlung der Bahnangestellten der spanischen Nordbahnen ein allgemeiner Ausstand beschlossen. Die Eisenbahner von ganz Spanien billigten den Beschluß. Die Regierung traf Vorkehrungen, Unruhen zu verhindern und den Verkehr aufrechtzuerhalten.

Inzwischen mehren sich in Spanien die wirtschaftlichen Schwierigkeiten. In Saragossa hat eine eindrucksvolle Kundgebung stattgefunden, an welcher sich alle industriellen und Handelsgesellschaften, die Arbeitergewerkschaften und auch der Stadtrat beteiligten, um die Regierung auf die ernsten Schwierigkeiten der wirtschaftlichen Lage aufmerksam zu machen. Alle Betriebe, Läden und Wirtschaften waren geschlossen, und die Veranstalter der Kundgebung übergaben dem Gouverneur zur Weitergabe einen Beschluß, in dem u. a. gefordert wird Anforderung aller spanischen Handelsschiffe wecks Herabsetzung der Transportkosten für die notwendigten Bedarfswaren, Herabsetzung und Vereinheitlichung der Eisenbahntarife, Erhöhung der Ausfuhrzölle auf Eisen und die notwendigsten Bedarfswaren, Minderung der Kohlentransportkosten. — Die wirtschaftliche Bedrängnis, die diese Kundgebung hervorrief, beschränkt sich keineswegs auf Saragossa, ganz Spanien fühlt die Rückwirkung des Krieges.

— **Bulgarisch-rumänischer Durchgangsverkehr.** Unterm 13. d. M. wird vom Vertreter des „W. T. B." aus Sofia berichtet: Der bulgarische Finanzminister teilt mit, daß die Verhandlungen über den Durchgangsverkehr mit Rumänien einen mehr als befriedigenden Verlauf nehmen und keinerlei Meinungsverschiedenheiten mehr bestehen, da diese infolge gegenseitiger Zugeständnisse beider Regierungen behoben worden sind. Achtzehn Wagen sind bereits in Oborischte eingetroffen.

— **Die bulgarischen Linien der Orientalischen Eisenbahnen.** Die Verhandlungen über die Ablösung der von Bulgarien in Besitz genommenen Strecken der Orientalischen Eisenbahnen haben in der letzten Zeit einen günstigen Verlauf genommen. Wie verlautet, ist hinsichtlich des Ablösungspreises im Wesen eine Einigung erreicht worden. Die Bezahlung des Preises wird naturgemäß erst nach dem Frieden erfolgen können. Die Verhandlungen in den sonstigen Belangen dürften in naher Zeit zum Abschluß gebracht werden.

— **Günstige Einnahmeentwicklung bei den Orientalischen Eisenbahnen.** Die Einnahmen der Betriebsgesellschaft für die Orientalischen Eisenbahnen im ersten Jahresviertel 1916 betrugen 4 834 819 Fr. und überstiegen die vorjährigen um 991 003 Franken. Die Einnahmen in der ersten Woche des zweiten Vierteljahrs stellen sich auf 461 952 Fr. (+ 234 975 Fr.). Die Gesamteinnahmen vom 1. Januar bis 7. April belaufen sich auf 5 296 771 Fr. (+ 1 225 978 Fr.).

— **Verzicht auf den Eisenbahntransport der Serben durch Griechenland.** Wie aus Athen unterm 14. d. M. gemeldet wird, haben den Blättern zufolge die griechischen Gesandten in Paris und London ihrer Regierung mitgeteilt, daß die Regierungen der Alliierten nicht auf dem Transport serbischer Truppen durch Griechenland bestehen.

— **Personen- und Gepäckverkehr im Militäreisenbahndirektionsbezirk 8, Schaulen.** In diesem ist der Personen- und Gepäckverkehr jetzt auf die Strecken Libau-Koschedary und Bajohren-Prekulen (von und nach Deutschland) ausgedehnt worden. Zu den Reisen nach Deutschland sind Paß, Passierschein und Durchreiseschein des Oberbefehlshabers Ost erforderlich, die durch die Kreisämter zu beantragen sind. Die Fahrkarten werden nur gegen Vorzeigung der vorgeschriebenen Ausweispapiere verabfolgt. Die Beförderung von Zivilpersonen erfolgt in eigenen mit der Aufschrift: „Für Landeseinwohner" bezeichneten Wagen. Eine Haftung (für persönliche Sicherheit, Erreichung des Reiseziels, Verlust des Gepäcks usw.) kann nicht übernommen werden. Die Gepäckfracht (50 kg Gesamtgewicht) beträgt für jedes einzelne Stück 2 ℳ. Wer Gegenstände aufgibt, die nicht zu seinem Reisebedarf gehören, oder solche als Handgepäck in die Personenwagen mitnimmt, hat für jedes Stück 20 ℳ zu zahlen. Die strafrechtliche Verfolgung bleibt daneben vorbehalten.

— **Wahl eines Geschäftsführenden für die Angelegenheiten des internationalen Verkehrs.** In der Nr. 28, S. 330 teilten wir mit, daß Exzellenz P. N. Tscheremissinow gestorben sei und somit das von ihm lange Jahre verwaltete Amt eines Geschäftsführenden für die Angelegenheiten des internationalen Verkehrs verwaist sei. Die uns eben zugegangene Nr. 61 der „Torgowo-Prom. Gaseta" bringt nun bereits die Nachricht, daß zu seinem Nachfolger im Amte das Mitglied des Tarifkomitees beim Finanzministerium Wirkl. Staatsrat K. J. Sagorski, Exzellenz, zu dessen erstem Stellvertreter L. J. Isjumow und zweitem Stellvertreter S. K. Ramezki gewählt worden sind. Exzellenz K. J. Sagorski ist kein unbeschriebenes Blatt, vielmehr hat er sich Namen und Ansehen, nicht nur in Rußland, durch seine gediegenen, wissenschaftlichen Arbeiten, namentlich auf dem Gebiete des Tarifwesens, sondern auch außerhalb Rußlands begründet. Es kann hier auf folgende Arbeiten hingewiesen werden: 1. Übersicht der Eisenbahntarife Frankreichs, Deutschlands und Österreich-Ungarns im Vergleich mit den russischen Eisenbahntarifen. Petersburg 1910. 269 Seiten. Besprochen im Archiv für Eisenbahnwesen 1910, Heft IV, S. 1041, und 2. Unsere Eisenbahntarifpolitik. Petersburg 1910. 82 Seiten. Besprochen im Archiv für Eisenbahnwesen 1911, Heft II, S. 574. In beiden Arbeiten tritt der Verfasser als kenntnisreicher und erfahrener Tarifmann hervor, was ihn sicher für das neue Amt besonders geeignet und vorbereitet erscheinen läßt. m.

Fremde Erdteile.

— **Von der Bahn Charbin-Aigun.** Die Zeitung Rjetsch vom 20. April meldet: Laut Angaben der japanischen Zeitungen wird die neue Bahn Charbin-Aigun, deren Genehmigung auf Betreiben des russischen Gesandten in Peking erwirkt wurde, von einer chinesischen Aktiengesellschaft gebaut werden, die Darlehen von der russisch-asiatischen Bank erhält. Zum Bau der Bahn werden russische Ingenieure herangezogen werden, der Vorsitzende wird ein Chinese aus der chinesischen Gesellschaft sein; die Bahn wird ihre eigene Verwaltung in Charbin besitzen, der Bestand ihrer Beamten wird aus Russen und Chinesen bestehen.

— **Nicaraguabahn.** Das Boletin de la Union Panamericana (Februarheft) berichtet aus Nicaragua: Nach in Zeitungen veröffentlichten Mitteilungen hat die Regierung einen vorteilhaften Vorschlag für den Bau einer Eisenbahn an die atlantische Küste angenommen.

— **Der Krieg und die kanadischen Bahnen.** Die kanadische Regierung hat einen Gesetzentwurf eingebracht, der eine finanzielle Unterstützung mehrerer kanadischer Eisenbahnen vorsieht, die durch den Krieg schwer geschädigt worden sind. Die Regierung will der Canadian Northern Railway 3 Millionen Pfund Sterling gegen 6 % vorschießen, die zur Bezahlung der fälligen Obligationszinsen dienen sollen. Die Grand Trunk Railway soll ein Darlehen von 6 Millionen Pfund Sterling unter denselben Bedingungen erhalten, die zum Teil zur Deckung der entsandenen Verluste, zum Teil für Neuanschaffungen bestimmt sind.

Allgemeines.

— **Verwendung einarmiger Kriegsbeschädigter im Bahnsteigschaffnerdienst.** Wie es gelungen ist, den Kriegsbeschädigten für verlorene Gliedmaßen einen möglichst vollkommenen Ersatz zu schaffen, so ist man auch anderseits darauf bedacht, die Arbeitsleistung der fehlenden Gliedmaßen für bestimmte Tätigkeiten durch geeignete Vorrichtungen zu ersetzen. Eine solche Vorrichtung, die es ermöglichen soll, einarmige Personen im Bahnsteigschaffnerdienst zu verwenden, ist vor einiger Zeit vom Verkehrsinspektor Fischer in Mülhausen (Elsaß) entworfen worden; sie wurde in Nr. 93 S. 1103 Jahrgang 1915 dieser Zeitung beschrieben. Neuerdings hat der Chirurgiemechaniker Ehni in Braunschweig der Eisenbahndirektion in Magdeburg einen Zangenhalterapparat für einarmige Bahnsteigschaffner zur Prüfung angeboten. Er enthält als Hauptteile ein Brustblech, das mittels eines um den Hals gelegten abknöpfbaren Riemens in Brusthöhe am Körper angelegt wird, eine hierauf angebrachte Klammer zur Befestigung der Lochzange mittels Schraube, eine Beinmanschette aus Leder, die unmittelbar unterhalb des Knies angelegt wird, und einen verstellbaren Zugriemen, der die Beinmanschette mit dem oberen Schenkel der am Brustblech befestigten Lochzange verbindet. Am oberen Ende dieses Zugriemens befindet sich ein Karabinerhalter, der ein leichtes Ein- und Aushaken desselben aus der Zangenöse ermöglicht. Ist die Verbindung der einzelnen Teile durch den Zugriemen hergestellt, kann die Lochzange durch die Bewegungsfähigkeit des Beines in Tätigkeit gesetzt werden; beim Durchdrücken des Kniegelenks wird durch den Zugriemen der erforderliche Zug auf die Zange ausgeübt und dadurch die Abstempelung und Lochung der Fahrausweise ermöglicht. Die Beinmanschette paßt sich vollkommen der anatomischen Form des Beines an, der Bedienstete wird dadurch in keiner Weise beim Gehen gehindert. Ein Versagen der Zugausführung zur Zange erscheint ausgeschlossen, weil sich die Beinmanschette nicht verschieben kann. Am Brustblech ist ein Kartenhalter angebracht, der es dem Bediensteten ermöglichen soll, mehrere auf einmal übergebene Fahrkarten zwischen die an diesem Kartenhalter befestigten Federn zu schieben, um sie dann einzeln herauszuziehen und zu lochen. Für die Gebrauchsfähigkeit des Apparates ist es gleichgültig, ob der linke oder der rechte Arm fehlt.

Die Prüfung dieses Apparates hat ergeben, daß es mit seiner Hilfe möglich ist, einarmige Kriegsbeschädigte im Bahnsteigschaffnerdienst zu verwenden, da die Einrichtung das Kniffen von Buchfahrkarten und dergl. vor der Lochung ermöglicht und mit Hilfe der am Brustblech befestigten Zange das Abstempeln und Lochen der Fahrkarten, die Trennung der Fahrkarten für Hin- und Rückfahrt, das Herausreißen der Teilfahrscheine aus Buchfahrkarten, Fahrscheinheften usw. bewerkstelligt werden kann.

Durch Erlaß vom 15. v. M. hat der preußische Eisenbahnminister die nachgeordneten Direktionen im Anschluß an die über die Unterbringung kriegsbeschädigter Personen ergangenen Weisungen auf diese Apparate mit dem Veranlassen aufmerksam gemacht, sie in geeigneten Fällen zu beschaffen, um die Verwendung einarmiger Kriegsbeschädigter im Bahnsteigschaffnerdienst zu ermöglichen.

Bücherschau.

— **Die Eisenbahn-Technik der Gegenwart.** Unter Mitwirkung von Fachgenossen herausgegeben von Dr.-Ing. Barkhausen Geheimem Regierungsrate, Professor der Ingenieurwissenschaften a. D., Hannover; Dr.-Ing. Blum, Wirklichem Geheimen Oberbaurate, Berlin; Courtin, Oberbaurate, Karlsruhe v. Weiss, Geheimem Rate, München. Erster Band: Das Eisenbahnmaschinenwesen. Zweiter Abschnitt: Die Eisenbahnwerkstätten. Zweite umgearbeitete Auflage. Bearbeitet von Meyerringh, Witten; Richter, Leipzig Troske, Hannover; Wagner, Breslau; v. Weiss, München. Mit 303 Abbildungen im Texte und 6 lithographierten Tafeln. Wiesbaden, C. W. Kreidels Verlag 1916, Preis 15 *M*.

Wie in der ersten Auflage berichtet Professor Troske auch in der vorliegenden vorweg allgemein über Anordnung und Größenbemessung der Werkstätten. Diese Mitteilungen sind wichtig und erleichtern das weitere Eindringen in das Stoffgebiet sehr wesentlich. Bekanntlich dienen die Eisenbahnwerkstätten hierzulande fast ausschließlich der Instandhaltung und Ausbesserung der Betriebsmittel und der mechanischen Einrichtungen der Bahnanlagen; den Neubau der Fahrzeuge überläßt man der Industrie. Anders im Auslande, insbesondere in Amerika, England und zum Teil auch in Frankreich, wo in den den größeren Bahnverwaltungen angegliederten bahneigenen Werkstätten Lokomotiven und Wagen, mitunter auch Oberbau und mechanische Anlagen hergestellt werden. Im einen wie im anderen Falle beruht, wie dem Verfasser beizupflichten ist, „die planmäßige Abwicklung des Eisenbahnbetriebes wesentlich auf einem gesicherten, gutgeregelten Werkstättenbetriebe."

Den Darlegungen folgend, sind die Werkstätten zu unterscheiden in Haupt-, Neben- und Betriebswerkstätten; ihre Zweckbestimmung ist in kurzen Umrissen dargestellt. Wir erfahren, daß allein bei den preußisch-hessischen Staatsbahnen im Jahre 1913 72 Hauptwerstätten und 14 Nebenwerkstätten bestanden und lernen die Grundsätze kennen, die für die Zusammenlegung und Anordnung der einzelnen Baulichkeiten und Abteilungen anzuwenden sind. Mehr ins einzelne gehend, erläutert der Verfasser die üblichen Grundrißformen — Rechteckrahmen- und aufgelöste Grundrisse. Vorteile und Nachteile der einzelnen Bauarten sind an Hand ausgeführter Bauten gegeneinander abgewogen. Bildlich vorgeführt sind die Grundrisse der Hauptwerkstätten in Arnsberg, Lingen, Karlsruhe, Trier, Altoona, Sayre, Topeka, Bellinzona; anschließend sind die Wagenwerkstätten in Derby und Oppum und die Lokomotivwerkstätte Oberhausen behandelt.

Es folgen Angaben über Zusammensetzung und Abmessungen der Werkstättenräume sowie über den Raumbedarf der einzelnen Abteilungen, und zwar der Lokomotivwerkstätte, Wagenwerkstätte, Lackier- und Malerwerkstätte, Hauptschmiede und Federschmiede, Gelb-, Weiß- und Graugießerei, Dreherei und Kesselschmiede.

Der allgemeinen Anordnung der Arbeitsstände und Vorrichtungen zum Ein- und Ausbringen der Fahrzeuge ist bei ihrer Wichtigkeit ein breiter Raum gewidmet. Auch hier ergänzen zahlreiche Grundriß- und Querschnittzeichnungen die Abhandlung in guter Weise. Immer mehr ins einzelne gehend gibt Troske Anweisungen für die Ausführung der Gebäude mit allem Zubehör, der Bedachung, Kranstützen, Tagesbelichtung — durch Seiten- oder Oberlicht —, Tore und Türen, des Fußbodens, der Treppen, künstlichen Beleuchtung, Heizung, Lüftung, Wasserleitung, Art der Kraftanlagen, Anlage von Pflege- und Wohlfahrtseinrichtungen und schließlich Angaben über gute Einrichtung der Nebenbauten.

Der Verfasser lenkt unser Augenmerk insbesondere auf die Lokomotivwerkstätten und Kesselschmiede. Vorweg werden die Hebevorrichtungen im Bilde vorgeführt und erläutert. Achswechselwinden und Achssenken, Hebeböcke und Kräne sind in ihren neusten Ausführungsformen vorgeführt. Mitteilungen über Wiegevorrichtungen, Werkzeugmaschinen und eine wirtschaftliche Art der Werkzeugausgabe folgen.

Da in großen Eisenbahnwerkstätten besondere Bauanlagen für die Kesselschmiede errichtet werden, ist dargelegt, wie diese nach den letzten Erfahrungen anzuordnen und auszurüsten sind; auch hier stützt sich der Verfasser auf Ausführungsbeispiele, und erläutert insbesondere das Zubehör, welches zur Ausrüstung einer Kesselschmiede mit 15 Ständen gebraucht wird. Eine dem Werke angehängte Bildtafel zeigt die Kesselschmiede der Hauptwerkstätte Frankfurt a. O., die 12 Lokomotivkessel zugleich aufzunehmen vermag.

Mit Angaben über zweckmäßige Anlage von Heizrohr- und Überhitzerwerkstätten schließt Troske seine treffliche Abhandlung, der eine gut angeordnete Übersicht über bisher erschienene, den gleichen Stoff behandelnde Veröffentlichungen angefügt ist. Wir finden dort Quellenangaben über allgemeine Abhandlungen, über Einzelanlagen (letztere geordnet nach Ländern), über Einzelabteilungen (z. B. Lokomoti

dreherei, Kesselschmiede, Heizrohrwerkstätte, Tenderwerkstätte usw.), über Einzelheiten, wie Hebeböcke, Kräne, Schiebebühnen usw. Solche Quellenangaben sollten in derartigen Druckwerken überhaupt niemals fehlen. Manche wertvolle schriftstellerische Arbeit wird auf diese Weise der Vergessenheit entrissen und dem Fachmann und der Allgemeinheit zu geeigneter Zeit immer wieder nutzbar gemacht.

Troske hat mit seinem vorstehend skizzierten Beitrag den Löwenanteil zu dem Buche beigesteuert, der weit über die Hälfte des Bandes füllt. Um die Tiefgründigkeit der Arbeit an einem Beispiel zu zeigen, sei erwähnt, daß der Verfasser allein über die Herstellung kupferner Stehbolzen sich auf drei Textseiten verbreitet.

Gegenüber dem Troskeschen Teile erscheint der von Geh. Rat v. Weiss abgefaßte Aufsatz über Wagenwerkstätten etwas knapp.

Inbetreff der Anordnung und Ausrüstung von Sonderabteilungen der Eisenbahnwerkstätten, die oft auch in Einzelgebäuden untergebracht werden, folgen Arbeiten des Ober- und Geheimen Baurats Wagner über die Dreherei, des Regierungsbaumeisters Meyerringh über die Weichen- und Bauwerkstätten (in der ersten Auflage vom verstorbenen Geheimen Regierungsrat, Professor v. Borries, Berlin, abgefaßt), des Baurats Richter über die Schmiede, Gießerei und Kupferschmiede. Die letzgenannte Abhandlung hatte in der früheren Auflage den inzwischen verstorbenen Eisenbahnbauinspektor a. D. Grimke, Cassel, zum Verfasser. Wie ein Blick auf das Verzeichnis der Bearbeiter lehrt, hat der Tod überhaupt reiche Ernte unter den Mitarbeitern gehalten.

Den Schluß des bedeutsamen Werkes bilden Angaben von E. v. Weiss über Tischlerei, Lackiererei und Polsterei. Ein buchstäblich geordnetes Sach- und Namenverzeichnis ist im Anhang gegeben.

Bei der nächsten Auflage, die man dem Buche nach Wiederkehr ruhiger Zeiten wohl bald voraussagen kann, sollte in der Schreibweise namentlich zusammengesetzter Bezeichnungen überall volle Einstimmigkeit hergestellt werden. Beispielsweise findet man: auf dem Titelblatt die Schreibung „Eisenbahn-Werkstätten", auf Seite VI usw. dagegen „Eisenbahnwerkstätten", auf Seite VII „Wagen-Werkstätten", dagegen auf Seite VI „Lokomotivwerkstätten" usw. Abgesehen von solchen Nebensächlichkeiten, muß betont werden, daß, alles in allem genommen, von den Verfassern eine sehr tüchtige und inhaltreiche Arbeit geleistet worden ist. Eine Zierde des Buches bilden die überaus zahlreichen Textabbildungen und Tafeln, von denen die Linienzeichnungen durchweg sehr sauber ausgeführt sind. Der Band reiht sich seinen Vorgängern in jeder Beziehung würdig an.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Eröffnung von Stationen.

Eröffnung des Frachtgutverkehrs nach Rahova.

Mit 16. Mai 1916 wird die Frachtgüteraufnahme nach Rahova unter den gleichen Bedingungen und Modalitäten, wie sie für den Verkehr nach den Stationen Widdin, Lompalanka, Somovit usw. verlautbart sind, wieder eröffnet.

Wien, 12. Mai 1916. (675)
Erste k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

2. Güterverkehr.

Ausnahmetarif für Schwefelkies usw. — Tfv. 2 t. —

Mit Gültigkeit vom 18. Mai 1916 gilt der Ausnahmetarif auch für die zur Herstellung von Schwefel dienende gebrauchte Gasreinigungsmasse.

Nähere Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbureau, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 13. Mai 1916. (674)
Königliche Eisenbahndirektion.

Ost-Mitteldeutsch-Sächsischer Verkehr, Heft 1 und 2.

Mit Gültigkeit vom 15. Mai 1916 wird die Station Tschicherzig in den Tarif einbezogen. Außerdem werden die Stationen Bodenbach und Tetschen als Versandstationen mit besonderen Frachtsätzen in den Ausnahmetarif S 9 aufgenommen. Nähere Auskunft erteilen die beteiligten Güterabfertigungen.

Berlin/Wien, den 10. Mai 1916. (671)
Königliche Eisenbahndirektion. —
K. K. Österreichische Staatsbahnen, namens der beteiligten Verwaltungen.

Staats- und Privatbahngüterverkehr; besonderes Tarifheft, enthaltend den Ausnahmetarif 6 für Braunkohlen usw. (Tfv. 1180.)

Am 20. Mai 1916 erscheint der Nachtrag 6. Er enthält außer den durch den Tarif- und Verkehrsanzeiger bereits veröffentlichten Änderungen und Ergänzungen Frachtsätze für die Versandstationen Bluno und Spremberg Ost, sowie für neue Empfangsstationen und ist für 10 ₰ bei den Güterabfertigungen und amtlichen Auskunftsstellen käuflich.

Halle (Saale), 11. Mai 1916. (665)
Königliche Eisenbahndirektion.

Staats- und Privatbahngütertarif, Heft C 2.

Ab 20. Mai 1916 werden als Versandstationen einbezogen in die Ausnahmetarife

2 a (für Kies): Hohenleipisch.
2 t (für Torfstreu, Torfmull und Torfmehl): Niesky,
6 g (für Braunkohlen usw.): Bluno.

Halle (Saale), 11. Mai 1916. (666)
Königliche Eisenbahndirektion.

Reichsbahnbinnengüterverkehr und elsaß-lothr.-lux.-pfälzischer Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. August 1916 wird der Ausnahmetarif 6 d für Steinkohlen und Steinkohlenbriketts zur Lokomotivfeuerung von Straßburg (Wasserumschlag) und Ludwigshafen nach Basel ohne Ersatz aufgehoben.

Straßburg, den 11. Mai 1916. (667)
Kaiserliche Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

Staats- und Privatbahn-Güterverkehr. Heft C. 2.

In den Ausnahmetarif 5⁰ für Basalt, Schwemmsteine usw. werden mit sofortiger Gültigkeit Cöln-Ehrenfeld und Cöln-Deutz Hafen als Empfangsstationen in Tabelle I aufgenommen. Als Frachtsätze sind für die erstere Station die bereits bestehenden Sätze von Cöln-Nippes, für die von Cöln-Deutz Hafen diejenigen von Cöln-Kalk Süd einzusetzen bzw. anzuwenden.

Cöln, den 10. Mai 1916. (661)
Königliche Eisenbahndirektion, auch namens der beteiligten Verwaltungen.

Gütertarif Basel S B B und Basel St. Johann-Baden.

Mit Gültigkeit vom 3. August 1916 tritt der Ausnahmetarif Nr. 6 b für Steinkohlen und Steinkohlenbriketts zur Lokomotivfeuerung ohne Ersatz außer Kraft.

Karlsruhe, den 10. Mai 1916. (660)
Gr. Generaldirektion der Bad. Staatseisenbahnen.

1. Bayerisch-Württembergisch-Badischer Tierverkehr. 2. Bayerisch-Elsaß-Lothringisch-Luxemburgischer Tierverkehr. 3. Pfälzisch-Bayerischer Tierverkehr.

Die Bestimmungen im Anhang II des Gemeinsamen Heftes für den Wechselverkehr deutscher Eisenbahnen (Nr. 200) über den Verkehr mit der Schweiz und darüber hinaus, mit den nordischen Ländern und den Niederlanden gelten sinngemäß auch für die obengenannten Tierverkehre.

München den 4. Mai 1916. (672)
Tarifamt der K. Bayer. St.-E.-B. r. d. Rh.

Mitteldeutsch-Südwestdeutscher Güterverkehr (Tarifhefte 1—4) und Mitteldeutsch-Bayerischer Güterverkehr.

Am 20. Mai wird die Station Kiekebusch des Direktionsbezirkes Halle (Saale) in die Gütertarife der vorgenannten Verkehre einbezogen. Näheres bei den beteiligten Güterabfertigungen.

Erfurt, den 11. Mai 1916. (664)
Königliche Eisenbahndirektion.

Ausnahmetarif für flüssige Brauereiabfälle usw. — Tfv. 2 I a.—

Mit Gültigkeit vom 18. Mai 1916 wird der Ausnahmetarif auf Stückgut mit Berechnung der Fracht nach dem Spezialtarif für bestimmte Stückgüter ausgedehnt.

Nähere Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbureau, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 13. Mai 1916. (677)
Königliche Eisenbahndirektion.

Badischer Gütertarif. Gütertarif Badische Staatsbahnen — Badische Nebenbahnen im Privatbetrieb.

Mit Gültigkeit vom 20. Mai 1916 erhält die Tarifstelle „Heu und Stroh" des Ausnahmetarifs 2 (Rohstofftarif) folgende Fassung:

„Heu und Stroh (Gersten-, Hafer-, Roggen-, Weizenstroh, ferner Bohnen-, Erbsen-, Linsen-, Wicken-, Rüben-, Mais- und Rapsstroh), auch gepreßt."

Karlsruhe, den 13. Mai 1916. (676)
Gr. Generaldirektion der Bad. Staatseisenbahnen.

3. Personen- und Gepäckverkehr.

Zur Förderung der landwirtschaftlichen Ausnutzung von Laubenland in der Umgegend Berlins wird mit sofortiger Gültigkeit den Laubenkolonisten und ihren Angehörigen unter bestimmten Voraussetzungen auf Widerruf, längstens für die Dauer des Krieges für Fahrten vom Wohnort nach dem Laubengelände und zurück die Benutzung von Arbeiterrückfahrkarten oder Arbeiterwochenkarten zu ermäßigten Preisen gewährt.

Nähere Auskunft erteilen die Fahrkartenausgaben und unser Verkehrsbureau.

Berlin, den 11. Mai 1916. (670)

Königliche Eisenbahndirektion.

Mit sofortiger Gültigkeit wird die im Tarif für die Beförderung von Personen, Reisegepäck und Expreßgut im Berliner Stadt-, Ring- und Vorortverkehr für die Gewährung der Fahrpreisermäßigung bei Fahrten im Interesse der Jugendpflege vorgesehene Beschränkung auf höchstens 12 Fahrten im Kalenderjahr aufgehoben.

Nähere Auskunft erteilt unser Verkehrsbureau.

Berlin, den 11. Mai 1916. (673)

Königliche Eisenbahndirektion.

4. Effektenverkehr.

K. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft.
Kundmachung.

Zufolge Beschlusses der 58. ordentlichen Generalversammlung der Aktionäre der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft vom 11. Mai 1916 wird der zufolge § 54 der Statuten am 1. Juli 1916 fällige Dividenden-Kupon Nr. 58 der Aktien unserer Eisenbahn-Gesellschaft

mit 55 Kronen

sowie der ebenfalls mit 1. Juli 1916 fällige Kupon der Genußscheine

mit 5 Kronen

eingelöst.

Die Einlösung erfolgt ohne Präjudiz für künftige Fälle bereits

vom 13. Mai 1916 angefangen

bei nachstehenden Zahlstellen:

in Wien bei den Herren Johann Liebieg & Comp.,
in Prag bei der Böhmischen Eskomptebank und bei Herrn Moritz Zdekauer,
in Aussig bei der Böhmischen Eskomptebank-Filiale und bei den Herren L. Wolfrum et Comp.,
in Berlin bei der Direction der Disconto-Gesellschaft und bei Herrn S. Bleichröder,
in Dresden bei der Dresdner Bank, bei der Allgemeinen Deutschen Credit-Anstalt, Abteilung Dresden,
in Leipzig bei der Allgemeinen Deutschen Credit-Anstalt,
in Frankfurt a. M. bei der Direction der Disconto-Gesellschaft,
in Teplitz-Schönau bei der Böhmischen Eskomptebank-Filiale und bei der Hauptkasse der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft.

Gleichzeitig wird im Grunde des § 51 der Statuten zur Kenntnis gebracht, daß bei der laut notarieller Beurkundung am 25. April 1916 stattgefundenen Auslosung der nach § 50 der Statuten in diesem Jahre zu tilgenden 351 Aktien unserer Gesellschaft nachstehende Nummern gezogen wurden:

12 368 405 575 576 768 826 1066 1087
1136 1137 1367 1427 1490 1701 1885
1942 2097 2176 2236 2307 2427 2695
2702 2900 3021 3102 3105 3236 3333 3457
3525 3859 3957 3985 4033 4127 4688
4809 5013 5084 5329 5444 5530 5700
6268 6315 6490 6547 6596 6628 6630
6755 6854 7087 7101 7268 7355 7411
7444 7469 7491 7556 7719 7731 7754
7830 8022 8075 8239 8375 8377 8400
8553 8667 8778 8930 9098 9154 9248
9374 9392 9469 9524 9525 9806 9868
9899 10012 10277 10324 10371 10430
10530 10555 10588 10807 10833 10914
11007 11094 11319 11458 11520 11574
11633 11785 11786 11790 11804 11988
12120 12302 12317 12350 12605 12841
12860 13017 13047 13083 13110 13218
13224 13225 13327 13338 13560 13609
13636 13750 13932 14082 14141 14280
14336 14339 14601 14634 14683 14690
14697 14777 14802 14899 14939 15165
15667 15779 15802 15833 15887 16096
16166 16234 16304 16326 16339 16351
16536 16593 16755 16853 17241 17244
17287 17392 17454 17459 17565 17731
17745 17817 17843 17915 17923 18375
18472 18494 18534 18672 18686 18925
19020 19452 19457 19485 19498 19614
19655 20042 20056 20156 20188 20458
20486 20490 20493 20735 21048 21077
21089 21101 21266 21287 21409 21512
21730 21768 21790 21883 21975 22175
22195 22268 22296 22467 22508 22640
22658 22762 23055 23205 23235 23394
23543 23748 23754 23977 23981
24012 24170 24184 24208 24209 24263
24918 24984 25115 25342 25673 25807
25849 26132 26136 26230 26265 26541
26544 26572 26618 27001 27074 27276
27368 27474 27561 27568 27582 27816
27835 27898 27912 28049 28071 28105
28138 28142 28151 28206 28292 28790
28818 28840 28873 28934 28946 28949 29090
29261 29271 29314 29465 29481 29646
29769 29829 29879 30088 30403 30510
30546 30847 30955 31007 31146 31227
31279 31681 31709 31773 31880 31965
32012 32135 32250 32299 32397 32638
32690 32917 33021 33096 33397 33480
33552 33874 33961 34131 34428 34498
34734 34894 35139 35414 35455 35484
35643 35838 36054 36143 36222 36525
36770 36772 36938 36965 37247 37493
37549 37595 37603 37757 37766 37824
37841 37934 37960 37968 37976 38062.

Die Auszahlung dieser ausgelosten Aktien erfolgt gegen Rückgabe der Aktien samt Kupons von einschließlich Nr. 59 und Talon

am 1. Juli 1916

mit 500 fl. Ö W. = 1000 K. bei den oben bezeichneten Zahlstellen, bei welchen auch die nach Maßgabe des § 51 der Statuten für die ausgelosten und rückgestellten Aktien ausgefertigten Genußscheine ausgefolgt werden.

Von den in früheren Jahren ausgelosten Aktien sind nachstehende Nummern noch nicht eingelöst:

Nr. 291, 2247, 2786, 3819, 5407, 6000, 7370, 8106, 9243, 10232, 11350, 13111, 13663, 13959, 17123, 17263, 18604, 19513, 20402, 21244, 21453, 24812, 27468, 27472, 28614, 29258, 29780, 30544, 33346, 33937, 34049, 34692, 35423, 36748, 37478.

Bei Einlösung der ausgelosten Aktien wird der für die fehlenden Kupons entfallende Betrag vom Kapitale in Abzug gebracht.

Teplitz-Schönau, den 11. Mai 1916. (663)

Der Verwaltungsrat.

Nachdruck wird in keinem Falle vergütet.

5. Verdingungen.

Verdingung von A. 2855 Stück Achsbuchsen für Wagen und Tender aus Eisenguß und Flußeisenguß, fertig bearbeitet, in 4 Losen; 800 Stück Achsbuchsoberteilen für Wagen, unbearbeitet aus Eisenguß in 1 Lose: 2620 Stück Achsbuchsunterteilen aus Flußeisenguß unbearbeitet, in 2 Losen. B. 1 728 000 k Stahlgußbremsklötzen in 10 Losen, für den Beschaffungsbezirk Berlin, mit den im Angebot angegebenen Lieferfristen. **Angebote** sind portofrei, versiegelt und mit entsprechender Aufschrift bis zum 3. Juni 1916, vormittags 10½ Uhr an **das Zentralbureau, Zimmer 257 in Berlin W 35, Schöneberger Ufer 1—4** einzureichen. Die **Eröffnung der Angebote** findet am 3. Juni 1916, vormittags 11 Uhr, Tempelhofer Ufer 28 III, Zimmer Nr. 4, statt. Angebotbogen und Bedingungen können in unserem **Zentralbureau**, Zimmer 257, eingesehen, auch von dort **gegen portofreie Einsendung** von 3 ℳ für A und 50 ₰ für B und 5 ₰ Bestellgeld **bar** (nicht in Briefmarken) bezogen werden. **Zuschlagsfrist** bis 24. Juni 1916.

Berlin, den 10. Mai 1916. (669

Königliche Eisenbahndirektion.

Lieferung eines fahrbaren in Güterzüge einstellbaren Drehkranes von 10 000 kg Tragfähigkeit für 5 m Ausladung, 6 m Rollenhöhe über S. O. mit Handbetrieb. Angebote sind versiegelt mit entsprechender Aufschrift versehen bis zum 7. Juni 1916, vormittags 10 Uhr an uns einzureichen. Zuschlagsfrist 4 Wochen. Verdingungsunterlagen liegen in unserem Zentralbureau, hier neues Geschäftsgebäude, Sadowastraße, Zimmer 269, während der Dienststunden von 9—12 Uhr vormittags zur Einsicht aus, können auch gegen porto- und bestellgeldfreie Einsendung von 75 ₰ in bar von dort bezogen werden. Die eingehenden Angebote werden am genannten Tage, vormittags 11½ Uhr, im Zimmer 108 des neuen Geschäftsgebäudes in Beisein der etwa erschienenen Anbieter oder deren bevollmächtigten oder beauftragten Vertreter eröffnet und vorgelesen.

Breslau den 8. Mai 1916. (668

Königliche Eisenbahndirektion.

6. Verkauf von Altmaterialien.

In den Hauptwerkstätten Gotha, Erfurt, Meiningen, Jena und Sammelmagazin (Bahnmeisterei) Neudietendorf sollen öffentlich verkauft werden:

Eisendrehspäne, Blech-, Kern-, Misch-, Hohl-, Stahl-, Guß- und Weißblechschrot, Feilen und Werkzeugstahl, Radscheiben und -sterne, Gießereiformsand und -schutt, Gummi, Glasbrocken, Zeugabfälle, Hochdruckdichtungsplatten usw.

Termin am 8. Juni 1916, vormittags 11 Uhr.

Die Bedingungen usw. können in unserer Kanzlei eingesehen oder von dem Vorstand unseres Zentralbureaus gegen postgeldfreie Einsendung von 50 ₰ in barem Gelde (nicht Briefmarken) bezogen werden.

Zuschlagsfrist: 3 Wochen.

Erfurt, den 12. Mai 1916. (662

Königliche Eisenbahndirektion.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Eisenbahndirektions-Präsident a. D. v. Mühlenfels in Berlin.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nummer 40. 20. Mai 1916. LVI. Jahrgang.

Inhalt:

Die staatliche Elektrizitätsversorgung im Königreich Sachsen.

Eisenbahnangelegenheiten im bayerischen Landtage.

Die Lage der Orientalischen Eisenbahnen.

Nachrichten.

Deutschland: Der Etat der Reichseisenbahnen. — Druckschrift „Ernährung und Teuerung". — Braunschweigische Landes-Eisenbahn. — Die Talsperre bei Malter in Sachsen. — Feriensonderzug zum 8./9. Juli d. J. — Pfingstsonderzüge. — Pensionskasse für Beamte deutscher Privatbahnen. — Die Donaufrage.

Österreich: Frauen als Schaffnerinnen auf den Vollbahnen. — Kenntlichmachung der Eisenbahnschranken bei Dunkelheit. — Prozeß um eine Beamtenpension. — Maßregeln gegen die Steigerung der Rohölpreise. — Stabilimento Tecnico Triestino.

Ungarn: Ungarischer Güterverkehr mit der Levante.

Rumänien: Ein österreichisch-ungarisch-rumänisches Abkommen.

Übrige europäische Länder: Die Getreideversorgung der Schweiz und die schweizer Güterwagen im Auslande. — Alt-Gotthardbahndirektor Dr. Schrafl. — Die russischen Eisenbahnzustände. — Die Schwierigkeiten des russischen Handelsverkehrs. — Kühlwagen auf russischen Bahnen.

Fremde Erdteile: Die französische Kolonialbahn Djibuti-Addis Abeba in den Jahren 1909 bis 1913.

Rechtspflege.

Bücherschau.

Amtliche Mitteilungen.

Amtliche Bekanntmachungen.

Die staatliche Elektrizitätsversorgung im Königreich Sachsen.

Dem sächsischen Landtag ist am 13. März d. J. ein Königliches Dekret Nr. 23 „Denkschrift über die Einleitung und den künftigen Ausbau einer staatlichen Elektrizitätsversorgung des Königreichs Sachsen" zugegangen. Die Regierung legt darin dar, welche Gründe es ihr erwünscht und notwendig erscheinen lassen, die Erzeugung und Verteilung elektrischer Energie im Großen auf den Staat zu übernehmen, und sie entwickelt ihren Plan, nach dem die Ausführung dieses großen staatlichen Unternehmens vor sich gehen soll. Aus dem Inhalt der umfangreichen Denkschrift seien nachstehend die wichtigsten Punkte in gedrängter Form wiedergegeben.

Der erste Abschnitt ist vornehmlich beschreibender, statistischer Art und gibt einen Überblick über die gegenwärtige Stromversorgung des Landes, deren charakteristisches Merkmal eine auffällige Zersplitterung ist. An Hand einer farbigen Karte und einer tabellarischen Zusammenstellung ersieht man, in welch buntem Wechsel sich zurzeit kleinere Privatwerke, private Überlandwerke, Gemeindewerke, Werke von Gemeindeverbänden und Werke gemischtwirtschaftlicher Unternehmungen in die Stromversorgung des Landes teilen. Über die vielfach interessante Organisation der Gemeindeverbände und gemischtwirtschaftlichen Unternehmungen geben zwei der der Denkschrift beigefügten zahlreichen Anlagen nähere Auskunft.

Eine Tabelle läßt erkennen, daß der Gesamtverbrauch der öffentlichen Elektrizitätswerke an elektrischer Energie im Jahre 1914 einen Betrag von rund 209 Mill. Kilowattstunden (kWh) erreicht hat. An der Deckung nehmen die kleineren Privatwerke mit 1,2 % von 209 Millionen kWh in nur unbedeutendem Maße teil. Die Hauptmenge wurde von den Gemeindewerken mit 59 % und den Gemeindeverbänden mit 10.3 % geliefert. Mit dem beträchtlichen Anteile von 23 % waren die privaten Überlandzentralen an der Stromversorgung beteiligt, während der Anteil der gemischtwirtschaftlichen Unternehmungen in Höhe von 6,2 % sich noch auf einen kleineren Betrag beschränkte.

Etwa 68 % des Verbrauches der Gemeinden und der Gemeindeverbände werden allein von den Stromversorgungsgebieten der Städte Dresden, Leipzig, Chemnitz, Plauen, Reichenbach und Zittau in Anspruch genommen.

Die allmähliche Entwicklung des Verbrauchs an elektrischer Energie bis zur jetzigen Höhe zeigt ein Kurvenblatt, in dem die Verbrauchszahlen der früheren Jahre bis zurück zum Jahre 1905 aufgetragen wurden. Die jährliche Zunahme des Gesamtverbrauchs verlief zunächst bis zum Jahre 1910 ziemlich stetig. von da ab macht sich die Entwicklung der Überlandnetze jeder Art durch größere Zunahme des Verbrauchs deutlich bemerkbar, so daß sich der Gesamtverbrauch in den Jahren von 1910 bis 1914 um etwa 160 % erhöhte. Im letzten Verlaufe der Kurven im Jahre 1914 prägt sich die Wirkung des Krieges auf den Stromverbrauch insbesondere bei den privaten Überlandzentralen infolge der vorübergehenden Stillsetzung vieler industrieller Betriebe unverkennbar aus. Abgesehen vom Einflusse des Krieges im letzten Jahre steigt der Gesamtverbrauch von 1910 ab nach einer stark steigenden geraden Linie, auf deren Steigungsmaß sich nach dem Kriege die Verbrauchszunahme aller Voraussicht nach einstellen wird.

Am gesamten elektrischen Arbeitsverbrauche der öffentlichen Elektrizitätswerke Deutschlands von ungefähr 1900 Millionen kWh ist Sachsen mit etwa 11 % beteiligt, wogegen sein Flächeninhalt nur 2,8 % und seine Einwohnerzahl rund 7,3 % gegenüber denjenigen des Reiches betragen. Auch die Maschinenleistung der Kraftwerke Sachsens geht mit rund 228 000 kW von insgesamt etwa 2 500 000 kW = 9,1 % erheblich über die Anteile nach Flächeninhalt und Einwohnerzahl hinaus.

Das gesamte Anlagekapital, das bis jetzt in den öffentlichen Elektrizitätswerken des Landes festgelegt ist, beträgt insgesamt rund 247 Millionen Mark. Hiervon entfallen rund 88 Millionen auf die Kraftwerke und rund 159 Millionen auf die Netze.

Die bisherige Stellung des Staates zu den Elektrizitätsunternehmungen ist dadurch gekennzeichnet, daß sich der Staat die Möglichkeit einer späteren wirksamen Einflußnahme auf die

Entwicklung der Elektrizitätsversorgung stets vorbehalten und dies in den Bedingungen für die Mitbenutzung staatlichen Grund und Bodens (Staatsstraßen, Eisenbahnen, Forsten usw.) dadurch zum Ausdruck gebracht hat, daß er diese Mitbenutzung bei Bedarf jederzeit entschädigungslos widerrufen konnte.

Im zweiten Abschnitt der Denkschrift — die Stellung anderer Staatsregierungen zur Elektrizitätsfrage — werden die Verhältnisse in Bayern, Baden und der Schweiz vergleichsweise näher beleuchtet, in denen ja die staatliche Fürsorge auf dem Gebiet der Elektrizitätsversorgung in größerem Umfange bereits Platz gegriffen hat. Am Schlusse des Abschnittes wird auch auf den kurz vor Ausbruch des Krieges ergangenen Erlaß des preußischen Ministers für Handel und Gewerbe vom 26. Mai 1914 Bezug genommen, in dem auf alle für eine staatliche Beeinflussung der Elektrizitätsversorgung notwendigen Maßnahmen hingewiesen wird.

Der dritte Abschnitt gibt Auskunft über die Bestrebungen des Verbandes der im Gemeindebesitz befindlichen Elektrizitätswerke Sachsens (Elektroverband), der schon seit einer Reihe von Jahren sich um einen Plan bemüht hatte, die Stromerzeugung der zahlreichen in Gemeindeverwaltung befindlichen Elektrizitätswerke Sachsens in zwei großen Kraftwerken zusammenzufassen, und zwar mit Hilfe des Staates. Die Regierung hat diese Planung und die etwaige Möglichkeit ihrer Verwirklichung zum Gegenstand längerer und reiflicher Erwägungen gemacht, ist aber dabei, wie im vierten Abschnitte — die Gründe der Regierung für eine staatliche Regelung der Elektrizitätsversorgung des Landes — eingehend erläutert wird, zu der Überzeugung gelangt, daß ein Gemeindeverband auf die Dauer nicht in der Lage sein werde, bei der Versorgung des ganzen Landes mit Elektrizität die Interessen der Allgemeinheit in dem erforderlichen Maße wahrzunehmen, daß vielmehr zur Erreichung dieses Zweckes ein tätiges Eingreifen des Staates selbst unerläßlich sei. Die Regierung beschloß hiernach, die Elektrizitätsversorgung des Landes selbst in die Hand zu nehmen und hat das Ergebnis ihrer Erörterungen in den folgenden Darlegungen zusammengefaßt.

1. Vom Standpunkt der allgemeinsten Staatsinteressen aus steht die Forderung obenan, daß die natürliche Verteilung der Industrie und des Gewerbes über das ganze Land und auf kleine und große Gemeinden durch die Bemessung des Strompreises nicht beeinträchtigt werden darf.

Eine Fürsorge in dieser Hinsicht ist um so bedeutungsvoller, als schon jetzt verschiedene Anzeichen darauf hindeuten, daß nach dem Kriege der Verbrauch von elektrischer Energie für die Gütererzeugung erheblich zunehmen wird. Man braucht dabei nur zu denken an den Ersatz fehlender Menschenkräfte durch mechanische Arbeitskräfte, an den Ersatz veralteter Arbeitsmethoden durch neuzeitliche Betriebe und an die weitere Ausbreitung der elektrischen Beleuchtung anstelle der Petroleumbeleuchtung. Die üblichen Großabnehmertarife, wie ein solcher auch vom Elektroverband in Aussicht genommen war, enthalten nun zahlreiche Staffelungen und Abstufungen, die nach Maßgabe wachsender Benutzungsdauer und wachsender Leistung eines Anschlusses entsprechend sinkende Preise für die Arbeitseinheit der kWh bedingen. Die kleineren Gemeinden und Gemeindeverbände als die kleinen Abnehmer sind hierdurch ungünstiger gestellt als die größeren, da die Bezirke mit den niedrigsten Tarifsätzen die verhältnismäßig stärkste Anziehungskraft auf industrielle Niederlassungen ausüben werden. Würde nun die Elektrizitätsversorgung in die Hände eines Gemeindeverbandes gelegt, in dessen Verwaltung große und kleine Gemeinden zwar vertreten sind, in dem jedoch die großen Gemeinden naturgemäß die Mehrheit haben, so würden Abweichungen von dem genannten Tarif und solche Änderungen, die die kleinen Gemeinden begünstigen, an dem Widerspruch der großen, das Übergewicht habenden Gemeinden scheitern und die industriellen Verhältnisse der kleineren Gemeinden würden im Laufe der Zeit ganz aussichtslos werden. Es konnte keinem Zweifel unterliegen, daß ein Ausgleich der innerhalb des Verbandes einander bekämpfenden Interessen mit Hilfe eines wie auch immer gearteten Staffeltarifs nicht restlos möglich ist und daß es daher für einen solchen Tarif eines Korrektivs bedarf. Ebenso unzweifelhaft ist aber auch, daß nur der Staat, der die Aufgabe hat, allen Landesteilen das erreichbare Gleichmaß der wirtschaftlichen Entwicklung zu sichern, zur objektiven Handhabung eines solchen Korrektivs befähigt ist. Nur wenn der Staat sowohl die zweckmäßigste Art der Ausnutzung der Maschinen in der Hand hat, als auch über die Verwendung der Bruttoüberschüsse seines Betriebes im Dienste der Allgemeinheit verfügen kann, ist die Möglichkeit gewährleistet, den Verbrauchern je nach Bedarf tarifliche Erleichterungen zu gewähren. Aus dieser Sachlage ergibt sich, daß die Großerzeugung und Verteilung des Stromes in dem geplanten großen Umfang am besten und zweckmäßigsten in den Händen des Staates aufgehoben ist, nicht aber in denen des geplanten Gemeindeverbandes.

2. Eine zweite wichtige Forderung ist die, daß in eine Zusammenfassung der Elektrizitätserzeugung alle Landesteile gleichmäßig einbezogen werden müssen. Nur so läßt sich das Ziel einer möglichst billigen Stromversorgung erreichen, daß von Anfang an die Planung neuer Anlagen von der Untersuchung ausgeht, welche der im Lande vorhandenen Kraftwerke und Leistungen auf Zeit oder dauernd mitverwendet werden können. So richtig es ist, neue große Kraftwerke in der Nähe von Kohlenfeldern zu errichten und solche Werke künftig die Grundlage der Elektrizitätserzeugung sein zu lassen, so ist doch andererseits zu bedenken, daß den erheblichen Vorteilen der in großen Maschineneinheiten zusammengefaßten Leistung und der billigen Wärmekraft ausgleichend gegenüberstehen die Anlagekosten der Fernleitungen und die in ihnen entstehenden elektrischen Verluste. Hierdurch wird je nach Lage des besonderen Falles die größte Entfernung, auf die der Strom noch mit wirtschaftlichem Vorteile versendet werden kann, nach oben begrenzt und die Verhältnisse können sich dann so gestalten, daß es wirtschaftlich vorteilhafter ist, an einzelnen Stellen des großen Netzes entfernt von den Kohlengruben wiederum selbständige Maschinengruppen mitarbeiten zu lassen, die im regelmäßigen Betrieb in der Hauptsache die sogenannten Belastungsspitzen übernehmen.

Faßt man also den endgültigen Zustand einer so großen Stromversorgungsanlage ins Auge, so ist es richtig, nicht nur mit einem oder zwei großen Kraftwerken auf den Braunkohlenfeldern zu rechnen wie der Elektroverband, sondern außerdem mit einigen kleineren Kraftwerken, die, günstig zu den Verbrauchsschwerpunkten gelegen und so wirtschaftlich wie irgend möglich arbeitend, an der Stromerzeugung teilnehmen. Dabei kommen auch kleinere Kraftwerke in der Nähe der Steinkohlenfelder in Betracht.

Es trifft sich dabei glücklich, daß die Mitarbeit einiger im Lande verstreuter Kraftwerke zugleich die unabweisbare Forderung erhöhter Betriebssicherheit des ganzen Netzes befriedigt.

Was von der Weiterverwendung bestehender Kraftwerke gilt, gilt in erhöhtem Maße von der Weiterverwendung vorhandener Leitungen.

3. Mit der Forderung der günstigsten Anordnung der Kraftwerke und des Leitungsnetzes steht auf gleicher Stufe diejenige der dauernden Sicherung billiger Betriebsstoffe.

Zur zweckmäßigen Ausnutzung der seit 1912 vom Staate angekauften Braunkohlenfelder, durch deren Ausbeute im Dienste der staatlichen Elektrizitätsversorgung die Erzeugungskosten der elektrischen Kraft unabhängig von den Schwankungen des Kohlenmarktes auf möglichst niedrigem Stande gehalten werden können, ist es erforderlich, auch die elektrischen Kraftwerke selbst zu betreiben und damit über die zweckmäßigste Art der Verwendung der Kohlen selbst zu entscheiden.

Besitzt aber der Staat die Kraftwerke, so ist er in der Lage, die überschüssige elektrische Arbeit sowohl wie auch Abdampfwärme in größeren Anlagen und um so nutzbringender zu ver-

werten, je größere Maschinenkräfte hierfür zeitweilig zur Verfügung gestellt werden können (z. B. die Herstellung von Stickstoff, Stahl und Aluminium auf elektrischem Wege).

4. Neben der Kohle kommen in Sachsen als Betriebsstoff für die Erzeugung von Elektrizität Wasserkräfte nur in geringem Umfang in Frage. Man wird allerdings noch in dem einem oder andern Falle mit der Nutzbarmachung größerer Gefällstufen von Talsperren namentlich dann rechnen können, wenn der Kraftbetrieb ein Nebenzweck der Talsperre ist, auf den ein erträglicher Teil der meist außerordentlich hohen Gesamtbaukosten entfällt. Im Allgemeinen werden aber solche Wasserkräfte bei der geringen und schwankenden Ergiebigkeit der sächsischen Wasserläufe stets nur aushilfsweise benutzt werden können.

Soweit nach alledem Wasserkräfte zur Erzeugung von Elektrizität in Sachsen überhaupt dienstbar gemacht werden können, wird für deren Heranziehung und Zusammenfassung der Staat die beste Lösung zu bieten in der Lage sein.

5. Das öffentliche Interesse an einer staatlichen Stromerzeugung und -Verteilung tritt besonders deutlich hervor, wenn man die Verwendung der elektrischen Energie auf dem Gebiete des staatlichen Verkehrswesens ins Auge faßt. Die großen Fortschritte in anderen Ländern, neuerdings in Preußen, der Schweiz, Schweden und Amerika, die den elektrischen Betrieb von Eisenbahnen bereits zu einer sehr hohen Stufe der Vollkommenheit geführt haben, weisen nachdrücklich darauf hin, daß hier des Staates noch große Aufgaben harren. Zwar erscheint die Einrichtung elektrischen Betriebes auf den Hauptbahnen Deutschlands aus Gründen militärischer Zweckmäßigkeit vorerst noch in weitere Ferne gerückt, um so mehr aber kann damit gerechnet werden, daß man nach dem Kriege dazu übergehen wird, für einzelne verkehrsreiche Neben- und Kleinbahnen, sowie Nebenbahn- und Vorortsnetze die Vorteile elektrischen Betriebes nutzbar zu machen.

Es gilt daher, für die künftige Entwicklung des elektrischen Bahnbetriebes die günstigsten Vorbedingungen zu schaffen, zu denen wiederum an erster Stelle die Sicherung möglichst billiger Stromkosten gehört. Diese werden für den künftig gebrauchten Bahnstrom, sei es nun, daß er in besonderen Generatoren erzeugt oder aus der anderen Stromart umgeformt wird, am geringsten sein, wenn die künftigen Kraftwerke der allgemeinen Landesversorgung und das zugehörige Verteilungsnetz hierzu herangezogen werden und auf diese Weise ein für beide Zwecke gemeinsames System mit gemeinsamen Reserven und gegenseitigem Leistungsausgleich entsteht. Um aber diese Vorteile in dem nötigen Umfange wahrnehmen zu können, müssen die Kraftwerke und das Netz der Hauptleitungen in staatlichem Eigentum und Betrieb stehen. Nur so kann der Staat Neuanlagen den Anforderungen des Bahnbetriebes anpassen, nur so auf Erweiterungen und Änderungen der bestehenden Anlagen den erforderlichen Einfluß ausüben, und nur so schließlich in wirklich zweckmäßiger und wirtschaftlicher Weise alle baulichen und betrieblichen Maßnahmen treffen, die in das umfassende Gebiet der Betriebssicherheit des Bahnbetriebes gehören. In allen diesen Beziehungen wäre es für den Staat nicht möglich, ein Abhängigkeitsverhältnis, wie z. B. mit dem Elektroverband, einzugehen, sobald es sich über den Rahmen eines kleinen rein örtlichen und anfänglichen Versuchsbetriebes hinaus um ein systematisches Vorgehen handelt. Der Staat darf dann weder bei der Preisbildung noch bei allen übrigen Maßnahmen auf das Entgegenkommen einer Körperschaft angewiesen sein, auf deren Entschließungen er keinen genügenden Einfluß hat.

6. Für eine staatliche Elektrizitätsversorgung fällt schließlich noch die von der Regierung vorausgesehene Notwendigkeit ins Gewicht, hilfsbedürftigen bestehenden Elektrizitätsunternehmungen helfend zur Seite zu stehen. Die industriellen Gebiete Sachsens kommen dabei weniger in Betracht als die rein oder vorwiegend landwirtschaftlichen, so daß dem Staate hier die Aufgabe zufallen würde, zwischen beiden einen billigen Ausgleich zu erstreben und jedenfalls zu verhindern, daß die Elektrizitätsversorgung des platten Landes in ihrem Fortschritte zurückbleibt. Unter anderem wäre der Staat in der Lage, auch etwaige Reinerträgnisse seines Betriebes zu solchen Hilfszwecken mitzuverwenden.

Zum Schlusse der Begründungen wird noch darauf hingewiesen, daß sich die Regierung zu der Entschließung, an Stelle des Elektroverbandes die Elektrizitätsversorgung des Landes als staatliches Unternehmen einzuleiten und durchzuführen, nicht von der Absicht hat bestimmen lassen, dem Staate eine neue reichlich fließende Einnahmequelle zu eröffnen. In erster Linie betrachte es die Regierung als ihre Aufgabe, das Land mit billigem Strom zu versorgen.

(Schluß folgt.)

Eisenbahnangelegenheiten im bayerischen Landtage.

Mit der Beratung des Etats der bayerischen Staatseisenbahnen wurde am 11. Mai 1916 im Finanzausschuß begonnen. Der Berichterstatter Dr. v. Pichler leitete die Beratungen mit einer dankbaren Anerkennung der vortrefflichen Leistungen der bayerischen Eisenbahnen, der Verwaltung und des Personals während der Kriegszeit im Namen des Ausschusses ein. Er wies dabei auch auf das Lob hin, das den Eisenbahnverwaltungen von Allerhöchsten Stellen, von Heerführern, Vertretern der Stände usw. zuteil geworden sei, und gedachte der für ihre Leistungen ausgezeichneten Angehörigen der Eisenbahnverwaltung.

Der Verkehrsminister dankte für die dem Personal ausgesprochene hohe Anerkennung, der er sich vollständig anschloß, schilderte die außerordentliche, unverdrossene Arbeit des Personals bei Vorbereitung und Durchführung der durch den Krieg veranlaßten Maßnahmen und wies u. a. besonders auf die Leistungen des Personals im Feldeisenbahndienste hin. Auf die Frage des Berichterstatters wegen Einführung des elektrischen Bahnbetriebes auf einzelnen geeigneten bayerischen Staatsbahnstrecken erklärte der Minister: Durch die Erfahrungen des gegenwärtigen Krieges sei die Notwendigkeit der Dampflokomotiven und die Unmöglichkeit der Elektrisierung der deutschen Staatsbahnen in großem Maßstabe nachgewiesen; nicht ausgeschlossen sei die Elektrisierung besonders geeigneter, außerhalb des militärischen Interessenkreises liegender Strecken. Die Erfahrungen in Preußen und Schweden seien bisher mehr betriebstechnischer Art und erstreckten sich über einen zu kurzen Zeitraum, um eine Schlußfolgerung über die dauernde Bewährung und das finanzielle Ergebnis zuzulassen; mit der Nutzanwendung aus fremden Erfahrungen müsse sehr vorsichtig umgegangen werden.

Der Minister erörterte dann den Stand der Verhandlungen zwischen den deutschen Regierungen sowie der österreichischen und ungarischen Regierung über die Gründung einer mitteleuropäischen Schlaf- und Speisewagengesellschaft, die den Betrieb und das Material der Internationalen Schlafwagengesellschaft in Mitteleuropa und die Schlaf- und Speisewagenbetriebe in den drei Ländern mit Ausnahme des inneren preußischen Schlafwagenbetriebes übernehmen solle. Die bayerische Verwaltung werde im Anschluß an Preußen Schlafwagen dritter Klasse nur auf einzelnen Strecken mit besonders großem Personenverkehr einführen. Eine allgemeine Einstellung solcher Schlafwagen in die Nachtschnellzüge verbiete sich wegen der Überlastung der Züge und wegen der zu befürchtenden Abwanderung aus den Schlafwagen erster und zweiter Klasse.

Weiter trug der Minister eine Übersicht über die Leistungen des Rhenania-Konzerns und die finanziellen Ergebnisse in den Jahren 1914 und 1915 sowie im ersten Vierteljahr 1916 vor. Die Zahlen des Konzern-Umschlags standen unter dem Einfluß des Krieges. Es dürfe angenommen werden, daß die Ludwigshafener Verkehrsergebnisse weiterhin gut sein werden. Die finanziellen Verhältnisse der einzelnen Firmen seien auch während des Krieges gut geblieben. Ein Regierungsvertreter führte aus, daß von dem „Amtlichen Bayerischen Reisebureau“ vom August 1914 an die Beziehungen zur Firma Cook völlig abgebrochen seien. Der bayerischen Staatseisenbahnverwaltung sei aus den Beziehungen zu dieser Firma nach Ausbruch des

Krieges keinerlei Schädigung erwachsen. Der Regierungsvertreter gab ferner Auskunft über die Vereinigung der größeren deutschen, österreichischen und ungarischen Fremden-Verkehrsverbände zu gemeinsamer Arbeit zwecks Förderung des wechselseitigen mitteleuropäischen und Balkanverkehrs und zur Heranziehung des Auslandsverkehrs nach dem Kriege. Die Regierungen hätten den Bestrebungen von Anfang an ihre Unterstützung zugesagt.

Der Verkehrsminister erklärte auf Anfrage: Die Abgabe von Militärfahrscheinen zur Fahrt und Rückfahrt zwischen Wohn- und Musterungsort ist vorgeschrieben. Dem in Kolonnendienst beschäftigten Personal blieben für die Rückkehr alle Rechte vorbehalten.

Die Einführung der Sommerzeit hat sich ohne Störungen vollzogen. Verschiedenartigen, mit der neuen Zeitregelung zusammenhängenden Schwierigkeiten, besonders hinsichtlich der städtischen Milchversorgung, sucht die Verwaltung tunlichst zu begegnen. Zu einer sparsamen Bemessung der Personenzugsleistungen während des Krieges sei die Verwaltung gezwungen gewesen. Der bayersiche und örtliche Verkehr sei dabei verhältnismäßig gut ausgestattet worden, während der Schnellzugs- und Fernverkehr auf das unbedingt notwendige Maß habe eingeschränkt werden müssen. Der gegenwärtige Fahrplan sei äußerst wirtschaftlich. Dieser habe während des Krieges ohne Verkürzung aufrecht erhalten werden können. Der Überfüllung der Züge suche die Verwaltung, soweit dies in der gegenwärtigen Zeit überhaupt möglich sei, vorzubeugen. Der Balkanzug habe sich für den Verkehr auf der Strecke München-Salzburg sehr vorteilhaft erwiesen. Die Einführung der 4. Wagenklasse sei mit Rücksicht auf die Finanzlage in Erwägung genommen worden; die denkbare Änderung der Fahrkartensteuer würde vielleicht auch nicht ohne Einfluß darauf bleiben können. Die Verteilung zwischen 3. und 4. Klasse habe sich bei den anderen Verwaltungen im Verhältnis von 48 : 52 entwickelt mit der langsamen, aber sicheren Tendenz der Aufwanderung. Würde das Verhältnis für Bayern sich diesem Gesamtdurchschnitte anpassen, was zu hoffen sei, ergäbe sich eine Mehreinnahme von 1 173 000 Mark.

Mit der Militärverwaltung schweben Verhandlungen wegen einer ausgedehnteren Heranziehung der staatlichen Postautomobile für Militärzwecke, woraus sich für die Friedenszeit die Möglichkeit einer weiteren Verkehrsbedienung durch die Automobile der Postverwaltung ergebe.

Die Mehrbelastung des Personals infolge der Verminderung habe das Ministerium durch Verwendung von weiblichen Gelegenheitsarbeitern, weiblicher Arbeitskräfte und Kriegsgefangener sowie durch Sonderbestimmungen zu erleichtern gesucht. Die Grundsätze über die Bemessung der täglichen Dienstzeit seien eingehalten, wenn auch vielfach bis zur Höchstgrenze ausgenutzt worden. Die Wiederverwendung von Kriegsinvaliden sei schon bisher gefördert worden und werde auch künftig tunlichst gefördert. Bei der Anregung wegen der Verwendung kriegsbeschädigter Soldaten im Bremsdienste handle es sich wohl um die Abstellung garnisondienstfähiger Soldaten für einzelne Militärtransporte. Die Abstellung erfolge nur auf freiwillige Meldung. Seit 1. April 1916 fänden wieder Anstellungen von Zivilanwärtern statt. Das Kriegsministerium habe zugegeben, daß wegen der besonderen Verhältnisse eine Anzahl den Militäranwärtern vorbehaltener Stellen mit Zivilbewerbern für den unteren Dienst besetzt werden dürfen, und daß bei den nur teilweise Militäranwärtern vorbehaltenen Anfangsstellen nur dieser Teil freigehalten zu werden, brauche. Bei den im Heeres- oder Feldeisenbahndienst verwendeten Zivilbewerbern werde gegenwärtig über den Mangel der vollständigen Sonderausbildung und der Anstellungsprüfung weggesehen. In der Besetzung der Beförderungsstellen werde angemessene Zurückhaltung geübt. Die Überführung von Arbeitern in das Gehilfenverhältnis müsse mit Rücksicht auf die im Felde stehenden Arbeiter gesperrt bleiben. In der Umwandlung verfügbarer Stellen des höheren und mittleren Dienstes in Stellen des mittleren und unteren Dienstes werde nach Maßgabe des dienstlichen Bedürfnisses und des Stellenbesetzungsplanes fortgefahren. Von der Einstellung weiblicher Hilfskräfte auf Kriegsdauer werde ausgiebig Gebrauch gemacht; bisher seien ungünstige Urteile dem Ministerium nicht zur Kenntnis gekommen, ein abschließendes Urteil sei noch nicht möglich. Die Beschäftigung von Pensionisten auf Taglohnposten sei in letzter Zeit in mehreren Fällen genehmigt worden, auf die geringe Zahl der leichteren Posten erhöben aber auch die Bezieher von Unfallrenten und namentlich die kriegsinvaliden Angehörigen der Eisenbahnverwaltung mit Recht Anspruch.

Der Urlaub habe wegen der Kriegsverhältnisse 1914 nur in geringem Umfange gewährt werden können. 1915 sei einem großen Teil des Personals sogar der volle Urlaub zugestanden worden; eine ähnliche Regelung sei für 1916 geplant. Geldstrafen über 3 ℳ — nur ein Zehntel der Geldstrafen — würden nur für schwere Fälle von Disziplinlosigkeit, Raufausschreitungen, Entwendungen usw. verhängt. Beschwerden des Personals über die Höhe der verhängten Geldstrafen oder über ungerechte und zu harte Behandlung seien dem Ministerium nicht bekannt geworden. Die Summe der Strafgelder sei während des Krieges erheblich zurückgegangen. Einer Bestrafung in Geld solle mündlicher Vorhalt vorausgehen. Verdienstlich sei die Herausgabe von Eisenbahner-Sprachführern. Die Fachzeitschriften hätten anerkennenswerterweise ihr Programm wie im Frieden durchgeführt und sich bemüht, den durch den Krieg geschaffenen Verhältnissen gerecht zu werden. Dem Lobe, das der hingebenden Tätigkeit des Personals, einzelner Vereine und Organisationen im Dienste der Kriegsfürsorge gewidmet worden sei, schließe sich der Staatsminister an. Die vorgebrachten Klagen des Personals der Isartalbahn werden der Direktion zur Kenntnis gebracht werden. Die Aufhebung der Eisenbahndirektionskassen und die anderweitige Regelung der betreffenden Dienstgeschäfte habe zu einer bedeutenden Geschäftsvereinfachung und Gesamteinsparung geführt. Weitere Geschäftsvereinfachungen seien unter anderem in der Buchführung und Rechnungsstellung, ferner in der Auszahlung der Bahnunterhaltungs- und Neubauarbeiter eingetreten. Stellen- und Personalorganisation der Staatseisenbahnen habe der Krieg nur verzögert, nicht unterbrochen. Weibliches Personal werde auf einfacheren Posten des Bureau- und Abfertigungsdienstes in weiterem Umfange zu verwenden sein. An ferneren organisatorischen Maßnahmen sei die Zusammenlegung der Revisionsämter der Eisenbahn- und Postverwaltung und die Übernahme der Verwaltung von Eisenbahnschuld und Ausgleich- und Tilgungsfonds auf die Eisenbahnverwaltung zu erwägen.

Bei einer Ausscheidung der Ressorts würde die Eisenbahnverwaltung voraussichtlich von der K. Bank ihrem großen Depositengeldverkehr entsprechende Zinsen verlangen. Der Gewinn der K. Bank aus dem Geldverkehr der Verkehrsverwaltung sei auf durchschnittlich eine Million im Jahre zu schätzen. Sachlich könnten nur solche Eingaben und mündlichen Vorstellungen von Organisationen beschieden werden, welche allgemeine dienstliche Angelegenheiten, nicht aber dienstliche Wünsche einzelner Beamter oder Arbeiter beträfen. Dies sei der Standpunkt auch der übrigen Ministerien. Der gleiche Grundsatz gelte für die Arbeiterausschüsse. Wegen des Wunsches auf Erleichterung des Grenzverkehrs für die in Eger stationierten Beamten und Arbeiter verwies Redner auf die vom stellvertretenden Generalkommando des 3. bayerischen Armeekorps erlassenen Bestimmungen, wonach der Grenzübertritt den in dem dortigen Gebiete (Asch, Eger, Franzensbad usw.) verwendeten Beamten, Bediensteten und Arbeitern sowie ihren Familienangehörigen auf Grund eines von der vorgesetzten Dienstbehörde ausgestellten Ausweises ohne Rücksicht auf Ziel und Zweck der Reise gestattet werde.

Die Lage der Orientalischen Eisenbahnen.*)

Die seit der Eröffnung des Suezkanals im Jahre 1869 dem Mittelländischen Meere zukommende Bedeutung als Völkerstraße führte notwendigerweise dazu, Konstantinopel mehr und mehr als ein Zentrum internationaler Politik zu betrachten, und das Bedürfnis schneller Verbindungen zwischen dieser Stadt und den wichtigsten europäischen Hauptstädten machte sich bald fühlbar. Die Erstellung des Netzes der Orientalischen Eisenbahnen hat bekanntlich die Türkei mehr als eine Milliarde Franken gekostet, und mit Ausnahme des Urhebers des Unternehmens, der dabei ein ungeheures Vermögen erwarb, machten die Zeichner des 3 prozentigen Prämienanleihens der türkischen Eisenbahnen von 1870 eine unglückliche Geldanlage. Das gegenwärtige Netz machte und macht noch verschiedene Wechselfälle durch. Anfänglich war es an eine französische Gesellschaft, die „Compagnie générale pour l'exploitation des chemins de fer de la Turque d'Europe", verpachtet; diese verwandelte sich im Jahre 1871 in eine österreichische Aktiengesellschaft in die „Compagnie d'exploitation des chemins de fer orientaux", deren Sitz sich vorerst in Wien befand, und hernach in eine ottomanische Aktiengesellschaft mit Sitz von 1909 an in Konstantinopel. Allein Eigentümer des Bahnnetzes ist immer die Türkei.

Vor dem Berliner Kongreß von 1878 bestand das Netz aus den Linien Konstantinopel - Adrianopel - Bellowa, Dedeagatsch-

*) Aus der „Zeitschrift für den Internat. Eisenbahntransport."

Kuleli-Burgas, Tirnowa-Yamboli und Saloniki-Mitrowitza. Der Kongreß hatte den vier Staaten: Österreich-Ungarn. Serbien, Bugarien und der Türkei, die Erstellung einer Linie innerhalb drei Jahren auferlegt, die Wien über Budapest, Belgrad und Nisch mit Konstantinopel und mit Saloniki verbinden sollte. Die Überwachung und die Ausführung dieses Beschlusses wurde der sogenannten „Conférence à quatre", aus Delegierten der erwähnten vier Staaten bestehend, übertragen. Eine Vereinbarung zwischen Österreich und Serbien führte dazu, daß das letztere die Erstellung der Linie Belgrad-Nisch-bulgarische Grenze bei Zaribrod, als Fortsetzung der Linie Wien-Budapest-Semlin-Belgrad, sowie der Linie Nisch-türkische Grenze bei Vranja übernahm.

Durch die „Convention à quatre" vom 9. Mai 1883, in welcher alle Einzelheiten der im Bau begriffenen Linien geregelt wurden, kam zwischen den vier Staaten eine endgültige Verständigung über die Vollendung dieser Linien zustande. Die Strecke Belgrad-Nisch wurde im Jahre 1884 eröffnet, die Linie Nisch-Leskovac-Vranja 1886 und endlich 1888 die Strecke Vranja-Saloniki und die Linie Nisch-Pirot-Sofia-Vakarel-Bellova, letztere an die bereits im Betriebe stehende Linie Adrianopel-Konstantnopel anschließend.

Das Aktienkapital der Betriebsgesellschaft beträgt 50 Millionen Franken (2 300 000 türkische Pfund) und wurde im Jahre 1905 vollständig einbezahlt, nachdem 50 % von Anfang an entrichtet und 1886 weitere 30 % eingefordert worden waren.

Im Jahre 1888 standen im Betrieb der Gesellschaft: 1. die Linie Konstantinopel-Adrianopel-Philippopel-Bellova, mit den Abzweigungen Adrianopel-Dedeagatsch und Tirnowa-Yamboli, zusammen 816 km; 2. die Linie Saloniki-Üsküb-Mitrowitza, 363 km; 3. die Linie Rustschuk-Varna 224 km (damals einer englischen Gesellschaft gehörend, aber 1888 an die bulgarische Regierung abgetreten, die auf diese Art das Betriebsrecht der Gesellschaft der Orientalischen Eisenbahnen erwarb).

Das gesamte Netz betrug damals 1403 km, und die Bestimmungen der Convention à quatre waren nunmehr erfüllt.

Die von einer französischen Gesellschaft erbauten Verbindungslinien Vakarel-Bellova (54 km) und Üsküb-Sibeftsche (86 km) sollten vertragsmäßig der Gesellschaft der Orientalischen Bahnen zum Betriebe übergeben werden; allein die erstere wurde den bulgarischen Staatsbahnen einverleibt, so daß dann das Betriebsnetz der Gesellschaft, um die zweite vermehrt, aber um die Rustschuker-Linie vermindert, 1265 km betrug.

Im Jahre 1908 ließ die bulgarische Regierung, anläßlich der Arbeitseinstellung auf den Orientalischen Bahnen, die Linien in Ostrumelien besetzen, löste hernach die Strecken Ljubimetz-Bellova und Tirnowa-Yamboli mit zusammen 310 km davon ab und verhandelte dann über ihren Rückkauf direkt mit der Türkei, als Eigentümerin der Linien, und zwar um den Preis von 42 Millionen Fr. Von dieser Summe gelang es der Gesellschaft der Orientalischen Bahnen von der Türkei 19 Millionen Franken für den Rückkauf ihrer Pachtrechte zu erlangen und von Bulgarien eine Entschädigung von 2 112 000 Fr. für Abnutzung des Materials, Erwerbausfall usw., so daß auf diese Weise der Verlust des Betriebes eines Viertels des Bahnnetzes durch einen Betrag von beinahe der Häfte des Aktienkapitals der Gesellschaft ausgeglichen wurde. Diese letztere hatte demnach nur noch 955 km im Betrieb, und zwar:

a) ein östliches oder thrazisches Netz, umfassend 1. die Linie Konstantinopel-Mustapha-Pascha 357 km, 2. die Linie Dedeagatsch-Adrianopel 149 km, b) ein westliches oder mazedonisches Netz, mit 3. der Linie Saloniki-Üsküb-Mitrowitza 363 km, 4. der Linie Üsküb-Sibeftsche 86 km.

Seit 1893 führte sie außerdem für Rechnung der „Eisenbahn-Gesellschaft Saloniki-Monastir" den Betrieb dieser 219 km langen Linie, deren Aktien sie im Jahre 1913 größtenteils erwarb, ferner von 1912 an den Betrieb der 46 km langen Zweiglinie Alpullu-Kirkkilisse, für die jedoch eine besondere Rechnung aufgestellt werden muß.

Zwischen diesen beiden vollständig getrennten Netzen befindet sich die 510 km lange Verbindungslinie Saloniki-Dedeagatsch, die im Jahre 1892 von der Türkei an die „Compagnie ottomane du chemin de fer de jonction Salonique-Constantinople", Eigentümerin der Linie, konzediert worden ist. Die Betriebsdirektion befindet sich in Saloniki.

So war die Lage bei Ausbruch des ersten Balkankrieges. Im Verlaufe desselben bemächtigten sich die Verbündeten nach und nach der Mehrzahl der von der Gesellschaft der Orientalischen Eisenbahnen betriebenen Linien, und in einem gewissen Zeitpunkte war das Netz sogar auf 112 km zurückgegangen, und zwar auf etwa 60 km der Linie Saloniki-Üsküb und etwa 50 km der Linie Konstantinopel-Tschataldscha, sowie auf einen Teil der Linie Saloniki-Monastir. Allein während des zweiten Balkankrieges übernahm die Gesellschaft den Betrieb wieder in dem Maße, wie die Türken in der Richtung nach Adrianopel vorrückten, und nach dem Bukarester Frieden verblieben ihr: a) in der Türkei der größere Teil des thrazischen Netzes, mit 466 km, nämlich die zwei auf die neue türkisch-bulgarische Grenze ausmündenden Linien: 1. Konstantinopel-Adrianopel-Svilengrad (früher Mustapha-Pascha), 357 km; 2. Adrianopel-Demotika-Grenze, 63 km, und die Abzweigung Alpullu-Kirkkilisse, 46 km; b) in Bulgarien, 86 km, und zwar: die Strecke von Svilengrad bis zur bulgarischen Grenze, 6 km, und die Linie Demotika-Grenze-Dedeagatsch, 80 km; c) in Griechenland, nur die Strecke Saloniki-Gjewgeli, 77 km.

Das griechische Bahnnetz ist in der Tat noch nicht mit dem von Mazedonien verbunden, und es bildet noch eine für sich abgeschlossene Gruppe, in Erwartung der Vollendung der seit 1914 im Bau stehenden, 90 km langen Linie, die von Papapuli, dem Endpunkt der Linie Piräus—neue Grenze, ausgeht, um den Fuß des Olymps herumführt und, von Platamona an, der Westküste des Golfes von Saloniki folgt, um Topsin an der Linie Saloniki-Belgrad zu erreichen, eine von Griechenland seit 35 Jahren von der Türkei verlangte Verbindung. Wie vorstehend bereits auseinandergesetzt, befinden sich ferner die Linien Saloniki-Monastir und Saloniki-Dedeagatsch in Privatbesitz auf dem neuen griechischen Gebiet.

Was die serbischen Strecken Gjewgeli-Üsküb-Mitrowitza, 285 km, und Üsküb-Sibeftsche, 85 km, anbelangt, so wurde der Gesellschaft deren Betrieb durch den serbischen Staat weggenommen, der ihn selbst führen wollte, wie es Bulgarien im Jahre 1909 getan hatte, so daß nach dem zweiten Balkankrieg 583 Bahnkilometer von der Gesellschaft betrieben wurden, nicht inbegriffen die Abzweigung von Kirkkilisse und der Linie von Monastir.

Um einen überwiegenden Einfluß auf die Geschäfte der Gesellschaft der Orientalischen Eisenbahnen zu gewinnen, erwarb im Jahre 1913 eine österreichisch-ungarische Gruppe von der Bank für die Orientalischen Eisenbahnen in Zürich einen Stock von 46 000 Aktien und von der Deutschen Bank 5000 Titel, damit sie von den 100 000 Aktien, aus denen das Aktienkapital der Gesellschaft bestand, in den Besitz von 51 000 gelange. Es sollte scheinen, daß diese letztere, deren Konzession im Jahre 1957 ausläuft, unanfechtbare Rechte auf den Betrieb der Linien besitzt, die ihr verpachtet sind, ohne sich um die Eigentümer der durchfahrenen Gebiete bekümmern zu müssen. Gemäß ihrer Vereinbarung mit der Türkei werden ihr zunächst von den Bruttoeinnahmen 7000 Fr. für das Kilometer zugeschieden, hernach werden von dem Überschuß bis zu 10 333,33 Fr. an die Gesellschaft 55 % und an die türkische Regierung 45 % verteilt; der letztern wird jedoch von der Gesellschaft ein Mindestbetrag von 1500 Fr. für das Kilometer garantiert. Übersteigen die Einnahmen den Betrag von 10 333,33 Fr., so erhält die Gesellschaft vom Überschuß 70 % und die Türkei 30 %. Nun ist aber der Mindest-Betriebszins von 1500 Fr. oder 1 896 000 Fr. für die 1264 km, die als Grundlage dienten, schon seit langer Zeit den Gläubigern der Türken für die Zahlung eines Teils der 4 proz. Anleihe von 1894 verpfändet, und die Gesellschaft liefert seither den Betrag der Garantie direkt an eine zu diesem Zwecke bezeichnete Bank ab.

Man sieht daher, daß die Rechtslage dadurch verwickelt wird, daß die Eigentums- und die Betriebsrechte nicht in einer und derselben juristischen Person vereinigt und daß diese Betriebsrechte unter internationalem Schutze stehende Privatrechte sind, um so mehr als sie mit den Interessen der Gläubiger der Türkei verbunden sind; anderseits haben die Balkanstaaten das Betreben, Herren ihrer Eisenbahnen zu sein. Der Versuch einer Vereinbarung konnte vor dem Beginn des gegenwärtigen Krieges nicht zu Ende geführt werden, und die jüngsten Ereignisse deren Schauplatz die Balkanstaaten sind, haben die Lage noch mehr verwickelt.

Anläßlich der im Jahre 1915 erfolgten Abtretung der türkischen Enklave von Demotika durch die Türkei an Bulgarien, die das ganze Gebiet auf dem rechten Ufer der Maritza umfaßte und auf dem sich die Strecke Svilengrad-Adrianopel (Bahnhof)-Kuleli-Burgas-Demotika-Grenze befindet, übernahm Bulgarien die Rechte und Pflichten der Türkei gegenüber der Gesellschaft der Orientalischen Bahnen, und gegenwärtig verhandelt es über die Abtretung der Betriebsrechte für die ganze Linie bis Dedeagatsch, die übrigens den bulgarischen Staatsbahnen bereits einverleibt worden ist, da diese Linie eine ganz hervorragende strategische Bedeutung besitzt. Das thrazische Netz der Gesellschaft beschränkt sich daher von nun an auf die einzige Linie Kuleli-Burgas-Konstantinopel mit Abzweigung nach Kirkkilisse, d. h. auf 329 km.

Bei den mazedonischen Linien hat Bulgarien sogar den Betrieb des auf seinem neuen Gebiete gelegenen Teils der Verbindungslinie Saloniki-Konstantinopel schon übernommen, nämlich von der griechisch-bulgarischen Grenze bei Okdjilar bis Feredjik (28½ km von Dedegatsch, auf der Linie Dedegatsch-Adrianopel) = 158 km, wie auch den der 9 km langen, kleinen Abzweigung von Badoma nach Dedeagatsch. Aus militärischen Gründen hat die griechische Regierung, obgleich noch keine Staatsbahnen bestehen, die Strecken Saloniki-Gjewgeli (79 km) und Saloniki-Okdjilar (314 km) mit der Abzweigung von Karasuli nach Kilindir (27 km) und die Linie Saloniki-Monastir

(219 km) behalten; das sind im ganzen Bahnstrecken von 639 km Länge, die auf ihrem neuen Gebiete liegen (immerhin unter Einschluß der 21½ km der in Neu-Serbien gelegenen Strecke von Florina nach Monastir). Ferner beabsichtigte Serbien die Linien Gjewgeli-Üsküb-Mitrowitza und Üsküb-Sibeftsche zu behalten und mit seinen Staatsbahnen zu vereinigen, so daß die Gesellschaft der Orientalischen Bahnen von ihrem mazedonischen Netze, wie übrigens auch die Compagnie ottomane du chemin de fer de jonction Salonique-Constantinople, kaum noch den Betrieb von irgend einer Strecke behalten zu können scheint.

Die vorstehende Darstellung zeigt uns, wie diese ganze Frage fortgesetzt verwickelt bleibt; da sie nach dem zweiten Balkankriege nicht gelöst werden konnte, so wird eine Lösung nur nach der Wiederherstellung des Friedens auf der Halbinsel eintreten können, und erst dann wird es sich zeigen, ob die Betriebsgesellschaft der Orientalischen Bahnen fortbestehen kann, oder ob sie den neuen Besitzern der ehemals türkischen Gebiete den Betrieb der Bahnnetze, deren Konzession ordentlicherweise erst am 31. Dezember 1957 abläuft, hat abtreten müssen.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Der Etat der Reichseisenbahnen** wurde in der Sitzung des Reichstags vom 17. d. M. in zweiter Lesung beraten und nach kurzer Verhandlung genehmigt. Über die Erklärungen des Staatsministers v. Breitenbach werden wir noch berichten. Auch der Etat des Reichseisenbahnamts wurde in dieser Sitzung erledigt.

— **Druckschrift „Ernährung und Teuerung".** Das preußische Ministerium des Innern hat von der im vorigen Jahre erschienenen Druckschrift „Ernährung im Kriege" eine neue Ausgabe für Frühjahr 1916 mit der Bezeichnung „Ernährung und Teuerung" herstellen lassen, die den Zweck verfolgt, die Bevölkerung über den neuesten Stand der Ernährungsfrage, insbesondere auch über den Grund der getroffenen behördlichen Maßnahmen, aufzuklären und den vielerlei Mißverständnissen entgegenzuwirken. Nach einem kürzlich ergangenen Erlaß des preußischen Eisenbahnministers und Chefs des Reichsamts für die Verwaltung der Reichseisenbahnen wird den einzelnen Eisenbahndirektionen demnächst eine größere Anzahl von Abdrucken, die zur baldigsten unentgeltlichen Verteilung an das Personal bestimmt ist, zukommen.

— **Braunschweigische Landes-Eisenbahn.** Der Geschäftsbericht stellt ein Anwachsen sowohl des Personen- wie auch des Güterverkehrs gegenüber dem Vorjahre fest. Die Gesamteinnahmen werden mit 2 027 107 ℳ (i. V. 1 821 797 ℳ) ausgewiesen, wovon 301 222 ℳ (287 197 ℳ) aus dem Personenverkehr, 1 295 992 ℳ (1 256 892 ℳ) aus dem Güterverkehr und 429 892 ℳ (277 757 ℳ) aus sonstigen Einnahmen stammen. Die gesamten Betriebsausgaben beziffern sich nach Ausscheidung der von den Erneuerungsfonds zu tragenden Anteile (154 759 ℳ gegen 85 190 ℳ i. V.) auf 1 288 432 ℳ (1 176 756 ℳ) oder 63.56 % (64,59 %) der Betriebseinnahmen. Es ergibt sich ein Überschuß von 738 675 ℳ (645 041 ℳ). Für die Verzinsung der Anleihen sind 338 831 ℳ (339 096 ℳ) aufzuwenden, für die Erneuerungsfonds 54 199 ℳ (54 605 ℳ) und für die Bilanzreserve 15 500 ℳ (11 000 ℳ). Der Reingewinn beträgt 374 827 ℳ (295 513 ℳ). Die Dividende wird mit 4½ % (4 %) vorgeschlagen. Für neue Rechnung bleiben 65 946 ℳ.

— **Die Talsperre bei Malter in Sachsen** liegt im Tale der Roten Weißeritz und ist unweit der Stadt Dippoldiswalde zwischen den Dörfern Malter und Seifersdorf, ungefähr bei Station 104 der alten Eisenbahnlinie von Hainsdorf nach Kipsdorf, errichtet worden. Sie bildet, wie wir einer beschreibenden Darstellung von Baurat Sorger, Dresden, im „Zentralblatt d. Bauverwaltung" entnehmen, ein Glied der Wasserbauten, die im Weißeritzgebiet zur Regelung des Abflusses bereits ausgeführt oder noch der Ausführung vorbehalten sind, und weist bei einer größten Höhe von 34.5 m eine untere Breite von 30,1 m und eine obere von 5.5 m auf. Über die sehr bemerkenswerten technischen Einzelheiten der Anlage und Ausführung dieser Talsperre ist hier hinwegzugehen. Die an der Sperre zur Verfügung stehende Wasserkraft wird in einem 60 m vom Fuße der Sperrmauer entfernt liegenden Kraftwerk ausgenutzt, in dem zwei Spiralturbinen aufgestellt sind. Jede derselben ist mittels einer elastischen Bandkupplung unmittelbar mit einem Generator von 500 Kilo-Volt-Ampère Leistung gekuppelt. An eine Schaltbühne wird eine Spannung von 2 × 2900/4000 Volt abgegeben, dieser hochgespannte Strom wird dem 15 km entfernt liegenden Kraftwerk Deuben im Plauenschen Grund zugeführt und von dort aus an einzelne Ortschaften, Fabriken usw. zur Kraft- und Lichterzeugung verteilt.

Der Bau der Talsperre erforderte u. a. umfangreiche Neuherstellungen von Eisenbahn- und Straßenanlagen als Ersatz für die im Weißeritztale durch den künftigen Stausee überfluteten Verkehrswege. Zunächst war die Hainsberg-Kipsdorfer Schmalspurbahn vom Bahnhof Spechtritz bis 1,1 km vor Bahnhof Dippoldiswalde auf 7 km Länge zu verlegen. Die neue Linie liegt zunächst auf dem linken Ufer der Weißeritz, überschreitet diese in einer dreibogigen Steinbrücke und steigt durchgängig unter 1 : 62 bis zum neuen Bahnhof Seifersdorf. Von da ab führt die Bahn, den Goldgrubengrund im Staatsforst Wendischkarsdorf auf einer einbogigen Steinbrücke mit 34 m Spannweite und 19,7 m größter Höhe überschreitend, in einer Steigung von 1 : 50 zu dem in Nähe der Sperrmauer neu errichteten Bahnhof Malter. Dann läuft sie bis zur Einmündung in die alte Strecke in 2 m Höhe über dem normalen Stauspiegel stets wagerecht an der Talsperre entlang, wobei sie in Malter den Bormannsgrund auf einer fünfbogigen Brücke von 74 m Länge in einer größten Höhe von 16,5 m überfährt. Ebenso mußte die von Dippoldiswalde nach Paulsdorf und Seifersdorf führende Straße auf eine Länge von 5,5 km verlegt werden. — Die gesamten Talsperrenanlagen wurden während der Jahre 1909 bis 1913 hergestellt; mit dem Bau der Sperrmauer selbst ist im Frühjahr 1911 begonnen worden. Ihre Ausführung wurde nach öffentlicher Ausschreibung der Aktiengesellschaft Dyckerhoff & Widmann, Zweigniederlassung Dresden, übertragen. Der Bau der Sperrmauer war im Herbst 1913 beendet. Die Kosten der Gesamtanlage, einschließlich Grunderwerb und der Aufwendungen für Eisenbahn- und Straßenverlegungen, belaufen sich auf rd. 4.8 Millionen Mark.

— **Feriensonderzug zum 8./9. Juli d. J.** Die Amtliche Auskunftstelle der Württembergischen Staatseisenbahnen im Öffentlichen Verkehrsbureau in Berlin W. 8, Unter den Linden 14, schreibt uns: Von den Eisenbahnverwaltungen ist am 8./9. Juli d. J. die Ausführung eines Feriensonderzuges zu ermäßigten Preisen von Berlin nach Württemberg (württemberg. Schwarzwald, schwäb. Alp und Bodensee) und Baden beabsichtigt. Der Zug soll in Osterburken getrennt werden; die eine Abteilung geht sodann weiter Richtung Heilbronn-Stuttgart und die andere Richtung Karlsruhe-Freiburg. Die Karten werden, wie in früheren Jahren, wahlweise nach und von verschiedenen Stationen für die Hin- und Rückreise gültig sein. Nach endgültiger Festsetzung des Fahrplans wird von dem obengenannten Bureau gern eingehende Auskunft erteilt werden.

— **Pfingstsonderzüge** werden auch im zweiten Kriegsjahre auf den preußischen Staatsbahnen nicht zur Beförderung gelangen, wenigstens nicht solche zu ermäßigten Fahrpreisen. Bei günstiger Witterung wird der Pfingstverkehr ja wieder steigen, zu seiner Bewältigung werden dann aber nur Vor- und Nachzüge gefahren werden. Mit Rücksicht darauf macht die Staatsbahnverwaltung schon darauf aufmerksam, daß nach Stationen des Direktionsbezirkes Erfurt die im deutschen Eisenbahn-, Personen- und Gepäcktarif vorgesehenen Fahrpreisermäßigungen aus Betriebsrücksichten nicht gewährt werden können, und zwar für Schulfahrten und für Fahrten nach und von Ferienkolonien an den beiden Pfingsttagen (11. und 12. Juni), ferner für Fahrten im Interesse der Jugendpflege zwei Tage vor bis zwei Tage nach den Pfingstfeiertagen, das ist vom 9. bis 14. Juni einschließlich.

— **Pensionskasse für Beamte deutscher Privatbahnen.** Nach dem kürzlich ausgegebenen 28. Geschäftsbericht dieser Kasse schließt das abgelaufene Geschäftsjahr 1915 wie im Vorjahre mit 273 beteiligten Verwaltungen mit rd. 12 846 (i. V. 12 802) km Betriebslänge, 335 (335) Einzellinien, 10 576 (10 585) Mitgliedern und rd. 24 (22) Millionen Mark Kassenvermögen ab. Der im Vorjahre unter dem Einfluß des Krieges eingetretene Stillstand in der bisherigen gedeihlichen Entwicklung der seit dem 1. Juli 1888 wirksamen Kasseneinrichtung hat sich auch im laufenden Geschäftsjahr gezeigt. Dem mit Ende des Jahres 1915 erfolgten Ausscheiden der in städtischen Besitz übergegangenen Karlsruher Lokalbahnen mit rd. 33 km Betriebslänge steht nur der Neubeitritt der Kleinbahn Bielstein-Waldbröl (rd. 18 km) gegenüber. Ebenso stockt seit dem Ausbruch des Krieges nicht nur die Aufnahme neuer Mitglieder, sondern es ruht auch vor allen Dingen die Mitgliedschaft für die zum Waffendienst einberufenen Mitglieder (am Jahresschluß etwa 2050), so daß auch die Einnahmen aus den laufenden Beiträgen durchschnittlich um etwa 20 000 ℳ im Monat gegen die Zeit vor dem Kriege zurück-

egangen sind. Anderseits erwuchsen Mehrausgaben für beondere Unterstützungen in Höhe von rd. 50 000 *M*, welche in riegstodesfällen auf Grund Kuratoriumsbeschlusses an die linterbliebenen sowohl schon pensionsberechtigter als auch nicht erechtigter Kriegsteilnehmer nach der Satzung bewilligt werden onnten. An der zweiten Kriegsanleihe hat sich die Kasse mit n April d. J. voll gedeckten 2½ Millionen Mark beteiligt, auf ie dritte Kriegsanleihe 1½ Millionen gezeichnet, welche etwa den est der Überschüsse des Jahres 1916 in Anspruch nehmen erden.

Im abgelaufenen Geschäftsjahr wurden Renten neu festgeetzt für 49 (i. V. 83) Invaliden, 31 (38) Witwen und 78 (78) Vaisen; die Gesamtzahl der Rentenempfänger belief sich am ahresschluß auf 403 (375) Invaliden, 299 (270) Witwen und 40 (449) Waisen. Das durchschnittliche Lebensalter der Inaliden bei Beginn der Pensionierung betrug 47,9 (47,8) Jahre, as durchschnittliche Dienstalter wie im Vorjahre 15,3 Jahre.)er Abschluß der Jahresrechnung für 1915 ergibt eine Gesamtinnahme von rd. 3,39 (3,37) Millionen Mark, der eine Gesamtusgabe von rd. 3,37 (3.22) Millionen Mark gegenübersteht, so aß der Bestand am Jahresschluß sich auf rd. 20 300 (150 400) *M* tellte. Die durchschnitliche Verzinsung des Kassenvermögens, ach dem Anschaffungswert gerechnet, ergab 4,1 (3,9) %.

— **Die Donaufrage.** In ihrer jüngsten in Leipzig abgehaltenen emeinsamen Tagung haben die mitteleuropäischen Wirtschaftsereine für Deutschland, Österreich und Ungarn auf Anregung es Prof. Flamm (Charlottenburg) und des wirklichen Rates)sel (München) beschlossen, die Donaufrage zum Gegenstand äheren Studiums zu machen. Diesem Beschluß entsprechend ird anläßlich der nächsten im Monat Mai stattfindenden geeinsamen Tagung der genannten Vereine in Budapest einen der richtigsten Punkte der Tagesordnung dieser Konferenz eine reitangelegte Besprechung der Donaufrage und im allgemeinen er mitteleuropäischen Wasserstraßenfrage bilden.

Österreich.

— **Frauen als Schaffnerinnen auf den Vollbahnen.** Das isenbahnministerium hat, wie die „Österr. Eisenbahn-Ztg." itteilt, in einem Erlaß ausgesprochen, daß Frauen auch auf ollbahnen als Schaffnerinnen verwendet werden sollen. Die erwendung weiblicher Hilfskräfte soll vorläufig auf den Fahrartenprüfungsdienst bei den Ortspersonenzügen, dann bei olchen Personenzügen, die nur in Teilstrecken der Hauptlinien der auf Seitenlinien verkehren, beschränkt bleiben. Für alle älle aber ist dafür Sorge zu tragen, daß der Zugführer- und chlußschaffnerdienst von männlichen Zugbegleitern versehen ird. Den Schaffnerinnen ist die Mitte des Zuges anzueisen. Nicht verwendet dürfen die Schaffnerinnen werden bei chnell- und anderen Fernzügen und ferner nicht bei den Züen, bei denen nur ein oder zwei Zugbegleiter Dienst tun, die ebst dem Fahrkartenprüfungsdienst auch noch Verschiebungen u besorgen haben. Die Personenzüge, bei denen Schaffneinnen verwendet werden, müssen aus Durchgangswagen gebildet sein. Die Aufnahmebedingungen sind: Vollentsprechende örperliche Tauglichkeit und Widerstandskraft, gehörige Beerrschung der deutschen Sprache, entsprechende Vorbildung, lter über 24 Jahre. Die Bewerberinnen müssen in sittlicher linsicht vollständig einwandfrei sein, also tadellosen eumund besitzen. Zu bevorzugen sind Angehörige on Bediensteten und von ihnen die älteren. Bei der ufnahme sind sie ausdrücklich zu verständigen, daß sie it der Beendigung des Krieges vom Dienste enthoben werden.)ie weiblichen Zugbegleiter erhalten die für die Männer bestimmten Löhne und Fahrgebühren, die auch für die Einschuungsfahrten zu zahlen sind. Die weiblichen Zugbegleiter sind unächst mit den nötigen Vorschriften vertraut zu machen.)ann sind sie solchen Zugmannschaften zur Schulung zuzueisen, bei denen das bisherige dienstliche Verhalten des Zugührers und der Schaffner zur Annahme berechtigt, daß sie sich ie Einschulung in ernster Weise werden angelegen sein lassen.)ie geplante Schulung wird im allgemeinen auf vier Wochen erechnet. Die weiblichen Fahrarbeiterinnen haben vor Eintellung in den selbständigen Dienst das Gelöbnis zu leisten. n den Umkehr- und Wechselbahnhöfen müssen für die Fahrrbeiterinnen unbedingt abgesonderte Übernachtungsräume voranden sein, die mit jenen der männlichen Zugbegleiter in keiem Falle in unmittelbarer Verbindung stehen dürfen. Nötigenalls sind solche Räume zu mieten. Fahrarbeiterinnen, die sich robe Verfehlungen, insbesondere in sittlicher Hinsicht, im)ienste zu Schulden kommen lassen, sollen sogleich entlassen der gekündigt werden. Gegen männliche Bedienstete ist wegen er gleichen Verfehlungen das Dienststrafverfahren einzuleiten, nd sie sind vom Personenzugdienst ohne weiteres abzuziehen.

— **Kenntlichmachung der Eisenbahnschranken bei Dunkelheit.** Zur Verhütung von Kraftwagenunfällen durch Anfahren an geschlossene, in der Dunkelheit nicht beleuchtete Bahnschranken hat das Eisenbahnministerium sowohl alle Staatsbahndirektionen wie auch die größeren Privatbahnen veranlaßt, die Schlagbäume der im Zuge von Reichsstraßen und der von Kraftwagen stärker befahrenen Bezirks- und Gemeindestraßen nach und nach durch Anbringung kleiner, mit Glaslinsen versehener Scheinwerfer, sogenannter Sternreflektoren, bei Dunkelheit kenntlich zu machen. Diese werfen bei Annäherung von Kraftwagen den Schein der Wagenlaternen zurück, so daß bei geschlossenen Schranken zwei etwa 80 cm von einander entfernte rote Warnungssignale aufleuchten.

— **Prozeß um eine Beamtenpension.** Das Landesgericht in Triest hatte sich mit einer Feststellungsklage zu befassen, die der Oberinspektor der österreichischen Staatsbahnen in Pension Gustav Ritter von Stuller gegen das Pensionsinstitut der österreichischen Staatsbahnen wegen Bemessung seiner Pension erhoben hatte. Wie in der Klage ausgeführt wurde, hatte Ritter v. Stuller als Vorstand des Bahnbetriebsamtes in Triest Anfang Februar 1914 einen Stationsarbeiter, namens Tomasic, entlassen. Am 7. Februar kam Tomasic auf den Bahnhof und gab gegen Ritter v. Stuller drei Revolverschüsse ab. Der Kläger wurde zwar nicht getroffen, erlitt aber einen schweren Nervenchok, infolgedessen er als dienstuntauglich mit 1. Januar 1915 in den dauernden Ruhestand versetzt wurde. Das Pensionsinstitut berechnete nun dem Kläger, der dem Pensionsfonds 29 Jahre angehörte, die Pension mit 6026 K. 24 H. Der Kläger forderte aber nach § 43 des Statuts, demzufolge jene Beamten, die seit 1. September 1900 dem Institut angehören und während der Ausübung des Dienstes durch ein gewaltsames und unabwendbares Ereignis dienstuntauglich wurden, fünf Jahre zur Pension zuzuschlagen sind, eine Erhöhung seiner Pension um jährlich 844 K. 80 H. Da dieser Anspruch vom Eisenbahnministerium abgewiesen wurde, klagte der Pensionist. Die küstenländische Finanzprokuratur gab die Tatsachen als richtig zu, bestritt jedoch die Anwendbarkeit des § 43 des Pensionsstatuts auf den Fall des Klägers, da es sich bei dem Ereignisse, durch welches die Dienstunfähigkeit des Klägers bewirkt wurde, bei dem Attentat nicht um einen außerordentlichen Vorfall im Eisenbahndienste, nicht um einen Eisenbahnunfall handelte, weil dieses Ereignis nicht gewaltsam und unabwendbar war, und weil auch das Attentat keine unmittelbare Einwirkung auf den Körper des Klägers hatte.

Das Landesgericht Triest hat jetzt der Klage stattgegeben und festgestellt, daß dem Kläger eine Dienstzeit von 34 Jahren zuzumessen und daß demnach seine Pension mit 6871 K. 4 H. zu bemessen sei. In der Urteilsbegründung wird dargetan, daß die Einwendungen unstichhaltig und haltlos seien. Erstens spreche das Pensionsstatut gar nicht von einem außerordentlichen Vorfall im Eisenbahnbetrieb, von einem Eisenbahnunfalle, sondern nur von einem gewaltsamen, unabwendbaren Ereignis. Daß aber auf den Kläger während des Dienstes ein Attentat verübt wurde, dessen Folgen seine Dienstuntauglichkeit herbeiführten, steht ganz außer Streit. Es ginge wohl zu weit, wenn man behaupten wollte, daß einem Beamten, der durch ein Attentat dienstunfähig wurde, kein Anspruch auf die höheren Pensionsgebühren zustehe, weil das Ereignis nicht am Eisenbahnkörper und infolge einer ganz speziellen materiellen dienstlichen Verrichtung eingetreten ist. Der Kläger befand sich dem entlassenen Arbeiter gegenüber immer und überall im Dienst. Das Ereignis war aber auch typisch gewaltsam und unabwendbar. Wenn auf jemand in feindseliger Absicht plötzlich ein Revolverschuß abgegeben wird, so muß diese Tat wohl als gewaltsam und unabwendbar bezeichnet werden. Der Kläger konnte nicht voraussehen, daß der Attentäter in solch ernster feindseliger Absicht auf ihn zukam, und konnte sich auch dem urplötzlich abgefeuerten Schuß nicht entziehen. Auch bestand bei dem Gerichtshof darüber kein Zweifel, daß ein Ereignis, das eine so schwere Nervenerschütterung hervorrief, die schließlich zur Dienstunfähigkeit führte, eine unmittelbare Wirkung auf den Körper geübt hat. Eine derartige Einwirkung auf das Nervensystem bildet ohne Zweifel einen Schaden an der Körperintegrität und ist eine körperliche Beschädigung. Es mußte demnach der Klage stattgegeben werden.

— **Maßregeln gegen die Steigerung der Rohölpreise.** In der zweiten Hälfte des April ist eine sprunghafte Erhöhung der Rohölpreise wahrzunehmen gewesen. An einem der letzten Tage des April hat der Rohölpreis den Stand von 15.70 K. erreicht. Die Kreise, die sich mit dieser Frage zu befassen haben, erklären, daß spekulative Momente die Preisbewegung beeinflussen, weil weder die Rohölproduktion eine Abnahme erfahren hat, noch auch die Zuweisungen an die Raffinerien, insbesondere an die staatliche Fabrik in Drohobycz, eine Erhöhung aufzuweisen haben. Im Gegenteile hat, wie verlautet, das Arbeitsministerium im letzten Monat weniger Rohöl als in den früheren Monaten in Anspruch genommen. Die zuständigen Stellen befassen sich mit der Erörterung dieser ungerechtfertigten Preis-

bewegung und der Frage, wie ihr entgegenzuwirken sei. So soll insbesondere der Gedanke erwogen werden, ob es sich nicht als nötig erweisen wird, auch für Rohöl Höchstpreise einzuführen oder im Einvernehmen mit Ungarn das Kontingent an Rohöl, welches zu einem herabgesetzten Zollsatze aus Rumänien eingeführt wird, zu erhöhen. Seit Vertreibung der Russen hat die Rohölproduktion eine wesentliche Zunahme in Galizien aufzuweisen. Sie betrug damals 90 bis 100 Zisternen im Tage, während heute die Förderung 220 Zisternen umfaßt. Durch die in kurzer Zeit zu erwartende Betriebsaufnahme weiterer Schächte wird die Förderung eine stärkere Zunahme erfahren. Die Vorräte an Rohöl hatten nach dem Abzuge der Russen 70 000 Zisternen betragen, hiervon wurden etwa 33 000 Zisternen in das Hinterland abgeschoben, so daß ungeachtet der Steigerung der Rohölproduktion ein Vorrat von zumindest 37 000 Zisternen noch vorhanden ist. Infolgedessen kann, wie erklärt wird, von einer Knappheit an Rohöl nicht gesprochen werden.

— **Stabilimento Tecnico Triestino.** In der am 19. April abgehaltenen Sitzung hat der Verwaltungsrat die Bilanz für das Jahr 1915 festgestellt und beschlossen, der Generalversammlung der Aktionäre eine Dividende von 150 K. auf die Stammaktien und von 75 K. auf die Vorzugsaktien vorzuschlagen sowie weiter zu beantragen, den Firmenwortlaut „Stabilimento Tecnico Triestino“ auf „Austriawerft A.-G.“ abzuändern, um den österreichischen Charakter der Gesellschaft und ihr Arbeitsfeld klar zum Ausdruck zu bringen. Die Dividende des Vorjahres hatte für die Prioritätsaktien 250 K. und für die Stammaktien 125 K. betragen.

Ungarn.

— **Ungarischer Güterverkehr mit der Levante.** Der Güterverkehr von Orsova über Lompalanka und Rustschuk bewegt sich gegenwärtig noch immer in sehr engem Rahmen, da behufs Abwicklung dieses Verkehrs nur die mit beengtem Fassungsraum versehenen Postschiffe zur Verfügung stehen. Deshalb ist der Güterverkehr in der Richtung nach der Levante vorläufig noch immer auf die von dem Kriegsministerium bezeichneten Waren beschränkt; für Massengüter dienende Schleppschiffe können nur von der Transportleitung der k. u. k. Heeresverwaltung erwirkt werden. Zufolge Beschränktheit der Lagerräume der zur Verfügung stehenden Schiffe haben sich die Schiffsfrachtsätze in außerordentlichem Maße gesteigert. Der Frachtsatz für eine Schleppschiffladung beträgt zwischen Wien und Rustschuk — anstatt der gewöhnlichen 6—10 000 K. — gegenwärtig 30 000 Franken in Gold. Auf der Schiffslinie Konstantinopel-Rustschuk ist der Zivilgüterverkehr vorläufig untersagt.

Rumänien.

— **Ein österreichisch-ungarisch-rumänisches Abkommen.** Aus Bukarest, 14. d. M., wird der „Köln. Ztg.“ gedrahtet: Das kürzlich angekündigte Abkommen zwischen Österreich-Ungarn und Rumänien ist vor einigen Tagen abgeschlossen worden. Es bestimmt im wesentlichen, daß die Donaumonarchie dem deutsch-rumänischen Abkommen beitritt, so daß aus Mitteleuropa für Rumänien bestimmte Warenzüge ungehindert durchlaufen können. Da es für Österreich-Ungarn in erster Linie darauf ankam, sich an Lieferungen für Rumänien zu beteiligen, wurde bestimmt, daß die Verteilung von für Rumänien bestimmten Waren nach jeweiliger Vereinbarung zwischen den beiden Kaiserreichen zu erfolgen hat. Bahnwagen mit Waren für Rumänien laufen plombiert an den Bestimmungsort und werden ebenso, mit rumänischen Waren gefüllt, das Land verlassen. Wenn man von der im Dienst des Vierverbands stehenden Presse absieht, so begegnet das Abkommen mit der Monarchie, das eine glückliche Ergänzung des Abkommens mit Deutschland ist, der Billigung insbesondere der wirtschaftlichen Kreise, die geltend machen, daß die unzweckmäßige Verquickung politischer Fragen mit wirtschaftlichen Interessen auf die Dauer dem Lande nur Schaden bringen könne. Rumänien brauche Waren und müsse seine Waren absetzen, was beides nur auf dem natürlichen, schon vor dem Krieg begangenen Wege möglich sei. Ferner berichtet die Bukarester Zeitung „Nationalul“: Die deutsche Gruppe hat mit gewissen Mühlenbesitzern, die sich weigerten, einen Vertrag mit den Engländern abzuschließen, Verträge für Lieferung von 4000 Eisenbahnwagen Mehl abgeschlossen. Den Bulgaren wurde gleichfalls eine Anzahl von 1800 Eisenbahnwagen Mehl verkauft.

Übrige europäische Länder.

— **Die Getreideversorgung der Schweiz und die schweiz. Güterwagen im Auslande.** Bei einer Bevölkerung v 4 002 000 Seelen beträgt der Bedarf der Schweiz an Brotgetrei 6 027 000 Zentner. Die eigene Erzeugung stellte sich im Jah 1915 auf 1 077 000 Zentner, so daß 4 950 000 Zentner durch d Einfuhr gedeckt werden müssen. Es macht das rd. 150 Wag täglich aus. Bei der Einfuhr ist die Schweiz zurzeit fast ga auf amerikanisches Getreide angewiesen, das über die Häf Bordeaux, Cette, Marseille und Genua eingeht. Dort muß d Getreide durch schweizerische Eisenbahnzüge mit schweiz rischen Wagen abgeholt werden, so daß ein großer Teil d Wagenparks der schweizerischen Bundesbahnen fortwähre auf französischen und italienischen Bahnen läuft. Die Lad möglichkeit in den Seehäfen ist für die Schweiz stark b schränkt. Es fehlt an Arbeitskräften und Fuhrwerken. D Abfuhr stößt auf alle möglichen Hindernisse, und bei der B nutzung der fremden Bahnlinien ist die Schweiz auf den gut Willen ihrer Nachbarn angewiesen. An dem scheint es ab recht oft zu fehlen. Gestützt auf Meldungen, daß in Cette 1 bis 190 Wagen jeden Tag beladen werden könnten, gingen s längerer Zeit schweizerische Wagen in drei Leerzügen dorth ab. Seit Wochen ist aber in Cette diese Anzahl Wagen nic mehr zur Beladung gelangt, infolgedessen stauten sich daselb eine große Zahl schweizerischer Wagen an, die unbenutzt steh blieben. Ebenso liegen die Verhältnisse in Marseille, woh seit Ende März täglich 125 Wagen gesandt wurden. Bei d großen Wagennot in Frankreich kommen den französischen Mi tär- und Zivilbehörden die schweizerischen Wagen ja sehr gele Unter der Verwendung einer so großen Anzahl von Wag zum Abholen von Gütern, für deren Beförderung nach den b stehenden Vereinbarungen die Wagen von den ausländisch Verwaltungen zu stellen sind, leidet naturgemäß die Wage gestellung für den schweizerischen Binnen- und Ausfuhrverke aufs schwerste.

Eine weitere Erschwerung hat dann die schweizerische G treideeinfuhr noch dadurch erfahren, daß englische Schiffe n noch Güter befördern, die für die Verbündeten bestimmt sin Man sucht sich dadurch zu helfen, daß skandinavische, griech sche, spanische und japanische Schiffe für die Schweiz gech tert werden. Auch hat sich der Bundesrat mit der Frage b faßt, ob nicht die Schweiz einige Dampfer ankaufen und unt schweizerischer Flagge fahren lassen sollte. Man ist aber hie von wieder abgekommen, weil die Schwierigkeiten zur Durc führung dieser Maßnahme doch zu große sind. Gegenwärt ist, wie die „Frankf. Ztg.“ meldet, die Lage der Getreideve sorgung der Schweiz die, daß die vorhandenen Vorräte für etw drei Monate reichen und daß das angekaufte Getreide, das den Häfen des Mittelmeeres lagert oder in amerikanisch Häfen zur Abbeförderung bereit liegt, die Getreideversorgu für weitere 160 bis 170 Tage sichert. Voraussetzung ist jedo hierbei, daß in der Zufuhr keine längere Unterbrechung ei tritt.

— **Alt-Gotthardbahndirektor Dr. Schrafl** ist Ende April 76. Lebensjahre in Luzern gestorben, tief betrauert nicht alle als hochangesehener Eisenbahningenieur, sondern auch als tre licher Bürger Luzerns. Dr. Schrafl, geboren am 27. Janu 1841 in Bozen (Tirol), besuchte die Polytechnische Schule Karlsruhe und trat zu Beginn der 60 er Jahre als Eleve bei d Oberdirektion für Wasser- und Straßenbau zu Karlsruhe in d Dienst des Badischen Staates. Als Ingenieur war er beschäfti beim Bau der Linie Karlsruhe-Maxau, sodann des Güter- u Werkstättenbahnhofs in Karlsruhe, später beim Bau d Schwarzwaldbahn und schließlich als Sektionsingenieur be Bau der Rheinbahn Mannheim-Karlsruhe und der Bahn na Pfullendorf. Im Jahre 1872 berief ihn Oberingenieur Gerw der Schrafls Fähigkeiten beim Bau der Schwarzwaldba schätzen gelernt hatte, als Sektionsingenieur für den Bau d Linie Lugano-Chiasso. Nach Fertigstellung der Tessinisch Talbahnen war Schrafl als Bahningenieur in Bellinzona tät Im Jahre 1888 kam er als Bauinspektor nach Luzern für d Bau des zweiten Gleises Erstfeld-Biaska; diese überaus schw rigen Arbeiten wurden unter seiner Leitung ohne Störung des Betriebes durchgeführt. Im Jahre 1890 wurde er Ob ingenieur der Gotthardbahn und 1902 Direktor an Stelle v Wüst. Als Vizepräsident der Gotthardbahndirektion w Schrafl bis zum Übergang der Bahn an den Bund tätig. Na seiner Versetzung in den Ruhestand im Jahre 1910 wurde von einer schleichenden Krankheit befallen, von der er si nicht mehr erholen konnte. Der Verstorbene war als ausg zeichneter Ingenieur hochgeschätzt und hat sich um die E wicklung der Gotthardbahn sehr verdient gemacht. Er wur auch von andern Unternehmungen, wie auch von ausländisch Regierungen, oft um Gutachten angegangen. Die „Schweiz rische Bauztg.“ schließt einen warmherzigen Nachruf mit d

Worten: „Wenn die fast 40jährige Tätigkeit bei der Gotthardbahn Schrafls Andenken bei seinen Kollegen und Mitarbeitern als das eines hervorragenden Ingenieurs fortleben läßt, so hat sich der Verstorbene ein ganz besonderes Denkmal in den Herzen aller gesetzt, die mit oder unter ihm arbeiten durften, durch die stets milde und ruhige Art seines Umgangs und durch das gütige Wesen, das einen Grundzug seines Charakters bildete."

— **Die russischen Eisenbahnzustände.** Das Pressebureau des russischen Ministeriums des Innern teilt, wie aus Petersburg, 4. d. M. gemeldet wird, mit: Verkehrsminister Trepow tritt am 15. Mai eine längere Reise durch die Provinz an, um von den Ergebnissen der Untersuchung über die Bestechungswirtschaft auf den Eisenbahnen Kenntnis zu nehmen und neue Abwehrmaßnahmen dagegen einzuleiten. Weiter heißt es in der Mitteilung: Die Aufmerksamkeit des Verkehrsministeriums ist darauf hingelenkt worden, daß die Lebensmittelzufuhr nach Petersburg sich beträchtlich vermindert hat, obwohl in letzter Zeit der Eisenbahnverkehr sich regelmäßig abwickelt. Eine Untersuchung hat ergeben, daß große Lebensmittelsendungen auf ihren Aufgabestationen nicht verladen worden sind. Das Verkehrsministerium hat die schleunigste Verladung aller für Petersburg bestimmten Lebensmittel angeordnet. (Die „Kreuzztg." bemerkt hierzu mit Recht: Bezeichnenderweise unterläßt das Pressebureau eine Mitteilung über die Ursache der Nichtverladung der Lebensmittelsendungen, und darüber, wer daran Schuld trägt.)

— **Die Schwierigkeiten des russischen Handelsverkehrs.** Nach dem Ausbruch des Krieges hatten die Russen die nordischen Länder kräftig ermuntert, sich dem russischen Markt zuzuwenden, und die skandinavischen Handelskreise trafen auch alle Vorbereitungen, sich in Rußland festzusetzen und die Absatzgebiete der deutschen Handelswelt an sich zu reißen. Sie sandten Reisende aus, druckten Firmenverzeichnisse in russischer Sprache, veranstalteten Musterausstellungen usw. Aber inzwischen haben sich die Verhältnisse in Rußland so ungünstig entwickelt, daß die erhofften Vorteile ausbleiben. Dies geht wieder aus den Erfahrungen hervor, die ein norwegischer Geschäftsmann, der persönlich die Handelsaussichten in Rußland für dieses Jahr erkundete, jetzt im „Trondhjems Adresseavis" veröffentlicht. Danach haben die Russen bei weitem nicht so viele Waren zu verkaufen, wie glauben gemacht wurde. Im vorigen Jahr säete man weniger Getreide als gewöhnlich, und in diesem Jahr geschieht dies in noch geringerem Grade. Die Getreidebestände nehmen ab, doch gibt es noch gewaltige Vorräte in Südrußland. Aber es ist keine Möglichkeit vorhanden, sie zu befördern, und selbst wenn es der Fall wäre, würden sich die Preise auf Grund der hohen Kosten, die entstehen, bevor die Ware bis zu einem Verschiffungshafen kommt, viel zu hoch stellen. Für die meisten Waren bestehen Ausfuhrverbote. Tier und Hanf können ohne weiteres nach England verschifft werden. Bei anderen Waren muß man die Erlaubnis zur Ausfuhr nachsuchen. Indessen die russischen Geschäftsleute wagen nicht einmal, ihre Waren für Lieferung bis nach Archangelsk zu verkaufen, denn es ergeben sich bei der Beförderung auf den russischen Eisenbahnen große Schwierigkeiten. Es kommt vor, daß ganze Wagenladungen verschwinden, ohne daß es möglich ist, zu ermitteln, wo sie geblieben sind. Der Arbeitermangel ist außerordentlich groß, und es wird behauptet, daß im ganzen etwa 20 Millionen Mann einberufen worden seien. (!??) Waren nach Archangelsk zu schaffen, ist so gut wie unmöglich. Zudem bietet auch der Hafen Schwierigkeiten, da Mangel an Speichern herrscht, und der Arbeitslohn beträgt für den Mann 5—8 Rubel täglich. Wolle darf nicht ausgeführt werden, ebenso auch gegenwärtig keine Butter, selbst nicht nach den verbündeten Ländern. Freie Waren werden in erster Linie nach den Ländern der Verbündeten, dann nach jenen der Neutralen ausgeführt. Was die Einfuhr in Rußland betrifft, so liegt die Schwierigkeit darin, die Waren über Schweden oder über Archangelsk ins Land zu bringen. Es ist sehr allgemein, daß russische Geschäftsleute viele Reisen zwischen ihrem Heimatsort und Petersburg oder Moskau ausführen und dabei so viel Waren wie möglich mitnehmen. So betreiben sie Geschäfte, trotz der hohen Fracht- und Reisekosten. Stellen sich schon die Beförderungsverhältnisse für die Russen schwierig, so erst recht für die Ausländer. Es ergibt sich also, daß die Aussichten der Neutralen für einen Handelsverkehr mit Rußland während des Krieges recht gering sind, und wie sich die Verhältnisse für den Handel nach dem Kriege gestalten, das ruht vorläufig im Dunkeln. Aber über die hin und wieder zum Ausdruck kommende Idee, daß die Märkte der Ententemächte dem deutschen Handel auf Grund nationaler Gegensätze auch nach dem Kriege verschlossen bleiben, lachen die deutschen Kaufleute.

M.

— **Kühlwagen auf russischen Bahnen.** Bei den großen Entfernungen in Rußland hat die Einführung von Kühlwagen für die Versendung leichtverderblicher Waren sehr große Bedeutung. Der „Bote der Wladikawkas Eisenbahn" berichtet über einen ersten Versuch eines Versandes mittels Kühlwagen. Der Versuch wurde mit einem zweiachsigen Kühlwagen der Moskau-Kasan-Bahn gemacht. Dieser wurde mit einer Reihe von Wandbrettern beiderseits der Wagentüren in einer Höhe von etwa 0,9 m über dem Boden sowie mit Wärmemeßvorrichtungen ausgestattet. Die Wandbretter hatten einen Abstand von etwa 0,15 m, um die kalte Luft durchstreichen zu lassen. Der erste Versuch wurde am 30. Mai v. J. mit einer Sendung Gartenerdbeeren zwischen Station Abinskaja der Wladikawkasbahn und Moskau gemacht. Zur Kühlung waren 33 Ztr. Eis und 1,6 Ztr. Salz eingelegt. 3 Thermographen und 1 Thermohygrometer dienten zu Messungen im Inneren des Wagens. Außerdem war noch auf dem Dache des Wagens ein Thermograph zur Messung der Außenwärme angebracht. In Station Bataisk mußten zum Ersatz des Verlustes 18 Ztr. Eis nachgefüllt werden. In Station Rostow mußten die Erdbeeren infolge Warmlaufens des Wagens umgeladen werden. In Station Ewstratowka mußten dann nochmals 13 Ztr. und in Koslow 4 Ztr. Eis nachgeladen werden. In Moskau waren noch etwa 16 Ztr. Eis vorhanden. Der ganze Verlust an Eis betrug daher 52 Ztr. Es macht dies bei einer 4½tägigen Reisezeit 11.5 Ztr. für den Tag aus. Die Erdbeeren kamen in Moskau in so gutem Zustand an, daß die Empfänger sich zu besonderer Dankeserstattung verpflichtet glaubten. Die Außenwärme, abgelesen am Thermographen auf dem Wagendach, bewegte sich während der Reise zwischen 5 und 25 Grad. Die Innenwärme im Wagen wechselte ja nach Außenwärme und Ort der Innenmessung zwischen 1 bis 4 und 16 bis 19 Grad. Am Thermohygrometer wurden 75 bis 78 % Feuchtigkeit abgelesen. Über die wirtschaftliche Seite des Versuchs schweigt der Bericht.

Dr. S.

Fremde Erdteile.

— **Die französische Kolonialbahn Djibuti-Addis Abeba in den Jahren 1909 bis 1913.** Über die wirtschaftliche Entwicklung der französischen Kolonialbahn Djibuti-Diredaua-Addis Abeba in Französisch Somali und Abessinien (vgl. hierzu auch die Mitteilung in Nr. 34, S. 403 d. Ztg.) während der Jahre 1909 bis 1913 entnehmen wir den Geschäftsberichten der Französisch-aethiopischen Eisenbahngesellschaft (Compagnie du chemin de fer Franco-Éthiopien) die nachstehenden Ziffern:

Betriebslänge:

	Djibuti-Diredaua, 310 km				Djibuti-Afdem, 421 km
	1909	1910	1911	1912	1913
Betriebseinnahme in Franken	662 556	2 199 562	2 724 849	2 261 083	3 470 458
für 1 km	—	7 121	8 822	7 320,5	8 236,12
Betriebsausgabe i. Franken	427 907	939 090	1 128 759	1 071 044	1 717 967
für 1 km	—	—	—	3 467,62	4 077,09
Betriebszahl.... %	64	43	41	47,36	49,5
Einfuhr ..... t	4 150	28 275	37 794	19 677	—
Ausfuhr..... t	3 750	7 725	8 767	7 423	—
zusammen ..... t	7 900	36 000	46 561	27 100	64 332
tkm	—	—	—	8 400 000	14 000 000
Zugkm.....	67 613	311 390	360 698	249 840	456 410

Der Rückgang der Verkehrsziffern im Jahre 1912 gegen das Vorjahr beruht auf dem Nachlassen der Bau- und Dienstgutsendungen. Die Stammstrecke Djibuti-Diredaua, 310 km, ist seit dem 1. Juli 1909 im endgültigen Betriebe der genannten Gesellschaft. Die Verlängerung bis Afdem, 111 km, wurde stückweise bis zum 31. Dezember 1912 dem Verkehr übergeben und ist am 1. Januar 1913 in den Betrieb der Gesellschaft übernommen. Am 1. Mai 1913 wurde der Betrieb auf der Neubaulinie Diredaua-Addis Abeba bis zur Station Mehesso, Kilometer 152, ausgedehnt; am 1. Juni 1913 erreichte die Gleisspitze Kilometer 188 und am 31. August 1913 das rechte Ufer des Flusses Aouache, Kilometer 238; die erste Lokomotive konnte diesen, nach Vollendung der 140 m langen Strombrücke, am 26. Januar 1914 überschreiten und der vorläufige Betrieb bis zur Station Aouache, linkes Ufer, Kilometer 238, am 1. März 1914 aufgenommen werden. Am 15. Juni 1914 wurde Kilometer 320 erreicht, so daß bis zur Erreichung der Hauptsadt Addis Abeba noch eine Baustrecke von rd. 160 km herzustellen blieb.

Rechtspflege.

— **Kreuzung von Gas-, Wasser- usw. Leitungen im Zuge öffentlicher Straßen mit dem Eisenbahnkörper. Berechtigung, Anerkenntnisgebühren.** (Entscheidung des Reichsgerichts v. 23/12. 14 in Sachen der Stadt D. gegen Eisenbahnfiskus.)

In der Stadt D. und ihrer näheren Umgebung kreuzen die Linien der Staatseisenbahn an vielen Stellen die öffentlichen Straßen, in denen Versorgungsrohre, namentlich Wasserleitungsrohre, Entwässerungskanäle, elektrische Kabel und Gasleitungen der Klägerin liegen. Wegen der Durchführung dieser Versorgungsleitungen durch die Kreuzungen hat die Klägerin mit der Beklagten Verträge geschlossen, inhalts deren sie sich verpflichtete, für die vom Beklagten zu erteilende jederzeit widerrufliche Genehmigung zur Durchlegung eine in den einzelnen Fällen verschieden bemessene jährliche Anerkennungsgebühr zu entrichten. Auf Grund solcher Verträge zahlte Klägerin insbesondere mit bezug auf die in der Anlage zur Klageschrift aufgeführten 22 Kreuzungen dem Beklagten die daneben angegebenen Anerkennungsgebühren. Mit der gegenwärtigen Klage aber machte sie geltend, daß ihr das Recht zur Durchlegung der Versorgungsrohre durch die Kreuzungen auch ohne Genehmigung des Beklagten zustehe und zugestanden habe, und daß die Zahlung der Anerkennungsgebühren aus Irrtum und ohne Rechtsgrund erfolgt sei. Sie beantragte Feststellung ihres Rechtes und Verurteilung des Beklagten zur Rückzahlung der Anerkenntnisgebühren.

Der Beklagte widersprach der Rechtsaufassung der Klägerin und verband mit dem Antrage auf Abweisung der Klage den Widerklageantrag, festzustellen, daß der Klägerin nicht das Recht zustehe, Kreuzungen von Straßen mit Eisenbahnlinien zur Verlegung von Versorgungsleitungen in Anspruch zu nehmen, ohne hierzu nach erfolgter grundsätzlicher Genehmigung gemäß § 4 des Eisenbahngesetzes einen besonderen privatrechtlichen Titel erlangt zu haben.

Das Oberlandesgericht hatte in Ansehung der meisten Kreuzungen die Klage abgewiesen und mit bezug auf diese Kreuzungen die mit der Widerklage begehrte Feststellung getroffen. Dagegen hatte es hinsichtlich zweier Kreuzungen den Beklagten verurteilt, die gezahlten Anerkennungsgebühren zurückzuzahlen.

Reichsgericht tritt bei. In seinen Entscheidungsgründen wird folgendes ausgeführt: Soweit die Klägerin die mit ihrem Feststellungsantrage verfolgte Berechtigung aus ihrem Eigentum an den Straßen- und Eisenbahnkreuzungen, d. h. an dem betreffenden Grund und Boden, oder aus den ihr von der Provinz Westfalen als der Eigentümerin daran eingeräumten dinglichen Nutzungsrechten hergeleitet hat, bestehen gegen die Zulässigkeit des Rechtswegs keine begründeten Bedenken. Insoweit handelt es sich beim Streit der Parteien um eine bürgerliche Rechtsstreitigkeit und ist die Zuständigkeit von Verwaltungsbehörden oder Verwaltungsgerichten weder durch reichsgesetzliche noch durch landesgesetzliche Vorschriften begründet (vergl. § 13 G. V. G.). Beachtliche Bedenken gegen die Zulässigkeit des Rechtsweges ergeben sich hier insbesondere daraus nicht, daß der Minister der öffentlichen Arbeiten nach dem § 4 des preußischen Eisenbahngesetzes vom 3. November 1838 die Eisenbahnlinien „in ihrer vollständigen Durchführung durch alle Zwischenpunkte" zu genehmigen und danach auch endgültig darüber zu entscheiden hat, ob Anlagen der im Feststellungsantrage der Klägerin bezeichneten Art im Raume der genehmigten Eisenbahnlinien zuzulassen sind. Die Klägerin zieht diese Zuständigkeit des Ministers garnicht in Zweifel; sie begehrt die in ihrem Antrage bezeichnete Festellung, wie das Berufungsgericht ohne Rechtsirrtum angenommen hat, nur unter Vorbehalt des Rechts des Ministers, und dieses Recht behindert zwar die Ausübung des Eigentums und der Nutzungsrechte der Klägerin, es beseitigt diese Rechte aber nicht und steht ihrer Geltendmachung im Rechtswege gegenüber Eingriffen und Anmaßungen nicht entgegen die nicht in ihm begründet sind. Im wesentlichen begehrt die Klägerin die Feststellung, daß der Beklagte nicht in der Rechtslage sei, ihr die Hindurchlegung von Anlagen der bezeichneten Art durch die Kreuzungen nur gegen Übernahme einer von ihr an ihn zu entrichtenden Anerkennungsgebühr zu gestatten, und es ist ohne weiteres klar, wird aber auch durch den Inhalt der betreffenden zwischen den Parteien abgeschlossenen Verträge bestätigt, daß die Anerkennungsgebühr nicht für jene dem Minister vorbehaltene Genehmigung, sondern mit Rücksicht auf ein dem Beklagten zugeschriebenes Eigentum am Bahnkörper (auch an den Kreuzungsstellen) gefordert und bewilligt worden ist. Verfehlt ist hier auch der Hinweis der Anschlußrevision — des Beklagten — darauf, daß nach den von ihr herangezogenen Reichsgerichtsentscheidungen die Wahrnehmung der eisenbahntechnischen und eisenbahnpolizeilichen Interessen durch Privatrechte nicht eingeschränkt oder behindert werden darf und Übereinkünfte, durch die Anderen Nutzungen am Bahnkörper zugestanden werden, nur ein tatsächliches Gestatten, keinen Rechtszustand darstellen sowie der Hinweis darauf, daß der § 14 des Eisenbahngesetzes dem öffentlichen Rechte angehört und daß ein im Rechtswege verfolgbares Recht auf den Fortbestand einer auf Grund dieses § 14 angeordneten und hergestellten Anlage nicht gegeben ist. Denn hier handelt es sich darum, ob die Klägerin die mit ihrem Feststellungsantrage in Anspruch genommene Berechtigung auf ihr Eigentum an dem Grund und Boden der Kreuzungsstellen oder auf die ihr von der Provinz Westfalen als der Eigentümerin daran eingeräumten Nutzungsrechte, nicht aber darum, ob sie die Berechtigung auf irgend eine ihr von der Eisenbahnverwaltung eingeräumte Nutzung am Bahnkörper oder auf eine Anordnung auf Grund des § 14 des Eisenbahngesetzes stützen kann.

Ebensowenig wie die Zulässigkeit des Rechtsweges, wird die Zulässigkeit der Feststellungsklage dadurch ausgeschlossen, daß nach dem § 4 des Eisenbahngesetzes der Minister endgültig über die Zulassung der im Feststellungsantrage bezeichneten Anlagen zu befinden hat. Daß hierdurch nicht das nach dem § 256 ZPO. erforderliche rechtliche Interesse an der alsbaldigen Feststellung ausgeschlossen wird, erhellt schon aus dem, was über den Grund der Vereinbarung einer Anerkennungsgebühr gesagt ist. In Betracht kommt aber auch, daß die Klägerin in jede Beschränkung in der Ausübung ihrer privaten Rechte, die sich aus einer auf dem § 4 des Eisenbahngesetzes beruhenden Verfügung des Ministers ergibt, gemäß den §§ 74, 75 der Einleitung des preußischen Allgemeinen Landrechts vom Beklagten zu entschädigen wäre. Übrigens bedarf es des Nachweises eines besonderen Feststellungsinteresses hier nach dem § 280 ZPO. um deswillen nicht, weil von dem Bestehen oder Nichtbestehen des Rechtsverhältnisses, dessen Feststellung begehrt wird, die Entscheidung über den mit dem zweiten Klageantrage geltend gemachten Leistungsanspruch abhängt (vgl. RG.-Entscheidungen Band 73 Nr. 70 auf Seite 273/4).

In der Sache beruht die Entscheidung des Berufungsgerichts über den Feststellungsantrag der Klägerin, wie über den in widersprechenden Feststellungsantrag des Beklagten, auf der unstreitig gewordenen Tatsache, daß von den in der Anlage zur Klageschrift aufgeführten 22 Kreuzungen die unter 5 bezeichnete im Eigentum der Klägerin und die unter 12 bezeichnete im Eigentum der Provinz Westfalen steht, die aber alle Nutzungsrechte daran auf die Klägerin übertragen hat, und auf der weiteren Tatsache, daß die Klägerin betreffs der anderen Kreuzungen die Behauptung des Eigentums oder anderer aus dem Eigentum eines Dritten abgeleiteter privater Verfügungs- und Nutzungsrechte nicht aufrechterhalten hat. Hinsichtlich der Kreuzungen unter 5 und 12 rechtfertigt sich danach die von der Klägerin begehrte Feststellung und damit die Abweisung des Feststellungsbegehrens des Beklagten ohne weiteres aus dem Inhalt des Eigentums (vgl. § 903 BGB.) und der auf die Klägerin übertragenen Nutzungsrechte. Dem steht auch nicht, wie die Anschlußrevision meint, der mehrgedachte § 4 des Eisenbahngesetzes entgegen, da die Genehmigung der Eisenbahnlinien durch den Minister jene Rechte der Klägerin an sich weder beseitigt noch inhaltlich beschränkt hat, und die Feststellung von ihr, wie bemerkt, nur unbeschadet der sich aus der Zuständigkeit des Ministers ergebenden Beschränkung in der Rechtsausübung begehrt ist. Anderseits ist die Feststellungsklage der Klägerin mit Recht abgewiesen und dementsprechend dem Feststellungsantrage des Beklagten mit Recht entsprochen, insoweit jene die in Anspruch genommene Berechtigung nur noch, wie in erster Instanz, darauf stützt, daß der Beklagte oder ein Rechtsvorgänger im Eisenbahnunternehmen ihr die Benutzung der Kreuzungsstellen für den öffentlichen Straßenverkehr gestattet habe. Gegenüber der sich auf ein älteres Urteil des Senats („J. Wochenschr." 1896, S. 717 [77]) stützenden Ansicht der Klägerin, daß durch solche Gestattung eine „öffentlichrechtliche Servitut" begründet worden sei, die auch das Recht begreife, alle Vorkehrungen zu dulden, die das Bedürfnis des sich steigernden Straßenverkehrs mit sich bringt, bemerkt das Berufungsgericht unter Bezugnahme auf die neuere Rechtsprechung des Reichsgerichts, insbesondere des VII. Zivilsenats (Entsch. Bd. 71 Nr. 53, Bd. 72 Nr. 57, Bd. 84 Nr. 20), mit Recht, daß eine solche Auffassung mit den Interessen des Eisenbahnverkehrs nicht wohl vereinbar sei, daß die Rücksicht auf diese Interessen insbesondere der Annahme entgegenstehe, daß auf Seiten des Eisenbahnunternehmers der Wille bestanden habe, den Bahnkörper durch die bloße Gestattung der Benutzung der Kreuzungsstellen für den öffentlichen Straßenverkehr mit einer Dienstbarkeit soweit gehenden Inhalts zu belasten. Jedenfalls rechtfertigt sich eine solche Annahme nicht ohne weiteres oder, wie die Revision meint, schon allein aus der Erwägung, daß mit einem steigenden Straßenverkehr und den wachsenden Bedürfnissen eines solchen Verkehrs gerechnet werden müsse, und daß es sich bei der Überführung der Straßenzüge über die Eisenbahnlinien der Natur der Sache nach um Zustände handle, die auf die Dauer berechnet seien und keinen Widerruf gestatteten. Und im vorliegenden Falle ergibt sich ein schlagender Beweisgrund g e g e n die Annahme, daß der Wille der Beteiligten oder auch nur der Klägerin von vornherein auf die Begründung einer die streitige Berechtigung umfassenden Dienstbarkeit an den Kreuzungsstellen

erichtet gewesen sei, aus den von den Parteien über die jeder-
it widerrufliche Genehmigung der Einlegung von Versorgungs-
itungen in die Kreuzungskörper abgeschlossenen Verträgen.
Insoweit die Klägerin nach dem Ausgeführten (als Eigen-
imerin oder Nutzungsberechtigte) zur Einlegung der Versor-
ungsleitungen in die Kreuzungskörper einer Genehmigung des
eklagten oder der ihn vertretenden Eisenbahndirektion, wie
e als Gegenleistung der von ihr bewilligten Anerkennungs-
ühr gedacht war, nicht bedurfte, ist die von diesen erteilte
iderrufliche Genehmigung etwas Bedeutungsloses und nicht
e Leistung, zu der der Beklagte nach dem Vertrage verpflich-
t war; und die vom Beklagten übernommene Verpflichtung zu
ner, wie angenommen werden muß, nicht bedeutungslosen, son-
ern zur Vornahme der Einlegung erforderlichen Genehmigung
e Verpflichtung zu einer unmöglichen Leistung (vgl. RG.-
ntsch. Bd. 78 Nr. 96 auf S. 431). Diese Unmöglichkeit aber
achte die betreffenden, sich auf die Kreuzungen unter 5 und 12
r Nachweisung beziehenden Verträge von 1898 und 1899 auch
ch dem maßgebenden § 52 I, 5 ALR. nichtig. Die daraufhin
ezahlten Anerkennungsgebühren waren nicht geschuldet und
nnen, soweit vor dem 1. Januar 1900 gezahlt, nach den §§ 166,
8 I, 16 ALR., soweit später gezahlt, nach dem § 812 BGB.
rückgefordert werden (vgl. Art. 170 E.-G. zum BGB. und
abicht, Einwirkung, 3. Aufl., § 18 auf S. 182/3). Ohne Grund
rmißt die Revision die Darlegung der Voraussetzungen des
ückforderungsanspruchs nach dem § 178 I, 16. Allerdings
ellt dieser Paragraph auch das Erfordernis auf, daß die Zah-
ng aus einem wirklichen Irrtum geschehen sei. Allein des
sonderen Nachweises dieses Irrtums bedarf es da nicht, wo er
ch nach Lage des Falles ohne weiteres aus der Zahlung einer
chtschuld ergibt. Daß die Klägerin die Zahlungen auf die
it dem Beklagten abgeschlossenen Verträge nur in der Mei-
ng geleistet hat, durch die Verträge dazu verpflichtet zu sein,
t nicht zweifelhaft, und daß der Irrtum ein Rechtsirrtum,
hließt seine Berücksichtigung nicht aus (vgl. RG. bei Gruchot
l. 46 auf S. 405/6).
Nach allem diesem sind Revision und Anschlußrevision zu-
ckzuweisen. Htze.

Bücherschau.

— **Max Eyth.** Ein kurz gefaßtes Lebensbild mit Auszügen
us seinen Schriften von Dipl.-Ing. Carl Weihe, Frankfurt
M. nebst Neudruck von „Wort und Werkzeug, von Max Eyth".
n Buchhandel durch die Verlagsbuchhandlung von Julius
pringer in Berlin zu beziehen. — Preis gebunden 2,40 *M.*
Aus Anlaß des 80. Geburtstages des Dichter-Ingenieurs Max-
yth (6. Mai 1916) erscheint im Selbstverlag des Vereins deut-
her Ingenieure ein Büchlein, das ein kurzgefaßtes Lebensbild
yths sowie eine unter der Bezeichnung „Lebenserfahrungen
und Lebensweisheiten" zusammengestellte Reihe von Aus-
sprüchen Eyths aus seinen Werken enthält. Ein Neudruck des
geistreichen Eythschen Aufsatzes „Wort und Werkzeug" ist
gleichfalls mit aufgenommen.
Das Büchlein soll dazu beitragen, die Kenntnis der Werke
Eyths in immer weiteren Kreisen zu verbreiten, und damit
auch dem Nichttechniker zum Verständnis bringen, daß auch
in der Technik, im technischen Schaffen Schönheiten liegen, die
der Behandlung durch einen Dichter wert sind. Max Eyth hat
es verstanden, Poesie und Technik in wunderbarer Weise mitein-
ander zu verknüpfen, stand er doch, der so hoch poetisch Be-
gabte, unmittelbar in der täglichen Arbeit der Technik und
konnte so dieser Arbeit den Stoff für seine Muse entnehmen.
Als Ingenieur hat er durch seine Pionierarbeit der Landwirt-
schaft und der Industrie Millionenwerte erschlossen, die deut-
schen Landwirte verdanken ihm die so überaus ersprießliche
Deutsche Landwirtschafts-Gesellschaft, deren Bedeutung erst
jetzt voll gewürdigt wird; dem Dichter verdanken wir eine
stattliche Zahl Meisterwerke, die sich gleichwertig denen anderer
Geisteshelden an die Seite stellen können.
Gerade in der Kriegszeit mit ihrer unerbittlichen Forderung
des „Durchhaltens" werden vielen die Eythschen Schriften Er-
holung und Erhebung bringen.

— **München, die Kurorte, Sommerfrischen und Gaststätten vom Bayerischen Hochland, Kriegsausgabe 1916.** Dieser Wegweiser, der allen Reisenden, die das bayerische Hochland besuchen wollen, ein Berater sein wird, ist soeben in neuer Auflage erschienen. Er enthält eine Übersicht aller Fremdenorte dieses Gebietes und beantwortet in Kürze alle wesentlichen Fragen, die bei der Auswahl einer Sommerfrische gestellt werden. So wird man sich dieses Schriftchens bedienen, um Näheres zu erfahren über Sehenswürdigkeiten, Ausflüge und Bergbesteigungen, über Verkehrs- und Sportverhältnisse, Bäder und Heilquellen, über Jagd und Fischerei, die Höhe der Kurtaxen usw. Besonders wertvoll wird der kleine Führer durch Angaben über Unterkunft und Verpflegung. Das Büchlein, das außerdem Hinweise auf Ermäßigungen, die Kriegsteilnehmern gewährt werden, Winke für dauernde Ansiedlung und 18 Übersichtskärtchen enthält, wird von der Amtlichen Auskunftstelle der Königlich bayerischen Staatseisenbahnen im Öffentlichen Verkehrsbureau in Berlin, Unter den Linden 14, gegen Portoersatz abgegeben.

Druckfehlerberichtigung.

In dem Leitaufsatz der Nr. 38 befindet sich ein sinnentstellender Druckfehler. Es muß daselbst auf S. 446, 2. Zeile unter 9. heißen: Die Beträge der Gutschriftzettel (8 a) **und der** Zahlungsanweisungen (8 b) werden usw.

Amtliche Mitteilungen der Geschäftsführenden Verwaltung.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.

Die am 1. Mai d. Js. dem öffentlichen Verkehr übergebene
33 km lange Strecke Staufen-Münstertal der Deut-
hen Eisenbahnbetriebsgesellschaft A.-G. ist den Vereins-
ahnstrecken zugerechnet worden.

Rundschreiben der Geschäftsführenden Verwaltung sind er-
ssen worden:

Nr. I 38 vom 8. Mai d. J. an die am Vereinsreiseverkehr
lbständig beteiligten Verwaltungen und die K. K. Staatsbahn-
rektionen, betreffend Änderung der Fahrscheinverzeichnisse
bgesandt am 11. Mai d. J.).

Nr. I 41 vom 13. Mai d. J. an die am Vereinsreiseverkehr selbständig beteiligten Verwaltungen und nachrichtlich an die K. K. Staatsbahndirektionen, betreffend die Statistik des Vereinsreiseverkehrs (abgesandt am 17. Mai d. J.).

Nr. III 66 vom 8. Mai d. J. an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Antrag der Zentralverwaltung für Sekundärbahnen (H. Bachstein), Berlin, auf Anwendung der Vereinseinrichtungen auf den Verkehr mehrerer von ihr betriebenen Bahnen mit den Vereinsbahnen sowie auf Zurechnung der einzelnen Strecken dieser Bahnen zu ihren übrigen Vereinsbahnstrecken (abgesandt am 11. Mai d. J.).

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Güterverkehr.

**iterverkehr der Rhein- und Mainhafen-
ationen mit Bayern rechtsrh. Netz
rankfurt usw. — Bayer. Gütertarif)
vom 1. Juni 1911.**

. Mit Gültigkeit vom 1. Juni 1916 ab
rd die Station Mannheim Rangier-
hnhof mit der Beschränkung auf die
ubehandlung von Frachtgut in den
rif aufgenommen. Die Entfernun-
n und Frachtsätze für „Mannheim Rbf. Bes." sind die gleichen wie für Mannheim. Die für Mannheim vorgesehenen besonderen Frachtsätze für den Wasserumschlagsverkehr dürfen hierbei nicht angewendet werden.

2. Ziffer 6 des Warenverzeichnisses zum Ausnahmetarif 2 (Rohstofftarif) auf Seite 7 des Nachtrags III erhält folgende Fassung:

„6. Häcksel von Heu und Stroh".

München, den 16. Mai 1916. (684)
Tarifamt der K. Bayer. St.-E.-B. r. d. Rh.

Badischer Gütertarif.

Auf 1. August 1916 werden die im Abschnitt D auf Seite 24 der Abteilung 1 des Tarifs vorgesehenen Gebühren für die Überführung beladener Wagen zwischen Mannheim-Neckarau und dem Gebiet des Rheinauhafens aufgehoben.

Karlsruhe, den 17. Mai 1916. (687)
Gr. Generaldirektion der
Staatseisenbahnen.

2. Nachruf.

Am 13. Mai d. Js. verschied nach schwerem Leiden infolge eines Schlaganfalles in Cassel der

Herr Geheime Baurat **Henning.**

Der Verblichene, der seit dem 2. Januar 1873 im Staatseisenbahndienst tätig war und bis zu seiner am 1. Oktober 1914 erfolgten Versetzung in den Ruhestand das Eisenbahn-Betriebsamt in Fulda als Vorstand leitete, hat sich während seiner langen dienstlichen Laufbahn durch außerordentliche Pflichttreue ausgezeichnet. Sein ehrenhafter Charakter, wie sein freimütiges offenes Wesen haben ihm bei seinen Mitbeamten und Untergebenen allgemeine Zuneigung erworben.

Wir werden sein Andenken stets in Ehren halten. (685)

Der Präsident
und die Oberbeamten der Königlichen Eisenbahndirektion Frankfurt (Main).

Güterverkehr (Fortsetzung).

Deutsch-schwedisch-norwegischer Eisenbahnverband über Vamdrup und Saßnitz-Trälleborg. Tarif Teil II.

Mit Gültigkeit vom 20. Juli 1916 werden die Schnittsätze der Station Trossingen Ort in den Eil- und Frachtstückgutklassen um 10 ₰, in den Wagenladungsklassen um 4 ₰ für 100 kg erhöht.

Altona, den 16. Mai 1916. (689)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Südwestdeutsch-schweizerischer Güterverkehr.

Das Tarifheft 1 (Allgemeine Bestimmungen, Beschränkungen usw. in den Abfertigungsbefugnissen der Stationen, sowie Entfernungsangaben enthaltend) wird auf 1. Juni 1916 neu ausgegeben, wodurch das bisherige Heft 1 vom 1. IX. 1904 nebst Nachträgen aufgehoben wird. Ebenso werden durch das neue Heft 1 aufgehoben und ersetzt die in den südwestdeutsch-schweizerischen Tarifheften 2—16 enthaltenen Bestimmungen über die Anwendbarkeit der Frachtsätze, die Abfertigung nach Orten mit verschiedenen Bahnhöfen und über Verkehrsbeschränkungen. Das neue Heft 1 kann zu 1 ℳ von den beteiligten Verwaltungen und von unserm Verkehrsbureau bezogen werden.

Karlsruhe, 17. Mai 1916. (688)
Gr. Generaldirektion der
Staatseisenbahnen.

Westdeutsch-Sächsischer Verkehr.

Am 22. Mai 1916 wird die Station Fulkum des Eisenbahndirektionsbezirks Münster (Westf.) als Empfangsstation in den Ausnahmetarif 6 c für Rohbraunkohlen usw. aufgenommen. Näheres enthält der Tarif- und Verkehrs-Anzeiger der preuß.-hess. Staatseisenbahnen und unser Verkehrsanzeiger.

Dresden, am 17. Mai 1916. (686)
Königl. Gen.-Dir. d. Sächs. Staatseisenb.,
namens der beteil. Verwaltgn.

Badischer Gütertarif und Gütertarife Baden — Übrige deutsche Bahnen.

Auf 1. Juni 1916 wird die Station Mannheim Rbf. mit der Beschränkung auf die Umbehandlung von Frachtgut in die Tarife aufgenommen. Die Entfernungen und Frachtsätze für Mannheim Rbf. sind die gleichen wie für Mannheim.

Karlsruhe, den 14. Mai 1916. (680)
Gr. Generaldirektion der Staatseisenbahnen.

Sächsischer Binnengüterverkehr.

Die Gültigkeitsdauer des Ausnahmetarifs 29 für frisches Obst wird bis zum 30. Juni 1917 verlängert. (678)

Dresden, am 16. Mai 1916.
Kgl. Gen.-Dir. d. Sächs. Staatseisenb.

Rumänisch-Deutscher Eisenbahnverband, Verkehr mit Norddeutschland.

Mit Gültigkeit vom 20. Mai 1916 bis auf Widerruf, längstens bis zum 31. Dezember 1916, treten von Orsova Umschlag für donauwärts angebrachte Sendungen von Erdöl usw. rumänischer Herkunft nach Dresden, König-Albert-Hafen, folgende Frachtsätze für 10-t-Ladungen in Kraft:

	Cts. für 100 kg
A) für Petroleum, gereinigt, Blauöl, Gasöl (Gasteeröl), Gasolin, Grünöl, Ligroin, Mineralteer (Petroleumteer, Erdteer), Neolin, Petroleumsprit (Putzöl) und Petroleumbenzin (Benzin aus Erdöl, raffiniertes, Reinbenzin)	505
B) für mineralische Schmieröle und Massut (Petroleumrückstände)	454
C) für Petroleumnaphtha (Rohbenzin)	498
D) für schwere Mineralöle (aus Petroleum gewonnene Schweröle), welche bei 20° C. ein spezifisches Gewicht von mehr als 0,835 und bei gleicher Temperatur eine Viskosität (Dickflüssigkeit — bestimmt mit dem Englerschen Viskositätsmesser und bezogen auf Wasser = 1) — von höchstens 2,6 haben	447

Außer diesen Frachtsätzen werden an Uferbahngebühren in Orsova 8 Cts. für 100 kg erhoben.

Breslau, den 16. Mai 1916. (683)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

3. Personen- und Gepäckverkehr.

Preußisch-Sächsischer Staatsbahn-Privatbahn-Personen- und Gepäckverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. Juni 1916 wird der Nachtrag 5 mit einem Ergänzungsblatt herausgegeben.

Die Änderungen der besonderen Ausführungsbestimmungen sind gemäß § 2 Eisenbahn-Verkehrs-Ordnung genehmigt.

Hannover, den 16. Mai 1916. (690)
Königliche Eisenbahndirektion.

4. Verdingungen.

Der Abbruch und Ankauf des ei Bahnhof Warschauer Straße in Berlin l legenen alten Stellwerkgebäudes „I soll öffentlich verdungen werden.

Angebote sind bis 6. Juni d. J., v mittags 10½ Uhr, portofrei, versiegt und mit entsprechender Aufschrift v sehen an uns, Berlin W 35, Schönebergr Ufer 1—4, Zimmer 257 einzureichen.

Für den Verding sind die für die l werbung um Arbeiten und Lieferung geltenden Vorschriften, die zuletzt Nr. 76 des Deutschen Reichs- und Pr ßischen Staatsanzeigers vom 31. Mä 1913 veröffentlicht worden sind, ma gebend.

Das Öffnen der Angebote findet 11 Uhr vormittags im Zimmer 200 sta

Angebotshefte sind, soweit der V rat reicht, in unserem Zentralbure Zimmer 257, einzusehen, beziehungswe von dort gegen portofreie Einsendu von 50 ₰ und 5 ₰ Bestellgeld in **(nicht in Briefmarken)** zu beziehen.

Auskünfte über die örtliche Lage teilt das Königliche Eisenbahn-B bureau, Bahnhof Warschauer Straße.

Zuschlagsfrist 4 Wochen.

Berlin, den 13. Mai 1916. (6
Königliche Eisenbahndirektion.

Verdingung der Lieferung von verzink und unverzinkten Gasrohren (naht gezogene Rohre).

Die Verdingungsunterlagen könn bei unserer Hausverwaltung, Kais Friedrich-Ufer 3, eingesehen, auch geg portofreie Einsendung von 50 Pf. (nic in Briefmarken) bezogen werden. Die Angebote sind versiegelt mit der Aufschrift: **„Angebot auf Lieferung v Gasrohren"** versehen bis zum 30. Mi 1916, vormittags 10½ Uhr, dem Zepunkt der Öffnung, portofrei an u einzureichen. Ende der Zuschlagsfri 15. Juni 1916, nachmittags 6 U

Cöln, im Mai 1916. (6
Königliche Eisenbahndirektion.

Verdingung von 10 000 kg braun Haarfilz, 1600 kg Filzstreifen, 1000 Bogen Schmirgelleinen, 4100 Bog grauer Pappe, 20 000 Stück Achsbuc dichtungsringen, 7000 Stück Filzdi tungsringen und 7000 Stück Filzdi tungsringen in Eisenbügel in je 1 L zu den im Angebotbogen angegeben Lieferfristen. **Angebote** sind portofr versiegelt und mit entsprechender A schrift bis zum 20. Juni 1916, vor 10½ Uhr, an das **Zentralbureau Zimm 257 in Berlin W. 35, Schöneberger Ufe bis 4,** Proben spätestens bis zu den Angebotbogen angegebenen Zeitpun ten an die im Angebotbogen bezeichne Werkstättenämter einzureichen. **Eröffnung der Angebote** findet 20. Juni 1916, vorm. 11 Uhr, Temphofer Ufer 28 III, Zimmer 4, statt. Angebotbogen und Bedingungen können unserm **Zentralbureau,** Zimmer 257, e gesehen, auch von dort gegen **portofr Einsendung** von 0,50 ℳ und 5 ₰ Best geld **bar** (nicht in Briefmarken) bezog werden. **Zuschlagsfrist** bis 17. Juli 19

Berlin, den 12. Mai 1916. (6
Königliche Eisenbahndirektion.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Eisenbahndirektions-Präsident a. D. v. Mühlenfels in Berlin.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nummer 41. 24. Mai 1916. LVI. Jahrgang.

Inhalt:

Die staatliche Elektrizitätsversorgung im Königreich Sachsen.

Die Haftung aus dem Frachtvertrag bei Überschreitung des Lademaßes.

Der Gebrauch besonderer Stahlsorten für Eisenbahnschienen.

Lohnerhöhungen und Teuerungszulagen im Bereiche der Großherzoglich mecklenburgischen Eisenbahnverwaltung.

Nachrichten.

Deutschland: Der Etat der Reichseisenbahnen im Reichstag. — Staatsminister Dr. v. Breitenbach. — Unterrichtskurse zur Vorbereitung für den Lokomotivdienst. — Bargeldloser Zahlungsverkehr. — Der diesjährige Sonderzugverkehr nach den Nord- und Ostseebädern. — Lübeck-Büchener Eisenbahn-Gesellschaft. — A E G - Schnellbahn - Aktiengesellschaft in Berlin. — Beförderung von Kranken auf den württembergischen Staatsbahnen. — Württembergische Geschäftsstellen für Rat an Bade- und Kurgäste. — Güterverkehr mit dem besetzten Gebiet in Russisch-Polen. — Allgemeiner Verband der Eisenbahnvereine der preußisch-hessischen Staatsbahnen und der Reichsbahnen.

Österreich: Die Kohlenverfrachtung in Österreich. — Aussig-Teplitzer Eisenbahn. — Graz-Köflacher Eisenbahn. — Die Wagenfabriken während des Krieges. — Austriawerft A.-G. — Personalnachrichten.

Luxemburg: Luxemburgische Prinz Heinrich-Bahn.

Übrige europäische Länder: Die Beförderung bestimmter Güter innerhalb des Generalgouvernements in Belgien. — Einschränkung des Patentrechts auf den italienischen Staatsbahnen. — Orientalische Eisenbahnen. — Eisenbahneröffnung in Griechenland. — Errichtung einer staatlichen, metallurgischen Industrie für den Bedarf der russischen Staatsbahnen.

Allgemeines.

Bücherschau.

Amtliche Bekanntmachungen.

Die staatliche Elektrizitätsversorgung im Königreich Sachsen.

(Schluß aus Nr. 40.)

Im fünften Abschnitte werden die Grundzüge für die Einleitung der staatlichen Elektrizitätsversorgung entwickelt. Für die Lösung der Frage, wie das Ziel einer einheitlichen und billigen Stromversorgung des Landes am zweckmäßigsten verwirklicht werden könne, hatte die Regierung von vornherein zwei wichtige Umstände zu berücksichtigen. Einmal war dies die Tatsache, daß eine Reihe größerer und kleinerer Unternehmungen vor der Notwendigkeit umfassender Erweiterungen ihrer Kraftwerke steht, und daß daher der Nutzen der Zusammenfassung ein um so größerer sein wird, je schleuniger sie ins Werk gesetzt wird. Auf der anderen Seite aber schien es im Hinblick auf die jetzige und voraussichtlich noch längere Zeit anhaltende Geldteuerung Pflicht der Regierung, sich zunächst auf die unbedingt erforderlichen Ausgaben zu beschränken.

Demgemäß plant die Regierung folgendes:

1. In der Nähe der im Osten des Landes gelegenen Kohlenfelder des Staates würde der Platz für ein künftiges östliches staatliches Großkraftwerk zu wählen sein. Zunächst soll nun das in unmittelbarer Nähe dieser Braunkohlenfelder schon vorhandene, neuzeitliche, mit einer Maschinenleistung von 25 500 kW ausgestattete Kraftwerk Hirschfelde der Elektrizitätslieferungsgesellschaft in Berlin (E. L. G.) von der Regierung zu dem mit der E. L. G. vereinbarten festen Preise von 5 000 000 ℳ käuflich erworben werden. Gleichzeitig tritt der Staat zunächst in den zur Versorgung des Werkes zwischen der jetzigen Besitzerin und der Braunkohlen-Aktiengesellschaft Herkules in Hirschfelde abgeschlossenen Kohlenlieferungsvertrag ein; sollte jedoch die Gesellschaft Herkules künftig aus irgend einem Grunde die nötigen Kohlenmengen nicht beizubringen vermögen, so würde der Staat sogleich den Tagebau auf staatseigenen Kohlenfeldern beginnen können.

Die für das Oberlausitzer Versorgungsgebiet benötigte Höchstbelastung beträgt zurzeit etwa 8000 kW. Sonach steht für vermehrte Stromlieferung durch den Staat — abgesehen von der nötigen Reserve — eine Leistung von mindestens etwa 8000 kW sogleich zur Verfügung. Die zum Absatze dieser Leistungen notwendigen Leitungen würden sofort nach Friedensschluß gebaut werden und es kommt hierfür hauptsächlich eine 100 000 Volt-Leitung nach Dresden zur Versorgung des Dresdner Gebietes, nach Befinden bis in die Gegend von Freiberg in Betracht. Auch an die im östlichen Sachsen gelegenen Gemeindeunternehmungen würde ein Teil jener Leistung sogleich abgegeben werden können.

2. Eine Vergrößerung des Ostkraftwerkes ebenso wie die Erbauung eines neuen großen Kraftwerkes auf den westlichen staatlichen Kohlenfeldern in der Nähe von Breitingen und Regis soll von einer projektmäßigen Ermittelung der diesen Kraftwerken in der staatlichen Gesamtplanung zuzuweisenden Leistungsmenge abhängig gemacht werden.

Nach Fertigstellung dieser Planungen schreitet der Staat sogleich zum Bau aller derjenigen Hauptleitungen, die — auch vor Herstellung des endgültigen Zustandes — dazu dienen können, daß die vorhandenen Kraftwerke Strom miteinander austauschen und sich eine Zeitlang und bis zur Fertigstellung des zweiten großen Kraftwerkes gegenseitig unterstützen.

Stellt es sich als zweckmäßig heraus, bereits vorhandene Leitungen beim Baue dieser staatlichen Leitungen mitzuverwenden, so sollen sie vom Staate wo irgend möglich gekauft und so hergerichtet werden, daß sie ihrem neuen Zwecke dienen können, ohne ihrer ursprünglichen Bestimmung entfremdet zu werden.

Als Eigentümer der Leitungen vermittelt der Staat den Stromaustausch zwischen den eigenen und fremden Unternehmungen.

Die durch die Mitbenutzung vorhandener Werke und den Ankauf des Elektrizitätswerks Hirschfelde geschaffene Möglichkeit einer alsbaldigen staatlichen Stromabgabe, ist einer der wesentlichsten Vorteile der staatlichen Planung.

3. Bis zur Herstellung des endgültigen Zustandes wird eine

Reihe von unvermeidbaren Übergangszuständen eintreten und insbesondere eine Reihe von Übergangstarifen Geltung haben, denen erst in einigen Jahren der endgültige staatliche Tarif folgen kann.

In Fällen, wo einzelne Gemeinden mit bisher eigener Stromerzeugung nicht sogleich an eine staatliche Leitung angeschlossen werden können, ist die Regierung gleichwohl bereit, mit solchen Gemeinden schon jetzt Stromlieferungsverträge abzuschließen und selbst den Strom von einem der in der Nähe befindlichen Überlandwerke zu beziehen, um diesen Gemeinden sogleich billigeren Strom zuzuführen, als sie ihn sich bislang erzeugen konnten.

Die endgültigen Tarife werden um so billiger sein können, je mehr Elektrizitätswerke sich an das staatliche Netz anschließen und bereit sind, ihre eigenen Betriebe nach beendeter Amortisation aufzulassen. Gehen aber alle Erwartungen, die der Staat in dieser Hinsicht hegt, in Erfüllung, und kann damit gerechnet werden, daß allmählich der gesamte Stromverbrauch Sachsens dem staatlichen Netz entnommen wird, so würden damit Verhältnisse eintreten, die es dem Staat ermöglichen, die denkbar niedrigsten Preise zu stellen.

Hierbei soll sich jedoch die Tarifpolitik des Staates immer mehr in der Richtung eines von der Abnahmemenge möglichst unabhängigen Tarifs entwickeln können, ebenso wie der Staat schon in der Zwischenzeit dafür zu sorgen bereit ist, daß der starre Staffeltarif keine ungünstigen wirtschaftlichen Verschiebungen der im vierten Abschnitte — Gründe der Regierung für eine staatliche Regelung der Elektrizitätsversorgung des Landes — unter Punkt 1 besprochenen Art zur Folge haben kann. Inwieweit es zur Erreichung dieses Zwecks notwendig und erwünscht sein wird, eine unmittelbare Stromlieferung des Staates an großindustrielle Unternehmungen vorzubehalten, kann späteren Erörterungen überlassen bleiben. Der Regelfall wird der sein, daß die großabnehmenden Gemeinden und Gemeindeverbände selbst in der Lage sind, ihre Industrie mit ausreichend billigem Strome zu versehen.

4. Soll eine einheitliche Regelung der Elektrizitätsversorgung des Landes in dem Sinne erfolgen, daß diese in möglichst kurzer Zeit vollständig in den Händen des Staates und der öffentlichen Körperschaften ruht, so müssen die privaten Elektrizitätsunternehmungen nicht nur bezüglich der Stromerzeugung, sondern auch bezüglich ihres Weiterverkaufs von Anfang an in den staatlichen Plan einbezogen werden. Die Regierung beabsichtigt daher, mit den Unternehmern staatliche Erwerbsvorbehalte zu vereinbaren, die es ermöglichen, die Unternehmungen mit allem Zubehör nach Ablauf von etwa 10 bis 15 Jahren zu kaufen. Die Regierung vermag sich hierbei darauf zu stützen, daß die zahlreichen Genehmigungen zur Mitbenutzung staatlichen Grund und Bodens (Staatsstraßen, Eisenbahnen, Forsten usw.) zu Leitungszwecken bisher nur widerruflich erteilt worden sind, muß aber anderseits aus überwiegenden Gründen der Billigkeit den Privatunternehmungen wenigstens noch diese immerhin längere Zeit selbständiger Entwicklung gönnen.

Ein derartiger Vertrag ist bereits zustande gekommen und zwar mit der E. L. G. bezüglich ihres Oberlausitzer Versorgungsgebietes. Dieser Vertrag, der zugleich die Kaufsbedingungen für das Elektrizitätswerk Hirschfelde sowie die staatliche Stromlieferung an das zunächst im Eigentume der E. L. G. verbleibende Versorgungsgebiet regelt, ist als Anlage der Denkschrift beigefügt.

Ein weiterer Vertrag, der sich mit den westlichen Unternehmungen der E. L. G., dem Elektrizitätswerk Obererzgebirg und den Elektrizitätswerken der Sächsischen Elektrizitätslieferungsgesellschaft an der Lungwitz und an der Pleiße, beschäftigt, ist in Vorbereitung. Es soll hier ein etwas anderer Weg gewählt werden, der es dem Staate erlaubt, sogleich an der Verwaltung teilzunehmen und bis zum Zeitpunkte des vollständigen Erwerbs Anteile in einer Höhe bis zu 49 % des Gesamtkapitals an sich zu bringen.

Die Frage des Kleinverkaufs der elektrischen Energie durch den Staat in diesen von Privatunternehmungen abgekauften Gebieten, gegen die ebensowenig Bedenken zu erheben sind wie gegen den Kleinverkauf durch eine Gemeinde, ist lediglich eine Zweckmäßigkeitsfrage und von Fall zu Fall zu lösen.

5. Die Einrichtung und Verwaltung des staatlichen Elektrizitätsunternehmens soll dem Finanzministerium zustehen. Dieses wird sich, insoweit es sich um Tariffragen und andere wichtige Angelegenheiten handelt, die die Gemeindeinteressen oder die Förderung der allgemeinen wirtschaftlichen Verhältnisse berühren, mit dem Ministerium des Innern ins Einvernehmen setzen.

Zur unmittelbaren Leitung des staatlichen Unternehmens soll beim Finanzministerium eine „Direktion der staatlichen Elektrizitätswerke" errichtet werden, deren Vorstand der technische Referent im Finanzministerium sein soll, und zu deren Mitgliedern auch eine leitende Persönlichkeit eines großen sächsischen Privatunternehmens gehören wird. Die Verwaltung der Direktion soll so eingerichtet werden, daß ihr die zu einer gesunden Entwicklung nötige Bewegungsfreiheit verbleibt.

Nach Aufstellung der staatlichen Entwürfe und Berechnungen wird die Regierung einige Sachverständige von besonderem Ansehen zu einem Gutachten auffordern, ebenso wie sich die badische und die bayerische Regierung für die Beurteilung ihrer Elektrizitätspläne solcher angesehener Fachmänner bedient haben.

6. Neben der unmittelbaren staatlichen Verwaltung erscheint jedoch auch die Schaffung einer Körperschaft erwünscht, die zum Teil aus der Mitte der Großabnehmer (Gemeinden, Gemeindeverbänden und Privatunternehmen) hervorgegangen und zum Teil aus Männern der technischen Wissenschaften bestehend berufen ist, die Regierungsstelle zu beraten. Die Schaffung eines solchen Beirates empfiehlt sich einmal, um einem größeren sachverständigen Kreise die Gelegenheit zur Mitarbeit auf dem weiten Gebiete des technischen Fortschritts zu geben, dann aber auch, um in solchen schwierigen Fällen, wo über einander schroff entgegenstehende Anträge Entschließungen zu treffen sind, von unterrichteter Seite Gutachten herbeiziehen zu können, vor allem aber auch, um in den Kreisen der Abnehmer ein immerhin mögliches Mißtrauen gegen eine ausschließlich staatliche Verwaltung nicht aufkommen zu lassen.

Diese Körperschaft soll die Bezeichnung Landeselektrizitätsrat erhalten und der Direktion der staatlichen Elektrizitätswerke beigegeben werden. Ihre Tätigkeit soll ehrenamtlich sein und im Rahmen noch besonders aufzustellender Satzungen erfolgen. Zu den Sitzungen kann auch das Ministerium des Innern Kommissare entsenden.

Die Regierung gedenkt sich dieses Landeselektrizitätsrats aber auch als eines Vermittlers in den wichtigen Fragen der Kleintarife zu bedienen. Es liegt auf der Hand, daß der Fortschritt des ganzen Unternehmens und die stetige Zunahme der Verwendung elektrischer Energie in allen Zweigen des Gewerbes, der Industrie und des häuslichen Verbrauchs sehr wesentlich von der Gestaltung der Kleintarife abhängt und daß das Einvernehmen der Großabnehmer mit der Regierung auf diesem Gebiet außerordentlich segensreich wirken wird. Die mit der Zusammenfassung der Großerzeugung erreichbare Wohlfeilheit des Stromes soll dem Lande auch eine Verbilligung der Kleintarife bringen und eine gewisse Einheitlichkeit und zweckdienlichere Gestaltung dieser Tarife anbahnen. Dies wird auch zweifellos zu einer gesunden Verbrauchsteigerung führen.

7. Da der Geldbedarf für die neu zu errichtenden Anlagen einschließlich der etwa aufzumachenden Kohlenfelder bei dem gegenwärtigen Stande der Angelegenheit noch nicht genau beziffert werden und deshalb ein vollständiger Ergänzungsetat noch nicht aufgestellt werden kann, muß die Regierung die Ermächtigung erbitten, die zur Ausführung ihres Vorhabens erforderlichen Geldmittel zunächst außerhalb des Etats aufzuwenden. Der Gesamtbedarf ist vorläufig auf rund 20 Millionen Mark zu veranschlagen. Die Regierung beantragt daher:

Die Ständeversammlung wolle sie ermächtigen, für die angegebenen Zwecke der Elektrizitätsversorgung bis zu 20 Millionen Mark außerhalb des Etats zu verausgaben.

Zu Beginn der Finanzperiode 1918/19 wird die Regierung der Ständeversammlung über die auf Grund dieser Ermächtigung geleisteten Zahlungen wie über die erzielten Einnahmen einen Nachtragsetat auf die Finanzperiode 1916/17 zur nachträglichen Bewilligung vorlegen.

In einem Schlußwort betont die Regierung, daß es ihr weder erforderlich noch zweckmäßig erscheine, die Großabnehmer zur Verwaltung und finanziellen Mitbeteiligung heranzuziehen. Ein zu diesem Zwecke gebildeter Gemeindeverband wie der Elektroverband wäre nach Ansicht der Regierung, auch wenn sich der Staat an dem Verbande beteiligen würde, nicht diejenige Körperschaft, die auf die Dauer die allgemeinen öffentlichen Interessen sicherstellen würde. Verfügt der Staat in einem solchen Verbande nur über eine Minderheit von Stimmen, so würde er unter Umständen eine Schädigung der öffentlichen und besonders der staatlichen Interessen durch die Mehrheit hinnehmen müssen. Auch würde unter dem Gegensatze zwischen dem Staat und einer Gruppe von Großabnehmern mit Gewißheit der ganze Betrieb leiden. Hätte dagegen der Staat die notwendige Mehrheit, um in jedem Falle das öffentliche Interesse allein durchsetzen zu können, so bedeutete die verbandliche Verwaltung nur eine unnütze Erschwerung im Gange der Geschäfte. Die rein staatliche Verwaltung sei einfacher und führe zu schnelleren Ergebnissen als die Mitarbeit zahlreicher öffentlicher Körperschaften, deren Haltung und Abstimmung wiederum von verfassungsmäßigen Entschließungen im engeren Kreise abhängt. Dies alles gilt in gleicher Weise von einer Aktiengesellschaft, in der sich Staat und Großabnehmer zusammenfinden würden, wie dies in einer kürzlich erschienenen Denkschrift des früheren Vorsitzenden des Elektroverbandes empfohlen wird.

Die Gemeinnützigkeit des staatlichen Unternehmens, das durch die Ständeversammlung unterstützt und beeinflußt wird, schließt es grundsätzlich aus, daß über die Interessen der Großabnehmer zur Tagesordnung übergegangen werden könnte, und zwar um so gewisser, als die Großabnehmer in der Lage sein werden, ihre Interessen in dem geplanten Landeselektrizitätsrate zur Geltung zu bringen. Die Mitwirkung der Stände wird sich nach der Überzeugung der Regierung in gleichem Maß als notwendig aber auch als ausreichend erweisen, wie bezüglich der anderen großen und gemeinnützigen Staatsunternehmen des Bergbaues und vor allem des umfänglichsten und wichtigsten Großbetriebes im Lande, der Staatseisenbahnen. Die Regierung gibt sich nach alledem der begründeten Hoffnung hin, daß die Ständeversammlung den Plan der staatlichen Elektrizitätsversorgung des Landes als eine volkswirtschaftliche Vorlage großen Stils gutheißen und der Regierung die hierzu erbetenen Ermächtigungen erteilen werde.

Die Haftung aus dem Frachtvertrag bei Überschreitung des Lademaßes.

I.

Die Haftung aus dem Frachtvertrag bei Überschreitung des Lademaßes ist in den Fällen, in denen der Absender die Verladung besorgt, nicht unbestritten. Als herrschend kann jedoch immerhin die Auffassung gelten, daß eine Haftung der Eisenbahn für etwaige Beschädigung des Gutes dem Absender gegenüber nicht besteht. Die herrschende Meinung geht hierbei und zwar sowohl für den Geltungsbereich der Eisenbahnverkehrsordnung wie des internationalen Übereinkommens von der Auffassung aus, daß die Eisenbahn zur Prüfung der Art und Weise der Verladung nicht verpflichtet sei, wenn der Absender die Verladung selbst besorge. Infolgedessen könne die Eisenbahn auch keine Verantwortung für die Folgen einer schlechten Verladung und für die Folgen der Überschreitung des Lademaßes treffen.

Vgl. die Entscheidungen bei Eger Bd. 13, S. 121, 20, S. 309, 24, S. 58; Zeitschrift für den internationalen Eisenbahntransport 1900, S. 403; ferner Janzer-Burger E. V. O. § 86, II 3 c und Rundnagel, Beförderungsgeschäfte S. 454.

Es fehlt allerdings auch nicht an Stimmen, die eine andere Meinung vertreten. So spricht sich ein österreichisches Gericht (Zeitschrift für den internationalen Eisenbahntransport 1902 S. 195) dahin aus, daß die Eisenbahn, namentlich wenn ihre Leute beim Verladen helfen, darauf zu achten habe, daß die Ladeprofile nicht auffallend überschritten werden. Der österreichische oberste Gerichtshof betont in einer bei Eger Bd. 18, S. 140 abgedruckten Entscheidung, daß der Eisenbahn die Überprüfung der Ladehöhe im Betriebsreglement nicht unbedingt zur Pflicht gemacht sei, daß aber die Eisenbahn auf Grund dieses Reglements berechtigt sei, die Übernahme von Sendungen, die das Lademaß überschreiten, zu verweigern. Diese Berechtigung werde immer dann zu einer Verpflichtung, wenn die zur Übernahme der Ladung bestellten Leute aus der Beschaffenheit der Ladung erkennen mußten, daß dieselbe geeignet sei, eine Gefahr nicht nur für das Ladegut, sondern auch für die Anlagen der Bahn, ja sogar für das Leben von Menschen herbeizuführen, was bei Überschreitung der zulässigen Ladehöhe zweiffellos der Fall sei.

In jüngster Zeit hat das Landgericht I Berlin in einem Urteil vom 1. 11. 1915 (abgedruckt in der Speditions- und Schiffahrtszeitung 1916, S. 41) zu der Frage Stellung genommen. Das Gericht hält die Eisenbahn nicht bloß aus Gründen der Betriebssicherheit, sondern auch auf Grund des Frachtvertrags für verpflichtet, jedes ihr zur Beförderung übergebene Gut, also auch ganze Wagenladungen, wenigstens einer äußeren Prüfung daraufhin zu unterziehen, ob das Gut sich zur Beförderung eignet. Die Eisenbahn muß nach Auffassung des Gerichts insbesondere dann eine Nachprüfung der Ladung vornehmen, wenn, wie das in dem frgl. Streitfall geschehen war, der Absender die Eisenbahnbeamten ausdrücklich darauf aufmerksam macht, daß möglicherweise das Lademaß nicht eingehalten ist.

Bei Abwägung und Prüfung der beiden Meinungen wird die Auslegung des § 86(1), Ziffer 3 E. V. O. und des Art. 31(1), Ziffer 3 des J. Ü. eine wesentliche Rolle spielen.

Das Ziel dieser Gesetzesbestimmungen ist, alle Folgen, die sich aus der Tatsache ergeben, daß nicht die Eisenbahn, sondern der Absender das Gut verladet, auf den Absender abzuwälzen. Der Gesetzgeber stellt sich auf den praktisch allein richtigen Standpunkt, daß nur der für die Verladung haftbar gemacht werden könne, der die Verladung vornimmt und überwacht.

Die Verladung umfaßt eine ganze Reihe von Tätigkeiten, die alle ausgeführt werden müssen, damit das Gut mit der erforderlichen Sicherheit und ohne jeden Schaden zu leiden, reisen kann. So ist insbesondere das Gut auch hinreichend auf den Wagen zu befestigen und, wenn notwendig, auch zu verpacken. Aus dem Gesetz oder aus den tarifarischen Bestimmungen ist in keiner Weise ersichtlich, daß die Eisenbahn gehalten wäre, die ordnungsgemäße Befestigung, Verpackung usw. der vom Absender verladenen Güter zu kontrollieren. Aus § 3, Abs. 2 der Eisenbahnverkehrsordnung kann schon dem Wortlaut nach eine solche Verpflichtung nicht hergeleitet werden. Was aber für die Prüfung der ordnungsgemäßen Beladung im allgemeinen gilt, muß auch für die Prüfung des Lademaßes gelten.

Wenn die Eisenbahn trotzdem die genügende Befestigung der Güter, die Einhaltung des Lademaßes usw. von Fall zu Fall nachprüft, so genügt sie damit nicht einer dem Absender gegenüber bestehenden Rechtspflicht, sondern übt eine Aufsicht aus, die betriebsdienstlichen Gründen entspringt und der allgemeinen Sicherheit des Eisenbahnbetriebes dient.

Ist sonach an dem Grundsatz festzuhalten, daß der Absender die Überschreitung des Lademaßes der Eisenbahn gegenüber zu vertreten hat (§ 86(1), Ziffer 3 E. V. O.), so ist anderseits nicht zu verkennen, daß die Eisenbahn bei Beschädigung des Gutes dann eine Schadenhaftung trifft, wenn ihr die Überschreitung des Lademaßes bei Abgabe des Gutes bekannt war. In diesem Fall ist es Vertragspflicht der Eisenbahn, den Schuldner auf den bestehenden Schaden hinzuweisen und, wenn notwendig, den Schaden selbst abzuwenden (vgl. HGB. § 347, BGB. § 254 Abs. 1 und 2, E. V. O. § 86 Abs. 3 und § 5). Versäumt dies die Eisenbahn, so ist sie zum mindesten teilweise für den entstandenen Schaden dem Absender gegenüber haftbar.

Die entwickelten Grundsätze haben auch Gültigkeit für die Fälle, in denen ein Sachschaden infolge der Überschreitung des Lademaßes nicht eintritt, dagegen unterwegs Umladung des Gutes seitens der Eisenbahn veranlaßt werden muß. Die Kosten der Umladung hat der Absender zu tragen; die Versandbahn kann vom Absender teilweise zur Kostendeckung

herangezogen werden, wenn sie die Überschreitung des Lademaßes gekannt hat. Dieses Ergebnis steht im Einklang mit der Rechtsauffassung, daß der Absender keinen Anspruch auf durchgehende Beförderung in demselben Wagen hat, die Kosten einer aus betrieblichen Gründen erforderlichen Umladung daher im Zweifel tragen muß.

II.

De lege ferenda möchte noch auf folgendes hingewiesen werden:

Die Anlage II der Eisenbahnverkehrsordnung enthält Vorschriften über die Verpackung und Verladung bestimmter Güter. Für die Beladung offener Güterwagen sind eingehende Vorschriften durch Anlage III der Verkehrsordnung getroffen. Der Absender ist daher in der Lage, sich im einzelnen über die tarifmäßig veröffentlichten Vorschriften zu unterrichten.

Dieselbe Möglichkeit besteht für ihn hinsichtlich der Bestimmungen über das Lademaß nicht.

Weder die deutschen noch die ausländischen Lademaße sind veröffentlicht. Eine Beschreibung der Lademaße ist sogar in der Regel nicht einmal käuflich zu erwerben. Der Absender muß daher, will er den oft sehr verschiedenen Lademaßen entsprechen, sich erst über die Außmaße bei den Güterabfertigungen informieren. Sind ihm auf diesem Wege die Ausmaße bekannt geworden, so entstehen für ihn neue Schwierigkeiten darüber, ob ein Wagen sich innerhalb der in Frage stehenden Lademaße hält. Ohne Verwendung einer Ladeschablone ist es dem Absender oft garnicht möglich, zweifelsfrei festzustellen, ob die Vorschriften über die Ausmaße in einem gegebenen Fall erfüllt sind oder nicht.

Die unter I erwähnten rechtlichen Meinungsverschiedenheiten wie auch die eben genannten praktischen Schwierigkeiten legen den Gedanken nahe, die Angelegenheit tarifarisch zu regeln. Dies könnte geschehen in Form einer Ausführungsbestimmung (mit Anlage) zur Eisenbahnverkehrsordnung. Die Pflichten des Absenders wären unter Bekanntgabe der Lademaße im einzelnen festzustellen und zu umgrenzen. Um die Schwierigkeiten auszuräumen, die bei Prüfung der Ausmaße einer Sendung obwalten, würde dem Absender das Recht einzuräumen sein, die eisenbahndienstliche Prüfung der Sendungen auf Einhaltung der Lademaße im Frachtbrief zu beantragen. Für die Prüfung wäre im Nebengebührentarif eine Gebühr festzusetzen. Es würde ferner zu bestimmen sein, daß durch Stellung des Antrags die Haftung für Einhaltung des Lademaßes mit Annahme des Gutes auf die Eisenbahn übergeht.

Bei der gegenwärtigen Rechtslage ist ein Antrag der frgl. Art im Frachtbrief nicht zulässig (§ 56(°) E. V. O.). Die gegenteilige in der Speditions- und Schiffahrtszeitung 1916, S. 42 geäußerte Meinung ist irrig. Ein solcher Antrag könnte übrigens auch nicht, wie dort angenommen, eine Verschiebung der Haftung herbeiführen; denn er verschafft der Eisenbahn noch nicht die Kenntnis davon, daß das Lademaß tatsächlich überschritten ist, sondern fordert lediglich eine dienstliche Tätigkeit, die auszuführen, die Eisenbahn nach den bestehenden Vorschriften gar nicht verpflichtet ist.

Der Gebrauch besonderer Stahlsorten für Eisenbahnschienen.

Der Oberingenieur W. C. Chushing der Pennsylvaniabahn hatte für den in Berlin geplanten, internationalen Eisenbahnkongreß einen Vortrag über den Gebrauch von verschleißfestem Stahl im Eisenbahnoberbau vorbereitet. Diesem in der Railway Age Gazette abgedruckten Vortrag entnehmen wir folgendes:

Die verschleißfesten Stahlsorten können in zwei Arten eingeteilt werden: Legierungen und eigenartige Verfahren. Zu den Legierungen gehören: Mangan-, Nickel-, Chrom- und kohlenstoffreicher Stahl (d. i. solcher, der 0,75 % und mehr Kohlenstoff enthält) und endlich stark siliciumhaltiger Stahl. Bisweilen sind auch zwei dieser Stahlsorten vereinigt worden, z. B. kohlenstoffreicher Stahl mit Nickel oder Chrom. Silicium ist in allen Stahlschienen enthalten; steigt der Siliciumgehalt über 0,3 %, so werden dadurch die Eigenschaften des Stahles wesentlich beeinflußt.

Die eigenartigen Verfahren bestehen in besonderer Behandlung des Stahls in warmem Zustande, insbesondere einem Abschrecken in Öl oder in dem Zusatz von Stoffen, welche die Eigenschaften des Stahls verbessern, aber in dem Fertigerzeugnis als solche nicht mehr erkennbar sind. Hierzu gehören Elektrostahl, Titanstahl und Aluminiumstahl.

Der Zweck der Anwendung aller dieser besonderen Stahlsorten ist stets derselbe, nämlich die Erhöhung der Betriebssicherheit und der Wirtschaftlichkeit durch Einschränkung der Auswechselungen.

Manganstahl wird in den Vereinigten Staaten und Kanada in ausgedehntem Maße als Baustoff für Herzstücke und Weichenzungen benutzt. Die bemerkenswerten Eigenschaften des Manganstahles sind seine große Festigkeit, Zähigkeit und Verschleißfestigkeit. Diese Eigenschaften wachsen etwa im Verhältnis des Gehalts an Mangan und Kohlenstoff. Der Mangangehalt kann dabei zwischen den Grenzen von 8 und 35 % liegen. Ein geringerer Mangangehalt (5 bis 7 %) macht die Schienen brüchig. Die obere Grenze des Mangangehaltes wird durch den hohen Preis des Mangans bestimmt. Wird das Mangan jedoch, wie es gewöhnlich geschieht, in Form von Ferromangan zugesetzt, so bildet der hohe Kohlenstoffgehalt des Ferromangans die Grenze für die Menge des Zusatzes und damit auch für den Mangangehalt des Fertigerzeugnisses. Ein Stahl, der auf diese Weise einen Mangangehalt von 20 % erhalten hat, ist bereits in kaltem Zustande wenig dehnbar und läßt sich nicht warm bearbeiten, ist also als Schienenstoff nicht mehr brauchbar. Ferromangan enthält 80 % Mangan und wird hauptsächlich in Rußland in Bergwerken gewonnen.

Die Zusammensetzung des gewöhnlichen Manganstahls ist folgende: Mangan 11 bis 13 %, Kohlenstoff 1 bis 1,2 %, Phosphor 0,06 % bis 0,11 %, Silicium 0,25 bis 0,40 %, Schwefel 0,02 bis 0,06 %.

Die Zugfestigkeit des gegossenen Manganstahls beträgt 53 bis 71 kg/qmm, die Elastizitätsgrenze 28 bis 41 kg/qmm, die Dehnung 8 bis 27 %, die Härte nach Brinell 230. Die Zahlen für gewalzten und geschmiedeten Manganstahl sind nach Potter folgende:

	Zugfestigkeit kg/qmm	Elastizitätsgrenze kg/qmm	Dehnung %
Gewalzter Manganstahl	94,5	42	35
Geschmiedeter Manganstahl. .	99,5	38,5	38

Die hohen Kosten des Manganstahls schrecken häufig von seiner Anwendung ab. Zweifellos ist aber seine Verwendung zu Weichenteilen in allen den Fällen wirtschaftlich, wo wegen der dichten Zugfolge keine genügenden Pausen zum Auswechseln zur Verfügung stehen. Die Dauer der Herzstücke aus Manganstahl beträgt nach den Angaben mehrerer amerikanischer Eisenbahnverwaltungen das drei- bis sechsfache der Dauer von Herzstücken aus Bessemerstahl. Eine Verwaltung hat eine 15 fache, eine andere sogar eine 20 fache Dauer festgestellt. Die Kosten des Manganstahls sind etwa die 1½ bis 3 fachen des Bessemerstahls. Diese Zahlen beziehen sich auf Schienenherzstücke, gegossene Manganherzstücke sind etwa um die Hälfte teurer.

In den letzten Jahren ist Manganstahl mit gutem Erfolge zu Radienkern verwendet worden, weil diese, wenn aus Bessemerstahl gefertigt, eine außerordentliche Abnutzung zeigen.

Für Bogenschienen ist Manganstahl bisher in erheblichem Umfange von Straßenbahnen und Schnellbahnen verwendet worden, die sehr viel schärfere Bögen haben als die Vollbahnen. Anfänglich kosteten Schienen aus Manganstahl das sechsfache der gewöhnlichen Schienen; allmählich aber verringerte sich mit der gesteigerten Nachfrage der Preis bis auf das dreifache.

Bei der Herstellung gewöhnlicher Schienen aus Manganstahl stellte sich heraus, daß sich die üblichen Schienenquerschnitte für die Herstellung in Manganstahl nicht eignen. Es entstehen zu starke Quetschungen der Schienenstoffes; die Folge ist eine Neigung zu Schienenbrüchen. Dem kann durch Veränderungen der Abmessungen abgeholfen werden; insbesondere muß die Stegstärke und die Höhe des Schienenfußes reichlicher bemessen werden. Diese Eigenschaft des Manganstahls wurde aber erst verhältnismäßig spät erkannt, und viele ungünstigen Erfahrungen mit Manganstahlschienen sind auf die unzweckmäßigen Querschnittsformen zurückzuführen. Ein fernerer Nachteil besteht darin, daß sich der Manganstahl auf der Baustelle nicht bearbeiten läßt, weil er härter ist als die üblichen Werkzeuge.

Die ersten Versuche mit Nickelstahlschienen wurden von der Pennsylvaniabahn im Jahre 1903 angestellt. Sie verlegte im ganzen rund 3500 m Nickelstahlschienen in Bögen bis herab zu 250 m Halbmesser. Diese Schienen enthielten im Mittel 3,45 % Nickel und kosteten das Doppelte der gewöhnlichen Bessemerstahlschienen. Um einen guten Vergleich mit gewöhnlichen Schienen anzustellen, wurde die eine Hälfte der Bögen mit Nickelstahlschienen, die andere Hälfte mit gewöhnlichen Stahlschienen verlegt. Die Nickelstahlschienen zeigten bezüglich der Abnutzung durchaus keine Überlegenheit, dagegen mehr fehlerhafte Stellen als die gewöhnlichen Schienen.

Auch die Neuyorker Zentralbahn machte im gleichen Jahre Versuche mit Nickelstahlschienen in Bögen. Die Köpfe

dieser Schienen wurden schneller breitgewalzt als die der gewöhnlichen Schienen.

In einem Bogen von 180 m Halbmesser wurden 20 Chromnickelstahlschienen eingelegt. Sie bestanden aus Siemens-Martinstahl mit 2,5 % Nickelzusatz und 0,5 bis 0,9 % Chromzusatz. Die Chromnickelstahlschienen wurden abwechselnd mit gewöhnlichen Siemens-Martinstahlschienen verlegt. Die Messungen ergaben, daß die Abnutzung der gewöhnlichen Schienen im äußeren Strange 10 bis 55 %, im inneren Strange 10 bis 62 % größer war als die der Chromnickelstahlschienen. Die Köpfe von einer Chromnickelstahlschiene und von vier gewöhnlichen Schienen waren breit gefahren; in den Chromnickelstahlschienen kamen fünf Schienenbrüche vor, in den gewöhnlichen Schienen keiner. Dieser und ähnliche Versuche zeigten, daß der Zusatz von Chrom und Nickel die Verschleißfestigkeit wesentlich steigert, aber die Bruchfestigkeit und damit die Betriebssicherheit wesentlich herabsetzt.

Versuche mit Schienen aus kohlenstoffreichem Stahl wurden nur von der Pennsylvaniabahn angestellt. Das Schienengewicht betrug 42,5 kg/m, der Kohlenstoffgehalt 0,80 bis 0,88 %. Außerdem waren geringe Zusätze von Chrom und Nickel gemacht worden. Der Widerstand gegen Abnutzung war doppelt so groß wie bei gewöhnlichen Schienen, dagegen brachen 7 % der kohlenstoffreichen Schienen.

Die Mängel bei der üblichen Herstellung der Schienen sind auf mangelhafte Beschaffenheit der Blöcke zurückzuführen. Diese Mängel sind: Phosphorgehalt, Einsprengungen von Schlacke, Lunkerbildung und Seigerung. Der Zweck des Zusatzes von Aluminium, Silicium, Ferrotitan, Vanadium und ähnlichen Stoffen ist die Beseitigung dieser Fehler des Stahlblocks oder wenigstens eines Teiles derselben. Aluminium und Titan gehen in die Schlacke über; in der fertigen Schiene finden sich nicht einmal Spuren davon.

Der Zusatz von Ferrotitan fördert in hohem Maße die Dichtigkeit des Stahls. Die meisten Bahnen in den Vereinigten Staaten haben Versuche mit Titanstahl angestellt mit recht verschiedenem Ergebnis. Während einige Bahnen bei den Titanschienen eine doppelte Verschleißfestigkeit gegenüber den gewöhnlichen Schienen feststellten, fanden andere Bahnen keine Überlegenheit der Titanschiene. Die Ungleichheiten der Ergebnisse sind wahrscheinlich darauf zurückzuführen, daß Schienen mit ganz verschiedenem Kohlenstoffgehalt miteinander verglichen wurden. Bei gleichbleibendem Kohlenstoffgehalt erhöht ein Zusatz von Ferrotitan die Verschleißfestigkeit des Schienenstoffes beträchtlich.

Mit Schienen aus Elektrostahl haben einige Bahnen Versuche angestellt. Die Ergebnisse waren insofern günstig, als die Abnutzung geringer war wie bei gewöhnlichen Bessemer Stahl-Schienen.

Die Carnegie Steel Co. hat Versuche mit in Öl gehärteten Schienen in einem Bogen von 350 m Halbmesser angestellt. Hier war die Abnutzung im äußeren Strange 41 %, im inneren Strange 37 % geringer als bei den gewöhnlichen Schienen. Die Pennsylvania Steel Co. hat Versuche mit cubanischem Eisenerz gemacht, das geringe Mengen von Nickel und Chrom enthält, und dabei gefunden, daß Schienen aus diesem Stoff, wenn sie in Öl gehärtet werden, große Zähigkeit und Verschleißfestigkeit zeigen, ohne daß die Sprödigkeit zunimmt.

Aus den Ergebnissen der bisherigen Versuche werden folgende Schlußfolgerungen gezogen:

1. Manganstahl hat sich in gegossener Form für Weichenteile, insbesondere für Herzstücke, gut bewährt.
2. Gewalzter und geschmiedeter Manganstahl hat sich ebenfalls für Weichenteile bewährt und zeigt insbesondere große Verschleißfestigkeit.
3. Zusätze von Nickel und Chrom haben sich nicht bewährt, dagegen liegen mit Eisenerzen mit natürlichem Nickel- und Chromgehalt günstige Erfahrungen vor.
4. Ein Zusatz von Ferrotitan erhöht die Dichte des Schienenstoffes, vergrößert aber auch die Lunkerbildung, so daß die Höhe des verlorenen Kopfes gesteigert werden muß.
5. Die Versuche mit ölgehärteten Schienen und solchen aus Elektrostahl sind noch nicht abgeschlossen, verheißen aber ein günstiges Ergebnis.

Lohnerhöhungen und Teuerungzulagen im Bereiche der Großherzoglich mecklenburgischen Eisenbahnverwaltung.

Die General-Eisenbahndirektion ist dauernd bemüht gewesen, das Einkommen ihrer geringer besoldeten Beamten und Arbeiter den durch den Krieg hervorgerufenen Teuerungsverhältnissen nach Möglichkeit anzupassen. Zunächst geschah dies, wie auch in anderen Bundesstaaten, auf dem Wege der Gewährung von Unterstützungen an bedürftige Bedienstete, und zwar wurden nicht nur einmalige außerordentliche, sondern daneben und unmittelbar anschließend an jene noch laufende Unterstützungen bewilligt, die im Einzelfalle zusammen bis zu 200 ℳ ausmachten. Seit dem 1. Oktober v. J. konnte dazu übergegangen werden, von der Nachweisung besonderer Bedürftigkeit abzusehen und an Stelle der Unterstützung einzelner Hilfsbedürftiger allen Beamten, die weniger als 2100 ℳ Diensteinkommen beziehen und ein oder mehrere eheliche oder legitimierte Kinder unter 15 Jahren zu unterhalten haben, für die Dauer des Krieges ein Anrecht auf den Bezug einer laufenden Kriegsbeihilfe zu gewähren. Diese beträgt z. Z. monatlich 6 ℳ bei 1 und 2 Kindern und je 3 ℳ mehr für jedes weitere Kind unter 15 Jahren. Die Zuwendung erstreckt sich auch auf Hilfsbeamte. Ausgenommen sind indes die Beamten, die bei dem Heere oder der Flotte Dienst tun, sowie diejenigen, welche bei der Militär- oder Marineverwaltung, im Sanitätsdienst oder bei den Verwaltungen in den besetzt gehaltenen feindlichen Gebietsteilen beschäftigt werden und über ihre Friedensbezüge hinaus bereits Zulagen erhalten. Eine entsprechende Kürzung der Kriegsbeihilfen tritt ein, soweit das jährliche Diensteinkommen durch diese Beihilfen den Betrag von 2100 ℳ übersteigt.

Den ständigen Arbeitern der Großherzoglichen Eisenbahnverwaltung konnte bereits vom 1. Mai 1915 ab für die Dauer des Krieges und das auf den Friedensschluß folgende Halbjahr eine allgemeine feste Lohnerhöhung gewährt werden, die zwischen 70 und 90 ℳ im Jahre beträgt.

Nachdem inzwischen den Arbeitern in einigen größeren Städten mit teuren Wohnungsverhältnissen vorübergehend eine weitere Lohnzulage von jährlich 60 ℳ zugebilligt war, hat die Großherzogliche Eisenbahnverwaltung neuerdings ihren sämtlichen ständigen Arbeitern eine abermalige Erhöhung ihrer Einnahmen zukommen lassen. Hierfür ist bei den im Monatslohn stehenden Arbeitern die bereits für die minderbesoldeten Beamten gewählte Form einer nach der Kinderzahl abgestuften Kriegsbeihilfe angenommen worden, jedoch mit dem Unterschiede, daß auch ledige und kinderlos verheiratete Arbeiter an der Lohnerhöhung teilhaben, dagegen die Altersgrenze der zum Bezuge der Kinderzulage berechtigten Kinder auf 14 Jahre festgesetzt ist. Außerdem hat eine Abstufung nach 3 verschiedenen Ortsklassen aus der Erwägung stattgefunden, daß nicht nur die Wohnungsmieten verschieden sind, sondern auch den Arbeitern in kleineren Orten Mecklenburgs, soweit sie nicht ohnehin Dienstwohnungen und Dienstacker innehaben, Gelegenheit zur Pachtung von Gärten und Kartoffelland in reichlichem Maße geboten ist. Diese Kriegsbeihilfen bewegen sich bei Ledigen und Kinderlosen zwischen 4 und 6 ℳ, bei verheirateten, verwitweten oder geschiedenen Arbeitern mit 1 bis 3 Kindern unter 14 Jahren zwischen 5 und 8 ℳ und bei solchen mit mehr als 3 Kindern zwischen 6 und 10 ℳ monatlich; sie sollen gleich der an verschiedenen Orten üblichen Ortszulage in Krankheits- und Urlaubsfällen unverkürzt fortgezahlt werden und kommen auch auf die Familienunterstützung der zum Heeresdienst eingezogenen ständigen Arbeiter mit in Anrechnung. — Da die Mehrzahl der Arbeiter in den teureren Orten wohnt, ist bei Annahme einer durchschnittlichen Zahl von 2 Kindern in der Familie die Einnahmeerhöhung eines Arbeiters durch die Kriegsbeihilfe auf etwa 75—90 ℳ im Jahre zu schätzen.

Den in den Werkstätten beschäftigten Handwerkern und Arbeitern ist nach Anhörung des Arbeiterausschusses die Möglichkeit zu einer abermaligen Erhöhung ihrer Einnahmen in der Weise gewährt worden, daß die tägliche Arbeitszeit um ½ Stunde erhöht ist für welche die Überstundenvergütung anteilig gezahlt wird. Bestimmend für diese Entschließung war einerseits die Anhäufung der Arbeiten, anderseits der Umstand, daß die Anforderungen an die Arbeiter im äußeren Betriebsdienst während des Krieges vielenorts hatten gesteigert werden müssen, während sie in den Werkstätten trotz höherer Löhne bisher unverändert geblieben waren. Der Mehrverdienst, den die Werkstattarbeiter auf diese Weise erzielen werden, ist auf 75—100 ℳ im Jahre anzuschlagen.

Es kann also festgestellt werden, daß die ständigen Arbeiter der Großherzoglichen Eisenbahnverwaltung im Betriebs-, Abfertigungs- usw. Dienst während des Krieges eine Einnahmeerhöhung um 145—160 ℳ, im Werkstättendienst eine solche um 150—190 ℳ im Jahre erfahren haben. Damit dürfte namentlich in Ansehung des vorwiegend landwirtschaftlichen Charak-

ters des Landes, der für die eigene Erzeugung oder den Bezug wichtiger Lebensbedürfnisse gerade in heutiger Zeit manche Vorteile bietet, ausreichende Fürsorge getroffen sein, daß die Arbeiterschaft im Bereiche der Großherzoglich Mecklenburgischen Eisenbahnverwaltung der gegenwärtigen Teuerung gewachsen ist. Im übrigen wird selbstverständlich da, wo au besonderen Umständen eine Notlage in den Kreisen der Bean ten und Arbeiter zutage tritt, die erforderliche Hilfe auf de Wege einmaliger oder laufender Unterstützungen nach wie vo gewährt.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Der Etat der Reichseisenbahnen im Reichstage.** In der Sitzung vom 17. d. M. gab Staatsminister v. Breitenbach auf die von verschiedenen Seiten erhobenen Klagen über Verkehrsbeschränkungen im Oberelsaß und über die schwierige Lage des Eisenbahnpersonals infolge der Teuerung die Erklärung ab, daß auch die Verwaltung der Reichseisenbahnen es beklagt, daß durch die Verkehrshemmungen das Wirtschaftsleben innerhalb der Reichslande stark beeinträchtigt wird. Auch die Reichseisenbahnen selbst leiden ja wie keine andere deutsche Verwaltung unter diesen Hemmungen, wie sich aus dem starken Zurückgehen der Verkehrseinnahmen, insbesondere im Personenverkehr, ergibt. Aber ihm stehe eine Gewalt in dieser Frage nicht zu. Diese Frage werde lediglich unter militärischen Gesichtspunkten behandelt und müsse auch unter militärischen Gesichtspunkten behandelt und entschieden werden.

„Es ist von zwei Seiten auf die unerwünschte und, wie ich zugebe, unerfreuliche Lage einer wichtigen Klasse der Reichseisenbahnbeamten, der Werkführer, hingewiesen worden, die ausschließlich aus dem Arbeiterverhältnis in das Beamtenverhältnis hineinwachsen. Es trifft zu, daß das Gehalt der Werkführer in vielen Fällen niedriger ist als der Lohn der Arbeiterklasse, aus der sie hervorgehen. Wie dieses Mißverhältnis in der Folge zu regeln sein wird, das lasse ich dahingestellt. Ich kann nur als Chef der Reichseisenbahnen feststellen, daß ich eine endgültige und befriedigende Regelung durchgeführt zu sehen wünsche. — Die Lage des Personals der Reichseisenbahnen, mögen es Arbeiter sein oder Beamte, beschäftigt die Verwaltung auf das lebhafteste. Wir wissen ja selbst am besten, welche außerordentlichen Ansprüche an die Leistungen des Personals während des Krieges gestellt werden müssen. Wir wissen, wie das Personal mit voller Hingebung diesen Ansprüchen Genüge leistet. Es ist dies ja auch von allen Stellen, von allen Seiten aus anerkannt worden. Wir haben in erster Linie das große Interesse, daß die Lebenshaltung des Personals den schwierigen Lebensverhältnissen angepaßt wird durch Zuweisung angemessener Löhne und Gehälter. Wenn diese Zuweisungen nicht aus den regelmäßigen Löhnen und Gehältern erfolgen können, so erfolgen sie durch besondere Lohnzulagen oder Kriegsteuerungszulagen. Ich wäre in der Lage, hier die Zahlen zu entwickeln über dasjenige, was im abgelaufenen Etatsjahr den Arbeitern und Beamten der Reichseisenbahnen zugemessen ist, und hieraus würde sich ergeben, daß in steigendem Maße diese Zulagen zu Löhnen und Gehältern erhöht worden sind. Ich kann feststellen, daß für das Jahr 1916 sich an Kriegslohnzulagen für Arbeiter eine Summe ergeben wird, die sich auf ungefähr zwei Millionen Mark belaufen wird, während sie im Jahre 1915 nur gegen 1¼ Millionen Mark betragen hat, daß ferner den Beamten, und zwar denjenigen Kategorien, für die sie den gesamten Reichsbeamten gegeben werden, Kriegszulagen in steigendem Maße gewährt worden sind. Ich kann meinerseits nur mit der Versicherung schließen, daß ich als Chef der Reichseisenbahnen der schwierigen Lage unseres Personals in vollem Maße Rechnung zu tragen bereit bin und Rechnung tragen werde." Lebhafter Beifall folgte diesen Worten.

— **Staatsminister Dr. v. Breitenbach** ist zum Vize-Präsidenten des preußischen Staatsministeriums ernannt worden.

— **Unterrichtskurse zur Vorbereitung für den Lokomotivdienst.** Im laufenden Sommerhalbjahr finden an der Handwerker- und Kunstgewerbeschule in Hannover und an den vereinigten Maschinenbauschulen in Magdeburg Unterrichtskurse zur Vorbereitung für den Lokomotivdienst statt.

— **Bargeldloser Zahlungsverkehr.** Zur Förderung des bargeldlosen Zahlungsverkehrs hat die Königl. Eisenbahndirektion Saarbrücken für ihren Bezirk die Anordnung getroffen, daß ab 1. Mai sämtliche gestundeten Frachten nur noch auf das Reichsbankgiro- oder Postscheckkonto ihrer Hauptkasse zu zahlen sind. Ebenso sollen alle fälligen Nachnahmen an solche Empfangsberechtigte, die bei der Reichsbank oder einem Postscheckamt ein eigenes Konto haben, oder welche die Zahlung auf das Konto eines Dritten (Bankhaus, Sparkasse u. dgl.) wünschen, durch Überweisung gezahlt werden. Da diese Zahlungsregelung sowohl im Interesse des Einzelnen liegt, als auch zum Wohl des Volksganzen beiträgt, indem sie mithilft, die Wehrkraft des Reiches zu stärken, ist zu wünschen, daß die Verkehrtreibenden diese Zahlungsweise durch Anlegun eines eigenen Bank- oder Postscheckkontos unterstützen.

— **Der diesjährige Sonderzugverkehr nach den Nord- und Os seebädern** wird durch den Fortfall der meisten Schiffsverbi dungen sehr eingeschränkt werden. Der soeben erschienen Tarifanzeiger der preußischen Staatsbahnverwaltung ve öffentlicht darüber folgendes: Der durchgehende Personen- un Gepäckverkehr mit den Ostseebadeorten auf wahlweise gültig Fahrkarten kann auch im Sommer 1916 nur im beschränkte Umfange aufrechterhalten werden. Die Wasserwege vo Stettin, Swinemünde und Greifswald nach Rügen, von Greifswald nach Thiessow, von Saßnitz nach Bornholm, von Stetti nach Misdroy und Laatzer Ablage, von Travemünde und Lübec nach Grömitz, Kellenhusen und Dahme werden nicht bedien Es werden daher durchgehende Fahrkarten nach Bornholm Thiessow, Grömitz, Kellenhausen und Dahme nicht ausgegebe werden, nach Rügen und nach Misdroy nur nach ausdrücklich Eröffnung an die Reisenden, daß die Wasserwege nicht b nutzt werden können. Nach den übrigen Ostseebädern wi der Verkehr auch für die Wasserwege im ganzen aufrecht e halten werden. Ebenso wird auch der Verkehr auf d Schiffs- und Inselbahnstrecken der ostfriesischen Nordseebäd nur im beschränkten Maße bedient. Der Badebetrieb auf de Inseln ist, wie im Vorjahre, verboten, nur in Wyk auf Föh ist er beschränkt gestattet.

— **Lübeck-Büchener Eisenbahn-Gesellschaft.** Aus dem G schäftsbericht für 1915 teilen wir folgendes mit: Der Persone verkehr, der in den ersten Kriegsmonaten stark zurückgegang war, entwickelte sich später wieder etwas günstiger, immerh erbrachte er im Jahre 1915 nur etwa zwei Dritteile der Ei nahmen des letzten Friedensjahres. Die niedrigen Vergütung des Militärtarifs, die infolge ungenügender Unterlagen für d Abrechnung mit dem Reiche den Eisenbahnen noch zum T verloren gehen, beeinträchtigen das Ergebnis. Dagegen hi die im Herbst 1914 einsetzende günstige Entwicklung des Güte verkehrs während des ganzen Jahres 1915 an, so daß die Ei nahmen aus der Güterbeförderung — trotz zahlreicher u weitgehender Tarifermäßigungen für fast alle auf den Linie der Gesellschaft in größeren Mengen gefahrenen Wagenladung güter — die Mindererträge des Personenverkehrs ausgleich konnten. Die Zinsen der bei der letzten Aktienausgabe d Unternehmen am 1. Juli 1914 zugeflossenen, zum größten T noch nicht verwendeten Kapitalien kamen der Betriebsrechnu für ein volles Jahr zugute. Die Entwicklung der Ausgaben w keine einheitliche. Die Knappheit an Arbeitskräften und manchen Materialien zwang die Direktion, viele nicht unbedin notwendige Unterhaltungsarbeiten auf eine spätere Zeit zu ve schieben, wodurch Minderausgaben im Berichtsjahre bedin wurden. Ersparnisse traten ferner ein durch die dem Nac lassen des Personenverkehrs entsprechende Verminderung d Personenzüge; auf der anderen Seite entstanden für die Bew tigung des starken Güter- und Militärverkehrs Mehrausgabe auch machten sich die zum Teil sehr erheblichen Preissteigerung für die verschiedensten Betriebsbedürfnisse, zum Beispiel f Kohlen, Öle, Metalle, nach Verbrauch der noch zu günstiger Bedingungen beschafften Vorräte empfindlich fühlbar. Im En ergebnis blieb das Verhältnis der Ausgaben und Einnahmen Berichtsjahre noch durchaus regelmäßig; bei längerer Dau des Kriegszustandes wird aber mit einer Verschlechterung d Betriebszahl gerechnet werden müssen. Obwohl der Mangel Beamten und ausgebildeten Arbeitern die Durchführung des B triebes wesentlich erschwerte, ist es bisher immer noch gelung den Anforderungen des Verkehrs und der Heeresverwaltung recht zu werden und den Betrieb ohne Stockungen aufrecht erhalten. Die gesamten Betriebseinnahmen haben 12 020 301 gegen 11 008 173 ℳ, die Betriebsasgaben 7 800 665 ℳ gegen 7 588 4 Mark im Vorjahre betragen beide unter Abrechnung der den E neuerungs- und Reservefonds betreffenden Einnahmen und Au gaben. Dem Überschuß der Betriebseinnahmen über die Betrieb ausgaben in Höhe von 4 219 635 ℳ tritt hinzu der Gewinnvortr von 108 328 ℳ, so daß sich ein Gesamtüberschuß von 4 327 963 gegen 3 546 798 ℳ im Vorjahre ergibt. Hiervon waren zur V zinsung und Tilgung der Vorrechtsanleihe 884 250 ℳ (wie i. V erforderlich. Von dem Restbetrage von 3 443 713 ℳ kommt nach Beschluß des Gesellschaftsauschusses auf 809 914 (775 301 ℳ i. V.) berechnete Rücklage in den Erneuerung und Reservefonds in Abzug. Der zur Verfügung verbleiben Betrag von 2 633 799 ℳ (1 887 246 ℳ i. V.) gestattet die V

teilung einer Dividende von 7½ % auf das Aktienkapital von 31 000 000 ℳ im Betrage von 2 325 000 ℳ (6 % = 1 680 000 ℳ i. V.). Die statutenmäßigen Gewinnanteile für die Mitglieder des Ausschusses berechnen sich auf 57 105 ℳ (28 486 ℳ i. V.).

— **A E G - Schnellbahn-Aktiengesellschaft in Berlin.** In der kürzlich abgehaltenen Aufsichsratssitzung der Gesellschaft wurde der Geschäftsabschluß für das Jahr 1915 vorgelegt. Danach stehen den an die Aktionäre zu zahlenden Bauzinsen noch erhebliche Zinseingänge aus dem voll eingezahlten Aktienkapital gegenüber, so daß nach Bestreitung der Verwaltungskosten dem Baukonto nur 407 519 ℳ als Zuschuß zu den Bauzinsen zu belasten bleiben. Der Vorstand berichtete über den Fortgang des Tunnelbaues in der Brunnenstraße, der Unterfahrung dreier der Gesellschaft gehöriger Häuser Ecke Münz- und Kaiser-Wilhelm-Straße, des Spreetunnels zwischen Jannowitz- und Waisenbrücke und der Untergrundstrecke Dresdener Straße. Der Bauunfall an der Jannowitzbrücke kann als behoben gelten, für die Gesellschaft sind keine Kosten daraus entstanden. Für mehrere Stellen der Gesamtstrecke Gesundbrunnen-Neukölln sind noch Projektverbesserungen bearbeitet worden, über die mit den Magistraten von Berlin und Neukölln, dem Verband Groß-Berlin und den staatlichen Behörden Verhandlungen schweben. Die Stromversorgung der Bahn ist durch einen langfristigen Vertrag mit den Städtischen Elektrizitätswerken geregelt worden. Für die zu beschaffenden Betriebswagen ist eine Probeausführung ganz in Eisenbau hergestellt. Die Generalversammlung wird für den 29. Juni, vormittags 11 Uhr, einberufen.

— **Beförderung von Kranken auf den württembergischen Staatsbahnen.** Kranken und Gebrechlichen ist durch die von der Eisenbahnverwaltung für die Beförderung von Kranken getroffenen Einrichtungen die Möglichkeit geboten, ohne Wagenwechsel an den Ort zu fahren, wo sie Heilung oder Erholung finden können. Die Einrichtungen sind auf Seite 561 des württembergischen Kursbuchs des näheren beschrieben. Besonders empfehlenswert ist die Benutzung des württembergischen Krankenwagens A 16, für den bei Reisen innerhalb Württembergs nur 6 Fahrkarten 1. Klasse zu lösen sind, wobei der Kranke zwei Begleiter ohne besondere Bezahlung mitnehmen kann — bei Reisen von und nach Orten außerhalb Württembergs müssen nach den außerwürttembergischen Tarifbestimmungen mindestens 12 Fahrkarten 1. Klasse bezahlt werden —. Weniger kostspielig ist die Benutzung eines für den Kranken besonders eingestellten Personenwagens 3. oder 4. Klasse oder eines Gepäck- oder Güterwagens, da hierfür nur der Preis von 6 Fahrkarten 2. Klasse erhoben wird, wobei gleichfalls zwei Begleiter frei sind. Selbst die Kosten der Benutzung des Krankenwagens A 16 bleiben hinter den Kosten der Beförderung in Automobilen weit zurück.

— **Württembergische Geschäftsstellen für Rat an Bade- und Kurgäste.** Infolge des Krieges wenden sich Kranke und Erholungsbedürftige mehr als früher den inländischen Bade- und Kurorten zu. Die württembergische Eisenbahnverwaltung hat deshalb an zwei Hauptplätzen, in Wildbad und in Freudenstadt, besondere Geschäftsstellen errichtet (Verkehrsbureaus), die den Bade- und Kurgästen für ihre Reisen mit Rat und Tat zur Hand gehen sollen.

— **Güterverkehr mit dem besetzten Gebiet in Russisch-Polen.** Verschiedene aus Interessentenkreisen zur Sprache gebrachte Unklarheiten und Unzuträglichkeiten in der Behandlung der Sendungen im Verkehr mit den besetzten Gebieten in Russisch-Polen hatten den Ältesten der Kaufmannschaft von Berlin Veranlassung gegeben, bei der Königlichen Eisenbahndirektion Bromberg eine tunlichst einheitliche Handhabung der Beförderungsvorschriften durch die Güterabfertigungen anzuregen. — Ferner wurde darauf hingewiesen, daß infolge der zum 1. Juni d. J. veröffentlichten Aufhebung des Tarifs für den deutsch- und niederländisch-russischen Grenzverkehr die Frachtsätze für Thorn Landesgrenze beseitigt würden, für die zur Ermöglichung des Ausschlußverkehrs an die Bahnen in Russisch-Polen ein geeigneter Ersatz geschaffen werden müßte. Von der Königlichen Eisenbahndirektion Bromberg ist nun die Mitteilung ergangen, daß die Anregungen der Ältesten durch entsprechende Anweisung der Dienststellen Berücksichtigung gefunden hätten. Die Frachtberechnung im Verkehr mit den besetzten Gebieten Rußlands über Thorn-Alexandrowo soll mit dem 1. Juni d. J. in der Weise geregelt werden, daß die Station Alexandrowo in die deutschen Tarife als preußische Station aufgenommen wird. Voraussichtlich wird an demselben Tage der Tarif für die Eisenbahnen in Russisch-Polen neu erscheinen und in diesem ebenfalls als Grenzstation nicht mehr Thorn Landesgrenze sondern Alexandrowo gelten.

— **Allgemeiner Verband der Eisenbahnvereine der preußisch-hessischen Staatsbahnen und der Reichsbahnen.** Der am 20. Februar 1904 in Cassel gegründete Verband vollendete Ende März d. J. sein 12. Geschäftsjahr. Infolge des Krieges ist die Zahl der Mitglieder etwas zurückgegangen, sie betrug nach dem Jahresbericht für 1915 am Anfange des Berichtsjahres 552 553 in 845 Vereinen, am Ende des Berichtsjahres waren es 531 737 Mitglieder in 860 Vereinen, so daß die Zahl der Vereine zwar um 15 gestiegen, die Mitgliederzahl aber um 20 816 zurückgegangen ist, während im Vorjahr immerhin noch eine Steigerung um über 4500 Personen zu verzeichnen war. Dieser Rückgang läßt sich wohl daraus erklären, daß im Felde stehende Mitglieder ohne Familie aus den Vereinen ausgeschieden und die nur vorübergehend eingestellten Hilfskräfte nicht als Mitglieder eingetreten sind. Von der Abhaltung des Verbandstages wurde im Berichtsjahr wegen der Kriegslage abgesehen. Die Verbandsausschußsitzung, an der zum erstenmal gemäß der Satzungsänderung je zwei Mitglieder aus jedem Bezirk teilnahmen, fand am 21. August 1915 in Berlin statt. In der Sitzung wurden die zur satzungsmäßigen Fortführung der Kassengeschäfte notwendigen Angelegenheiten erledigt und Verbandsmaßnahmen aus Anlaß des Krieges besprochen. Die Zusammensetzung des Verbandsvorstandes ist unverändert.

Die Tätigkeit der Eisenbahnvereine erstreckte sich fast ausschließlich auf das Gebiet der Wohlfahrtsaufgaben und auf wirtschaftliche Maßnahmen, da alle geselligen Zwecke ausgeschlossen blieben. Auch die Geschäfte des Allgemeinen Verbandes bezogen sich überwiegend auf die Kriegsfürsorge.

Aus den Mitteilungen des Geschäftsberichts über den Stand der Verbandseinrichtungen sei hier hervorgehoben, daß bei Tarif I der Verbandskranken- und Hinterbliebenenkasse die finanzielle Entwicklung unter den Einwirkungen des Krieges stark gelitten hat. Die Mitgliederzahl ist im Kriegsjahr 1915 von 285 000 auf rd. 278 000 herabgegangen. Seit Kriegsbeginn sind aus Tarif I rd. 285 000 ℳ gezahlt, wovon allein 240 000 ℳ auf das Jahr 1915 entfallen. Bei Tarif II hat trotz des Krieges die Mitgliederzahl zugenommen, der Überschuß dieser Versicherungseinrichtung wird voraussichtlich hinter dem des Vorjahrs (rd. 89 000 ℳ) nicht zurückbleiben. Tarif III (Beamtenversicherung) zeigt noch immer die langsame allmähliche Entwicklung der Vorjahre, es muß aber damit gerechnet werden, daß die neue Versicherungsform in den Kreisen der Beamtenschaft nicht so schnell Anhang findet. An den Kriegsanleihezeichnungen konnte sich die Verbandskrankenkasse bisher mit 645 000 ℳ beteiligen. — Auf Grund eines Abkommens mit der deutschen Beamten-Lebensversicherung, Anstalt des Verbandes deutscher Beamtenvereine in Berlin, wurden im Berichtsjahr 662 Versicherungen über rd. 0,977 Millionen Mark, im ganzen seit 1911 rd. 7200 Versicherungen über rd. 8,36 Millionen Mark Kapital-, Sterbegeld- und Rentenversicherungen abgeschlossen. — Die Verbandswochenschrift „Die Eisenbahn" erfreut sich auch weiter bei den Vereinsmitgliedern großer Wertschätzung. Während der Kriegszeit hat sie sich als gutes Mittel bewährt, in ihrem großen Leserkreise nützliche Vorschläge und Anregungen über Ernährung, zweckmäßiges Wirtschaften im Haushalt, Kleintierzucht, Kleingartenbau usw. zu verbreiten. Von einer Anzahl Militäreisenbahnbehörden wird die Zeitschrift für das unterstellte Personal bezogen. — Bei der Verbandskasse der Spar- und Darlehnskassen betrug der Umsatz am Schluß des Monats Februar d. J. rd. 19,1 Million Mark, er wird sich Ende März d. J. auf weit über 20 Millionen belaufen. Durch Vermittlung der angeschlossenen Kassen sind insgesamt rd. 4,682 Millionen Mark für die 3. Kriegsanleihe gezeichnet worden. — Die Betrebungen der Eisenbahn-Erholungsheime finden beim Verbande Förderung und Unterstützung. Ein Teil der Heime dient während des Krieges zu Lazarettzwecken oder steht Verwundeten zu Erholungszwecken zur Verfügung. — Aus der unter Leitung des Verbandsvorstandes stehenden „Kriegssammlung der Eisenbahn", die sich bis Ende März d. J. auf rd. 3078 Millionen Mark belief, sind bis zu diesem Zeitpunkt rd. 2,7 Millionen Mark verausgabt worden, wovon über 877 000 ℳ dem Kriegsausschuß für warme Unterkleidung zugewendet wurden. Zwei Geburtstagsspenden von je 300 000 ℳ im Jahre 1915 und 1916 sind dem Kaiser dargebracht. Als Weihnachtsspenden 1915 haben die Armeen zu Händen ihrer Führer 237 000 ℳ erhalten. Den Feldmarschällen Hindenburg und Mackensen sind für die Mannschaften je 60 000 ℳ zur Verfügung gestellt worden. Außerdem sind für die vielseitigsten Zwecke namhafte Mittel aus der Sammlung gegeben worden, wie für das Deutsche Rote Kreuz, für das Österreichische und Bulgarische Rote Kreuz, für den Roten Halbmond, für erblindete Krieger, Zuschüsse für die Truppenverpflegung auf den Bahnhöfen, für Sanitätshunde, für Bade- und Desinfektionswagen an der Ostfront, als ihre Beschaffung dringlich wurde, für Lesestoff in den Schützengräben, für Liebesgaben an die Mannschaften der Marine und Unterseeboote, für die Nationalstiftung für die Hinterbliebenen der im Kriege Gefallenen, für die ostpreußischen Eisenbahnerflüchtlinge u. a. m. Ein wichtiger Zweig der Kriegssammlung der Eisenbahn ist die „Kriegsbeschädigten-Fürsorge der preußisch-hessischen Staatsbahnen und der Reichsbahnen" und die bevorstehende Übernahme der Fürsorge für die Knaben gefallener Eisenbahner.

Der Rechnungsabschluß des Verbandes für das abgelaufene Geschäftsjahr ergibt folgendes Bild: Die Gesamteinnahmen betrugen rd. 169 045 ℳ, die gesamten Ausgaben rd. 144 306 ℳ, mithin der Überschuß rd. 24 739 ℳ. Hiernach stellte sich Ende 1915 der Vermögensbestand auf rd. 79 670 ℳ.

Auch in diesem Jahre wurde der ordentliche Verbandstag des Krieges wegen nicht abgehalten, anstelle dessen fand am 5. April d. J. in Leipzig eine Tagung des Verbandsausschusses statt.

Österreich.

— **Die Kohlenverfrachtung in Österreich** hat sich im ersten Vierteljahre 1916 im Vergleiche zum selben Zeitabschnitte des Vorjahres hauptsächlich infolge der günstigeren Wagenbeistellung erheblich gebessert. In welcher Weise die Wagengestellung für Kohle in Österreich und dem nordöstlichen Okkupationsgebiete vor sich ging, zeigen nachstehende Zahlen: Im ersten Vierteljahre 1916 gelangten auf bestellte 685 887 Wagen 641 165 Wagen, das ist 93,4 %, zur Beistellung, während im gleichen Zeitabschnitte des Vorjahres auf 757 541 angeforderte Wagen 572 917 Wagen, das ist nur 75,6 % gestellt werden konnten, so daß eine Besserung um 17,8 % zu verzeichnen ist. Noch günstiger gestaltete sich die Wagenbeistellung im Monat April d. J. In dem ersten Dritteil dieses Monats wurden die wichtigsten großen Kohlenreviere beinahe voll bedeckt. So betrug die Wagenbeistellung im Teplitz-Brüx-Komotauer Revier 99,7 %, im Elbogen-Falkenauer Revier 100 %, im Ostrau-Karwin-Suchauer Revier 94,4 %, im Pilsener Revier 97,6 %, im Buschtiehrad-Kladnoer Revier 99,1 %, im Durchschnitt daher 98 %. Von den Vorsorgen, die zu den günstigen Ergebnissen des Jahres 1916 führten, sind vor allem die Vermehrung des Wagenparks der österreichischen Staatsbahnen durch ausgiebige Neubeschaffung von Güterwagen, die Anmietung einer bedeutenden Anzahl deutscher Beutewagen, dann die Aushilfen durch deutsche Wagen insbesondere für die Versorgung der Gemeinde Wien und die Kohlenbeförderung nach Deutschland besonders zu erwähnen. Auch die Anmietung von 400 deutschen Wagen durch die Aussig-Teplitzer Eisenbahn für den Elbeverkehr hat zur günstigeren Wagenbeistellung beigetragen. Einen günstigen Einfluß auf die Wagengestellung hat ferner die Besserung der Verkehrsverhältnisse im allgemeinen ausgeübt. Zu dieser Verbesserung haben namentlich beigetragen die Schaffung von Umleitungswegen für stark belastete Strecken und die Wiedereinführung des Ferngüterzugverkehres, der trotz der bestehenden Schwierigkeiten bis auf die Strecken im Nordosten und Süden allmählich wieder aufgebaut wurde. Auch war es durch vermehrte Einlieferung neu beschaffter Lokomotiven mit großer Leistungsfähigkeit möglich, eine größere Anzahl von Schwerzügen zu führen. Es ist zu erwarten, daß die Wagenbeistellung auch fernerhin sich günstig gestalten wird, was nicht nur für den laufenden Kohlenbezug der Industrie, sondern auch für die schon derzeit vorzunehmende Versorgung besonders der Zuckerfabriken, von Wichtigkeit ist.

— **Aussig-Teplitzer Eisenbahn.** Am 11. d. M. wurde in Teplitz-Schönau die 58. ordentliche Generalversammlung der Aktionäre der Gesellschaft unter dem Vorsitze des Präsidenten des Verwaltungsrates abgehalten. Die dem Jahresbericht vorangeschickte Einleitung wurde verlesen. Sie lautet: „Auch im Betriebsjahre 1915 hat der Druck des Weltkrieges schwer auf unserem Unternehmen gelastet. Seine nachteiligen Einwirkungen auf die Gebarung unseres Unternehmens und die Folgen der Erfüllung militärischer Notwendigkeiten wurden bereits in unserem Berichte über das Betriebsjahr 1914 hervorgehoben. Alle diese außerordentlichen Verhältnisse haben sich auch im Jahre 1915, zum Teil sogar in verschärftem Maße, geltend gemacht. Die Einnahmen unseres Unternehmens wurden vor allem angesichts vorhandenen Verkehrsbedürfnisses durch den außergewöhnlichen Wagenmangel besonders ungünstig beeinflußt."

Der Geschäftsbericht mit der Betriebsrechnung und der Bilanz für das Jahr 1915 sowie der anschließend erstattete Bericht des Revisionsausschusses wurden sodann zur Kenntnis genommen und der Rechnungsabschluß für das Jahr 1915 genehmigt und dem Verwaltungsrate einhellig die Entlastung erteilt.

Der Antrag auf Verwendung des im Jahre 1915 erzielten Reingewinnes von 1 396 338 K. wurde wie folgt genehmigt: „Zur Aktientilgung fester Anteil 20 000 K., ferner 5 % Zinsen von den bereits ausgelosten 6617 Aktien zu 50 K. = 330 850 K., zusammen 350 850 K. Von den sonach verbleibenden 1 045 488 K. zuzüglich der für 1915 entfallenden Zinsen der Reserveeffekten im Betrage von 501 092 K. und der Zinsen des Gewinnvortrages aus dem Jahre 1914 im Betrage von 13 231 K., demnach von 1 562 811 K. zuzüglich des Saldovortrages aus dem Jahre 1914 im Betrage von 257 394 K., sonach von 1 820 204 Kronen 5 % Zinsen für 31 478 umlaufende Aktien zu 50 K. = 1 573 900 K. Von den sohin erübrigenden 246 304 K. ein 5 proz. Superdividende auf 38 095 Aktien und Genußscheine z 5 K. = 190 475 K., bleiben sonach 55 829 K., welcher Betrag a Gewinnvortrag für 1916 zu übertragen ist." Die Auszahlun des Dividendenkupons erfolgt in diesem Jahre ab 13. Mai m dem Betrage von 55 K. bei den bekannten Zahlstellen. Hie auf wurde eine teilweise Änderung einiger Bestimmungen d Gesellschaftssatzungen einhellig beschlossen, für welche d Regierung bereits die Vorgenehmigung erteilt hat. Der A trag, dem Verwaltungsrate, welchem aus dem Reinertrage d Jahre 1914 und 1915 ein Gewinnanteil satzungsgemäß nic zufiel, in Hinkunft noch vor Verteilung der Dividende eine Gewinnanteil im Mindestbetrag von insgesamt 60 000 K. z zuweisen, wurde genehmigt.

In der nach der Generalversammlung abgehaltenen Sitzur des Verwaltungsrates wurden die Herren Carl Wolfrum Aussig zum Präsidenten und Max Feilchenfeld in Wien zu Vizepräsidenten wiedergewählt.

— **Graz-Köflacher Eisenbahn.** Der Geschäftsbericht der Gra Köflacher Eisenbahn, der für das abgelaufene Jahr, wie berei in Nr. 37, S. 439 mitgeteilt wurde, eine Dividende von 6½ % 26 K. gegen 5 % = 20 K. im Vorjahre zur Verteilung bring besagt, daß 1 012 256 Personen, demnach um 201 938 Person mehr befördert wurden. Die Einnahmen aus dem Persone verkehr betrugen 0.738 (+ 0.128) Millionen Kronen. A Frachtgütern wurden 8.001 Millionen Meterzentner geg 8.086 Millionen Meterzentner im Vorjahre befördert. D Bilanz der Gesellschaft wird folgendermaßen ausgewiese

Das Gewinn- und Verluskonto weist im Vergleiche mit de Vorjahre folgende Veränderungen auf: Erträgnisse: Vortr vom Jahre 1914 423 978 K. (+31 580), Erträgnis der Eisenba nen 2 041 406 K. (+ 74 508), Erträgnis der Kohlenwerl 303 264 K. (+ 104 396). Erträgnis der Kalkwerke — (— 14 247), Erträgnis der Glasfabrik 7186 K. (+ 1120), E trägnis der Wolfsegg-Traunthaler Aktien 29 166 K. (unverä dert), zusammen 2 805 000 K. (+ 197 357) K. Lasten: Zins der Prioritäten 412 342 K. (— 6850). Saldo der sonstigen Zins 15 992 K. (— 22 893), Verlust beim Kalkwerk 7043 K. (+ 704 Eisenbahnsteuern und Gebühren 435 098 K. (— 66 780). Ber bau- und Industrialsteuern 54 101 K. (— 3723). Abschreibung 400 019 K. (— 6011), Reingewinn einschl. Vortrag 1 480 404 (+ 296 570), zusammen 2 805 000 K. (+ 197 357).

— **Die Wagenfabriken während des Krieges.** Die Wage fabriken sind nach wie vor mit der Fertigstellung der Aufträ beschäftigt, die ihnen von den österreichischen Staatsbahn überwiesen worden sind. Auch einzelne Privatbahnen hab Aufträge erteilt. Da die Deckung des Wagenbedarfs der Eise bahnen in erster Linie erfolgen muß, finden anderweitige E stellungen nur nach Maßgabe der sonst verfügbaren Zeit, A beitskräfte und Materialien Berücksichtigung. Die Kosten d Herstellung eines Wagens sind gegenüber den Friedenszeit namhaft gestiegen. So werden für einen Kesselwagen et 8400 K. gegen 6000 K. in früheren Zeiten verlangt, der Pr für Kühlwagen hat sich von 10 000 auf etwa 18 000 K. erhö und gedeckte Wagen, für die vor dem Kriege rund 5400 K. g zahlt wurden, müssen gegenwärtig von Privaten, die ihren B darf decken wollen, mit 7000 bis 7200 K. beglichen werden. Hinblick auf die Steigerung der Baukosten von Wagen b obachten private Besteller sowie die Wagenleihanstalten ei gewisse Zurückhaltung bei der Erteilung von neuen Aufträg denn sie müssen berücksichtigen, daß nach Eintritt ruhig Verhältnisse auch die Mietverhältnisse andere werden und n die Anschaffung jener Wagen wirtschaftlich erscheinen kan die nicht zu teuer bezahlt worden sind. Immerhin ergibt si bei der einen oder anderen Wagenfabrik die Möglichkeit, ei kleinere Partie von Wagen zwischen den großen Bestellung die sie auszuführen haben, zu übernehmen und dem Bestel hinsichtlich der Lieferungsfrist eine Abkürzung einzuräum Die österreichischen Staatsbahnen haben ihre alten und die laufenden Verträge, welche sie mit den Wagenleihgesellschaft abgeschlossen hatten, vor kurzem zu unveränderten Bedingung erneuert, und ergänzen ihren Fahrpark auch durch die fort gesetzt zur Ablieferung gelangenden neuen Wagen.

— **Austriawerft A.-G.** In der am 15. Mai abgehaltenen G neralversammlung der Austriawerft A.-G. (früher Stabilimen Tecnico Triestino) wurde die Bilanz genehmigt und beschloss aus dem nach Abschreibungen und Rücklagen verbleibend Reingewinne eine Dividende von 75 K. auf die Vorzugsakti und 150 K. auf die Stammaktien für das abgelaufene Betrie jahr zu verteilen. Im vorigen Jahre hatte die Dividende d Vorzugsaktie 250 K., jene der Stammaktien 125 K. betrag Außerdem genehmigte die Generalversammlung mit Stimm einhelligkeit den Antrag des Verwaltungsrates auf Abänderu des Firmawortlautes „Stabilimento Tecnico Triestino"

„Austriawerft A.-G." als im Interesse des Unternehmens liegend, damit der österreichische Charakter der Gesellschaft auch im Firmawortlaute klar zum Ausdruck komme. Aus dem Geschäftsberichte geht hervor, daß diejenigen Betriebe der Gesellschaft, die seit fast Jahresfrist in die engere Kriegszone zu liegen gekommen sind, infolge dieses Umstandes und weil deren Arbeiterzahl durch die Einberufungen auf ein Viertel des ursprünglichen Standes gesunken ist, eine starke Einschränkung ihrer Tätigkeit erfahren haben, daß ihnen aber die vorliegenden Aufträge nach Eintritt gewöhnlicher Verhältnisse reichliche Beschäftigung für geraume Zeit sichern. Die übrigen Betriebe hingegen haben trotz aller Schwierigkeiten im verflossenen Jahre mit gutem Erfolge gearbeitet und sind noch mit Arbeit versorgt. Die Unternehmungen, an denen die Gesellschaft beteiligt ist, waren gleichfalls in zufriedenstellender Weise beschäftigt und haben weitere lohnende Aufträge vorliegen.

— **Personalnachrichten.** Der Oberbaurat Eduard Scheichl wurde zum Vorstande des Departements 22 (für elektrische Starkstrom- und sonstige Spezialanlagen sowie für Beleuchtungswesen) ernannt.

Luxemburg.

— **Luxemburgische Prinz Heinrich-Bahn.** Der Geschäftsbericht für 1915 bestätigt, daß die deutschen Behörden vorbehaltlich endgültiger Regelung und vorbehaltlich aller Rechte der Gesellschaft an diese eine Abschlagszahlung von 407 500 Fr. abgeführt haben, welche sich für die Jahre 1914 und 1915 versteht. Die Abrechnung derjenigen Summen, die man der Gesellschaft schuldet für Leistungen wie für Schäden, die infolge der Okkupation verursacht sind, bilden noch immer den Gegenstand von Verhandlungen. Jene Abschlagszahlung wird nach Kürzung kleiner Posten mit 405 626 Fr. in dem Gewinnkonto für 1915 vereinnahmt, so daß sich dadurch sowie durch den Vortrag von 109 111 Fr. (i. V. 73 318 Fr.) ein verbesserter Reingewinn ergeben würde, wenn nicht die Verwaltung unter Hinweis auf die Zeitverhältnisse dem Mehrgewinn eine besondere Verwendung geben würde. Für außerordentliche Unterstützungen des Personals werden nämlich 125 000 Fr., für die gesetzliche Reserve 50 000 Fr. bestimmt und ferner die jährlichen Erneuerungs- und Neubaurücklagen auf 850 000 Fr. (800 000 Fr.) erhöht, außerdem aber ein vorübergehender Kriegs-Vorsichtsfonds von 550 000 Fr. gebildet. Danach bleibt ein Überschuß von 1 139 484 Fr. (853 387 Fr.), woraus eine Dividendenzahlung wieder aufgenommen wird, indem 12,50 Fr. auf die Aktie gleich 2½ % (0) zur Ausschüttung und 157 589 Fr. zum Vortrag gelangen. Es betrugen:

	1913	1914	1915
	Franken		
Betriebseinnahmen	10 156 476	6 718 321	6 841 690
Betriebsausgaben	5 259 329	4 109 026	3 977 871
der Betriebsüberschuß	4 897 146	2 609 294	2 863 819

Aus dem Reingewinn, der im Jahr 1913: 3 493 096, im Jahr 1914: 853 387 und im Jahr 1915: 1 139 484 Fr. betrug, wird eine Dividende von 2½ % (im Vorjahr 0 %) vorgeschlagen.

Bei einer Betriebsziffer von 58,1 % (61,1) zeigt der Betriebsüberschuß eine kleine Aufbesserung infolge Mehrverkehrs auf der Luxemburger Linie, die den Minderverkehr auf den Erzgrubenlinien ausglich. Die Förderung der verpachteten Erzgruben ging weiter zurück auf 428 230 t (659 114 t), doch erhöhte sich die Einnahme daraus trotzdem, nämlich auf 272 681 Fr. (240 815 Fr.), woraus dem Gewinnkonto wieder 225 000 Fr. zugeführt und der Rest mit 47 681 Fr. der Erzgrubenreserve überwiesen wurde. Über die Stärke des Verkehrs während des laufenden Jahres kann man sich kein Bild machen, jedenfalls seien die Betriebskosten im Steigen. Wenn fernerhin die Lage wieder regelmäßig werden sollte, sind Ausgaben für Wiederherstellung und Neukauf von Material und anderem notwendig, und dem soll die Bildung einer vorübergehenden Vorsichtsrücklage von 550 000 Fr. Rechnung tragen; über die endgültige Verwendung dieses Betrages soll eine spätere Generalversammlung bestimmen.

Übrige europäische Länder.

— **Die Beförderung bestimmter Güter innerhalb des Generalgouvernements in Belgien** darf nur mit Genehmigung der für die einzelnen Güter bezeichneten Dienststellen erfolgen. Es handelt sich vornehmlich um: a) Metallbearbeitungsmaschinen; b) Elektrische Maschinen, Transformatoren und Apparate; c) Holz, Schienen, Material für Feld- und Kleinbahnen; d) Kraftwagen, deren Teile und Zubehör; e) Lebens- und Genußmittel sowie Vieh; f) Nebenprodukte des Kokereibetriebes; g) Nebenprodukte der Gasanstalten; h) Mineralische und tierische Öle, Lacke, Farben, Harze, Seife usw.; i) Fensterglas; k) Textilwaren, Roh- und Halbfabrikate aus Metallen; verschiedene Chemikalien.

— **Einschränkung des Patentrechts auf den italienischen Staatsbahnen.** Das italienische Amtsblatt gibt eine Verordnung bekannt, nach der sich die Verwaltung der italienischen Staatsbahnen im Interesse des öffentlichen Verkehrs ganz oder teilweise das Patentrecht aneignen kann, d. h. von einer Erfindung Gebrauch machen darf, ohne die Erlaubnis des Patentbesitzers abzuwarten. Dem Patentbesitzer, dessen Erfindung die Bahn benutzt, steht eine Entschädigung zu, die beim Nichtzustandekommen eines gütlichen Ausgleichs zwischen den beiden Teilen von einem oder von drei Sachverständigen ausgesprochen wird. Die Ernennung dieser Sachverständigen erfolgt durch den Präsidenten des Appellationsgerichtes.

— **Orientalische Eisenbahnen.** Wie aus Konstantinopel unterm 16. d. M. gemeldet wird, sind die Verhandlungen der Orientalischen Bahngesellschaft mit der bulgarischen Regierung wegen des Verkaufs der Betriebsrechte und Betriebsmittel der Strecke Dedeagatsch-Swilengrad (192 km) an Bulgarien in der Hauptsache durch Direktor Müller in Sofia zu beiderseitiger Zufriedenheit beendet worden. Es steht nur die Genehmigung der Sobranje noch aus. Die Bahn, deren Betriebsrecht jetzt von Bulgarien erworben ist, liegt auf dem Gebiet, das die Türkei zur Befestigung der freundschaftlichen Beziehungen im Vorjahre an Bulgarien abgetreten hat, und Bulgarien bedurfte dieser Bahn dringend zur Herstellung der Verbindung nach Neubulgarien. Das in Bulgarisch-Mazedonien liegende Stück der Orientalischen Bahnen Sibeftsche-Gewgeli sowie das Stück, das von Monastir südlich zur Grenze läuft, waren nicht Gegenstand der Verhandlungen.

— **Eisenbahneröffnung in Griechenland.** Einer Mitteilung aus Amsterdam vom 20. d. M. zufolge meldet der Athener Times-Korrespondent, daß die neue Eisenbahn, die Larissa mit Saloniki verbindet, am 21. d. M. vom Minister Rhallis eröffnet werde. Damit ist der Anschluß der griechischen Bahnen an das europäische Bahnnetz erfolgt.

— **Errichtung einer staatlichen, metallurgischen Industrie für den Bedarf der russischen Staatsbahnen.** In letzter Zeit beschäftigt sich das Organ des Finanzministeriums, die „Torg. Prom. Gaseta", wiederholt eingehend mit dem nach Beendigung des Krieges zu erwartenden, gewaltigen Aufschwunge auf allen Gebieten der Industrie. Namentlich kommt hierbei aber die Metallindustrie in Betracht und für diese wiederum die Gewinnung des Rohmaterials. „Es ist dieses letztere die grundlegende Aufgabe der derzeitigen Metallindustrie und zwar im engsten Sinne dieses Wortes." Denn bisher ist, so führt unsere Quelle aus, mehr als ein Drittel allen Metalls, das auf den russischen Markt gekommen ist, ausländischer Herkunft. Entweder als Rohmaterial, oder in Form von Maschinen, Schienen usw. Kurz, der russische Markt hing bis zum Kriege sehr wesentlich von der ausländischen Gewinnung ab. Das ist gerade kein sehr glänzendes Zeugnis für Rußlands Leistungsfähigkeit. Der Wunsch, mehr „auf eigenen Füßen" stehen zu können, ist gewiß berechtigt. Dazu bedarf es aber eigentlich nicht weitschweifiger Auseinandersetzungen. Wichtiger wäre es, zu zeigen, auf welchen Wegen das Ziel erreicht werden kann und namentlich, ob derartige Wege nach Lage der Verhältnisse in Rußland gangbar sind. Das unternimmt die „Torg. Prom. Gaseta" nicht, sie begnügt sich vielmehr mit dem Hinweis, daß es anders werden muß.

Dagegen versucht der Minister der Verkehrsanstalten, dieser Frage vom Standpunkte der Erfahrungen, die er in seinem Geschäftskreis gemacht hat, durch einen Vorschlag zur praktischen Lösung näher zu treten, wenigstens soweit die Eisenbahnen dabei betroffen sind. Er hat nämlich soeben dem Ministerkomitee den Vorschlag zugehen lassen, im europäischen Rußland eine staatliche „metallurgische" Industrie für den Bedarf der Eisenbahnen zu schaffen. Zur Begründung dieses Vorgehens, das auf den ersten Blick ein Wettbewerbunternehmen der bestehenden Privatunternehmung gegenüber zu sein scheint, führt der Minister aus, daß der Bedarf der Eisenbahnen an Schienen, Schienenbefestigungsgegenständen, Ersatzteilen für das Rollmaterial und all die vielen anderen Erzeugnisse aus Gußeisen ein sehr großer ist. Hinzu kommt dann noch der Bedarf an Blech und Sorteneisen. Alle diese Dinge sind bis zum Jahre 1913 von der Privatunternehmung mehr oder weniger zufriedenstellend geliefert worden. Ein sehr großer Übelstand war es aber, daß die Verträge in der Regel mit bedeutenden Verspätungen abgewickelt wurden. Das Jahr 1913 brachte dann eine ganz erhebliche Änderung in den Verhältnissen mit sich. Die Eisenbahnen mußten nämlich die Erfahrung machen, daß sie nur mit ganz außerordentlichen Schwierigkeiten Schienen, Schienenbefestigungsgegenstände, Weichen usw. geliefert erhalten konnten. Besonders gefährlich

wurde die Lage, als Weichen und Herzstücke gänzlich fehlten, so daß im Januar 1914 in aller Eile 2136 vollständige Weichen nebst dazugehörigen 300 000 Pud (= 4914 t) Schienen im Auslande bestellt werden mußten. Der Minister sagt leider nicht, welchem ausländischen Lieferer die Bestellung zugefallen ist. Der Krieg verschärfte die Lage noch sehr erheblich zu ungunsten des Landes, große Bestellungen mußten 1915 an Amerika vergeben werden und zwar auch Rollmaterial. Sind die Rückblicke auf die Vergangenheit schon nicht sehr befriedigend, so kommt der Minister bei seinen Ausblicken in die Zukunft zu der bestimmten Meinung, daß die Eisenbahnverwaltung zur Selbsthilfe Zuflucht nehmen muß, sofern sie den Ansprüchen nach dem Kriege einigermaßen gerüstet gegenübertreten will. Es ist interessant, aus der Begründung des Antrages einen Einblick in das Programm des Ministers zu gewinnen. Nach Ansicht des Ministers wird nach Beendigung des Krieges der Bedarf an Eisen und an Erzeugnissen aus Eisen sehr stark wachsen, denn „der Bau vieler neuer Bahnen und nicht minder die Wiederherstellung der im Laufe des Krieges zerstörten Bahnen und ihrer Anlagen, namentlich der Brücken" werden sehr große Mengen Schienen, Eisenträger usw. erfordern. Dazu erwartet der Minister eine starke Zunahme des Verkehrs, dessen Bewältigung aber schon jetzt mit Sorgen erfüllt, denn „die Ausmusterung der unbrauchbar gewordenen Lokomotiven und Wagen aus dem Dienste sowie die erhöhte Zahl der in Reparatur befindlichen Lokomotiven und Wagen werden sehr große Neubeschaffungen des Rollmaterials und seiner Ersatzteile notwendig machen. Eine weitere sehr drückende Belastung der Eisenindustrie und der Werkzeugfabriken wird durch die notwendig werdende Beschaffung von Drehbänken, Maschinen und der verschiedensten Art Sorteneisen und Stahl hervorgerufen werden. Es unterliegt auch keinem Zweifel, daß die vorhandenen Stahl-, Eisen- und mechanischen Fabriken, selbst wenn sie erweitert werden können, bei weitem nicht dem Bedarf an Metall und Metallerzeugnissen zu genügen imstande sein werden, so groß wird aller Wahrscheinlichkeit nach der Bedarf sein. Hier einen Ausgleich zwischen Angebot und Nachfrage herzustellen, wird nur möglich werden, falls neue Mittelpunkte für die Herstellung dieser Gegenstände geschaffen werden können."

Betrachtet man das Gesagte näher, so findet man die Auffassung des Chefs der wichtigen Eisenbahnangelegenheiten über die Entwicklung von Industrie und Verkehr in aller Deutlichkeit zum Ausdruck gebracht. Eine Auffassung übrigens, die in der Geschichte des Eisenbahnwesens Rußlands durchaus seine Bestätigung findet. Allerdings muß vorausgesetzt werden, daß der Staat finanziell noch leistungsfähig bleibt und nicht minder, daß sich vor allem reichlich ausländisches Kapital findet, das bereit ist, nach Rußland zu wandern. Der Minister scheint mit diesem Umstande allerdings zu rechnen und voraus zu sehen, daß mit ausländischer Hilfe die Industrie sich stark und schnell in Rußland entwickeln wird. Man kann wohl ruhig mit dem Minister annehmen, daß diese Voraussetzung zutreffen kann, denn es stehen sehr große Gewinne in Aussicht, weil Rußland dem großen Bedarf gegenüber sich in einer argen Notlage befinden wird. Trifft das aber zu, dann ist die Befürchtung des Ministers ebenso zutreffend, daß die Staatseisenbahnen, allein auf die Privatindustrie angewiesen, „wie in früheren Zeiten die großen Schwierigkeiten würden durchkosten müssen, die die Beschaffung alles Erforderlichen mit sich brachte, namentlich wenn es sich um Deckung außergewöhnlichen, nicht vorhergesehenen, schnellen Bedarfs handelt und hierbei noch eine besonders gute Beschaffenheit gewährleistet werden muß."

Neben der besseren und schnelleren Versorgung der staatlichen Eisenbahnen mit allem, was der Betrieb und Neubau erfordert, hofft der Minister auch einen Einfluß auf die Preisbildung gewinnen zu können. Er beruft sich zur Begründung dessen, daß eine derartige Hoffnung berechtigt ist, auf die Erfahrungen des Auslandes. Aber abgesehen von dieser Begründung des Ministers, so kommen doch noch mancherlei unbekannte Größen in der Rechnung vor, die die Lösung der Aufgabe nicht ganz so einfach erscheinen lassen. Zunächst kann nicht übersehen werden, daß die Durchführung des angeregten Planes den Bedarf an Kohle, Gußeisen, Stahl, Eisen, Koks ganz erheblich steigern wird. Das sind aber gerade die Gegenstände, die auch schon vor Ausbruch des Krieges als Ergänzung der eigenen Erzeugung vom Auslande eingeführt werden mußten. So erforderte die russische Industrie 1913 eine Einfuhr in Millionen an:

Steinkohlen 468,4 Pud (= 7,7 t); Koks 59,4 Pud (= 1,0 t); Gußeisen 1,9 Pud (= 0,03 t), ist 1914 auf 2,5 Pud (= 0,05 t) gestiegen; Eisen 2,8 Pud (= 0,05 t), ist 1914 auf 4,9 Pud (= 0,09 t) gestiegen; Stahl 2,0 Pud (= 0,03 t), ist 1914 auf 2,7 Pud (= 0,04 t) gestiegen.

Es spitzt sich hiernach die Frage daraufhin zu: wird Rußland im Lande selbst die genügende Menge Erze finden, um die erforderliche Anzahl Hochöfen versorgen zu können und zwar nicht nur mit Erz, sondern ebenso mit Kohle und Koks. Es kommt hierbei in Betracht, daß es das reiche Kohlenrevier von Dombrowo verloren hat. Dabei ist es natürlich von der größten Wichtigkeit, Erz und Kohle möglichst bei einander gewinnen zu können. Aber auch angenommen, es gelingt diese Vorfragen in günstigem Sinne zu lösen, so bleibt die andere Frage nach dem Umfange des Unternehmens zu entscheiden. Soll wirklich durch die Neuschöpfung eine Befreiung von der Privatindustrie erreicht werden, und das ist ja doch der klar ausgesprochene Wunsch, so wird das Unternehmen einen Umfang erhalten müssen, wie er ähnlich kaum schon vorhanden ist. Und selbst der größte Umfang wird nicht die Möglichkeit bieten, den Bedarf auch nur des gegenwärtig bereits vorhandenen Eisenbahnnetzes decken zu können, wobei von dem, was noch kommen wird und kommen muß, ganz abgesehen werden kann.

Es scheint denn auch der Antrag zunächst nur dazu geführt zu haben, daß dem Minister 100 000 R. „zur Ausführung der unvermeidlichen Vorerhebungen und zur Aufstellung eines Planes und Kostenanschlags für die Erbauung einer solchen staatlichen Industrie" zur Verfügung gestellt worden sind. Offenbar fühlt sich das Ministerium der Verkehrsanstalten dazu berufen, neben der Verwaltung des großen Eisenbahnnetzes auch die Leitung eines sehr großen industriellen Unternehmens führen zu können. Hat es dazu aber ein Recht? Im allgemeinen darf man wohl sagen, daß eine derartige Anhäufung von Leistungen in einer Hand gegen den Strom der Zeit geht, der vielmehr dahin strebt, die einzelnen Zweige der Herstellung von Gegenständen gesondert zu halten. Dr. Mertens.

Allgemeines.

— **Kühl- und Gefrierhaus der Stadt Wien.** Auf Anregung des Bürgermeisters Dr. Weiskirchner wurden im Mai v. J. die städtischen Ämter beauftragt, das Projekt für ein Kühl- und Gefrierhaus vorzulegen, und in der kürzesten Zeit hat Stadtbaudirektor Goldemund die Pläne ausgearbeitet, welche in einem aus Vertretern der einzelnen Parteien des Gemeinderates bestehenden Komitee durchberaten wurden. Im Juli v. J. wurden vom Stadtrate die Arbeiten vergeben, nachdem der erforderliche Grund von der Gemeinde erworben worden war. Der stattliche und schöne Bau ist nach dem neuesten Stand der Kältetechnik und insbesondere auf Grund der in Deutschland seit dem Kriege gemachten Erfahrungen eingerichtet worden. Er wird bei seinem Ausbau in 6 Geschossen Kühlräume von 13 000 qm enthalten und eine Gesamteinlagerung von 7200 t Gefrierfleisch ermöglichen. Um die Vorteile des Unternehmens so rasch wie möglich der großstädtischen Lebensmittelversorgung zugute kommen zu lassen, wurden vorläufig nur die Stockwerke aufgebaut. Das Kühlhaus hat eine Länge von rund 109 und eine Breite von 32½ m. An beiden Längsseiten befindet sich je eine mit Vordächern versehene Verladerampe. Das Kühlhaus enthält im Ebenerdgeschoß zunächst einen Gefrierraum, in welchem Fleisch bei 6 bis 10 Grad C. Kälte zum Gefrieren gebracht wird, um dann im gefrorenen Zustande in die Speicherräumen bei einer etwas niedrigeren Temperatur eingelagert zu werden. Diese Speicher können aber auch als Kühräume mit einer Luftwärme von 2 bis 4 Grad C. für eine kürzere Zeit zur Lagerung von Fleisch und anderen Waren verwendet werden. Überdies bestehen noch Vorkühlräume für frisch geschlachtetes Fleisch sowie Kühlräume und Gefrierräume für Eier, Milch, Geflügel, Fische, Fett usw. Die Erzeugung der Kälte geschieht durch Kohlensäurepressen. Die Kühlung wird in der Weise bewirkt, daß Salzsole (Chlormagnesiumlösung) durch Verdampfung von Kohlensäure gekühlt und in Röhrenleitungen durch die Lagerräume geführt wird. Die Gesamtlänge der Röhren beträgt 58 km, was ungefähr der Entfernung von Wien nach St. Pölten entspricht. Von besonderem Interesse sind die Auftauräume, welche dazu dienen, bei Ausbringung des gefrorenen Fleisches stufenweise durch vorsichtiges stetes Steigern der Temperatur das Fleisch in den Zustand zurückzuversetzen, in dem es an die Verbraucher abgegeben werden kann. An das Kühlhaus schließt sich das Maschinenhaus, enthaltend drei Zwillingspressen mit einer Gesamtleistung von stündlich 900 000 Wärmeeinheiten. Neben dem Maschinenhaus liegt das Apparatenhaus, welches nebst den Sole- und Kühwasserpumpen eine Vorrichtung enthält, um das sich außen an den Kühlrohren ansammelnde Eis abzulösen. Zur Beschaffung des Nutzwassers wurde an Ort und Stelle ein Brunnen gegraben, welcher 30 Sekundenliter leistet.

Zur Erleichterung des Betriebes und der Handhabung der maschinellen Einrichtungen sind überall elektrische Signale eingerichtet, mittels deren die Beamten und Bediensteten über

Vorgänge unterrichtet werden. Auch selbsttätig arbeitende Schreibthermometer und Schreibhygrometer sind vorgesehen, welche selbsttätig die in den verschiedenen Räumen herrschenden Temperaturen und den Wassergehalt der Luft aufzeichnen. Im ganzen werden für den Betrieb rund 340 Pferdestärken Arbeit benötigt.

In dem neuen Kühl- und Gefrierhaus können an Lebensmitteln ungefähr 3,7 Millionen Kilogramm aufgespeichert werden. In späteren Friedenszeiten, wenn — wie schon erwähnt — das Kühlhaus auf sechs Stockwerke erhöht ist, wird es das Doppelte beherbergen können, nämlich 7,2 Millionen Kilogramm. Es ist das die Menge, die die Bevölkerung der Haupt- und Residenzstadt Wien in 14 Tagen verzehrt. Daraus läßt sich schon schließen, wie dringend notwendig der Bau für die Wiener in den Zeiten des Krieges geworden ist.

Bücherschau.

— **Thüringen**, das Herz Deutschlands, mit dem sagenumwobenen Rennstieg und der vielbesungenen Wartburg, wird dank seiner gesunden Lage und klimatischen Vorzüge auch in diesem Jahre seine altbewährte Anziehungskraft auf die Fremden ausüben. Altertümliche interessante Städte mit reicher geschichtlicher Vergangenheit laden zum Aufenthalt ein, prächtige Laub- und Nadelwälder nehmen uns auf und bringen Erholungsbedürftigen in der reinen würzigen Waldluft neue Kräfte. Vortreffliche Kur- und Badeorte wie anmutige Sommerfrischen in allen Höhenlagen spenden den Kranken Gesundung. Wasserreiche Täler, alte Schlösser und Burgen grüßen uns; zahlreiche Aussichtspunkte, eine Fülle der herrlichsten Spaziergänge erquicken den Wanderer. Soeben hat der Thüringer Verkehrsverband in Gotha sein Verkehrsbuch „Thüringen" in neuer Auflage herausgegeben, welches allen Freunden des schönen Thüringer Landes als zuverlässiger Berater für Wanderungen, bei Auswahl von Sommerfrischen und Kurorten sowie bei dauernder Ansiedlung dienen soll. Das geschmackvolle, mit zahlreichen reizenden Landschafts- und Städtebildern ausgestattete Buch gibt in erschöpfender Weise Auskunft über alles, was der Fremde über Land und Leute, Unterkunfts-, Verpflegungs- und Verkehrsverhältnisse in Thüringen wissen will. Eine tageweise Aufstellung von verschiedenen Wanderungsplänen vervollständigt den reichen Inhalt. Das mit einer praktischen Übersichtskarte versehene Buch ist gegen Einsendung von 20 ₰ durch das öffentliche Verkehrsbureau in Berlin, Unter den Linden 14, erhältlich.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Nachruf.

Am 19. Mai 1916 verschied ganz plötzlich an seinem 40. Geburtstage

der Königliche Regierungsbaumeister

Herr **Otto Tiemann,**

Vorstand des Königlichen Eisenbahn-Maschinenamts Altona.

Über 15 Jahre hat der Verstorbene im Dienste der Preußischen Staatseisenbahnverwaltung gestanden und fast 8 Jahre der Königlichen Eisenbahndirektion Altona, zuletzt als Vorstand des Maschinenamts Altona, angehört.

Tief erschüttert stehen wir an der Bahre eines Mannes, der sich durch reiche Kenntnisse, strenge Pflichterfüllung und vornehmes Denken auszeichnete und dessen stets freundliches Wesen ihm die Liebe und Zuneigung Aller erwarb, mit denen er in Berührung trat.

Wir werden dem Entschlafenen allezeit ein treues Gedenken bewahren.

Altona, den 19. Mai 1916. (693)

Der Präsident,
die Mitglieder und Hilfsmitglieder der Königlichen Eisenbahndirektion.

2. Güterverkehr.

Eisenbahngütertarif für den Verkehr zwischen den österreichischen, ungarischen und deutschen Eisenbahnen einerseits, den rumänischen Eisenbahnen anderseits. Teil I, Abteilung B.

In dem Nachtrage I vom 1. März 1915 ist auf den Seiten 7 und 9 statt der Bahnhofsbezeichnung „Bremen Neustadtbahnhof" zu setzen „Bremen Hohenorshafen" und statt „Bremen Neustadt Gbf. (Oldbg.)": „Bremen Neustadt Gbf".

Breslau, den 17. Mai 1916. (692)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Ausnahmetarif für Eisen und Stahl, Eisen- und Stahlwaren des Spezialtarifes II — Tv. 2 IV c. —

Mit Gültigkeit vom 25. Mai 1916 werden die Frachtsätze nach Bublitz ermäßigt; ferner wird St. Ingbert als neue Versandstation aufgenommen. Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbureau, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 20. Mai 1916. (706)
Königliche Eisenbahndirektion.

Sächsischer Binnen-Gütertarif für die vollspurigen Linien Teil II, Heft 1.

Mit Gültigkeit vom 1. August 1916 wird die am 1. Mai 1916 in Kraft getretene Ausführungsbestimmung zum Abschnitt VIII C 2 des Nebengebührentarifs — vgl. Bekanntmachung vom 20. April 1916 — dahin abgeändert, daß die ermäßigte Vorführungsgebühr von 20 ₰ für den Wagen nur für Braunkohlen, Steinkohlen, Braunkohlenbriketts und Steinkohlenbriketts erhoben wird.

Dresden, am 22. Mai 1916. (705)
Kgl. Gen.-Dir. d. Sächs. Staatseisenb.

Eisenerzverkehr von dem besetzten östlichen Gebiet nach Oberschlesien.

Mit Gültigkeit vom 1. Juni d. J. treten für Eisenerze aus dem besetzten östlichen Gebiet neue Frachtsätze von den Grenzstationen Sosnowice W. W., Preußisch-Herby und Skalmierzyce nach oberschlesischen Hüttenstationen in Kraft.

Über die Höhe der Frachtsätze geben die beteiligten Güterabfertigungen und unser Verkehrsbureau Auskunft.

Kattowitz, den 20. Mai 1916. (709)
Königliche Eisenbahndirektion.

Ausnahmetarif für Kohlenstiftebruch und Abfall von Elektrodenkohle. Tfv. 2 IV h

Mit Gültigkeit vom 25. Mai 1916 tritt für die Dauer des Krieges ein neuer Ausnahmetarif 2 IV h für Kohlenstiftebruch und Abfall von Elektrodenkohle in Kraft.

Abzüge (Preis 5 ₰) sind durch die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbureau, „hier", Bahnhof Alexanderplatz, zu beziehen.

Berlin, den 22. Mai 1916. (707)
Königliche Eisenbahndirektion.

Staats- und Privatbahn-Güterverkehr Heft C 2.

In den Ausnahmetarif 7 d für Schwefelkiesabbrände zur Entzinkung wird mit sofortiger Gültigkeit Cöln-Mülheim Nord als Versandstation aufgenommen.

Cöln, den 20. Mai 1916. (702)
Königliche Eisenbahndirektion.

Ost-Mitteldeutsch-Sächsischer Verkehr. Heft 1 und 2.

Mit Gültigkeit vom 1. Juni 1916 wird zum Tarifheft 1 der Nachtrag 9 und zum Tarifheft 2 der Nachtrag 12 herausgegeben. Die Nachträge enthalten außer den bereits durch Bekanntmachung veröffentlichten Änderungen und Ergänzungen im wesentlichen Entfernungen und Frachtsätze für eine Anzahl in den Verkehr neu einbezogener Stationen. Für einige Stationen werden außerdem Entfernungsänderungen durchgeführt. Die Station Alexandrowo wird als Versandstation in den Ausnahmetarif 10 a (Getreide) und die Station Illowo Landesgrenze als Versandstation in den Ausnahmetarif 20 f (Rohbenzin) einbezogen. Ferner wird der Ausnahmetarif 23 für frisches Obst bis auf Widerruf, längstens bis zum 30. Juni 1917 verlängert. Erhöhungen gelten erst vom 1. August 1916 ab. Nähere Auskunft erteilen die beteiligten Güterabfertigungen, durch die auch die Nachträge zum Preise von 15 Pf. für jedes Heft bezogen werden können.

Berlin/Wien, den 20. Mai 1916. (708)
Königliche Eisenbahndirektion. — K. k. Österreichische Staatsbahnen, namens der beteiligten Verwaltungen.

Württ. Binnen-Gütertarif.

Mit Gültigkeit vom 20. Juli 1916 wird die besondere Bestimmung 4 zum Nebengebührentarif (Gebühr für Signierung der Stückgüter und Bezeichnung mit der Bestimmungsstation) aufgehoben.

Stuttgart, den 16. Mai 1916. (691)
Generaldirektion der K. Württ. Staatseisenbahnen.

Verkehr mit der Schweiz, den Niederlanden und den nordischen Ländern.

Der im Verkehr nach den genannten Ländern bei Neuaufgabe auf einer deutschen Binnenstation zu erhebende Frachtzuschlag von 40 % kann auch vor der Neuaufgabe bezahlt werden.

Berlin, den 20. Mai 1916. (694)
Königliche Eisenbahndirektion.

Ostdeutsch-Österreichischer Verkehr. Teil II, Heft 1 vom 1. August 1911. Teil II, Heft 2 vom 1. April 1912.

Am 10. Juni 1916 treten folgende Frachtsätze des Ausnahmetarifs 71 B I Zement unter den in diesem Ausnahmetarif enthaltenen Bedingungen in Kraft:

Von \ Nach	Crossen (Oder)	Groß Lichterfelde West	Ruhland
	Lg		
	Für 100 kg in Pfennig		
Mariaschein A.T.E.	76	82	54

Breslau, den 19. Mai 1916. (698)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

Staats- und Privatbahn-Güterverkehr Heft C. 2.

In den Ausnahmetarif 7 k für Eisenerz usw. wird mit sofortiger Gültigkeit die Station Engers als Empfangsstation aufgenommen.

Cöln, den 19. Mai 1916. (700)
Königliche Eisenbahndirektion.

Tfv. 1273 Heft I und II. Oberschlesisch-ungarischer Kohlenverkehr, gültig vom 4. März 1912.

Mit Gültigkeit vom 1. Juni 1916 werden die Stationen Orsova Landesgrenze transit in das Heft I und Gyimes Landesgrenze transit, Predeal transit und Verestorony Landesgrenze transit in das Heft II einbezogen.

Kattowitz, den 18. Mai 1916. (699)
Königl. Eisenbahndirektion Kattowitz, namens der beteiligten Verwaltungen.

Süddeutsch-Österreichischer Verkehr. Eisenbahngütertarif Teil II, Heft 2 vom 1. Juli 1911.

Mit Gültigkeit ab 1. Juni 1916 ist im Stationstarif für Heidenheim (Seite 25 des Tarifs) der Stationsname Vils mit dem Frachtsatze des Sp. T. III von 59 Pf. nachzutragen.

München, den 16. Mai 1916. (696)
Tarifamt der K. Bayer. St.-E.-B. r. d. Rh., namens der Verbandsverwaltungen.

Rumänisch-deutscher Eisenbahnverband; Verkehr mit Norddeutschland. Gütertarif, Teil II, vom 1. Juni 1914.

Am 1. Juni 1916 tritt der Nachtrag III in Kraft. Er enthält einen neuen Ausnahmetarif 10 (Petroleum usw.) mit zum Teil erhöhten, zum Teil ermäßigten Frachtsätzen.

Der Nachtrag ist zum Preise von 15 Pf. durch die beteiligten Stationen und die Auskunftsstelle in Berlin, Bahnhof Alexanderplatz, zu beziehen. Nähere Auskunft geben die Verkehrs- oder Tarifbureaus der beteiligten Eisenbahnverwaltungen.

Breslau, den 19. Mai 1916. (697)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

Ausnahmetarif für Futtermittel zur Unterhaltung des nach Ausstellungsorten beförderten Flüchtingsviehs bei Aufgabe als gewöhnliches Frachtgut (Nr. 2 I X des Tarifverzeichnisses).

Druckfehlerberichtigung.

In unserer Bekanntmachung vom 8. d. Mts. muß es statt „Soldau-Bernstein (Kr. Czarnikau)“ heißen: „Soldau-Bernstein und Stralkowo-Lubasch. (Kr. Czarnikau)“ usw.

Berlin, den 22. Mai 1916. (704)
Königliche Eisenbahndirektion.

Rheinisch-Bayerischer Gütertarif vom 1. April 1908.

Der mit Wirkung vom 26. Juli 1914 eingeführte AT 23 a für Frühzwetschgen erhält folgenden Geltungsvermerk:

„Gültig vom 1. Juni bis 31. August jeden Jahres auf Widerruf, spätestens bis 30. Juni 1917.“

München, den 20. Mai 1916. (703)
Tarifamt der k. b. Staatseisenbahnen r. d. Rh.

Rumänisch-Deutscher Eisenbahnverband. Verkehr mit Süddeutschland. Einführung des Nachtrages III zum Eisenbahngütertarif, Teil II, vom 1. Juni 1914.

Mit Gültigkeit vom 1. Juni 1916 tritt der Nachtrag III in Kraft. Dieser Nachtrag enthält neue Frachtsätze des Ausnahmetarifs 10 (Petroleum usw.), sowie Druckfehlerberichtigungen. Abdrucke dieses Nachtrages sind bei den beteiligten Endverwaltungen sowie durch Vermittlung der beteiligten Stationen, in Österreich auch bei der Zentralverkaufsstelle für Tarife (Wien, I., Biberstraße 16), in Ungarn auch beim Zentral-Tarifverkaufsbureau (Budapest V, Akadémia utcza 3) zum Preise von 0,60 ℳ = 0,70 K. = 0,70 Fr. für das Stück zu erhalten.

Wien, am 17. Mai 1916. (710)
K. k. österr. Staatsbahnen, namens der beteiligten Verwaltungen.

Westböhmisch-Tirol-Voralberger Eisenbahnverband. Tarif, Teil II, Heft 1, vom 1. Jänner 1912. Direkte Frachtsätze für mineralische Superphosphate.

Mit Gültigkeit vom 1. Juni 1916 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. Dezember 1916 gelangen für mineralische Superphosphate aus Pos. D-11, bei Einhaltung nachstehender Anwendungsbedingungen, folgende Frachtsätze zur Anrechnung:

von Aussig Teplitzerbahnhof nach Trient 221 Heller für 100 kg;
von Aussig Teplitzerbahnhof nach Wörgl 147 Heller für 100 kg.

Anwendungsbedingungen:

Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung für mindestens 10 000 kg für den Frachtbrief und Wagen.

Die Sendungen müssen in Österreich zur Düngung Verwendung finden und muß der Inhaltsbezeichnung in den Frachtbriefen der Zusatz „zur Verwendung in Österreich als Düngemittel“ schon bei der Aufgabe beigefügt sein.

Dieser Zusatz und die Inhaltsbezeichnung müssen handschriftlich mit Tinte oder in von den Typen des Frachtbriefformulars abweichenden Lettern (nicht durch Aufklebezettel) an der bezeichneten Stelle des Frachtbriefe angebracht sein.

Die Sendungen sind vom Absender zu verladen und vom Empfänger auszuladen.

Wien, am 18. Mai 1916. (71)
K. k. österr. Staatsbahnen, namens der beteiligten Verwaltunge

---

3. Lieferfristen.

Güterverkehr zwischen Deutschland einerseits, Dänemark, Schweden anderseits. Verbands-Gütertarif Teil I, Abteilung A.

Infolge außergewöhnlicher Verkehrsverhältnisse treten gemäß § 6 Abs. 1 Punkt 2 der Ausführungsbestimmungen zu Artikel 14 des Internationalen Übereinkommens über den Eisenbahnfrachtverkehr mit sofortiger Gültigkeit im Verkehr mit den schwedischen Bahnen Änderungen in den vorübergehenden Lieferfristzuschlägen ein.

Nähere Auskunft erteilen die Abfertigungen.

Altona, den 18. Mai 1916. (69)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

---

4. Verdingungen.

Verdingung

der Lieferung von Pappe für die Königliche Eisenbahndirektion in Hannover, und zwar: 45 000 kg in Tafeln 90+115 cm groß, 45 000 kg in Rollen 95 und 120 cm breit.

Eröffnung der Angebote: Mittwoch, den 7. Juni 1916, vormittags 11 Uhr.

Verdingungsunterlagen gibt das Zentralbureau gegen 0,50 ℳ bar in Zimmer 292 ab. Zuschlagsfrist 9. Juni 1916.

Hannover, den 20. Juni 1916. (7)
Königliche Eisenbahndirektion.

---

5. Offene Stellen.

Bei unserer Bahn ist die Stelle eines Bahnassistenten für den Stations- und Abfertigungsdienst zum 1. Juli, spätestens aber zum 1. Oktober d. J. zu besetzen.

Anfangsgehalt jährlich 1200 ℳ, Wohnungsgeld 240 ℳ. Außerdem wird freie Dienstkleidung gewährt oder Kleidergeld gezahlt. Die Beiträge zur Pensionskasse übernehmen wir.

Bewerber müssen gutes Hör- und Sehvermögen besitzen und als Fahrdienstleiter geeignet und ausgebildet sein.

Bewerbungen mit Lebenslauf, Zeugnissen und polizeilichem Führungsattest sind an uns einzureichen.

Perleberg, den 18. Mai 1916. (7)
Betriebsvorstand der Wittenberge-Perleberger Eisenbahn.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Eisenbahndirektions-Präsident a. D. v. Mühlenfels in Berlin.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins

Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nummer 42. | 27. Mai 1916. | LVI. Jahrgang.

Inhalt:

„Starrer“ oder „schmiegsamer“ Fahrplan?

Elektrischer Bahnbetrieb im Vorortgebiet von Philadelphia.

Die wirtschaftliche Stärke Deutschlands im Weltkriege.

Die Hedschasbahn.

Nachrichten.

Deutschland: Beschaffenheit des Frachtbriefpapiers. — Der neue Vizepräsident des preußischen Staatsministeriums. — Feriensonderzüge zu ermäßigten Preisen. — Eutin-Lübecker Eisenbahn. — Außerordentliche Kriegsteuerungsunterstützungen für bayerische Pensionisten. — Abgabe von Brot und Fleisch an Fremde in Bayern 1916. — Zur Vereinheitlichung des deutschen Verkehrswesens. — Der Aprilversand des Stahlwerksverbandes. — Kriegsauszeichnungen. — Personalnachrichten.

Österreich: Buschtiehrader Eisenbahn. — Lemberg-Czernowitz-Jassy-Eisenbahn. — Donau-Oder-Weichsel-Kanal. — Kaiser-Ferdinands-Nordbahn. — Die österreichischen Betriebe der Deutschen Erdöl-Aktiengesellschaft. — Regierungsrat Adolf Janisch †.

Rumänien: Der erste Carmen-Zug. — Petroleumausfuhr.

Übrige europäische Länder: Die Verpflegung des französischen Heeres. — Die außerordentliche Steigerung der Kohlenfrachten in Frankreich. — Die Kohlenversorgung Italiens. — Rußland und die Handelsverträge Rumäniens mit den Mittelmächten. — Kohlennot in Rußland.

Allgemeines.

Rechtspflege.

Amtliche Mitteilungen.

Amtliche Bekanntmachungen.

Wegen des Pfingstfestes fällt die am 14. Juni fällige Nummer dieser Zeitung aus.

„Starrer“ oder „schmiegsamer“ Fahrplan?

Von **Jacobi**, Regierungs- und Baurat in Erfurt.

Schon in meiner Erwiderung[1]) auf die Anregung des Herrn Professor Schimpff, den auf Stadt- und kürzeren Städtebahnen sowie im Vorortverkehr der großen Städte bewährten starren Fahrplan auch auf das vielverzweigte und so verschiedenartig ausgestaltete große Eisenbahnnetz zu übertragen, glaube ich eingehend dargetan zu haben, daß sich die allgemeine Lage der Züge im Fahrplan den im einzelnen oft so ungleichartigen und sich stetig verändernden Beförderungsbedürfnissen fortgesetzt anzuschmiegen habe, und daß es kaum gelingen werde, so verheißungsvoll dies auf den ersten Blick auch scheinen mag, den Fern-, Nachbar- und Überland-Nahverkehr in die von Herrn Schimpff gewollte Starrheit hineinzuzwingen. Die von mir dagegen angeführten Gründe, die ja auch von anderer Seite[2]) anerkannt wurden, haben, soweit mir bekannt geworden ist, nirgendwo — auch nicht von Herrn Schimpff — Widerlegung gefunden. Es erübrigt sich deshalb, an dieser Stelle hierauf nochmals zurückzukommen.

Doch glaube ich einige neuere Bemerkungen des Herrn Schimpff, die sich auf den Verkehr beziehen und namentlich diejenigen, die mehr technisch-betrieblicher Natur sind, nicht unerwidert lassen zu dürfen, weil sonst die Meinung entstehen könnte, daß tatsächlich für gewisse darin vorkommende Behauptungen der Beweis ihrer Richtigkeit erbracht sei. Das ist aber nicht der Fall.

Man muß sich bei der Frage nach dem starren Fahrplan stets vor Augen halten, daß für ihn immer Voraussetzung ist — „die gleichmäßigere Verteilung der Züge über den ganzen Tag“. Natürlich können dabei zu Zeiten schwächeren Verkehrs Züge ausfallen und ebenso Bündelbildungen und Linienverkettungen vorgenommen werden, ohne daß die Starrheit an sich durchbrochen werden müßte. Das ist klar und wird auch nicht angefochten. Bestritten wird aber, daß im großen Netz mit seinen langen durchgehenden Linien, seinen vielen Seiten-, Quer- und verkreuzten Strecken, seinen verschiedenen Zugarten und seinen Haltestellen verschiedenster Verkehrsbedeutung die für den Beförderungsbedarf erforderlichen Zuglagen durch den starren Fahrplan ermöglicht werden, und vor allen Dingen auch, daß er im Hinblick auf die vorhandene technische Ausgestaltung des bestehenden großen Netzes betrieblich durchführbar ist.

Herr Schimpff meint zwar, daß mit der gleichmäßigeren Verteilung der Züge erfahrungsgemäß auch eine gleichmäßigere Verteilung der Reisenden verbunden ist, und glaubt dies durch sein Beispiel — Cöln-Bonn — bewiesen zu haben. Bezügliche Erfahrungen liegen aber nur für kürzere Strecken — für Städtebahnen und den Stadt- und Vorortverkehr — vor, die doch auch nicht immer einwandfrei beweiskräftig sind. Man beobachte dort nur die Überfüllung in den Zügen zur Zeit des stärkeren Verkehrs, trotz größter Dichtigkeit der Fahrten, und anderseits die Leere in der Zeit schwächeren Verkehrs, trotz größter Erweiterung der Zugzwischenräume. Wo aber tatsächlich eine gleichmäßigere Verteilung des Verkehrs beobachtet wird, kann m. E. mit viel größerer Berechtigung wie folgt geschlossen werden: Weil der Beförderungsbedarf sich bei gewissen Verkehrsbeziehungen gleichmäßiger als gewöhnlich über den ganzen Tag verteilt, ist auf den in Betracht kommenden Linien eine gleichmäßigere Verteilung der Züge notwendig und infolgedessen auch vorgenommen. Hierauf dürfte auch die Entstehung des starren Fahrplans zurückzuführen sein. Je weniger Verkehrsquellen nun vorhanden und je kleiner sie sind, je geringer, einfacher und gleichartiger der Verkehr ist, desto größer wird die Unterbrechung der Gleichmäßigkeit in der Zugfolge sein und desto mehr wird man genötigt, mit den Zugfahrten sich zeitlich und örtlich dem jeweiligen Beförderungsbedarf anzuschmiegen, um den Betrieb wirtschaftlich auszugestalten. Ebenso wird

[1]) Nr. 31 und 32 dieser Zeitung 1915.
[2]) Nr. 11 S. 124 dieser Zeitung 1916.

man für die Zeiten besonders starken Verkehrs die Dichtigkeit der Zugfahrten unter Umständen bis zur Grenze der Leistungsfähigkeit der Linie vergrößern müssen; zwar oft ohne genügenden Erfolg für die Verkehrsbewältigung. Solange nun nur kurze Stadt- und Städtebahnen mit Zügen gleicher Geschwindigkeit und denselben Haltestellen in Frage kommen, sind betriebliche Schwierigkeiten für den starren Fahrplan meist nicht vorhanden. Sie treten aber sofort ein, wenn es sich um Strecken des großen Netzes handelt. Das erkennt auch Herr Gönnenwein alsbald, wenn er mit bezug auf sein Beispiel[3]) schreibt: „Zu den Hauptverkehrszeiten können (?) erforderlichenfalls bei Ausfall von Schnell- und Güterzügen (so ?) außerdem noch Nahpersonenzüge .... eingelegt werden; es müßte also hier eine Durchbrechung des starren Systems erfolgen."

Herr Schimpff ist ferner der Ansicht, daß es den Verkehrsbeteiligten mehr auf Pünktlichkeit der Beförderung und Sicherheit der Anschlüsse ankommt, als auf Ersparnis einiger Minuten Verschmelzung aller deutschen Landesteile bieten und der a ihnen entspringende Nutzen nicht deswegen geleugnet we den kann, weil sie sich nicht so ohne weiteres mit dem starr Fahrplan vertragen.

Auf einem ähnlichen Gebiete bewegt sich der Gedanke, f alle gleichartigen Züge die gleichen Haltestellen auszuwähle wie es der starre Fahrplan bedingt. In folgerichtiger Anwe dung dieses Grundsatzes würde vielen kleineren Verkehr punkten mit ihrem oft verkehrsreichen Hinterland der Vorte der D-Zugbenutzung auf weite Strecken verloren gehen. D würde keineswegs der Forderung einer möglichst gleichmäßig Förderung der Wirtschaft aller Landesteile entsprechen. würde vielmehr eine Bevorzugung der großen Städte gegenüb dem platten Lande bedeuten, ein Zustand, der gewiß nic wünschenswert erscheint und auch wohl kaum ohne Wide spruch ertragen werden würde.

Bezüglich der Anschlüsse bemerkt Herr Schimpff, da

Fahrzeit. Meines Erachtens schließt das eine das andere nicht aus. Aber wegen der geringeren Fahrzeit möchte ich auf den hierfür so lehrreichen Wannseebahnstreit Ende der neunziger Jahre des vergangenen Jahrhunderts verweisen, aus dem ersichtlich ist, daß selbst die Reisenden des Vorortverkehrs glauben, mit einer Fahrzeitersparnis von nur wenigen Minuten rechnen zu müssen. Auch der angeführte Fall Berlin-Breslau ist nicht beweisführend. Es handelt sich hierbei nicht allein um Ersparnisse an Reisezeit innerhalb der einzelnen Strecken, obgleich auch diese in Rücksicht auf Abfahrt- und Ankunftzeiten oft von sehr großer Bedeutung sind, sondern mehr noch um Erreichung erheblich verbesserter Verbindungen des weiteren Fernverkehrs. Zum Beispiel gab es vor noch nicht allzu langer Zeit (1911) auf der Ostbahnstrecke nur solche D-Züge, die für den Weg Königsberg-Berlin fast genau 10 Stunden Reisezeit gebrauchten. Man fuhr von Königsberg um 9¼ Uhr vormittags ab und kam um 7¼ Uhr nachmittags in Berlin an. Wer also beabsichtigte, über Berlin hinaus zu reisen, mußte entweder nach einem Aufenthalte von einigen Stunden einen Nachtzug benutzen oder überhaupt erst in Berlin übernachten. Eine Reise aus dem Osten nach Mitteldeutschland, beispielsweise nach Thüringen oder nach dem Harz, erforderte wohl stets eine Übernachtung in Berlin, da andernfalls das Ziel nur mitten in der Nacht, also zu ungelegener Zeit erreicht werden konnte. Wie anders gestalteten sich diese Reisen nach Einlegung des D 10 zwischen Königsberg und Berlin. Man erreichte mit ihm nach achtstündiger Fahrt Berlin um 2½ Uhr nachmittags, also auch noch den Anschluß nach Thüringen ab Anhalter Bahnhof um 3 Uhr 35 Minuten, kam dort (Friedrichsroda) etwa um 9 Uhr nachmittags, ja selbst in Frankfurt [Main] (11½ Uhr nachmittags) zu günstiger Zeit an, war am andern Tage in Basel um 6 Uhr vormittags und in Zürich um 9 Uhr vormittags. Die Reise nach Thüringen wurde also auf 15 Stunden, die nach Frankfurt von 22 auf 17 Stunden, d. h. um 5 Stunden verkürzt und eine Übernachtung vermieden. Diese großen Zeitersparnisse sind einzig und allein durch Einlegung des D 10 und Verringerung seiner Fahrzeit um 2 Stunden (von 10 auf 8), also um 20 % zurückzuführen und wurden wohl zum größten Teil nur durch Aufgabe der meisten Haltestellen der bisherigen Schnellzüge erreicht.

Es würde hier zu weit führen, den Gedanken auszuspinnen, daß solche Verbindungen neben ihrem volkswirtschaftlichen auch ihren sozialen Wert haben. Doch liegt es wohl ohne weiteres auf der Hand, daß derartige schnelle Züge im Landesfernverkehr neben anderen Vorteilen ein hervorragendes Mittel zur

[3]) S. 495 in Nr. 41 dieser Zeitung 1915.

„der starre Fahrplan gegenüber dem schmiegsamen sogar i Vorteil sei, weil die bei einem Zuge erreichte Anschlußmög lichkeit von selbst bei allen den Tag über nach demselbe Schema gefahrenen Zügen wiederkehrt". Das ist aber nur fü einseitigen Anschluß, d. h. für Stichbahnen, und auch da nu bedingt richtig, für Zwischenstrecken mit zwei- und mehrseit gem Anschluß aber doch nur dann, wenn tatsächlich alle An schlüsse herstellbar sind und auf allen Strecken der Verkehrs bedarf vorliegt, immer nach demselben Schema zu fahren. Ei Versuch zur Aufstellung eines starren Fahrplans für ein vie fach verknotetes Netz von Eisenbahnen ergibt sofort die tech nische Unmöglichkeit der Herstellung allseitiger Anschlüss überhaupt, weil er sich nicht, wie der schmiegsame, spanne noch strecken läßt. Glückt es aber in Einzelfällen, An schlüsse herzustellen, so fragt es sich, ob sie zweckentsprechen sind, d. h. nicht etwa übertrieben groß oder für den Übergan unzureichend, und ob man dabei nicht zu Zuglagen kommt, di für den Verkehrsbedarf unpassend sind. Was man in außer gewöhnlichen Zeiten darin ruhig erträgt, wird im gewöhnliche Lauf der Dinge sicher beanstandet werden. Gewiß ist es be einem schmiegsamen Fahrplan auch oft schwierig, gute An schlüsse herzustellen, aber ihr Vorhandensein lehrt doch, da sie ermöglicht werden können. Sie gehen auch durchaus nich so häufig verloren, wie angenommen zu werden scheint. Den zu ihrer Aufrechterhaltung kennt der schmiegsame Fahrplan di Mittel der Wartezeiten und der kürzesten Fahr zeiten selbst für längere Strecken, die sich mit dem starre Fahrplan wohl nicht oder doch nur sehr bedingt vertragen.

Wenn nun auch für die allgemeine Lage der Züge imme das Beförderungsbedürfnis maßgebend sein und bleiben muß so wird doch ihre besondere Lage und die Einzeldurch bildung ihrer Fahrpläne durch verschiedene, nicht selten ent gegengesetzt wirkende technische Umstände beeinflußt. De Fahrplan hat sich nicht allein dem Verkehr anzuschmiegen seine Schmiegsamkeit muß derart sein, daß er auch den jeweilig vorhandenen technischen Mitteln, d. h. der sich wechselseitig bedingenden Leistungsfähigkeit der Strecke, der Bahnhöfe und der Maschine angepaßt werden kann. Die Leistungsfähigkei einer Strecke hängt bekanntlich einmal von dem größten[4]) Blockabstande, dann von der Anzahl der Überholungsstationen und ihrer Gleise, sowie von der Art der Gleisabzweigung von den durchgehenden Hauptgleisen und vornehmlich von der Ge staltung der Bahnhöfe ab. Bei den letzteren ist die Anzahl der

[4]) Nicht dem an sich größten, sondern dem auf Bahnkronen linie und Geschwindigkeit zurückgeführten.

zur Verfügung stehenden Bahnsteigkanten, die Art der Abzweigung der Bahnsteig- und Überholungs-, der Güterein- und ausfuhrgleise und der durchgehenden Hauptgleise der Seitenstrecken, die mehr oder minder geeignete Lage der Nebengleise zu den Hauptgleisen, die Lage des Abstellbahnhofs und seine Verbindung mit den Bahnsteiggleisen, sowie nicht zum wenigsten der Standort der Signale, die Art der Signalgebung und die Anzahl der daran beteiligten Stellen, kurz ihre Aufnahme- und Abgabefähigkeit maßgebend. Diese ist aber überall verschieden.

Was den Einfluß des Blockabstandes anbetrifft, so wirkt er natürlich anders, je nachdem sich nur Züge gleicher oder verschiedener Geschwindigkeit folgen. Es wird also dementsprechend auch eine verschiedene Behandlung der Blockstreckenteilung eintreten müssen. Die Steigungsverhältnisse einer Strecke sprechen hier insofern mit, als die Blockteilung streckenweise für jede der beiden Richtungen verschieden sein müßte, wenn sie in genauer Weise allen Betriebsbedingungen

richtig angepaßt werden soll. In Wirklichkeit ist das aber nicht der Fall und auch oft nicht durchführbar. In ähnlicher Weise wie die Blockabstände kommen für die verschiedenen Züge die Abstände ihrer Haltestellen zur Wirkung. Hieraus aber ergeben sich Schwierigkeiten für die strenge Durchführung eines starren Fahrplans. Auf Stadt- und kürzeren Städtebahnen liegen diese Verhältnisse einfacher. Schon beim Bau kann auf eine den zukünftigen Betrieb berücksichtigende Blockteilung Bedacht genommen werden. Meist verkehren nur Züge gleicher Geschwindigkeit, Überholungen kommen also nicht vor, oder sie sind doch, wenn Züge verschiedener Geschwindigkeit verkehren sollten, seltener. Hier treten also die Schwierigkeiten nicht in dem Maße ein, wie auf Strecken des großen Netzes mit ihrem so unterschiedlich gestalteten Betriebe.

In noch höherem Maße wird die Durchführung des starren Fahrplans beeinträchtigt durch die verschiedenartige Ausgestaltung der Überholungsstellen, wie das obenstehende Streckenbild ohne weiteres erkennen läßt.

Es ist doch klar, daß die Reihenfolge der verschiedenen Stationsformen auf die Verlegung von Überholungen durchaus ungleichmäßig wirken muß, derart, daß beim Vorhandensein eines starren Fahrplanes fast immer eine Durchbrechung der Starrheit die Folge sein muß. Ja, wenn alle Stellen entsprechend, d. h. doch wohl gleichförmig ausgestaltet und — das muß noch hinzukommen — in dem Betriebe entsprechender, gleicher Entfernung voneinander vorhanden wären! Das ist aber nicht der Fall und kann auch niemals vollständig erreicht werden, weil die örtlichen Verhältnisse es nicht zulassen. Aber selbst gesetzt den Fall, es wäre für einzelne Strecken möglich, die Überholungsstellen in jeder Beziehung vollkommen gleichförmig auszugestalten und gleichmäßig zu verteilen, so wäre dem Betriebe doch mit den vorgeschlagenen festen, starren Plänen für verspätete Züge nicht gedient, weil dadurch jedes Wiedereinrücken in den Urplan — durch Einholung der Verspätungen — verhindert würde. Die einmal eingetretenen Verspätungen müßten sich also auf viele andere Züge — Anschlußzüge, Zugfortsetzungen usw. — übertragen, also den ganzen ursprünglichen Fahrplan vieler Züge über den Haufen werfen, es sei denn, daß z. B. auf jeden Anschluß, auf die Innehaltung der Rangierpläne, Umlade-, Beförderungspläne usw. verzichtet würde. Das dürfte kein erstrebenswerter Zustand sein.

Bezüglich der Aufnahme- und Abgabefähigkeit der Bahnhöfe sei hier nur eine ihrer Seiten betrachtet, da für ihre eingehende Behandlung an dieser Stelle der Platz fehlt. Herr Schimpff spricht nämlich bei Gelegenheit des „für und wider die Kurswagen“ von den Übergangsbahnhöfen mit Richtungsbetrieb, wo der Übergang ohne Treppensteigen vor sich gehen kann und deshalb keine Schwierigkeiten bereiten soll. Wenn auch das Streben dahin geht, die Abzweigungen da, wo alle Bedingungen dafür sprechen, im Sinne des Richtungsbetriebes auszubilden, so ist dies doch bislang noch nicht überall durchgeführt. Es überwiegt im Gegenteil der Linienbetrieb[5]). Aber selbst beim Richtungsbetriebe würde der von ihm angedeutete Erfolg auch nur immer bei einer Seitenstrecke eintreten. Wo z. B. mehrere gleich wichtige Linien einmünden, würden die Bahnsteige der anderen immer nur durch Treppensteigen usw. erreichbar sein. In dieser Beziehung möge noch auf die sehr lehrreichen Ausführungen von Professor Cauer[5]) verwiesen werden. Daß die Durchführung von Kurswagen vielfach eine Betriebserschwernis darstellt und außerdem nicht immer wirtschaftlich ist, darüber sind sich wohl alle Betriebstechniker einig und ebenso darin, daß ihre Anzahl usw. einer Nachprüfung bedarf. Aber auf der andren Seite bedeuten sie jedenfalls eine Verkehrserleichterung und ein Mittel für die Verkehrshebung. Ihre Belassung oder Aufhebung wird deshalb immer von der genauen Abwägung aller Gründe dafür oder dagegen abhängen.

Gegen die Starrheit des Fahrplans spricht endlich noch folgender betriebstechnischer Grund, der in seinen Ursachen insofern wieder auf den Verkehr zurückzuführen ist, als von ihm unter Umständen die Zugstärke abhängig ist. Nach § 54 der Bahnordnung dürfen bekanntlich Personenzüge bei Geschwindigkeiten von mehr als 80 km nicht über 44 Achsen stark sein, von 61—80 km aber bis zu 52 Achsen. Gesetzt nun den Fall, daß auf irgend einer Linie im allgemeinen die Schnellzüge mit Rücksicht auf ihre dem Verkehr angepaßte Achszahl mit über 80 km Grundgeschwindigkeit verkehren, so können dort doch auch Verkehrsbeziehungen bestehen, die daneben Schnellzüge größerer Zugstärken — bis 52 Achsen — verlangen, die also nur mit einer Geschwindigkeit bis zu 80 km verkehren dürfen. Würde man in solchen nicht seltenen Fällen auf einem starren Fahrplan mit über 80 km Grundgeschwindigkeit der Schnellzüge bestehen, müßte unwirtschaftlicherweise zu dem Mittel des Fahrens eines ständigen Vorzuges gegriffen werden. Das dürfte doch wohl nicht in Frage kommen. Hieraus ergibt sich übrigens, daß unter Umständen selbst die gleichen Haltestellen derselben Zugart nicht unbedingt die Starrheit des Fahrplans gewährleisten können.

Auch ich möchte zum Schlusse noch ein paar Worte über die Güterzüge sagen, die Herr Schimpff ebenfalls gleichmäßig über den Tag verteilen möchte, weil er glaubt, dadurch das Mittel gefunden zu haben, die großen Rangierbahnhöfe zu entlasten. Meines Erachtens muß sich die Fahrplanbildung für den Güterzugverkehr in erster Linie doch wohl nach der Lage der Versandgebiete zu den Empfangsgebieten richten, und man wird zugeben müssen, daß darin recht viele Verschiedenheiten bestehen. Der Güterverkehr des preußischen Westens ist mit dem des Ostens oder Bayerns z. B. gar nicht vergleichbar. Jedenfalls wird eine unterschiedliche Behandlung notwendig, je nachdem von einem Bahnhof voll ausgelastete Züge sowie ganze Leerzüge über weite Strecken abgelassen werden und ankommen oder ob für ein bestimmtes Empfangsgebiet aus mehreren rückwärts liegenden Versandgebieten bis zu irgend einem Bahnhof gesammelt werden muß, von wo die angebrachten Güter- und Leerwagen dann in einem voll ausgelasteten Zuge ihrem Ziele zugeführt oder näher gebracht werden. In diesem Falle wird man mit Rücksicht auf einen wirtschaftlichen Wagenumlauf die

[5]) W. Cauer, Personenbahnhöfe. J. Springer, Berlin, 1915. Seite 68.

Zufuhrzüge doch wohl zweckmäßig mit einem möglichst geringen Zeitunterschied in den Sammelbahnhof einzuführen suchen, um den Abfuhrzug dementsprechend mit dem geringsten Zeitverlust bilden zu können. Dadurch wird zwar der Bahnhof zeitweise stark mit Zügen belastet, aber andrerseits dort auch ein längeres Stillager der Wagen, das bekanntlich aus vielen andern Gründen im Verhältnis zur Laufzeit schon sowieso erheblich überwiegt, vermieden. Aber auch dort, wo die Güterzüge wegen des Umfanges des Güterverkehrs gleichmäßiger über den Tag verteilt sind wie im Westen Deutschlands, werden doch aus eben denselben Gründen immer Zeiträume stärkerer oder schwächerer Belastung der Bahnhöfe durch Züge oder Sammelwagen entstehen müssen. Die Starrheit der Fahrpläne, wenn sie überhaupt möglich wäre, würde hieran nichts ändern.

Aus allen diesen Gründen halte ich nach wie vor den starren Fahrplan für unzweckmäßig; eine gründliche Durcharbeitung des schmiegsamen Fahrplans wird sicherlich besser das anzustrebende Ziel — die Erfüllung aller Verkehrs- und Betriebsbedingungen unter den gegebenen Verhältnissen — erreichen.

Schon bei früherer Gelegenheit haben auch wir zum Ausdruck gebracht, daß wir an die Zweckmäßigkeit der Einführung starrer Fahrpläne auf unseren großen Eisenbahnlinien bei der Vielseitigkeit der Ansprüche, die der Großverkehr an die Bahnen stellte, nicht zu glauben vermögen. Jedenfalls würde immer von Fall zu Fall zu prüfen sein, auf welchen Strecken die Einführung eines starren Fahrplans etwa nützlich sein möchte.

Die Schriftleitung.

Elektrischer Bahnbetrieb im Vorortgebiet von Philadelphia.

Die Pennsylvaniabahn besitzt einen Kopfbahnhof in der Broad Str. im Herzen von Philadelphia. Die Halle umfaßt 16 Bahnsteiggleise; zu ihr führen 6 Hauptgleise und 3 Nebengleise. Jenseits des Schuylkill verzweigen sich die 6 Hauptgleise nach 3 Richtungen, nördlich nach Neuyork, südlich nach Washington und westlich nach Pittsburg. Außer dem Fernverkehr hat der Bahnhof einen ausgedehnten Vorortverkehr zu bewältigen; einmal verkehren auf jeder der genannten 3 Hauptlinien zahlreiche Vorortzüge und außerdem gibt es noch 3 besondere Vorortstrecken. Der Bahnhof befindet sich schon seit einigen Jahren am Rande seiner Leistungsfähigkeit und genügt den fortwährend steigenden Verkehrsansprüchen nicht mehr. Es sind daher Pläne zu einer durchgreifenden Umgestaltung des Bahnhofs aufgestellt worden. Sie erforderten aber beträchtliche Mittel und wurden deshalb wieder verworfen. Statt dessen griff man zu dem weniger kostspieligen Mittel, auf den angrenzenden Strecken den elektrischen Betrieb einzuführen und die Vorortzüge aus elektrischen Triebwagen zu bilden. Auf diese Weise wurde es möglich, die Zahl der Verschubfahrten innerhalb des Bahnhofs wesentlich zu vermindern und die Zahl der Zugfahrten entsprechend zu vermehren.

Vorläufig soll die Elektrisierung auf die Hauptlinie nach Pittsburg bis Paoli und die Zweiglinie nach Chestnut Hill beschränkt werden. Man hat berechnet, daß hierdurch die Verkehrsschwierigkeiten für die nächsten 6 bis 7 Jahre beseitigt werden; die Elektrisierung der übrigen Vorortlinien würde dann später die erhoffte Entlastung bei weiterer Steigerung der Zugzahl bringen. Zurzeit ist die elektrische Einrichtung der Strecke Philadelphia-Paoli fertiggestellt und der elektrische Betrieb auf ihr aufgenommen worden; die Umwandlung der Linie Philadelphia-Chestnut Hill steht bevor. Die Kosten dieser Elektrisierung sind verhältnismäßig hohe, weil sämtliche Bahnhofsgleise und der Abstellbahnhof in Philadelphia elektrische Leitungen erhalten mußten; trotzdem hofft man, die Baukosten durch die zu erwartenden Betriebsersparnisse verzinsen zu können.

Bei der Entscheidung der Systemfrage ging man nicht von den zu elektrisierenden kurzen Vorortstrecken aus, sondern von der künftigen Elektrisierung der angrenzenden Vollbahnstrecken. Unter dieser Voraussetzung ergaben die angestellten Vergleichsrechnungen, daß eine Anlage mit einpoliger Oberleitung und unbeweglichen Maschinen in den Unterwerken die geringsten Bau- und Betriebskosten verursachte. Es wurde daher einfacher Wechselstrom von 11 000 Volt Spannung mit einem Puls von 25 gewählt.

Die Länge der jetzt ausgeführten Strecke Philadelphia-Paoli beträgt 32 km. Es mußten aber im ganzen rund 160 km Gleise mit elektrischen Leitungen versehen werden.

Das einer Privatgesellschaft gehörige Kraftwerk liegt am Ufer des Schuylkill. Es erzeugt Wechselstrom von 13 200 Volt Spannung und einem Puls von 25, der einem jenseits des Flusses an der Arsenalbrücke belegenen Unterwerke zugeführt wird. Von diesem Unterwerk gehen 4 Stromkreise mit 44 000 Volt Spannung aus. Sie gehen nach ebensovielen Unterwerken, von denen drei an der Bahnlinie nach Paoli und eines an der Linie nach Chestnut Hill liegen. Das Unterwerk Arsenalbrücke enthält drei Spannungswandler von je 5000 kVA-Leistung, die Unterwerke an der Strecke erhalten je 2 Spannungswandler von 2000 kVA-Leistung. Sie werden mit Wasser gekühlt. Das Unterwerk Arsenalbrücke wird von einem Schaltwärter bedient, die Unterwerke an der Strecke haben keine Bedienung.

Zur Erprobung verschiedener Fahrdrahtaufhängungen wurde im Jahre 1913 eine 1,6 km lange, viergleisige Strecke probeweise mit Oberleitung versehen und die Erfahrungen dieser Probeausführung bei der endgültigen Anlage ausgenutzt. Die Joche haben in der Geraden Abstände von 90 m erhalten, in den Bögen sind sie entsprechend enger gestellt. Es sind durchweg Rohrmaste zur Verwendung gekommen. Die beiden gegenüberstehenden Rohrmaste wurden teils durch Querjoche, teils durch Querdrähte miteinander verbunden, wobei die Querdrähte durch Rohrstücke gegeneinander abgesteift sind. Das Tragwerk selbst besteht in der üblichen Weise aus Fahrdraht, Tragdraht und Hilfstragdraht. Fahrdraht und Hilfstragdraht sind alle 4,5 m miteinander verbunden. Die Höhe des Fahrdrahts über Schienenoberkante beträgt im allgemeinen 6,65 m, an den Wegüberführungen ist der Draht tiefer heruntergezogen. In den ersten 8 km vom Endbahnhof aus besteht das ganze Tragwerk der Rostgefahr wegen aus Bronze. In Abständen von 800 m ist das Tragwerk an den quer über die Gleise gespannten Signalbrücken verankert.

Die Vorortzüge bestehen aus gewöhnlichen, ganz aus Eisen gebauten Personenwagen, bei deren Bestellung auf den späteren Einbau der elektrischen Ausrüstung bereits Rücksicht genommen wurde. Im ganzen sind 93 Wagen hergerichtet worden, von denen 82 Personenwagen, 9 Personen- und Gepäckwagen und 2 Gepäck- und Postwagen sind. Alle Wagen sind Triebwagen und besitzen 2 Motoren von je 225 PS Stundenleistung und 200 PS Dauerleistung, die in eines der beiden Drehgestelle eingebaut sind. Die Motoren werden durch einen Luftstrom gekühlt, der durch eine besondere Luftpumpe erzeugt wird. Jeder Wagen hat einen besonderen Spannungswandler, der ebenfalls durch einen Luftstrom künstlich gekühlt wird. Die beiden Motoren eines Wagens sind stets hintereinander geschaltet und laufen bis zu einer Fahrgeschwindigkeit von 24 km als Repulsionsmotoren. Hierbei sind 3 Schaltstufen vorhanden; in den beiden unteren Stufen sind Widerstände vorgeschaltet. Jeder Wagen hat seinen eigenen Hauptfahrschalter, und alle Hauptfahrschalter des Zuges werden gleichmäßig durch eine Zugsteuerung vom vorderen Führerstande des ersten Wagens aus bewegt. Der Steuerstrom ist Gleichstrom, der durch einen Motorgenerator erzeugt oder einer Batterie entnommen wird. Zum Wagendach führen nur an einem Ende des Wagens Stufen herauf. Das Betreten des Daches selbst wird durch einen Hebel gehindert, der erst umgelegt werden muß, wobei der Stromabnehmer gesenkt und in dieser Lage festgehalten wird. Auf diese Weise wird ein Betreten des Daches bei an die Leitung anliegendem Strom abnehmer verhindert. Der vom Wagenführer betätigte Fahrschalter hat 6 Vorwärtsfahrstellungen, 3 Rückwärtsfahrstellungen und eine Bremsstellung, in welcher der Strom ausgeschaltet ist und die Bremsen betätigt werden. In diese Bremsstellung springt der Hebel des Fahrschalters selbsttätig, wenn er losgelassen wird. Falls der Bahnstrom ausbleibt, kann eine Hilfslichtleitung eingeschaltet werden, die ihren Strom von der erwähnten Gleichstrombatterie erhält und auch die Signallampen speist. Die Luftdruckbremsen des ganzen Zuges werden vom ersten Führerstand aus elektrisch gesteuert, die Betätigung der Luftdruckbremse geschieht in der Regel durch einen besonderen Bremshebel, der 6 Stellungen hat. Die Luftdruckbremsen des ersten Wagens werden durch den Hebel unmittelbar betätigt. Trotz der elektrischen Verbindung der Luftdruckbremsen geht auch noch eine Luftleitung durch den Zug; sie verbindet die Hauptluftbehälter miteinander. Die Einrichtung ist so gestaltet, daß die Triebwagen auch in Dampfzüge eingestellt und von der Lokomotive aus gebremst werden können. Die Zahl der Wagen der elektrischen Züge schwankt zwischen 2 und 7.

In Paoli am Endpunkt der elektrisch betriebenen Strecke wurde ein Abstellbahnhof für die elektrischen Züge angelegt mit einer großen Wagenhalle, in der die elektrischen Einrichtungen der Wagen regelmäßig untersucht und kleine Ausbesserungen vorgenommen werden.

Auf den elektrisch betriebenen Strecken waren bisher selbsttätige Blocksignale mit Gleichstromkreisen in Anwendung. Sie wurden für Wechselstrom mit einem Puls von 60 umgeändert und Impedanzverbinder eingebaut, die dem Bahnstrom, der einen Puls von 25 hat, den Eintritt in die Blockstromkreise versperren. Gleichzeitig wurden die Flügelsignale durch Signale aus elektrischen Lampen ersetzt, die auch am Tage leuchten und durch verschiedene Stellungen der Lampen die Signalbilder „Freie Fahrt, Vorsicht und Halt" darstellen. Die Telegraphen- und Fernsprechleitungen längs der elektrischen Linie wurden unterirdisch als Kabel verlegt. Bemerkenswert ist, daß die elektrische Einrichtung der Bahn nicht als Ganzes an eine der großen Elektrizitätsfirmen vergeben wurde, sondern daß alle Beschaffungen einzeln erfolgten. Nur die elektrische Ausrüstung der Wagen wurde im ganzen vergeben und zwar an die Westinghouse-Gesellschaft.

Die wirtschaftliche Stärke Deutschlands im Weltkriege.

Einen schlechten Trost für die Vierverbandsmächte bilden die Ergebnisse der wirtschaftlichen Studienreise, die der schwedische Nationalökonom Prof. Cassel nach Deutschland unternommen hat, und die Anlaß zu einem der lehrreichsten Beiträge gab, der seit dem Ausbruch des Weltkrieges von einem unparteiischen Neutralen beigesteuert worden ist. Lehrreich, namentlich für die Vierverbandsmächte deshalb, weil hier zum erstenmal auf Grund wissenschaftlicher Studien die Haltlosigkeit der Vorstellung vom Erfolg des gegen Deutschland gerichteten Aushungerungskrieges überzeugend nachgewiesen wird.

Die Frage über Deutschlands wirtschaftliche Widerstandskraft in diesem Kriege, sagt Prof. Cassel in seinem erwähnten, eben in Schweden erschienenen Buch, hat außerordentlich großes und allgemeines Interesse. Es ist das erstemal unter modernen Verhältnissen, daß ein Versuch gemacht wird, ein ganzes großes Reich von der Außenwelt abzusperren, und es ist das erstemal, daß ein moderner Volkshaushalt, der eingerichtet war, als ein Glied im Welthaushalt zu leben, Gelegenheit erhielt, zu zeigen, ob er sich in einen im großen gesehen selbstversorgenden Haushalt verwandeln kann und ob er imstande ist, unter den neuen Verhältnissen weiter zu bestehen. Mit Zweifeln beobachtete die Welt, wie der Versuch ausfallen würde. Zuerst glaubte man wohl meistens, daß Deutschland zwar eine kürzere Zeit, so lange die angesammelten Vorräte reichten, durchhalten, dann aber zusammensinken würde. Als dann der Kampf 6 Monate, 12 Monate, 20 Monate gedauert und Deutschland eine unverminderte wirtschaftliche Stärke zeigte, begann man überall die wirtschaftliche Möglichkeit einer solchen Kraftentfaltung näher zu erörtern.

Wesentlich zwei Vorstellungen haben England und die übrige Welt zu der Überzeugung gebracht, daß Deutschland keine längere Absperrung ertragen könne. Die eine Vorstellung ist diejenige über die überwiegende Bedeutung des auswärtigen Handels für einen modernen Volkshaushalt. Für England ist ja diese Vorstellung natürlich und in gewissem Grade an sich berechtigt. Aber betreffs anderer großer Staaten ist sie meistens eine volkstümliche Täuschung, herrührend von dem unverhältnismäßigen Interesse, das der auswärtige Handel sowohl in der Politik wie in der Statistik einzunehmen pflegt. Die andere Vorstellung geht dahin, daß eine Nation von den angesammelten Reichtümern oder von großen Warenvorräten lebt. Die ganz übertriebene Bedeutung, die die Allgemeinheit gewöhnlich den Vorräten im modernen Volkshaushalt beimißt, hat zu der Auffassung geführt, daß ein kriegführendes Land, das keine Zufuhren von außen erhält, früher oder später seine Kraft erschöpfen müsse.

Der Verlauf des Krieges hat bereits die Unhaltbarkeit dieser beiden Vorstellungen gezeigt und dargetan, daß eine Nation hauptsächlich von dem lebt, was die eigene guterzeugende Arbeit jeden Tag hervorbringt und ferner, daß eine Macht wie Deutschland zudem imstande ist, dies auch ohne Warenaustausch mit fremden Ländern zu tun. Aber die Menschen geben nur ungern ihre einmal gefaßte Meinung wieder auf. In England sträubt man sich, die Lehren anzuerkennen, die der tatsächliche Gang der Entwicklung erbracht hat, und die Engländer klammern sich nun an die Idee, daß sich Deutschland nur infolge der Unvollkommenheit der Absperrungsmaßregeln aufrechterhalten könne, aber daß es schließlich doch gelingen werde, Deutschland auszuhungern, wenn man jeden Zugang versperre. Doch man irrt sich. Was die Zufuhr von Norden her betrifft, so ist sie natürlich unter den jetzigen Verhältnissen für Deutschland sehr angenehm, doch wäre es ganz falsch, ihr hinsichtlich der Fähigkeit Deutschlands, durchzuhalten, irgend eine Rolle beizumessen. Größere Bedeutung hat die Zufuhr von Südosten her. Indessen richtet Deutschland seine Pläne für einen fortgesetzten Kriegshaushalt ein, ohne auch nur diese Zufuhr in Berechnung zu ziehen. Der stärkste und in Wirklichkeit entscheidende Beweis dafür, daß Deutschland wirtschaftlich durchhalten kann, besteht darin, daß Deutschland ja bereits einen 20monatigen Krieg ausgehalten hat. In vieler Beziehung ist die wirtschaftliche Lage Deutschlands sogar besser als in früheren Kriegsabschnitten, und finanziell gesehen, dürfte diese Verbesserung die Verschlechterung, die sich in anderer Beziehung ergibt, aufwiegen. Dieses Verhältnis stellt die Theorie, von der die Aushungerungspolitik ausgeht, völlig auf den Kopf.

Deutschlands Gegner werden so folgern: Zum Sommer, zum Herbst, zu Weihnachten oder wenigstens in einem Jahr muß es mit der wirtschaftlichen Widerstandskraft Deutschlands zu Ende sein. Haben wir so viel geopfert, so müssen wir also auch noch die verhältnismäßig kurze Zeit aushalten. Es wäre jedoch, fährt Prof. Cassel fort, verhängnisvoll, wenn ein solcher Gedankengang noch länger bestimmend sein sollte. Denn er ist vollständig unbegründet. Vorausgesetzt, daß die militärische Lage unverändert bleibt, bildet die wirtschaftliche Stellung für Deutschland keinen Anlaß zur Nachgiebigkeit. „In drei Monaten, in einem halben Jahr, in einem Jahr wird die wirtschaftliche Stärke Deutschlands im wesentlichen, in dem, was für Fortsetzung des Krieges entscheidend ist, ungefähr ebenso sein wie jetzt. Ich habe wahrscheinlich bessere Gelegenheit gehabt, mir über diese Sache eine Meinung zu bilden, als die Staatsmänner der Entente, und ich habe es auch mit mehr Ruhe tun können. Ich möchte daher diese meine Meinung zu dem Zwecke vorlegen, daß all das Fürchterliche, das für die ganze Menschheit in der Verlängerung des Krieges liegt, nicht lediglich deshalb über die Welt kommen möge, weil man hinsichtlich der wirtschaftlichen Widerstandskraft Deutschlands fortdauernd falsch rechnet." M.

Die Hedschasbahn.

Die im Besitze des türkischen Staates befindliche 1302 km lange Bahnlinie von Damaskus nach Medina, deren Schlußstück von El Ula nach Medina im Jahre 1908 dem Betriebe übergeben wurde, dürfte unzweifelhaft ihrem Besitzer bei den militärischen Unternehmungen gegen England recht wertvolle Dienste zu leisten bestimmt sein, da sie die Möglichkeit für eine schnelle Beförderung von Truppen zwischen dem Norden und Süden des türkischen Reichs bietet. Der in Friedenszeiten dreimal wöchentlich zwischen Damaskus und Medina verkehrende Zug legt die ganze Strecke in 55 Stunden Fahrzeit zurück. Welche Vorteile diese Eisenbahnbeförderung neben ihren sonstigen außerordentlichen Vorzügen für militärische Truppenbewegungen allein hinsichtlich der Zeitersparnis bedeutet, läßt sich daran ermessen, daß die Pilger früher 40 Tage gebrauchten, um diese Strecke zurückzulegen, die auf annähernd 1200 km durch Wüstengebiet führt. Unter diesen Umständen dürften gerade zurzeit einige Einzelheiten über das Netz der Hedschasbahn von allgemeinerem Interesse sein. Sie sind einer im „Archiv f. Eisenbahnwesen" (Jahrgang 1916, Heft 2) veröffentlichten Arbeit entnommen, die auf Grund eines amtlichen Berichts nähere Angaben über die Entstehung, Entwicklung und Bedeutung dieser Bahn, über das von ihr durchschnittene Wirtschaftsgebiet, über Anlage, Betrieb, Tarifsätze, sowie über den Pilgerverkehr, der etwa 70 % der Einnahmen aus dem Personenverkehr und rund 40 % der Gesamteinnahmen ausmacht, enthält. Die Hedschasbahn besteht aus der nördlichen Hauptlinie Dera-Damaskus (Hauranbahn) (128 km) mit der Zweigbahn Dera-Bosra (39 km), aus der südlichen Hauptlinie Dera-Medina (Wüstenbahn) (1179 km) und der von Dera nach Haifa führenden Küstenbahn (162 km) mit den Zweigbahnen Beled-esch-scheich-Akko und

Affule-Dschenin (je 17 km). Im Bau befindet sich die neue Strecke Dschenin-Nablus (66 km). Der planmäßige Bau der Hauptlinie begann im Jahre 1901 unter der Leitung von Meißner Pascha und wurde bei umfangreicher Mitwirkung türkischer Truppen in 8 Jahren beendet. Bemerkenswert ist, daß zu dem Bahnbau etwa 23 Millionen Franken von den Mohammedanern der ganzen Welt gespendet worden sind. Die Hedschasbahn hat sich finanziell ganz günstig entwickelt, die Einnahmen sind in 5 Jahren von 1909 bis 1913 von rd. 4,846 auf rd. 7,508 Millionen Franken gestiegen. Der Reingewinn aus dem Betriebe betrug im Jahre 1912 rd. 1,107 Mill. Franken, der bei einer Kapitalsanlage von rd. 95 Millionen Franken einer Verzinsung von 1,27 % gleichkommt. In politischer Beziehung dient die Hedschasbahn durch die Erleichterung des großen Pilgerverkehrs als geeignetes Mittel zur Stärkung des allislamitischen Gemeinschaftsgefühls und des Ansehens des osmanischen Kalifats. Sie ist gleichzeitig ein hervorragendes Werkzeug für die türkische Kolonisationspolitik in Syrien und Arabien. Auch auf kulturpolitischem Gebiet wirkt die Hedschasbahn fruchtbringend, in ihrer Hauptwerkstätte in Damaskus werden neben 5—600 Arbeitern gegen 90 Lehrlinge zu tüchtigen Handwerkern herangebildet. Die mohammedanische Universität in Mekka verdankt ihre Entstehung unzweifelhaft in erster Linie dieser Bahn. Die strategischen Vorzüge der Hedschasbahn wurden bereits angedeutet. Die Organisation der Bahn hat mancherlei Änderungen erfahren. An der Spitze stand anfangs eine Generalkommission in Konstantinopel unter dem Ehrenvorsitz des Sultans und dem Vorsitz des Großwesirs, an ihre Stelle trat später eine Generaldirektion; neuerdings hat die türkische Regierung die Hedschasbahn, um sie von dem französischen Einfluß unabhängig zu machen, zu einer frommen Stiftung gemacht und sie dem Scheich ul Islamat unterstellt. Die Direktion und die Leitung des Verkehrs-, Fahr- und Bahnunterhaltungsdienstes sowie die Bauleitung befinden sich in Haifa.

Der bauliche Zustand der schmalspurigen Hedschasbahn (1,05 m Spurweite) ist überall zufriedenstellend, der Oberbau mit eisernen Querschwellen in einer Entfernung von 0 70 m ist kräftig. Die Stationen liegen in einer Entfernung von durchschnittlich 25 km auseinander. Neben der Hauptwerkstätte in Damaskus befinden sich Nebenwerkstätten in Dera, Maan, Medain Salih und Haifa. Für die Wasserversorgung befinden sich auf der Hauptlinie 23 Brunnen und 4 Becken, für die wasserlosen Strecken, deren längste von 113 km zwischen Maan und Mudewere liegt, sind Zisternenwagen mit 16 cbm Wasserinhalt eingestellt. Der Fahrpark setzt sich zurzeit aus 95 Lokomotiven, 105 Personen-, 30 Pack- und 965 Güterwagen zusammen. Die Kosten für die Anlage und das rollende Material betrugen bis zum 13. März 1913 rd. 95 Millionen Franken.

Auf der Hedschasbahn verkehren in beiden Richtungen täglich je ein Zug von Damaskus nach Haifa (11½ Stunde Fahrzeit) und von Haifa nach Dschenin (2¼ Stunde Fahrzeit), dreimal wöchentlich je ein Zug von Damaskus nach Medina (55 Stunden Fahrzeit) und von Dera nach Bosra (2½ Stunde Fahrzeit) und dreimal ein Zug von Haifa nach Akko (45 Minuten Fahrzeit). Die Betriebseinnahmen haben in den fünf Jahren von 1909 bis 1913 (Rechnungsjahr vom 14. März bis 13. März) um fast 75 % zugenommen. Die Einnahmen aus dem Personenverkehr betrugen in dieser Zeit über 50 %, diejenigen aus dem Güterverkehr gegen 28 % der Gesamteinnahmen. Im Jahre 1912, in dem infolge des Balkankrieges und der Choleraepidemie die Personenverkehrseinnahmen zurückgegangen waren, betrug der Reinertrag aus dem Betriebe auf 1 km rd. 847 Fr., die Betriebszahl war 82 % (im Jahre 1911 nur 71,4 %). In den 4 Jahren von 1909 bis 1912 hat der Personenverkehr um etwa 50 %, der Güterverkehr um etwa 20 % zugenommen. Der hauptsächlichste Verkehr bewegt sich auf der kürzesten Strecke der Hedschasbahn, der nördlichen Hauptlinie, dank dem Getreidereichtum der Hauranebene und der reichbevölkerten Stadt Damaskus. Etwa der sechsten Teil des gesamten Personenverkehrs der Hedschasbahn macht der Pilgerverkehr aus der sich über die ganze Bahnstrecke zwischen Haifa oder Damaskus nach Medina bewegt, während die übrigen Reisenden meist nur kurze Strecken befahren.

Die Hedschasbahn ist als Staatsbahn in ihrer Tarifpolitik an keine Vorschriften gebunden, sie hat ferner kein Privatkapital zu verzinsen und kann daher die allgemeinen wirtschaftlichen Interessen des Landes besonders berücksichtigen. Allerdings hat sie mit dem Wettbewerb der französischen Bahnlinie Beirut—Damaskus-Muserib im Norden und im Süden mit dem der Handelskarawanen zwischen Medina und Jambo zu rechnen. Die Einheitssätze für den Personenverkehr sind auf den einzelnen Strecken verschieden; sie sind am höchsten zwischen Dera und Medina, wegen der besonderen Bewachungskosten gegen die Überfälle der räuberischen Beduinen, und betragen dort in deutscher Währung etwa 11 ₰ für die erste, 8,3 ₰ für die zweite und 5,5 ₰ für die dritte Wagenklasse. Im übrigen betragen die Einheitssätze im allgemeinen 9,2 bzw. 6,9 bzw. 4,6 ₰ für die drei Klassen. Für eine Schlafstelle in den zwischen Damaskus und Medina verkehrenden Schlafabteilen sind etwa 9 ℳ für die Nacht zu entrichten. Für jede Fahrkarte gelangt ein Zuschlag an Stempelgebühren zur Erhebung. Als Freigepäck werden für jede volle Fahrkarte 30 kg gewährt. Die Güter werden im allgemeinen in 3 Tarifklassen eingeteilt, deren Einheitssätze aus Streckensätzen und Abfertigungsgebühren gebildet sind. Außerdem bestehen zur Bekämpfung des oben angedeuteten Wettbewerbs ein allgemeiner Ausnahmetarif zwischen Haifa und Damaskus nebst Zwischenstationen, je ein besonderer Ausnahmetarif für Getreide in Wagenladungen von Stationen der südlichen Hauptlinie nach Haifa oder Damaskus bzw. von den Stationen der nördlichen Hauptlinie Dera-Kiswe und auch von Muserib nach Damaskus und für Holzkohle in demselben Verkehrsgebiet sowie der Wettbewerbstarif gegen die Kamelfrachten zwischen Medina und den Hafenstädten Jambo und Rabig am Roten Meer für bestimmte Einfuhrwaren von Haifa und Damaskus nach Medina.

In dem Verkehrsgebiet der Hedschasbahn steht der türkischen Regierung bis nach Amman auch bis Maan ein reiches entwicklungsfähiges Kolonisationsgebiet offen. Vor Jahrtausenden zog der Welthandel den Weg längs der jetzigen Linie der Hedschasbahn. Mit Einführung der öffentlichen Sicherheit und durch Herstellung von Verkehrswegen und Wasseranlagen durch Ansiedlung von Einwanderern könnten die schlummernden wirtschaftlichen Kräfte des Bahngebiets zu ehemaliger Blüte wieder erweckt werden. Anderseits dürfte die Hedschasbahn für die nach dem Verlust der afrikanischen und rumelischen Besitzungen stärker einsetzende türkische Kolonisationspolitik in Syrien und Arabien von besonderer Wichtigkeit sein. Ihre nächste Aufgabe wäre an das Rote Meer über Mekka nach Dschedda oder über Medina nach Jambo und Rabig vorzudringen. Ferner ist es für die Entwicklung der Hedschasbahn von Bedeutung, die im Bau befindliche Zweiglinie Haifa-Nablus bis nach Jerusalem weiterzuführen, um den dortigen Pilger- und Touristenverkehr möglichst gänzlich an sich zu ziehen.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Beschaffenheit des Frachtbriefpapiers.** Für diese hat das Reichseisenbahnamt leichtere Bedingungen zugelassen, weil die Beschaffung des jetzt vorgeschriebenen Papiers während der Dauer des Krieges schwierig ist. Nach den neuen Bestimmungen, die demnächst im „Zentralblatte für das Deutsche Reich" veröffentlicht werden, ist genügend geleimtes Schreibpapier zu verwenden von beliebiger Zusammensetzung, aber mit nicht mehr als 40 % Holzschliff, mit einer mittleren Reißlänge von mindestens 3300 m, mit einer mittleren Dehnung von mindestens 2 % und einem ziemlich großen Widerstand gegen Zerknittern. Die Farbe des Papiers muß weiß sein und sein Gewicht bei der Größe von 76 × 60 cm für 1000 Bogen (4000 Frachtbriefe) 35 bis 40 kg betragen. Das Papier muß mit einem Wasserzeichen versehen sein, das die Firma des Erzeugers erkennen läßt.

— **Der neue Vizepräsident des preußischen Staatsministeriums.** Zu der bereits gemeldeten Ernennung des Staatsministers v. Breitenbach zum Vizepräsidenten des Staatsministeriums bemerkt die „Köln. Ztg.": Daß diese Wahl auf den dienstältesten preußischen Staatsminister gefallen ist, wird allgemein begrüßt und als eine wohlverdiente Auszeichnung des Ministers und des ihm unterstellten Ressorts empfunden werden, angesichts der glänzenden Leistungen, durch welche die Eisenbahnverwaltung unter Breitenbachs Leitung so viel zum Gelingen des Feldzuges beigetragen hat. Die Wahl kennzeichnet aber auch die besondere Bedeutung der Verkehrspolitik nicht nur in der gegenwärtigen Periode, sondern auch in der bevorstehenden Zeit des wirtschaftlichen Wiederaufbaus.

— **Feriensonderzüge zu ermäßigten Preisen** werden in diesem Sommer nur in dem gleichen Umfang wie im vorigen Jahre und nur unter besonderen Bedingungen zur Beförderung gelangen. In einer zu Baden-Baden stattgehabten Besprechung der beteiligten Eisenbahnbehörden ist nämlich beschlossen worden, Feriensonderzüge von Berlin nach dem Harz, nach Thüringen, nach München und nach Stuttgart und Freiburg nur dann abzulassen, wenn die Verpflegung der Reisenden in den Endgebieten der Sonderzüge (Bäder, Sommerfrischen usw.) sichergestellt ist, und wenn für jeden Zug mindestens 200 Karten verkauft sind. Falls diese Mindestzahl nicht erreicht ist, fallen die betreffenden Züge aus. Der Papierersparnis wird dadurch Rechnung getragen, daß die letztmalig im Sommer 1914 ausgegebene

Sonderzugsübersichten, von denen stets Tausende gedruckt wurden, diesmal nicht hergestellt werden; die Bekanntgabe der Fahrpläne usw. soll lediglich durch Aushänge auf den Großberliner Bahnhöfen erfolgen. Zunächst sind die folgenden Feriensonderzüge vereinbart worden: nach dem Harz, am 8. Juli, ab Berlin, Potsdamer Bhf., 9.20 vorm. nach Harzburg, Goslar, Clausthal, Altenau. Im Bedarfsfalle geht ein zweiter Zug 9.30 vorm. nach Harzburg. Ausgegeben werden nur Fahrkarten III. Klasse für Reisende von Berlin, deren Höchstzahl für beide Züge auf 1200 beschränkt ist. Ferner ab Berlin, Potsdamer Bhf., 8.50 vorm. nach Wernigerode, Bad Harzburg, Goslar; zu diesem Zuge werden höchstens 600 Fahrkarten III. Klasse ausgegeben. Endlich ab Berlin, Potsdamer Bhf., 8.17 vorm., über Magdeburg-Güsten-Sangerhausen nach Nordhausen, Osterode, Seesen. Auch zu diesem Zuge werden nur 600 Fahrkarten III. Klasse ausgegeben nach den Stationen des Süd- und Westharzes sowie der Strecke Frose-Quedlinburg und Gernrode-Alexisbad. Nach Thüringen, am 8. Juli, ab Berlin, Anhalter Bhf., 11.30 vorm. nach Kösen, Erfurt, Gotha, Fröttstädt (Friedrichroda), Eisenach 5.45 nachm. Zur Ausgabe gelangen 600 Sonderzug-Fahrkarten III. Klasse. Nach München am 8. und 15. Juli, ab Berlin, Anhalter Bhf., 4.25 nachm. Die Weiterfahrt von München in der Richtung Kufstein-Salzburg, Garmisch-Partenkirchen, Bad Tölz und Lindau findet mit den fahrplanmäßigen Anschlußzügen statt. Für jeden Zug werden 600 Fahrkarten II. und III. Klasse ausgegeben. Nach Stuttgart und Freiburg, am 8. Juli, ab Berlin, Anhalter Bhf., 6.40 nachm. nach Osterburken; von hier geht der eine Zugteil nach Stuttgart, der andere nach Freiburg. Die Fahrkarten nach Ulm und Friedrichshafen sind nur über Osterburken-Stuttgart gültig, ebenso fahren Reisende nach Wildbad und Liebenzell ohne Zuschlag über Stuttgart. Für den Zug nach Freiburg werden nur Fahrkarten von Berlin nach Karlsruhe oder Baden-Baden, Müllheim oder Villingen, Freiburg oder Triberg und Straßburg (Els.) über Kehl ausgegeben. Zur Hinfahrt gelten sie über Suhl-Würzburg-Osterburken-Heidelberg. Auch zu diesem Zuge werden nur 600 Fahrkarten II. und III. Klasse ausgegeben.

— **Eutin-Lübecker Eisenbahn.** Wie der Bericht der Direktion für das Jahr 1915 hervorhebt, sind wegen des Kriegszustandes besonders die Einnahmen aus dem Personen- und Gepäckverkehr gegenüber dem Vorjahr erheblich zurückgegangen, weil im Jahre 1914 noch sieben Friedensmonate den Verkehr günstig beeinflußt hatten. Auch in der Beförderung von Eil- und Frachtgut ist aus dem genannten Grunde eine Mindereinnahme zu verzeichnen, während die Einnahmen aus der Beförderung von Militärgut und Vieh sowie die Nebenerträge erheblich höhere Ziffern aufweisen. Es wurden insgesamt befördert: Personen einschl. Militär 1 012 586 (1 097 364), Reisegepäck 2069 t, Vieh 31 985 Stück, Güter aller Art, ausschließlich Betriebstransporte, Post- und Militärgut 242 166 t (234 335 t). Die Einnahmen betrugen: aus dem Personenverkehr 589 895 ℳ (662 886 ℳ), aus dem Güterverkehr 462 275 ℳ (438 556 ℳ), aus sonstigen Quellen (einschl. Wagenmieten und Vortrag) 57 951 ℳ (52 315 ℳ), zusammen 1 110 121 ℳ (1 153 757 ℳ). Die Einnahme der Nebenbahnstrecke Gleschendorf-Ahrensböck betrug aus dem Personen- und Gepäckverkehr 20 622 ℳ (23 710 ℳ), aus dem Tier- und Güterverkehr 27 539 ℳ (29 950 ℳ). Der Überschuß wird mit 202 052 ℳ (186 560 ℳ) ausgewiesen. Hiervon sind abzusetzen: Zu konzessions- und satzungsmäßigen Rücklagen in den Reserve- und Erneuerungsfonds 33 614 ℳ (18 053 ℳ), so daß einschließlich 52 702 ℳ (52 834 ℳ) Zuschüsse der Staatskassen sich ein verfügbarer Überschuß von 221 140 ℳ (221 341 ℳ) ergibt, dessen Verwendung wie folgt vorgeschlagen wird: Verzinsung der Prioritäts-Obligationen 84 828 ℳ (86 924 ℳ), Tilgung der Prioritäts-Obligationen 54 000 ℳ (52 400 ℳ), Eisenbahnsteuer 523 ℳ (524 ℳ), 3 % Dividende an die Aktien Litr. A 72 000 ℳ (wie i. V.), Gewinnanteile 3600 ℳ (wie i. V.), Bilanz-Reservefonds 4095 ℳ (9101 ℳ), Vortrag 1693 ℳ (1792 ℳ).

— **Außerordentliche Kriegsteuerungsunterstützungen für bayerische Pensionisten.** Mit Rücksicht auf die anhaltende Teuerung haben die bayerischen Zivilstaatsministerien verfügt, daß auch den im Ruhestande befindlichen Staatsbeamten sowie den Hinterbliebenen von Staatsbeamten während des Krieges im Falle des Bedürfnisses auf Ansuchen außerordentliche Kriegsteuerungsunterstützungen gewährt werden können. Für die Gewährung solcher Unterstützungen kommen naturgemäß in erster Linie die Personen in Betracht, die auf ein geringeres Einkommen angewiesen sind, das angesichts der bestehenden Teuerung selbst bei entsprechender Einschränkung eine angemessene Lebenshaltung nicht ermöglicht. Unter diesen Personen sind sodann diejenigen besonders zu berücksichtigen, die für eine größere Familie zu sorgen haben. Im Ruhestande befindliche Beamte und Hinterbliebene, deren Gesamtjahreseinkommen den Betrag von 2400 ℳ übersteigt, kommen für die Gewährung einer solchen Unterstützung nicht in Betracht.

Zu den im Ruhestande befindlichen Beamten im Sinne dieser Bekanntmachung gehören auch die Beamten- und Bedienstetengruppen, denen die Aussicht auf eine Pension oder einen Unterhaltsbeitrag eröffnet war, ferner auch die im Ruhestande befindlichen Beamten und Bediensteten der vormaligen Pfalzbahnen. Das Gleiche gilt für die Hinterbliebenen der Beamten.

— **Abgabe von Brot und Fleisch an Fremde in Bayern 1916.** Die wichtigsten Bestimmungen über die Abgabe von Brot und Fleisch an Fremde, die im dritten Kriegssommer Bayern besuchen wollen, sind in übersichtlicher Darstellung erschienen. Dieses praktische Merkblatt wird an die Beteiligten von der Amtlichen Auskunftstelle der bayerischen Staatseisenbahnen im Öffentlichen Verkehrsbureau, Berlin W 8, Unter den Linden 14, bereitwilligst abgegeben.

— **Zur Vereinheitlichung des deutschen Verkehrswesens.** Eine unter Beteiligung sämtlicher badischer Handelskammern stattgefundene Präsidialkonferenz des badischen Handelstages hat kürzlich zu obiger Frage eine Entschließung angenommen, die nach dem „Schwäbischen Merkur" wie folgt lautet: „Mit Rücksicht auf die Notwendigkeit größter Sparsamkeit, auf die Abnutzung der Verkehrsmittel, die Unzahl der vorhandenen Verkehrsprojekte, die Wichtigkeit des Verkehrswesens für die Gestaltung der künftigen mitteleuropäischen Arbeitsgemeinschaft und für unsere spätere Versorgung mit Rohstoffen und Lebensmitteln ersucht der badische Handelstag die Regierung, sich mit den anderen Bundesstaaten ins Benehmen zu setzen, um eine einheitliche Verkehrsleitung auf den Eisenbahnen und Wasserstraßen unter möglichster Ausnutzung der letzteren anzubahnen. Soweit ein Zusammenwirken aller beteiligten Staaten nicht erreichbar ist, sollten mindestens die süddeutschen Bundesstaaten mit Rücksicht auf die mitteleuropäischen Verkehrspläne und, um sich die wirtschaftlichen Vorteile des Großbetriebs nutzbar zu machen, in ihrer Eisenbahn- und Wasserstraßenpolitik zu einem einheitlichen Vorgehen gelangen. Der Handelstag begrüßt alle Bestrebungen nach größerer Vereinheitlichung im Verkehrswesen insbesondere im Eisenbahnverkehr, ferner die beabsichtigte Gründung eines Neckar-Donauvereins und erwartet, daß Eisenbahnen, See- und Binnenwasserstraßen und -Häfen künftig lediglich unter dem Gesichtspunkt gemeinsamer größtmöglicher wirtschaftlicher Ausnutzung unter Ausschaltung örtlicher und wirtschaftlicher Gegensätze und unter Hinzuziehung der beteiligten Kreise verwaltet werden."

— **Der Aprilversand des Stahlwerksverbandes** hat sich wie folgt gestellt (in Tonnen Rohstahlgewicht):

	April 1916	März 1916	April 1915	demnach im April 1916 gegen März 1916	demnach im April 1916 gegen April 1915
Insgesamt..	271 756	311 649	306 115	— 39 893	— 34 359
Auf die einzelnen Gruppen entfallen:					
Halbzeug...	83 132	82 787	80 143	+ 345	+ 2 989
Oberbau ...	119 936	153 994	132 210	— 34 058	— 12 274
Formeisen..	68 688	74 868	93 762	— 6 180	— 25 074

Der verhältnismäßig starke Rückgang gegen den Vormonat ist lediglich darauf zurückzuführen, daß der Berichtsmonat vier Arbeitstage weniger umfaßt als der Vormonat. In der Hauptsache wurde von diesem Rückgang Eisenbahnmaterial betroffen, aber auch der Versand in Formeisen hielt sich im April nicht ganz auf der Höhe des vormonatigen Absatzes.

— **Kriegsauszeichnungen.** 1. Mit dem Eisernen Kreuz I. Klasse wurden ausgezeichnet: a) aus dem Bereich der preußisch-hessischen Staatsbahnverwaltung der Regierungsbaumeister Heyden in Leipzig, b) aus dem Bereich der bayerischen Staatsbahnverwaltung der Regierungsrat Dr. Friedl in München und der Oberinspektor Zöllner in Ludwigshafen (Rhein). — 2. Das Eiserne Kreuz II. Klasse erhielten: a) aus dem Bereich der preußisch-hessischen Staatsbahnverwaltung der Verkehrsinspektor Finger in Gießen, ferner die Regierungsbaumeister Blaesig in Hannover, Boltze in Sulingen, Brückmann in Osnabrück, Happel in Darmstadt, Jaeger in Münster (Westf.), Koester in Sulingen und Schubert in Osnabrück; b) aus dem Bereich der bayerischen Staatbahnverwaltung der Direktionsrat Schappert in Nürnberg. — 3. Der bayerische Militärverdienstorden IV. Klasse mit Schwertern wurde dem Eisenbahnassessor Burger in Ludwigshafen (Rhein) verliehen. — 4. Das bayerische Militärverdienstkreuz III. Klasse mit der Krone und mit Schwertern erhielt der Eisenbahnassessor Böttinger in Würzburg.

— **Personalnachrichten.** Bei der preußisch-hessischen Staatsbahnverwaltung ist der Regierungsbaumeister des Maschinenbaufachs Timann, Vorstand des Eisenbahn-Maschinenamts in Altona, gestorben.

Österreich.

— **Buschtiehrader Eisenbahn.** Der Verkehr dieser Bahn hat sich, wie die „N. Fr. Pr." mitteilt, in dem ersten Jahresdrittel bedeutend gehoben, was hauptsächlich auf die lebhafte Beschäftigung der Kriegsindustrie und insbesondere der Eisenindustrie zurückzuführen ist. In den Monaten Januar bis April d. J. ergab sich eine Steigerung des Güterverkehrs um etwa 14 % und des Personenverkehrs um rund 20 %. Der Verkehr nahm sogar einen größeren Umfang an als in den ersten vier Friedensmonaten des Jahres 1914; es wurden um rund 100 000 t Güter und um rund 150 000 Reisende mehr befördert als in den Monaten Januar bis April des Jahres 1914. Für das erste Jahresdrittel 1916 wird eine Zunahme des Güterverkehrs um 333 000 t ausgewiesen. Hiervon entfallen auf Kohle 178 000 t und auf andere Frachten 154 000 t. Dieses Mehr verteilt sich auf die beiden Netze wie folgt: Lit. A 77 000 t Kohle und 114 000 t andere Güter und Lit. B 100 000 t Kohle und 40 000 t andere Güter. Aus dem gesteigerten Güterverkehre floß eine Mehreinnahme von 449 000 K. für das Lit. A-Netz und von 130 000 K. für das Lit. B-Netz. An der Steigerung bei der A-Linie sind die verschiedenen Güter mit 365 000 K. beteiligt. Diese Mehreinnahme ist hauptsächlich auf die lebhafte Beschäftigung der Kladnoer Hüttenwerke zurückzuführen. Für Personen und Gepäck wurden bei beiden Netzen um 90 000 K. mehr vereinnahmt als im Vorjahre. Im ganzen liegt bisher eine Steigerung der Einnahmen um 969 000 K. vor, woran das Lit. A-Netz mit 519 000 K. und das B-Netz mit 450 000 K. beteiligt sind. In den ersten vier Monaten des Vorjahres wurde gegenüber der gleichen Zeit des Jahres 1914 eine Steigerung um 5800 K. für das A-Netz, dagegen eine Verminderung um 849 000 K. für das B-Netz ausgewiesen. Wie sich die Verkehrsverhältnisse weiterhin gestalten werden, läßt sich selbstverständlich nicht voraussehen. In den nächsten drei Monaten dürften wohl weitere Mehreinnahmen in die Erscheinung treten, da die Monate Mai bis Juli 1915 einen Rückgang der Einnahmen um zusammen 1,1 Millionen Kronen ausgewiesen hatten. Vom Monat August ab wurden dagegen Mehreingänge verzeichnet, die bis zum Jahresschlusse 1915 die Höhe von 2,2 Millionen Kronen erreichten. Die Betriebsausgaben dürften in diesem Jahre eine Steigerung erfahren. Das Steuererfordernis, das für das Jahr 1915 bei der A-Strecke um 400 000 K. und bei der B-Strecke um eine Million Kronen kleiner war als im Jahre 1914, wird die Betriebsrechnung des laufenden Jahres schwerer belasten, da ein um 5,3 Millionen Kronen höherer Reingewinn, und zwar 2,4 Millionen Kronen bei der A-Strecke und 2,9 Millionen Kronen bei der B-Strecke die Grundlage der Steuerbemessung bilden werden.

— **Lemberg-Czernowitz-Jassy-Eisenbahn.** Der zur Vorlage an die Generalversammlung der Gesellschaft bestimmte Geschäftsbericht des abgelaufenen Jahres führt aus, daß sich aus dem Titel der Garantieeingänge für die rumänischen Linien der Gesellschaft infolge Steigerung der Devisenkurse ein wesentlich höherer Eingang ergab. Die kriegerischen Ereignisse bewirkten, daß die Rechnungsabschlüsse für das Jahr 1914 der Bukowinaer Lokalbahnen auch bisher nicht fertiggestellt werden konnten. Die Eisenbahn Lemberg-Belzec ergab einen Ausfall von 3240 K. im Vergleiche gegen das Vorjahr. Die Dividende der Gesellschaft wird mit 30 K. gegen 27½ K. im Vorjahre in Vorschlag gebracht.

— **Donau-Oder-Weichsel-Kanal.** Wie der „B. B.-Ztg." aus Wien 18. Mai, gemeldet wird, überreichte eine Abordnung unter Führung des Bürgermeisters Weiskirchner und des Präsidenten des Zentralvereins für Fluß- und Kanalschiffahrt Dr. Russ dem Handelsminister eine ausführliche Denkschrift, in der die Forderung vertreten und begründet wird, daß die Regierung den Bau eines Donau-Oder-Weichsel-Kanals mit einem Stichkanal nach Brünn und im Anschluß an das deutsche Wasserstraßennetz mit allen ihr zur Verfügung stehenden Mitteln fördern möge. Im Laufe der Besprechung wies Dr. Russ auf die militärische Bedeutung eines Donau-Oder-Kanals, besonders aber auf die Forderung nach einem billigen Verfrachtungswege für die Versorgung mit Lebensmitteln und für die Rohstoffbeschaffung hin. Von besonderer Bedeutung sei die Frage auch mit Rücksicht auf die zukünftige Gestaltung des Wirtschaftsverhältnisses Österreichs zu dem Deutschen Reich. Der beabsichtigte Bau eines deutschen Rhein-Donau-Kanals würde, wenn gleichzeitig nicht auch der Bau eines Donau-Oder-Kanals in Angriff genommen werde, eine große verkehrswirtschaftliche Benachteiligung der österreichischen Sudetenländer zur Folge haben. Der Handelsminister erwiderte, daß die Kanalangelegenheit bereits wiederholt von der Regierung eingehend beraten wurde und zwar auch während der Kriegszeit. Doch sei eine abschließende Stellungnahme der Regierung zurzeit nicht möglich. Der Minister betonte, daß im Kriege jede wahrhaft wirtschaftliche Anregung auf volle Beachtung der Regierung zählen dürfe, er wies aber darauf hin, daß nach dem Kriege der Staatshaushalt mit der größten Sparsamkeit geführt werden müsse.

— **Kaiser-Ferdinands-Nordbahn.** Die Gesamtdividende dieser Kohlenwerksgesellschaft beträgt für das Jahr 1915, wie wir bereits in Nr. 32, S. 376 mitgeteilt haben, 242,50 K. und ist um 15 K. höher als im Vorjahre. Dabei hat aber die Gesellschaft abgesehen von dem höheren Erfordernisse für Steuern und Tilgung der Aktien, erhöhte Abschreibungen an den Montananlagen vorgenommen und den Gewinnvortrag um rund 1 000 000 K. gestärkt. Die Werke blieben von ernsten Betriebsstörungen verschont, dagegen machte sich Arbeitermangel geltend. Die Löhne der Arbeiter erfuhren beträchtliche Erhöhungen, den Beamten wurden Teuerungszulagen gewährt. Die Materialversorgung verursachte, namentlich beim Grubenholz, große Schwierigkeiten und war nur zu sehr erheblich gesteigerten Preisen notdürftig durchführbar. Durch die gesetzliche Einführung der Unfallversicherung der Bergarbeiter ab 1. Januar 1915 trat eine neue, dauernde Belastung der Werke ein. Alle diese ungünstigen Punkte wurden aber durch höhere Erzeugung und bessere Verkaufserlöse reichlich ausgeglichen, wobei der Umstand, daß ein Teil, insbesondere der Nebenerzeugnisse, in Markwährung verschlossen war, ins Gewicht fiel. Die Durchführung des großen Investitionsprogramms machte weitere Fortschritte und dürfte im Jahre 1916 im wesentlichen beendet werden. Im Jahre 1915 wurden die Anlagen in Michalkowitz dem Betriebe übergeben. Die Kohlenförderung im Jahre 1915 betrug 16 363 000 Meterzentner und ist gegen das Vorjahr um 777 000 Meterzentner gestiegen; die Kokserzeugung betrug im Jahre 1915 2 850 000 Meterzentner und ist gegen 1915 um 202 000 Meterzentner gesunken, und zwar aus dem Grunde, weil die im Jahre 1914 noch bestandene Ausfuhr nach Rußland wegfiel und die Eisenwerke erst in der zweiten Jahreshälfte 1915 zu größeren Abrufen von Koksmengen schritten; die Koksanstalt wurde erst im letzten Drittel des Berichtsjahres wieder voll betrieben. Die Montanbahn hat im Jahre 1915 6 098 804 Nettotonnen befördert, das ist um 172 739 t mehr als im Vorjahre. Die Anlagekosten der von der k. k. Staatsverwaltung eingelösten Eisenbahnen samt Zubehör werden in der Bilanz unter den Aktiven im vollen Betrag von rund 495½ Millionen Kronen angeführt. Die Anlagekosten der Kohlenwerke und Koksanstalt haben sich um 4¼ Millionen Kronen erhöht und betragen nunmehr rund 33½ Millionen Kronen, wozu noch die auf Neubaukostenkonto verrechneten Anlagen mit 4.7 Millionen Kronen kommen. Die Anlagekosten der Montanbahn betragen 8,1 Millionen Kronen. Der Reingewinn ohne Gewinnvortrag beträgt 18 Millionen Kronen, um rund 2 Millionen Kronen mehr als im Vorjahre.

— **Die österreichischen Betriebe der Deutschen Erdöl-Aktiengesellschaft.** Nach Mitteilung der „N. F. Pr." wird bei den österreichischen Erdölunternehmungen der Deutschen Erdöl Aktiengesellschaft nach dem Geschäftsbericht der Betriebsüberschuß teilweise zu inneren Rücklagen benutzt werden. Nach dem Wiederaufbau der abgebrannten obertägigen Anlagen der Schächte wurde durch angestrengte Tätigkeit die Rohölerzeugung nach und nach dahin gebracht, daß sie sich dem Stande vor Ausbruch des Krieges wieder beträchtlich genähert hat. Die österreichischen Raffinerien sind seither durch die Aufarbeitung der Rohölgewinnung und der Vorräte dauernd vollauf in Anspruch genommen. Die Gesellschaft war in der Lage, deren Erzeugnisse zum weitaus größten Teile dem deutschen Verbrauche zuzuführen. Im ganzen genommen, glaubt die Gesellschaft, erwarten zu dürfen, daß die österreichischen Beteiligungen der Gesellschaft aus dem Kriege gekräftigt hervorgehen werden. In Rumänien weist für die Gesellschaft die Rohölgewinnung gegenüber dem Vorjahre keinen nennenswerten Rückgang auf. Nachdem inzwischen der Donauweg frei wurde, sei anzunehmen, daß der Abtransport der Erzeugnisse bei entsprechender Organisation nunmehr ausgiebiger vonstatten gehen werde. Die Gesellschaft hat ihre eigenen Transportmittel verstärkt. Im laufenden Jahre dürften zwei Donaukähne hinzutreten.

— **Regierungsrat Adolf Janisch †.** Am 9. Mai ist in Wien der Regierungsrat Staatsbahndirektorstellvertreter Adolf Janisch im 49. Lebensjahre gestorben. Mit ihm ist nicht nur eine hervorragende Kraft seines Standes — er war ein Beamter voll Hingebung an seinen Beruf, ein stets humaner Vorgesetzter und liebenswürdiger Kollege — sondern auch ein allgemein verehrter, ob seiner edlen Menschlichkeit hochgeschätzter Mann viel zu früh für alle, die ihn kannten, dahingegangen. Nicht

nur die österreichische Staatseisenbahnverwaltung, auch der Schubert-Bund hat durch den Tod seines Vorstandes einen äußerst schweren Verlust erlitten.

Rumänien.

— **Der erste Carmen-Zug.** Wie aus Bukarest gemeldet wird, ist der erste der für Rumänien bestimmten Eisenbahnzüge mit deutschen Waren, denen der Name Carmen-Züge gegeben wurde, am 18. d. M. vormittags in Ploesti angekommen, mit Tannengrün und Fahnen der Mittelmächte und von Rumänien geschmückt. Er ist den rumänischen Eisenbahnbehörden von der deutschen Kommision übergeben worden.

Tags zuvor hatte eine Beratung des Direktors der deutschen Zentraleinkaufsgesellschaft in Bukarest, Lindemann, mit den rumänischen Behörden wegen rascher Ablieferung der aus Deutschland angekündigten 2000 Wagen stattgefunden. Man kam überein, daß die Waren nicht mehr in Predeal, sondern im Inlande verzollt werden, und daß die entladenen deutschen Wagen alsbald mit Gütern aus Rumänien oder mit Durchgangswaren wieder beladen und über die nächste Grenzstation zurückbefördert werden. Man glaubt, daß die 2000 Wagen binnen zweieinhalb Monaten abgeliefert sein werden.

— **Petroleumausfuhr.** Nach dem „Moniteur du Pétrole Roumain" hält sich die Ausfuhr von Petroleum auf dem Landwege auf dem niedrigen Stand, auf dem sie sich in den letzten Monaten befand, die auf der Donau entwickelt sich ein wenig besser. Für diese Ausfuhr hat die Direktion der rumänischen Eisenbahnen jetzt eine Anordnung getroffen, nach der 2 Züge von je 36 Tankwagen täglich zwischen den Raffinerien des Kreises Prahova und den Häfen Giurgiu-Ramadan und Oltenitza verkehren, wo die Gesellschaften Steaua-Romana, Astra-Romana und Romano-Americana über Ladungseinrichtungen verfügen. Die Ausfuhrpreise halten sich dauernd auf einer befriedigenden Höhe. Besonders die Öle und die Öldestillate haben mehr und mehr gewinnbringende Preise zu verzeichnen.

Übrige europäische Länder.

— **Die Verpflegung des französischen Heeres.** Die französische Kampffront hat eine Länge von über 900 km und eine Tiefe von etwa 30 km. Auf diesem Raume von 27 000 qkm leben zurzeit 4 Millionen Menschen. Für diese müssen täglich 25 000 t Nahrungsmittel und 2 Millionen Liter Wein herangeschafft werden. Hierfür sind 3500 Eisenbahnwagen, 100 000 Kraftwagen und 6000 Pferdelastwagen nötig. Vor dem Kriege befanden sich in zehn größeren Eisenbahnknotenpunkten über das ganze Land verteilt 32 Lebensmittelmagazine, die zusammen 767 Millionen Tagesrationen für die Truppen enthielten. Sie würden also bei der gegenwärtigen Kopfzahl des Heeres nicht einmal für 200 Tage ausgereicht haben. Außerdem waren 21 Bäckereien und 58 Weideplätze für lebendes Vieh vorhanden. Die heutige Organisation ist eine völlig andere. Als Hauptsammelstellen für die Verpflegung des Heeres sind zwanzig Eisenbahnknotenpunkte ausgewählt worden, die sich in einer Entfernung von 80 bis 160 km von der Front befinden. In einer Entfernung von 10 bis 25 km von der Front liegen die Verteilungsstellen des Kriegsbedarfs. Von hier aus werden die Lebensmittel an die Front mit Kraftwagen, Pferdefuhrwerken oder auf Feldbahnen befördert, deren Züge mit geräuschlos arbeitenden Lokomotiven, Bauart Décauville, befördert werden.

Die Verwaltung der Hauptmagazine zerfällt in vier Teile: Verpflegung, Munition, Ingenieurwesen und Sanitätsdienst. Die Verteilungsmagazine enthalten Vorräte für zehn Tage, um von Störungen in der Eisenbahnbeförderung unabhängig zu sein. Von den Hauptmagazinen gehen täglich drei Eisenbahnzüge zu je 40 Wagen nach jedem Verteilungsmagazin ab.

Der Berichterstatter der „Railway Age Gazette" hatte Gelegenheit, eine dieser Hauptsammelstellen zu besuchen. Er schildert seine Eindrücke folgendermaßen: Ein ehemaliges Schloß des Königs von Belgien ist zum Schlachthause gemacht worden. Der Park ist der Weideplatz für Hunderte von Ochsen und Schafen. In dem Schlachthause werden lediglich Armeekonserven hergestellt. Außerdem werden große Mengen Fleischkonserven aus Amerika bezogen. Ein großer Teil der Verpflegung des französischen Heeres stammt übrigens aus den französischen Kolonien. Hier sind dauernd Requisitionskommissionen tätig, um die Lebensmittel einzukaufen. In der Hauptverpflegungsstelle werden im ganzen 1800 Personen beschäftigt. Außer den Soldaten sind es Bäcker, Schlächter, Zimmerleute, Packer und Eisenbahnbedienstete.

Die eigentliche Verpflegungsstelle erinnert in ihrer Gesamtlage an eine schnell entstandene Stadt in der Prärie im Westen der Vereinigten Staaten. Sie wurde auf einer Fläche von 12 ha Größe im Mai und Juni vorigen Jahres errichtet und lieferte am 15. Juli desselben Jahres die ersten Rationen für 100 000 Mann und 35 000 Pferde. Die Anlage stößt an einen Güterbahnhof der Orléansbahn und hat von dort aus ihren Gleisanschluß. Im ganzen wurden 40 Gebäude errichtet. Der Berichterstatter wunderte sich, daß die Gebäude massiv und mit Ziegeln gedeckt waren und daß die Gleise eine regelrechte Kiesbettung erhalten hatten, obwohl das Gelände nur gepachtet ist. Am Bergabhange liegt ein Wasserbehälter, der von einem Bach gespeist wird. Das Wasser fließt von da in einen Wasserturm, der in der Mitte der Anlage steht; von dort aus gehen Feuerlöschleitungen über das ganze Gelände.

Besonderes Interesse erweckten die Bäckereien, in denen amerikanisches Mehl in die 3-Pfund-Brote verwandelt wird, die das Hauptnahrungsmittel des französischen Soldaten bilden. Im ganzen sind 24 Gebäude für diesen Zweck vorhanden, und zwar je acht Mehlspeicher, Backhäuser und Brotspeicher. In den Backöfen wird Holz verfeuert. Dies darf nicht vollständig verbrennen, sondern wird in Holzkohle verwandelt, die für die Öfen in den Schützengräben bestimmt ist und den Vorteil hat, keinen Rauch zu erzeugen. Der Wein kommt in Behälterwagen an und wird hier in Fässer von 200 Litern Inhalt gefüllt. Der Kaffee wird in großen Gebinden angeliefert, wird hier in einem besonderen Gebäude gemahlen und in kleine Säcke gefüllt.

Zur Verladung dienen acht Gleise von je 500 m Länge. Hier werden Munition, Heu, Brot und überhaupt alles, was in größeren Mengen gebraucht wird, je in besondere Wagen verladen, während das, was in kleineren Mengen gebraucht wird, wie Kaffee, Zucker, Tabak, Käse zusammen in einen Wagen kommt. Ehe der Wagen geschlossen wird, wird ein genaues Verzeichnis seines Inhaltes aufgenommen und den Zugbegleitmannschaften übergeben.

Die Bestimmungsstation wird erst auf dem Versandbahnhof bekanntgegeben und richtet sich nach den vorliegenden Anforderungen. Die Fahrt nach der Bestimmungsstation muß unter Umständen nachts erfolgen, wenn die Bahnstrecke durch feindliches Feuer gefährdet ist.

— **Die außerordentliche Steigerung der Kohlenfrachten in Frankreich** öffnet den Franzosen endlich die Augen, wer eigentlich die Hauptgewinne in die Tasche steckt. An Englands Adresse ist gerichtet, was Prade im „Journal" schreibt: „Frankreich, das gegenwärtig 20 Millionen Tonnen Kohle einführt, zahlt gegenüber dem Jahre 1913/14 86,11 Fr. für die Tonne mehr, das sind im ganzen 1722 Millionen Franken mehr. Dieser Mehrbetrag verteilt sich folgendermaßen: 452 Millionen Franken an die Kohlenbergwerksbesitzer, 1240 Millionen Franken an die Schiffsgesellschaften, 30 Millionen Franken für die Beförderung in Frankreich. Die Ziffern zeigen, woher das Übel kommt. Die Kohlenkrise bildet nur einen Teil, den schwersten, der Frachtkrise. Die Reeder, die 100 Millionen verdient hatten, um unsere 20 Millionen Tonnen Kohle im Jahr 1913/14 zu befördern, gewinnen heute 1240 Millionen Franken. Es muß bei dem Recht, sich zu bereichern, Schranken geben, damit nicht die andern nur das Recht besitzen, sich umbringen zu lassen. Ein Dampfer, der vor dem Krieg für 300 000 Franken angekauft wurde, verdient heute 300 000 Franken in einem Monat, um Kohle von England nach Frankreich zu befördern. . England, das allein das kostbare Brennmaterial besitzt, ohne das die Dampfschiffe diesen Verkehr nicht unternehmen können, ist verpflichtet, ihn denjenigen vorzubehalten, die von diesen Schiffen einen rechten Gebrauch machen, und ihn denjenigen zu verweigern, die sie mißbrauchen. Es muß die Kohlenkrise in Frankreich lösen, indem es die Frachten festsetzt und indem es die Kohle den neutralen Reedern verweigert, die sich einer Preisfestsetzung nicht unterziehen."

— **Die Kohlenversorgung Italiens.** Ein Hauptzweck des Besuchs Clémentels in Rom ist, wie die „Stampa" erfährt, der, über die Möglichkeit der Beförderung der für Italien bestimmten englischen Kohle durch Frankreich zu verhandeln. Nach dem vorliegenden Plane solle die englische Kohle nach einem französischen Hafen gebracht und von dort aus über Ventimiglia nach Italien geleitet werden. Falls sich Frankreich zu einer Tarifermäßigung auf den Bahnen herbeiließe, würde sich der hohe Preis der Kohle in Italien wesentlich vermindern. Ferner solle verhandelt werden über den französisch-italienischen Warenaustausch und die Einrichtung einer Zentralstelle zur Festsetzung der Schiffsfrachten in London.

— **Rußland und die Handelsverträge Rumäniens mit den Mittelmächten.** Aus Petersburg, 15. Mai, erfährt das W. T. B.: Alle Petersburger Zeitungen haben eine Mitteilung aus dem Pressebureau des Ministeriums des Auswärtigen veröffentlicht, in welcher es heißt: Die Handelsverträge Rumäniens mit den Mittelmächten überschreiten, indem sie jenen einen Markt zur

Beschaffung der notwendigsten Naturerzeugnisse eröffnen, offensichtlich den Rahmen reiner Handelsabmachungen, vielmehr hat das Abkommen Rumäniens mit Deutschland und Österreich-Ungarn nach Auffassung unserer leitenden Kreise eine größere politische Bedeutung, obwohl die rumänische Regierung den Verbandsmächten zu versichern sich bemüht, daß der Abschluß dieses Abkommens nicht als ein Zeichen für eine Änderung der politischen Richtung der rumänischen Regierung angesehen werden dürfe. Daher haben die Verbandsmächte Schritte für notwendig gehalten, um die Umstände, welche zum Abschluß des rumänischen Handelsabkommens zuerst mit Deutschland und dann auch mit Österreich-Ungarn geführt haben, genau zu erfahren.

— **Kohlennot in Rußland.** Dem „Rußkoje Slowo" zufolge herrscht in Rußland gegenwärtig eine ernste Kohlennot infolge des fast gänzlichen Stockens der Kohlenlieferungen aus dem Dongebiet. Man befürchtet, daß eine Anzahl von Betrieben der Kriegsindustrie infolgedessen gezwungen werden könnte, die Arbeit einzustellen. Deshalb und weil auch die Kohlenlager der Eisenbahnen bedenklich schwinden, begab sich der Minister Trepow in das Dongebiet, um die Ursachen der Stockung in der Kohlenlieferung festzustellen. Amtlich wird sie mit dem Mangel an rollendem Eisenbahnmaterial begründet. Gerüchtweise verlautet jedoch, daß Arbeitermangel die Ursache sei.

Allgemeines.

— **Heilbehandlung und Lazarettwerkstätten.** Die Ausstellung für Kriegsfürsorge Cöln 1916 wird zum ersten Male zusammenfassend die Möglichkeiten vereinigen, die die moderne medizinische Wissenschaft wetteifernd mit Technik und Volkswirtschaft gefunden hat, um aus dem Kriegsbeschädigten wieder einen für den Wirtschaftsorganismus wertvollen Menschen zu machen. Selbstverständlich ist auf diesem Gebiete alles neu und im Flusse, so daß es weiter nicht verwunderlich ist, wenn Meinungsverschiedenheiten in reicher Anzahl vorhanden sind. Soviel aber lassen die Vorarbeiten für die Ausstellung bereits erkennen: Die einem Invalidenheime angegliederte Werkstatt, die dem Kriegsbeschädigten nur die Möglichkeit gibt, sich durch mehr oder minder mechanische Arbeiten über geisttötende Langeweile hinwegzuhelfen, wird erfreulicher Weise die Ausnahme von der Regel bilden. Dagegen hat die lange Dauer des Krieges bereits zwei Arten von Heil- und Ausbildungswerkstätten geschaffen, die in ihrer Art verschieden, doch wieder den gleichen Zweck verfolgen und deshalb, soweit sie im Rahmen der Cölner Ausstellung gezeigt werden können, großes Interesse für sich in Anspruch nehmen werden.

Die erstere Art von Werkstätten untersteht vollständig der ärztlichen Kontrolle. Der Kriegsbeschädigte erlernt gleichsam spielend, ohne daß das Moment der Erwerbslust vollkommen ausgeschaltet würde, wieder sich in seinem früheren Berufe oder in einem neuen umzusehen. Der Arzt aber nimmt seine Messungen sowohl an der Arbeitsleistung wie an dem Kriegsbeschädigten selbst vor und beurteilt an dem sich ergebenden Ermüdungszustande, wieviel dem einzelnen noch an Arbeitsleistung zuzutrauen ist. In der Ausbildungs- und Anlernungswerkstatt dagegen tritt die ärztliche Kontrolle insofern in den Hintergrund, als hier der Versuch gemacht wird, die Konkurrenzfähigkeit des Kriegsbeschädigten wieder herzustellen. Das verstümmelte Glied ist der vorgesehenen Tätigkeit entsprechend ersetzt und die ärztliche Fürsorge ist allgemeiner Natur geworden, sie gilt lediglich noch der dauernden Beobachtung des zu Schaden Gekommenen. — Die Verbreitung der Kenntnisse über diese Einrichtungen in Industrie und Handel wie auch bei dem Laienpublikum wird ganz gewiß weitere Früchte und Förderungen auf diesem die ganze Kriegsfürsorge entscheidenden Gebiete zeitigen.

Rechtspflege.

— **Umfang der Haftung der Eisenbahn nach dem Haftpflichtgesetz bei Verletzung einer Ehefrau.** Klägerin, eine Beamtenfrau, wurde bei einem Zugzusammenstoß an die Rückwand des Wagenabteils gestoßen und erlitt dadurch einen Nervenschock. Sie war infolgedessen nicht mehr fähig, ihren Haushalt, den sie bis dahin allein besorgt hatte, weiter zu versehen und deshalb gezwungen, ein Dienstmädchen einzustellen. Außerdem bedurfte sie kräftigerer Kost. Als Ersatz für die ihr durch die Einstellung des Dienstmädchens und durch kräftigere Kost entstehenden Auslagen verlangte sie auf unbegrenzte Dauer eine jährliche Rente. Daneben verlangte sie noch Ersatz der Auslagen, die durch die notwendig gewordene anderweitig Unterbringung ihres Kindes und durch die Unmöglichkeit, ihre Haushalt selbst und persönlich zu besorgen, entstanden wäre Das Landgericht hat für die Einstellung eines Dienstmädche und bessere Kost eine monatliche Rente auf 3 Jahre zuerkann im übrigen die Klage abgewiesen. Das Oberlandesgericht h das Urteil bestätigt und die Berufung der Klägerin und d Eisenbahn zurückgewiesen. Aus den Gründen: Die Koste welche durch anderweitige Unterbringung des Kindes erwachse sind, und die Mehrkosten, die dadurch entstanden sind, daß d Klägerin den Haushalt nicht besorgen konnte, seien als mitte bare Unfallfolge anderen Personen, nämlich dem Ehemann erwachsen und könnten von der Verletzten nicht geltend g macht werden. In § 3a Haftpfl.-Ges. sei die Haftung auf d Vermögensschaden beschränkt, den der Verletzte selbs erlitt; eine dem § 845 BGB. entsprechende Bestimmung enthal das Haftpfl.-Ges. nicht. Die Entscheidung in RG. Bd. 4 S. 84 ff. könne für den vorliegenden Fall nicht als einschläg erachtet werden, weil sie die Frage erörtere, ob die Ehefra wegen Aufhebung oder Minderung ihrer Erwerbstätigke Schadensersatz verlangen könne, wenn sie als Geschäfts gehilfin des Ehemanns tätig gewesen ist. Nun sei allerding in neueren Erkenntnissen (s. Eger, Haftpflicht-G., 7. Auf S. 356, J. W. 1905, S. 341, Nr. 12; 1913, S. 99, Nr. 15) e Schaden angenommen und ein Entschädigungsanspruch für b gründet erachtet worden, wenn eine Ehefrau auch innerha des Hauswesens in ihrer Arbeitsfähigkeit beschränkt wurd durch diese Minderung der Arbeitsfähigkeit aber die Erwerb verhältnisse des Mannes verschlechtert oder durch die Au gaben für Hilfskräfte seine Einnahmen soweit aufgezehrt we den, daß dadurch der Unterhalt der Frau beeinträchtigt wi und sie nach den Umständen des Falles einen mittelbaren Sch den erleidet. Im vorliegenden Falle seien aber solche beso deren Umstände nicht geltend gemacht worden und könnte nach Lage der Sache auch nicht geltend gemacht werden. D gegen sei die Zuerkennung der Rente für Halten eines Diens mädchens und für bessere Kost gerechtfertigt. Klägerin kön infolge des Unfalls ihre häuslichen Arbeiten (Kochen, Reinig der Wohnung und Kleidung) nicht mehr besorgen und bedür der Unterstützung eines Dienstmädchens; ebenso müsse s kräftigere Kost genießen. Nach § 3a Haftpfl.-G. sei ab neben anderem auch Ersatz des Vermögensnachteils zu leiste den der Verletzte dadurch erleidet, daß infolge der Verletzu eine Vermehrung seiner Bedürfnisse eingetreten sei. Zur Ve mehrung der Bedürfnisse gehöre aber insbesondere Bedienu und bessere Kost. Die Beschränkung der Rente auf bestimm Zeit sei nicht zu beanstanden. Denn nach den ärztlichen Gu achten sei die Erkrankung der Klägerin keine derartige, d die Zuerkennung einer Rente auf Lebenszeit gerechtferti wäre. Der Zustand der Klägerin lasse auf eine vollständig Herstellung ihrer Gesundheit rechnen; nach den Erfahrung des täglichen Lebens werde sich der Zustand rasch besser sobald der Streit über die Höhe der Entschädigung beendet i Wann die vollständige Wiederherstellung der Klägerin e reicht sein werde, lasse sich mit vollkommener Sicherheit allg dings nicht sagen, und es könne dies auch nicht durch Ve nehmung weiterer Sachverständiger festgestellt werden, w eben in solchen Fällen der Gesundheitszustand wesentlich dur den Rechtsstreit beeinflußt werde. Wenn daher angenomm werde, daß dies nach Ablauf von 3 Jahren der Fall sein werd so sei dies nicht unbillig. Falls diese Annahme aber nic als richtig sich erweisen sollte, sei die Klägerin nach § 3 ZPO. unschwer in der Lage, nach Ablauf der 3 Jahre weite Ansprüche geltend zu machen (Urteil des OLG. München vo 17. April 1916).

Bemerkung des Einsenders: Es ist unrichtig, d das Gericht die durch die Einstellung eines Dienstmädche entstehenden Kosten der verletzten Ehefrau aus dem Recht grund der „Vermehrung der Bedürfnisse" in Form einer Ren zuerkannt hat. Denn das Halten eines Dienstmädchens nicht notwendig geworden, weil die Verletzte etwa b sondere persönliche Wartung und Pflege nötig h sondern nur deshalb, weil sie die ihr nach §§ 1356 und 13 BGB. obliegende Verpflichtung zur Leitung des Hauswese und zu Arbeiten in ihm nicht mehr voll erfüllen kann. D durch die Einstellung des Dienstmädchens entstehenden Kost fallen also, wenigstens nach gesetzlichem Güterstande, na § 1389, Abs. 1, BGB. dem Manne zur Last, sind also sei Schaden und nicht ein Schaden der Ehefrau. Dieser Schad kann also nicht unter dem Rechtstitel der „Vermehrung ihr Bedürfnisse" von der Ehefrau geltend gemacht werden. D Ehefrau könnte ihn vielmehr nur als mittelbaren Schaden s weit geltend machen, als ihr dadurch eine Schmälerung d Unterhalts erwächst. Daß aber das letztere nicht zutrifft, h das OLG. ja ausdrücklich festgestellt. Dr. Reindl.

Amtliche Mitteilungen der Geschäftsführenden Verwaltung.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.

Die am 18. Mai d. J. dem öffentlichen Verkehr übergebene 20,995 km lange Strecke Dollnstein-Rennertshofen der Königlich Bayerischen Staatseisenbahnen ist den Vereinsbahnstrecken zugerechnet worden.

Rundschreiben der Geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. I 47 vom 22. Mai d. J. an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Antrag der Ungarischen Staatsbahnen auf anderweitige Regelung der Frankenumrechnung bei der Vereinsabrechnungsstelle (abgesandt am 23. Mai d. J.).

Nr. II 29 vom 17. Mai d. J. an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Lademaß auf der Strecke Máramarossziget-Körösmező der Königlich Ungarischen Staatseisenbahnen (abgesandt am 22. Mai d. J.).

Nr. III 81 vom 19. Mai d. J. an die Mitglieder des Ausschusses für die Vereinssatzungen und allgemeine Verwaltungsangelegenheiten Begleitschreiben zur Niederschrift über die am 18./19. April d. J. in Linz abgehaltene Sitzung des Unterausschusses zur Durchberatung eines neuen Entwurfs des Übereinkommens, betreffend die Abrechnungsstelle des Vereins (abgesandt am 23. Mai d. J.).

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Nachruf.

Am 7. Mai fand in den Kämpfen bei Verdun den Heldentod für Kaiser und Vaterland der

Königliche Regierungsbaumeister, Leutnant d. R.,

Herr Walter Kirchhoff,

Hilfsarbeiter des Maschinenamts 1 hierselbst.

Der Tod des in treuester Pflichterfüllung Dahingeschiedenen bedeutet für uns einen schweren Verlust. Ausgestattet mit reichen Gaben des Geistes und gediegenen Fachkenntnissen hat der nunmehr Verstorbene sich stets durch große Schaffensfreudigkeit ausgezeichnet. Aber nicht nur im engeren Dienstbereich hat sein Tod eine klaffende Lücke hinterlassen, sondern wir vermissen schmerzlich den liebenswürdigen, durch anspruchsloses Wesen ausgezeichneten Menschen.

Sein Andenken wird unter uns allzeit in hohen Ehren gehalten werden.

Essen, den 23. Mai 1916. (717)

Der Präsident
und die höheren Beamten der Königlichen Eisenbahndirektion.

2. Güterverkehr.

Deutscher Seehafenverkehr mit Süddeutschland.

Mit Gültigkeit vom 1. Juni 1916 treten folgende Änderungen ein:

1. In den Ausnahmetarif 1 c für Zigarrenkisten- und Bleistiftbrettchen wird die Station Nürnberg-Nord aufgenommen.
2. Die Ausnahmetarife 23 a für Frühzwetschen und 23 für frisches Obst werden bis auf Widerruf, längstens bis zum 30. Juni 1917, verlängert.
3. In den Ausnahmetarifen S 18 für Antimon usw. und S 20 für Felle und Häute werden die Frachtsätze für Kehl ermäßigt. Näheres im Gemeinsamen Tarif- und Verkehrsanzeiger.

Hannover, 22. Mai 1916. (723)
Königliche Eisenbahndirektion.

Westdeutsch-südwestdeutscher Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. Juni 1916 wird
- die Station Wustweiler O K. W des Direktionsbezirks Saarbrücken in die Tarifhefte 5 bis 8 aufgenommen,
- die Station Mannheim Rangierbf. mit der Beschränkung auf die Umbehandlung von Frachtgut in das Tarifheft 5 einbezogen,
- die Station Mertloch als Versandstation in den Ausnahmetarif 11 für Dachschiefer in den Tarifheften 5, 7 und 8 einbezogen.

Näheres bei den beteiligten Güterabfertigungen und im Tarifanzeiger der preußisch-hessischen Staatsbahnen.

Frankfurt (M.), 20. Mai 1916. (722)
Königliche Eisenbahndirektion.

Ausnahmetarif für Düngemittel usw. (Tfv. 2).

Die Bestimmung unter b) der Anmerkung 3) auf Seite 4 des Ausnahmetarifs erhält mit Gültigkeit vom 29. Mai 1916 ab die nachstehende Fassung:

„Gipssteine, rohe, die nachweislich zur Düngererzeugung (Düngegips oder schwefelsaurem Ammoniak) verwendet werden."

Berlin, den 25. Mai 1916. (729)
Königliche Eisenbahndirektion.

Westdeutsch-Sächsischer Verkehr.

Am 1. Juni 1916 wird die Station Mannheim Rbf. mit der Beschränkung auf die Umbehandlung von Frachtgut in den Tarif aufgenommen. Näheres ist aus dem Tarif- und Verkehrsanzeiger der Preußisch-Hessischen Staatseisenbahnen und aus unserem Verkehrsanzeiger zu ersehen, auch geben die Stationen Auskunft.

Dresden, am 25. Mai 1916. (730)
Kgl. Gen.-Dir. d. Sächs. Staatseisenb., namens der beteiligten Verwaltungen.

Staats- und Privatbahn-Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. Juni 1916 werden die Stationen Heimboldshausen und Hersfeld in die Ausnahmetarife 3 e, 3 f und 3 h für Steinsalz, sowie 3 g und S 10 für Stein- und Siedesalz als Versandstationen einbezogen.

Nähere Auskunft erteilen die beteiligten Güterabfertigungen.

Erfurt, den 23. Mai 1916. (731)
Königliche Eisenbahndirektion.

Tfv. 1267. Oberschlesisch-österreichischer Kohlenverkehr, Eisenbahngütertarif, Teil II, Heft 3 vom 1. September 1913. Festsetzung einer Umwegsfracht für Kohlen-, Koks- und Brikettsendungen bei Leitung über den Hilfsweg Grammat-Neusiedl.

Mit sofortiger Gültigkeit bis auf Widerruf längstens bis 1. Februar 1917 wird für Kohlen-, Koks- und Brikettsendungen

a) von sämtlichen Versandstationen und Gruben nach Triest (S. B. und St. B.)

b) von den Versandstationen und Gruben Nr. 1, 1 a, 2 bis 11, 11 a, 12 bis 37, 52, 53, 58, 59, 61, 62, 62 a, 63 bis 68 nach den unten angeführten Stationen bei Eintritt eines Verkehrshindernisses auf dem leitungsberechtigten Wege über Wien Südbahn der Hilfsweg über Grammat-Neusiedl festgesetzt.

Für die Beförderung auf dem Hilfswege Grammat-Neusiedl wird nebst den über den behinderten Weg geltenden tarifmäßigen oder im Verlautbarungswege eingeführten Frachtsätzen eine Umwegsfracht von 37 hl für 1000 kg berechnet.

Diese ermäßigte Frachtberechnung erfolgt, sobald das Beförderungshindernis in den Versandstationen bekannt geworden ist, nur dann, wenn der Absender die Anwendung dieser Frachtberechnung im Frachtbriefe vorschreibt. Unterläßt der Absender diese Vorschreibung, so wird die Fracht zu den über den tatsächlich benützten Weg geltenden Tarifen berechnet.

Im Falle der Beförderung über den Hilfsweg wird die Lieferfrist und die Gebühr für die Angabe des Interesses an der Lieferung über den Hilfsweg ermittelt.

Für die Umleitung und Anrechnung der Umwegsfracht kommen außer den unter a) genannten Stationen noch folgende Bestimmungsstationen in Betracht:

Abbazia-Mattuglie, Breitenstein, Bruck a. d. M. Frachtenbahnhof, Cilli, Donawitz, Eichberg, Faal, Gloggnitz, Gratwein, Graz Hauptbahnhof und Staatsbahnhof, Judendorf, Kapfenberg Südbahnhof, Kindberg, Klamm-Schottwien, Krieglach, Marburg Hauptbahnhof, Markt Tüffer, Mitterdorf, Mixnitz, Mürzzuschlag, Neunkirchen Südbahnhof, Payerbach-Reichenau, Peggau-Deutsch-Feistritz, Pola, Pottschach, Prävali, Retznei, St. Egyden Südbahnhof, St. Peter in Krain, Semmering, Spielfeld-Straß, Spital am Semmering, Steinbrück, Steinhaus, Store, Stübing, Ternitz, Unterdrauburg, Wartberg-Mürzthal und Wildon.

Der Zeitpunkt der Einleitung und Aufhebung des Hilfsweges ist bei den Versandstationen zu erfahren.

Kattowitz, den 22. Mai 1916. (732)
Königliche Eisenbahndirektion Kattowitz, namens der beteiligten Verwaltungen.

Süddeutsch-ungarischer Verkehr.

Eisenbahngütertarif Teil II, Heft 2 vom 1. Juni 1913.

Mit Gültigkeit ab 1. Juni 1916 wird der Ausnahmetarif 50 (Häute und Felle) wie folgt ergänzt:

Von / Nach	Baja		Buda-Császárfürdö Budapest-Angyalföld usw.	
	5 t	10 t	5 t	10 t
Heilbronn Hbf.	558	517	451	431
Offenbach (Main)	583	539	476	453
Reutlingen Hbf. Ort	547	508	440	422

München, den 22. Mai 1916. (713)
Tarifamt der K. Bay. St.-E.-B. r. d. Rh., namens der Verbandsverwaltungen.

Badischer Gütertarif.

Mit sofortiger Gültigkeit wird für die Überführung eines beladenen Wagens in Basel Bad. Stb. zwischen dem Güterbahnhof einerseits, dem Rangierbahnhof und dem Personenbahnhof anderseits sowie zwischen dem Rangierbahnhof einerseits und dem Personenbahnhof anderseits eine Überfuhrgebühr von 5 cts. für 100 kg, mindesents 5 Fr. für den Wagen erhoben.

Karlsruhe, den 19. Mai 1916. (726)
Gr. Generaldirektion der Staatseisenbahnen.

Güterverkehr der badisch-schweiz. Übergangsstationen mit der Schweiz.

Am 1. Juni 1916 tritt eine Neuausgabe des gemeinsamen schweiz. Ausnahmetarifs Nr. 13 für Zement, Kalk und Gips in Kraft. Die Drucksache ist bei unserm Verkehrsbureau für 60 Pf. käuflich.

Karlsruhe, den 23. Mai 1916 (725)
Gr. Generaldirektion der Bad. Staatseisenbahnen.

Frachtsätze für Steinkohlen von Mähr. Ostrau Oderfurt, Sämtlichen Gruben des Ostrau- und Dombrau-Karwiner Revieres, Suchau i. Schles., Habsburgschacht, Dombrau und Karwin Kaschau-Oderbergerbahn nach Kattowitz Landesgrenze zum Weiterversande nach den besetzten Gebieten Rußlands.

Die mit Bekanntmachung vom 15. Januar 1916 gegen Widerruf eingeführten Frachtsätze für Kattowitz Landesgrenze werden zum 30. Juni d. Js. ohne Ersatz aufgehoben.

Kattowitz, den 23. Mai 1916. (727)
Königl. Eisenbahndirektion Kattowitz, namens der beteiligten Verwaltungen.

Ausnahmetarif 2 III u für Futtermittel.

Mit Gültigkeit vom 25. Mai 1916 wird Eiweiß-Sparfutter aufgenommen. Die Ziffer H des Warenverzeichnisses erhält die Fassung: H. Eiweiß-Strohkraftfutter und Eiweiß-Sparfutter. Der Tarif wird nur angewendet, wenn im Frachtbrief der Vermerk angebracht ist „Verladen auf Anweisung der Bezugsvereinigung Deutscher Landwirte". Die Bayerischen Staatseisenbahnen sowie die anschließenden Bayerischen Lokaleisenbahnen treten vom gleichen Zeitpunkte hinsichtlich der unter L angegebenen Waren (Trester usw.) dem Ausnahmetarif bei. Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbureau „hier" Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 22. Mai 1916. (715)
Königliche Eisenbahndirektion.

Güterverkehr der badisch-schweiz. Übergangsstationen mit der Schweiz.

Mit Gültigkeit vom 1. Juni 1916 finden die gemeinsamen schweiz. Ausnahmetarife Nr. 18 für Holz u. Torf und Nr. 19 für Steine usw. vom 1. Januar 1916 auch im Verkehr mit der Uerikon-Bauma-Bahn Anwendung.

Karlsruhe, 24. Mai 1916. (728)
Gr. Generaldirektion der Staatseisenbahnen.

Ausnahmetarif für Roggen, Weizen, Kartoffeln, Kartoffelstärkemehl usw. Tfv. 21.

Mit Gültigkeit vom 1. Juni 1916 wird das Warenverzeichnis durch Aufnahme von „Kartoffelflockenkleie zur Verwendung als Futtermittel" und von „Kartoffelflockengrieß" erweitert. Näheres im Tarif- und Verkehrsanzeiger. Auskunft geben auch die Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbureau, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 23. Mai 1916. (724)
Königliche Eisenbahndirektion.

Bayerischer Lokalbahn-Schnittarif.

Ab 18. Mai 1916 werden die Abfertigungsstellen Ellenbrunn, Hütting, Konstein, Rennertshofen und Wellheim der rechtsrhein. bayer. Staatslokalbahn-Strecke Dollnstein-Rennertshofen in den Tarif aufgenommen. Näheres bei den beteiligten Dienststellen.

München, den 22. Mai 1916. (718)
Tarifamt der K. B. Staatseisenbahnen rechts des Rheins.

Ostdeutsch-Bayerischer Güterverkehr.

Ab 20. Mai 1916 werden die Stationen Schönborn b. Breslau und Wansen des Dir.-Bez. Breslau in den Tarif aufgenommen. Die Tarifbildung für Bartschin (Bbg), sowie die Abfertigungsvorschrift für Sendungen von Fürstengrube werden geändert. Näheres bei den beteiligten Dienststellen.

München, den 22. Mai 1916. (719)
Tarifamt der K. B. Staatseisenbahnen rechts des Rheins.

Rumänisch-Deutscher Eisenbahnverband. Verkehr mit Süddeutschland. Einführung des Nachtrages III zum Eisenbahngütertarif, Teil II, vom 1. Juni 1914.

Mit Gültigkeit vom 1. Juni 1916 tritt der Nachtrag III in Kraft. Dieser Nachtrag enthält neue Frachtsätze des Ausnahmetarifs 10 (Petroleum usw.) sowie Druckfehlerberichtigungen.

Abdrucke dieses Nachtrages sind be den beteiligten Endverwaltungen, sowie durch Vermittlung der beteiligten Stationen, in Österreich auch bei der Zentralverkaufsstelle für Tarife (Wien I, Biberstraße 16), in Ungarn auch bein Zentral-Tarifverkaufsbureau (Budapest V, Akadémia utcza 3) zum Preise vo M. 0,60 = K. 0,70 = Fr. 0,70 für da Stück zu erhalten.

Wien, am 17. Mai 1916. (721
K. k. österr. Staatsbahnen, namens der beteiligten Verwaltungen.

3. Personen- und Gepäckverkehr.

Rheinisch - Süddeutsch - Schweizerisch Ungarisch - Rumänisch - Serbisch - Bulgarisch - Orientalischer Personen- un Gepäckverkehr.

Die Generaldirektion der Rumänische Eisenbahnen hat wegen Erhöhung de Personenfahrpreise und Gepäcksätz ihres Lokaltarifs ihre Beteiligung a dem oben genannten Verkehr au 1. August d. J. gekündigt. Wegen e waiger Einführung neuer Fahrpreis usw. wird später Bekanntmachung e gehen.

Stuttgart, den 22. Mai 1916. (720
Generaldirektion der K. Württ. Staat eisenbahnen, zugleich namens der b teiligten deutschen Verwaltungen.

4. Verkauf von Altmaterialien.

Unsere gegenwärtigen Vorräte a Altmaterial, als Schienen unte 1,5 m, krumme Schienen, Herzstück Weichenzungen, Oberbau- und Werkstat schrott, Gußeisen, Schmelzeisen, Lok motivkessel ohne Rohre und Kupfe Stahlabfälle, Radreifen, Radsätze, Ra gestelle, Bremsklötze, Drehspäne, Zin schrott, Zinkschlamm, Polster- und Fil abfälle, zusammen rund 123 Doppelladu gen, werden hiermit zum Verkauf g stellt. — Die Verkaufsbedingungen neb Mengen- und Lagerortverzeichnis werd gegen Einsendung von 50 ₰ von d hiesigen Kanzlei abgegeben. — Ang bote, verschlossen und mit der Aufschri „Angebot auf Altmaterial" versehe sind bis zum 7. Juni d. Js., mitta 12 Uhr, an uns einzureichen.

Schwerin (Meckl.), im Mai 1916. (71 Großh. General-Eisenbahndirektion.

5. Offene Stellen.

Bei unserer Bahn ist die Stelle ein Bahnassistenten für den Stations- u Abfertigungsdienst zum 1. Juli, spä stens aber zum 1. Oktober d. J. zu l setzen.

Anfangsgehalt jährlich 1200 ℳ, Wo nungsgeld 240 ℳ. Außerdem wird fr Dienstkleidung gewährt oder Kleid geld gezahlt. Die Beiträge zur Pe sionskasse übernehmen wir.

Bewerber müssen gutes Hör- und Se vermögen besitzen und als Fahrdien leiter geeignet und ausgebildet sein.

Bewerbungen mit Lebenslauf, Zeu nissen und polizeilichem Führungsatt sind an uns einzureichen.

Perleberg, den 18. Mai 1916. (71 Betriebsvorstand der Wittenberge-Per berger Eisenbahn.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen von dem verantwortlichen Schriftleiter, Eisenbahndirektions-Präsident a. D. v. Mühlenfels in Berlin. Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nummer 43. 31. Mai 1916. LVI. Jahrgang.

Inhalt:

Freizügige Tender.

Eisenbahnangelegenheiten im bayerischen Landtage.

Schlußwort zur Kündigung von Privatanschlußverträgen.

Nachrichten.

Deutschland: Gesetz über den Frachturkundenstempel. — Schnelle Beförderung von leicht verderblichen Lebensmitteln. — Anschlüsse auf freier Strecke. — Mahnung zur Eindeckung mit Vorräten in den ruhigeren Verkehrsmonaten. — Die Kriegsteuerungszulagen in Württemberg. — Neuer Donaugüterverkehr Regensburg-Ulm. — Haftung der Eisenbahn für die in offenen Wagen beförderten Güter. — Zur Errichtung Kruppscher Werke bei München. — Generalmajor Groener.

Österreich: Satzungsausschuß des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen. — Die Reisebureaus der österreichischen Staatsbahnen im Ausland. — Lemberg-Czernowitz-Jassyer Eisenbahngesellschaft. — Der Donau-Oder-Kanal. — Die derzeitige Lage und die Aussichten der österreichischen Eisenindustrie.

Übrige europäische Länder: Die Eisenbahnen des schwedischen Norrlands und die Renntiere. — Nachrichten von den schweizerischen Eisenbahnen. — Zur Lage der schweizerischen Bergbahnen. — Die Kohlennot in Italien. — Bergsturz an der Eisenbahn Biella-Balma.

Bücherschau.

Amtliche Bekanntmachungen.

Wegen des Pfingstfestes fällt die am 14. Juni fällige Nummer dieser Zeitung aus.

Freizügige Tender.*)

In Nr. 69 S. 831 fgd. Jahrg. 1915 d. Ztg. findet sich ein Aufsatz, in dem der Freizügigkeit der Tender das Wort geredet und hierdurch für den Bereich der preußisch-hessischen Eisenbahngemeinschaft eine kapitalisierte Gesamtersparnis von 50 000 000 ℳ errechnet wird.

Diese gewaltige Summe würde sich die Eisenbahngemeinschaft zu ersparen sicherlich nicht entgehen lassen, wenn die der Errechnung zugrunde gelegten Voraussetzungen zutreffend wären. Doch findet auch hier das berühmte Wort des alten Ben Akiba seine vollberechtigte Anwendung. Es ist alles schon einmal dagewesen.

Aus der einschlägigen alten Eisenbahn-Literatur kann man entnehmen, daß die Freizügigkeit der Tender bei einigen ehemals privaten, jetzt verstaatlichten Eisenbahnen gebräuchlich war, und die österreichischen Staatsbahnen diese noch beibehielten, als sie bei den preußischen Bahnen schon aufgehoben worden war. Soweit bekannt ist, wurde sie aber auch dort schon vor längerer Zeit aufgehoben.

Diejenigen Eisenbahnverwaltungen, welche die Freizügigkeit der Tender aus wirtschaftlichen Gründen einführten, mußten aber früher oder später erkennen, daß die erwarteten Vorteile nicht nur nicht eintraten, sondern sich sogar unter Berücksichtigung aller in Betracht kommenden Umstände in das Gegenteil verkehrten, ganz abgesehen davon, daß sie für die Eisenbahnverwaltung in einzelnen Fällen ein Hindernis in der baulichen Entwicklung der Lokomotiven und Tender bildete.

Einige Gründe, welche zu dem Mißerfolg geführt haben und auch in der Folge dazu führen müssen, wenn die Freizügigkeit der Tender wieder eingeführt werden sollte, sollen hier angeführt werden, ohne aber, wie ausdrücklich zu betonen ist, für sie irgendeinen Anspruch auf Vollständigkeit zu erheben.

Die Eisenbahnen, also die ehemaligen Privat- und Staatsbahnen, hatten in ihren ersten Anfängen zunächst einen räumlich beschränkten und auch schwachen Verkehr, ihr Fuhrpark war gering und nach ihm die Arbeiterzahl bemessen. An Lokomotiven und Schlepptendern brauchte man nur 2 Bauarten, und zwar eine für den Personen- und eine für den Güterzugdienst, wenn man es nicht vorzog, mit nur einer Gattung auszukommen. Diesen Verhältnissen entsprechend wurden die Reparaturwerkstätten angelegt und mit nur wenigen Werkzeugmaschinen ausgestattet, da man danach trachten mußte, diese wirtschaftlich auszunutzen. Wenn unter diesen Verhältnissen eine Lokomotive zur Untersuchung oder zur Vornahme größerer Ausbesserungsarbeiten eine Werkstatt anlief, so stand für die vorzunehmenden Arbeiten nur eine geringe Anzahl von Arbeitern zur Verfügung, und da eine Spezialisierung und Teilung der Arbeiten nicht möglich war, so erforderte die Wiederherstellung einer solchen Lokomotive nicht selten einen Zeitraum von einem Jahr und mehr. Es lag daher nahe, den Tender freizügig zu machen, was um so leichter war, als man nur eine Tenderart brauchte, die sowohl an Güter- als auch an Personenzug-Lokomotiven angekuppelt werden konnte.

Nachdem aber an die Eisenbahnverwaltungen immer höhere Anforderungen gestellt wurden infolge der starken Verkehrsentwicklung, konnte dies nicht ohne Einfluß auf die Bauart der Lokomotiven und Tender bleiben. Die Geschwindigkeit der Züge und ihre Schwere wurden erhöht, längere Strecken durchfahren, Sicherheitsmaßnahmen neu getroffen, vorhandene verbessert, und das Publikum stellte höhere Ansprüche an die Behaglichkeit während der Reise.

In bunter Folge traten aus der Erfüllung dieser Forderungen Änderungen auf, welche die Freizügigkeit der Tender behinderten. Lokomotiven, welche für bestimmte Betriebsver-

*) Der Aufsatz ist auch in der „Deutschen Werkmeister-Ztg." veröffentlicht.

hältnisse und Verkehrsbeziehungen beschafft waren, mußten Tender mit größerem Wasser- und Kohlenfassungsraum haben. Der Wasserfassungsraum wurde recht vorsichtig und schrittweise im Laufe der Zeit um das 5 fache, der Kohlenfassungsraum um das 3 fache des ursprünglichen vergrößert.

Die Einführung der Gasbeleuchtung neben und an Stelle der mit Petroleum, und weiterhin der elektrischen Beleuchtung mit der Dynamomaschine auf der Lokomotive, die Einführung der durchgehenden Bremsen — Reibungs-, Luftdruck- und Luftsaugebremsen —, die Dampfheizung, bei einigen Bahnen die Vorwärmung des Speisewassers im Tender durch den Abdampf der Lokomotive mit der dadurch bedingten Wiedereinführung der sogenannten Fahrpumpe, die erst kurz zuvor durch die Einführung der Dampfstrahlpumpe beseitigt worden war, die Kuppelung zwischen Lokomotive und Tender, die Schlingervorrichtung und die Rohrverbindungen, welche im Laufe der Zeit manche Wandlungen durchgemacht haben, sowie die verschiedene Breite der Fahrzeuge und später die höhere Lage des Kessels der Lokomotiven haben weiter der Freizügigkeit hindernd im Wege gestanden. Schließlich möge nicht unerwähnt bleiben, daß sogar die auf dem Tender mitgeführten Werkzeuge, Geräte und Vorratsstücke, wenn nicht immer hindernd, so doch erschwerend auf den Austausch der Tender wirkten.

Die bisher aufgeführten, aus der Entwicklung des Betriebes und der Bauart der Lokomotiven entstandenen Schwierigkeiten führten zu einem Mangel an Tendern bei den Verwaltungen, welche sich zur Freizügigkeit der Tender entschlossen hatten. Dieser wurde noch erheblich vermehrt, wenn an einzelnen Tendern größere Arbeiten vorgenommen werden mußten, die einen gleich großen oder längeren Zeitraum zu ihrer Wiederherstellung erforderten als für die Wiederherstellung der Lokomotiven erforderlich war. Es kam daher mehrfach vor, daß die fertig gestellte Lokomotive die Werkstatt nicht verlassen konnte, weil ein Tender nicht zur Verfügung stand. Somit stand die Lokomotive mit ihrem höheren Wert zinsfressend still, und da man inzwischen bestrebt war, die Dauer der Werkstattzeit erheblich zu kürzen, so wurde die Freizügigkeit fallen gelassen, weil ein wirtschaftlicher Nutzen nicht zu erreichen, wohl aber eine Menge Schreibwerk zu beseitigen war.

Wenn schon die Freizügigkeit der Tender aus den aufgeführten Gründen wieder aufgehoben worden ist, als es nur 1 bis 2 Tenderarten gab, so wird sie sich erst recht nicht lohnend erweisen bei der großen Zahl verschiedener Tender, die sich heute im Betriebe befinden und die zweifellos noch eine Vermehrung erfahren werden, da die Lokomotivkonstrukteure noch nicht auf eine Weiterentwicklung der Lokomotiven und Tender verzichtet haben. Außerdem werden nachstehend noch eine Reihe von Nachteilen aufgeführt werden, welche die Wirtschaftlichkeit des Verfahrens sehr stark beeinflussen und gegen die Wiedereinführung sprechen.

Die Lokomotiven, welche ohne Tender neu beschafft werden sollen, bedürfen zu ihrer Überführung vom Herstellungsorte nach der abnehmenden Hauptwerkstatt einer besonderen Stoß- und Zugvorrichtung am Zugkasten, damit sie in den Zug eingestellt werden können, wobei darauf zu achten ist, daß das Schutzdach nicht zu weit überhängt.

Ferner treten Erscheinungen auf, welche die Betriebsfähigkeit der Tender oder deren Wiederherstellung stark beeinflussen, wobei dann die Minderzahl der Tender zu einer Erschwerung im Betriebe führen kann. Beispielsweise traten in dem harten Winter des Jahres 1888 besonders viele sogenannte Frostbeulen unter den Gleisen auf. Diese warfen sich wellenförmig, verursachten zahlreiche Achsen-, Rahmen-, Lagerkasten- und Federbrüche und führten zum Verluste von Achsbuchsunterkästen und zum Heißlaufen und Fressen der Tenderachsen. Bezirksweise fuhr keine Lokomotive mehr mit ihrem eigenen Tender und zahlreiche Lokomotiven mußten längere Zeit stehen, ehe für sie ein Tender wiederhergestellt war.

Welcher im Werkstätten- oder Betriebsdienst Stehende ha nicht schon Zeiten durchlebt, in denen Materialmangel die Wie derherstellung der Fahrzeuge hinderte! Fehlende Radreifen Achswellen, Bremsklötze, Zughaken, Bleche, Formeisen und be sondere Formstücke, hervorgerufen durch säumige Lieferante oder fehlerhafte Arbeitsausführung, verzögerten die Ausbesse rung. Was halfen da alle Vorstellungen und Schadenersatz forderungen bei den Lieferanten, die Fahrzeuge standen zins fressend still! In solchen Fällen wurden schon häufig in viele Werkstätten die Tender und Lokomotiven getrennt. Plötzlich auftretende Achsschaft- und Radreifenbrüche gaben schon mehr fach Veranlassung, ganze Jahreslieferungen der großen Firme zu beanstanden und zu untersuchen, so daß Fahrzeuge, die mi diesem Material schon ausgerüstet waren, wieder aus dem Be triebe herausgezogen werden mußten.

Was soll aber geschehen, wenn die fehlenden oder beanstande ten Materialien zur Wiederherstellung der Tender allein diene wenn diese sich zahlenmäßig schon in der Minderheit befinden Es würde zur Folge haben, daß wiederum zahlreiche Lokomoti ven mit ihrem hohen Werte zinsfressend still liegen, da ihne ein Tender nicht beigegeben werden kann.

Weiterhin würden bei der Freizügigkeit der Tender die nac der Betriebsordnung vorgesehenen Untersuchungen der Lokomo tiven und Tender nicht mehr zeitlich zusammenfallen, was zu Folge hat, daß eine Lokomotive nicht nur dann eine Hauptwerk statt anlaufen muß, wenn sie selbst der Untersuchung ode Ausbesserung bedarf, sondern, daß sie es auch tun muß, wei ihr Tender untersucht oder ausgebessert werden soll, weil de Tender sich nicht ohne besondere Vorrichtungen einem Zuge an kuppeln läßt und die Lokomotive sich ja auch einen neuen Ten der holen muß. Die Dauer der jedesmaligen Betriebsentziehun der Lokomotive hängt von der Entfernung ihres Stationsorte von der Unterhaltungswerkstatt ab. Letztere kann am Station orte liegen und auch über 400 km von diesem entfernt sein Ferner ist sie abhängig von dem Dienst, in dem sich die Lokomo tive befindet, von der Arbeitszeit in der Hauptwerkstatt und vo dem Umstande, ob auch in dieser zur festgelegten Untersuchun oder Ausbesserungszeit ein Ersatztender vorhanden ist, so da hier nicht etwa neue Wartezeiten entstehen. Die Betriebsent ziehung einer Lokomotive ist nun bedeutend kostspieliger al die eines Tenders. Denn da der Anschaffungswert der erstere ein 5 bis 6 mal höherer ist, so beträgt auch der Zinsverlust da 5 bis 6 fache desjenigen eines Tenders.

Rechnet man 3 Tage Betriebsentziehung für die Lokomotive wenn sich die Hauptwerkstatt am Stationsorte oder in der Näh desselben befindet, und 7 Tage für die weit abgelegenen Stations orte, so ist im Mittel mit einer solchen von 5 Tagen zu rechnen Die Kosten dafür entsprechen denen einer Tenderwartezeit vo 5×5 bis $6 = 25$ bis 30 Tagen. Hierzu kommen die Überfüh rungskosten der Lokomotiven, bestehend aus den persönliche Bezügen des Personals, den Kosten für Brenn-, Schmier- un anderes Material und diejenigen für Abnutzung der Bahnanlage und Lokomotive sowie für das An- und Abkuppeln der Lokomo tive in der Hauptwerkstatt. Die unerwünschte Leerfahrt al solche, die Störung im Betriebsdienst und im Arbeitsbetriebe de Hauptwerkstatt sowie der voraufgehende Schriftwechsel sin ferner als lästige Begleiterscheinungen anzusehen.

Im gegenwärtigen Kriege wurden alle Lokomotiven mi Schlepptendern gebraucht. Es wurden in der Heimat solche i größerem Umfange durch Tenderlokomotiven ersetzt, ihr Wiederherstellung in den Werkstätten durch Einlegun von Überstunden beschleunigt, die Fristen für die Vornahme de Untersuchungen um ein halbes Jahr verlängert, kurz, alles ge tan, um allen an die Eisenbahn gestellten Forderungen gerech zu werden.

Trotzdem aber drängt sich die Überzeugung auf, daß di Eisenbahnverwaltungen des Deutschen Reiches und seiner Ver bündeten nicht imstande gewesen wären, diese Anforderungen z erfüllen, wenn Freizügigkeit der Tender bestanden hätte un

allein die Preußische Eisenbahnverwaltung die errechneten 1800 Tender weniger hätte als Lokomotiven. Auch würden große Schwierigkeiten und Unkosten entstehen, wenn die Lokomotiven aus den besetzten feindlichen Gebieten auf weiten Wegen nach der Heimatswerkstatt laufen müßten, um die Untersuchung am Tender ausführen zu lassen, wenn diese mit der für die Lokomotive nicht zeitlich zusammenfiel.

Wie schon erwähnt, gibt es heute eine große Zahl von Tendern, die sich zur Freizügigkeit nicht eignen. Sie müßten erst unter mehr oder weniger großen Kosten einheitlich umgebaut werden und zwar inbezug auf die Höhenlage des Führerstandes, auf die Lage der Stoßpuffer, auf Bauart der Kupplungseisen und der Stoßfeder, sowie auf die verschiedene Bauart und den Querschnitt der Schlauchverbindungen zwischen Lokomotive und Tender.

Sodann ist man in der Freizügigkeit beschränkt bei sonst gleicher Bauart, wenn Güterzuglokomotiven zur Beförderung von gemischten oder Personenzügen auf hügeligem und gebirgigem Gelände mit Luftdruckbremse und Dampfheizung versehen sein müssen. Für lange, ohne Aufenthalt durchfahrene Strecken sind besondere Tender mit größerem Wasservorratsraum gebaut, der für diese Leistungen gerade ausreicht. Daher geht es nicht an, derartige Lokomotiven mit einem Tender zu verbinden, dessen Vorräte nicht reichen, wenn auch alle übrigen Vorbedingungen hierzu erfüllt sind. Anderseits wird man aus wirtschaftlichen Gründen keinen Tender mit sehr hohem Eigengewicht hinter Lokomotiven hängen, deren Verwendungsgebiet nur kurze Strecken umfaßt, da auf diese Weise täglich erhebliche tote Lasten spazierenfahren würden.

Seitdem Lokomotiven und Tender als eine Einheit behandelt wurden, fanden sich auf dem Tender der Lokomotive alle Vorratsstücke, Reserveteile und Werkzeuge vor, welche zur ordnungsmäßigen Bedienung erforderlich waren, z. B. kurze oder lange Feuergeräte und Roststäbe für verschieden lange Feuerkisten, Winden, deren Tragfähigkeit dem Gewichte der Lokomotive angepaßt war, Petroleumkannen für Lokomotiven mit Petroleumbeleuchtung, besondere Ölkannen und Werkzeuge und besonderes Packungsmaterial für Lokomotiven, die mit Heißdampfeinrichtung, Zentralölern und Luftpumpen versehen sind. Ferner Stichmaße und Schraubenschlüssel für Lokomotiven mit Kolbenschiebern, Gläser verschiedener Länge und Verpackungsmaterial für Wasserstände, Schraubenschlüssel, Reserveteile (Keilschrauben, Splinte usw.) und Packungsmaterial für Spezialeinrichtungen irgend einer Art. Alle diese für die Lokomotive bestimmten Gegenständen befinden sich jetzt auf ihrem Tender. Sie müßten bei der Freizügigkeit entweder auf der Lokomotive verschließbar untergebracht oder bei jedesmaligem Tenderwechsel gleichfalls gewechselt werden. Im ersteren Falle sind besondere Geräteverzeichnisse für Lokomotiven und Tender zu führen, im anderen Falle die Verzeichnisse jedesmal neu anzulegen. Beide Verfahren erfordern gleichfalls Mehrkosten und die Unterbringung auf der Lokomotive wird auch noch große Schwierigkeiten verursachen. Werden daher die Geräte jedesmal gewechselt, so kann durch ein Versehen eine große Unannehmlichkeit entstehen, wenn sich bei einer plötzlich notwendigen Ausbesserung herausstellt, daß dazu notwendiges Material oder Werkzeug nicht vorhanden oder verwechselt worden ist. Auch wird die Frage zu entscheiden sein, ob und wie weit die Geräte die Nummer der Lokomotive oder des Tenders tragen oder gar nicht mehr gestempelt sein sollen. In letzterem Falle würden sie allerdings wohl in weitestem Sinne freizügig werden.

Die Brenn- und Schmiermaterialien wurden bisher für Lokomotivgattungen bemessen und dabei Lokomotive und Tender als eine Einheit angesehen. Wird diese Einheit aufgehoben, dann muß, genau genommen, eine Materialbemessung nach der Zahl der Tenderachsen und für diesen getrennt eingeführt werden, denn es kann bei der Freizügigkeit der Tender auch der Fall eintreten, daß eine Lokomotive einen dreiachsigen mit einem vierachsigen Tender wechselt. Außerdem muß bei jedesmaliger Zuführung einer Lokomotive oder eines Tenders zur Hauptwerkstatt der Brennmaterialrest sorgfältig abgeschätzt oder gewogen und der Lokomotive gut geschrieben werden, weil die Lokomotive mit einem anderen Tender die Werkstatt wieder verläßt.

Andernfalls wird die Materialverbrauchskontrolle erschwert und es ergibt sich vor allem ein falsches Bild über die Höhe des Verbrauchs. Größere Unkosten und viel Schreibwerk bilden auch hier die Begleiterscheinung.

Die Vermehrung des Schreibwerks, welche mit der Freizügigkeit der Tender verbunden sein wird, ist so erheblich, daß auch dadurch große Mehrkosten entstehen für persönliche und sächliche Ausgaben, da es gar nicht möglich ist, auf den großen Dienststellen des Betriebes und in den Hauptwerkstätten diese Mehrarbeit ohne Personalvermehrung noch zu übernehmen, weil schon jetzt auf diesen Stellen über die Überlastung lebhaft Klage geführt wird; ganz abgesehen davon, daß auch den Aufsichtsbeamten nebenher eine große Mehrarbeit im Aufsichtsdienst erwächst, weil alle diese erforderlichen Maßnahmen besonders angeordnet und überwacht werden müssen. Die Lokomotiv- und Zugführer sowie die Bureaubeamten erhalten gleichfalls erhebliche Mehrarbeit allein schon durch die Führung der Nachweisungen usw. und nicht zuletzt durch die Aufklärung von naturgemäß entstehenden Unstimmigkeiten in den Aufschreibungen und Ausrechnungen.

Es bleibt wohl unbestreitbar, daß durch große Warte- oder Liegezeiten für Lokomotiven und Tender recht bedeutende wirtschaftliche Nachteile entstehen. Diese können jedoch nicht durch die Freizügigkeit der Tender behoben werden, da sehr große Schwierigkeiten der Einführung entgegenstehen, wie vorstehend ausgeführt wurde, und außerdem der erstrebte wirtschaftliche Nutzen durch andere entstehende Ausgaben wieder aufgehoben wird. Es würde daher weit eher zum Ziele führen, wenn die Wiederherstellungsarbeiten der Lokomotiven und Tender beschleunigt würden und auf diese Art und Weise die Liegezeit erheblich abgekürzt würde. Die Ausbesserungsdauer, die mit 7, 12 und 18 Wochen für Lokomotiven und Tender im Mittel angegeben wird, ist in Wirklichkeit wohl geringer, weil in dem Ausbesserungsstand von 18 % bei den preußischen Staatsbahnen auch alle Lokomotiven von kürzerer Ausbesserungsdauer enthalten sind. Diese ist tatsächlich in früheren Jahren erheblich kürzer gewesen. Im allgemeinen galten 8 Tage für sogenannte Zwischenausbesserungen, 4 Wochen für die äußere und 6 Wochen für die innere Untersuchung als ausreichend. Dem Schreiber dieses ist sogar ein Fall bekannt, in dem die erstmalige innere Untersuchung einer $^2/_3$ Personenzuglokomotive älterer Bauart innerhalb einer Woche vorgenommen wurde, wobei unter anderem über 130 Stehbolzen erneuert wurden.

Gelingt es, die Ausbesserungsdauer so erheblich zu kürzen, dann können nicht nur Tender und Werkstättengelände, sondern auch Lokomotiven und überdachte Werkstättenräume, ja sogar Werkzeugmaschinen erspart und alle Einrichtungen wirtschaftlicher ausgenutzt werden. Diese Wirkung wäre zu erzielen, indem man Früh- und Spätschichten einführt oder dreiteilig arbeiten läßt mit nur kurzen Zwischenpausen von 10—15 Minuten, wie das auch in der zu hoher Blüte gelangten Industrie geschieht und dort nötig ist, um auf dem Weltmarkt konkurrenzfähig zu bleiben. Mit geringerem Nutzen läßt sich aber auch die Ausbesserungsdauer verkürzen, wenn man an der Lokomotive mehr Leute gleichzeitig beschäftigt als bisher, das heißt mit anderen Worten, mit derselben Zahl von Arbeitern weniger Lokomotiven gleichzeitig in Arbeit nimmt.

Bertram, Rechnungsrat.

Eisenbahnangelegenheiten im bayerischen Landtage.

(Schluss aus Nr. 40.)

Bei Fortsetzung der Beratungen im Finanzausschuß (23. Mai) führte der Verkehrsminister aus, daß das dem Eisenbahnpersonal von den Rednern und von ihm ausgesprochene Lob sich selbstverständlich auch auf das pfälzische Personal bezogen habe. Das pfälzische Personal werde durch den Krieg dauernd beansprucht.

Die Lebensmittelausweise an bayerisches Personal im Auslande könnten nicht über das Eisenbahnpersonal hinaus ausgedehnt werden. Gesteigerte Verdienstmöglichkeit habe man namentlich auf dem Gebiete des Akkordwesens zu erreichen gesucht. Der Turnusdienst des Bremspersonals lasse sich außerordentlich schwer einheitlich regeln, vor allem wegen der schwankenden militärischen Anforderungen. Man habe namentlich durch Beiziehung abkommandierter Militärpersonen für Militärtransporte abzuhelfen gesucht. Bei Heranziehung von Aushilfen im Staatsdienste müßten die unteren Dienststellen in erster Linie von der körperlichen Tüchtigkeit ausgehen; nur im einzelnen Falle lasse sich bestimmen, ob jeweils die älteren Leute tauglich seien. Ein Redner habe schon gründlich die Schwierigkeiten dargelegt, welche der Verwendung zivilversorgungsberechtigter Kriegsteilnehmer, die früher im Eisenbahndienste nicht beschäftigt gewesen seien, entgegenständen. Hinsichtlich der körperlichen Tauglichkeit werde man die mit der Sicherheit des Betriebes und des Stelleninhabers selbst noch vereinbarte Nachsicht walten lassen. Die Zahl der Posten werde aber nicht hoch sein. Die Verkehrsverwaltung müsse auf die Verwendung der im Betriebe verunglückten Personen Rücksicht nehmen, ebenso ihre im Heeresdienste beschäftigten Angehörigen tunlichst auf leichteren Posten weiterbeschäftigen. Die Kriegsfürsorgestellen trügen den Schwierigkeiten der Unterbringung der Kriegsinvaliden im allgemeinen Rechnung; insbesondere werde darauf gesehen, daß die Übungen der Rekonvaleszenten die Annahme des früheren Berufs erleichterten. Der Staat werde schon aus Rücksichten der Dankbarkeit den Kriegsinvaliden die möglichste Förderung angedeihen lassen müssen.

Die bayerische Eisenbahnverwaltung habe einen wesentlich geringeren Prozentsatz an höheren Beamten als die übrigen Verwaltungen, weshalb die Gehaltseinsparungen infolge der Einberufungen nicht von wesentlicher Bedeutung seien. Überdies hätten seit dem 1. April wieder Stellenbesetzungen in erheblichem Umfange stattgefunden und würden noch weiterhin stattfinden. Sollte der Landtag den vorgesehenen 3%igen Pauschalabstrich auf 5 % erhöhen, so ergäbe sich eine Verzögerung in der Stellenbesetzung oder eine Überschreitung des Etats.

Schließlich wurde die Summe der Besoldungen der Beamten unter Abstrich von 5 % genehmigt und für überschreitbar erklärt. Der Staatsregierung wurde für die Jahre 1916 und 1917 für den Fall einer unerwartet stärkeren Verkehrssteigerung die Ermächtigung zur Vermehrung der etatsmäßigen Fahrpersonals unter den gleichen Voraussetzungen wie bisher und vorbehaltlich der nachträglichen Genehmigung des Landtags erteilt.

Der Minister äußerte sich alsdann eingehend über die Versuche mit der Einführung des Stücklohnverfahrens im Güterdienste, trug die Grundsätze dieses Verfahrens vor und machte Angaben über die Höhe der Durchschnittsprämien, über die daraus folgende Aufbesserung des täglichen Arbeitsverdienstes, über die Verringerung der Kosten für die Tonne der verarbeiteten Gewichtsmenge, dann über die durch das Verfahren ermöglichte Einsparung an Personal, das die weitere Ausdehnung des Verfahrens wünsche. Die erhöhte Leistungsfähigkeit gehe zu großem Teil auf zweckmäßigere Ausführung der Arbeiten zurück. Der Krankenstand der Prämienteilnehmer sei sehr günstig. Die Eisenbahnverwaltung werde das neue Verfahren überall, so weit möglich, einführen, etwaige Unebenheiten noch verbessern. Eine Beschwerde wegen Verwendung des Personals zu Putzarbeiten sei der Verkehrsverwaltung nicht bekannt geworden.

Die Kantinenfrage, die er von jeher zu fördern gesucht habe, verliere er auch jetzt während des Kriegs nicht aus den Augen, doch stünden gegenwärtig der Einführung außerordentliche Schwierigkeiten entgegen. Schon bisher habe man in den Übernachtungslokalen durch Bereitstellung der Kocheinrichtungen, Verabreichung von kohlensaurem Wasser und Aufstellung von Automaten (Suppenwürfel usw.) zu helfen gesucht. Auf die Beschwerden einzelner Gemeinden wegen Lebensmittelaufkäufen durch das Bahnpersonal mit Kontrollmaßnahmen vorzugehen, habe er keine Veranlassung gehabt. Wenn die Zahl der Geldstrafen in den letzten Jahren wesentlich zurückgegangen sei, so dürfte dabei seine Stellungnahme nicht ohne Einfluß gewesen sein. Ein Versuch ohne Geldstrafen auszukommen, habe seinerzeit bei einer Station des Oberbahnamtes Rosenheim wegen der sich ergebenden Mißstände aufgegeben werden müssen. Militärbremser würden nur für gewisse außerordentliche Militärtransporte abgestellt; von den Klagen über diese sei nichts bekannt. Angesichts der Kriegsverhältnisse sei es begreiflich, daß man nicht eine Neuregelung der Lohnordnung vorgenommen habe.

Ein Regierungsvertreter führte aus, daß die Verkehrsverwaltung mit dem Ministerium des Innern dahin ins Benehmen getreten sei, daß die Fleischzuweisung für die Speisewagen nicht nach Maßgabe der abgelieferten Fleischkarten, sondern derart geregelt werden möchte, daß dem Unternehmer ein entsprechender Zuschlag gewährt werde. — Die Aufnahme von Anwärtern für den mittleren Dienst sei jetzt gesperrt; ob nach dem Kriege wieder solche Aufnahmen stattfinden können, lasse sich nicht beurteilen. — Die Überführung von Arbeitern in das Gehilfenverhältnis könne mit Rücksicht auf die im Felde stehenden Arbeiter nicht erfolgen; ein wesentlicher Nachteil ergebe sich übrigens nicht. — Während der Mobilmachung werden die Kosten für Quartier, das dem jeweils rückkehrenden Fahrpersonal an Stelle von bahneigenen Übernachtungsräumen zugewiesen worden sei, von der Eisenbahnverwaltung getragen werden. Das exponierte Fahrpersonal habe aber die Quartiergelder selbst zu bezahlen, wofür es als Ersatz von der Eisenbahnverwaltung die Exponierungsgebühren erhalte, die bedeutend höher seien als die erwachsenen Quartiergelder.

Die Summe des Kap. 2 wurde genehmigt.

In der 93. Sitzung des Finanzausschusses legte der Verkehrsminister dar, daß die gegenwärtige Finanzlage des Staates und das Fehlen weiterer Reserven der Eisenbahnverwaltung leide u. a. auch die erörterte Einsparung notwendig gemacht habe, so wenig ihm diese Maßnahme an sich sympathisch gewesen sei. Die sozialen Kriegsmaßnahmen (Zuschüsse zur Reichsfamilienunterstützung, Kriegsteuerungsbeihilfen, außerordentliche Kriegsteuerungsunterstützungen) belasteten nach der gegenwärtigen Regelung die Eisenbahnverwaltung mit einem Jahresaufwande von 6½ Millionen Mark. Ein Entgegenkommen wäre möglich, wenn der Landtag geneigt wäre, diesen Betrag auf den allgemeinen Staatshaushalt zu übernehmen, was aber ohne entsprechende Erhöhung der direkten Steuern unmöglich sei. Eine Hinaufsetzung der Aufwandsentschädigung des untersten Personals auf den Tagsatz von 5 ℳ würde eine Erhöhung der Sätze der Fahrgelder mit einem Jahresaufwande der Eisenbahnverwaltung von mehr als 4 Millionen Mark zur Folge haben müssen. Sobald die finanzielle Lage es gestattet, sei beabsichtigt, die Aufwandsentschädigung des unteren Personals tunlichst zu verbessern.

Die Verkehrsverwaltung werde sich auch künftig die Förderung der Wohlfahrtszwecke nach Kräften angelegen sein lassen. Die Gründe für die Höhe des Pensionsetats der bayerischen Eisenbahnverwaltung lägen in der höheren Zahl des etatmäßigen Personals und an den günstigeren Pensionsbestimmungen. Die Vergebung von Pachtland sei schon lange Jahre vor dem Kriege durchgeführt worden. Mit der Lieferung von Pflanzen aus bahneigenen Pflanzengärten sei das Mögliche geleistet worden. An der für die Bewirtschaftung solcher Pachtgründe vorgesehenen Freifahrtszone sei festzuhalten. Der Verband der Lebensversicherungsvereine der bayerischen Staatsbeamten und -arbeiter, der nicht auf die Vereine des Verkehrspersonals beschränkt sei, habe seine Tätigkeit im vollen Umfange aufgenommen und arbeite dem Hauptzwecke, der Gründung einer großen Versicherungsanstalt für die bayerischen Staatsdiener, durch Prüfung der Vermögenslage und Leistungsfähigkeit der Einzelvereine usw. vor. Im Verkehrsministerium seien zurzeit auch Vorarbeiten im Gange über die Einrichtung einer Kinderzulagenversicherung. Die Verwaltung habe jetzt ungefähr 5 Millionen für die Kriegsteuerungsbeihilfen zu leisten; wenn nach dem Kriege ungefähr derselbe Betrag zur Durchführung der Kinderzulagenversicherung aufgewendet würde, so wäre es möglich, das Problem derart zu lösen, daß ohne übermäßige Leistungen des Verkehrspersonals ein lebensfähiges Unternehmen entstehen könnte. Der Wohnungsfürsorge werde von der Verkehrsverwaltung volles Augenmerk zugewendet, allgemeine Bebauungspläne seien ausgearbeitet.

In der 94. Sitzung des Finanzausschusses am 25. Mai erklärte ein Regierungsvertreter, daß in der neuen Hauptwerkstätte Kaiserslautern die Wagenwerkstätte im Spätherbst in Betrieb genommen werden könne, die Lokomotivwerkstätte bald nach dem Ende des Krieges. — Die betriebsfertige Vollendung und die Inbetriebnahme der Flügelbahnhöfe in München hänge von der Kriegsdauer ab.

Auf weitere Anregungen erwiderte der Herr Minister: Die durch den Krieg unterbrochenen Arbeiten für eine neue Lohnordnung der Werkstättearbeiter würden, sobald es die Zeitun

stände erlauben, fortgeführt; den beteiligten Arbeitern werde Gelegenheit gegeben werden, an den Beratungen teilzunehmen. Über die Frage, inwieweit Anfragen, Gesuche und Beschwerden einzelner Beamter und Arbeiter, die von Vertretern der Organisationen vorgebracht würden, sachlich zu verbescheiden seien, bestehe seit langen Jahren Einverständnis unter den sämtlichen Ministerien im Sinne der jüngst abgegebenen Erklärung. Auch die äußeren Stellen seien angewiesen worden, die Vertreter von Organisationen zu empfangen. — Wenn der Verwaltung Fälle bekannt würden, daß von unteren Dienststellen die Einhaltung des Dienstweges erschwert werde, würde selbstverständlich eingegriffen werden.

Ein Regierungsvertreter erläuterte den Schlüssel für die Prämienberechnung beim Arbeitsprämienverfahren und die Gründe, die zur Einführung dieses Verfahrens bzw. zur Erhöhung des Stücklohnmehrverdienstes in den Werkstätten geführt hätten. Die Verwaltung behalte im Auge, daß der Anreiz zur Arbeit nicht zur Schädigung der Arbeitskraft führen dürfe. Die weitere Einführung hänge von dem Bedürfnis ab. Sie habe sich bewährt und habe namentlich günstig auf die Arbeitsfreudigkeit und die Leistungen des Personals sowie auf den Erhaltungszustand des Fahrmaterials eingewirkt.

In dieser Woche würden von der preußischen Eisenbahnverwaltung dem Deutschen Bremsausschusse Versuche mit der durchlaufenden Güterzugbremse vorgeführt. Die Einführung würde eine Einigung mit der Mehrzahl der am großen internationalen Durchgangsverkehre beteiligten Eisenbahnverwaltungen voraussetzen. Der Vorteil läge weniger in Ersparungen als in erhöhter Betriebssicherheit und in der raschen Beförderung der Güter- und Militärzüge.

Der Herr Minister gab dann Auskunft über den Besitz der Eisenbahnverwaltung an Braunkohlenfeldern in der Rhön sowie über die am Bauersberg vor dem Kriege vorgenommenen Aufschlußarbeiten, über die Aussichten der Bewertung (namentlich zur Gewinnung der Nebenerzeugnisse) sowie über eingeleitete Verhandlungen. — Die Staatsregierung habe eine Beteiligung des Staates mit 500 000 ℳ an dem alten Gesellschaftskapital des Bayerischen Lloyd, das demnächst verdoppelt werde, in Aussicht genommen. Die Höhe des für den Anteil zu zahlenden Betrages stehe noch nicht fest. Das auf die Verkehrsverwaltung treffende Drittel könne aus laufenden Mitteln bestritten werden. Die Beteiligung des Staates bedeute keine finanzielle Unterstützung, wie sie etwa von der österreichischen und ungarischen Regierung Gesellschaften gewährt würden, sei aber angezeigt, um das große Interesse des Staates an der Hebung der Donauschiffahrt zum Ausdrucke zu bringen.

Zum Abschluß der Beratungen über den Eisenbahnetat trug der Berichterstatter die Abgleichung des Etats vor und bemerkte, daß bei längerer Fortdauer des Krieges allerdings auf die Erreichung der vorgetragenen Einnahmesummen nicht gerechnet werden könne, sondern voraussichtlich ein Fehlbetrag sich ergeben werde. Für diesen Fall sei es ganz unmöglich, denselben etwa vollständig der Eisenbahnverwaltung aufzuerlegen. Die Verkehrsverwaltung und die Staatsregierung sollten alle Anstrengungen machen, um vom Reiche möglichsten Ersatz der durch Militärtransporte u. s. w. verursachten Auslagen ersetzt zu erhalten; dabei kämen auch die nach dem Kriege notwendigen ausgedehnten Ausbesserungen der Anlagen, Materialien usw. in Frage. Auch der Staat müsse der Eisenbahnverwaltung wenigstens teilweise die Auslagen und Ausfälle ersetzen, welche ihr durch Tarifermäßigungen im Interesse der Volksernährung usw. während des Krieges erwuchsen.

Schlußwort zur Kündigung von Privatanschlußverträgen.

Von Justizrat **Dr. Schmidt-Ernsthausen**, Rechtsanwalt am Oberlandesgericht Düsseldorf.

Die Schlußausführungen des Herrn Oberregierungsrats Holzbecher in Nr. 65 Jahrg. 1915 d. Zeitung geben zu folgender Entgegnung Veranlassung, die auch meinerseits als Schlußwort dienen soll.

1. In Nr. 19 d. Ztg. (S. 208, rechts) hatte Holzbecher den Standpunkt vertreten, daß die in R. G. 58, S. 271 erörterte Verpflichtung der Eisenbahn zu Transporten nach und von dem Anschlusse sich aus dem Anschlußvertrage ergebe, wogegen ich in Nr. 58 (S. 707) darauf hinwies, daß diese Verpflichtung unmittelbar aus §§ 453, 471 HGB. folgt und daher durch Verträge nicht ausgeschlossen oder beschränkt werden kann. Nunmehr bezeichnet Holzbecher in Nr. 65 (S. 787, 788) die Transportpflicht als etwas ganz Selbstverständliches, denn beide Vertragsteile gingen von der Absicht aus, die Anschlüsse, deren Herstellung sie vereinbaren, auch zu betreiben. Diesem Stellungswechsel kann jedoch keineswegs gefolgt werden, da die bloße Vornahme von Transporten und der Transportzwang grundverschiedene Dinge sind. Selbstverständlichen Folgerungen würde auch der höchste Gerichtshof nicht die eingehenden Ausführungen gewidmet haben, die Holzbecher aus der von mir bereits angeführten Entscheidung zum Abdruck bringt. Das Reichsgericht führt dort aus, daß die Anschlußstelle in die Reihe der Punkte, gleich den Bahnhöfen, tritt, von denen aus und nach welchen die Eisenbahnen vom Anlieger Transporte zu übernehmen hat und sagt ausdrücklich, daß sich diese Verpflichtung nach Maßgabe der Gesetze ergebe. Die diesseitigen Ausführungen weichen von dieser Richtlinie nicht ab, sondern stützen sich gerade hierauf. Holzbecher dagegen verschiebt in seiner weiteren Auseinandersetzung die Frage auf ein anderes Gleis, indem er bemerkt, daß die Anschlußstelle keine Station des öffentlichen Verkehrs im Sinne des Handelsgesetzbuches sei. Hierbei wird übersehen, daß das Handelsgesetzbuch Stationen des öffentlichen Verkehrs überhaupt nicht erwähnt. Der Art. 422 des alten Handelsgesetzbuches beschränkte die Verpflichtung zur Eingehung von Frachtgeschäften auf die eigene Strecke der Eisenbahn. Der an seine Stelle getretene § 453 HGB. dehnt diese Verpflichtung aus auf die Übernahme zur Beförderung nach allen für den Güterverkehr eingerichteten Stationen innerhalb des Deutschen Reiches. Die Verpflichtung trifft alle dem öffentlichen Güterverkehr dienenden Eisenbahnen. Das Erfordernis, daß die einzelne Station für den öffentlichen Güterverkehr eingerichtet sein müsse, stellt das HGB. dagegen nicht auf, sondern es verlangt nur, daß sie für den Güterverkehr eingerichtet sein müsse. Indem das Reichsgericht ausführt, daß die Anschlußstelle nach Maßgabe der Gesetze in die Reihe der Punkte, gleich den Bahnhöfen, eintritt, von denen aus und nach welchen die Eisenbahn vom Anlieger Transporte zu übernehmen hat, spricht es unzweideutig aus, daß die Voraussetzungen des § 453 für die Anschlußstelle gegeben sind. Daß aber, wenn die Voraussetzungen des § 453 vorliegen, ein Kündigungsrecht nicht vereinbart werden kann, stellt auch Holzbecher bisher nicht in Abrede.

2. In Nr. 19 d. Ztg. (S. 208) stellte Holzbecher die apodiktische Behauptung auf, „daß das im § 4, Ges. v. 3. 11. 38 dem Min. d. ö. A. vorbehaltene Recht der Genehmigung der Bahnlinie in ihrer vollständigen Durchführung durch alle Zwischenpunkte sich auf Privatanschlüsse nicht bezieht", muß aber nunmehr zugeben, daß im Gegenteil die Zulassung von Privatanschlüssen auf freier Strecke stets der ministeriellen Genehmigung bedarf und — worauf es entscheidend ankommt — daß diese Erklärung des Ministers ein hoheitsrechtlicher Akt ist. Ist das aber der Fall, dann ist damit ihre Aufhebung durch Privatrechtsgeschäft ohne weiteres verneint. Diese Erklärung geht von dem Träger des Staatshoheitsrechts, vertreten durch den Minister, an den Eisenbahnunternehmer, mag dieser der Staat, vertreten durch die Eisenbahnbehörden, gleichviel welcher Instanz, oder eine private Gesellschaft sein. Daß ein solcher hoheitsrechtlicher Staatsakt nicht einen bloßen inneren Verwaltungsvorgang darstellt, wie Holzbecher annimmt, bedarf keiner Ausführung, denn er gehört nicht dem Verkehr der Behörden, sondern dem Konzessionsrecht des § 4, Ges. v. 3. 11. 38 an, und wenn der Empfänger im Einzelfall eine Behörde ist, so beruht dies auf dem zufälligen Umstande, daß der Unternehmer in diesem Falle der Staat ist. Auch darin kann Holzbecher nicht gefolgt werden, daß die Aufhebung des hoheitsrechtlichen Aktes ohne Mitwirkung der Ministerialinstanz statthaft sei, da nur der frühere Zustand der öffentlichen Bahn hergestellt werde. Ein Eisenbahnunternehmer, der die ursprünglich genehmigte Bahn auf Grund eines späteren hoheitsrechtlichen Aktes geändert hat, darf keineswegs beliebig den früheren Zustand wiederherstellen, denn hierin liegt eine Veränderung, und diese bedarf der ministeriellen Genehmigung. (Fritsch Anm. 11 zu § 4, S. 14.) Wenn Holzbecher die Frage stellt, wie das Verhältnis zwischen Eisenbahnunternehmer und Anschlußnehmer anders als durch Vertrag geregelt werden solle, so ist zu erwidern, daß die diesseitigen Ausführungen sich nicht gegen die Zulässigkeit von Anschlußverträgen überhaupt, sondern nur gegen den Inhalt des dafür von der Eisenbahnverwaltung aufgestellten Formulars richten. Ergänzend sei jedoch bemerkt, daß im Hinblick auf die Monopolstellung der Eisenbahn die Vertragsfreiheit in vielen Punkten, insbesondere im Eisenbahnfrachtrecht, gesetzlich beschränkt ist und daß sich eine derartige gesetzliche Regelung auch für die von mir erörterten Punkte des Anschlußrechts dringend empfiehlt. Die weitere Frage Holzbechers, weshalb die Kündigungsklausel weggelassen werden müsse, beantwortet sich eben aus den bereits von mir angeführten, hauptsächlich

dem § 453 HGB. und dem § 4 des Eisenbahngesetzes entnommenen Gründen. Solange eine Aufhebung des Anschlusses nach § 4 nicht genehmigt ist, wird auch der Anschlußnehmer die ihn infolge des Bestehens des Anschlusses treffenden Verpflichtungen erfüllen müssen. Beide Vertragsteile unterliegen daher dem gleichen Recht, soweit nicht der Eisenbahn für die Dauer der Übernahme von Güterbeförderungen besondere gesetzliche Verpflichtungen obliegen, zu denen die in §§ 453 ff. behandelten gehören.

Was den § 139 BGB. anlangt, so sagt Staub, auf den sich Holzbecher beruft, im Gegenteil, daß wohl meist der Vertrag gültig und die (dem § 453 zuwiderlaufende) Vereinbarung nichtig sein würde. Der Gegenbeweis liegt der Eisenbahn ob und wird schwer zu führen sein.

Wenn ferner Holzbecher die Frage hineinzieht, wie es sich mit Privatanschlüssen innerhalb der Anschlußsignale der Bahnhöfe verhalte, so gilt für dieselben schon nach dem Ministerialerlaß vom 7. 9. 11 ganz dasselbe, wenn die Betriebsverhältnisse auf den Bahnhöfen wesentlich geändert werden. Trifft das nicht zu, so ist es eine tatsächliche Frage des einzelnen Falles, ob der § 4 des Eisenbahngesetzes Platz greift, während für die Anwendbarkeit des § 453 HBG. keinerlei Unterschied besteht.

Weiterhin meint Holzbecher, daß eine Notlage vor oder bei Abschluß des Anschlußvertrages nicht bestehe. Er vergißt aber, daß infolge der natürlichen Entwicklung der Industrie der Anschlußinhaber seine Anschlußanlagen im Laufe der Zeit erweitern oder verändern muß und daß die Inhaber fast aller Anschlüsse bei solchen Gelegenheiten gezwungen worden sind, sich den Bedingungen der Anschlußvertragsformulare zu unterwerfen, widrigenfalls ihnen die Erweiterungs- oder Veränderungsgenehmigung nicht erteilt worden wäre. Er vergißt, daß — damit nicht genug — die Bedingungen des Formulars wiederholt verschärft worden sind und daß die Anschlußinhaber, die sich dem älteren Formular unterworfen haben, in derselben Weise gezwungen worden sind, auch die neueren Bedingungen anzunehmen. Ebenso wie die Verkehrsentwicklung die Eisenbahn ständig zu Neu- und Umbauten veranlaßt, kann sich auch der Anschlußinhaber dem Gang der industriellen Entwicklung nicht entziehen, und dieser Umstand ist es, den sich die Eisenbahn zunutze macht, um ihm die ihr gut scheinenden Bedingungen aufzunötigen. Daß aber ein bereits bestehendes und angeschlossenes industrielles Werk regelmäßig in eine Notlage gerät, wenn ihm der Anschluß entzogen wird, scheint Holzbecher nicht bestreiten zu wollen. Es hieße ja auch die Bedeutung der Eisenbahn für das gesamte Güterverkehrswesen und die Abhängigkeit der Gütererzeugung vom Verkehr unterschätzen, es gälte, das Gesicht von den augenfälligen Tatsachen unseres Wirtschaftslebens abzuwenden, ja man müßte nicht kalkulieren und rechnen können, wenn man unter solchen Umständen für die überwiegende Anzahl unserer Gütererzeugungsstätten nicht eine Notlage annehmen wollte.

Die von mir angeführten Fälle sind den Akten der angesehensten Werke der Großeisenindustrie entnommen und von der Rechtskommission des Vereins deutscher Eisenhüttenleute nachgeprüft worden. Die Namensnennung ist absichtlich unterblieben, da es sich weder darum handeln kann, einzelne Amtsstellen anzugreifen, noch einzelne Werke in eine gegensätzliche Stellung zu den Behörden zu bringen. Eine Darlegung des tatsächlichen Zustandes und der Rechtslage erschien ebenso geboten wie genügend, um eine Abhilfe anzubahnen. Selbstverständlich mußten hierbei auch außer der keiner besonderen Erwähnung bedürfenden Beschwerde die sonstigen zur Verfügung stehenden Rechtsbehelfe angegeben werden. Wenn Holzbecher glaubt, daß diese Maßregeln nicht den gewünschten Erfolg haben würden, so steht dies in Widerspruch mit seiner Frage, warum sich die Anschlußnehmer bei den Entscheidungen der Eisenbahndirektion beruhigt haben, aus der doch hervorgeht, daß er diese Entscheidung keineswegs für unangreifbar erachtet. Die beste und sicherste Maßregel aber wird darin zu erblicken sein, daß durch ein weises Maßhalten in den an die Anschlußnehmer zu stellenden Anforderungen allen Streitigkeiten vorgebeugt und das Verhältnis der Eisenbahn zu diesen ihren Hauptverfrachtern auf die Grundlage gleich berechtigter Interessen und gegenseitigen Vertrauens gestellt wird.

Schlußwort der Schriftleitung.

Wir bringen vorstehende Ausführungen nach langem Zögern zum Abdruck, da von dem Herrn Verfasser Wert darauf gelegt wird, auf die Ausführungen des Herrn Oberregierungsrat Holzbecher in Nr. 65 vorigen Jahrg. d. Ztg. nochmals zu Worte zu kommen. Weder Herr Holzbecher noch wir werden in der Anschauung beirrt, daß die von der Eisenbahnverwaltung mit Privaten geschlossenen Verträge wegen Gewährung eines Privatanschlußgleises an eine dem öffentlichen Verkehr dienende Eisenbahn gemäß der in den Anschlußverträgen enthaltenen Kündigungsbestimmung von der Eisenbahnverwaltung auch wirklich gekündigt werden können. Die Gründe des Für und Wider sind genugsam erörtert, auch oben ist unseres Erachtens nichts vorgebracht, was jene Anschauung erschüttern könnte. Widersprochen werden muß der Behauptung, daß Herr Holzbecher zugegeben habe, eine Erklärung des Ministers über die Zulassung des Privatanschlusses sei ein hoheitsrechtlicher Akt.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Gesetz über den Frachturkundenstempel.** Nach den Beschlüssen der Kommission hat der Entwurf des Gesetzes über den Frachturkundenstempel (vgl. Nr. 21 S. 243 d. Ztg.) folgende Änderung erhalten: Die Tarifnummer 6 d setzt den Stempel für Frachturkunden im Eisenbahnverkehr über Frachtstückgüter und Expreßgut auf 10 ₰ und für Eilstückgüter auf 20 ₰ fest, gegen 15 und 30 ₰ im ursprünglichen Entwurf.

Urkunden über die einzelnen Sendungen im Eisenbahn-Sammelladungsverkehr der Spediteure (§ 413 Abs. 2 des Handelsgesetzbuchs) erfordern 5 ₰ von der einzelnen Urkunde. (Die Steigerung auf 10 ₰ bei einem höheren Frachtbetrage als 50 ₰ kommt in Fortfall.)

Befreit sind: Urkunden über Sendungen, welche nach den gesetzlichen oder Verwaltungsvorschriften frachtfrei zu befördern sind; Urkunden über die Beförderung von Milch, soweit sie nicht in Wagenladungen erfolgt; von der in Tarifnummer 6 e angeordneten Abgabe Urkunden über solche Einzelsendungen der dort bezeichneten Art, die auf dem Wege vom Aufgabeort bis zum Bestimmungsort zum Teil im Eisenbahnstückgut-Verkehr befördert werden.

Im § 43 erhält Abs. 2 folgende Fassung:

Im Eisenbahnverkehr ist für die Entrichtung der Abgabe der Frachtführer verantwortlich. Er ist berechtigt, nach seiner Wahl den Betrag der Stempelabgabe vom Absender oder Empfänger einzuziehen. Bei im Inland aufgegebenen Sendungen kann er vom Absender die Einlieferung der Frachtbriefe mit aufgeklebten Stempelmarken verlangen, sofern zu den Frachtbriefen nicht Vordrucke mit eingedrucktem Stempel verwendet sind.

Dem § 44 wird am Schlusse folgender Absatz hinzugefügt:

Soweit in dem in Tarifnummer 6 e bezeichneten Güterbeförderungsverkehr Urkunden der im Tarife bezeichneten Art nicht ausgestellt werden, ist die Abgabe nach näherer Bestimmung des Bundesrats von der Sendung selbst zu entrichten. Der Bundesrat kann die Entrichtung der Abgabe in anderer Weise als zu der Urkunde auch noch in anderen Fällen anordnen.

Im § 45 Abs. 1 werden die Worte „Urkunde der bezeichneten Art" ersetzt durch die Worte „Urkunde der in Tarifnummer 6 a, b, c bezeichneten Art".

Ziffer IV fällt aus.

— **Schnelle Beförderung von leicht verderblichen Lebensmitteln.** Nach einem Erlaß des preußischen Eisenbahnministers vom 19. Mai ist es bei dem Stande unserer Nahrungsmittelversorgung von größter wirtschaftlicher Bedeutung, die vorhandenen leicht verderblichen Lebensmittel möglichst schnell von den Gewinnungs- nach den Verwendungsstätten zu schaffen, damit Wertminderung oder Verderb durch lange Eisenbahnbeförderung ausgeschlossen bleiben. Der Erlaß beauftragt deshalb die Königlichen Eisenbahndirektionen, sich die schleunige Beförderung dieser Güter, namentlich des ausländischen Frühgemüses und des demnächst auf den Markt kommenden Obstes besonders angelegen sein zu lassen, mit den beteiligten Interessenten dieserhalb Fühlung zu halten und ihren Wünschen nach Möglichkeit zu entsprechen. Die pünktliche Durchführung der Eilgüterzüge ist energisch anzustreben. Die häufige Begleitung durch Kontrolleure wirkt erfahrungsgemäß in dieser Hinsicht günstig. Das Abfertigungs-, Lade- und Zugbegleitungspersonal ist unter Hinweis auf den der Allgemeinheit hieraus entstehenden Nutzen anzuhalten, nach Kräften zur Innehaltung der günstigsten Beförderungsgelegenheiten, Vermeidung von Verschleppungen und Verspätungen beizutragen. Ferner wird empfohlen, die bestehenden Beförderungspläne daraufhin nachzuprüfen, ob sie dem Bedürfnis genügen oder etwa verbesserungsfähig sind.

— **Anschlüsse auf freier Strecke.** Ein Erlaß des preußischen Eisenbahnministers vom 18. d. M. besagt folgendes: Es sind in letzter Zeit wiederholt Anträge auf Genehmigung von An-

chlüssen auf freier Strecke vorgelegt worden, bei denen die Übergabegleise nicht unmittelbar neben den Staatsbahngleisen, ondern am anderen Ende des Anschlußgleises angeordnet wa- en, und bei denen die Bedienung durch besondere Rangierloko- notiven erfolgen sollte. Da aber eine solche Bedienung sowohl etrieblich als auch wirtschaftlich in hohem Maße ungünstig st und die gerade unter den jetzigen Verhältnissen schon an nd für sich sehr großen Erschwernisse bei der Betriebsführung ur noch vermehren würde, ist bei der Genehmigung von nschlüssen auf freier Strecke Zurückhaltung geboten. Unter linweis auf den Erlaß vom 7. September 1911 erwarte ich, daß erartige Anträge mir nur nach eingehender Prüfung der be- rieblichen Verhältnisse zur Genehmigung vorgelegt werden. ierbei ist ganz besonders darauf zu achten, daß die Übergabe- leise eine solche Lage erhalten, daß die Bedienung durch die orhandenen Züge ohne weitere Rangierbewegungen erfolgen ann. Anträge, die diesen Bedingungen nicht entsprechen, sind nter Hinweis auf die entstehenden betrieblichen Schwierig- eiten in eigener Zuständigkeit abzulehnen. Wird die Zu- assung des Anschlusses auf freier Strecke für angezeigt er- chtet, so ist in dem Bericht hierüber auch die Frage zu erör- rn, wie hoch die durch seine Bedienung entstehenden Kosten u veranschlagen sind, und ob zu ihrer Deckung die nach § 19 iffer 1 der Allgemeinen Bedingungen besonders zu verein- arende Vergütung hierfür ausreicht.

— **Mahnung zur Eindeckung mit Vorräten in den ruhigeren Verkehrsmonaten.** Wie ein Erlaß des preußischen Eisenbahn- inisters vom 18. d. M. besagt, ist die Gestellung der bedeckten Wagen in letzter Zeit recht befriedigend gewesen. Die Ge- tellungsverhältnisse der offenen Wagen unterliegen zwar noch ewissen Schwankungen, doch darf angenommen werden, daß uch bei ihnen größere Verlegenheiten bis auf weiteres nicht intreten werden. Es empfiehlt sich daher, wie im Vorjahre, ie Verkehrstreibenden darauf hinzuweisen, und durch die be- ufenen Vertretungen der Landwirtschaft, des Handels und der ndustrie sowie durch die Presse darauf hinzuwirken, daß die erkehrstreibenden die ruhigeren Verkehrsmonate dazu be- utzen, sich nach Möglichkeit mit Vorräten einzudecken, damit ie sich beim Wiedereinsetzen des starken Verkehrs oder bei ötig werdenden Verkehrsbeschränkungen Verlegenheiten er- paren. Der Erlaß beauftragt daher das Königliche Eisenbahn- entralamt, wieder den Entwurf einer solchen Mitteilung den Königlichen Eisenbahndirektionen zuzusenden. Diesen bleibt berlassen, den Wortlaut unter Berücksichtigung der besonderen erhältnisse ihres Bezirks zu ergänzen oder zu ändern.

— **Die Kriegsteuerungszulagen in Württemberg.** Nach dem Staatsanzeiger für Württemberg" hat die württembergische taatsregierung beschlossen, mit Wirkung vom 1. Mai ab die en staatlichen Beamten und Arbeitern gewährten Kriegsteue- ungszulagen in folgender Weise zu erhöhen und zu er- eitern: Die Kriegsteuerungszulage beträgt monatlich für in Kind unter 16 Jahren 6 ℳ, für jedes weitere Kind unter 16 Jahren 3 ℳ mehr, also für 2 Kinder 9 ℳ usw. Dabei werden gleich den ehelichen Kindern ehandelt die von dem Beamten oder Arbeiter voll unter- altenen sonstigen Kinder unter 16 Jahren (Stiefkinder, n Kindes Statt angenommene Kinder, Pflegekinder, uneheliche Kinder) sowie seine von ihm voll unterhaltenen Kinder über 6 Jahren, die wegen körperlicher oder geistiger Gebrechen auernd erwerbsunfähig sind. — Die Grenze des Dienst- oder ohneinkommens, bis zu der die Zulage zu gewähren ist, wird on 2100 ℳ auf 2400 ℳ erhöht. Die Zulage wird wie seither icht gewährt an Beamte und Arbeiter, deren zur Einkommen- teuer veranlagtes Gesamteinkommen 2400 ℳ übersteigt. Soweit as Dienst- oder Lohneinkommen und Zulage zusammen den ahresbetrag von 2400 ℳ übersteigen würden, ist die Zulage ntsprechend, jedoch nicht unter den Betrag von 3 ℳ für den onat, zu kürzen. Bei der Berechnung des Diensteinkommens leiben die Fahrgebühren und ähnlichen Bezüge, auch soweit ie pensionsberechtigt sind, als Entschädigung für Dienstauf- and künftig außer Betracht. — Eine monatliche Teuerungs- ulage von 3 ℳ kann, wenn das Einkommen den Betrag von 2100 ℳ nicht übersteigt, auf Ansuchen gewährt werden: an ver- eiratete Beamte und Arbeiter ohne Kinder unter 16 Jahren, enn die Ehefrau nachweislich erwerbsunfähig ist, oder wenn ie erwerbsunfähige Eltern oder Großeltern nachweislich unter- alten müssen; an verwitwete oder geschiedene Beamte und Ar- eiter ohne Kinder unter 16 Jahren sowie an ledige Beamte und Arbeiter, wenn sie erwerbsunfähige Eltern oder Großeltern nachweislich unterhalten müssen. Als erwerbsunfähig sind egelmäßig zu erachten: die Ehefrau, wenn sie wegen andauern- der Krankheit usw. nicht imstande ist, ihren Haushalt ohne remde Hilfe zu besorgen, Eltern oder Großeltern bei Invalidität m Sinn des § 1255 Abs. 2 der Reichsversicherungsordnung.

— **Neuer Donaugüterverkehr Regensburg-Ulm.** Schon um die Mitte des vorigen Jahrhunderts war der Versuch gemacht worden, die Dampfschiffahrt auf der Donau von Regensburg durch Bayern hindurch bis zur württembergischen Grenzstadt Ulm auszudehnen. Der damalige Versuch führte zunächst zu keiner Regelmäßigkeit. Das im gegenwärtigen Krieg wieder wachgerufene erhöhte Interesse für den Verkehr nach den unteren Donauländern hat die Bestrebungen für die Ausdehnung eines regelmäßigen Güterverkehrs auf die Donaustrecke Regens- burg-Ulm zu neuem Leben erweckt. Der „Bayr. Lloyd" hat ein Motorlastschiff für den Dienst auf dieser Strecke in Bau ge- geben, das zurzeit seine Probefahrten erledigt. Ob noch wäh- rend des Krieges mit diesem Schiffe ein regelmäßiger Frachtkurs zwischen Regensburg und Ulm eingerichtet werden kann, hängt davon ab, ob das Schiff nicht für Zwecke der Heresver- waltung in Anspruch genommen wird. Nach dem „Schwäb. Merkur" soll es aber nicht bei der Wiederaufnahme eines regel- mäßigen Güterverkehrs unter den gegenwärtigen Stromverhält- nissen bleiben. Vielmehr liegt zurzeit der bayerischen und der württembergischen Regierung eine Eingabe vor, in der ge- beten wird, bei der Reichsleitung entsprechende Anträge wegen der Ausgestaltung der Donauwasserstraße nach einem einheit- lichen, zwischen den beteiligten Regierungen zu vereinbarenden Bauplan mit dem Ziel einer durchgehenden nutzbaren Fahr- wassertiefe von 2 m bei gewöhnlichem Niederwasser zu stellen.

— **Haftung der Eisenbahn für die in offenen Wagen beförder- ten Güter.** Die Ältesten der Kaufmannschaft von Berlin waren aus Anlaß verschiedener Klagen im September v. J. beim preußi- schen Eisenbahnminister wegen einheitlicher Behandlung von Schadensansprüchen infolge Diebstahls bei in offenen Wagen beförderten Gütern wenigstens im Bereiche der preußisch- hessischen Staatsbahnen vorstellig geworden. Daraufhin hat nunmehr der Herr Minister entschieden, daß eine grundsätz- liche Ablehnung von Entschädigungsansprüchen bei Diebstählen an Gütern aus offenen Wagen unter Berufung auf § 86 (1) E. V. O. oder Art. 31 (1) 1. J. Ü. unzulässig sei. Über das ge- botene Maß des Entgegenkommens in den Fällen, in denen fest- gestellt sei, oder mit Wahrscheinlichkeit angenommen werden müßte, daß der Diebstahl von Eisenbahnbediensteten ausgeführt worden wäre, seien bei den Eisenbahndirektionen vereinzelt abweichende Auffassungen zutage getreten. Im Interesse eines gleichmäßigen Verfahrens habe er die Eisenbahndirektionen beauftragt, in derartigen Fällen für den Schaden Ersatz zu leisten. Für die zweifelhaften Fälle, wo der Sachverhalt nicht genügend klargestellt werden könne, ließen sich bestimmte Weisungen schwer geben. Demzufolge müsse die Entscheidung dieser Fälle dem Ermessen der Eisenbahndirektionen überlassen bleiben, die versuchen würden, im Wege der Verständigung zu einer Einigung mit den Antragstellern zu gelangen.

— **Zur Errichtung Kruppscher Werke bei München** wird der „Köln. Ztg." aus München geschrieben: Krupp und München — das wird man schwer zusammenreimen können. Und doch ist es nun Tatsache geworden: die Aktiengesellschaft Fried. Krupp in Essen hat im Norden Münchens, in Freimann, das ungeheure Gelände von 1100 Tagwerk oder 3,75 qkm zur Anlage einer Ge- schütz- und Munitionsfabrik erworben. Der Preis, den die Firma dafür bezahlt haben soll, beträgt nach den „Münchener Neuesten Nachrichten" etwa 6 bis 7 Millionen Mark und ist so- fort in bar oder in fünfprozentiger Kriegsanleihe zur Auszah- lung gelangt. Und die Stadtgemeinde München hat, wie in der Magistratssitzung vom letzten Dienstag bekanntgegeben wurde, die sämtlichen Anteile der Firma „Schloßgut Großlappen G. m. b. H." und damit eine Fläche von 350 Tagwerk oder etwa 1,2 qkm erworben, ein Gelände, das ein Drittel so groß ist wie das von Krupp angekaufte. Der Name der Gesellschaft wird umgeändert in „Industrieanlage München-Frei- mann G. m. b. H."; Zweck der Erwerbung ist „die Ausgestal- tung als Industriegelände und dessen Bereitstellung zu ange- messenen, neue Niederlassungen fördernden Preisen". Dazu kommen noch die der Stadt bereits gehörenden, unmittelbar am Ringbahnhof Freimann gelegenen „Grohgründe" im Ausmaß von etwa 290 Tagwerk oder rund 1 qkm. Die Stadt besitzt also im ganzen etwa 625 Tagwerk, Krupp etwa 1100 Tagwerk, das sind zusammen 1725 Tagwerk oder fast 6 qkm. Nun sind aber noch außerdem weit über 600 Tagwerk (2 qkm) an Grund- stücken vorverbrieft und werden wahrscheinlich ebenfalls von Krupp oder von der Stadt erworben werden; die Entscheidung darüber wird erst im Juni fallen. Wird auch dieses Projekt zur Tatsache, so wird das gesamte nördlich der Stadt erschlos- sene Industriegebiet über 2300 Tagwerk oder 8 qkm umfassen. Die Geldmittel zur Erwerbung eines so gewaltigen Geländes hat die Stadt durch ein Darlehen bei den Münchener oder in München durch Filialen vertretenen Banken aufgebracht, die jedoch selber an der neuen G. m. b. H. nicht beteiligt sind. Der Kaufpreis soll etwa 1.35 Millionen betragen. Die Grundstücke, um die es sich handelt, liegen nördlich vom Ringbahnhof Frei- mann (wozu jedoch zu bemerken ist, daß die Münchener Ring- bahn für den Personenverkehr noch immer nicht geöffnet ist.

Das wird anders werden müssen, oder man wird sonstwie neue Fahrgelegenheiten schaffen müssen). Die Erwerbungen der Stadt liegen links der Landstraße nach Freising, die Kruppschen rechts davon; sie dehnen sich bis unterhalb Fröttmaning aus. Innerhalb der Kruppschen Besitztümer steht noch ein altes Kirchlein aus dem 11. Jahrhundert, wohl das älteste Gotteshaus in der nächsten Nähe Münchens — man kann sich schwer vorstellen, daß es erhalten bleiben wird.

— **Generalmajor Groener,** der Chef des Feldeisenbahnwesens, ist jetzt — selbstverständlich unter Beibehaltung seines hohen militärischen Amts — in den Vorstand des neugeschaffenen Kriegsernährungsamts berufen worden. Aus diesem Anlaß widmet ihm die „Köln. Ztg." folgende Worte: Generalmajor Groener hat sich durch die glänzende Ausübung seines verantwortungsvollen Amts im Kriege außerordentlich hohe Verdienste erworben. Am 22. November 1867 in Ludwigsburg in Württemberg geboren, wurde er 1886 Leutnant. Als Oberleutnant wurde er zur Kriegsakademie und dann zum Großen Generalstab kommandiert. Von 1902 bis 1904 war er als Kompagniechef im 98. Infanterieregiment in Metz tätig. Er kehrte dann wieder in den Großen Generalstab zurück und wurde 1906 zum Major befördert, 1912 wurde er Oberstleutnant und Abteilungschef der Eisenbahnabteilung im Großen Generalstab. Für seine Verdienste während des Krieges wurde er durch Verleihung des Ordens Pour le mérite ausgezeichnet, von der Universität Berlin wurde er zum Dr. phil. honoris causa und von der Technischen Hochschule in Stuttgart zum Dr. Ing. ernannt.

Österreich.

— **Satzungsausschuß des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.** Das Eisenbahnministerium als vorsitzende Verwaltung des Ausschusses für die Vereinssatzungen und allgemeinen Verwaltungsangelegenheiten hat diesen Ausschuß für den 2. Juni 1916 nach Teplitz-Schönau einberufen. Auf der Tagesordnung stehen folgende Gegenstände: 1. Bericht über die wirtschaftlichen Verhältnisse der Vereinszeitung und Beschlußfassung über die Fortsetzung des Vertragsverhältnisses mit dem Verleger. 2. Antrag der Generaldirektion der Holländischen Eisenbahn-Gesellschaft auf Zurechnung verschiedener Kleinbahnstrecken zu den Vereinsbahnstrecken. 3. Vorläufiger Bericht des für die Umarbeitung des Übereinkommens, betreffend die Vereinsabrechnungsstelle eingesetzten Unterausschusses. 4. Antrag der Geschäftsführenden Verwaltung auf Änderung in den Anstellungsverhältnissen der Vereinsbeamten. 5.—10. Anträge der Elmshorn-Barmstedt-Oldesloer Eisenbahn-Aktiengesellschaft, der Hildesheim-Peiner Kreiseisenbahn-Gesellschaft, der Rinteln-Stadthagener Eisenbahn-Gesellschaft, der Stendal-Tangermünder Eisenbahn-Gesellschaft, der Zschipkau-Finsterwalder Eisenbahn-Gesellschaft und der Nagyvárader Stadtbahn-Aktiengesellschaft auf Zulassung zur Teilnahme an den Vereinseinrichtungen. Ferner 11. Antrag der Zentralverwaltung für Sekundärbahnen (H. Bachstein) Berlin auf Anwendung der Vereinseinrichtungen auf den Verkehr mehrerer von ihr betriebener Bahnen mit den Vereinsbahnen sowie auf Zurechnung der einzelnen Strecken dieser Bahnen zu ihren übrigen Vereinsbahnstrecken (falls das bezügliche Schreiben der Geschäftsführenden Verwaltung den Ausschußmitgliedern noch rechtzeitig zukommt) und 12. Zeit und Ort der nächsten Sitzung des Ausschusses.

Ferner soll noch über einen von den ungarischen Staatsbahnen nachträglich eingebrachten Antrag wegen anderweiter Regelung der Frankenumrechnung bei der Vereinsabrechnungsstelle in dieser Ausschußsitzung verhandelt werden.

— **Die Reisebureaus der österreichischen Staatsbahnen im Ausland.** Anfangs April ist in den Räumen der Banque Balkanique in Sofia, Ulitza Moskovska, ein „Österreichisches Reise- und Auskunftsbureau, Repräsentanz der k. k. österreichischen Staatsbahnen" eröffnet worden. Der unmittelbaren Einflußnahme der österreichischen Staatseisenbahnverwaltung sind jetzt folgende im Ausland befindlichen Reise- und Auskunftsbureaus unterstellt: Passagebureau Joh. Otten & Zoon, Auskunftsstelle der österreichischen Staatsbahnen, Amsterdam, Leidschestraat 80; Amtliches Verkehrsbureau der österreichischen Staatsbahnen, Generalagentur des Österreichischen Lloyd, Berlin NW., Unter den Linden 47; Österreichisches Reise- und Auskunftsbureau, Repräsentanz der österreichischen Staatsbahnen, Bukarest, Strada Smârdan 5; Passagebureau Joh. Otten & Zoon, Auskunftsstelle der österreichischen Staatsbahnen, Im Haag, Groenmarkt 22; Österreichisches Reise- und Auskunftsbureau, Repräsentanz der österreichischen Staatsbahnen, Konstantinopel, Grande rue de Péra; Amtliche Fahrkartenausgabe der österreichischen Staatsbahnen, München, Weinstraße 7; Passagebureau Joh. Otten & Zoon, Auskunftsstelle der österreichischen Staatsbahnen, Rotterdam, Nordblaak 13; Österreichisches Reise- und Auskunftsbureau, Repräsentanz der österreichischen Staatsbahnen, Sofia, Banque Balkanique, Ulitza Moskovska; Warschauer Reisebureau W. Jezioranski, Amtliche Fahrkartenausgabestelle der österreichischen Staatsbahnen, Warschau, Siennastraße 2 b.

— **Lemberg-Czernowitz-Jassyer Eisenbahngesellschaft.** Die Generalversammlung beschloß eine Superdividende von 10 K. für die Aktie oder den Genußschein zu verteilen, so daß das Gesamt-Jahreserträgnis sich auf 30 K. = 7,5 % stellt.

— **Der Donau-Oder-Kanal.** Am 17. Mai wurde vom Handelsminister Dr. v. Spitzmüller eine Abordnung österreichischer Städte und Gewerbevereine empfangen, die vom Bürgermeister der Stadt Wien Dr. Weiskirchner und dem Präsidenten des Zentralvereins für Fluß- und Kanalschiffahrt Dr. Ruß geführt wurde. Sie überreichte eine ausführliche Denkschrift, welche die Forderung vertritt, daß die Regierung den Bau des Donau-Oder-Weichsel-Kanals mit einem Stichkanal nach Brünn und dem Anschluß an das deutsche Wasserstraßennetz mit allen zur Verfügung stehenden Mitteln fördern möge. Die Notwendigkeit dieser Kanalbauten wurde im Laufe der Besprechung im Namen der Stadtverwaltungen vom Bürgermeister von Wien Dr. Weiskirchner und vom Bürgermeister von Brünn Dr. Schnitzler, im Namen der industriellen Körperschaften vom Kaiserlichen Rat Krause (Niederösterreichischer Gewerbeverein) und im Namen der wasserwirtschaftlichen Fachvereinigungen vom Präsidenten Dr. Ruß betont. Hierbei wurde auf die allgemein staatliche Bedeutung eines Donau-Oder-Weichsel-Kanals und die Gründe militärischer Natur, die für ihn sprächen, verwiesen, namentlich aber die Forderung nach einer billigeren Verfrachtung von Massengütern, Rohstoffen und Lebensmitteln hervorgehoben. Auch die Erfahrungen, die der Krieg auf diesem Gebiet gezeitigt hat, wurden eingehend besprochen. Von ganz besonderer Bedeutung sei jedoch diese Frage mit Rücksicht auf die künftige Gestaltung des wirtschaftlichen Verhältnisses Österreichs zum Deutschen Reiche. Der von Deutschland beabsichtigte Bau eines Rhein-Donau-Kanals würde, wenn nicht gleichzeitig auch der Bau des Donau-Oder-Weichsel-Kanals erfolgte, die Sudetenländer vom Weltwirtschaftsverkehr ausscheiden und Wien viel von seiner Bedeutung als Hauptstapelplatz des ganzen Kanalsystems rauben. Finanzielle Bedenken gegen den Kanalbau könnten nicht ausschlaggebend sein. Als Vertreter von Brünn und Krakau besprachen Dr. Friedmann und Kommerzialrat Epstein die Bedeutung des Brünner Stichkanals und dessen gleichzeitige Bauführung und Betriebseröffnung mit dem Hauptkanal sowie ferner die Bedeutung der Verbindung der schlesischen Landesgrenze mit Krakau, wobei die Weiterführung des Kanals bis zum Dnjestr und die Fortführung der im Gebiet von Krakau für den Kanal bereits in Angriff genommenen Arbeiten gefordert wurde.

Der Handelsminister nahm die Ausführungen mit großem Interesse zur Kentnis und erklärte, daß die besprochene Angelegenheit schon wiederholt den Gegenstand eingehender Beratungen der Regierung, und zwar auch während der Kriegszeit gebildet habe. Eine abschließende Stellungnahme der Regierung in dieser Frage sei auch dermalen nicht möglich. Die noch erforderlichen Vorbereitungsarbeiten für den Bau des Donau-Oder-Weichsel-Kanals mit einer Abzweigung nach Brünn würde jedoch, ohne Rücksicht auf die Entscheidung in der Hauptfrage zeitgerecht durchgeführt werden. Der Handelsminister erörterte sodann im Einzelnen die von der Abordnung zur Sprache gebrachten Gesichtspunkte und betonte, daß im allgemeinen nach dem Kriege jedes wahrhaft förderliche Vorgehen auf die volle Beachtung der Regierung zählen dürfe. Allerdings werde der Staatshaushalt nach dem Kriege mit größtmöglicher Sparsamkeit geführt werden müssen.

— **Die derzeitige Lage und die Aussichten der österreichischen Eisenindustrie** werden in der „N. Fr. Pr." von fachkundiger Seite eingehend geschildert. Wir geben nachstehend das Wichtigste wieder: Bei jeder Untersuchung über die Lage der österreichischen Eisenindustrie während des Krieges fällt zunächst immer wieder auf, wie rasch und förmlich unmittelbar sich bei der österreichischen Eisenerzeugung der Übergang von der Friedens- auf die Kriegsbeschäftigung vollzogen hat, während zum Beispiel die englische Eisenindustrie erst jetzt und nach einschneidenden Verwaltungsmaßnahmen sich dem Kriegsbedarfe halbwegs angepaßt hat. Das Jahr 1915 brachte auch hinsichtlich des Zivilbedarfes bereits eine wesentliche Belebung, und es sind alle Anzeichen vorhanden, daß er sich im weiteren noch sehr erheblich steigern wird. Seit Monaten bereits häufen sich allmählich bei den Werken die Anfragen zur Deckung des Zivilbedarfes, doch ist dieser Entwicklung gegenwärtig dadurch ein Riegel vorgesetzt, daß die gesamte österreichische Eisenindustrie für die Befriedigung der mittelbaren und unmittelbaren Kriegsansprüche bis zur äußersten Grenze ihrer Leistungsfähigkeit in Anspruch ge-

nommen ist. Die Absperrung unserer Eisenindustrie von dem Weltmarkte blieb ohne besondere nachteilige Folgen. In dem Entgange der Ausfuhr fand sie durch den inländischen Bedarf reichlichen Ersatz, und auch in der Versorgung mit Rohmaterialien, insbesondere mit Erzen und Brennstoff, ist es ihr gelungen, die durch den Kriegszustand hervorgerufenen Schwierigkeiten zu überwinden. Zum Teil beruht die Erz- und Brennstoffversorgung von vornherein auf inländischer Förderung und konnte durch Heranziehung weiterer inländischer Hilfsquellen von ausländischen Bezügen noch mehr unabhängig gemacht werden, und soweit ausländische Bezüge, insbesondere Erzbezüge, benötigt werden, steht mit Sicherheit zu erwarten, daß es auch weiterhin gelingen wird, der mannigfachen Hemmungen Herr zu werden. Daß bei der angespannten Roheisenerzeugung trotz der auch während des Krieges fortgesetzten Ergänzung aus Westfalen nicht gerade Überschuß an Koks herrscht, ist begreiflich. Hinsichtlich der Versorgung mit Roheisen und Stahl war der inländische Bedarf nahezu ausschließlich auf die eigene Erzeugung angewiesen, da in Deutschland derzeit ein sehr geringes Ausfuhrbedürfnis vorliegt und die neutralen Staaten bekanntlich für Einfuhren nicht in Betracht kommen. Bemerkenswert ist, daß, wie übrigens schon erwähnt wurde, England alles, was den Namen Eisen verdient, im neutralen Auslande zu den unglaublichsten Preisen aufzukaufen sucht, zunächst wohl in dem Bestreben, zu verhüten, daß diese Materialien in den Besitz der Mittelmächte gelangen. Wenn man aber hört, daß zum Beispiel das Roheisenlager in Middlesborough auf knapp 60 000 t gesunken ist, muß man wohl annehmen, daß es sich hierbei in immer steigendem Maße um die Deckung des eigenen Bedarfs handelt, welchem die englische Erzeugung nicht mehr gerecht werden kann, und daß somit die Folgen des U-Bootkrieges und der Zeppelinangriffe hier recht schwerwiegend in die Erscheinung treten. Der so laut verkündete Plan der englischen Eisenindustrie, sich den von der deutschen Eisenerzeugung eroberten Markt wieder zu eigen zu machen, wird angesichts solcher Tatsachen brüchig. Die österreichische Stahlerzeugung hat im Jahre 1915 mit 1 980 000 t die Höchstmengen des Jahres 1915 um 30 000 t überschritten und dürfte im laufenden Jahre die zweite Million erreichen. Die Walzwerke sind auf eine Reihe von Monaten überreichlich mit Arbeit versehen und fünfzehn- bis zwanzigwöchige Termine stellen eine allgemeine Erscheinung dar. Die Maschinenfabriken sind gleichfalls voll beschäftigt. Es liegen ihnen namhafte Bestellungen auf maschinelle Einrichtungen für Neubauten und Vergrößerungen von Kriegsmaterial erzeugenden Anlagen vor. Außerdem werden sie in steigendem Umfange zur Appretur von Geschossen herangezogen, welche Arbeit ihnen reichlichen Ersatz für die derzeit ruhenden Friedensbestellungen bietet. Die Brückenbauanstalten sind bis zur äußersten Grenze ihrer Leistungsfähigkeit bei der Ausführung von Brückenbauten für das Eisenbahnministerium und die Heeresverwaltung in Anspruch genommen. Den Wagenfabriken liegen Bestellungen vor, die ihnen nicht nur für das laufende Jahr, sondern auch weit in das Jahr 1917 hinaus die volle Ausnützung ihrer Betriebsmittel gewährleisten. Hingegen hat in letzter Zeit die Beschäftigung der Eisengießereien in Röhren und Fassons nachgelassen. Die Stahlgießereien verfügen über einen außerordentlich hohen Auftragsbestand. Auch die Röhrenwalzwerke arbeiten für direkten und indirekten Kriegsbedarf mit voller Ausnützung ihrer Leistungsfähigkeit, klagen aber naturgemäß über zu knappe Materialversorgung. Die Lage der österreichischen Eisenindustrie ist somit eine gute und auch die Aussichten für die Zukunft können nach menschlicher Voraussicht in gleicher Art beurteilt werden. Die Absperrungspolitik der Entente konnte die österreichische Eisenindustrie in ihrer Leistungsfähigkeit nicht hemmen und wird diese Wirkung auch weiterhin nicht erzielen.

Übrige europäische Länder.

— **Die Eisenbahnen des schwedischen Norrlands und die Renntiere.** Zu den ganz besonderen Verhältnissen, mit denen die Eisenbahnbauten des nördlichen Skandinaviens zu rechnen haben, gehört die Rücksicht auf den Verkehr der Renntierherden. Beim seinerzeitigen Bau der Ofotenbahn sollte aus diesem Grunde anfangs die ganze Linie beiderseits eingezäunt werden. Allein man stieß sich am Kostenpunkt und ordnete außer in unmittelbarer Nähe von Gellivare und Kirunavara nur an den von den Lappen bezeichneten Pfaden Leitzäune an. Immerhin betrug die Länge der zum Schutz der Renntiere hergestellten Einzäunungen gegen 25 km. Die Bedeutung derartiger Einzäunungen für die nordischen Verhältnisse beleuchtet eine Nachricht aus letzter Zeit, wonach zwischen Gellivare und Malmberget, also auf einer kurzen Nebenstrecke von nur 6 km Länge in einer Nacht bis Tagesanbruch 74 Renntiere überfahren und getötet wurden. Ein nach Gellivare gehender Güterzug tötete 11, ein in umgekehrter Richtung gehender Lokalzug 63. Die Bahn war förmlich versperrt und es kostete ein gutes Stück Arbeit, die toten Körper zu entfernen. Ein eigener Zug mußte abgeschickt werden, um die Spuren dieser größten Renntierschlacht, die bisher ein Zug auf der Riksgränsbahn und deren Seitenbahnen verursachte, zu beseitigen. Dr. S.

— **Nachrichten von den schweizerischen Eisenbahnen.** Der Bundesrat hat sich in seiner Botschaft über das finanzielle Ergebnis der Bundesbahnen für 1915 u. a. dahin ausgesprochen: Vor Ausbruch des Krieges erschien das Gleichgewicht im Haushalte der Bundesbahnen hergestellt. Der Betrieb lieferte die nötigen Überschüsse zur Verzinsung des Schuldkapitals, zur Erhöhung des Erneuerungsfonds, zur planmäßigen Tilgung der Anleihen und zu den nötigen Abschreibungen auf den Verlustposten. In den letzten Jahren blieben jeweilen noch einige Millionen Franken als Gewinn übrig, so daß an die Anlage des im Rückkaufsgesetz vorgesehenen Reservefonds gedacht werden konnte. Die unerwarteten Ereignisse brachten leider eine rasche Änderung der Sachlage. Die beiden letzten Gewinn- und Verlustrechnungen schlossen nach Verrechnung der Rücklagen und Tilgungen mit bedeutenden Fehlbeträgen ab; diese betrugen: für 1914: 17 253 251 Fr.; nach Abzug des Aktivsaldos 1913 von 8 039 164 Fr. verblieben rein 9 169 087 Fr.; für 1915: 16 630 119 Fr., für beide Jahre zusammen ein Ausfall von 25 826 206 Fr. Das Ergebnis hätte für beide Kriegsjahre günstiger dargestellt werden können durch Auslassung der gesetzlichen und weiter erforderlichen Abschreibungen. Die Bundesbahnen haben jedoch, um in den Rechnungen die Wirkungen des Krieges voll zur Darstellung zu bringen, vorgezogen, diese Abschreibungen durchzuführen. Im übrigen kann mit Befriedigung festgestellt werden, daß der Rechnungsabschluß für 1915 um 13 208 920 Fr. günstiger ausgefallen ist, als im Voranschlag angenommen worden war. Der Fehlbetrag des Jahres erreicht, mit Einschluß der Tilgungsbeträge, nur 16,6 Millionen Franken statt der vorgesehenen 29,8 Millionen. Die Betriebseinnahmen waren um 8,7 Millionen Franken größer und die reinen Ausgaben um etwa 3 Millionen Franken niedriger, als vorausgesetzt wurde. — Kriegsverluste der schweizerischen Nebenbahnen. Der Verband schweizerischer Sekundärbahnen hatte an das Eisenbahndepartement das Gesuch gerichtet, es möchte den notleidenden Bahngesellschaften gestattet werden, die durch den Krieg entstandenen Verluste, statt sie im Passivsaldo zu belassen, als besondere Posten unter den „zu tilgenden Verwendungen" aufzuführen, um sie später in einer mit der Aufsichtsbehörde zu vereinbarenden Anzahl von Jahren zu tilgen. Das Eisenbahndepartement hat sich u. a. dahin ausgesprochen, daß den Gesellschaften in diesen schwierigen Zeiten nach Möglichkeit entgegengekommen werden sollte. Diejenigen Gesellschaften, die ihre Verluste aus verfügbaren Rücklagen decken könnten, seien aber nicht zu den notleidenden zu zählen. Ihre Rechnung werde kein Passivsaldo aufweisen, so daß für sie nach Ablauf des Krieges keine besonderen Maßnahmen in Betracht kämen. Anders lägen die Verhältnisse bei Gesellschaften, die weder über die nötigen Barmittel noch über hinreichende Rücklagen verfügten. Bei einzelnen werde sich nach dem Kriege die Notwendigkeit einer Bilanzbereinigung zeigen, sei es durch Herabsetzung des Nennwertes der Aktien, sei es durch Abschluß eines Nachlaßvertrages. Bei allen diesen Gesellschaften käme aber die Übertragung des Passivsaldos auf die „zu tilgenden Verwendungen" in Betracht, sofern dieser Saldo bei der Bilanzbereinigung nicht wegfalle. Grundsätzlich könne sich das Eisenbahndepartement heute schon mit solcher Umbuchung einverstanden erklären. Auf keinen Fall dürfe aber durch solche Umbuchung dem Aktionär zu Lasten der Gläubiger ein Vorteil verschafft werden. Die möglichst rasche Tilgung der Kriegsverluste müsse sich jede Gesellschaft zur Pflicht machen, auch wenn die Höhe der auszurichtenden Dividenden darunter etwas leide. Das Eisenbahndepartement werde daher bei den Gesellschaften, die von der Umbuchung Gebrauch machen wollen, verlangen müssen, daß die Dividendenhöhe während der Tilgungsdauer begrenzt werde, und daß diese Grenze nur bei gleichzeitiger Erhöhung des Abschreibungsbetrages überschritten werden dürfe.

Der bekannte Dietikoner Eisenbahnunfall (s. Nr. 67, S. 814, Jahrg. 1916), der am 17. August v. J. sieben Reisenden das Leben kostete, hat jetzt seine strafrechtliche Erledigung gefunden. Der Angeklagte, Stationsgehilfe Steiner, gab zu, aus Versehen in der Eile des Dienstes eine Kurbel zweimal gedreht zu haben, wodurch dem Schnellzug zu frühzeitig Einfahrt gegeben wurde. Die Verteidigung führte den Unfall auf eine Verkettung unglücklicher Zufälle zurück und gab besonders der Unzulänglichkeit der Verriegelungs- und Sicherungsvorrichtungen auf der Station die Mitschuld an dem Unglück. Das Bezirksgericht in Zürich verurteilte den Angeklagten zu drei Tagen Gefängnis und zur Tragung der Kosten. Gegen das Urteil dürfte von keiner Seite Berufung eingelegt werden. — Der neue große Güterbahnhof Interlaken-Ost ist am

17. Mai dem Betriebe übergeben worden; nachdem einige Tage vorher die neue 89 m lange obere Aarebrücke die Belastungsprobe bestanden hatte. Die Strecke Interlaken-Bahnhof Ost kann nunmehr mit den schwersten Maschinen befahren werden. — Im zweiten Simplontunnel betrug im Monat April der Vollausbruch 283 m. Am Ende des Monats waren 12 811 m oder 64,6 % der ganzen Tunnellänge voll ausgebrochen. Vollendet wurden im ganzen 217 m. Infolge des harten Gesteins ist auf der Nordseite der Fortschritt gering. Wegen Mangels an Bohrschläuchen, für die es in der Schweiz an Rohgummi fehlt, mußte die Bohrarbeit eingeschränkt werden. Auf der Südseite geht die Zahl der Arbeiter infolge der Einberufungen immer noch zurück. — Die Regelung der Beförderung der für die Schweiz bestimmten Auslandssendungen, die bisher durch die Militärverwaltung erfolgte, ist durch Bundesratsbeschluß der Betriebsabteilung der Schweizerischen Bundesbahnen übertragen worden. Als Zentralstelle wird nunmehr die Verwaltung der Bundesbahnen die Verantwortung für die Warenbeförderung tragen, während eine andere Stelle den Verbrauch auf Schweizer Boden überwacht.

— **Zur Lage der schweizerischen Bergbahnen.** Unter den schweizerischen Eisenbahnen werden die Bergbahnen am meisten durch den Krieg betroffen. Mit jedem neuen Zinsverfalltage mehrt sich die Zahl der Gesellschaften, die von ihren Gläubigern Stundung verlangen müssen. Je mehr die Bahnen vom Fremdenverkehr leben, desto größer sind die Einnahmeausfälle. So zeigten, um nur einige Bahnen herauszugreifen, an Betriebseinnahmen:

	1913 Fr.	1914 Fr.	1915 Fr.
Brienz-Rothorn-Bahn	35 062	15 017	—
Generoso-Bahn	91 676	33 825	—
Glion-Naye-Bahn	328 530	179 889	59 563
Gornergrat-Bahn	323 669	149 123	32 223
Jungfrau-Bahn	804 646	367 645	49 272
Niesen-Bahn	54 025	19 688	19 757
Pilatus-Bahn	261 837	118 577	25 004
Rigi-Bahn	553 144	284 535	64 110
Sierre-Montana-Vermala	146 646	115 870	83 070
Wengernalp-Bahn	940 990	479 318	83 456

Nur wenige Unternehmungen waren in den Friedensjahren so glücklich, Rücklagen machen zu können. Sie haben nun bereits zwei Jahre von diesen Rücklagen gezehrt. Eine zweite Art hat wohl buchmäßige Rücklagen, aber sie sind vorweg im Geschäft selbst angelegt worden. Die Bahnen sind daher für die Erfüllung ihrer Verbindlichkeiten auf die Darlehen angewiesen, die ihnen wohlgesinnte Banken mit oder ohne Deckung durch persönliche Gewährleistung der Mitglieder des Verwaltungsrates einräumen. Die übrigen müssen ihre Gläubiger um Stundung bitten. Sie dürfte ihnen wohl meistens gewährt werden. Denn wer hätte unter den heutigen Zeitverhältnissen einen Nutzen davon, eine Unternehmung zu einer Liquidation zu zwingen, bei der nicht nur das Aktienkapital, sondern auch ein Teil des Anleihekapitals verloren gehen müßte, wobei der neue Besitzer nicht sicher wäre, auch nur die Betriebskosten herauszuwirtschaften? Eine besondere Art unter den notleidenden Bahnen bilden diejenigen, die schon zu Friedenszeiten nicht oder kaum die Betriebsausgaben decken konnten. Von diesen haben einige im Jahre 1915 den Betrieb gar nicht aufgenommen. Die Behörden haben dann auch stillschweigend zugeschaut, ohne die aus der Nichterfüllung der konzessionsmäßigen Pflichten sich ergebenden Folgen zu ziehen.

Bei dieser Ungunst der Verhältnisse ist es verständlich, wenn die beteiligten Kreise schon jetzt die Frage aufwerfen: Was soll mit solchen Unternehmungen in der Zukunft geschehen? Ein schweizerischer Ingenieur beantwortet diese Frage in der „Neuen Zürcher Ztg." dahin: Man muß den Mut haben, einzugestehen, daß man einen Fehler begangen hat, oft aus bloßen Spekulationszwecken Bahnen zu bauen, die, ohne das nötige Einzugsgebiet zu besitzen, auf irgendeinen Gipfel führen, und die trotz aller Reklame, trotz aller Mühen und Opfer doch auf keinen grünen Zweig kommen konnten, noch je kommen werden. Die einzig richtige Folgerung aus dieser Erkenntnis bestehe darin, die gegenwärtigen Zeitumstände zu benutzen und die Bahn nebst Zubehör auf Abbruch zu verkaufen. Bei den jetzigen außergewöhnlich hohen Preisen für Schienen, Schwellen, Drahtseile, Leitungen usw. ließen sich Erlöse erzielen, wie sie in späteren Zeiten nicht wieder zu erwarten seien. So könne man einen Teil des Baukapitals retten, das sonst verloren sei. (Dieser Unkenruf scheint uns doch nur in einigen wenigen Fällen zuzutreffen! Die Mehrzahl der angeführten Bahnen hat ihre große Bedeutung und Entwicklungsfähigkeit in den Friedensjahren bewiesen. Die Schriftl.)

— **Die Kohlennot in Italien.** Der „Köln. Ztg." wird aus Lugano, 24. Mai, gedrahtet: Die Vereinigung italienischer Aktiengesellschaften hat eine Eingabe an die Regierung gerichtet, worin festgestellt wird, daß die Versorgung mit Kohlen trotz alle Bemühungen immer schwieriger werde, und daß man in kurze Zeit mit einer Stillegung zahlreicher Industrien werde rechne müssen. Um aus diesen unhaltbaren Zuständen, die das wir schaftliche Leben der Nation bedrohen, herauszukommen, gäbe e kein anderes Mittel, als die Einführung einer Art Kohlenmono pol, wobei die Eisenbahnverwaltung unter Mitwirkung wir schaftlicher Körperschaften den Verkauf und die Verteilun übernehmen müsse.

Der Hauptausschuß für den Seeverkehr gibt bekannt, da bisher 75 % der italienischen Handelsdampfer für Staatszweck beschlagnahmt worden seien. Der Rest befinde sich im Dienst der für die Heeresverwaltung arbeitenden Betriebe. Von jetz ab werden auch sämtliche Segelschiffe in den Staatsdienst ge stellt. Es stehen bereits 87 Schiffe mit einem Gesamttonne gehalt von über 150 000 t zur Verfügung, die besonders fü Kohlenversand benutzt werden sollen.

— **Bergsturz an der Eisenbahn Biella-Balma.** Im Cervotal i Oberitalien hat dieser Tage ein gewaltiger Bergsturz stattg funden. Nach dem „Corriere della Sera" begann die Bewegun im Granitgestein bei dem Ort Quittengo in dem Steinbruc Bogna und sandte am Morgen des 19. Mai eine Masse von ung fähr 40 000 Raummetern herab, die den Talboden zusamt d Eisenbahn Biella-Balma und die 8 m breite Fahrstraße teils b deckte, teils zerstörte und den Orten Quittengo, Campiglia, Sa Paolo, Rosazza, Piedicavallo, Riabella jede Verbindung mit de Kreisort Biella abschnitt. Die Behörden haben eine vorläufig Verbindung mit Drahtseilbahn einzurichten begonnen, um d genannten Orte mit Lebensmitteln versorgen zu können. Dam ist das Unglück noch nicht erledigt, da man jeden Augenblic den Absturz der Hauptmasse des Berges mit etwa 150 000 Raum metern gewärtigen muß. Die Bahnverbindung nach Balma wi für immer zerstört bleiben, da es nicht möglich erscheint, üb die das Tal ausfüllenden Granitmassen eine neue Linie z führen.

Bücherschau.

— **Eisenbahntariflehre.** Allgemeiner Teil. Von Dr. Em Riesenfeld, Oberstaatsbahnrat. Kommissionsverlag d k. k. Hof- und Staatsdruckerei in Wien. Preis 1,40 K.

Die Schrift soll einen Lehrbehelf für die Fachschulen un Fachprüfungen der k. k. österreichischen Staatsbahnen bilde Dementsprechend berücksichtigt sie in erster Linie die öste reichischen Verhältnisse. Es ist dem Verfasser, der offenb über eine gründliche Kenntnis seines Faches verfügt, im große Ganzen gelungen, eine klare Übersicht über den Stoff zu biete Der größte Teil seiner Ausführungen zeichnet sich durch ei fache und klare Sprache aus. Nur in einigen Fällen fallen U klarheiten auf, die ihren Ursprung offenbar in dem Bemüh haben, alles kurz, aber doch auch „in möglichst wissenscha licher Weise" zum Ausdruck zu bringen. Es ist aber schwe zwei Herren zugleich zu dienen. Bei einem Lehrbuch für Fac schulen des mittleren Eisenbahndienstes ist eben leichte Ve ständlichkeit das wichtigste. Die streng wissenschaftliche Au druckweise dürfte hier nur insoweit Berechtigung haben, a sie die Verständlichkeit nicht erschwert. Bei einer künftig Neuauflage dürfte sich die Rücksichtnahme auf folgende Punk empfehlen. Die Dreiteilung des Begriffes „Eisenbahntari (S. 1) hätte für den vorliegenden Zweck entfallen können. D Ausführungen über den neu eingeführten Begriff der „Mel selbstkosten" (S. 11, d) sowie über den Wert der Beförderung leistungen (S. 13) dürften nicht jedem verständlich sein. D die Gebührenberechnungstabellen auch „Barême" heißen (S. 1 ist irrig. Die „Gebührenberechnungstabelle" in Österreich dasselbe, wie die „Kilometertariftabelle" in Deutschla Zwischen dieser und dem „Barême" ist aber ein großer Unt schied. Letzteres bildet die Grundlage für die Aufstellu der Kilometertariftabelle und enthält nur die Angabe der e zurechnenden Einheitssätze für je ein Kilometer bei den ve schiedenen Tarifklassen und die Abfertigungsgebühren. Schw verständlich ist auch die Behauptung (S. 28, 3. Abs.), daß Eisenbahnen bei den Nebenleistungen dem Wettbewerb we mehr ausgesetzt sind, als bei der Hauptleistung, da es hier der Regel zu einem Wettbewerb gar nicht kommen kann. U klarheiten finden sich auch in den ersten 4 Zeilen S. 18, da Seite 36 Ziffer 1 und Seite 46, Ziffer 3. Im 1. Absatz d S. 42, 4. Zeile stört der Ausdruck Güter zu „verrechnen", st „abzufertigen". S. 31 ff wäre wohl an Stelle des Wort „Tarifzusätze" der Ausdruck „besondere Bedingungen" empfe lenswerter. Ob bei dem an sich lobenswerten Bemüh Fremdwörter zu vermeiden, die besten deutschen Ausdrücke g wählt wurden, ist Ansichtssache. Die angeführten Bemängelu gen sind aber von untergeordneter Bedeutung. Die vorliegen Arbeit ist gewiß eine verdienstvolle und dürfte das besond Interesse der Fachleute erwecken. E. R

— **Rohrpost-Fernanlagen.** Ein Beitrag zur Nationalökonomie und Technik des Großstadtverkehrs von Diplom-Ingenieur Dr. Hans Schwaighofer, Oberpostinspektor in München. XVI und 366 Seiten Quartformat mit 18 Tafeln und 74 Text-Abbildungen. Verlag von Piloty & Loehle in München, Preis des Werkes geh. 35 ℳ, geb. 37,50 ℳ.

In dem zu Anfang dieses Jahres im Buchhandel erschienenen Werke hat ein berufener Fachmann den Versuch gemacht, das Gebiet der pneumatischen Fernbetriebe, über das die einschlägige Literatur bisher nur Untersuchungen von Sonderfragen oder Einzelbeschreibungen ausgeführter Anlagen aufweisen konnte, umfassend methodisch zu bearbeiten. Das Buch enthält das Ergebnis der Studien des Verfassers über die Geschichte und die volkswirtschaftlichen Leistungen des städtischen Rohrpostwesens sowie über die im Rohrpostwesen der Großstädte maßgebenden Verwaltungs-, Rechts- und Finanzgrundsätze, ferner eine Erörterung der technischen Gesichtspunkte für die Anlage und den Betrieb pneumatischer Stadtrohrposten und schließlich eine Darstellung aller größeren Stadtrohrposten Europas und Nordamerikas. Es zerfällt in drei Teile: In drei Abschnitten des ersten Teils werden nächst einer Begriffserklärung und einem Abriß über die geschichtliche Entwicklung des Rohrpostwesens, dessen volkswirtschaftliche Leistungen für den Stadtverkehr, einschlägige Projektierungsfragen, Verwaltungsgrundsätze, Rechtsverhältnisse und finanzielle Grundsätze für die Tarifbildung im Rohrpostdienste behandelt (S. 1—31). Der zweite Teil (S. 33—186) umfaßt sechs Abschnitte und bezieht sich auf die technischen Gesichtspunkte der Anlage und des Betriebes von Luft-Rohrposten (Systemfragen, Technik von Rohrnetzen, Apparaten, Kraft- und Arbeitsmaschinen u. dergl.). Im dritten Teil des Buches (S. 187—356) sind in acht Abschnitten, möglichst auszugsweise, Beschreibungen praktischer Beispiele von Rohrposten eingefügt. Außer der Berliner Rohrpost werden hier die Rohrpostanlagen in Bremen, Cöln, Düsseldorf, Frankfurt a. M., Hamburg, Leipzig und ganz besonders eingehend in München, ferner im besetzten Gebiete Belgiens (Antwerpen und Brüssel), in Österreich, England, Frankreich und Italien gewürdigt. Daneben finden auch die nordamerikanischen pneumatischen Briefbeutel-(Paket-)Rohrposten eine eingehendere Darstellung.

Diesen dem Inhalte nach angedeuteten drei Teilen des Werkes ist ein Anlageband angeschlossen, der eine Literaturübersicht als Quellennachweis (S. 357—359), sowie ein Namen- und Sachverzeichnis (S. 360—365) enthält, in welchem die geschichtlichen Persönlichkeiten der Rohrposttechnik und das Wichtigste des bearbeiteten Stoffes, alphabetisch geordnet, angeführt sind, um die Abhandlung auch für Nachschlagezwecke dienen zu lassen. Den Schluß des Buches bilden 18 Tafeln (S. 366 ff.), enthaltend zeichnerische Darstellungen für die Rohrpostanlage München.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Eröffnung von Strecken.

Königsberg-Cranzer Eisenbahn-Gesellschaft.

Am 9. Mai wurde der Verkehr auf der regelspurigen, eingleisigen, mit Dampfkraft betriebenen, 10,2 km langen Kleinbahn Gr. Raum-Ellerkrug, der gleichnamigen Kleinbahn-Gesellschaft m. b. H. gehörig, eröffnet, deren Betrieb wir vertraglich übernommen haben. Die Linie zweigt von unserer Station Gr. Raum der Bahnlinie Königsberg-Cranz ab und besitzt die Stationen Schugsten, Kanten-Fritzen, Bollgehnen, Carmitten, Powunden und Ellerkrug. Die Beförderung von Personen, Gütern, Gepäck, Leichen und lebenden Tieren findet nach den Bestimmungen des Tarifs der Kleinbahn statt, der sich im wesentlichen der Eisenbahnverkehrsordnung und dem Teil I der deutschen Eisenbahntarife anschließt. Powunden hat nur öffentlichen Personenverkehr, Bollgehnen außer diesem in beschränktem Umfange Stückgutverkehr. Gänzlich ausgeschlossen ist die Beförderung von explosionsgefährlichen Gegenständen der Anlage b zur Eisenbahn-Verkehrsordnung.

Der kleinste Halbmesser der freien Strecke beträgt 300 m, die größte Steigung 1:100, größter zulässiger Radstand 4,6 m, Raddruck 5,5 t, Lademaß I a.

Königsberg (Pr.), d. 8. Mai 1916. (748)
Die Direktion.

2. Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Am 15. Juni 1916 wird der zwischen den Bahnhöfen Wutschdorf und Schwiebus links der Bahnstrecke Frankfurt (Oder)-Bentschen gelegene Bahnhof 4. Klasse Wilkau bei Schwiebus, welcher bisher dem Personen- und Gepäckverkehr diente, auch für die Abfertigung von Wagenladungs- und Stückgütern, Leichen und lebenden Tieren eröffnet werden.

Die Abfertigung von Fahrzeugen, Sprengstoffen und Gegenständen, zu deren Ver- und Entladung eine Kopframpe erforderlich ist, ist bis auf weiteres ausgeschlossen.

Mit demselben Tage wird der Bahnhof 4. Klasse Wilkau bei Schwiebus in den Staats- und Privatbahntarif aufgenommen.

Posen, im Mai 1916. (752)
Königliche Eisenbahndirektion.

3. Güterverkehr.

a) Staats- und Privatbahn-Güterverkehr Heft A (Stationstarif) Tfv. 5;
b) Gemeinsames Heft für den Wechselverkehr deutscher Eisenbahnen untereinander. — Tfv. 200.

Mit Gültigkeit vom 1. Juni 1916 wird die Station Mannheim Rangierbahnhof mit der Beschränkung auf die Umbehandlung von Frachtgut in die obenbezeichneten Tarife aufgenommen. Die Entfernungen und Frachtsätze für Mannheim Rbf. sind die gleichen wie für Mannheim. Näheres enthält die Nummer 39 des Tarifanzeigers. Auskunft geben auch die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbureau, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 13. Mai 1916. (753)
Königliche Eisenbahndirektion.

Niederschlesischer Staats- und Privatbahn-Kohlenverkehr, Heft 1.

Mit Gültigkeit vom 1. Juni 1916 werden die Stationen Alexandrowo (Bbg), Illowo Landesgrenze (Dz), Sosnowize W.W. (Kz) und Sosnowize W.E. (Kz) in die Abteilung A — Frachtsätze für Einzelsendungen von mindestens 10 t — und die Station Alexandrowo (Bbg) außerdem in die Abteilung C b — Frachtsätze für Massensendungen von mindestens 35 t — einbezogen. Näheres enthält der Tarif- und Verkehrsanzeiger der Preuß. Staatsbahnen.

Breslau, den 28. Mai 1916. (754)
Königliche Eisenbahndirektion.

Sächsischer Binnengüterverkehr.

Am 5. Juni 1916 wird der Ausnahmetarif für Rohtorf durch Aufnahme von „Torfstreu, auch in Ballen gepreßt" ergänzt.

Dresden, am 29. Mai 1916. (755)
Kgl. Gen.-Dir. d. Sächs. Staatseisenbahnen.

Niederländisch-deutsche Eisenbahnverbände.

Am 1. Juni 1916 werden die Stationen Forbach und Straßburg Rheinhafen der Reichseisenbahnen in den Ausnahmetarif für frische Feld- und Gartenfrüchte von Stationen der Holländischen Eisenbahn-Gesellschaft und der Gesellschaft für den Betrieb von Niederländischen Staatseisenbahnen nach deutschen Stationen einbezogen. Vom gleichen Zeitpunkte ab gelten die auf Seite 66/67 des erwähnten Ausahmetarifs für Rotterdam (Delftsche Poort, Handelsterreinen) vorgesehenen Tarifsätze auch für die Station Rotterdam Feyenoord. Nähere Auskunft geben die beteiligten Verwaltungen und Abfertigungen.

Cöln, den 25. Mai 1916. (733)
Königliche Eisenbahndirektion.

Ausnahmetarif 2 q für Natriumnitrit und Natriumnitrit-Nitrat.

Mit dem 31. Juli 1916 tritt der Ausnahmetarif außer Kraft.

Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbureau hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 26. Mai 1916. (736)
Königliche Eisenbahndirektion.

Gütertarif deutsche Bahnen-Prinz Heinrich-Bahn.

Der Abschnitt C der in unserem Tarif- und Verkehrsanzeiger Nr. 17 vom 1. April 1916 enthaltenen Bekanntmachung betreffend die Frachtberechnung im Güterverkehr Prinz Heinrichbahn-Schweiz erhält mit sofortiger Gültigkeit eine anderweite Fassung.

Näheres durch unsern Tarif- und Verkehrsanzeiger und die Abfertigungen.

Straßburg, den 26. Mai 1916. (750)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

Bayerisch-Württembergischer Güterverkehr. Tarif vom 1. Juni 1907.

Ab 1. Juni 1916 wird im A T 2 c (Kies und Sand) von Weißenburg (Bay.) nach Ulm ein Frachtsatz von 31 ₰ für 100 kg eingeführt.

München, 27. Mai 1916. (746)
Tarifamt der K. Bayer. St.-E.-B. r. Rh.

Preußisch-Hessisch-Schweizer. Güterverkehr.

Am 1. Juni 1916 wird die Station Klein Wittenberg der Eisenbahndirektion Halle (Saale) in den allgemeinen Tarif der Tarifhefte 4 und 5 einbezogen. Die direkten Frachtsätze ergeben sich durch Anstoß nachstehender Beträge an die Sätze für Halle (Saale):

a) Heft 4.

Eilstückgut	Frachtstückgut				Wagenladungen							
	Klasse		Spezialtarife		Allg. Klassen		Spezialtarife					
							I		II		III	
	1	2	a	b	A	B	a	b	a	b	a	b
Anstoßbeträge für 100 kg in Centimes												
104	52	52	52	52	58	52	43	39	43	30	30	19

b) Heft 5.

103	51	51	59	59	58	51	43	39	43	29	29	18

Gleichzeitig wird die Station Rekingen der Schweizer. Bundesbahnen mit den für Siggenthal-Würenlingen gültigen Frachtsätzen in den allgemeinen Tarif des Heftes 5 aufgenommen.

Karlsruhe, den 23. Mai 1916. (739)

Gr. Generaldirektion der Bad. Staatseisenbahnen, namens der beteiligten Verwaltungen.

Güterverkehr der badisch-schweizerischen Übergangsstationen mit der Schweiz.

Die im IV. Nachtrag zum Gütertarif Basel Bad. Stb.-Schweiz vorgesehenen und noch nicht eingeführten Entfernungen und Frachtsätze für Stationen der Urikon-Bauma-Bahn werden auf den 1. September 1916 in Kraft gesetzt.

Karlsruhe, 25. Mai 1916. (740)

Gr. Generaldirektion der Staatseisenbahnen.

Ostdeutsch-Südwestdeutscher Güterverkehr.

Vom 1. Juni 1916 ab werden die Stationen Alexandrowo, Illowo Landesgrenze und Sosnowice in die Tarifhefte 1—4 aufgenommen. Gleichzeitig werden bei den Stationsnamen Altcarbe, Slesin, Virchow und Walden die Abkürzungen für Dienstbeschränkungen usw. geändert und der in den Tarifheften 1 und 2 enthaltene Ausnahmetarif 23 für frisches Obst bis auf Widerruf, längstens bis zum 30. Juni 1917 verlängert. Ferner erhält die Station Czernitz die Bezeichnung Charlottegrube.

Nähere Auskunft erteilen die Dienststellen.

Breslau, den 27. Mai 1916. (747)

Königliche Eisenbahndirektion, namens der beteiligten Verwaltungen.

Ausnahmetarif für Stickstoff-Düngemehl usw. — Tfv. 2 I t.

Mit Gültigkeit vom 2. Juni 1916 werden „Chlorkalium zur Verwendung als Düngemittel oder zur Kunstdüngererzeugung im Inlande“ und „Natriumbisulfat (saures, schwefelsaures oder doppelschwefelsaures Natron) zur Kunstdüngererzeugung im Inlande“ in das Warenverzeichnis des Ausnahmetarifs 2 I t aufgenommen. Für „Natriumbisulfat“ gilt der Ausnahmetarif auch auf den Strecken der württembergischen Staatsbahnen und der an sie anschließenden Privatbahnen. Auskunft geben die Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbureau, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 26. Mai 1916. (744)

Königliche Eisenbahndirektion.

Ausnahmetarif für frische Feld- und Gartenfrüchte Tfv. 2 II z.

Die für frischen Rhabarber bestehende Frachtermäßigung bei Auflieferung vom 15. April bis 30. Juni (Zuteilung zu den Gütern des Spezialtarifs III) wird auch für die vom 1. Juli bis 31. August aufgelieferten Sendungen gewährt.

Berlin, den 27. Mai 1916. (751)

Königliche Eisenbahndirektion.

Verkehr deutscher Seehäfen mit österr. und ungarischen Stationen, Tarifheft 1 vom 1. 11. 1911.

Mit dem 15. Juni 1916 werden für Graphit des Ausnahmetarifs 65 im Verkehr von Nedwieditz nach den deutschen Verbandsstationen direkte Frachtsätze eingeführt.

Nähere Auskunft erteilt unser Verkehrsbureau.

Altona, den 25. Mai 1916. (741)

Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

Staats- und Privatbahn-Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 29. Mai 1916 wird im Ausnahmetarif S 5 für Eisen und Stahl in der Stationsverbindung Fulda-Königsberg (Pr.) Kai, Ost und Süd für Klasse I ein Frachtsatz von 298 eingeführt. Gleichzeitig werden Worms und Worms Hafen als neue Versandstationen in den Ausnahmetarif S 5 s für Schiffbaueisen aufgenommen.

Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbureau, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 24. Mai 1916. (743)

Königliche Eisenbahndirektion.

Staats- und Privatbahn-Güterverkehr. Heft A (Anhang 4), Stationstarif. — Tfv. 5. — Gemeinsames Heft für den Wechselverkehr deutscher Eisenbahnen untereinander. — Tfv. 200. —

Mit Gültigkeit vom 1. Juni 1916 werden die Angaben bei den Stationen Alexandrowo, Ottlotschin und Sosnowice geändert und ergänzt. Näheres enthält die Nr. 44 des Tarifanzeigers. Auskunft geben auch die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbureau, hier Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 26. Mai 1916. (745)

Königliche Eisenbahndirektion.

Sächsischer Binnen-Güter- und Tierverkehr.

Der nach unsern Bekanntmachungen vom 24. März und 6. April 1916 im Verkehr nach der Schweiz, den nordischen Ländern und den Niederlanden bei Neuaufgabe auf einer deutschen Binnenstation zu erhebende Frachtzuschlag von 40 % kann auch vor der Neuaufgabe bezahlt werden.

Dresden, am 26. Mai 1916. (737)

Kgl. Gen.-Dir. d. Sächs. Staatseisenb.

Rumänisch-Deutscher Eisenbahnverband Verkehr mit Nord- und Süddeutschland

Mit dem 31. Juli 1916 treten die Verbandstarife, Teil II, vom 1. Juni 191 nebst den dazu erschienenen Nachträgen I—III außer Kraft.

Breslau, den 25. Mai 1916. (738)

Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

Tfv. 1100. Heft 1. Oberschlesische Staats- und Privatbahn-Kohlenverkehr — Heft 1 — gültig vom 1. September 191

Mit Gültigkeit vom 1. Juni l. Js. werden die Stationen Alexandrowo (Bbg.), Illow Landesgrenze (Dz), Sosnowice W. W (Kz) und Sosnowice W. E. (Kz) al Empfangsstationen einbezogen.

Auf Seite 5 des Tarifs sind mit Gültigkeit vom 1. Juni l. Js. im Abschnitt „Frachtnachlaß bei Ausnutzung des Ladegewichts“ im Absatz 3) die Stationsnamen Kattowitz und Schoppinitz R. (U. E. (jetzt Schoppinitz Nord) zu streichen. Ebendaselbst ist hinter den Worten „Oswiecim und“ einzufügen „Sosnowic W. W.“

Kattowitz, den 24. Mai 1916. (734)

Königl. Eisenbahndirektion Kattowitz namens der beteiligten Verwaltungen

4. Personen- und Gepäckverkehr.

Deutscher Eisenbahn-Personen- und Gepäcktarif Teil I.

Mit Gültigkeit vom 1. August 191 werden die Gebühren für die bahnamtliche Überführung des Reisegepäcks und Expreßguts in Berlin erhöht. Auskunft erteilt unser Verkehrsbureau.

Berlin, den 23. Mai 1916. (742)

Königliche Eisenbahndirektion.

Bentheimer Kreis-Bahn.

Infolge Einführung direkter Gepäckabfertigung findet vom 1. Juni ds. Js. die Abfertigung von Gepäck von den diesseitigen Stationen nach Station Bentheim der Holl. Eisenbahn nicht mehr statt.

Bentheim, den 23. Mai 1916. (733)

Der Betriebs-Direktor.

5. Offene Stellen.

Für die 78 km lange Nebenbahn „Bentheimer Kreisbahn“ wird ein durchaus zuverlässiger, erfahrener Bahnmeister mit guter Vorbildung gesucht. Bewerbungen mit Lebenslauf, Zeugnisabschriften und Gehaltsansprüchen sind zu richten an den Betriebs-Direktor der Bentheimer Kreisbahn. (749)

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Eisenbahndirektions-Präsident a. D. v. Mühlenfels in Berlin.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins

Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nummer 44. 3. Juni 1916. LVI. Jahrgang.

Inhalt:

Der Plan eines Nicaraguakanals nebst geschichtlichen Rückblicken auf Panama-Eisenbahn und -Kanal.

Statistik der nebenbahnähnlichen Kleinbahnen im Deutschen Reiche für das Jahr 1914.

Die Eisenbahnwissenschaften im Dienste der Öffentlichkeit.

Nachrichten.

Deutschland: Obstversand. — Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn-Gesellschaft. — Schwere Unwetterschäden an Chemnitzer Eisenbahnanlagen. — Einpackmaschine für Fahrkarten. — Frauen im Eisenbahndienst. — Eisenbahnangelegenheiten in der Cölner Handelskammer. — Aus der Wagenbauindustrie. — Verein Deutscher Maschinen-Ingenieure. — Personalnachrichten.

Österreich: Einnahmen der österreichischen Staatsbahnen. — Längen der österreichischen Eisenbahnen. — Südbahn. — Der Steg über die Verbindungsbahn in Wien. — Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft. — Die Zukunft der Donau. — Die Minerallagerstätten der Balkanhalbinsel und ihre Bedeutung für die österreichisch-ungarische Monarchie.

Ungarn: Die Betriebseinnahmen der ungarischen Staatseisenbahnen. — Die Betriebseinnahmen der Kaschau-Oderberger Eisenb. — Personalnachrichten.

Übrige europäische Länder: Statistik der schweizerischen Kleinbahnen für das Jahr 1913. — Der Verband Schweizerischer Verkehrsvereine. — Die griechischen Eisenbahnen im Jahre 1913. — Die Bahn Athen-Saloniki.

Allgemeines. Rechtspflege. Bücherschau.

Amtliche Mitteilungen.

Amtliche Bekanntmachungen.

Wegen des Pfingstfestes fällt die am 14. Juni fällige Nummer dieser Zeitung aus.

Der Plan eines Nicaraguakanals nebst geschichtlichen Rückblicken auf Panama-Eisenbahn und -Kanal.

Vor kurzem meldete der Draht, daß die Vereinigten Staaten von Nordamerika in Nicaragua einen entsprechend breiten Streifen Landes erworben und das Recht erlangt haben, auf diesem Gebiete einen Kanal zu erbauen und zu betreiben, der das Atlantische Meer mit dem Großen Ozean verbindet. Die Nachricht verblüfft. Soll der neue Kanal ein Nebenbuhler oder ein Ersatz des Panamakanals werden, den die unruhigen Bergmassen, die er durchschneidet, nicht zur Entwicklung seiner Verkehrsbedeutung kommen lassen? Oder denkt die nordamerikanische Union gar nicht im Ernste an den Bau eines Kanals? Ist die Wasserstraße etwa nur der Vorwand — ist die Erwerbung der Kanalzone nur ein vorbereitender Schritt für eine große politische Handlung, die früher oder später von dort aus in Szene gesetzt werden soll? Gleichviel — es bietet in diesem Augenblick einen gewissen Reiz und reicht vielleicht hinaus über den Wert geschichtlichen Erinnerns, die Entwicklung und die Entscheidung der Frage: Panama oder Nicaragua, die einst alle Kulturvölker lebhaft beschäftigt hat, sich wieder ins Gedächtnis zu rufen.

Der Altersvorrang zwischen den beiden Nebenbuhlern gebührt dem Panamakanal. Schon im Jahre 1527 begannen die Spanier auf dem Isthmus von Panama mit dem Bau eines Weges von Ozean zu Ozean, nachdem sie eine natürliche Wasserverbindung zwischen den beiden Meeren auf dem schmalen Landstreifen zwischen Nord- und Südamerika vergebens gesucht hatten. Auch der Gedanke eines Kanals war aufgetaucht, aber fallen gelassen worden, als der Statthalter von Panama nach Madrid berichtete, daß das mörderische Klima die Europäer von der Arbeit am Kanale ausschließe und daß wohl auch „kein Fürst der Welt, und wäre er der mächtigste, und fehlte ihm auch nicht die Unterstützung der Landesbewohner, die Verbindung beider Meere je erstellen und die Kosten des Werkes je erschwingen würde".

Unter teilweiser Benutzung des Rio Chagres wurde der Verkehrsweg über den Isthmus glücklich erstellt. Fast drei Jahrhunderte bewegte sich auf diesem ein bedeutender Durchgangsverkehr nach den reichen Ländern an der Westküste Mittelamerikas und nach den Philippinen. Freilich war die Straße höchst einfach und unvollkommen; aber Spanien legte füglich gar keinen Wert darauf, große Summen für die Erschließung seiner Kolonien an der pazifischen Küste zu verwenden und hierdurch den Engländern, Franzosen und Holländern die Ausbeutung dieser Länder zu erleichtern; Spanien wollte Geld und wollte es für sich allein.

Spaniens Macht verfiel; seine Kolonien machten sich unabhängig; der Durchgangsverkehr sank unaufhörlich; die Straße von Meer zu Meer verschwand fast vollständig. Erst zu Beginn des 19. Jahrhunderts hat der allgemeine Aufschwung des Verkehrswesens, den die Erfindung des Dampfschiffes und der Lokomotive besonders scharf kennzeichnet, wieder den Plan eines Panamakanals wach werden lassen und zwar gleichzeitig mit dem Gedanken eines Suezkanals. Humboldt hat in seinen Schriften auf die Bedeutung eines Kanals durch Mittelamerika hingewiesen; Goethe hat im Gespräch mit Eckermann, am 21. Februar 1827, den ihm schier traumhaft scheinenden Wunsch ausgesprochen, die Durchstoßung der Landengen von Suez und Panama noch zu erleben. Man hat den Panamakanal oft gegen den Suezkanal ausgespielt. Dufour-Feronce und der bekannte österreichische Ingenieur Negrelli, die deutschen Führer der Bewegung für den Suezkanal, haben, namentlich in England, das diesem Kanal feindlich gesinnt war, immer betont, daß ohne den Suezkanal nach Eröffnung des Panamakanals der Schwerpunkt des Welthandels von Europa nach Amerika verrückt, der Mittelpunkt des Verkehrs von London nach Neuyork übergehen werde. Der König der Niederlande entsandte einen Abgeordneten nach Guatemala, um über die Ausführung eines Schiffahrtskanals zu unterhandeln; auch von belgischer Seite aus erfolgten ernste Schritte.

Im Jahre 1838 erwarb eine französische Gesellschaft von der südamerikanischen Republik Neugranada, dem heutigen Columbien, die Genehmigung für einen Kanal und ließ auch Studien an Ort und Stelle durchführen. Der leitende Ingenieur Gazella

empfahl einen Schleusenkanal, als vorläufige Lösung der dringend gewordenen Meeresverbindung aber den Bau einer Eisenbahn. Die Frage wurde brennend, als im Jahre 1848 in Kalifornien Gold entdeckt wurde und Tausende von Goldsuchern, aus dem Osten kommend, den kürzeren Landweg über den Isthmus einschlugen; noch im selben Jahre erwarb eine amerikanische Gesellschaft, an deren Spitze William Henry Aspinwall, John Lloyd Stephens und Henry Chouncy standen, von der Regierung Neugranadas die Genehmigung zum Baue einer Eisenbahn über den Isthmus. Zu Ende des Jahres 1850 begann unter George Totten und John Trautwine der Bau der Eisenbahn, die von Manzanilla Island, dem späteren Aspinwall und jetzigen Colon, am atlantischen Meere aus, über die Wasserscheide zwischen dem Rio Grande und dem Rio Chagres nach Panama führt; sie war 47½ englische Meilen lang; die höchste Erhebung des Passes betrug 287 englische Fuß (1 Fuß = 0,305 m), die Bahn überquerte sie mittels eines Einschnittes von 24,6 Fuß größter Tiefe; den Chagresfluß übersetzte der Schienenweg mit einer 600 Fuß langen Eisenbahnbrücke. Die größten Schwierigkeiten bot die Durchquerung der großen Sümpfe in der Nähe von Aspinwall. Am 27. Januar 1855 dampfte die erste Lokomotive von Ozean zu Ozean. Einige Jahre später befuhr Dr. Karl von Scherzer auf der Heimkehr von der Weltreise der österreichischen Fregatte Novara die Panama-Eisenbahn. Er gibt ein fesselndes Bild von der sinnberauschenden Fahrt durch die üppige, eindrucksvolle, zauberhafte Vegetation der Tropenwälder, die der Schienenweg durchschneidet. So rasch und üppig — erzählt er — ist das Wachstum der Schlingpflanzen, der Palmen und Lianen, daß einzelne Teile der Bahn zweimal im Jahre von den sie überwuchernden Pflanzen gereinigt werden müssen und daß wohl jede Spur der Gleise verschwinden und die frühere dichte Waldwildnis wieder erstehen würde, wenn die Bahn zwölf Monate unbenutzt bliebe. Es waren zu jener Zeit ständig 3000 Arbeiter mit den Unterhaltungsarbeiten beschäftigt, weil auch der zerstörende Einfluß der Luft und der zahlreichen Insekten sich sehr ungünstig bemerkbar machte. Scherzer berichtet, daß die Erhaltungskosten der Bahn, deren Bau 5 Millionen Dollar kostete, jährlich 500 000 Dollar betrug.

Die Bahn berührte nur wenige, nicht bedeutende Ansiedlungen, zumeist Dörfer von Negern, Mulatten, Mestizen, Zambos bewohnt, die der hohe Arbeitslohn aus ihrer Heimat — Westindien, Jamaica — zu dem Eisenbahnbau gelockt hatte und die sich später längs der Bahnlinie in kleinen, netten Hütten niederließen. Sie widerstanden noch am besten dem Tropenklima, das während des Bahnbaues viele Tausende von Menschenleben forderte und auch die leitenden Ingenieure frühzeitig dem Tode oder dem Siechtum zuführte. In den Berichten der ersten französischen Panama-Kanalgesellschaft wird erzählt, daß auf jede Schwelle der Bahn ein Menschenleben käme — das wären über 150 000 Menschen; tatsächlich sind aber — wie Bishop in seinem kürzlich erschienenen Werke über den Panamakanal aus der Statistik nachweist — etwa 2000 bis 3000 chinesische Arbeiter in annähernd fünf Jahren dem für sie besonders mörderischen Klima zum Opfer gefallen.

Der Verkehr war noch zu Ende der fünfziger Jahre sehr gering. Nur an den Tagen, an denen Personendampfer aus Osten oder Westen an dem einen oder anderen Ende des Schienenwegs anlangten, belebte sich der Isthmus. Man zählte im Jahr durchschnittlich 36 000 bis 40 000 Reisende, etwa 900 000 Pfund Postpakete, gegen 30 000 t Waren, einschließlich Kohle. Die Gesamteinnahmen der Gesellschaft beliefen sich auf 1 bis 1½ Millionen Dollar. Der Fahrpreis war für die ganze Strecke für jeden Reisenden, da es nur eine Wagenklasse gab, mit 25 Dollar festgesetzt; für Gepäck über 30 Pfund waren 10 Cents für jedes Pfund Mehrgewicht zu bezahlen. Die Fahrt dauerte vier Stunden — eine Reise über den Isthmus vor Eröffnung der Bahn hatte Wochen in Anspruch genommen und war ein mühevolles, an körperlichen Qualen reiches Unternehmen gewesen. Die Frachtgebühr betrug anfangs 1½ Cents für ein Pfund, stieg später auf 20 bis 40 Cents, fiel aber bald wieder auf 7 Cents. Aber auch dieser Frachtsatz war für die Mehrzahl der Waren, die auf dem Wege um das Cap Horn nur 15 bis 18 Dollar für eine Tonne (2240 Pfund) bezahlten, viel zu hoch, so daß zumeist nur kostbare Gegenstände, wie Seide, Musselin, Juwelen, den Weg über die Eisenbahn nahmen.

Das ursprüngliche Privilegium der Eisenbahngesellschaft lautete auf 20 Jahre von der Eröffnung der Bahn an; nach Ablauf dieser Frist konnte die Regierung von Neugranada die Bahn um 5 Millionen Dollar, also fast um die Summe der Herstellungskosten einlösen, oder sie mußte das Privilegium auf weitere 10 Jahre verlängern; der Einlösungspreis sank auf 4 Millionen und nach Ablauf einer dritten Frist von zehn Jahren auf 2 Millionen Dollar.

Im Jahre 1867 — die Republik Neugranada war unterdessen in die Republik Columbia umgewandelt worden — erfolgte eine Änderung des Vertrages, durch welche die Konzession bis zum Jahre 1966 verlängert und die Gesellschaft zur Zahlung einer Jahresrente von 250 000 Dollar verpflichtet wurde. Im August 1881 sicherte sich die französische Kanalgesellschaft die Panama-Eisenbahn gegen eine Kaufsumme von 25 Millionen Dollar; im Jahre 1904, als die Regierung der Vereinigten Staaten an den Bau des Panamakanals schritt, erwarb sie von der neu begründeten Republik Panama die Bahn um 7 Millionen Dollar und übernahm auch deren Betrieb. Die ganze Bahnanlage, die mit allen Zweiglinien rund 160 km Länge besaß, wurde in zeitgemäßer Weise in einzelnen Strecken zweigleisig ausgebaut, mit schweren Schienen und widerstandsfähigen Schwellen versehen. Auch die veralteten Fahrbetriebsmittel wurden beseitigt und durch neuartige ersetzt. Im Jahre 1910, als der Bau des Panamakanals im vollen Gange war, standen 150 Lokomotiven, 50 Personen-, 1500 Güter- und 4000 Förderwagen im Betriebe; täglich verkehrten 574 Züge einschließlich 160 Förderzüge für den Kanalbau. In diesem Jahre wurden 2¼ Millionen Reisende, über 1¼ Millionen Tonnen Güter und rd. 40 Millionen Tonnen Aushubmassen befördert.

Die alte Panama-Eisenbahn fiel dem Kanalbau zum Opfer, der größere Teil ihres Unterbaues verschwand für immer in den Wässern des „Gatunsees". An ihre Stelle trat eine neue Panamabahn, deren Bau im Jahre 1906 begonnen und im Jahre 1915 vollendet wurde. Diese Bahn ist nur um wenig kürzer als die alte; im Gegensatz zu dieser ist die neue Bahn eine Hochbahn, sie liegt in allen Punkten um 87 Fuß höher als der Gatunsee, sie kreuzt weite und tiefe Täler; durchbricht viele Berge und Hügel. Die Täler sind mit dichten Dschungelpflanzen bedeckt und von zahlreichen kleinen Wasserläufen durchschnitten; ihr Boden besteht aus weichem Ton von 150 bis 200 Fuß Stärke auf festem felsigen Untergrund; mächtige bis zu 3 Meilen lange Dämme, 58 bis 74 Fuß hoch, überqueren diese Täler; gewaltige Gegendämme (Contreforts) verleihen dem Boden die erforderliche Tragfähigkeit. Die Einschnitte sind 60 bis 95 Fuß tief. Die Schwierigkeiten des Baues und die bedeutenden Erdbewegungen, die zu bewältigen waren, kommen in dem Kostenbetrage zum Ausdruck, der sich auf 200 000 Pf. St. für die Meile stellt.

Kehren wir zur Kanalfrage zurück. Sie hatte ein wechselvolles Schicksal durchlaufen, nachdem sie durch die Eröffnung des Suezkanals (1869) wieder zum Leben erweckt worden war. Frankreich und Nordamerika stellten sich an die Spitze der Bewegung. Die Geographen beschäftigten sich eifrig mit der Frage; der geographische Kongreß zu Antwerpen im Jahre 1871 empfahl sie ernstem Studium und der ihm folgende handelsgeographische Kongreß im Jahre 1876 erneuerte diesen Beschluß und ernannte einen besonderen Ausschuß für die Kanalstudien, dem hervorragende Gelehrte angehörten und zu dessen Präsidenten Ferdinand Lesseps ernannt wurde, der durch seine aus Wahrheit und Lüge zusammengesetzten Veröffentlichungen sich vor der Welt zum Schöpfer des Suezkanals gemacht hatte, während er doch nur dessen erfolgreicher Macher war.

Im selben Jahre begründeten General Türr und Marineleutnant Bonaparte Wyse eine internationale Kanalgesellschaft, die eine Expedition nach dem Isthmus von Panama entsandte.

Unterdessen war auch die amerikanische Regierung nicht untätig gewesen. Sie hatte die verschiedenen Entwürfe eingehend untersuchen lassen, hatte auch eine besondere Kommission eingesetzt, die sich im Jahre 1876 für den Nicaragua-Kanal aussprach. Nun drängte Lesseps zur Entscheidung; die Vorarbeiten waren nach seiner Anschauung im notwendigen Umfange vollzogen; es war der geeignete Moment, aus ihnen den erschnten Vorteil zu ziehen. Er berief im Jahre 1879 einen Kongreß nach Paris; stolz nannte er ihn einen internationalen Kongreß zum Studium des interozeanischen Kanals. Mit der Internationalität war es aber nicht so gut bestellt, denn es war beispielsweise Deutschland nur durch einen Abgeordneten und Österreich überhaupt nicht vertreten. Die Mehrheit lag in den Händen der Franzosen — durchwegs begeisterte Anhänger v. Lesseps. Der Kongreß hatte sieben Entwürfe zu begutachten, aber das Kampfgebiet war eigentlich von vornherein nach kurzer Prüfung aller Entwürfe eng umschrieben; denn ernstlich kamen nur zwei Wege in Betracht: der von Panama und der von Nicaragua. Der Kongreß sprach sich trotz des lebhaften Widerspruchs der Nordamerikaner, die den Weg durch den Nicaraguasee empfahlen, mit überwiegender Mehrheit für den Panamakanal aus. Für ihn sprachen die Nähe der Eisenbahn, die relative Erschlossenheit und Kultur eines großen Teiles der zu durchstechenden Landgebiete und die überaus günstigen Bedingungen, die die Regierung von Columbia aufstellte; auch erschien ein Kanal ohne Schleusen — wie der Suezkanal es ist — an keiner anderen Stelle günstiger und billiger zu sein als im Landstrich von Panama. Lesseps gründete sofort unter seiner Leitung die „Compagnie universelle du Canal interocéanique du Panama", die von der Regierung Columbiens auf Grund von Vereinbarungen mit der Panama-Eisenbahngesellschaft die Konzession für den Kanalbau bis zum Jahre 1883 erhielt, in welchem Jahre die Wasserstraße vollendet sein sollte!

Es kam — wie man weiß — ganz anders. Im Jahre 1888 liquidierte Lesseps' Gesellschaft und der Konkurrent des Panamakanals tauchte wieder auf: der Nicaraguakanal. Er fand seine mächtigste Stütze in Nordamerika; Regierung und Private hatten seit Jahrzehnten ihr Interesse hierfür durch reiche Opfer für örtliche und fachliche Studien bezeugt; der Zusammenbruch der Panamakanal-Gesellschaft ließ rasch alle Schwierigkeiten politischer und finanzieller Natur verschwinden: im Februar 1889 wurde durch ein besonderes Gesetz die Nicaragua-Kanalbau-Gesellschaft mit einem Kapital von 250 Millionen Pfund Sterling konzessioniert; im Juni des nächsten Jahres ging ein Dampfer mit 47 Ingenieuren und Hilfarbeitern, mit Baumaschinen und mit Baustoffen aller Art ab und es begannen die Arbeiten zu Greytown.

Im Zentrum von Nicaragua, jedoch näher der Küste des Stillen Ozeans, da, wo in Costa-Rica, Salvador und Guatemala die gesunden und fruchtbaren Hochebenen sich ausbreiten, die den Reichtum des Landes in erster Linie bedingen, liegen zwei mächtige Seen: der See von Managua und der von Nicaragua: für den Kanal kommt nur der letzte in Betracht, der gegen 7000 qkm Oberfläche besitzt. Den natürlichen Abfluß des Sees nach dem Atlantischen Ozean hin bildet der San-Juan-Strom, dessen Stromschnellen und Untiefen einen neuzeitigen Dampferverkehr nicht zur Geltung kommen ließen. Die geschickte Ausnutzung der gegebenen orographischen und hydrographischen Verhältnisse muß als der gesunde Kernpunkt jenes Kanalentwurfes bezeichnet werden, der nach der Panamakrise als das Projekt der Zukunft galt. Ihm lag nämlich der geistreiche Gedanke zugrunde, den San-Juan-Strom durch Aufstau zu verbreitern und zu vertiefen, ihn so zum Kanal umzugestalten, den Nicaraguasee für die Schiffahrt zu verwerten und mit einem verhältnismäßig kurzen Kanal den eigentlichen Isthmus von Nicaragua zu durchstechen.

Die Schiffahrtsstraße beginnt — wenn wir den Entwurf vor Augen halten — im Hafen von Greytown am Atlantischen Meere; die neu zu schaffende Kanalstrecke überschreitet mit drei Schleusen die Wasserscheide und führt in der so gewonnenen Höhe des Wasserspiegels bis zum Rio San-Juan; ein gewaltiger Damm durchquert hier den Strom und staut dessen Wasser zur Höhe des Nicaraguasees auf; so wird der unschiffbare Fluß zum schiffbaren Kanale, 150 bis 500 m breit und 12 bis 50 m tief. Dann führt der Weg durch den Nicaraguasee; der See sollte der Hafen des Kanals sein; hier sollten die Schiffe rasten, um Trinkwasser, Lebensmittel und Kohlen zu fassen, hier sollten Docks erbaut werden, Lagerplätze und Freihäfen. Die Ufer des Sees sollten der Mittelpunkt des Weltverkehrs werden. Von der Mündung des Rio Lajas führt die Schlußstrecke — etwa 28 km lang — zum Hafen von Brito am Stillen Ozean. Die Baukosten waren mit rund 190 Millionen Pfund Sterling veranschlagt.

Die Arbeiten gerieten bald ins Stocken; es fehlte der Gesellschaft am Gelde. Die mächtigen Eisenbahnkönige Nordamerikas bekämpften den Nicaraguakanal sowie den Panamakanal, wie sie vorher auch die Panama-Eisenbahn mit allen Mitteln bekämpft hatten. Da brach der spanisch-amerikanische Krieg aus; verschiedene Vorfälle, namentlich die ungewöhnlich schwierige Fahrt des amerikanischen Panzerschiffes „Oregon" durch die Magalhaensstraße, ließen die Kanalfrage zu einer wichtigen politischen Frage werden; die Panama- und Nicaragua-Gesellschaft boten ihre Konzessionen und Vorarbeiten der Regierung der Vereinigten Staaten an und im Juni 1899 ernannte Präsident Mac Kinley auf Beschluß des Kongresses einen besonderen Ausschuß für den Isthmuskanal.

Damit trat die Kanalfrage in ihren entscheidenden Stand. Es würde zu weit führen, ihr wechselvolles Schicksal zu schildern: den Kampf der Meinungen, der staatlichen und privaten Interessen, die gewaltigen Anstrengungen der beiden Kanal-Gesellschaften um den Sieg — genug, diesen Sieg errang endgültig der Panamakanal, nachdem sich die Gesellschaft bereit erklärt hatte, Konzessionen und Besitz den Vereinigten Staaten um rund 200 Millionen Kronen zu überlassen; für den Panamakanal haben politische und finanzielle Gründe gesprochen. Vom Standpunkt des Ingenieurs und Kaufmanns führte man neben anderen Ursachen auch seine geringe Länge ins Treffen; der Panamakanal ist mit seinen 82 km der kürzeste aller Meereskanäle, denn der Nordostseekanal mißt 99, der Suezkanal 168 Kilometer, der Nicaraguakanal wäre 270 km lang geworden. Man sprach auch von der leichteren Ausführung des Panamakanals — eine Voraussetzung, die bekanntlich eine Enttäuschung brachte. Die Baukosten des Panamakanals schätzte man um 45 Millionen Pfund Sterling niedriger ein als die des Nicaraguakanals. Maßgebend war schließlich die Anschauung, daß neben einem Nicaraguakanal wohl ein Panamakanal, jedoch neben einem Panamakanal, den die Schiffe in 10 Stunden durchfahren, niemals ein Nicaraguakanal bestehen könne, dessen Durchquerung 32 Stunden erfordern würde.

Ist man jetzt in Nordamerika anderer Anschauung geworden? Drängt vielleicht die Behinderung des Schiffahrtsbetriebes im Panamakanal durch die ungeheuren Erdrutschungen im Culebradurchschnitte zu dem Gedanken, sich für einen anderen Weg durch den Isthmus rechtzeitig vorzusehen? Das ist wohl kaum anzunehmen. General Goethals, der Erbauer des Panamakanals, erblickt in der umfangreichsten Entfernung der gleitenden Erdmassen bis hinunter auf die felsigen Rutschflächen das sicherste aber auch einzige Mittel zur dauernden Behebung des Übelstandes. Diese Arbeit würde freilich viel Zeit und sehr viel Geld erfordern, nachdem aber die Amerikaner über 1½ Milliarden Mark für den Bau des Kanals aufgewendet haben, kann ein Opfer von weiteren Millionen hierfür nicht unerschwinglich erscheinen. An die Kosten des Nicaraguakanals würden diese Ausgaben für die Sicherung des Panamakanals doch nicht hinanreichen. Vielleicht handelt es sich um einen Verkehrsweg von mehr örtlicher Bedeutung, der aber auch für den Weltschiffahrtsverkehr früher oder später einen Wert erlangen könnte? Nicaragua ist bis jetzt — abgesehen von einer Bahn im Süden des Landes — nur in seinem westlichen Teile, zwischen den beiden Seen und dem Stillen Ozean von einem Eisenbahnnetze durch-

zogen, das zum Teile von einem deutschen Unternehmer erbaut wurde. Dieser Unternehmer betreibt auch die Schiffahrt auf dem großen Nicaraguasee. Eine Bahnverbindung mit der atlantischen Küste besteht noch nicht; von den seit Jahren geplanten Eisenbahnen, die von der Ostküste des Nicaraguasees

ausgehen und einerseits zum Atlantischen Ozean und anderseits nach Managua führen sollten, sind bisher nur kürzere Strecken vollendet; es fehlt also eine Durchgangsbahn zwischen den beiden Meeren. Sie kann füglich nur eine Frage der Zeit sein; aber im Hinblick auf die geographische Lage und die geographischen Verhältnisse würde ein Schiffahrtsweg vom Nicaraguasee an die Ostküste und ein solcher von eben diesem See an die Westküste ungleich größere Vorteile bieten als eine Eisenbahn, nicht allein für das Land selbst, sondern auch für die Küstenschiffahrt der Vereinigten Staaten zwischen ihrer Ost- und Westküste. Es müßte also kein Kanal für die großen Ozeandampfer werden, wie es der Suez-, der Panama-, der Kaiser-Wilhelm-Kanal sind. Das Land ist reich an Naturerzeugnissen, an Pflanzen von medizinischem und technischem Nutzen, an Früchten aller Art, aber es ist arm, ohne bedeutende Industrie, nur Kaffeepflanzungen und die Viehzucht liefern Erträgnisse von Wert. Hier könnte eine Wasserstraße wie die erwähnte Wan del schaffen.

Vielleicht ist es wohl am zutreffendsten anzunehmen, daß e vorwiegend politische Erwägungen sind, die Nordamerika veran lassen, einen Landstrich in Nicaragua zu erwerben, unter dem Vorwande oder auch in der Absicht, hier einen Kanal von Mee zu Meer zu erbauen. Der große Gedanke einer „Intercontinenta Railway" von Canada bis hinab nach Patagonien, der einen starken politischen Hintergrund hat, ist noch nicht zur Aus führung gekommen; es stehen ihm mächtige finanzielle un wirtschaftliche, besonders aber technische Hindernisse en gegen, wie die Verschiedenheit der Spurweite der bisher vollen deten Bahnen, die der große Schienenweg verknüpfen und in sic aufnehmen müßte. Nun will wohl Nordamerika auf anderem Wege seinen Einfluß auf die mittelamerikanischen Staate heben; von Süden her über die Panama- und Nicaragua-Zone – vom Norden her durch das unmittelbare Eingreifen in die polit schen Verhältnisse Mexikos. Die wenig günstige Finanzlage i Nicaragua und die endlosen Wirren in Mexiko, wohl auch de blutige Völkerkampf in Europa, begünstigen augenblicklich di weitreichenden Pläne Nordamerikas. Professor Birk, Prag

Statistik der nebenbahnähnlichen Kleinbahnen im Deutschen Reiche für das Jahr 1914.

Nach dem Februarheft des diesjährigen Jahrgangs der „Zeitschrift für Kleinbahnen" waren am 31. März 1915 in Preußen 329 (im Vorjahre 324), in den übrigen Bundesstaaten 31 (32) der Aufsicht des Reichseisenbahnamtes nicht unterstehende, zusammen in Deutschland 360 (356) selbständige nebenbahnähnliche Kleinbahnunternehmungen vorhanden oder wenigstens genehmigt. In Preußen steht nach der Zahl der am 1. April 1915 vorhandenen oder genehmigten nebenbahnähnlichen Kleinbahnen, wie bisher, die Rheinprovinz mit 53 Bahnen an erster Stelle, ihr folgen di Provinz Hannover mit 36, Sachsen und Brandenburg mit je 3 Bahnen. Die geringsten Zahlen weisen, abgesehen von den Hohen zollerschen Landen, die Provinzen Westpreußen mit 12, Pose mit 13 und Ostpreußen mit 14 allerdings teilweise recht ausge dehnten Bahnen auf. Von den in Preußen insgesamt vorhandene 329 Bahnen befanden sich 168 in den Provinzen östlich der Elb (einschließlich Provinz Sachsen) und 161 in den Provinzen wes

h der Elbe. In den außerpreußischen Bundesaaten stand der Zahl der Unternehmen nach das Großherzogm Mecklenburg-Schwerin mit 7 Bahnen an erster Stelle, es gen Oldenburg mit 6, Elsaß-Lothringen mit 4, Baden und ssen mit je 3, die Königreiche Sachsen, Württemberg und die eie und Hansestadt Hamburg mit je 2, Bayern und Sachsenburg-Gotha mit je einer Bahn. Für die übrigen Bundesstaaten ad solche Unternehmen nicht nachgewiesen.

Die Streckenlänge der genehmigten nebenbahnähnlichen einbahnen betrug in Preußen rd. 11 023 km (+ 312 km = 1 %), in den übrigen Bundesstaaten rd. 734 km (— 10 km = 37 %), also zusammen in Deutschland rd. 11 757 km (+ 302 km 2.64 %). Im Vorjahre betrug die Steigerung in Preußen 1.92 %, den anderen Bundesstaaten 18,10 %, im ganzen 2,84 %. In reußen hat die größte Längenausdehnung das Kleinbahnnetz der rovinz Pommern mit rd. 1664 km, Hannover mit rd. 1128 km und randenburg mit rd. 1114 km, die geringste weist Hessen-Nassau it rd. 370 km auf. Im Verhältnis zur Bevölkerungsdichtigkeit nd in Preußen die Hohenzollernschen Lande, die Provinzen mmern, Schleswig-Holstein, Ostpreußen und Posen am reichsten it nebenbahnähnlichen Kleinbahnen ausgestattet, am ungünstigen dagegen Brandenburg, Schlesien, Hessen-Nassau, die Rheinrovinz und Westfalen. Dem Flächeninhalte nach stehen die ohenzollerschen Lande, Pommern und Schleswig-Holstein voran, n letzter Stelle kommen Westfalen, Hessen-Nassau und Schlesien. uf je 10 000 Einwohner entfallen in Preußen im Durchschnitt 65 (2,58), auf je 10 000 ha 3.16 (3.07) km nebenbahnähnlicher leinbahnen. Von den außerpreußischen Unternehmen ist das rößte die Karlsruher Lokalbahn (rd. 33 km), das kleinste die ergbahn Wildbad (0,75 km). Im Durchschnitt kommen auf eine ißerpreußische nebenbahnähnliche Kleinbahn 14.36 (14,24) km. on den genehmigten Kleinbahnen waren in Preußen 207 = 62,9%, n den übrigen Bundesstaaten 14 = 45,2 % vollspurig. — Als etriebsmittel fanden Verwendung: Dampflokomotiven ei 228 (286) = 87,6 (88,3) % preußischen und bei 17 (18) = 54,8 56.3) % außerpreußischen Bahnen, elektrische Motoren bei 33 30) = 10.0 (9,2) % preußischen und 12 (12) = 38,7 (37,5) % ußerpreußischen Bahnen, beide Betriebsarten bei 8 (8) = 2,4 2.5) % preußischen und Drahtseile bei 2 (2) = 6,5 (6,2) % außerreußischen Bahnen. Dem Betriebe dienten in Preußen 1414 (1392) ampflokomotiven, 26 (15) elektrische Lokomotiven und 561 (525) riebwagen, in den übrigen Bundesstaaten 61 (65) Lokomotiven, arunter 2 elektrische, und 224 (190) Triebwagen. Die Gesamtahl aller Personen-, Güter-, Post- und Spezialwagen stellte sich n Preußen auf 23 066 (22 475), in den außerpreußischen Bundesstaaten auf 703 (623). Der Beförderung von Personen und Gütern ienten in Preußen 301 (295) Bahnen = 91,5 (91.1) %, nur der Personenbeförderung 3 (4) = 0.9 (1 2) % und nur dem Güterverehr 25 (25) = 7,6 (7.7) %. In den übrigen Bundesstaaten aren es in gleicher Reihenfolge 22 (23) = 71 (72) %, 8 (8) = 5.8 (25,0) % und 1 Bahn = 3,2 (3.0) %. — Die Zahl der Bediensteten stellte sich am Schluß des Berichtsjahres auf 319 (7674) Beamte und 8913 (9572) ständige Arbeiter in Preußen und auf ingesamt 1903 (1807) Bedienstete in den übrigen Bundesstaaten. — Nach den Eigentumsverhältnissen iberwiegt in Preußen die Form der Gesellschaftsunternehmen 216). Kreise oder Gemeinden sind Unternehmer von 110, Private on nur 3 Bahnen. Von den 31 außerpreußischen Kleinbahnen ind 15 Gesellschaftsunternehmen und 16 stehen in Gemeinde- oder Staatsbesitz. Der größte der geschäftlichen Betriebsunternehmer ist die Firma Lenz & Co., mit ihren beiden Tochtergesellschaften, der Ost- und Westdeutschen Eisenbahngesellschaft, hat sie den Betrieb von 53 preußischen und einer außerpreußischen, also von 54 Bahnen mit einer Ausdehnung von rd. 2365 km Länge übernommen.

Die Betriebsleistungen wie der Verkehr zeigten im Berichtsjahr, wie auch nicht anders zu erwarten war, eine Abnahme. Gegen 186¾ Millionen im Vorjahre wurden auf sämtlichen nebenbahnähnlichen Kleinbahnen Deutschlands nur rd. 169 Millionen Fahrgäste, also rd. 17¾ Millionen = 9.5 % weniger, befördert. Auf die preußischen Kleinbahnen kommt eine Abnahme von etwa 12,7 Millionen = 10 %, auf die außerpreußischen von 5.1 Millionen = 8,5 %. Die im Personenverkehr geleisteten Wagenachskm. haben gegenüber dem Vorjahre um rd. 23 Millionen = 8,8 % abgenommen. Im Güterverkehr wurden etwa 50¾ Millionen tkm. = 14.6 % weniger als im Vorjahr auf allen deutschen Kleinbahnen geleistet (rd. 298 gegen 348,8 Millionen), die Beförderung von Gütertonnen fiel dagegen nur um 3.5 Millionen = 10,5 % (30¼ gegen 33⅔ Millionen). Diese Minderleistungen entfallen fast ausschließlich auf die preußischen Kleinbahnen. Die im Güterverkehr geleisteten Wagenachskm. verminderten sich nur um 28 Millionen = 11,9 % bei einer Verkehrsverringerung von 14,6 %. Demnach ist auch die Ausnutzung der Betriebsmittel etwas ungünstiger geworden. Der Anteil des Personenverkehrs am gesamten Verkehr betrug 53,2 (53,3) %, der des Güterverkehrs 46,8 (47.7) %. Bei den außerpreußischen Kleinbahnen betrug der Güterverkehr etwa 22,2 (18,7) % der Wagenachskm.

Auch die finanzielle Entwicklung der Kleinbahnen haben die Einwirkungen des Krieges ungünstig beeinflußt. Die Gesamteinnahmen sind im Berichtsjahr bei allen deutschen Kleinbahnen von rd. 72,43 auf 67.89 Millionen ℳ um 4.54 Millionen ℳ oder 6.3 % herabgegangen. Von dieser Abnahme entfällt auf die preußischen Kleinbahnen der Betrag von 4.04 Millionen ℳ = 89 %. Wie dies schon im Vorjahre der Fall gewesen, übertreffen die Einnahmen aus dem Personenverkehr auch im Berichtsjahr die des Güterverkehrs (um rd. 2,16 Millionen ℳ). Die Betriebsausgaben sind bei allen deutschen Kleinbahnen von rd. 48 83 auf rd. 48,16 Millionen ℳ, also um rd. 0.67 Millionen ℳ = 1.4 % zurückgegangen, bei den preußischen um 1.4 %, bei den außerpreußischen Kleinbahnen um 1 %. Im Verhältnis zu der Verminderung der Betriebsleistungen ist der Rückgang der Ausgaben nur gering, dies hat seinen Grund in der erheblichen Vermehrung der Ausgaben für Wohlfahrtszwecke (um 1.085 Millionen ℳ). Diese betrugen bei den deutschen Kleinbahnen 5,1 % (+ 79 %), bei den preußischen Kleinbahnen 5.6 (+ 83.7) % der Gesamtausgaben. Die Betriebszahl ist infolgedessen bei der Gesamtheit der nebenbahnähnlichen Kleinbahnen von 67.4 % im Vorjahr auf 70.94 % im Berichtsjahr gestiegen. Bei den preußischen Kleinbahnen ist eine Steigerung von 67.3 % auf 70.92 %, bei den außerpreußischen von 67.7 % auf 71,12 % eingetreten. Das Anlagekapital sämtlicher genehmigten nebenbahnähnlichen Kleinbahnen stellte sich in Preußen auf rd. 728,45 (703 68) Millionen ℳ, in den übrigen Bundesstaaten auf rd. 113.15 (112,63) Millionen ℳ, zusammen bei sämtlichen deutschen Kleinbahnen auf rd. 841.60 (816,31) Millionen ℳ. Von 293 preußischen nebenbahnähnlichen Kleinbahnen haben 47 (21) im Berichtsjahr keinen Reingewinn abgeworfen; bei 44 (36) betrug der Reingewinn bis zu 1 %, bei 55 (49) bis zu 2 %, bei 53 (51) bis zu 3 %, bei 42 (43) bis zu 4 %, bei 19 (26) bis zu 5 %, bei 24 (48) mehr als 5 % bis 10 % und bei 4 (8) Bahnen über 10 % des Anlagekapitals. Von den in Betracht kommenden außerpreußischen Kleinbahnen (24) betrug der Reingewinn bei 2 (3) bis zu 1 %, bei 6 (4) bis zu 2 %, bei 4 (4) bis zu 3 %, bei 3 (3) bis zu 4 %, bei 1 (1) bis zu 5 %, bei 3 (4) von 5 bis 10 % des Anlagekapitals, mehr als 10 % hat keine dieser Bahnen abgeworfen. Ganz ohne Verzinsung blieb das Anlagekapital bei 52 (25) Bahnen, darunter bei 5 außerpreußischen Kleinbahnen. An Gewinnanteilen sind rd. 4.47 (5.53) Millionen ℳ oder rd. 1.06 Millionen ℳ = 19 7 % weniger als im Vorjahr verteilt worden. Die höchsten, nämlich 8 % (i. V. waren die höchsten 25.09 %) zahlte diesmal die Kleinbahn von Gommern nach Pretzin, im Berichtsjahr haben nur 6 (i. V. 16) Bahnen 5 % und mehr Gewinnanteil gezahlt.

Bei dem schwächeren Verkehr des Berichtsjahrs ist auch die Zahl der schweren Unfälle von 152 im Vorjahre um 26 auf 126 gesunken. Getötet wurden insgesamt 63 (68) Personen, schwer verletzt ebenfalls 63 (84) Personen, unter den ersteren 16 (15), unter den letzteren 21 (30) Eisenbahnbedienstete. Auf die preußischen Kleinbahnen entfallen 55 (63) Tötungen, 57 (74) schwere Verletzungen, auf die außerpreußischen 8 (5) Tötungen und 6(10) schwere Verletzungen.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Obstversand.** Ein Erlaß des preußischen Eisenbahnministers vom 23. Mai d. J. besagt folgendes: Die Deutsche Erwerbsobstbau-Gesellschaft hat darauf aufmerksam gemacht, daß den zum Versand ihrer Erzeugnisse auf die Eisenbahn angewiesenen Obstbauern durch Einführung der Sommerzeit täglich eine Stunde für das Ernten aus folgenden Gründen verloren gehe: Das Weichobst (Erd-, Stachel-, Johannisbeeren u. dergl.) dürfe, um Verderb während der Beförderung zu verhüten, erst nach dem Abtrocknen des Taues gepflückt werden. Das Trockenwerden sei lediglich von der Sonnenzeit abhängig. Mit dem Abernten könne deshalb jetzt erst etwa ½11 Uhr vormittags (Sommerzeit) — gegen ½10 Uhr früherer Rechnung — begonnen werden.

Die genannte Gesellschaft führt weiter aus, daß die den Obstbauern bis zum Annahmeschluß bei den Eilgutabfertigungen zur Verfügung stehende, gegen früher um eine Stunde gekürzte Zeit vielfach nicht genüge, um das Obst noch am gleichen Tage zum Versand zu bringen. Es sei deshalb dringend erwünscht, a) den Obstbauern zur Obstversandzeit auf Antrag zu gestatten, wochentags nach Bedarf Obst — und möglichst auch Gemüse — als

Eilstückgut oder in Wagenladungen auch nach dem festgesetzten Annahmeschluß bis etwa 8 Uhr abends bei den Eilgutabfertigungen aufliefern zu können, und b) diese Vergünstigung während des Krieges auch Sonn- und Feiertags zu gewähren, da an diesen Tagen jetzt ebenfalls gearbeitet werden dürfe.

Bei der Bedeutung, die der restlosen Verwertung unserer Obsternte für die Volksernährung im Kriege zukommt, halte ich es für geboten, diesen Wünschen insoweit zu entsprechen, als dies die örtlichen Verhältnisse der einzelnen Abfertigungen zulassen. Die Königlichen Eisenbahndirektionen wollen die Königlichen Eisenbahn-Verkehrsämter hiernach anweisen, sich mit Interessenten, die derartige Anträge stellen, sofort in Verbindung zu setzen und die näheren Anordnungen und Vereinbarungen von Fall zu Fall zu treffen. Bei der Regelung wird natürlich zu beachten sein, ob die Zuglage es gestattet, das Gut trotz seiner späteren Anlieferung noch alsbald ohne besondere Schwierigkeiten abzubefördern. Falls angängig, wird auf Änderung des Fahrplans Bedacht zu nehmen sein. — Die Erwerbsobstbau-Gesellschaft ist in diesem Sinne verständigt.

— **Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn-Gesellschaft.** Dem Geschäftsbericht entnehmen wir folgende Angaben über das Jahr 1915: Sowohl beim Personen- wie beim Güterverkehr ist in den ersten 7 Monaten des Berichtsjahres gegen die entsprechenden Monate des Vorjahres, die noch völlig im Zeichen des Friedens standen, ein Rückgang des Verkehrs und der Einnahmen eingetreten. Der Personenverkehr erbrachte für diese Monate 189 393 ℳ gegen 302 359 ℳ im Vorjahr, mithin weniger 112 966 ℳ = 37,4 %, und der Güterverkehr 602 769 ℳ gegen 753 228 ℳ, mithin weniger 150 459 ℳ = 20 %. Unter Berücksichtigung der sonstigen Einnahmen stellen sich die Mindereinnahmen für die ersten 7 Monate insgesamt auf 252 054 ℳ gegen das Vorjahr = 21 %. Für die letzten 5 Monate ist dagegen im Vergleich zu den nunmehr gegenüberstehenden Kriegsmonaten des Jahres 1914 eine Steigerung der Erträge eingetreten, und zwar beim Personenverkehr um 59 175 ℳ, von 87 997 ℳ auf 147 172 ℳ = 67,2 %, beim Güterverkehr um 47 602 ℳ, von 413 630 ℳ auf 461 232 ℳ = 11,5 %. Unter Einbeziehung der sonstigen Einnahmen belaufen sich die Betriebseinnahmen insgesamt auf 1 711 941 ℳ gegen 1 848 929 ℳ im Vorjahr, mithin weniger 136 988 ℳ = 7,4 %. Im Personenverkehr haben die Kriegsereignisse und das sich allgemein geltend machende Bestreben nach Sparsamkeit die Geschäfts- und Vergnügungsreisen eingeschränkt. Die Zahl der eigentlichen Vergnügungsreisenden ist im verflossenen Sommer gegen die der friedlichen Zeit erheblich zurückgeblieben. Für den dadurch verursachten Einnahmeausfall konnte die gleichzeitige Steigerung des Militärpersonenverkehrs, für den nur die sehr niedrigen, knapp die Selbstkosten deckenden Sätze des Militärtarifs zur Anrechnung kommen, nur geringen Ersatz bieten. Die Entwicklung des Güterverkehrs wurde während des ganzen Berichtsjahres durch die sehr ungünstige Wirtschaftslage aller Gewerbe, die dem Baumarkt dienen, stark beeinträchtigt. In den nachfolgenden Zahlenangaben über die Beförderungsmengen in den Erzeugnissen der Kalkstein- und Zementindustrien kommt die stark rückläufige Bewegung zum Ausdruck. Von ungünstigem Einfluß auf die Frachtenbewegung in den Herbstmonaten war auch die geringere Zuckerrübenernte und im Zusammenhange damit die schwächere Tätigkeit der Zuckerindustrie. Darauf ist in der Hauptsache der Rückgang der Einnahmen aus dem Güterverkehr im Monat Oktober des Berichtsjahres um rund 13 000 ℳ zurückzuführen.

Die Betriebsausgaben belaufen sich auf 1 135 422 ℳ gegen 1 259 793 ℳ im Vorjahre, mithin weniger 124 372 ℳ = 9,9 %. Durch eine sparsame Wirtschaftsführung ist es gelungen, die Ausgaben den geschmälerten Einnahmen anzupassen und den Einnahmeausfall fast völlig auszugleichen, trotz der wesentlichen Verteuerung des Betriebes. Der reine Personenverkehr ausschließlich der Gepäckbeförderung und der Nebenerträgnisse erbrachte im ganzen 326 844 ℳ gegen 377 699 ℳ. Es wurden 1 072 153 Personen (— 97 204) befördert = — 8,3 %. Von den Einnahmen aus dem Personenverkehr wurden im inneren Verkehr 237 967 ℳ = 73 % gegen 279 705 ℳ = 74 % in 1914, im Verkehr mit fremden Bahnen einschließlich des Durchgangsverkehrs 88 877 ℳ = 27 % gegen 97 994 ℳ = 26 % in 1914 erzielt. Die Einnahmen aus dem Gepäckverkehr und aus der Beförderung von Hunden ergaben 9396 ℳ gegen 11 331 ℳ. Die Nebenerträge aus dem Personenverkehr lieferten eine Einnahme von 323 ℳ gegen 1323 ℳ. Die Gesamteinnahmen aus dem Personen- und Gepäckverkehr betrugen 336 565 ℳ gegen 390 354 ℳ im Vorjahre, also weniger 53 789 ℳ = 13,8 %. Im Güterverkehr wurden im Jahre 1915 = 871 155 t (— 101 000 t = — 10,4 %) befördert. Die Gesamteinnahmen aus dem Güterverkehr betrugen 1 064 001 ℳ (— 102 860 ℳ = — 8,81 %). Die sämtlichen Einnahmen der Bahn brachten ausschl. des Übertrages von 1914 und der den Erneuerungsfonds zufließenden Anteile 1 711 941 ℳ gegen 1 848 929 ℳ, mithin weniger 136 988 ℳ oder 7,41 %. Das Verhältnis der Betriebsausgaben, ausschließlich der aus den Erneuerungsfonds zu bestreitenden Kosten zu den reinen Betriebseinnahmen, gestaltet sich auf 66,32 % gegen 68,14 % im Vorjahre. Der verbleibende Überschuß beziffert sich auf 140 615 ℳ gegen 107 202 ℳ im Vorjahre. Von dem Überschuß sind zunächst in Abzug zu bringen: zur preußischen Eisenbahnsteuer 5651 ℳ, zur Abschreibungsrücklage für die Ausrüstung der Werkstatt und der elektrischen Kraftstation 3500 ℳ; hiernach verbleiben zur Verfügung der Generalversammlung 131 464 ℳ, deren Verwendung wie folgt vorgeschlagen wird: Außerordentliche Überweisung an den Erneuerungsfonds A 25 000 ℳ, Vortrag 106 464 ℳ. Hierzu bemerkt der Bericht: Für die Erneuerung von Betriebsmitteln stehen größere Aufwendungen bevor. Hieraus ergibt sich die Notwendigkeit, eine besondere Rückstellung für den Erneuerungsfonds A zu machen. Aus gleichem Grunde sind die regelmäßigen Rücklagen aus den Betriebseinnahmen des Berichtsjahres in diesen Fonds bereits um rund 15 000 ℳ erhöht worden. Wenn wir auch diesmal vorschlagen, von einer Dividendenverteilung abzusehen und den Gewinn auf neue Rechnung vorzutragen, so folgen wir dabei gleichen Gründen wie im Vorjahre. Der Krieg mit seinen unübersehbaren Folgen gibt Anlaß, auf die stärksten Vorsichtsmaßregeln und die innere Stärkung bedacht zu sein.

— **Schwere Unwetterschäden an Chemnitzer Eisenbahnanlagen.** Am Sonnabend, den 27. Mai, in den späten Nachmittagstunden wurde der westliche, nördliche und nordwestliche Teil von Chemnitz und Umgegend durch ein furchtbares, von Sturm und Hagelschlag begleitetes Unwetter heimgesucht. Der Gewittersturm, der in einer seit länger als einem Jahrhundert in dieser Gegend nicht beobachteten Stärke auftrat, richtete in den betroffenen Stadtteilen geradezu grauenhafte Verheerungen an. Riesengroße Bäume wurden von dem Sturm, der die Gestalt einer Windhose (Trombe) angenommen hatte, mit Leichtigkeit entwurzelt, eiserne Laternensäulen geknickt. Bauten zerstört, schwere Dächer samt dem Sparrenwerke abgedeckt und weit davon getragen. Da das Unwetter die Kupferbedrahtung des städtischen Elektrizitätswerkes aufgerissen und die Oberlichtfenster zertrümmert hatte, so daß das Wasser in die Maschinenräume drang, stockte der Straßenbahnverkehr stundenlang, und erst in den späteren Abendstunden konnte Licht und Kraft wieder abgegeben werden. Außerordentlichen Schaden verursachte der Wirbelwind auch an den baulichen Anlagen des äußeren Chemnitzer Hauptbahnhofes. Die zwischen dem Hauptbahnhofe und dem Bahnhofe Chemnitz-Hilbersdorf auf Further Flur gelegenen zwei Heizhäuser für Personenzuglokomotiven wurden fast vollständig abgedeckt und die Dächer mit dem Balkenwerke vom Sturm zum Teil davongeführt, so daß man vom Bahndamm aus in das Innere der tieferliegenden Gebäude blicken kann. Das gleiche Schicksal erfuhr auch die benachbarte Ölgasanstalt. Das zu den Heizhäusern gehörige Beamtenwohnhaus beschädigte der orkanartige Sturm an Dach und Giebel. Glücklicherweise sind keine Menschenleben zu beklagen. Nur vier Heizhausarbeiter wurden durch die umherfliegenden Splitter leicht verletzt. Die von den beiden Heizhäusern und der Ölgasanstalt heruntergerissenen Dachstücke trug der Sturm auf die Gleise der Chemnitz-Leipziger und Chemnitz-Riesaer Eisenbahnlinie. Trotz unverzüglich vorgenommener Aufräumungsarbeiten erlitten sieben Züge, darunter der 6 Uhr 48 Minuten abends von Chemnitz abgehende Berliner Schnellzug, erhebliche Verspätungen. Die Betriebsstörungen wurden noch am selben Abend behoben. Die Ausbesserung der umfangreichen Gebäudeschäden dürfte eine geraume Zeit in Anspruch nehmen. Wie den Chemnitzer Tageblatte mitgeteilt wird, soll in einem von Limbach kommenden Zuge ein großes Holzstück das Abteilfenster eines Personenwagens durchschlagen und dabei einen Soldaten leicht verletzt haben. Der zur Zeit des Unwetters von Riesa einlaufende Personenzug wurde derart von dem Sturm erfaßt, daß die Reisenden das Umstürzen des Zuges befürchteten.

Auch aus anderen Teilen Sachsens kommen Meldungen von Unwetterschäden. So ging am Nachmittag des 26. Mai in der Sächsischen Schweiz zwischen den Dörfern Rathen und Wehlen ein Wolkenbruch nieder, der die Eisenbahnstrecke Pirna-Schandau an einzelnen Stellen derart unterwühlte, daß der Verkehr zeitweilig unterbrochen werden mußte. Im Müglitztale hat das Unwetter ebenfalls große Verheerungen angerichtet und den Bahnhof Dohna an der Strecke Mügeln-Geising-Altenberg vollständig unter Wasser gesetzt. — Ein gewaltiges Hochwasserunglück wird auch von der sächsisch-böhmischen Grenze gemeldet. Dort wurde das bei Zittau gelegene Dorf Reichenau schwer heimgesucht und die von Zittau nach Hermsdorf i. B. führende Kleinbahn auf der Strecke Reichenau-Hermsdorf gestört.

— **Einpackmaschine für Fahrkarten.** Die Fahrkartendruckerei der Eisenbahndirektion Berlin, die im Jahre mehr als 190 Millionen Fahrkarten aller Art herzustellen hat und gegenwärtig mit 22 Druckmaschinen arbeitet, ist durch einen neuen sinn-

ichen Apparat bereichert worden, eine sogenannte Einpackmaschine, welche bei zehnstündiger Arbeitszeit täglich weit über tausend Päckchen Fahrkarten zu je 100 Stück herstellt. Bisher wurde die Einbündelung durch Arbeiter gemacht, welche täglich nur auf 400 Päckchen brachten. Auf ihrem Wege durch die vielgestaltige Maschine werden die schon während des Druckes abgezählten Fahrkarten mit einem Papierumschlag versehen, dieser gefalzt, zugeklebt und der Verschluß mit dem Dienstsiegel versehen. Eine der Schmalseiten des Päckchens besteht aus Fensterpapier, so daß man den Aufdruck der oberen Fahrkarte lesen kann, ohne den Umschlag öffnen zu müssen. Gegenwärtig arbeitet die von der Fabrik für Massenverpackung hergestellte Maschine mit Hochdruck, da außer Stadt- und Vorortkarten viele Militärfahrkarten in Auftrag gegeben worden sind. Die vielfach verwendeten Schalterdruckapparate, mit denen noch Versuche angestellt werden, haben die Fahrkartendruckerei bisher nicht merklich zu entlasten vermocht.

— **Frauen im Eisenbahndienst.** Die „Eisenbahn" schreibt: Bekanntlich hat die Staatseisenbahnverwaltung einen erheblichen Teil ihrer Bediensteten für den Dienst mit der Waffe freigegeben und für die Feldeisenbahnformationen zur Verfügung gestellt. Diese Entziehung von Personal unter Aufrechterhaltung der vollen Leistungsfähigkeit konnte nur erfolgen, wenn für das abgegebene Personal wenigstens teilweise Ersatz beschafft werden konnte. Dies war in den ersten Kriegsmonaten dadurch möglich, daß zahlreiche Privatbetriebe ihre Arbeit eingestellt hatten, und daher genügend männliche Kräfte zur Verfügung standen. Mit der langen Dauer des Krieges und seiner ungeheuren Anforderung an Menschenmaterial wurde die Ersatzfrage immer schwieriger. Berücksichtigt man, daß die preußisch-hessische Eisenbahngemeinschaft im Laufe der Zeit über 150 000 Bedienstete abgegeben hat, so wird man verstehen, daß ohne Einstellung zahlreicher Kräfte der ordnungsmäßige Betrieb überhaupt nicht hätte aufrecht erhalten werden können. Dies ist aber unbedingt erforderlich, wenn die Eisenbahnverwaltung nach wie vor den Anforderungen der Militärverwaltung und des Wirtschaftslebens gerecht werden soll. War es nun auch möglich, durch Beschäftigung von Gefangenen diese oder jene Lücke auszufüllen, so reichten die verwendungsfähigen Kriegsgefangenen doch längst nicht aus, um den erforderlichen großen Bedarf zu decken. Da lag es nahe, mit der Verwendung von Frauen in größerem Maßstabe vorzugehen. Versuchte man es zunächst mit Beschäftigungen, die sich, wie der Wagenreinigungsdienst, besonders für Frauen eigneten, so ermutigten die hierbei gemachten günstigen Erfahrungen zu immer größerer Heranziehung der Frauen. So werden jetzt Frauen an der Bahnsteigsperre, als Türschließerinnen, in der Bahnunterhaltung, im Bureau-, Telegraphen- und Abfertigungsdienst und in den Werkstätten, überhaupt in mannigfachen Dienstzweigen mit durchaus befriedigendem Erfolge beschäftigt. Ihre Anzahl übersteigt jetzt bereits 36 000 Köpfe. Die Beschäftigung der Frauen ist in zweifacher Beziehung erfreulich. Sie ermöglicht, immer mehr männliches Personal der Heeresverwaltung zur Verfügung zu stellen, und sie verschafft zahlreichen bedürftigen Frauen einen lohnenden Verdienst, was in der jetzigen teuren Zeit besonders dankbar empfunden wird.

Bei der Beschäftigung der Frauen im Eisenbahndienst ergab sich eine nicht zu unterschätzende Schwierigkeit, die in der Frauenbekleidung liegt. Einheitliche Uniformen wie für die Männer gibt es für sie nicht. Lange und faltenreiche Röcke können wohl im Bureaudienst getragen werden, eignen sich aber nicht für den Außendienst, besonders nicht in der Bahnunterhaltung. Da ist denn im Bezirk des Betriebsamts 1 Dortmund ein Versuch mit der Einführung geeigneter Männerkleidung gemacht worden. Diese Bekleidung erfreut sich, wie uns mitgeteilt wird, allgemeiner Beliebtheit und stets wachsender Einführung. Die in Dortmund gemachten Trageversuche haben für die Nachbarbezirke vorbildlich gewirkt und sind auch dort eingeführt worden. Leicht war die Frage gewiß nicht zu lösen, da die Bekleidung praktisch sein mußte und den Takt nicht verletzen durfte.

Das in der „Eisenbahn" wiedergegebene Bild zeigt eine Rotte von Bahnunterhaltungsarbeiterinnen und führt vor Augen, wie geschmackvoll und einwandfrei die Kleidung ist. Die hierdurch eintretende Stoffersparnis kann in der jetzigen Zeit, wo ein nicht unerheblicher Mangel an Stoffen herrscht, nur freudig begrüßt werden.

— **Eisenbahnangelegenheiten in der Cölner Handelskammer.** Dem Sitzungsbericht vom 20. Mai entnehmen wir folgendes: Aus Anlaß der zutage getretenen Bestrebungen auf Vereinheitlichung des deutschen Eisenbahnwesens hatte die Handelskammer dem Eisenbahnminister von einer Entschließung Kenntnis gegeben, die gegen die Kirchhoffsche Schrift Stellung nimmt. Der Eisenbahnminister hat daraufhin der Handelskammer seine Genugtuung darüber ausgesprochen, daß sie den Standpunkt des Eisenbahnministeriums teile und hierbei den Leistungen der preußisch-hessischen Eisenbahnverwaltung in Krieg und Frieden Anerkennung gezollt habe.

— **Aus der Wagenbauindustrie** berichtet man der B. B.-Ztg.: Die Verwaltung der preußisch-hessischen Staatsbahnen hat nunmehr den an den staatlichen Lieferungen beteiligten Wagenbauanstalten die Aufträge für die zweite Hälfte des Etatsjahres 1916/17, d. s. die in der Zeit vom 1. Oktober 1916 bis zum 31. März 1917 zu erledigenden Aufträge, überwiesen. Es kommt ungefähr die gleiche Zahl von Wagen in Betracht wie für das laufende erste Halbjahr. Die Preise haben eine mäßige Aufbesserung erfahren, die indessen kaum ausreicht, um die Erhöhung der Selbstkosten zu decken. Immerhin reichen die staatlichen Aufträge aus, um gemeinsam mit den wenigen aus der Privatindustrie kommenden Bestellungen den Werken für die verbliebene Arbeitsmöglichkeit ausreichende Beschäftigung zu bieten; teilweise ist die Lage sogar eine derartige, daß die Werke infolge Mangels an geschulten Arbeitern die Aufträge nicht zu bewältigen vermögen.

— **Verein deutscher Maschinen-Ingenieure.** In der am 16. Mai d. J. unter dem Vorsitz Sr. Exzellenz des Ministerialdirektors Dr.-Ing. Wichert abgehaltenen Versammlung sprach Regierungsbaumeister B. Wachsmuth, Berlin-Steglitz, über „Die Steuerungen der elektrischen Wechselstrom-Hauptbahnlokomotiven der Preußischen Staatsbahnen". Aus dem Inhalt des Vortrages, der von zahlreichen Lichtbildern begleitet, lebhaftes Interesse erregte und großen Beifall fand, sei Folgendes erwähnt: Insgesamt sind für die elektrischen Hauptbahnstrecken der preußischen Staatsbahnen bisher 108 Lokomotiven beschafft bzw. vergeben und zwar 19 Schnellzug-, 22 Personenzug- und 67 Güterzuglokomotiven. Diese Lokomotiven, die von den fünf großen deutschen Elektrizitätsgesellschaften geliefert worden sind, bzw. noch geliefert werden, und die teilweise als Einzelbauart, teilweise in Gruppen bis zu 27 Stück gleicher Bauart bestellt sind, besitzen 22 verschiedene Steuerungsarten, von denen allerdings einige wenigstens in der ganzen Idee eine gewisse Ähnlichkeit mit einander besitzen. Der Vortragende teilte die Steuerungen ein in drei Gruppen: 1. die Steuerungen, bei denen eine völlig allmähliche, stufenlose Leistungsregelung erfolgt, 2. die, bei denen die allmähliche Leistungsänderung mit mehr oder weniger stark ausgeprägten Sprüngen gepaart ist, und 3. die Steuerungen, bei denen die Leistungsregelung in ausgesprochenen Stufen bewirkt wird.

Nachdem der einzige für die Neuerung in Betracht kommende Apparat des Hochspannungskreises, der Hochspannungsölschalter, kurz besprochen war, ging der Vortragende zu seinem eigentlichen Thema, der Leistungsregelung in Niederspannungsstromkreise, über. Zur ersten Art der genannten Steuerungsgruppen gehören die Drehtransformatorsteuerungen ohne Leistungsunterbrechung, sowie die reine Bürstensteuerung nach Déri. Beide Steuerungsarten haben keine Anwartschaft auf weitere Verwendung; die Drehtransformatoren nicht, weil sie teure und schwere Regelungsmaschinen sind, die obendrein infolge ihres schlechten Leistungsfaktors eine sehr bedenkliche Rückwirkung auf das Bahnkraftwerk ausüben, die reine Bürstenverschiebung nicht, weil der Repulsionsmotor nur in der Nähe der synchronen Drehzahlen eine gute Kommutierung aufweist, deshalb mit Rücksicht auf geringe Funkenbildung stark von der synchronen Drehzahl abhängig ist und nicht die großen Änderungen der Umlaufszahl verträgt, die im Lokomotivbetriebe verlangt werden müssen. Zu den Steuerungen mit teilweise allmählicher, teilweise stufenartiger Regelung gehören einige Lokomotiven mit Drehtransformatoren, bei denen aber der Übergang zwischen den Grundspannungsstufen, mit denen der Drehtransformator arbeitet, unter völliger Leistungsunterbrechung erfolgt. Derartige Steuerungen müssen als unvollkommen ausgebildete Drehtransformatorsteuerungen angesprochen werden. Die übrigen Lokomotiven dieser Gruppe besitzen Steuerungen, bei denen Spannungsstufen und Bürstenverschiebung verwendet sind. Ein Urteil kann über diese Steuerungen noch nicht abgegeben werden, da sie noch keine praktische Erprobung durchgemacht haben. Die dritte Gruppe wird gebildet einmal von den Steuerungen, die in der Hauptsache oder ausschließlich durch elektromagnetische Schützen stufenartige Änderung der Motorklemmenspannung bewirken; diese Steuerungen haben den gemeinsamen Übelstand, daß sie äußerst vielteilig sind und einer großen Anzahl von Haupt- und Steuerleitungen bedürfen. Zum anderen gehören in die dritte Gruppe zwei neuere Steuerungen mit Schaltwalze und Stufenschalter. Diese beiden Steuerungen sind rein mechanisch durchgebildet und vermeiden alle Steuerleitungen; die Hauptleitungen vermindern sich auf einige wenige.

Der Vortragende erläuterte jede Steuerungsart an Hand von Schaltplänen und gab Bilder der praktischen Ausführung. Wenn auch an eine Vereinheitlichung der Steuerungen elektrischer Lokomotiven, wie sie z. B. bei Dampflokomotiven erreicht sei, vorläufig nicht gedacht werden könne, so sei doch manche überflüssige

Mannigfaltigkeit zu vermeiden, wenn die bauenden Elektrizitätsfirmen weniger starr auf ihren „Normalien" beständen und nicht jeden Apparat nach eigenen Ideen bauen wollten. Der Vortragende schloß mit dem Wunsche, daß die ersten bescheidenen Schritte zur Besserung in dieser Richtung, wie sie durch gemeinsame Beschaffung einiger Nebenapparate durch die bestellenden Eisenbahndirektionen gemacht seien, bald zu weiteren Erfolgen führen möchten.

— **Personalnachrichten.** Bei der preußisch-hessischen Staatsbahnverwaltung sind versetzt: der Regierungs- und Baurat Haage, bisher in Königsberg (Pr.), als Mitglied der Eisenbahndirektion nach Altona, der Regierungsbaumeister des Eisenbahnbaufachs Baumgarten, bisher in Cöln, als Mitglied (auftrw.) der Eisenbahndirektion nach Königsberg (Pr.) und der Regierungsassessor Sillich, bisher in Berlin, zur Eisenbahndirektion nach Elberfeld. — Der Eisenbahn-Obersekretär Rechnungsrat Heinrich Nelte in Magdeburg ist unter Übertragung der Stellung des Rendanten der Hauptkasse der Eisenbahndirektion daselbst zum Eisenbahn-Hauptkassenrendanten ernannt. — Dem Regierungsbaumeister des Eisenbahnbaufachs Albert Eggert in Cöln ist die Stellung des Vorstands des Eisenbahn-Betriebsamts 1 daselbst übertragen. Bei der sächsischen Staatseisenbahnverwaltung ist den Bauräten Fritzsche in Leipzig und Otto in Zwickau der Titel und Rang als Finanz- und Baurat verliehen worden.

Österreich.

— **Einnahmen der österreichischen Staatsbahnen.** Nach vorläufigen Ermittlungen zeigen die Einnahmen der österreichischen Staatsbahnen für April 1916 bei Ausschaltung der Ergebnisse im Bereiche der galizischen Staatsbahndirektionen gegen April 1915 eine Mehreinnahme von rund 4,7 Millionen Kronen und gegen April 1914 eine solche von rund 4,8 Millionen Kronen. Einschließlich der Ergebnisse der galizischen Direktionen lassen die Einnahmen im April 1916 gegen April 1915 eine Steigerung um rund 12,4 Millionen Kronen und gegen April 1914 eine solche um rund 4,2 Millionen Kronen erkennen. Im Zeitabschnitte von Juli 1915 bis Ende April 1916 erhöhten sich die Einnahmen des Gesamtnetzes gegen den gleichen Zeitraum 1914/15 um 165,2 Millionen Kronen und übersteigen auch die Einnahmen der noch unter normalen Verhältnissen verlaufenen Vergleichszeit 1913/14 bereits um 17,1 Millionen Kronen.

— **Längen der österreichischen Eisenbahnen.** Die Baulänge der österreichischen Eisenbahnen zu Ende des Jahres 1914 betrug, wie einer kürzlich im „Verordnungsblatt für Eisenbahnen und Schiffahrt" erschienenen Übersicht zu entnehmen ist, 23 937,22 km. Davon lagen 23,25 km im Auslande. Von der gesamten Strecke entfallen 23 136,80 km auf Haupt- und Lokalbahnen, die restlichen 800,42 km auf Kleinbahnen. Von den Haupt- und Lokalbahnen standen 18 943,41 km im Betriebe der Staatseisenbahnverwaltung, 4070,06 km im Privatbetriebe, 101,92 km waren ausländische Bahnen auf österreichischem Staatsgebiete und 21,41 km waren österreichische Bahnen im fremden Staatsbetriebe. 4140,5 km waren zwei- oder mehrgleisig. Von den Kleinbahnen hatten die meisten — über 701 km — elektrischen Betrieb, die übrigen waren Dampf-, Drahtseil- oder Seilschwebebahnen. Etwas geringer als die Baulänge war die Betriebslänge der Bahnen; sie betrug insgesamt 23 216,90 km, davon waren 766,50 km Kleinbahnen.

— **Südbahn.** Im Handelsregister wurden hinsichtlich der Südbahngesellschaft nachfolgende Änderungen eingetragen: „K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft." Reduktion des Aktienkapitals. In der LXV. ordentlichen Generalversammlung der Aktionäre vom 30. Mai 1914 wurde beschlossen, das mit Rücksicht auf die bisher erfolgte Tilgung von 21 804 Aktien 361 098 000 Fr. betragende Gesellschaftskapital mittels Herabsetzung des Nennwertes der Aktien von 500 Fr. oder 200 Gulden österreichischer Währung in Silber oder 20 Pfund Sterling auf den Betrag von 145 639 200 Fr., geteilt in 728 196 Aktien, jede zu 200 Fr. oder 80 Gulden österreichischer Währung in Silber oder 8 Pfund Sterling, zu reduzieren. Dieser Beschluß wurde vom k. k. Ministerium des Innern mit dem Erlasse vom 17. Dezember 1915, Z. 65 206, genehmigt. Statutenänderung. Die Gesellschaft gründet sich nunmehr auf die zufolge der Beschlüsse der LXV. ordentlichen Generalversammlung der Aktionäre vom 30. Mai 1914 und des Verwaltungsrates in der Sitzung vom 23. März 1916 geänderten und mit dem Erlasse des k. k. Ministeriums des Innern vom 3. April 1916, Z. 15 012, genehmigten Statuten. Hiernach ist nunmehr insbesondere: 1. Gegenstand des Unternehmens auch der Betrieb von Gast- und Schankgewerben (§ 1, lit. e der Statuten); 2. die Dauer der Gesellschaft ist unbestimmt (§ 3 der Statuten); 3. das Gesellschaftskapital beträgt nunmehr 145 639 200 Fr., geteilt in 728 196 Stück auf den Inhaber lautende Aktien zu je 200 Fr. oder 80 Gulden österreichischer Währung in Silber oder 8 Pfund Sterling (§ 5 der Statuten); 4. Bekanntmachungen der Gesellschaft. Alle die Aktionäre oder Inhaber von Genußaktien angehenden Kundmachungen haben in Wien, Budapest, Triest, Berlin und Paris durch die amtlichen Blätter, in London durch die „Times" und in Frankfurt am Main durch die „Frankfurter Zeitung" und das „Frankfurter Intelligenzblatt" zu erfolgen (§ 10 der Statuten).

— **Der Steg über die Verbindungsbahn in Wien.** Infolge der erhöhten Inanspruchnahme der Wiener Verbindungsbahn während der Kriegszeit sind die Klagen über die Behinderung des Fußgeherverkehrs an der Kreuzung der Bahn im Zuge der Hietzinger Hauptstraße in gleicher Höhe mit dieser immer häufiger geworden; zur Behebung dieses Übelstandes beschloß der Stadtrat die Errichtung eines vorläufigen Gehsteges, der so lange bestehen bleiben soll, bis der dort in Aussicht genommene unterirdische Personendurchgang gebaut werden kann. Die Vorverhandlungen zur Errichtung der Steganlage sowie die Bauarbeiten selbst wurden mit größter Beschleunigung durchgeführt, so daß der Steg kürzlich dem öffentlichen Verkehr übergeben werden konnte.

— **Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.** Nach dem Rechnungsabschluß des Gesamtunternehmens wurden aus dem Reinertrag des Schiffahrtsdienstes von 2 216 939 K. (— 432 050 K.), der Fünfkirchner Kohlenwerke von 893 090 K. (+ 765 329 K.) und der Mohacs-Fünfkirchner Eisenbahn von 741 351 K. (+ 176 140 K.), aus den Zinseneinnahmen von 349 717 K. (— 96 427 K.) und dem Beitrag der Staatsverwaltung von 1 300 000 K. (unverändert) der Anleihedienst mit 798 850 K. (— 23 490 K.) und die Bezüge der Verwaltung mit 127 209 K. (— 1620 K.) bestritten, so daß mit dem Vortrag von 1 357 155 K. (+ 19 550 K.) ein Reingewinn von 5 932 195 K. (+ 1 454 413 K.) verblieb. Eine Zuweisung an die Kriegsverlustrücklage (i. V. 1 000 000 K.) unterblieb; dagegen wurden in der Ertragsrechnung des Schiffahrtsdienstes 700 000 K. als Rücklage für Schiffsausbesserungen neu eingestellt, weil, wie im Vorjahre, infolge der außerordentlichen Inanspruchnahme der Fahrbetriebsmittel nur die allernotwendigsten Ausbesserungen vorgenommen werden konnten, so daß nach Wiedereintritt ruhiger Verhältnisse bedeutend vermehrte und kostspieligere Ausbesserungen erforderlich sein werden; weiter wurde dem Schiffsversicherungsbestande außer der normalen Zuweisung von 200 000 K. eine außerordentliche von 300 000 K. zugewandt. Beantragt wird: aus dem Reingewinn des Gesamtunternehmens an die Staatsverwaltung 894 724 K. (471 027 K.) zurückzuzahlen, die Dividende mit 5,33 % (i. V. 4,38 %) zu bemessen, der Rücklage 310 207 K. (0) zuzuweisen und 1 439 620 K. vorzutragen. Nach dem Geschäftsbericht war das Unternehmen auch im zweiten Kriegsjahr von den Kriegsereignissen nach jeder Richtung hin aufs Tiefste berührt. Die Inanspruchnahme gesellschaftlicher Betriebsmittel durch die Heeresverwaltung hielt auch während des Berichtsjahres an. Die Wasserstandsverhältnisse waren durchweg günstig, das Schiffahrtsgeschäft durch Einengung der für den Zivilverkehr freien Strecken und die Rückwirkung der Ereignisse auf die allgemeinen Erzeugungs- und Verbrauchsverhältnisse aber wesentlich schwächer als in den Vorjahren. Die untere Donau von Semlin bis Sulina war für den Zivilverkehr beinahe vollständig gesperrt, so daß auch der Übergangsverkehr von und nach den Balkanländern ausgeschaltet war. Im österreichisch-ungarischen Getreideverkehr war im ersten Halbjahr außer Mais kein Frachtgut vorhanden, die Maisverfrachtungen waren infolge der behördlichen Maßnahmen auf ein geringes Maß beschränkt. Die gleichen Ursachen sowie die schwachen Ernteergebnisse in Ungarn hatten zur Folge, daß der Getreide-Schleppladungs- und Mehlverkehr innerhalb der Monarchie auch im zweiten Halbjahr ganz unbedeutend war. Den Getreideverkehr auf der unteren Donau hat die Heeresverwaltung im Interesse der einheitlichen Abwicklung selbst übernommen. Der sonstige Massengutverkehr hat sich zum Teil infolge Mangels an verfügbaren Fahrbetriebsmitteln, zum Teil auch infolge der vielfachen Ein-, Aus- und Durchfuhrverbote in sehr bescheidenen Grenzen bewegt. Auch der Stückgutdienst hatte unter den allgemeinen Verhältnissen zu leiden. Im Personenverkehr habe sich keine wesentlichen Änderungen ergeben. Der Witterungsverlauf ermöglichte die Aufrechterhaltung des Betriebs bis zur Jahreschluß. Trotz der kriegerischen Ereignisse schritt die Gesellschaft in der Erneuerung ihres Schiffsparkes fort. Ein schließlich der noch unter Wasser liegenden 11 (— 2) Dampfe und der noch nicht geborgenen 69 (— 3) Warenboote zählte der Schiffspark zum Jahresschluß 139 Dampfer und 859 Schlepp boote. Die gesellschaftlichen Kohlenwerke verzeichneten ein Mehrförderung von 808 920 dz.

— **Die Zukunft der Donau.** Prof. Dr. Franz Heiderich sprac kürzlich in der Geographischen Gesellschaft in Wien über di Donau als Verkehrsstraße. Er führte unter anderem aus: Kei

Stromgebiet der Erde habe so viele politsche Anrainer wie die Donau. Das sei ein entschiedener wirtschaftsgeographischer Nachteil, so lange die von der Donau berührten Staaten nicht zu einem Wirtschaftskörper mit gleichgerichteten Zielen zusammengeschlossen sind; es wurde das Interesse an dem Strom zersplittert, eine einheitliche Regulierung und eine großzügige Organisation der Schiffahrt verhindert. Gegenüber den auf dem Wiener Kongreß (1815) vertretenen Tendenzen, die völlige Freiheit der Schiffahrt auf dem ganzen Laufe von Flüssen fest zusetzen, die mehrere Staaten durchströmen, muß ein geographisches Naturrecht verfochten werden. Flüsse sind ein Teil der Landschaft, die sie mitgebildet haben, sie sind kein internationales Gut, sondern sie gehören den Uferstaaten, die sie durchströmen und gültige Vereinbarungen können nur zwischen den Uferstaaten abgeschlossen werden. Wegen der von Rußland herbeigeführten Versandung des Sulina-Armes war die Frage der Donauschiffahrt auf dem Pariser Kongreß (1856) dringlich geworden. Österreich vertrat den Uferstaatenstandpunkt und wollte die mittlere und obere Donau von den Verhandlungen ausgeschaltet wissen. Damit hat es zwar bei den Mächten, die eine Internationalisierung anstrebten, nicht Anerkennung gefunden, aber doch erreicht, daß neben der europäischen Donaukommission, die ausschließlich die Mündung beaufsichtigen und in einem für die Schiffahrt bestmöglichen Zustand erhalten sollte, eine Uferstaatenkommission eingesetzt wurde, die alle Schiffahrtangelegenheiten des ganzen Stromes einheitlich und dauernd behandeln und nach Auflösung der europäischen Donaukommission auch die Mündungen überwachen sollte. Leider ist die Uferstaatenkommission infolge Einwirkung fremder Mächte zu keinem Einvernehmen gekommen und ganz in den Hintergrund getreten, während die anfänglich nur kurz befristete europäische Donaukommission (der Österreich, Deutschland, Frankreich, Großbritannien, Italien, Türkei, und seit 1878 auch Rumänien angehören) weiterbesteht. Besonders England hat mit der Wucht seiner Seeschiffahrt sich inzwischen an der Donaumündung geradezu eine Monopolstellung geschaffen, den Verkehr von dem Strom weg über das Meer nach Westeuropa abgelenkt. Bei den künftigen Friedensverhandlungen muß die europäische Donaukommission aufgelöst und ihre Agenden müssen der wieder zum Leben erweckten Uferstaatenkommission übergeben werden. Damit sind die Engländer, Franzosen und Italiener von der unteren Donau entfernt. Wichtig ist auch die Frage des Eisernen Tores. Die dort von Ungarn mit europäischem Mandat durchgeführte Regulierung hat leider zu keinem vollen Erfolg geführt, wohl aber eine neue Belastung der Schiffahrt durch die Höhe der von Ungarn erhobenen Abgaben erbracht. Diese Abgaben sollten aufgehoben werden. Auch weitere Regulierungen des Eisernen Tores müssen ins Auge gefaßt werden, um jederzeit eine Fahrwasserlinie von 2 m zu haben, die im walachischen und ungarischen Tiefland sich überall findet und an deren Erreichung auch die Stromregulierungen in Österreich und Bayern arbeiten. Trotz aller Hemmnisse hat sich, wie der Vortragende an der Hand statistischen Materials zeigt, der Verkehr in den letzten Jahrzehnten gewaltig gehoben, und eine riesige Steigerung ist durch die neuen Ziele mitteleuropäischer Wirtschafts- und Kulturpolitik nach den Balkanländern und nach Vorderasien hinein zu gewärtigen. Mit allen Kräften muß die möglichste Verbilligung der Frachttarife angestrebt werden. Das wird sich erzielen lassen durch Organisation der Schiffahrtsgesellschaften, durch Zusammenwirken mit den Eisenbahnverwaltungen, vor allem aber durch entsprechende Kanalverbindungen mit den norddeutschen Strömen und mit dem Rhein. Nirgend können alle auf Hebung des Donauverkehrs hinzielenden Bestrebungen stärkeren Widerhall finden als in Wien, das bei Ausbau der Kanäle durch seine verkehrsgeographische Lage berufen erscheint, einer der größten Binnenhäfen der Erde zu werden.

— **Die Minerallagerstätten der Balkanhalbinsel und ihre Bedeutung für die österreichisch-ungarische Monarchie.** Hierüber sprach in einem vom Polytechnischen Klub in Graz veranstalteten Vortrag der Professor der Grazer Technischen Hochschule Dr. Alexander Tornquist. Er erörterte zunächst die Frage der Rohstoffbeschaffung vor und während des Krieges und führte dann aus: Nach dem politischen Anschluß von Bulgarien und der Türkei an uns und nach der Eroberung von Serbien und Albanien richten sich unsere Blicke jetzt und in der Zukunft auf die Minerallager des Balkans und des türkischen Kleinasiens. Aus der Betrachtung der bisherigen Einfuhr von Erzen und von Kohle in die Monarchie und aus den bisherigen bergbaulichen Aufschlüssen auf dem Balkan und im Orient ergibt sich, daß die folgenden Lagerstätten für die Zukunft von Bedeutung sind: Serbien ist ein an Gold reiches Land, wenn es auch nicht entfernt imstande sein wird, den Bedarf der Zentralmächte zu decken; Kupfererze sind in Serbien, vor allem aber in Kleinasien, wo bei Arghana-Madén eine der reichsten Kupferkieslagerstätten der Welt des Abbaues harrt, im Überfluß vorhanden; auch die Manganerz-Lagerstätten bei Brussa in Kleinasien und auf der Sinaihalbinsel können die Mittelmächte vollauf befriedigen; das gleiche gilt von den Chromeisenlagern bei Brussa, Makri und Alexandrette in Kleinasien und von heute noch unerforschten Lagern in Serbien und Albanien. Wie weit hier auch Nickelerze vorhanden sind, steht dahin. Eisenerze sind ebenfalls am Balkan und in der Türkei in großer Menge nachgewiesen, doch verspricht die Weiterentwicklung des Eisenerzabbaues im eignen Lande wie die des Abbaues von Zink- und Bleierzen in der Zukunft eine wesentliche Steigerung der Eigenversorgung. Die Kohlenlager des Orients und am Balkan haben nur für diese Länder selbst Bedeutung. Der erhöhte Abbau von vorzüglicher Steinkohle vom Ostrauer Revier bis zu den Karpathen und der polnischen Kohle könnte die heute noch eingeführte Kohle (ein Viertel des Bedarfs der Monarchie) im eigenen Lande decken. Die Verwertung der entlegenen Minerallagerstätten hat zunächst den Ausbau von zahlreichen Verkehrslinien in jenen Ländern zur Voraussetzung. Besonders wichtig erscheint es, das Amselfeld in Südwestserbien und den Bezirk von Küstendil in Bulgarien mit einem Mittelmeerhafen zu verbinden. Dann ist es von besonderer Wichtigkeit, die Mitte Kleinasiens zwischen dem Kisil Irmak und dem Wansee mit der großen Kupferlagerstätte von Arghana-Madén durch Verkehrsmittel mit dem Schwarzen Meere oder dem Mittelmeere zu verbinden. Für die Einfuhr in Österreich-Ungarn würde der Seeweg bis Triest wohlfeiler sein als der Binnenwasserweg vom Schwarzen Meer auf der Donau. Es ist eine wichtige Aufgabe der Gegenwart, im Interesse der österreichischen Alpenländer einen billigen Verkehrsweg von Triest mit der gleichen Tatkraft vorzubereiten, die die Deutschen für den Bau eines Kanals vom Main zur Donau und die Ungarn für die Regulierung der Donau eingesetzt haben. Die Erze des Balkans und des Orients würden auf diesem Wege zum Zwecke der Verhüttung zur Braunkohle der Ostalpen gelangen können, und gewaltige Ausblicke würden sich den Alpenländern für die Entwicklung der Ein- und Ausfuhr eröffnen.

Ungarn.

— **Die Betriebseinnahmen der ungarischen Staatseisenbahnen** stellten sich im Monat April d. J. nach dem vorläufigen Ausweise gegen die entsprechenden wirklichen Ergebnisse des gleichen Monats im Vorjahre wie folgt:

	1916	gegen 1915
Personen- und Gepäckverkehr	23 660 900 K.	— 299 751 K.
Eil- und Frachtgutverkehr	25 010 600 K.	+ 3 357 727 K.
Zusammen	48 671 500 K.	+ 3 057 976 K.

Es erhellt hieraus, daß die Einnahmen des Personen- und Gepäckverkehrs um 1,25 % zurückgegangen sind, während jene des Eil- und Frachgutverkehrs um 15,51 % zunahmen, so daß insgesamt eine Besserung um durchschnittlich 6,7 % eintrat. Auf 1 km Betriebslänge entfallen 5491 K., d. i. um 345 K. mehr als im Vorjahre.

Seit Beginn des Staatsvoranschlagsjahres (1. Juli 1915) bis Ende April d. J. gestalteten sich die entsprechenden Ergebnisse wie folgt:

Personen- und Gepäckverkehr	221 530 142 K.	+ 84 292 440 K.	= 61,42 %
Eil- und Frachtgutverkehr . .	268 104 709 K.	+ 61 386 312 K.	= 29,7 %
Insgesamt	489 634 851 K.	+145 678 752 K.	= 42,35 %

Mr.

— **Die Betriebseinnahmen der Kaschau-Oderberger Eisenbahn** betragen im April d. J. nach den vorläufigen Ausweisen (gegen die endgültigen Ergebnisse des gleichen Monats im Vorjahr:

	1916 K.	gegen 1915 K.	
Ungarische Linien	2 406 937	+ 355 749	= 17,4 %
Ungarische und österreichische Linien zusammen	3 687 195	+ 441 517	= 13,6 %
Die im Betriebe der Kaschau-Oderberger Eisenbahn verwalteten 12 Lokalbahnen weisen als Einnahmen zusammen	134 732	— 31 212	= 30,15%

nach, indem 10 Lokalbahnen zusammen eine Besserung von 22 178 K. erzielten, die Arvatalbahn und die Eperjes-Bártfaer Bahn aber einen Ausfall von 5382 bzw. 49 008 K erlitten.

Mr.

— **Personalnachrichten.** Der Königliche Rat Anton Pasterczyk, welcher schon seit längerer Zeit mit der Vertretung des Direktors der kommerziellen Hauptsektion der ungarischen Staatsbahnen betraut war, ist zum Direktor-Stellvertreter ernannt.

Übrige europäische Länder.

— **Statistik der schweizerischen Kleinbahnen für das Jahr 1913.** Nach dem jetzt erschienenen Band 41 der schweizerischen Statistik war am Schlusse des Jahres 1913 in der Schweiz ein Netz von 161 Kleinbahnen mit einer Betriebslänge von rund 1964 km vorhanden. Der Zugang beträgt 7 Kleinbahnen und rund 152 km Betriebslänge. Von den 161 Kleinbahnen wurden 60 mit einer Betriebslänge von 1338 km schmalspurig betrieben, 48 mit 47,5 km waren Drahtseilbahnen, 37 mit 468,6 km Straßenbahnen und 16 mit 109,8 km Zahnradbahnen. Betrieben wurden mit Dampfkraft 22 Bahnen mit 380 km, mit Elektrizität 123 (im Vorjahr 112) mit 1176 km, teils mit Lokomotiven, teils elektrisch 2 mit 399 km, mit Wasserkraft 11 mit nur rund 7 km, von den Straßenbahnen wurde nur noch eine einzige mit Pferdekraft betrieben. An Betriebsmitteln waren im Berichtsjahr vorhanden 297 (271) Dampf- und elektrische Lokomotiven, 1177 (1118) Motorwagen, 2379 (2353) Personen- und 2153 (1953) Güterwagen. Die Anzahl der Bediensteten ist von 8723 im Jahre 1912 auf 9608 im Berichtsjahr gewachsen. Insgesamt stellt sich die Zahl der geleisteten Zugkilometer auf rund 41,47 (38,99) Millionen, die Zahl der beförderten Reisenden auf rund 176,57 (156,08) Millionen, die Zahl der beförderten Gütermengen auf rund 1,46 (1,36) Millionen Tonnen, die Gesamteinnahme auf rund 47,75 (44,89) Millionen Franken, die Gesamtausgabe auf rund 33,12 (30,18) Millionen Franken, der Überschuß demnach auf rund 14,63 (14,71) Millionen Franken. — Die Zahl der Unfälle ist im Berichtsjahr mit 470 auf sämtlichen schweizerischen Kleinbahnen angegeben, sie ist gegen das Vorjahr um 57 Fälle zurückgegangen. Dabei wurden 394 (448) Personen verletzt und 24 (27) getötet; von den Verletzungen bzw. Tötungen entfallen 143 und 12 auf das Netz der Schmalspurbahnen, 12 und 2 auf das der Drahtseilbahnen, 238 und 9 auf das Straßenbahnnetz und nur je eine auf das Netz der Zahnradbahnen. Wieviele von den bei den Unfällen getöteten oder verletzten Personen Reisende oder Bedienstete der Kleinbahnunternehmungen waren, wird in der „Schweizerischen Eisenbahn-Ztg.", der wir diese Zahlen entnehmen, nicht angegeben.

Von den 60 in der Statistik behandelten Schmalspurbahnen dienten alle mit einer Ausnahme (Genf-Veyrier nur für den Personenverkehr) dem Personen- und Güterverkehr. Von den 48 Drahtseilbahnen waren 5 nur für den Personenverkehr bestimmt, die übrigen dienten gleichfalls dem Personen- und Güterverkehr. 20 Straßenbahnen beförderten Personen, auch die Zahnradbahnen waren größtenteils (13) für den Personen- und Güterverkehr eingerichtet.

— **Der Verband Schweizerischer Verkehrsvereine** hielt Mitte Mai in Zürich eine Vertreterversammlung ab, die in Anbetracht der Wichtigkeit der Beratungsgegenstände sehr stark besucht war. Entsprechend den Zwecken des Verbandes bewegten sich die Verhandlungen meist auf dem Gebiete der Verkehrswerbung. So besprach man Mittel und Wege zur Hebung des Fremdenverkehrs nach dem Kriege. Unter Betonung der großen Vorteile eines einheitlichen geschlossenen Vorgehens wurde jede Eigenbrödelei, jedes Arbeiten auf eigene Faust verurteilt. Empfohlen wurde u. a. die Ausarbeitung verschiedener Reisepläne unter Berücksichtigung aller Teile der Schweiz, die Ausgabe fertiger Karten für Reise und Beköstigung unter Einbeziehung überseeischer Länder und ferner die Einrichtung eigener schweizerischer Reisebureaus im Auslande. Als notwendig bezeichnete man es, bei der Verkehrswerbung die Bedeutung der Schweiz als Weltsanatorium mehr als bisher in den Vordergrund zu stellen und deshalb in nähere Beziehung zur Gesellschaft für Balneologie zu treten, wobei man auch das Augenmerk auf die schweizerischen Hochschulen und die medizinischen Berühmtheiten lenken müsse. Für die deutschen Verkehrskreise beanspruchen besondere Aufmerksamkeit die Verhandlungen über die Einrichtung eines schweizerischen Verkehrsamtes. Die Vorarbeiten hierfür sind jetzt soweit gediehen, daß der Versammlung ein gründlich durchgearbeiteter Entwurf vorgelegt werden konnte. Danach soll das Verkehrsamt eine nationale Vereinigung werden, der nur Schweizer (Einzelpersonen und Gesellschaften) als Mitglieder angehören können. Hierzu kämen Vertreter von öffentlich rechtlichen Körperschaften, die Beihilfen zu leisten hätten. Die Gliederung der Vereinigung entspräche derjenigen einer wirtschaftlichen Körperschaft. Je 500 Fr. Mitgliederbeitrag vertreten eine Stimme. Die oberste Behörde würde der Verkehrsrat sein, der aus mindestens zehn Mitgliedern bestehen solle. In diesem würden auch die staatlichen Gruppen ihre Vertretung erhalten. Dieser Verkehrsrat hätte den Vorstand und die Hauptbeamten zu wählen und Gutachten über Verkehrsfragen abzugeben. Der Vorstand würde aus drei bis fünf Mitgliedern bestehen. Das Verkehrsamt selbst erhielte einen Direktor und daneben eine Reihe von Verkehrsbevollmächtigten mit wichtigen Befugnissen. Die Aufgaben des Verkehrsamtes würden auf statistisch-volk wirtschaftlichem und auf praktischem Gebiete liegen. Die Ve sammlung beschloß einstimmig die Gründung der nationalen Ve einigung für ein schweizerisches Verkehrsamt. Nicht unmitte bar in Verbindung mit dem Eisenbahnverkehr steht, aber vo allgemeiner Bedeutung ist, was der Luzerner Vertreter des Ve bandes über die Unterbringung kranker Kriegs gefangener in der Schweiz mitteilte. Danach behe bergen die schweizer Gasthäuser zurzeit rd. 1500 Deutsche u 4000 französische Kriegsgefangene. Jeder Mann erhält täglic 400 gr. Brot, drei Viertelliter Milch und 175 gr. Fleisch. E Tag in der Woche ist fleischlos. Der Preis der Verpflegung b trägt 4 Fr. täglich für Unteroffiziere und Gemeine, 6 Fr. f Offiziere und 5 bis 8 Fr. für Spezialkranke. Der Berichterstatt hob hervor, daß bei den hohen Lebensmittelpreisen die Wir mit diesen Beträgen gerade so auskämen, es sei durchaus irri wenn im Auslande Stimmen behaupten, die Schweiz machte n dieser Unterbringung glänzende Geschäfte. Die Schweiz leiste vie mehr ein wohltätiges Werk allererster Art, wenn sie diesen U glücklichen helfe, die nicht nur körperlich, sondern auch seelis oft gebrochen wären. (Uns scheinen die Beträge doch selbst Berücksichtigung hoher Lebensmittelpreise recht reichlich sein. D. Schriftl.). Einen breiten Raum in den Verhandlung beanspruchten die Beratungen über die Regelung de schweizerischen Kraftwagenverkehrs. Man w sich darüber einig, daß diese für die Entwicklung des Fremde verkehrs so bedeutsame Frage nicht, wie bisher, auf kantonal sondern nur auf eidgenössischer Grundlage gelöst werden könn

— **Die griechischen Eisenbahnen im Jahre 1913.** Nach d für diesen Zeitraum vom griechischen Verkehrsministerium a gegebenen Statistik betrug die gesamte Länge der im Berich jahr betriebenen Bahnlinien (Piräus-Athen, Piräus-Peloponn Piräus-Demerly-Türk. Grenze, Pyrgos-Katacolo, Eisenbahnen Attika, Thessalische Eisenbahnen, Nordwest-Eisenbahne 1594 km, davon wurden 453 km mit einer Spurweite von 1,44 1089 km mit einer solchen von 1 m betrieben, 22 km hatten ei Spurweite von 0,75 m und 29 km eine solche von 0,60 m. D gesamte Anlagekapital stellte sich in Drachmen (1 Drach = 0,80 ℳ) auf rd. 254,684 Millionen, d. s. für 1 km Betriel länge rd. 159 780 dr. An Stationen waren im Berichtsjahre v handen 249, an Lokomotiven 187, Personenwagen 495, Gepäc und Güterwagen 1855. Von den Lokomotiven wurden im ga zen rd. 1,370 Millionen Kilometer, auf 1 km Bahnlänge = 2740 km, von den Personenwagen rd. 16,742 Mill. Kilometer, a 1 km = rd. 10 500 km und von den Güterwagen rd. 17,207 M lionen Kilometer, auf 1 km = rd. 10 800 km zurückgelegt. I Gesamtzahl der Reisenden betrug rd. 12,589 Millionen Person auf 1 km = rd. 7900, von ihnen wurden insgesamt rd. 297,1 Millionen Kilometer (auf 1 km = rd. 186 400 km) zurückgel und insgesamt rd. 11,444 Millionen Drachmen (auf 1 km 7200 dr.) an Fahrgeld entrichtet. Im Jahresdurchschnitt leg ein Reisender 23,6 km zurück, die Einnahme für einen Reis den betrug 0,91 dr., für 1 Personenkm 0,04 dr. Im Güte verkehr wurden im Jahre 1913 rd. 44 100 t Eilgut und 573 650 t Frachtgut befördert, die Zahl der gefahrenen Tonn kilometer betrug rd. 46,806 Millionen, die Gesamteinnahmen a dem Güterverkehr ergaben rd. 5,254 Millionen Drachmen. A die gesamten Betriebseinnahmen in Höhe von rd. 17,553 Millio Drachmen entfallen rd. 11,105 Millionen Drachmen an A gaben, so daß sich ein Überschuß von rd. 6,448 Millio Drachmen (auf 1 km = rd. 40 460 dr.) ergibt. Die Gesa zahl der bediensteten Beamten betrug 3897, d. s. auf 1 km B triebsstrecke 2,4 Personen. Unfälle ereigneten sich auf d griechischen Bahnnetz im Berichtsjahr 31, wobei insgesa 19 Personen ihr Leben einbüßten und 73 verletzt wurd Unter den Getöteten befanden sich 3 Reisende, 2 Beamte u 14 andere Personen, unter den Verletzten 23 Reisende, eben viel Eisenbahnbeamte und 27 andere Personen.

— **Die Bahn Athen-Saloniki.** Wie der „B. Z. am Mittag" a Athen, 24. d. M. gedrahtet wird, fand am 23. d. M. im Dorfe Li nowo im Beisein des Königs, des Kronprinzen und des Verkeh ministers Rhallis die Einweihung der neuen Verbindungsli zwischen dem Endpunkt der thessalischen Bahnen Papapuli u den mazedonischen Bahnen statt, wobei der König in die V bindungslinie die letzte Schraube einsetzte. Dann nahm d König an einem Festmahl teil, bei dem der Minister Rhallis i begeisterten Worten die Wichtigkeit des vollendeten Werks und das Verdienst des Königs um das Zustandekommen dess ben hervorhob.

Darauf wurde die Fahrt nach Platy an der Linie Saloni Monastir fortgesetzt. Überall wurden dem Könige begeiste Huldigungen dargebracht.

Durch die neue Verbindungsbahn wird der direkte Verk mit dem Balkan und Mitteleuropa hergestellt. Die Länge d Verbindungslinie Papapuli (40 km nördlich Larissa)-Saloni beträgt 168 km, die Herstellungskosten 14 Millionen. Es wa

ei der Herstellung verschiedene technische Schwierigkeiten zu berwinden. Vorläufig werden von Mitte Juni an ein Schnellug und ein gewöhnlicher Zug von Athen verkehren; der erstere ird die Strecke bis Saloniki in etwas über 12 Stunden zurückgen, welche Zeit bei einer späteren Indienststellung großer merikanischer Lokomotiven auf 10 Stunden herabgesetzt werden soll. Unter normalen Verhältnissen wird dann die Fahrtauer Athen-Wien mit Schnellzug 39 Stunden betragen.

Allgemeines.

— **Die Rhein-Donau-Wasserstraße und der neue Weg nach ndien.** Im Hinblick auf die geplante Zusammenkunft der Bürermeister aller deutschen und österreichisch-ungarischen Donaustädte in Wien, deren Zweck die Beratung von Verbindungsöglichkeiten zwischen Nordsee und Schwarzem Meer, Atlantichem und Stillem Ozean sein soll, wird im „Berl. Lok.-Anz." on W. Urban auf die große Bedeutung des Rhein-Donaukanals ls einer mächtigen Lebensader für das künftige wirtschaftliche ebilde eines machtvollen Mitteleuropas hingewiesen. Nach inigen Ausführungen über die Entstehung und Entwicklung es Kanalprojektes und über die Ausgestaltung des Donauasserweges schließt der Verfasser mit folgenden, vielleicht och etwas zu kühnen Zukunftsbetrachtungen, bei denen er anz vergißt, daß es auch Eisenbahnen gibt, die den Verkehr edienen. Wir geben seine Betrachtungen, soweit sie nicht llzu phantastisch sind, dennoch wieder, weil sie die Begeisteung zeigen, mit der der Gedanke des neuen Weges nach ndien überall begrüßt wird.

„Mit Recht lehren wir unsere Kinder, daß die Entdeckung es ersten Seeweges nach Indien durch Vasco de Gama ein eltgeschichtliches Datum sei, vergleichbar dem der Entckung Amerikas. Der Donner türkischer Geschütze weihte n Jahre 1869 bei Suez in Gegenwart der Monarchen der haneltreibenden Großstaaten den zweiten, um viele Tausend Kilo eter kürzeren Seeweg nach Indien ein. Und im Jahre des eils, 1916, fliegen unter dem Krachen deutscher und türkiher Geschütze die Engländer aus Mesopotamien heraus, wo ie in Todesangst um Indien die letzte Schutzmauer aufzurichen versuchten. Ideell genommen ist der dritte Weg von Nordnd und Ostsee nach dem Persischen Meerbusen frei. Die Erberung Antwerpens, die Erstürmung Belgrads, Gallipoli und ut el Amara sind die weithin leuchtenden Wegzeichen. Daran ermögen alle Pariser Konferenzen, Präsident Wilson und tauend neue englische Dreadnoughts nichts zu ändern. Aufatmend ermögen wir trotz aller vergangenen und noch zu bringenden chweren Opfer in die Zukunft zu blicken. Sie wird eine arbeitsreiche und darum eine köstliche sein. Wenn aber einmal der Rhein-Donau-Kanal gebaut, Elbe, Moldau, Oder und Weichsel an die gewaltige Herzader der Mittelmächte angeschlossen sein werden, dann wird tausendfältige Frucht dem blugen Sämann lohnen. Westfälischer Stahl und Kohle, Berliner aschinen und Wiener Möbel, bayerisches Bier und Leder, württembergische chemische Produkte, Bücher aus Leipzig und ucker aus Magdeburg sollen in Zukunft geruhsam den schönen, schnellfließenden Strom nach dem fernen Osten hinabchwimmen, ohne daß ein feindliches Späherauge die Schiffe uch nur zählen kann. . . ."

Rechtspflege.

— **Haftung der Eisenbahnverwaltung für die durch mangelafte Ladekrane verursachten Verletzungen.** (Urt. des R.-G. om 31. März 1916 441/1915). Der Kläger beaufsichtigte am 27. ktober 1913 auf dem Güterbahnhof in F. die Ausladung eines ir die in F. bestehende Zweigniederlassung der Fabrik M. in D. estimmten Walzwerkes. Kläger ist Betriebsleiter dieser Zweigiederlassung. Die Ausladung des Walzwerkes aus dem Eisenahnwagen erfolgte durch Arbeiter der genannten Firma mittels es von der Eisenbahnverwaltung gegen eine Vergütung von *M* zur Verfügung gestellten Bock- oder Überladekrans. Als as etwa 100 Zentner schwere Walzwerk hochgezogen war und wa 20 Zentimeter über dem Eisenbahnwagen hing, wurde der ran außer Betrieb gesetzt, da das zur Aufnahme des Walzerks bestimmte Fuhrwerk noch nicht angefahren wurde. Plötzch fiel die Last auf den Eisenbahnwagen nieder, weil das Sperrad an der Winde gesprungen war. Ein Stück des gesprunnen Rades traf den Kläger an das Bein und verletzte ihn. läger verlangte Ersatz des ihm durch die Verletzung erwachnen Schadens.

Das Landgericht hat den Klageanspruch dem Grunde nach ir berechtigt erklärt. Das Oberlandesgericht hat die Berufung es Beklagten zurückgewiesen. Die vom Beklagten eingelegte evision hatte gleichfalls keinen Erfolg. Aus dem Grunde:

1. Begründet ist die Rüge der Revision, die sich gegen die Annahme des Berufungsgericht richtet, der Beklagte hafte dem Kläger auf Grund eines Mietvertrages. Die Tatsache, daß den Betriebsleitern der Zweigniederlassungen von Fabriken weitgehende Rechte zu selbständigem Vorgehen eingeräumt sind, vermag wohl die Annahme zu begründen, daß Kläger bei der ihm obliegenden Betriebsleitung nach eigenem Ermessen handelt und selbständig Entschlüsse faßt, sie rechtfertigt aber keineswegs ohne irgend einen weiteren Anhalt die Feststellung, daß Kläger die erforderlich werdenden Geschäfte im eigenen Namen oder sowohl im eigenen Namen als auch im Namen der von ihm vertretenen Fabrik eingeht.

2. Es kann dahingestellt bleiben, ob der vom Berufungsgericht dem Beklagten gemachte Vorwurf, er habe den Erlaß allgemeiner Anordnungen versäumt, durch die eine Erkundigung der Beamten der Betriebswerkstätte in N. über die Art und Weise der Auswechslung des gesprungenen Sperrads durch den Arbeiter H. sichergestellt worden wäre, berechtigt ist; denn jedenfalls ist dem Berufungsgericht darin beizutreten, daß es allgemeiner Anordnungen der verfassungsmäßigen Organe des Beklagten bedurfte, durch die eine Prüfung des neuen Sperrads auf seine Tauglichkeit gesichert wurde. Das Berufungsgericht nimmt auf Grund des Gutachtens des Sachverständigen W. an, daß auch Ersatzstücke, die aus einer Fabrik an Ort und Stelle hinausgeschickt werden, vor der Versendung auf ihre Tauglichkeit geprüft werden müssen. Die Eisenbahnverwaltung durfte sich, auch wenn sie das neue Sperrad einer als zuverlässig bekannten Fabrik in Auftrag gab, nicht ohne weiteres darauf verlassen, daß das neue Rad genau nach dem Muster des miteingesandten alten Rades hergestellt sei, sondern sie mußte es vor der Verwendung durch einen Sachverständigen auf seine Brauchbarkeit, insbesondere auf seine Übereinstimmung mit dem alten Rad, untersuchen lassen. Das war gerade im vorliegenden Fall erforderlich, weil bei einem solchen Hebekran, der gewaltige Lasten zu tragen hat, doppelte Vorsicht geboten war. Daß hier gesteigerte Anforderungen an die im Verkehre zu beobachtende Sorgfalt zu stellen sind, war auch dem Beklagten nicht verborgen, wie sich aus dem Erlasse der Anweisung für die Behandlung und den Gebrauch der Hebekrane ergibt. Im § 7 der Anweisung werden eingehende Bestimmungen über die jährlich vorzunehmende gründliche Untersuchung der sämtlichen Ketten der Krane aufgestellt. Ebenso erforderlich wären aber auch Bestimmungen gewesen, die bei einer Auswechslung einzelner Teile der Krane durch Ersatzstücke eine sorgfältige sachverständige Prüfung der Ersatzstücke vor ihrer Verwendung vorgeschrieben hätten. Hätten solche Bestimmungen bestanden, so wäre bei deren Befolgung der Unfall nicht möglich gewesen; denn nach der Feststellung des Berufungsgerichts ist der Unfall nur darauf zurückzuführen, daß das Sperrad nicht die richtige Bohrung hatte und deshalb nicht fest, sondern locker auf der Welle saß. Dr. Rdl.

Bücherschau.

Herstellen und Instandhalten elektrischer Licht- und Kraftanlagen von S. Frhr. v. Gaisberg. Siebente, umgearbeitete und erweiterte Auflage. 142 Seiten mit 55 Textfig. Preis 2,60 *M.* in Leinwand gebunden. Verlag von Julius Springer, Berlin.

Wenn ein Buch in fünf Jahren mehr als fünf Auflagen erlebt, so bedarf es keiner weiteren Empfehlung als der Feststellung dieser Tatsache, um dem Buche neue Freunde zu gewinnen, denn eine solche schnelle Folge von Auflagen beweist besser als jede Besprechung es vermag, daß das Erscheinen des betreffenden Werkes ein wirkliches Bedürfnis war und daß das Buch selbst tatsächlich geeignet war, seine Aufgabe zu erfüllen. Es erübrigt sich also, dem obengenannten, gut ausgestatteten und in sehr handlichen Abmessungen gehaltenen Werkchen, das nunmehr — nachdem es im Dezember 1910 zum ersten Male erschienen war — in siebenter Auflage vorliegt, noch irgend eine Empfehlung mitzugeben. Daher sei nur auf die Verbesserungen und Erweiterungen aufmerksam gemacht, die das Buch in dieser neuesten Auflage erfahren hat, doch sei vorher noch ausdrücklich bemerkt, daß der Verfasser auch diesmal sein Ziel, für den Nichtelektrotechniker zu schreiben, nie aus den Augen verloren hat. Auch jetzt ist er wieder bemüht gewesen, in dem Buche trotz des geringen Umfanges doch alle wichtigsten Fortschritte auf dem Gebiete der elektrischen Anlagen zu berücksichtigen. So sind vor allem die Fortschritte auf dem Felde der Glühlampenherstellung beachtet und die Änderungen an den Vorschriften und Einheitsbezeichnungen des Verbandes Deutscher Elektrotechniker mit aufgenommen worden, soweit sie für den Leserkreis des Buches beachtenswert sind. Ferner sind neu hinzugekommen Ausführungen, aus denen der Nichtfachmann entnehmen kann, wie er beim Anlegen von Licht- und Kraftanlagen unter Benutzung von schon vorhandenen Leitungsteilen

sich zu verhalten hat, ein Fall, der ja in großen Mietshäusern öfter eintreten wird. Schließlich haben auch die Abschnitte über die Elektromotoren und die Heiz- und Kocheinrichtungen eine Ergänzung erfahren. Wie ein roter Faden zieht sich durch alle Ratschläge dabei immer wieder die Mahnung an den Nichtfachmann, sich nicht zu sehr auf sich selbst zu verlassen und die Hilfe des Fachkundigen nicht zu spät anzurufen, und namentlich auch bei allen Anschaffungen, selbst wenn es sich nur um Kleinigkeiten handelt, stets nur auf Geschäfte von bestem Ruf zurückzugreifen, um tadellose Ware zu bekommen, da nur dann die von dem Nichtfachmann meist unterschätzten Gefahren des elektrischen Betriebes gering gehalten werden können. -l.

Amtliche Mitteilungen der Geschäftsführenden Verwaltung.

Eröffnung von Stationen.

Königlich ungarische Staatseisenbahnen. Am 15. Mai d. J. ist die an der Lokalbahnstrecke Szatmár-Bikszád, zwischen den Stationen Avasfelsőfalu und Vámfalu-Máriavölgyfürdö errichtete Station mit beschränktem Verkehr Lunaforrás für den Personen-, Gepäck- und Wagenladungsgüter-Verkehr eröffnet worden.

K. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn. Die an der Tátralomniczer Lokalbahn zwischen Tarpatak und Tátralomnicz gelegene Haltestelle Kakaslomniczi versenytér, die bisher im Sommer für die Dauer der Pferde-Wettrennen für den Gesamtverkehr eingerichtet war, wird nicht mehr eröffnet werden.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Eisenbahndirektionsbezirk Posen. Am 15. Juni 1916 wird der zwischen den Bahnhöfen Wutschdorf und Schwiebus an der Bahnstrecke Frankfurt(Oder)-Bentschen gelegene Bahnhof 4. Klasse Wilkau bei Schwiebus, welcher bisher dem Personen- und Gepäckverkehr diente, auch für die Abfertigung von Wagenladungs- und Stückgütern, Leichen und lebenden Tieren eröffnet worden. Die Abfertigung von Fahrzeugen, Sprengstoffen und Gegenständen, zu deren Ver- und Entladung eine Kopframpe erforderlich ist, ist bis auf weiteres ausgeschlossen.

Königlich sächsische Staatseisenbahnen. Vom 5. Juni d. J. an wird die Beförderung von Milch zwischen der Station Gersdorf (Kr. Görlitz) und dem Personenhaltepunkt Schlauroth zugelassen.

Vereinskilometerzeiger.

Zum Vereinskilometerzeiger Nr. 34 (Königliche Eisenbahndirektionen Breslau, Kattowitz und Posen) ist der Nachtrag herausgegeben worden.

Vereins-Güterwagenparkverzeichnis.

Das Vereins-Güterwagenparkverzeichnis Nr. 42 (Königliche Eisenbahndirektion Magdeburg) ist neu erschienen; ferner zur Sammlung von Vereins-Güterwagenparkverzeichnissen der Nachtrag I herausgegeben worden.

Radstandsverzeichnis.

Zu diesem Verzeichnis ist der Nachtrag XI herausgegeben und an die Vereinsverwaltungen und die vereinsfremden Verwaltungen, die Abdrücke des Hauptwerkes bezogen haben, verteilt worden.

Rundschreiben der Geschäftsführenden Verwaltung sind ergangen lassen worden:

Nr. II 28 vom 16. Mai d. J. an sämtliche Vereinsverwaltungen und die vereinsfremden Verwaltungen, die Abdrücke des Radstandsverzeichnisses bezogen haben, betreffend Nachtrag I zum Radstandsverzeichnis (abgesandt am 26. Mai d. J.).

Nr. V 78 vom 9. Mai d. J. an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend die Sammlung von Vereinskilometerzeigern (abgesandt am 30. Mai d. J.).

Nr. VI 56 vom 22. Mai d. J. an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend die Sammlung von Vereins-Güterwagenparkverzeichnissen (abgesandt am 30. Mai d. J.).

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Güterverkehr.

Binnen-Gütertarif für die vollspurigen Linien, Teil II, Heft 2.

Vom 5. Juni 1916 an wird regelmäßiger Milchverkehr zwischen der Station Gersdorf (Kr. Görlitz) und dem Personenhaltepunkt Schlauroth zugelassen. Der Frachtberechnung wird eine Entfernung von 6 km zugrunde gelegt.

Dresden, am 30. Mai 1916. (760)
Kgl. Gen.-Dir. d. Sächs. Staatseisenb.

Güterverkehr Basel S. B. B. und Basel St. Johann — Bad. Staatsbahn.

Auf 8. Juni 1916 wird die Station Mannheim Rbf. mit der Beschränkung auf die Umbehandlung von Frachtgut in den Tarif aufgenommen. Näheres in unserem Tarifanzeiger.

Karlsruhe, den 28. Mai 1916. (759)
Gr. Generaldirektion der Bad. Staatseisenbahnen.

Güterverkehr der badisch-schweiz. Übergangsstationen mit der Schweiz.

Vom 1. Juni 1916 an gilt der gemeinsame schweiz. Ausnahmetarif Nr. 20 für Kohlen usw. vom 1. März 1916 auch für die Uerikon-Bauma-Bahn.

Karlsruhe, den 28. Mai 1916. (758)
Gr. Generaldirektion der Bad. Staatseisenbahnen.

Güterverkehr der badisch-schweiz. Übergangsstationen mit der Schweiz.

Mit Gültigkeit vom 7. Juni 1916 wird im gemeinsamen schweiz. Ausnahmetarif Nr. 4 für Brot usw. ein Frachtsatz von 178 cts. für 100 kg Wildegg-Basel SBB. und St. Johann über Brugg eingeführt.

Karlsruhe, den 28. Mai 1916. (757)
Gr. Generaldirektion der Bad. Staatseisenbahnen.

Gütertarif für den Binnenverkehr.

Der Ausnahmetarif 23 für frisches Obst wird bis auf Widerruf, längstens bis zum 30. Juni 1917 verlängert. Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen.

Lippstadt, den 28. Mai 1916. (763)
Die Direktion
der Westfälischen Landes-Eisenbahn.

Staats- und Privatbahn-Güterverkehr. Teil II. Besonderes Tarifheft, enthaltend Ausnahmefrachtsätze für Eisen- und Manganerze zum Hochofenbetrieb in Oberschlesien.

Mit Gültigkeit vom 3. Juni 1916 wird die Station Broistedt des Direktionsbezirks Magdeburg als Versandstation in den vom 10. Oktober 1914 bis 9. Oktober 1919 gültigen Ausnahmetarif für Eisenerze usw. nach oberschlesischen Hochofenstationen aufgenommen. Die gleichzeitig aufzuliefernde Mindestmenge beträgt 30 t.

Magdeburg, den 29. Mai 1916. (762)
Königliche Eisenbahndirektion.

2. Verdingungen.

Die im Bereiche der Militär-Generaldirektion der Eisenbahnen in Brüssel in den Werkstätten und bei den sonstigen Dienststellen lagernden größeren Bestände alten Werkstatts- und Oberbaumaterials, bestehend aus Blech, Eisen-, Stahl- und Gußschrot, Drehspänen, Radreifen, Radsternen, Achswellen, Herz- und Kreuzungsstücken, Zungenvorrichtungen, Weichenböcken, Stahlschienen mit Radlenker und Glasbruch sollen zur baldigen Abnahme verkauft werden.

Angebotbogen mit den in Losen verteilten Mengen, sowie mit den Verkaufbedingungen, werden auf Anforderung von der Militär-Generaldirektion der Eisenbahnen in Brüssel, rue de Louvain 13, übersandt. Verkaufstermin ist der 1. Juli 1916.

Brüssel, den 24. Mai 1916. (761)
Militär-Generaldirektionen der Eisenbahnen.

3. Offene Stellen.

Für die 78 km lange Nebenbahn „Bentheimer Kreisbahn“ wird ein durchaus zuverlässiger, erfahrener Bahnmeister mit guter Vorbildung gesucht. Bewerbungen mit Lebenslauf, Zeugnisabschriften und Gehaltsansprüchen sind zu richten an den Betriebs-Direktor der Bentheimer Kreisbahn. (764)

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Eisenbahndirektions-Präsident a. D. v. Mühlenfels in Berlin.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins

Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nummer 45. 7. Juni 1916. LVI. Jahrgang.

Inhalt:

Vereinheitlichung der Gütertarife zwischen Deutschland, Österreich und Ungarn.

Berlin-Bagdad.

Die Eisenbahnwissenschaften im Dienste der Öffentlichkeit.
(Versehentlich bereits in den Inhalt der vorigen Nummer aufgenommen.)

Spar- und Darlehnskasse des Personals der Königlich sächsischen Staatseisenbahnen.

Nachrichten.

Deutschland: Freie Fahrt und Gepäckbeförderung für die im Auslande interniert gewesenen Personen. — Fahrpreisermäßigung zum Besuche der Leipziger Herbstmesse. — Abgabe von Abfallholz zur Errichtung von Ställen für die Kleintierzucht. — Rheinische Bahn-Gesellschaft. — Westdeutsche Eisenbahn-Gesellschaft. — Personen- und Gepäckverkehr mit Bad Elster Badeplatz. — Der Leipziger Hauptbahnhof und sein Material. — Güterverkehr mit Bulgarien und der Türkei. — Deutsche Post- und Eisenbahn-Verkehrswesen - Aktiengesellschaft (Dapag-Efubag). — Kennzeichnung des Reisegepäcks. — Der Eisenbahntöchterhort im Jahre 1915.

Österreich: Die österreichische Kohlenindustrie im Kriege. — Die Handelspolitische Zentralstelle und der Ausgleich mit Ungarn. — Ein Arbeitskleid für Frauen im Männerberuf. — FML. Eduard Urban †. — Dr. Eduard Freiherr Sochor v. Friedrichsthal †. — Personalnachrichten.

Ungarn: Die Savebrücke der Eisenbahnlinie Zemun (Semlin)-Belgrad. — Kriegsgefangene im Eisenbahndienst. — Die Vollversammlung des Bundes ungarischer Fabrikindustriellen. — Zivilgüterverkehr auf den Eisenbahnlinien der von den Mittelmächten besetzten Gebiete auf dem Balkan.

Luxemburg: Luxemburgische Prinz-Heinrich-Bahn.

Übrige europäische Länder: Die neue Inlandsbahn in Nordschweden. — Tunnel Dover - Calais. — K. u. k. Heeresbahn Süd. — Privatgüter- und Tierverkehr auf den im deutschen Militärbetriebe befindlichen Eisenbahnen des östlichen Kriegsschauplatzes. — Über russische Eisenbahnpläne.

Fremde Erdteile: Russische Eisenbahnscherze. — Die Pennsylvania-Bahn im Jahre 1915 — Verstaatlichung der kanadischen Eisenb.

Allgemeines. Bücherschau.

Amtliche Bekanntmachungen.

Wegen des Pfingstfestes fällt die am 14. Juni fällige Nummer dieser Zeitung aus.

Vereinheitlichung der Gütertarife zwischen Deutschland, Österreich und Ungarn.

Von **Ferdinand Zeller**, Direktorstellvertreter a. D. der Königl. ungar. Staatseisenbahnen.

Unter der Überschrift „Die Eisenbahnen und das Wirtschaftsbündnis der Mittelmächte“ ist in der Nr. 35 dieser Zeitung vom 3. Mai d. J. ein Aufsatz des Eisenbahnfachschriftstellers Emil Rank erschienen, der den gegenwärtigen Augenblick, in dem die wirtschaftliche Annäherung der drei Staaten: Deutschland, Österreich und Ungarn von so vielen Seiten als im wechselseitigen Interesse gelegen bezeichnet wird, für zeitgemäß erachtet, nicht allein für die formelle, sondern auch für die materielle Vereinheitlichung der Gütertarifgrundlagen der drei Länder einzutreten.

Nach seiner Meinung wären für den inneren Güterverkehr Deutschlands, Österreichs und Ungarns gleiche Einheitsfrachtsätze und Abfertigungsgebühren zu vereinbaren und diese auch für den Güterverkehr dieser Länder untereinander zur Anwendung zu bringen, u. zw. in der Weise, daß auf Grund der vereinbarten Frachteinheiten Durchrechnung platzzugreifen hätte.

Das Hindernis, das der Gleichstellung der Gütertarife in Deutschland, Österreich und Ungarn entgegensteht, sieht der Verfasser hauptsächlich darin, daß in Österreich und Ungarn neben den Staatsbahnen noch einige Privatbahnen mit besonderem Tarifierungsrecht bestehen. Dieses Hindernis soll dadurch beseitigt werden, daß den Privatbahnen Gelegenheit geboten würde, an der nach dem Kriege wohl unvermeidlich auf allen Bahnen eintretenden Tariferhöhung nur unter der Bedingung des tarifarischen Anschlusses an das Staatsbahnnetz teilzunehmen.

Schon in dem von mir im „Pester Lloyd“ vom 26. Januar d. J. veröffentlichten und in der Nr. 20 der Vereinszeitung vom 8. März d. J. wiedergegebenen Aufsatz habe ich mich, wenn auch nicht sehr eingehend, so doch in großen Zügen mit dem von Rank angeregten Problem der Vereinheitlichung der Gütertarife im Sinne der Übernahme des deutschen Tarifschemas auf den inneren Verkehr Österreichs und Ungarns beschäftigt. Veranlassung hierzu bot mir die etwa 14 Tage früher erschienene Mitteilung eines Berliner Fachblattes über die an maßgebender Stelle hierüber im Gange befindlichen Verhandlungen, aus der wohl ohne viel Scharfsinn zu entnehmen war, daß es sich nicht um die Übernahme des österreichisch-ungarischen Schemas auf die deutschen Bahnen, sondern nur um die Übernahme der deutschen Güterklassifikation für den Verkehr der österreichischen und ungarischen Bahnen handeln konnte.

Ich habe mich in der Frage der formalen Einheitlichkeit der Gütertarife durchaus nicht auf einen ablehnenden Standpunkt gestellt; der Vorzug der allgemeinen Wagenladungsklassen des deutschen Schemas (A. B.) wurde von mir rückhaltlos anerkannt und dessen Übernahme in die österreichisch-ungarische Güterklassifikation befürwortet, da mir hierdurch die Möglichkeit gegeben schien, so manchen Artikel, der heute in der österreichisch-ungarischen Güterklassifikation mit der Tarifierung nach II. A-A (Stückgut — 5000 kg — 10 000 kg) aufgenommen ist, daraus zu beseitigen. Auch die Übernahme der Stückgutklasse ließe sich, trotz des unverkennbaren Nachteiles des ihr anhängenden Spezialtarifes für bestimmte Stückgüter, noch hinnehmen.

Weit schwieriger indessen gestaltet sich die formelle Übernahme der Wagenladungsklassen, schon deshalb, weil in dem deutschen Tarif keine, den österreichisch-ungarischen Spezialtarifen 1, 2 und 3 entsprechenden Klassen enthalten sind. Man wird also die Artikel dieser Spezialtarife, die heute zum Bestande der allgemeinen Güterklassifikation der österreichischen und ungarischen Eisenbahnen gehören, in Ausnahmetarifen unterbringen müssen, deren Schaffung eine Störung der Einheitlichkeit des Tarifsystems dieser Bahnen zur Folge hätte, von der es zumindest fraglich ist, ob nicht ihre Nachteile den Vorteil der Einheitlichkeit mit dem deutschen System überwiegen. Im allgemeinen gilt der Grundsatz, daß mit der Ausdehnung des Geltungsbereiches einheitlicher Tarife das Bedürfnis nach

Schaffung von Ausnahmetarifen wächst, da das Haupterfordernis brauchbarer Tarife in ihrer Anpassungsfähigkeit an die wirtschaftlichen Verhältnisse eines Landes liegt. Durch die zahlreichen Ausnahmetarife und Sonderbegünstigungen, die im Gefolge einer gewaltsamen Vereinheitlichung notwendigerweise auftreten müßten, wird aber noch mehr Verwirrung in das ohnedies nicht sehr klare und übersichtliche Tarifwesen hineingetragen, und man muß sich insbesondere vom ungarischen Standpunkt die Frage vorlegen, ob denn die Rücksichtnahme auf die den deutschen Verhältnissen angepaßte deutsche Klassifikation dieses Opfer rechtfertigt, zumal den Bedürfnissen des Verkehrs mit Deutschland durch Schaffung eines gemeinsamen deutsch-österreichisch-ungarischen Gütertarifes Teil I—B, mit Gültigkeit vom 1. Januar 1911 in ausreichendem Maße Rechnung getragen wurde. Dazu tritt noch die weitere Erwägung, daß, gleichviel welcher Rahmen für direkte Tarife mit Deutschland besteht oder gefunden wird, derzeit neue Tarife in einheitlicher Währung kaum erstellt werden können, da die Valutaverhältnisse zurzeit ein ernstes Hindernis bilden. Tatsächlich wird ja heute, trotz des Bestehens direkter Tarife, von diesen kein Gebrauch gemacht, die Sendungen werden vielmehr an der deutsch-österreichischen Grenze einer Umbehandlung unterzogen, die sich billiger stellt als die direkte Abfertigung. Solange also die Unbeständigkeit der Währung anhält, deren Dauer auch nicht annähernd bestimmt werden kann, gewährt die Einheitlichkeit der Güterklassifikation nicht einmal den Vorteil der tariftechnischen Vereinfachung.

Der deutsche Tarif mit seinen Spezialtarifen I, II und III könnte aber in unveränderter Form unter Aufrechterhaltung der Nomenklatur dieser Spezialtarife nicht leicht für den inneren österreichisch-ungarischen Verkehr angewendet werden.

Es soll der Versuch gemacht werden, dies an einem Beispiel nachzuweisen. Von den heute in Österreich und Ungarn einheitlich nach Spezialtarif 1 tarifierenden Artikeln Getreide, Mehl, Kleie und Ölkuchen gehören beispielsweise Kleie und Ölkuchen in den der heutigen österreichisch-ungarischen Klasse C entsprechenden deutschen Spezialtarif III, Getreide und Mehl hingegen in den Spezialtarif I (Klasse A). Von ungarischer Seite könnte nicht zugegeben werden, daß die wichtigen Futterstoffe Kleie und Ölkuchen durch Anwendung einer niedrigeren Tarifklasse begünstigt werden, da dies eine tarifarische Förderung der unerwünschten Ausfuhr dieser Artikel in sich schlösse. Wenn nun die deutschen Bahnen, diesem Umstand Rechnung tragend, in die Streichung des Artikels Kleie und Ölkuchen aus ihrem Spezialtarif III und in dessen Einreihung unter die Artikel des Spezialarifes I einwilligen würden, so wären sie bemüßigt, um den heutigen Tarifzustand in Deutschland aufrecht zu erhalten, einen besonderen Ausnahmetarif für Kleie und Ölkuchen einzuführen. Die österreichischen und ungarischen Eisenbahnen hinwieder müßten aus den allgemein bekannten wirtschaftlichen Gründen der Tarifierung der genannten Artikel (Getreide, Mehl, Kleie und Ölkuchen) nach dem deutschen Spezialtarif I (Klasse A) ihre Zustimmung versagen, d. h. sie wären gezwungen, bezüglich aller dieser Artikel für das österreichische und ungarische Verkehrsgebiet Ausnahmetarife zu schaffen, wobei sich namentlich ungarischerseits das Bedürfnis geltend machen dürfte, die heute durch die Güterklassifikation bedingte tarifarische Gleichbehandlung dieser Artikel auch innerhalb der zu schaffenden Ausnahmetarife im Wege besonderer Abmachungen mit Österreich sicherzustellen. Es würde in diesem Falle eine Einheitlichkeit hergestellt, der die Zerstörung durch Ausnahmetarife auf dem Fuße folgen müßte. Ähnlich liegen die Verhältnisse bei dem Artikel Holz des österreichisch-ungarischen Spezialtarifes 2 (in der Hauptsache Schnittholz), dessen Fortfall ebenfalls den Ersatz durch Ausnahmetarife bedingen würde.

Schon aus den angeführten Beispielen ist zu ersehen, daß selbst die bloß formale Übernahme der deutschen Güterklassifikation auf den inneren österreichischen und ungarischen Verkehr mit großen Schwierigkeiten verbunden ist und daß im Gefolge dieser einschneidenden Änderungen zahlreiche Fragen auftauchen, bei deren Lösung die Fachorgane der Eisenbahnen oder Regierungen die Fühlungnahme mit den beteiligten Kreisen des Handels und der Industrie suchen müßten, um über die wirtschaftliche Tragweite einer solchen Maßnahme Klarheit zu erlangen. Es kann angenommen werden, daß sich in diesen Kreisen ernste Bedenken selbst gegen diese Art der Übernahme des deutschen Tarifs geltend machen dürften.

Die große Zahl von Ausnahmetarifen ist übrigens vom Standpunkte der Handhabung der Tarife stets als Nachteil betrachtet worden. Auch Rank scheint dieser Ansicht gewesen zu sein, denn er schreibt in seinem bedeutendsten Werke „Das Eisenbahntarifwesen“ auf Seite 552: „Sehr richtig wurde in der österreichischen Tarifenquête 1883 bemerkt, daß beim österreichischen Tarifwesen die Ausnahmetarife fast die Regel und die Normaltarife fast nur Ausnahmen bilden“.

Was nun die materielle Übernahme sämtlicher Tarifgrundlagen des deutschen Tarifes auf das Gebiet der Mittelmächte betrifft, stehe ich unentwegt auf dem Standpunkte, daß mit der unveränderten Übernahme aller dieser Grundlagen Erschütterungen der ungarischen Industrie und des ungarischen Handels und in erster Reihe der ungarischen Landwirtschaft verbunden wären, die sich mit dem Wunsche der wirtschaftlichen Annäherung der verbündeten Staaten kaum rechtfertigen lassen.

Abgesehen von den bei der Bemessung einheitlicher Grundlagen aus der Verschiedenheit der Währung erwachsenden Schwierigkeiten muß vor allem betont werden, daß die Eigenart des ungarischen Verkehres mit seiner bedeutenden Verfrachtung von Rohstoffen in westlicher Richtung in Verbindung mit der geographischen Lage des Landes und dem Wettbewerb der Wasserwege die Unterstützung der Beförderung auf größere Entfernungen durch Staffeltarife erheischt. Namentlich sind es die Artikel: Getreide, Mehl, Holz, bei welchen ungestaffelte Tarife nicht allein den allgemeinen wirtschaftlichen Interessen, sondern auch den geldlichen Interessen der ungarischen Eisenbahnen zuwiderlaufen würden, da nur die im Nahverkehr mögliche höhere Belastung des Güterverkehrs die tarifarisch günstigere Behandlung des Fernverkehrs gestattet.

Nun scheint ja Rank selbst diese Ansicht zu vertreten, denn er ergänzt den Gedanken der einfachen Übernahme der deutschen Tarife im vorletzten Absatz seiner Ausführungen dahin, daß es wünschenswert wäre, neue Bündniseinheitssätze zu schaffen, die derart bemessen werden sollten, daß sie Erhöhungen nur für die tragfähigen, geringen bis mittleren Entfernungen bedeuten, für größere Entfernungen aber Ermäßigungen oder doch nur unwesentliche Erhöhungen bringen. Ein Gedanke, der doch nur im Wege von Staffeltarifen verwirklicht werden könnte.

Auf dieser, im allgemeinen sehr zusagenden Grundlage glaube ich, könnte Ungarn allerdings in Verhandlungen eintreten und auch die Erfüllung deutscher Wünsche in Hinsicht auf den Durchzugsverkehr nach den Balkanstaaten und dem Orient in wohlwollendste Erwägung ziehen. Ungarn müßte aber in erster Reihe das Verlangen stellen, daß seinen Ausfuhrartikeln: Getreide, Mehl, Holz usw. billige, bis zur deutschen Bestimmungsstation reichende Staffeltarife zur Verfügung gestellt werden. Bei Getreide etwa mit der mittleren Staffel des deutschen Getreideausfuhrtarifs S-3 = 1,43 ℳ für die Tonnenkilometer als unterster Grenze.

Was würden aber die deutschen Agrarier dazu sagen, dieselben Agrarier, die gegen den am 1. September 1891 von den preußischen Staatsbahnen eingeführten Getreidestaffeltarif vom preußischen Osten nach Rheinland-Westfalen Sturm gelaufen sind und die Aufhebung dieses Tarifes im Jahre 1894 durch den deutschen Reichstag erzwungen haben, in dem sonst keine Mehrheit für den deutsch-russischen Handelsvertrag zu haben gewesen wäre*). Ein seltenes Beispiel, meint Rosenthal, von

*) „Die Gütertarifpolitik der Eisenbahnen im Deutschen Reiche und in der Schweiz“ von Dr. Curt Arnold Rosenthal

ler Beeinflussung der sonderpreußischen Tarifpolitik durch den deutschen Reichstag!

Die Hoffnung, eine Verständigung auf dieser Grundlage herbeizuführen, ist nach meiner Ansicht so ziemlich aussichtslos, und eben weil dem ungarischen Verkehr keine Zugeständnisse gemacht werden können und solche auch auf dem Gebiete der Zölle so ziemlich als ausgeschlossen erscheinen, ist es unbillig, von Ungarn zu verlangen, daß es unter Aufopferung seiner bisher befolgten und den wirtschaftlichen und geldlichen Interessen des Landes angepaßten Tarifpolitik das unter ganz anderen Verhältnissen zustande gekommene deutsche System übernehme.

Das deutsche Tarifsystem — dies wird ohne weiteres zugegeben — ist in seinem allgemeinen, formalen Teil (Güterklassifikation) einfacher, als das in Österreich und Ungarn bestehende. Doch dieser Vorteil ist nur ein scheinbarer, dem der Nachteil der umfangreichen Ausnahmetarife anhaftet, die für den Bereich der preußisch-hessischen Staatsbahnen allein in den Teilheften C 2, C 2 a, C 2 b und C 2 c 1265 Seiten umfassen.

Der Wert der sachlichen Vereinheitlichung der Tarifgrundlagen würde überdies nach Rank davon abhängen, ob die Privatbahnen zum Anschluß an die Staatsbahnsätze zu bewegen wären, denn nur im Falle der wünschenswerten Durchrechnung der Staatsbahntarife auf sämtlichen größeren Privatbahnen könnte der mit der sachlichen Übernahme des deutschen Tarifes verbundene Vorteil gesichert werden.

Ungarn hat wohl verhältnismäßig wenige größere Privatbahnen, dafür aber ein ausgebreitetes Netz von Lokalbahnen, die eigentlich diesen Namen zu unrecht führen, da sie große Verkehrsgebiete des Landes beherrschen und auch Durchgangsverkehre vermitteln. Diese Lokalbahnen mit einer Länge von rund 12 500 km, gegenüber nicht ganz 9000 km Staatsbahnen, sind in ihrem größten Teile wohl im Betriebe der Staatsbahnen, sind aber tarifarisch zumeist unabhängig und bewegen sich frei innerhalb der ihnen durch die Konzessionsurkunden gezogenen hohen Tarifgrenzen. Ihre Tarife sind meist wesentlich höher als die der Staatsbahnen, und es gibt wohl kein Mittel, sie zum Anschluß an die materiellen Grundlagen des deutschen Tarifes zu bewegen, der unter allen Umständen eine auch für die betriebführenden Staatsbahnen unerwünschte Verminderung ihrer Einnahmen zur Folge hätte. Die Lokalbahneinnahmen belaufen sich nach der Vereinsstatistik vom Jahre 1913 auf 6,16 ₰ für das Tonnenkilometer, gegenüber 3,91 ₰ der Staatsbahnen. Sie sind also um mehr als 50 % höher als die der Staatsbahnen. Trotz ihrer Höhe aber kämpfen die Staatsbahnen, die ungefähr die Hälfte der Einnahmen dieser Bahnen für die Betriebsführung beziehen, mit einem Betriebsfehlbetrag, der im Jahre 1913 26 Millionen Kronen betrug.

Nach diesen Ausführungen besteht wohl kein Zweifel, daß die Rankschen Voraussetzungen für die sachliche Vereinheitlichung der Tarife bei einem großen Teil des ungarischen Verkehrsgebietes nicht zutreffen und das von ihm empfohlene System der Bündniseinheitssätze Einschränkungen erfahren müßte, die seinen Wert beträchtlich herabzumindern geeignet wären. Die Übernahme der deutschen Tarifgrundlagen erscheint demnach weder im wirtschaftlichen noch im geldlichen Interesse Ungarns gelegen. Die Verwirklichung des Gedankens von Bündniseinheitssätzen etwa in der Form einer gegenseitigen Bindung der Tarife für gewisse Artikel und Verkehrsgebiete würde wesentlich von dem Inhalte dieser Bindungen und von den Zugeständnissen abhängen, die ungarischen Erzeugnissen im Austauschwege geboten werden könnten.

Ein kaum zu beseitigendes Hindernis für die gegenseitige Verständigung auf dieser Grundlage liegt indessen in dem Erfordernis einer einheitlichen Richtung der Handelspolitik, die den Einklang der Eisenbahntarife und der Zölle erheischt und Störungen der Zollwirkung durch Eisenbahntarife ausschließt.

Die vorstehenden Ausführungen zusammenfassend, möchte ich meiner Meinung dahin Ausdruck geben, daß eine materielle Vereinheitlichung der Gütertarife, die doch in erster Reihe den wirtschaftlichen Bedürfnissen des eigenen Landes zu dienen haben, mit Rücksicht auf zahlreiche gegensätzliche Interessen kaum zu überwindenden Hindernissen begegnen würde. Eine Annäherung der Tarifsysteme des deutschen Reiches, Österreichs und Ungarns in formaler Hinsicht erscheint mir mit der Einschränkung wünschenswert und zweckmäßig, daß sie sich vorerst nur auf Eilgut, Stückgut und die allgemeinen Wagenladungsklassen erstrecke und daß im übrigen auf den möglichsten Einklang des textlichen Teiles der Tarife Bedacht genommen werde.

Die weitere Frage der Herstellung einer formalen Übereinstimmung in allen Wagenladungsklassen, namentlich der Fortfall der österreichsich-ungarischen Spezialtarife 1, 2 und 3 wäre mit Rücksicht auf die hieraus sich ergebenden sachlichen Folgen nur im Einvernehmen mit den beteiligten Kreisen des Handels und der Industrie und nach vorheriger Sicherstellung gegen Benachteiligung der wirtschaftlichen Interessen Ungarns zu lösen.

Berlin - Bagdad.

Der Zusammenschluß der europäischen Zentralmächte mit Bulgarien und der Türkei sowie die Eroberung des festländischen Balkans haben naturgemäß weiten Kreisen den Gedanken nahegelegt, daß sich in Zukunft ein gewaltiges Wirtschaftsgebiet werde bilden lassen, das Mitteleuropa, den Balkan und Vorderasien umfasse. Inzwischen ist von Rohrbach und anderen bereits darauf hingewiesen worden, daß die Voraussetzungen inniger Wirtschaftsbeziehungen zwischen Mitteleuropa und der Türkei zurzeit noch nicht gegeben sind. Der vortrefflichen Chronik der Weltpolitik, die Erich Zechlin regelmäßig im „Weltwirtschaftlichen Archiv“ veröffentlicht, sei entnommen, daß für uns der Handel mit dem gesamten Balkan und der gesamten Türkei nur eine verhältnismäßig geringe Rolle spielt. Im Jahre 1913 kamen nur 3,1 % unserer Ausfuhr, 1,8 % unserer Einfuhr daher. Anders liegt es freilich vom Standpunkte dieser Länder aus gesehen. Nach der von der bulgarischen Regierung herausgegebenen Denkschrift (Frankfurter Zeitung vom 8. und 9. Oktober 1915) hat im Jahre 1911 der bulgarische Außenhandel in Millionen Lewa (= 81 Pfg.) mit Österreich-Ungarn, Deutschland und der Türkei rund 167 Millionen betragen. Demgegenüber belief sich der Außenhandel mit den feindlichen Mächten: England, Italien, Rußland und Frankreich auf etwa 111 Millionen, der Handel mit anderen Staaten auf etwa 106 Millionen. Unter den verbündeten Staaten machte der Handel mit Deutschland mit 63 Millionen stark ein Drittel aus.

Der Zusammenhang zwischen Verkehr und Politik spielt gerade in diesen Sachen eine sehr große Rolle. In der erwähnten bulgarischen Denkschrift ist in nüchterner und überzeugender Weise die Bedeutung der volkswirtschaftlichen Verhältnisse, namentlich der Verkehrswege für den Absatz der landwirtschaftlichen Erzeugnisse Bulgariens auf seinen Entschluß, sich den Zentralmächten anzuschließen, dargelegt worden.

Sehr verschieden hiervon liegen unsere Wirtschaftsbeziehungen zur Türkei. Nach der geographischen Lage kann hier der Eisenbahnweg, dessen Selbstkosten mit der Entfernung in einem viel stärkeren Maße wachsen, den Wettbewerb mit dem Seewege nur schwer aufnehmen; überdies haben die Mittelmeerhäfen einen sehr starken Vorsprung vor den Nordseehäfen. Die gewaltige strategische Stellung, die sich England im Laufe der Jahrhunderte im Mittelmeerbecken geschaffen hat, sichert ihm die Kontrolle über den Seeverkehr mit der Levante. Demgegenüber bildet es ein wichtiges Problem namentlich für Deutschland, aber auch für Österreich-Ungarn, wie ein wettbewerbsfähiger und gegen Übergriffe gesicherter Güteraustausch mit der Türkei geschaffen werden kann. Vor dem Kriege hat man in Berücksichtigung der geographischen Verhältnisse in erster Reihe den Seeweg im Auge gehabt. Von großer Bedeutung ist hier die Schaffung direkter Sätze im kombinierten Bahn- und Wasserwege über die deutschen Häfen im Levantetarif gewesen. Die Ein- und Ausfuhr mit der Türkei hat sich dem

Werte nach von rd. 112 Millionen Mark im Jahre 1900 auf rd. 190 Millionen Mark im Jahre 1913 entwickelt.

Was die Zukunft bringen wird, ist schwer zu sagen. Die Türkei ist ein Land, das wie kaum ein anderes durch politische Verhältnisse in seiner wirtschaftlichen Entwickelung zurückgehalten worden ist. Man wird aber sagen können, daß seine wirtschaftliche Zukunft wie seine Vergangenheit auf seiner Landwirtschaft beruht. Der Schwerpunkt der Landwirtschaft aber wird weit vom politischen Zentrum des Reiches Konstantinopel liegen. Im Zweistromland Euphrat und Tigris hatten die vorchristlichen Weltreiche ihre Grundlage. Wie jetzt neben der Landwirtschaft vor allem Kohle und Eisen, so war damals fast allein die Fruchtbarkeit des Bodens der wirtschaftliche Untergrund politischer Machtentfaltung auf dem Festlande. Zurzeit fehlt es noch an einer durchgehenden Verkehrsader zwischen Konstantinopel und Bagdad, an Kapital und Arbeitsplänen, um dort, wo einst volkreiche Städte als Mittelpunkte der Menschheitskultur sich erhoben, neues Leben aus Einöden zu erwecken. Werden diese Vorbedingungen erfüllt, so kann es wohl sein, daß Mesopotamien eine Korn- und Baumwollkammer für Mitteleuropa wird und im Austausch hierfür Manufakturen empfängt. Zurzeit sind von unsern Einfuhrwaren nach Wiedenfeld vorwiegend Wollgewebe, Farbstoffe und Eisenbahnmaterial von Wichtigkeit. In Eisenwaren außer Eisenbahnmaterial behauptete Belgien das Übergewicht, das ja in seiner Ausfuhr über See durch die Lage seines Welthafens Antwerpen überall unterstützt wurde.

Im Innern wie in den Außenhandelsbeziehungen mit Vorderasien wird also das Meiste von der Ausgestaltung der Verkehrsmittel abhängen. Hat diese aber den militärischen Zusammenschluß ermöglicht, so wird sie auch den Glauben an ein wirtschaftliches Ineinanderwachsen der verbündeten Reiche rechtfertigen. Q.

Die Eisenbahnwissenschaften im Dienste der Öffentlichkeit.

Im Anschluß an eine frühere Arbeit über „Fortschritte im eisenbahnfachlichen Fortbildungswesen von 1912 bis 1914", deren Inhalt wir in Nr. 15 S. 173 dieser Zeitung auszugsweise wiedergegeben haben, gibt R. Leskow, Beamter der Handelskammer zu Leipzig, unter obigem Stichwort neuerdings in der „Monatsschrift d. Verb. sächs. mittlerer Eisenbahnbeamten" eine übersichtliche Darstellung der während des gleichen Zeitraumes erzielten Fortschritte in den erfreulichen Bestrebungen, die hohe Bedeutung des Eisenbahnwesens im Rahmen der gesamten Volkswirtschaft dem Verständnisse weiterer Kreise der Öffentlichkeit durch akademische Vorlesungen, Lehrkurse und praktische Übungen näher zu bringen. Mit Recht leitet der Verfasser seine Ausführungen mit der Bemerkung ein, daß in der Jetztzeit fast jeder einzelne in irgendwelcher Beziehung zur Eisenbahn steht und deshalb das Bedürfnis, einen Einblick in den sicherlich dem Laien nicht geringe Schwierigkeiten bietenden, mit den öffentlichen Angelegenheiten eng verbundenen Wissensstoff des Eisenbahnwesens zu gewinnen, sich immer fühlbarer und allgemeiner geltend macht. Er weist darauf hin, daß es in erster Linie die Hochschulen waren, die diesem Bedürfnisse durch Erweiterung der Vorlesungspläne um einige Sondervorlesungen aus den Hauptgebieten der Eisenbahnfachwissenschaften Rechnung zu tragen bemüht waren. Die Schwierigkeiten, die sich einem weiteren Ausbau gesonderter wissenschaftlicher Behandlung des Eisenbahnwesens auf den Hochschulen entgegen stellen, seien nur eben darin zu suchen, daß dieses eng mit anderen Wissensgebieten verbunden ist. Die wissenschaftliche Behandlung des einschlägigen Stoffes falle daher meistens gleichzeitig mit der Erörterung von Fragen aus anderen Gebieten zusammen, und man glaube daher vielfach, daß sich getrennte Vorlesungen über Eisenbahnwissenschaften erübrigen.

In seinen Mitteilungen über die in Deutschland und Österreich-Ungarn in der oben angedeuteten Richtung während der Jahre 1912 bis 1914 erzielten Fortschritte, auf die hier nur auszugsweise einzugehen ist, erwähnt der Verfasser u. a. aus dem Sommerhalbjahr 1912 die Vorlesungen über preußisches Eisenbahnrecht und über den Betrieb der Eisenbahnen an der Berliner Universität und ein von der Handelshochschule in Berlin veranstaltetes sogenanntes Verkehrspraktikum, in dessen Rahmen die Organisation der Eisenbahnen, das Gütertarifsystem, die deutsche Eisenbahn-Verkehrsordnung, das Internationale Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr, die deutschen Gütertarife sowie die auf den Eisenbahnverkehr bezüglichen zoll- und steuergesetzlichen Bestimmungen behandelt wurden und besonderes Gewicht auf Unterweisung in der praktischen Handhabung der Tarife gelegt wurde.

An der Universität Breslau erstreckten sich die Vorlesungen auf die Verwaltung der preußischen Staatsbahnen, auf technologische Geologie und das Eisenbahnrecht; in Cöln wurden Vorlesungen über Eisenbahnbetriebslehre und an der Handelshochschule Mannheim über das Speditions- und Eisenbahnfrachtrecht und über Handels- und Verkehrspolitik veranstaltet. Im Winterhalbjahr 1912/13 wurden in Berlin behandelt: Die Verwaltung der preußischen Staatsbahnen, Nationalökonomie der Eisenbahnen, insbesondere das Tarifwesen, und chemische Technologie. In Breslau fanden Vorlesungen statt über Elektrotechnik, Eisenbahnbetrieb und Nationalökonomie der Eisenbahnen, in Cöln über die wirtschaftlichen Aufgaben der Eisenbahnen, das Tarifwesen und Frachtrecht sowie Elektrotechnik, in Frankfurt (Main) und Hannover über Eisenbahnbetriebslehre, in Halle über Elektrotechnik. Das Verkehrspraktikum an der Berliner Handelshochschule wurde in oben angegebener Weise auch im Winterhalbjahr durchgeführt. Auch in dem den Lehrgängen folgenden Jahre sind an den genannten Hochschulen die Eisenbahnwissenschaften in ähnlicher Gestaltung weiter behandelt worden.

In Österreich-Ungarn sind in den letzten Jahren die Eisenbahnwissenschaften ebenfalls Gegenstand einer Erörterung in den Kreisen der Öffentlichkeit gewesen, hier allerdings weniger unter dem Einfluß der Hochschulen. Ein vom Wiener kaufmännischen Verein ins Leben gerufener „Unterrichtskursus über kommerzielles Eisenbahn- und Tarifwesen" wird mit staatlicher Unterstützung an der neuen Wiener Handelsakademie abgehalten und hat die Einführung in das Vorschriften- und Tarifwesen der in- und ausländischen Eisenbahnen zur Grundlage. In der ersten Abteilung dieses Lehrganges, an dem auch weibliche Hörer teilnehmen können, werden in einem Zeitraum von 6 Monaten planmäßig folgende Gegenstände behandelt: Geographische Vorführung des österreichisch-ungarischen Eisenbahnnetzes, die verschiedenen Tarifsysteme und Arten der Tarifbildung, das Betriebsreglement, der gemeinsame Tarif Teil I, die Binnentarife, Nachbar- und Verbandstarife, Refaktien, inländischer Reexpeditionsverkehr und Frachtenberechnung, Verkehrsleitungsvorschriften und Durchführung praktischer Beispiele an der Hand von Karten und Tarifen. Der zweite, drei Monate währende Lehrgang umfaßt folgende, den Verkehr mit dem Auslande berührende Unterrichtsgegenstände: Deutscher Eisenbahngütertarif, Allgemeine Kilometertariftabelle, deutsche Binnen-, Verbands- und sonstige Auslandstarife, das Internationale Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr, Fracht- und Lieferzeitreklamationen, Ermittlung bezahlter Mehrfrachten, Reklamation der sich ergebenden Frachtunterschiede und des Schadenersatzes bei Versäumung der Lieferfrist. Ein weiterer Lehrgang findet während der Wintermonate an der Exportakademie in Wien über „Eisenbahntransportrecht" statt. Der 1913 unternommene Lehrgang erfreut sich einer ganz außerordentlichen Beteiligung.

An der Königlich Ungarischen technischen Hochschule in Budapest wurde für das Halbjahr 1914/15 eine neue volkswirtschaftliche Abteilung errichtet, in der den Technikern zur Erwerbung entsprechender wirtschafts- und sozialpolitischer Verkehrs-, Betriebs- und rechtswissenschaftlicher Kenntnisse Gelegenheit gegeben werden soll, damit sie die Berechtigung erlangen, dereinst in wirtschaftlichen Betrieben leitende Stellen übernehmen zu können. Die Vorlesungen umfaßten: Verkehrswesen, wirtschaftliche und Verkehrs-Geographie, Eisenbahnrecht und Vorbedingungen des Baues von Eisenbahnen.

Spar- und Darlehnskasse des Personals der Königlich sächsischen Staatseisenbahnen

Der vorliegende Abschluß auf das Rechnungsjahr 1915 (das 14. Vereinsjahr) weist eine außergewöhnliche Tätigkeit auf. Der Krieg und die Kriegsanleihe geben dem Abschluß besondere Prägung. Die Geschäftsübersicht schließt in Einnahme und Ausgabe mit 10 295 568,08 ℳ ab, gegenüber 2 868 179,89 ℳ im Jahre 1914 7 427 388,19 ℳ mehr. Hauptsächlich ist dies eine Folge der Geldgebarungen der Kasse als Zeichnungsstelle für die Kriegsanleihen. Während die Kasse bei der I. Kriegsanleihe ihren Mitgliedern die aus ihrem Guthaben gewünschten Beträge zur Selbstzeichnung der Kriegsanleihe zur Verfügung stellte, ließ sie sich bei der II. Kriegsanleihe als Zeichnungsstelle bestellen, um selbst die Zeichnungen ihrer

Mitglieder sowohl, als auch Zeichnungen von übrigen Eisenbahnern und Eisenbahner-Vereinigungen auf die Kriegsanleihen vermitteln zu können. Siehe darüber die weiteren Ausführungen am Schlusse.

Die Einlagen der Mitglieder sind von 2 150 533,69 ℳ im Jahre 1914 auf 2 470 880 ℳ im Jahre 1915, demnach um 320 347 ℳ gestiegen, und zwar haben die ordentlichen Einlagen 14 076 ℳ, die außerordentlichen Einlagen 192 850 ℳ und die Einlagen von den übrigen Konteninhabern (Nichtmitgliedern) 113 421 ℳ mehr als 1914 betragen. Zwei Drittel der Mehreinlage sind von den Mitgliedern lediglich wegen der Erwerbung von Kriegsanleihen bewirkt worden, die übrigen Mehreinlagen sind Einzahlungen verschiedener Einleger (Eisenbahnbaugenossenschaften, Beamtenvereinigungen usw.), die sich bei der Kasse haben Konten eröffnen lassen. Viel erheblicher sind die Abhebungen gestiegen: von 1 903 028 ℳ im Jahre 1914 auf 3 462 062 ℳ, demnach 1 559 034 ℳ im Jahre 1915 mehr. Der größte Teil der Mehrabhebungen ist für die Kriegsanleihen verwendet worden, mehrere hunderttausend Mark sind aber auch von Mitgliedern mehr als 1914 zur Bestreitung der aus Anlaß des Krieges erhöhten wirtschaftlichen Ausgaben abgehoben worden. Da die Einlagen 2 470 880,24 ℳ, die Abhebungen aber 3 462 061,54 ℳ betragen haben, sind im Jahre 1915 991 181,30 ℳ mehr abgehoben als eingelegt worden. Aber nicht um diesen Betrag hat sich das Guthaben der Mitglieder, das sich Ende 1914 auf 3 691 089,37 ℳ, Ende 1915 auf noch 2 819 962,55 ℳ bezifferte, vermindert, sondern nur um 871 126,82 Mark, weil 120 054,48 ℳ den Einlegerkonten im Jahre 1915 zugeschrieben worden, nämlich 107 080.17 ℳ Zinsen nach 3½ %, 9 951,31 ℳ Gewinnanteile für die Mitglieder nach je 1 ₰ auf 10 ₰ Zinsen und 3023 ℳ Prämie. Die von der Königlichen Generaldirektion der Staatseisenbahnen zugewiesenen Prämien waren bestimmungsgemäß den Beamten der 10. bis 12. Rangklasse, Gehilfen und Arbeitern auf die am Jahresbeginn vorgetragenen Guthaben von 30 bis 60 ℳ mit 1 ℳ und auf die Guthaben von über 60 bis 100 ℳ mit 2 ℳ gutzuschreiben.

Die Zahl der Mitglieder (einschließlich Werkstättenlehrlingen) betrug 9446 Ende 1915, 9441 Ende 1914, demnach nur 5 Zuwachs. Der Mitgliederzuwachs ist recht unbedeutend. Zwar sind 589 Mitglieder 1915 zugewachsen, dagegen 584 abgegangen. Der Eintritt ins Heer oder die Marine behufs Ableistung der aktiven Militärdienstpflicht ist die Veranlassung für die Mehrzahl der Austritte.

An Darlehen standen bei den Mitgliedern aus: 194 727,57 ℳ Ende 1914, 137 813,68 ℳ Ende 1915 demnach 56 913,89 ℳ Ende 1915 weniger als 1914. Der Rückgang ist nicht auf vermindertes Darlehnsbedürfnis der Mitglieder, sondern darauf zurückzuführen, daß infolge der außerordentlichen Ansprüche, die die Mitglieder infolge Abhebung ihrer Guthaben zu den Kriegsanleihen und zur Bestreitung der erhöhten Ausgaben für ihre wirtschaftlichen Bedürfnisse an die Kasse stellten, von ihr nur noch Darlehen in den dringendsten Notfällen gewährt werden konnten.

An Rücklagen waren vorhanden: 21 901,17 ℳ satzungsmäßige Rücklagen (Reservefonds), 79 339,44 ℳ Sonderrücklagen (Ausgleichsfonds), zusammen 101 240,61 ℳ Ende 1915 gegen 80 659,97 ℳ Ende 1914, demnach 20 580,64 ℳ mehr. Die Rücklagen sind nach Möglichkeit verstärkt worden. Während bis 1913 meist 20 ₰ Geschäftsgewinn auf je 1 ℳ Zinsen verteilt, d. h. den Guthaben der Mitglieder gutgeschrieben wurden, sind 1915 wie 1914 nur 10 ₰ Geschäftsgewinn für 1 ℳ Zinsen gewährt worden. Dadurch wurde erreicht, daß den erwachsenen Kursverlusten von 70 374,92 ℳ zwischen Ankaufswert und Kurswert — nach den Ende Juli 1914 gültigen Kursen — nunmehr Rücklagen von 101 240,61 ℳ gegenüber stehen.

Die an den Vierteljahrsersten zur Verfügung gestellten Mietzinsbeträge bezifferten sich:

	1915	1914	1913
am 1. Januar auf .	117 270 ℳ	108 160 ℳ	89 950 ℳ
am 1. April . . .	123 926 „	120 030 „	106 935 „
am 1. Juli . . .	125 076 „	119 025 „	107 775 „
am 1. Oktober . .	122 671 „	120 491 „	108 200 „
Summe:	488 943 ℳ	467 706 ℳ	412 860 ℳ

Die Mietzinsrücklagen sind fortgesetzt gestiegen, nur das letzte Vierteljahr 1915 weist zum ersten Male einen Rückgang auf, der sich in der Hauptsache dadurch erklärt, daß Mietzinsrücklagen zur Bezahlung von Kriegsanleihen verwendet worden sind. Im I. Vierteljahr 1916 sind wieder 130 200 ℳ Mietrücklagen ausbezahlt worden, so daß sich die Steigerung fortsetzt.

Wie bereits dargelegt, haben die Kriegsanleihen die Geldgebarungen der Spar- und Darlehnskasse außerordentlich beeinflußt. Als Zeichnungsstelle hat sie im Jahre 1915 bei der II. Kriegsanleihe 1 192 000 ℳ, bei der III. 2 556 000 ℳ Kriegsanleihe vermittelt. Um die von ihr als Zeichnungsstelle vermittelten Kriegsanleihen sofort bezahlen zu können, hat sie im Jahre 1915 neben 400 000 ℳ Vorschuß, der ihr von der Verwaltung gewährt worden war, um für das Personal, das nicht sofort Bargeld zur Verfügung hatte, 400 000 ℳ bei der II. Kriegsanleihe in kleinsten Stücken zu zeichnen und zur Abnahme bis Ende des Jahres 1915 bereitzuhalten, noch 3 290 000 ℳ Darlehn von Banken aufnehmen müssen.

Diese Bankdarlehen waren am Jahresschlusse bis auf den Betrag von 2 590 000 ℳ getilgt. Anderseits standen der Spar- und Darlehnskasse am Jahresschlusse noch erhebliche Forderungen aus der Vermittlung der Zeichnung auf die II. und III. Kriegsanleihe zu, u. a. 1 520 000 ℳ an die Arbeiterpensionskasse, 182 250 ℳ an den Verein der Beamten der Kgl. Sächsischen Staatseisenbahnen.

Für die IV. Kriegsanleihe hat die Spar- und Darlehnskasse weitere 1 906 200 ℳ Zeichnungen vermittelt. Zu deren Bezahlung hat sie nochmals 1 500 000 ℳ Bankdarlehen aufnehmen müssen, wovon auf die Arbeiterpensionskasse 1 000 000 ℳ entfallen.

In den von der Kasse vermittelten Zeichnungen auf Kriegsanleihe sind auch die Zeichnungen mit enthalten, die von den Beamten auf von der Verwaltung gewährte Gehaltsvorschüsse bewirkt worden sind. Bei der III. Kriegsanleihe betrugen diese Zeichnungen 171 500 ℳ, bei der IV. 221 300 ℳ. Wie verwaltungsseitig den Beamten Gehaltsvorschüsse, so sind von der Spar- und Darlehnskasse den Nichtbeamten Lohnvorschüsse zu dem gleichen Zwecke verabfolgt worden. Auch im übrigen ist die Spar- und Darlehnskasse den Zeichnern auf Kriegsanleihe entgegengekommen. Für die Mitglieder, die aus ihrem Guthaben bei der Kasse Anleihe gezeichnet haben, ist durch die Zeichnung keinerlei Unterbrechung im Zinsenlauf eingetreten, und für Eisenbahnbeamte und Eisenbahnervereine, denen zur Zeit der Zeichnung nicht genügend Barmittel zur Verfügung standen, die aber in kürzerer Zeit in den Besitz von Mitteln gelangen, hat die Kasse die Zeichnung der Anleihe unter Stundung des Zeichnungspreises übernommen.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Freie Fahrt und Gepäckbeförderung für die im Auslande interniert gewesenen Personen.** Nach einem Erlaß des preußischen Eisenbahnministers und Chefs des Reichsamts für die Verwaltung der Reichseisenbahnen vom 29. Mai d. J. wird zufolge einer Vereinbarung unter den beteiligten Regierungen die auf Grund eines früheren Erlasses vom 17. November 1915 den mittellosen österreichischen und ungarischen Staatsangehörigen auf den deutschen Eisenbahnen (mit Ausnahme der bayerischen) eingeräumte Vergünstigung der freien Fahrt und freien Gepäckbeförderung nunmehr auch auf die im Auslande interniert gewesenen Personen, für die Fahrgeld und Gepäckfrecht bisher nur gestundet wurden, ausgedehnt. Für die Rückbeförderung dieser Auslandsflüchtigen aus und durch Bayern verbleibt es bei der Fahrpreisermäßigung auf die Hälfte unter Stundung der Gebühren — entsprechend der zwischen Bayern und der österreichisch-ungarischen Regierung bestehenden Vereinbarung. Ferner soll der Hausrat solcher Auslandsflüchtigen auf den deutschen Eisenbahnen, einschließlich der bayerischen, frachtfrei zurückbefördert werden. Diese Vergünstigung bezieht sich auch auf die demnächst aus London über Holland nach Österreich-Ungarn abzusendenden Habseligkeiten von verstorbenen österreichischen und ungarischen Internierten.

— **Fahrpreisermäßigung zum Besuche der Leipziger Herbstmesse.** Zur Unterstützung der diesjährigen Leipziger Herbstmesse wird nach einem Erlasse des preußischen Eisenbahnministers und Chefs des Reichsamts für die Verwaltung der Reichsbahnen wiederum die bisher zugestandene Fahrpreisermäßigung von 50 % für die Meßbesucher und frachtfreie Rückbeförderung der Meßgüter gewährt werden, vorausgesetzt, daß bis zu Beginn dieser Messe der Krieg noch nicht beendet ist. Mit der Durchführung der Maßregel, für die die gleichen Voraussetzungen wie bei der letzten Ostermesse Platz greifen, ist die Eisenbahndirektion in Halle (Saale) betraut worden, die die erforderlichen Bekanntmachungen und Anordnungen im Benehmen mit der Generaldirektion der sächsischen Staatseisenbahnen erlassen wird. Gleichzeitig sind die Eisenbahnkommissare veranlaßt worden die ihrer Aufsicht unterstellten Privatbahnen zur Bewilligung einer gleichen Fahrpreis- und Frachtermäßigung zu ermächtigen.

— **Abgabe von Abfallholz zur Errichtung von Ställen für die Kleintierzucht.** Ein Erlaß des preußischen Eisenbahnministers vom 27. v. M. ermächtigt die Königlichen Eisenbahndirektionen, während der Kriegszeit Abfallholz an einzelne Eisenbahnbedienstete zum Zweck der Errichtung von Ställen für die Kleintierzucht bis zur Höchstmenge von 1½ cbm unentgeltlich abzugeben, wenn die Empfänger Mitglieder von Eisenbahn-Kleintierzuchtvereinen sind und diese die Gesuche befürworten. Der Minister ist ferner damit einverstanden, daß den Eisenbahn-Kleintierzuchtvereinen alte, zu Eisenbahnzwecken nicht mehr verwendbare Wagenkasten, insbesondere auch solche, die jetzt auf der Strecke stehen und als Aufenthaltsraum, zur Geräte- und Materiallagerung oder dergl. nicht mehr verwendet werden, zur Einrichtung von Kleinviehställen für die Dauer des Krieges leihweise unentgeltlich, sonst gegen mäßiges Entgelt, unter Umständen auch gegen geringe Miete, überlassen werden.

— **Rheinische Bahn-Gesellschaft.** Der Geschäftsbericht für 1915, das erste volle Kriegsjahr der Gesellschaft, bezeichnet die wirtschaftlichen Ergebnisse der Betriebe als wenig befriedigend, da die allgemeine Steigerung der Ausgaben infolge des feststehenden Tarifs keinen Ausgleich in einer Fahrpreiserhöhung findet. Die heutigen Beförderungspreise, die bei fast allen Klein- und Straßenbahnen bereits in Friedenszeiten unzureichend seien, seien jetzt einfach unhaltbar, so daß die Straßen- und Kleinbahnen fast allgemein zu einer Tariferhöhung kommen müssen, um den wachsenden Anforderungen auch nach Beendigung des Krieges entsprechen zu können. Die Betriebsüberschüsse ermäßigten sich auf 1 236 034 ℳ (i. V. 1 391 690 ℳ). Es verblieb einschließlich 169 693 ℳ (89 239 ℳ) Vortrag ein Reingewinn von 572 066 ℳ (669 694 ℳ). Davon erfordert die Dividende von 5 % wieder 500 000 ℳ, so daß sich der Vortrag auf 72 066 ℳ (169 694 ℳ) vermindert. Über die Aussichten des neuen Geschäftsjahres können keinerlei Mitteilungen gemacht werden; das Ergebnis wird von der kommenden Tariferhöhung mit abhängig sein.

Westdeutsche Eisenbahn-Gesellschaft. Wir entnehmen dem Berl. Akt. folgendes: Der Geschäftsbericht verweist auf das trübe Gesamtbild der Betriebe der Gesellschaft. Der vorjährige Verlust von 3 506 696 ℳ hat sich im Jahre 1915 weiter um 879 703 ℳ erhöht. Für die gesamten Bahnen stellt sich der Betriebsüberschuß auf 1 799 462 ℳ (i. V. 2 175 289 ℳ). Der Rückgang erklärt sich dadurch, daß sich der Verkehr der Bahnen größtenteils auf Industrien stützt, die für Heereslieferungen nicht in Betracht kommen, anderseits konnten an den Ausgaben nur geringe Ersparnisse gemacht werden. Alle selbständigen Bahnunternehmen der Gesellschaft mit Ausnahme der Rinteln-Stadthagener Eisenbahn und der Oschersleben-Schöninger Eisenbahn-Gesellschaft sind unter dem Einfluß des Krieges zuschußbedürftig geworden. Der Gewinn aus Beteiligungen an Bahngesellschaften ist auf 36 354 ℳ (50 084 ℳ) gesunken. Die Pacht- und Garantieverträge führten ebenfalls wieder zu Zuschußleistungen. Gleich ungünstig liegen die Verhältnisse bei den Pachtlinien. Obgleich in den ersten 4 Monaten des neuen Jahres die Betriebsüberschüsse um 195 500 ℳ auf 551 700 ℳ gestiegen sind, stehe fest, daß der Verlust im Laufe des Jahres 1916 den halben Betrag des Aktienkapitals von 10 360 000 ℳ mindestens erreichen wird. Im Hinblick auf diese Sachlage bietet eine Bankengruppe den Schuldverschreibungsbesitzern an, je 1000 ℳ 4proz. Teilschuldverschreibungen der Gesellschaft in 700 ℳ 5proz. Kriegsanleihe umzutauschen. Das Angebot wird verständlich, wenn man berücksichtigt, daß in der letzten Bilanz nicht weniger als 15 700 000 ℳ auf Verträgen beruhende Kredite ausgewiesen sind, die im wesentlichen Bankkredite darstellen dürften. Die Banken haben also auch ihrerseits ein Interesse daran, daß die Gesamtschulden der Bahn eine Verringerung erfahren bzw. daß sie die Prioritätsobligationen, die für ihre Forderungen die Hauptkonkurrenz bilden, in ihre Hand bekommen. Alles in allem stellt das Angebot eine geplante Aufrichtung dar, bei der die Gesellschaft einen Buchgewinn von mehreren Millionen Mark erzielen kann, und die vielleicht nur das Vorspiel für eine spätere Zusammenlegung des Aktienkapitals bilden wird, das ja schon im Laufe des Jahres 1916 zur Hälfte verloren sein wird. Der Bilanz ist zu entnehmen, daß bei 9 460 000 ℳ Vorzugsaktien und 900 000 ℳ Stammaktien sowie einer Anleiheschuld von 9 170 000 ℳ die laufende Bankschuld 1 113 241 ℳ beträgt. Die sonstigen laufenden Schulden sind von 741 255 ℳ auf 918 935 ℳ angewachsen. Dazu kommen, wie im Vorjahre, 15 700 000 ℳ auf Verträgen beruhende Schulden und 1 450 000 ℳ (1 457 901 ℳ) Sonderschuld wegen der Mittelthurgaubahn. Die im Vorjahr mit 326 355 ℳ ausgewiesene Schuld aus der Beteiligung an der Braunschweigischen Elektrizitäts-Betriebsgesellschaft ist abgelöst. Rücklagen sind nicht mehr vorhanden. Anderseits erscheint der Wertpapierbesitz als Hauptvermögensstück der Gesellschaft unverändert mit 30 671 748 ℳ. Dieser Besitz erscheint stark überwertet.

In bezug auf diesen Punkt und die Gesamtlage der Gesellschaft entnehmen wir der Köln. Ztg., die die einzelnen Wertpapiere mit den angenommenen Werten in einer Übersicht aufführt, folgendes: Aus dieser Übersicht geht deutlich genug hervor, daß der Wertpapierbesitz der Gesellschaft stark überwertet ist. Unter diesen Umständen sind einschneidende Maßnahmen für die endgültige Gestaltung der Zukunft der Gesellschaft, die nur in der Durchführung der Liquidation gesucht werden kann, nicht zu umgehen. Zu dem oben mitgeteilten Umtauschangebot meint sie: Die Inhaber der Schuldverschreibungen würden also bei Annahme des Angebots eine Zinseinbuße von jährlich ½ % auf den Nennwert ihres Anleihebesitzes, bekommen aber dafür ein mündelsicheres Papier, während nach der ganzen Lage der Gesellschaft die Sicherheit ihrer Schuldverschreibungen recht fragwürdig ist.

— **Personen- und Gepäckverkehr mit Bad Elster Badeplatz.** Zur Erleichterung für Reisende nach Bad Elster, die vom Bahnhof Bad Elster nach Bad Elster Badeplatz den staatlichen Kraftwagen benutzen, werden vom 9. Juni d. J. an auf größeren Bahnhöfen, und zwar zunächst in Dresden Hbf., Dresden-Neustadt, Leipzig Hbf. Sächs. Stb., Chemnitz Hbf., Plauen (Vogtl.) ob. Bf. und unt. Bf. sowie Plauen (Vogtl.) Werda, Reichenbach (Vogtl.) ob. Bf. und Zwickau (Sa.) Fahrkarten für die Kraftwagenstrecke zum Preise von 0,40 ℳ aufgelegt, die auf Verlangen in Verbindung mit Eisenbahnfahrkarten nach Bad Elster abgegeben werden. Jeder Fahrgast darf auf der Kraftwagenstrecke Bahnhof Bad Elster-Bad Elster Badeplatz ein Kind unter vier Jahren unentgeltlich mitnehmen, wenn er für das Kind keinen besonderen Platz beansprucht; sonst wird für Kinder keine Fahrpreisermäßigung gewährt.

In Bad Elster Badeplatz werden Eisenbahnfahrkarten für den Verkehr von (Bahnhof) Bad Elster ausgegeben, auf die Gepäck durchgehend für die Kraftwagen- und Eisenbahnstrecke abgefertigt wird. Ebenso wird vom 9. Juni 1916 an Reisegepäck gegen Vorlage von Eisenbahnfahrkarten nach Bad Elster auf Antrag durchgehend bis Bad Elster Badeplatz abgefertigt. Für die Beförderung auf der Strecke Bahnhof Bad Elster-Bad Elster Badeplatz wird neben der Gepäckfracht für Bad Elster eine besondere Gebühr von 20 Pf. für je 25 kg erhoben. Fahrräder werden nur auf Gepäckschein abgefertigt; die besondere Gebühr beträgt 40 Pf. für jedes Rad.

Weitere Auskunft über die Neuerung erteilen die genannten Bahnhöfe sowie die Ausgabestellen für zusammengestellte Fahrscheinhefte in Dresden, Leipzig und Chemnitz.

— **Der Leipziger Hauptbahnhof und sein Material.** Hierüber teilt die „Wochenschrift für Deutsche Bahnmeister“ folgendes mit: Nach der nunmehrigen Fertigstellung der Hauptbahnhofbauten läßt sich ungefähr übersehen, welch gewaltige Mengen von Material zur Herstellung des größten Bahnhofs von Europa nötig waren. Allein an Eisenteilen stecken im Hauptbahnhof über sieben Millionen Kilogramm oder 144 252 Zentner. Davon entfallen auf die Längsbahnsteighallen rund 4750 t Eisen, das sind 95 100 Zentner. Rechnet man das Ladegewicht eines Eisenbahnwagens mit 200 Zentnern, so hatte man zur Beförderung der Eisenteile des Hauptbahnhofs einen Zug nötig mit 721 Wagen. — Die Glasbedachung der sechs Längsbahnsteighallen — es handelt sich um die riesige Fläche von rund 29 000 qm — hat ein Gewicht von mehr als 12 500 Zentnern; wollte man das Glas in einem Zuge befördern, so wären demnach 63 Bahnwagen dazu nötig. Sind das schon Mengen und Gewichtszahlen, die man sich schwerlich vorzustellen vermag, so verschwinden diese noch als unbedeutend, wenn man die Menge des zum Hauptbahnhof benötigten Betons betrachtet. Von einer Anzahl Firmen sind z. B. allein über 15 000 cbm Beton geliefert worden. Rechnet man das Kubikmeter Beton zu 45 Zentner, so ergibt sich das stattliche Gewicht von 685 710 Zentnern. In Bahnwagen verladen, erfordert diese Menge eine Zahl von etwa 3400 Wagen. Hierzu kommen aber nun noch über 22 000 cbm Sand, Kies und Kleinschlag. Das dürfte einem Gewicht von rund einer Million Zentnern entsprechen, und man hätte zu deren Fortbewegung etwa 5000 Eisenbahnwagen nötig. Mauersteine und Tonklinkersteine hat eine Firma über 11 Millionen verwendet, dazu noch gegen 250 000 poröse Mauersteine. Zur Beförderung der Steine hatte man mehr als 3500 Loren nötig. Der Zementverbrauch eines Baugeschäfts betrug weit über 40 000 Sack, der in mehr als 200 Wagen ankam. Kalk verarbeitete man hier 750 Loren oder rund 2800 cbm. Wenn man allein die Materialien von sechs hauptbeteiligten Geschäften in einem Bahnzuge befördern wollte, so hätte man dazu nicht weniger als etwa 13 600 Eisenbahnwagen nötig.

— **Güterverkehr mit Bulgarien und der Türkei.** Zur Beseitigung oder doch Milderung der Schwierigkeiten, die sich im Verkehr mit Bulgarien und der Türkei über die in Betracht kommenden Wege (über Serbien, über die Donau und über Rumänien) zurzeit entgegenstellen, haben die Ältesten der Kaufmannschaft von Berlin im Interesse des deutschen Außenhandels bei den zuständigen Stellen schleunige Verkehrserleichterungen, insbesondere die Einrichtung direkter Züge nach Art der

Sarmenzüge im Verkehr mit Rumänien usw. in Anregung gebracht.

— **Deutsche Post- und Eisenbahn-Verkehrswesen-Aktiengesellschaft (Dapag-Efubag).** Die am 30. Mai d. J. abgehaltene ordentliche Generalversammlung genehmigte die Jahresrechnung für 1915 und erteilte die Entlastung. Der sich für das abgelaufene Geschäftsjahr ergebende Gewinn von 173 169 ℳ wird zu Abschreibungen verwendet. Für 1914 ergab sich ein Betriebsverlust von 180 149 ℳ, der sich durch Abschreibungen auf 361 141 ℳ erhöhte. Dieser wurde durch Herabsetzung des Grundkapitals um 800 000 ℳ auf 1 200 000 ℳ beseitigt.

Über die Aussichten für das laufende Jahr teilte der Vorsitzende mit, daß die Gesellschaft zurzeit gut mit lohnenden Aufträgen noch auf Monate hinaus beschäftigt ist. Die Umsatzziffern sind während der abgelaufenen fünf Monate des neuen Jahres größer als in der entsprechenden Zeit des Vorjahres gewesen. Hervorzuheben sei, daß nunmehr auch das Geschäft in Friedensartikeln in bedeutendem Umfange sich wieder zu beleben beginnt. Es ist daher, wenn nicht unvorhergesehene Umstände eintreten, auch im laufenden Jahre mit einer Besserung des Ergebnisses zu rechnen, wie ja schon das abgelaufene Geschäftsjahr ein verhältnismäßig befriedigendes Ergebnis gebracht hat.

— **Kennzeichnung des Reisegepäcks.** Zur Vermeidung der Verschleppung und des Verlustes von aufgegebenem Reisegepäck wird den Reisenden von den Eisenbahnverwaltungen dringend empfohlen, ihr Gepäck vor der Aufgabe mit Namen und Adresse zu versehen. Bei Benutzung der Feriensonderzüge wird es sogar zur Bedingung gemacht, daß das aufzugebende Gepäck mit Namen und Reiseziel des Eigentümers bezeichnet wird. Teilweise sind auch Gepäckabfertigungen mit entsprechenden Papptäfelchen ausgerüstet, die an die Reisenden unentgeltlich abgegeben werden, falls sie die verabsäumte Kennzeichnung ihres Gepäcks vor der Aufgabe noch nachzuholen beabsichtigen. Viele Reisende kennzeichnen schon von selbst das Gepäck vor der Aufgabe mittels eines an einer sichtbaren Stelle haltbar angebrachten Papp- und Ledertäfelchens, das die erforderlichen Angaben trägt. Recht zweckmäßig hierfür scheint ein Erzeugnis der Firma W. A. Schweimler in Berlin, Kurfürstendamm 214, zu sein, das jetzt gerade zu Beginn der Reisezeit unter der geschützten Bezeichnung „S. S. Daueranhänger" zu mäßigem Preis im Handel erschienen ist. Der Daueranhänger ist leicht an jedem Gepäckstück zu befestigen und bleibt dauernd daran hängen. Der Name und die Wohnung des Eigentümers sind auf dem oberen festen Teile des Anhängers vermerkt, der selten der Erneuerung oder Änderung bedürfen wird. Das Reiseziel unter näherer Bezeichnung der Wohnung usw. steht auf einem losen Einlegeschilde, das in eine am unteren Ende angeordnete Tasche eingesteckt wird. Diese Tasche läßt sich mit einem Druckknopfe leicht schließen und öffnen, das zweckmäßig mit Handhabe versehene Schild ebenso leicht einführen wie herausnehmen. Der Anhänger ist mit 5 Schildern ausgestattet, die beiderseitig beschrieben für 10 Reisen reichen, sie können unter Umständen schon im Voraus mit der Zielstation usw. beschrieben werden, so daß sie dann bei der Neuaufgabe nur gewendet werden brauchen. Ersatzschilder werden in den Verkaufsstellen feilgehalten. Auf der Rückseite des Anhängers können die Beförderungszeichen der Eisenbahn angebracht werden, wenn das Gepäckstück selbst dafür keinen geeigneten Platz bietet. Der Anhänger hat zwecks Prüfung u. a. dem preußischen Eisenbahnministerium vorgelegen. Dem Hersteller wurde daraufhin empfohlen, sich wegen des Vertriebes auch mit den Bahnhofsbuchhändlern und Bahnhofswirten in Verbindung zu setzen.

— **Der Eisenbahntöchterhort im Jahre 1915.** Diese unter dem Protektorat der deutschen Kaiserin stehende Stiftung hat nach Ausweis ihres Geschäftsberichts auch im verflossenen Jahre recht segensreich gewirkt, sie entfaltet von Jahr zu Jahr eine immer weiter gehende Tätigkeit, die sich nunmehr auch bereits auf zahlreiche Kriegswaisen erstreckt. Die Einnahmen aus den Sammlungen zugunsten der Stiftung sind im Berichtsjahre gegen das Vorjahr um rd. 5400 ℳ gefallen, sie betragen rd. 372 340 ℳ. Von dem im Jahre 1915 bei den preußisch-hessischen Staatsbahnen beschäftigten Gesamtpersonal haben sich an den Sammlungen 286 775 Personen oder 51,80 % beteiligt, und zwar 46 531 höhere und mittlere Beamte und 240 244 Unterbeamte und Arbeiter. Nach den einzelnen Ausschußbezirken entfallen u. a. von den Einnahmen aus den Sammlungen auf den Hauptausschuß rd. 82 650 ℳ, auf den Bezirk der Direktion Cöln rd. 28 720 ℳ, Elberfeld rd. 25 430 ℳ, Straßburg rd. 18 930 ℳ, Hannover rd. 17 830 ℳ usw. Die Ausgaben der Stiftung stellten sich im Berichtsjahr auf rd. 228 000 ℳ oder d. 27 000 ℳ mehr als im Vorjahr; von ihnen entfallen auf Waisenunterstützung rd. 185 360 ℳ, auf Beihilfen für Ferienkolonien rd. 39 200 ℳ. Seit dem ersten Jahre ihrer Tätigkeit (1903) betragen die bisherigen Gesamteinnahmen der Stiftung rd. 2.64 Millionen Mark, die gesamten Ausgaben rd. 1,42 Millionen Mark, der Gesamtüberschuß demnach rd. 1,22 Millionen Mark. Im Berichtsjahr ist das Vermögen des Töchterhorts um rd. 279 340 ℳ auf rd. 1,49 Millionen Mark angewachsen. Von der bisher aufgekommenen Einnahme sind 53,70 % zu Unterstützungen usw. und 43,60 % zur Auffüllung des Stiftungsfonds verwendet worden. Im abgelaufenen Jahre wurden 2844 Mädchen unterstützt, und zwar 16 Töchter von höheren, 908 von mittleren Beamten, 1916 Töchter von Unterbeamten und Arbeitern sowie 4 Bahnarzttöchter. Die gewährten Unterstützungen betrafen in 480 Fällen Berufsausbildung, in 139 Fällen Beihilfen zur Vornahme von Kuren, in 296 Fällen Beseitigung einer augenblicklichen Notlage, in 411 Fällen Beihilfen zum Lebensunterhalt, in 294 Fällen Erziehungsbeihilfen usw., außerdem wurden 940 erholungsbedürftige junge Mädchen in Ferienkolonien entsandt. Die Aufwendungen für Töchter von Unterbeamten und Arbeitern haben von Jahr zu Jahr zugenommen und sind gegen das Vorjahr um rd. 20 700 ℳ gestiegen. Von den bisherigen Gesamtaufwendungen sind den Angehörigen dieser Kreise 55.58 % zugute gekommen, während von den Einnahmen der Stiftung auf Beiträge der unteren Bediensteten nur 51,05 % entfallen. Das erweiterte Christianenheim in Erfurt war im Berichtsjahr mit 327 Personen belegt, und zwar mit 228 Zöglingen, 68 Pfleglingen und 31 Waisenmädchen aus dem Bereich der Arbeiterpensionskasse, für deren Unterhalt rd. 123,370 ℳ aufgewendet werden mußten (66 192 Verpflegungstage = 1,864 für den Kopf und Tag). Von dem Gesamtbetrag entfallen rd. 56 260 ℳ auf Verpflegung und rd. 30 000 ℳ auf Schuldgeld, Lehrmittel, Bekleidung usw. Unter den 327 Insassen des Christianenheims befanden sich die Tochter eines höheren, 133 Töchter mittlerer Beamten und 193 Töchter von Unterbeamten, Hilfsbeamten und Arbeitern. Bis Ende 1915 sind für die Errichtung des Heims einschließlich Erweiterungsbau rd. 749 540 ℳ bar verausgabt. Zur Abrundung des Grundbesitzes und Schaffung eines genügenden Gartengeländes ist ein angrenzendes Grundstück für 51 000 ℳ erworben worden. Neuerdings hat sich das Bedürfnis zur Errichtung einer eigenen Haushaltungsschule für die Zöglinge des Heims geltend gemacht, dadurch ist die Stiftung vor neue Aufgaben gestellt, zu deren Lösung der Vertrieb des Kriegsandenkens die erforderlichen Mittel liefern soll. Das Gesamtvermögen der Stiftung (Töchterhort und Christianenheim) betrug am Ende des Jahres rd. 2 563 Millionen Mark.

Österreich.

— **Die österreichische Kohlenindustrie im Kriege.** Nach dem Rechenschaftsbericht des Zentralvereins der Bergwerksbesitzer Österreichs zeigt die Steinkohlengewinnung des Jahres 1915 mit einer Förderung von 160.8 Millionen Meterzentner, gegenüber jener des Jahres 1914 mit 154.1 Millionen Meterzentner, eine Zunahme um 4,36 %; gegen die Förderung im letzten Friedensjahre (1913) von 164,6 Millionen Meterzentner bleibt sie nur mehr um 2 31 % zurück. Die Erzeugung an Steinkohlenkoks betrug im Jahre 1915 19.1 Millionen Meterzentner, ist somit hinter jener des Vorjahres (21,9 Millionen Meterzentner) um 12 89 % und hinter der des Jahres 1913 (25.6 Millionen Meterzentner) um 25,39 % zurückgeblieben. Die Erzeugung an Steinkohlenbriketts, die sich im Jahre 1915 auf 2.05 Millionen Meterzentner belief, ist gegenüber dem Jahre 1914 um 5,57 % gestiegen und hat auch die Förderung von 1913 (1,96 Millionen Meterzentner) um 4.53 % übertroffen. Die Braunkohlenförderung, die im Jahre 1915 220 3 Millionen Meterzentner gegen 237.7 Millionen Meterzentner im Vorjahre ergab, hat eine Verminderung um 7.34 % erfahren; gegen die Förderung des Jahres 1913 (273,8 Millionen Meterzentner) blieb sie um 19.54 % zurück. Die Erzeugung an Braunkohlenbriketts (2 523 Millionen Meterzentner) hat gegenüber 1914 (2,3 Millionen Meterzentner) eine Zunahme um 9,38 % zu verzeichnen und überstieg auch die Erzeugungsmenge des Jahres 1913 (2.50 Millionen Meterzentner) um 1.01 %. Die Lage des Kohlenmarktes gestaltete sich im Jahre 1915 nicht ungünstig. Die Mehrheit der industriellen Betriebe war bis an die Grenze ihrer Leistungsfähigkeit beschäftigt. Die Gruben konnten jedoch den an sie gestellten Anforderungen vielfach nicht voll entsprechen, weil infolge der durch den Krieg bedingten schlechten Verkehrsverhältnisse Versandschwierigkeiten bestanden und außerdem durch staatliche Verfügung eine gewisse Reihenfolge in der Kohlenversorgung der Verbraucher festgesetzt war. Die Kohlenpreise wurden erhöht, ohne daß jedoch dadurch die bedeutende Steigerung der Selbstkosten wettgemacht worden wäre.

— **Die Handelspolitische Zentralstelle und der Ausgleich mit Ungarn.** Die Handelspolitische Zentralstelle beschäftigte sich kürzlich in einer Vollversammlung mit der Regelung des künftigen wirtschaftlichen Verhältnisses Österreichs zu Ungarn. Es wurden auf dem Gebiete der Verkehrspolitik u. a. folgende Grundsätze beschlossen:

1. Es ist darauf zu dringen, daß Ungarn ehestens seiner im letzten Ausgleich übernommenen Verpflichtung zur Herstellung der Verbindung mit Dalmatien nachkommt. Gleichzeitig wird aber unter Vermeidung einer hinderlichen Tarifbildung auf dem kroatischen Durchlaufe vorzusorgen sein, daß die ungarischen Staatsbahnen auf dieser Linie von den krainisch-kroatischen Übergangspunkten bis zu dem dalmatinisch-kroatischen Übergangspunkt höchstens die für ihre Hauptbahnen gültigen allgemeinen Sätze ihres jeweiligen Lokaltarifs berechnen werden. 2. Der Ausbau des bosnisch-herzegowinischen Eisenbahnnetzes muß in einer auch die österreichischen Interessen voll berücksichtigenden Weise erfolgen, und sind die neuen Verbindungslinien mit Dalmatien (Stichbahnen) in das hinsichtlich der bosnischen Tarife bestehende Übereinkommen einzubeziehen. 3. Die durch die gegenwärtigen Verhältnisse gewährleistete grundsätzliche Beteiligung der österreichischen Staatsbahnen an der Regelung des Durchzugsverkehrs zwischen Deutschland, Ungarn und dem ferneren Osten ist auch in Zukunft zu wahren. (Annaberger Anschluß.) 4. Die konzessionsmäßig zulässige Verstaatlichung der Kaschau-Oderberger Eisenbahn ist ehestens durchzuführen. 5. An der Einheit des Eisenbahnbetriebsreglements und an der Bindung etwaiger Abänderungen an das wechselseitige Einvernehmen beider Staaten wird auch in Zukunft festzuhalten sein. Es ist Gewicht darauf zu legen, daß ein gleichmäßiges Vorgehen bei der Abfertigung österreichischer Waren in Ungarn im Sinne der Bestimmungen des Betriebsreglements (§ 67/5) für alle Fälle sichergestellt wird. 6. Die Einheitlichkeit der Grundlagen des Eisenbahntarifwesens (der Güterklassifikation und der Tarifbestimmungen) ist weiter auszubauen. Hierbei ist jedenfalls eine angemessene Unterscheidung zwischen Mehl und Getreide herbeizuführen. 7. Der Grundsatz der gleichen Behandlung für gleichgerichtete Transporte auf gleicher Strecke wird auch in Zukunft aufrechtzuerhalten, aber durch Einbeziehung der Grenzübergangspunkte in die jeweiligen Ausfuhr- und Ausnahmetarife auch entsprechend nutzbar zu machen und in den zukünftigen Ausgleichsvertrag ausdrücklich aufzunehmen sein. 8. Die ziffermäßige Bindung bestehender Tarife für die Dauer des Ausgleichsvertrages ist abzulehnen. Sofern für Transporte ausländischer Güter gewährte Begünstigungen auch Ungarn zur Verfügung gestellt werden, sollen dadurch österreichische Verfrachter auf österreichischen Bahnen auch nicht verhältnismäßig ungünstiger behandelt werden als die ungarischen. 9. Im Interesse der Ausfuhr sind die den Parallelverkehr zur Donau betreffenden Vereinbarungen der Staatsbahnen hinsichtlich der an ihren Vorteilen teilnehmenden Industriezweige und -gebiete zu erweitern. Sofern auch weiterhin die Schiffsfrachten die Grundlage der im Eisenbahnverkehr zu gewährenden Begünstigungen bilden sollen, wird das volkswirtschaftliche Interesse durch entsprechende Einflußnahme auf die Tarifbildung der Schiffahrtsgesellschaften zu wahren sein. 10. Zum Zwecke einheitlicher Verhandlungen mit ausländischen Bahnen ist zwischen den österreichischen und ungarischen Bahnen eine Tarifgemeinschaft nach deutschem Muster zu bilden. 11. Der Personenverkehr ist so zu regeln, daß der Verkehr über die verschiedenen österreichischen Strecken nach und von den Reichslanden und dem Orient keinerlei Erschwerungen und Verzögerungen begegnet und in keiner Beziehung ungünstiger als der über Ungarn gestaltet wird. Die ferneren Punkte 12—15 beziehen sich auf die Schiffahrt und stellen das Verlangen seiner Förderung und wechselseitigen Unterstützung durch beide Regierungen.

— **Ein Arbeitskleid für Frauen im Männerberuf.** Der Verein Frauenkleidung und Frauenkultur hat kürzlich an das Eisenbahnministerium eine Eingabe gerichtet, in der es unter anderem heißt: Bei der Heranziehung von Frauen zu Männerberufen hat die bis jetzt übliche Rocktracht schon vielfach störend, ja sogar lebensgefährlich gewirkt. Deshalb hat der Verein zur Verbesserung der Frauenkleidung ein neues Arbeitskleid für Männerarbeit versehende Frauen erdacht und dem Eisenbahnministerium zwei Formen dieser Arbeiterinnenkleidung für Schaffnerinnen im Bilde vorgelegt. Die aus Kniehose und Jacke bestehenden Anzüge haben die hygienischen Vorteile eines allseits geschlossenen Kleidungsstückes, das nicht wie der Rock beim Auf- und Absteigen auf den hohen Bahnstufen schleift, den Schmutz abstreift und aufwirbelt. Ein großer Vorteil ist auch die Sicherheit gegen das gefährliche Hängenbleiben. Gegenüber etwaigen Bedenken gegen warme Oberkörperbekleidung, die Frauen nicht gern tragen, wird erwähnt, daß für den Sommer ein starker, aber doch dünner und nicht warmer Schafwollstoff mit Leinwandfutter in Betracht kommt. Gleichzeitig lenkt der Verein die Aufmerksamkeit auf die Arbeiterinnentracht für geschlossene Räume. Durch die Wahl des Stoffes wird der Körper gegen Überhitzung geschützt, und die hübsche, dunkelbraune Farbe schützt den Anzug vor zu raschem schmutzigen Aussehen. Die Arbeiterin macht darin andauernd einen tadelloseren, vorteilhafteren Eindruck als beim Tragen beliebig gefärbter Röcke und Blusen. Im übrigen ist dieser Arbeiterinnenanzug nur die Abwandlung desselben Grundsatzes wie [illegible] Schaffnerinnenuniform.

— **FML. Eduard Urban †.** Am 17. Mai ist in Wien Feldmarschalleutnant d. R. Eduard Urban plötzlich gestorben. Der Verblichene hatte sich besonders um das militärische Eisenbahnwesen verdient gemacht. Er hat der Eisenbahntruppe seit ihrer im Jahre 1883 erfolgten Gründung bis zum Jahre 1900 angehört und war durch mehrere Jahre Direktor der Bosnabahn. Für die Ausgestaltung der in militärischer Verwaltung stehenden Bahn hat er viel getan. 1895 wurde er zum Obersten ernannt, nach Wien berufen und zum Kommandanten des Eisenbahn- und Telegraphenregiments bestimmt, das er durch mehr als fünf Jahre befehligte; unter seiner Leitung wurde diese wichtige Truppe ausgestaltet. Er wurde 1905 Feldmarschalleutnant; im folgenden Jahre trat er in den Ruhestand.

— **Dr. Eduard Freiherr Sochor v. Friedrichsthal †.** Im hohen Alter von 83 Jahren ist am 28. Mai in Baden bei Wien der ehemalige Generaldirektor der Galizischen Karl Ludwigbahn, langjähriger Reichsratsabgeordneter und seit dem Jahre 1[illegible] lebenslängliches Mitglied des Herrenhauses, Dr. Eduard Freiherr v. Sochor, nach kurzer Krankheit gestorben. Er hatte die Rechte studiert, war von 1862 bis 1867 Rechtskonsulent der Nordbahn und trat im Jahre 1867 als Generalsekretär und Zentraldirektor in die Dienste der Böhmischen Westbahn. Im Jahre 1874 wurde er Generaldirektor der Galizischen Karl Ludwigbahn. Für die Ausarbeitung des damals in Geltung tretenden Eisenbahn-Betriebsreglements wurde ihm der Orden der Eisernen Krone dritter Klasse und der Ritterstand verliehen. Im Jahre 1877 wurde er zum Hofrat ernannt. Im November 1886 wurde er in den Freiherrnstand erhoben. Im Abgeordnetenhause vertrat er seit 1879 die Städtegruppe Brody-Zloczow. Im Jahre 1891 wurde er ins Herrenhaus berufen und trat der Mittelpartei bei. Im Abgeordnetenhause hatte er als deutscher Vertreter Galiziens keinem Klub angehört, stimmte aber mit der deutschliberalen Partei vornehmlich in Verkehrs- und gewerblichen Fragen. Freiherr v. Sochor galt als angesehener Fachmann in Eisenbahnfragen. Er hat die Angelegenheiten der Vorarlberger Bahn geordnet und die Verwaltung der Ostrau-Friedländer Bahn geleitet.

— **Personalnachrichten.** Dem Ministerialrate im Eisenbahnministerium Dr. techn. Max Jüllig wurde anläßlich der erbetenen Übernahme in den dauernden Ruhestand das Ritterkreuz des Leopolds-Ordens verliehen. Die mit dem Titel eines Ministerialrates bekleideten Oberbauräte Siegmund Kulka und Karl Mittermayer wurden zu Ministerialräten, die mit dem Titel und Charakter eines Oberbaurates bekleideten Bauräte Leo Mroczkowski, Richard Hanke und Paul Dittes zu Oberbauräten im Eisenbahnministerium ernannt. Der mit dem Titel eines Regierungsrates bekleidete Staatsbahndirektor-Stellvertreter Heinrich Edler v. Pokorny wurde zum Direktor der Direktion für die Böhmische Nordbahn und der Oberbaurat im Eisenbahnministerium Paul Ritter Prachtl v. Morawianski zum Staatsbahndirektor ernannt und mit der Titel eines Hofrates verliehen, ferner wurde dem mit dem Titel eines Regierungsrates bekleideten Rechnungsdirektor im Eisenbahnministerium Othmar Czerny der Titel und Charakter eines Hofrates sowie den Bauräten im Eisenbahnministerium Hans Kautz und Karl Schäffer der Titel und Charakter eines Oberbaurates verliehen. Der mit dem Titel und Charakter eines Oberbaurates bekleidete Baurat im Eisenbahnministerium Karl Barwicz wurde zum Staatsbahndirektor-Stellvertreter unter Belassung des Titels eines Oberbaurates, der Oberinspektionsrat bei der Generalinspektion der österreichischen Eisenbahnen Guido Czermak sowie der Baurat im Eisenbahnministerium Hans Sedlak zu Staatsbahndirektor-Stellvertretern ernannt und ihnen der Titel eines Regierungsrates verliehen, schließlich wurde aus Anlaß des Übertritts in den dauernden Ruhestand dem Zentralinspektor der österreichischen Staatsbahnen Franz Vejvoda der Titel eines Regierungsrates und dem Oberstaatsbahnrate Theodor Opitz der Titel eines Oberbaurates verliehen.

Ungarn.

— **Die Savebrücke der Eisenbahnlinie Zemun(Semlin)-Belgrad**, welche bisher nur vorläufig fahrbar gemacht wurde, wird in der nächsten Zeit endgültig hergestellt. Die eiserne Brückenkonstruktion wurde teils bei der Maschinenfabrik der ungarischen Staatsbahnen, teils im Resiczaer Werke der österreichisch-ungarischen Staatseisenbahngesellschaft bestellt, und wird so rasch als möglich fertiggestellt. Auch die ebenfalls nur einstweilig hergestellten Viadukte der Linie Belgrad-Nisch bei Ripanj und Ralja im serbischen Okkupationsgebiet werden de[illegible]

hst endgültig fertig. Die Gerüsthölzer sind teilweise schon Ort und Stelle.

m Zusammenhang kann erwähnt werden, daß die Pläne des eiten Gleises der Linie India-Zemun-Savebrücke schon ausrbeitet sind und die Gleislegung nach der Abhaltung der verltungsseitigen Begehung sofort in Angriff genommen wird. Ob auch die Savebrücke durch Zubau eine Fahrbahn für das eite Gleis erhalten wird, darüber werden Verhandlungen gepgen. Vorläufig wird die Brücke, wie früher, nur eingleisig n. B.

— **Kriegsgefangene im Eisenbahndienst.** Das landwirtschafthe Ministerium beabsichtigt, jede zur Verfügung stehende beitskraft zu den bevorstehenden und glücklicherweise die ten Aussichten bietenden Erntearbeiten heranzuziehen. Aus diesem Grund ist unter anderm auch an die Staatsbahnen r Aufruf ergangen, den entbehrlichen Teil der zum Eisenbahnnst überlassenen Kriegsgefangenen-Arbeiter zeitweilig der ndwirtschaft zur Verfügung zu stellen. Die Staatsbahnen erarten, diesem Wunsche nur im bescheidenen Maße nachmmen zu können, da in vielen Gegenden geeignete Arbeitsft in genügender Zahl nicht vorhanden, und da die Verrichg der Eisenbahnunterhaltungsarbeiten nicht minder wichtig

Die Staatseisenbahnen können nur 1700 Kriegsgefangene aus em jetzigen Stand von 5200 Kriegsgefangenen zu den Ernteeiten überlassen. Es wird hierbei bemerkt, daß sich die iegsgefangenen, nach der Meldung der Verwaltungsstellen, wohl bei den Bau- und Bahnerhaltungsarbeiten (Erdanschütg, Schienen- und Schwellenaustausch, Beschotterung), wie h im Güter- und Zugbeförderungsdienst (Abladen von Kohlengen, Kohlenbeschickung der Lokomotive) sehr gut bewähren. Auch die neulich ausgegebenen einheitlichen Bestimmungen r die Beistellung und Verwendung der Kriegsgefangenen zu dwirtschaftlichen, Gewerbs- und öffentlichen Arbeiten haben h als sehr zweckmäßig erwiesen.

Das Hauptsächlichste der neuen Ordnung besteht darin, daß n nun an ständige und bewegliche Arbeitergruppen unterieden werden. Die erstgenannten finden hauptsächlich bei entlichen und gewerblichen Arbeiten (den Eisenbahndienst inbegriffen), die letzteren bei der Land- und Forstwirtschaft wendung.

Die beweglichen Arbeitergruppen können auf Verfügung des ständigen Kriegsgefangenen-Ausschusses, welcher unter dem rstand des Vizegespans, beziehungsweise des Bürgermeisters ht und aus den Vertretern des wirtschaftlichen und gewerbnen Faches, wie auch in Vertretung des Heereswesens aus em Offizier gebildet wird, nach Bedarf, ohne Kündigung, im reiche der Verwaltungsbehörde auf beliebigen Orten zur Art verwendet werden. Jedes Komitat (Verwaltungskreis) und ige Städte erhalten je ein nach den Ortsverhältnissen und h der Lage der dortigen Landwirtschaft bemessenes Kriegsangenen-Kontingent, über dessen Verwendung der genannte sschuß verfügt. Die Bestimmungen enthalten äußerst verndige Verfügungen betreffs gesunder Unterkunft, ärztlicher handlung, reichlicher und nahrhafter Verpflegung, entechender Bekleidung, menschenfreundlichen Umganges, der eitszeit, Arbeitszulage, Einlage der Ersparnisse usw. Beders die Bestimmungen über den Umgang mit den Kriegsangenen durchweht der wahre Geist der Menschlichkeit. se Bestimmungen könnten allerorts als Muster dienen. ren Ausgangspunkt bildet der Satz: „daß man mit den Kriegsangenen nicht wie mit Sträflingen umgehen dürfe, denn sie en auch weiter als Soldaten zu betrachten, und der unwürdige gang mit ihnen würde das Ansehen des Staates schmälern." Daher dürfe man nicht dulden, daß die Kriegsgefangenen von n Aufsichtsorganen oder von der Bevölkerung geschmäht rden. In solchen Fällen müsse man den behördlichen Schutz Anspruch nehmen; ein Fall, welcher in Ungarn noch nie vorkommen ist.

Der Arbeitgeber muß bei der Behörde für jeden ihm übersenen Kriegsgefangenen eine Kaution von 30 K. erlegen. se verfällt und die Gefangenen werden eingezogen, wenn der Arbeitgeber durch schlechte Behandlung, Unterkunft r Verpflegung, durch Mißachtung der gesundheitlichen Vorriften usw. ein Vergehen zu Schulden kommen läßt.

n Angelegenheit der Arbeitszeit, der Ruhepause, des Schichwechsels, der Besoldung für verlängerte Arbeitszeit, der ntagsruhe und des Arbeiterschutzes gelten alle jene gesetzen Vorschriften, welche für freie bürgerliche Arbeiter geffen wurden. Der Arbeitgeber wird bei Übertretung ser Vorschriften ebenso bestraft, wie wenn von freien heimien Arbeitern die Rede wäre. Wenn der Ausschuß von rgängen Kenntnis erhält, die diesen Vorschriften zuwiderfen, hat er die Pflicht, gegebenenfalls gegen den Arbeiter sogar das Strafverfahren einzuleiten.

Diese Bestimmungen finden mit einigen Ausnahmen auch für im Eisenbahndienst angestellten Kriegsgefangenen Anwendung. — Diese Ausnahmeverfügung bezieht sich auf die Erlegung der Kaution und auf den Verpflegungsbeitrag. Die Leitungen der Eisenbahnen mit öffentlichem Betrieb haben keine Kaution zu erlegen, und sie bekommen auch einen Verpflegungsbeitrag, welcher gegenwärtig für sämtliche in Ungarn zur öffentlichen Dienstleistung zugezogenen Kriegsgefangenen in einer Pauschsumme von täglich 13 000 K. bemessen ist und von der Heeresleitung dem ungarischen Ministerium für Landwirtschaft zur weiteren Verteilung zugewiesen wird. B.

— **Die Vollversammlung des Bundes ungarischer Fabrikindustriellen** fand kürzlich statt. Vor Tagesordnung teilte der Vorsitzende die auf die gegenwärtigen Wirtschaftsfragen bezughabenden allgemeinen Grundsätze mit. Von den interessanten Ausführungen sei folgendes hervorgehoben: Was unser Verhältnis zu Deutschland betrifft, wird auf die innigen Bande verwiesen, die uns mit unserem Bundesgenossen verknüpfen. Nach Ansicht des Redners ist ein auf gegenseitiger Billigkeit beruhender, ohne jeden Hintergedanken abgeschlossener, die gegenseitigen Interessen genau berücksichtigender Handelsvertrag mit gleichem Tarifschema und Vorschriften für Zollabfertigung ein geeignetes Mittel, die politische und militärische Freundschaft auch auf wirtschaftlichem Gebiete zu festigen. Der Schwerpunkt der ungarischen Wirtschaftspolitik müßte auf dem Balkan liegen und den Balkanstaaten gegenüber können wir die Politik der Absperrung nicht länger fortsetzen. Es wird sich auch bei voller Wahrung der Interessen unserer Landwirtschaft als möglich erweisen, mit Hilfe der Einfuhrscheine die Getreideüberschüsse dieser Staaten zur Aufarbeitung und Weiterbeförderung bei uns einzulassen und bei entsprechenden Maßregeln auch die Einfuhr von lebendem Vieh, welche bei dem jetzt herrschenden Minderbestand notwendig erscheint, gleichfalls zu ermöglichen. Bei Behandlung der Fragen des Überganges von der Kriegswirtschaft auf die Friedenszeit werden die Angelegenheit der Rohstoffbeschaffung und die auf dem Gebiete der Neuordnung der Staatsbahnen notwendigen Aufgaben eingehend erörtert, wobei auch darauf hingewiesen wurde, daß die ungarische Industrie mit großen Investitionen und mit gesteigerter Arbeit bestrebt ist, das Ideal der Mehrerzeugung zu verwirklichen. Daraufhin eröffnet der Vorsitzende die Vollversammlung des Bundes mit dem Ausdruck der Hoffnung, daß der Sieg der Mittelmächte und ihrer Verbündeten die Aufnahme der friedlichen wirtschaftlichen Tätigkeit bald ermöglichen werde.

— **Zivilgüterverkehr auf den Eisenbahnlinien der von den Mittelmächten besetzten Gebiete auf dem Balkan.** Anknüpfend an die in Nr. 39, S. 464 d. Ztg. erschienene gleichbetitelte Mitteilung wird uns von zuständiger Stelle mitgeteilt, daß der Zivilgüterverkehr — wenn auch in beschränktem Maße — über Zemun - (Semlin)-Belgrad für die Stationen der Linie Belgrad-Tzrveni Krst (Vorstation von Nisch) am 15. Mai 1916 bereits aufgenommen wurde. In den Ende April l. J. abgehaltenen Verhandlungen wurden sowohl von den ungarischen Staatseisenbahnen als auch von der deutschen Militär-Eisenbahndirektion 7 in Nisch jene Bestimmungen festgestellt, auf Grund deren der Zivilgüterverkehr in Hinkunft abzuwickeln ist. Die Direktion der ungarischen Staatseisenbahnen hat nun unlängst in diesem Belange an ihre auswärtigen Dienststellen und Organe ausführliche Verordnungen erlassen, aus welchen wir in Kürze folgendes entnehmen: Der Ortsgüterverkehr mit Belgrad wird in der Richtung von und nach Norden von den ungarischen Staatseisenbahnen, von und nach Süden jedoch von der Militäreisenbahndirektion 7 in Nisch mit eigenem Personale und Arbeitern ganz abgesondert besorgt. Eilgüter können vorläufig im allgemeinen für die Eisenbahnstationen der besagten Linie des besetzten Gebietes nicht aufgenommen und in den genannten Stationen nicht abgegeben werden. Der Eilgutverkehr mit Belgrad in der Richtung von und nach Norden jedoch wird bereits vom 15. Mai l. J. zugelassen, selbstverständlich nur in dem Falle, wenn Sendungen dieser Art keinem Ausfuhr- oder Durchfuhrverbot unterworfen sind. Die Übergabe und Übernahme der Güter durch die Anschlußbahnen (ungarische Staatsbahnen und Militär-Eisenbahndirektion 7) erfolgt in Belgrad. Die von Norden kommenden und für Belgrad bestimmten Eilgüter werden nach erfolgter Verzollung in Zemun — wo übrigens die Verzollung aller Sendungen, also auch aller Frachtgüter, für beide Richtungen (Nord und Süd) erfolgt — in besondere Wagen verladen und mit einem Ortsgüterzug von Zemun nach Belgrad überführt. Die Übergabe oder Übernahme der Güter in Belgrad wird, ohne Rücksicht auf die einschlägigen Bestimmungen des bestehenden Betriebsreglements tatsächlich durchgeführt. Die Wagen werden von der Militär-Eisenbahndirektion 7 als übernommen anerkannt, wenn sie von der Linie der ungarischen Staatsbahnen in der Station Belgrad anlangten, von den ungarischen Staatseisenbahnen jedoch in dem Zeitpunkte, da die Wagen von Belgrad nach Zemun abbefördert

wurden. Die für die Linien der ungarischen Staatsbahnen bestimmten Stückgüter werden in Belgrad ausgeladen, die Wagenladungsgüter von den Beamten der ungarischen Staatsbahnen hinsichtlich richtiger Deklaration von Inhalt und Gewicht untersucht und einer probeweisen Abwiegung unterzogen. Bei allfälligem Zeitmangel werden diese Leistungen in einer Zwischenstation, nötigenfalls in der Bestimmungsstation, besorgt. Behufs Abwicklung des Ortsverkehrs in Belgrad wurden in dieser Station von den ungarischen Staatsbahnen selbständige Verrechnungsstellen (für Versand und Empfang gesondert) errichtet, die den gesamten Abfertigungs- und auch den Reklamationsdienst zu besorgen haben. Die Feststellung der Frachtgebühren hat sowohl für Belgrad Ort, als auch für die südlich gelegenen Stationen der Militär-Eisenbahndirektion 7 bis Belgrad zu erfolgen. Die bei Sendungen bis Belgrad Ort fälligen Gebühren können nach Belieben des Aufgebers frankiert oder unfrankiert berechnet werden, selbstverständlich mit Ausnahme jener Güter, wo bei der Gebührenberechnung ein Frankaturzwang besteht. Von Norden über Belgrad hinaus bestimmte Güter sind jedoch von der Aufgabestation samt Zoll und Zollbehandlungsgebühren frankiert zu berechnen. Obwohl die Zollabfertigung nach beiden Richtungen hin in Zemun erfolgt, ist die weitere eisenbahnseitige Abfertigung der für die Stationen des besetzten Gebietes bestimmten Sendungen von der ungarischen Verrechnungsstelle in Belgrad zu besorgen.. Die Direktion der ungarischen Staatsbahnen hat behufs weiterer Aufklärung ihrer auswärtigen Organe alle auf die Ein-, Aus- und Durchfuhr der Waren nach und von den besetzten Gebieten am Balkan bezüglichen Vorschriften und sämtliche einschlägigen Zollvorschriften im Verordnungswege dem betreffenden Personal mitgeteilt. Die Stationen der ungarischen Staatsbahnen wurden angewiesen, die Parteien in gegebenem Falle betreffs Anwendung der Transportbestimmungen entsprechend zu unterweisen und die einer Transportbeschränkung nicht unterworfenen Güter mit direkten Frachtbriefen behufs Beförderung unbehindert zu übernehmen. Der Zivilgüterverkehr beschränkt sich derzeit nur auf die vorbenannte Strecke, doch sind hinsichtlich Aufnahme des Privatgüterverkehrs über Boljevci-Zabrez und Klanak-Sabac bereits Verhandlungen im Zuge. Die Aufnahme des Güterverkehrs über Kevevára-Dunapart-Semendria wird vorläufig noch nicht behandelt.

Luxemburg.

— **Luxemburgische Prinz-Heinrich-Bahn.** Wie gemeldet wird, gewährt die Gesellschaft ab 1. Juni Teuerungszulagen an sämtliche Beamten. Der Gesamtbetrag dieser Ausgabe beziffert sich jährlich auf 150 000 Fr., die in 1916/17 verrechnet werden und somit das nächstjährige Erträgnis beeinflussen werden.

Übrige europäische Länder.

— **Die neue Inlandsbahn in Nordschweden.** Der schwedische Reichstag erledigte am 27. v. M. eine der größten und wichtigsten Verkehrsfragen, die in Schweden auf der Tagesordnung stand, nähmlich die Fortsetzung der Inlandsbahn bis nach dem Eisenerzbezirk Gellivare hinauf. Mit dieser von uns mehrfach besprochenen Bahn wird ein in wirtschaftlicher und strategischer Beziehung gleich wichtiger Verkehrsweg geschaffen. Militärisch wird die Inlandsbahn dadurch von hervorragender Bedeutung, daß sie eine sichere Truppenbeförderung nach den nördlichsten Landesteilen ermöglicht, während die den Bottnischen Meerbusen entlang gehende nördliche Stammbahn im Falle eines Angriffs und einer feindlichen Landung von Osten her leicht unterbrochen werden kann. Die Inlandsbahn erstreckt sich von Östersund aus bis nach Gellivare. Die ganze Linie Östersund-Gellivare ist etwa 700 km lang. Hiervon wurde schon vor einigen Jahren von Östersund aus eine Strecke bis Ulriksfors (134 km) fertiggestellt, und eine weitere Strecke bis Wilhelmina (120 km) ist im Bau begriffen. Nun gilt es die Fortsetzung durch Lappland. Die Gesamtkosten dieser Inlandsbahn dürften sich auf erheblich über 30 Millionen Kronen stellen. Der Bau soll gleichzeitig auch von Gellivare aus beginnen. Hier war schon vor etlichen Jahren anläßlich der Errichtung des Kraftwerkes an den Porjuswasserfällen die etwa 50 km lange Strecke Gellivare-Porjus gebaut worden, die jedoch als Arbeitsbahn hergestellt wurde und jetzt umgebaut werden muß. In wirtschaftlicher Beziehung dürfte die Inlandsbahn gar nicht hoch genug anzuschlagen sein. Wie bekannt, ist Lappland der Sitz einiger der größten Eisenerzbezirke der Welt: Gellivare und Kirunavaara, ebenso gibt es dort mächtige Waldungen, deren Holzreichtum auf den reißenden Strömen in leichter Weise den Sägewerken zugänglich gemacht werden kann. Die Wasserfälle liefern mehr als reichliche Kraft für Betriebe aller Art. Indessen ist der ganze Reichtum Lapplands noch gar nicht genügend bekannt, doch schon die bisherigen oberflächlichen Untersuchungen ergeben, daß viele unbearbeitete Kupfer-, Blei-, Zink-, Eisen- und Silberfunde vorhanden sind. Aus allen diesen Gründen bildet die beschlossene Inlandsbahn ein großes Kulturwerk, das Schweden in seinen nördlichen Landesteilen durchführt, während es sich gleichzeitig die Möglichkeit schafft, diese Landesteile, die infolge ihrer reichen Naturschätze und der mutmaßlichen Entwicklung der politischen Verhältnisse Nordeuropas gefährdete Punkte darstellen, in wirksamerer Weise als bisher verteidigen zu können. M.

— **Der Tunnel Dover-Calais wird gebaut.** Der „Köln. Ztg" wird aus London, 25. Mai, geschrieben: Der Unterstaatssekretär der öffentlichen Arbeiten, Sir Lionel Earle, hat (nach der „Humanité" vom 20.) bei einer Verhandlung über die Verlegung des Londoner Bahnhofs Charing Croß auf das südliche Themse-Ufer den Vertretern der Südost- und Chatam-Bahn geraten, mit der Ausführung bis nach dem Kriege zu warten. Dann würde der Verkehr ganz ungeheuer zunehmen, weil der Tunnel unter dem Kanal gebaut würde. Die Erklärung des Unterstaatssekretärs hat in Anbetracht seiner amtlichen Stellung ungeheures Aufsehen erregt. Der durch die „Agence Radio" der „Humanité" übermittelte Londoner Bericht erinnert daran, daß die französische Regierung schon 1874 einen Untersee-Eisenbahntunnel, der von Calais ausgehen sollte, genehmigt hat. Die Verhandlungen mit England und die nötigen Vorarbeiten dauerten bis 1882. Da wurde der Plan aufgegeben, weil die englische Regierung die Genehmigung zu Vorarbeiten in Dover zurückzog. Im Folgejahre erklärte dann das englische Parlament einen Untersee-tunnel zwischen England und Frankreich als für die Landesverteidigung gefährlich. 1906 wurde ein neuer Plan vom Unterhause ohne jede Erörterung abgelehnt. „Das Einvernehmen mit Frankreich hat jetzt die Lage geändert. Auch machen die technischen Fortschritte die Arbeiten leichter und billiger als 1882. Der Plan kann also ausgeführt werden." — Den Hauptgrund vergißt die „Agence Radio": Calais ist heute englisch.

— **K. u. k. Heeresbahn Süd.** Nachbenannte Eisenbahnlinien wurden mit 1. April d. J. zu einer „K. u. k. Heeresbahn Süd" vereint und unter militärisches Kommando gestellt: a) Valjevo-Zabrez; b) Zabrez-Trajektsanlage-Boljevci; c) Lajkovac-Vk. Mladenovac; d) Stalac-Krusevac-Uzice; d) Mitrovica-Pristin; f) Sabac-Koviljaca. Die Strecke Belgrad-Vk.Plana untersteht gegenwärtig der deutschen Militäreisenbahndirektion 7 und wird seinerzeit der k. u. k. Heeresbahn Süd angegliedert werden. Die k. u. k. Heeresbahn Süd wird dem Kriegsministerium als selbständige Heeresanstalt unmittelbar unterstellt. Das Kommando der k. u. k. Heeresbahn Süd erhält seinen Sitz in Belgrad. Kommandant: Oberst Ladislaus Misek des Eisenbahnregiments.

— **Privatgüter- und Tierverkehr auf den im deutschen Militärbetriebe befindlichen Eisenbahnen des östlichen Kriegsschauplatzes.** Anstelle des bisherigen „Tarifs für den Privatgüter- und Privattierverkehr, herausgegeben unterm 1. Oktober 1915 von der vormaligen Linienkommandantur Lodz und Neudruck des Deutschen Eisenbahnverwaltungsrats Warschau vom 15. Januar 1916" nebst den hierzu erschienenen Änderungen und Ergänzungen tritt für den obengenannten Verkehr mit Gültigkeit vom 1. Juni d. J. ein neuer Tarif in Kraft. Er erscheint in 2 gesonderten Heften, dem Entfernungszeiger und dem eigentlichen Tarif. Der erstere umfaßt die Entfernungen für alle bisher für den Privatgüterverkehr freigegebenen Stationsverbindungen, der Tarif enthält außer neuen Tarifbestimmungen eine neue übersichtliche Gütereinteilung und sämtliche bisher veröffentlichten Ausnahmetarife. Der Entfernungszeiger und der Tarif sind zum Preise von 70 und 60 ₰ bei den preußischen Eisenbahndirektionen erhältlich.

— **Über russische Eisenbahnpläne** schreibt der frühere russische Finanzminister Kokowzow in der „Petersburger Rsenzeitung": Der Krieg habe die Unzulänglichkeit des russischen Eisenbahnwesens gezeigt. Die Eisenbahnen seien bisher ausschließlich nach strategischen Gesichtspunkten angelegt, ohne Rücksicht auf die wirtschaftlichen Bedürfnisse. Darum sei eine Neuordnung des gesamten Verkehrsnetzes nötig. Während des Krieges sei aber eine Neuerung undurchführbar, da das Material und die Arbeitshände fehlten. Auch nach Friedensschluß müsse erst eine geraume Zeit vergehen, ehe das russische Wirtschaftsleben hinreichend erstarkt sei. Die Frage, ob neue Bahnen vornehmlich Staatsbahnen oder Privatbahnen werden sollen, beantwortet Kokowzow dahin, die Regierung sei in weitestem Maße auf private Unternehmungslust angewiesen. Schon seien zahlreiche Konzessionen für neue Eisenbahnlinien größtenteils an ausländische Unternehmer erteilt worden; ihr Gesamtwert belaufe sich auf anderthalb Milliarden Rubel.

Fremde Erdteile.

— **Russische Eisenbahnscherze.** Im „Rjetsch" wird von dem fgenden „sinnigen", glücklicherweise ohne ernstlichen Schaden gelaufenen Eisenbahnscherz erzählt: Am 1. April d. J. gaben i Schaffner nach Ankunft des Zuges in Station Bira der Amur-hn den Fahrgästen bekannt, daß der Zug 45 Minuten Aufent-lt habe, genügend zur Einnahme des Mittagessens. Die Fahr-ste, nichts schlimmes ahnend, einige mit kleinen Kindern, chten sich an das Buffet und verteilten sich an den Tischen. ine 20 Minuten vergingen, da setzte sich der Zug ohne irgend ne Verständigung der Fahrgäste in Bewegung. Das wurde chtzeitig von einigen Fahrgästen bemerkt und diese erhoben rm. Es gab eine Panik. Die Fahrgäste liefen dem Zug nach, lten ihn ein, klammerten sich an die Stufen, fielen hin: eine au mit einem kleinen Kind verlor den Halt und fiel in eine ütze; glücklicherweise kam sie nicht unter die Räder. In nigem Abstand kam der Zug zum Stehen. Er wurde von einem haffner gestellt, der auf der Plattform stand und die Signalleine g. Auf das Schimpfen der Fahrgäste erklärte das Zugpersonal n Vorfall durch Hinweis auf — den ersten April. Dr. S.

— **Die Pennsylvania-Bahn im Jahre 1915.** Die „Neue Zürcher g." schreibt: Die Pennsylvania Railroad, die größte der erikanischen Bahnen, weist für das Jahr 1915 einen Rein-winn von 8,47 (1914 6,82) % auf ihr Aktienkapital von 9.20 Millionen Dollar aus. Die Roheinnahmen betrugen 1915 6,63 (+ 9,38), die Betriebsausgaben 142,74 (— 1,56), die reinen triebseinnahmen 53.89 (+ 10,93) Millionen Dollar. Steuern forderten 7,61 (— 0.06) Millionen Dollar; Einkünfte außerhalb s Betriebes ergaben 20,38 (+ 3,68) Millionen Dollar. Damit nden 66,63 (+ 14,67) Millionen Dollar zur Verfügung. Feste sten beanspruchten 24,20 (+ 6,34), die 6 % Dividende er-rderte unverändert 29,95 Millionen Dollar. Darüber hinaus nden 12,47 (+ 8,34) Millionen Dollar zur Verfügung 1,95 - 0,16) Millionen Dollar erhielten die Amortisationsfonds und e restlichen 10,53 (+ 8,17) Millionen Dollar wurden für Ver-sserungen verwendet. Im Jahre 1914 blieb darnach noch ein ortrag von 123 000 Dollar.

Der Jahresbericht erwähnt, daß am 16. April siebzig Jahre seit laß jenes Gesetzes durch den Staat Pennsylvania verflossen nd, durch das die Pennsylvania-Bahn ins Leben trat. Seit rer Gründung erhielten die Aktien in jedem Jahre eine Divi-nde, während viele Millionen aus den Einnahmen für Ver-sserungen verwendet wurden, die sonst durch Ausgaben von nds oder Aktien hätten beschafft werden müssen. Zur Er-höhung der Einnahmen, die hauptsächlich den letzten Monaten zu rdanken war, hat auch eine zu Beginn 1915 bewilligte Auf-sserung einer Anzahl von Gütertarifen beigetragen. Auf diesen mstand war insgesamt eine Zunahme um 2,96 % der gesamten rachteinnahmen zurückzuführen. Infolge des Panamakanal-setzes mußten mehrere Untergesellschaften ihre Schiffahrts-nien abstoßen. Der Bericht erwähnt die vom Präsidenten Wilson in einer Botschaft an den Kongreß, anläßlich dessen Er-öffnung im Dezember 1915 empfohlene Einsetzung eines Aus-schusses zur Untersuchung der die Bahnen betreffenden Ange-genheiten. Die Pennsylvania-Bahn beklagt sich über den angel einer bestimmten Geschäftspolitik und den Mangel an usammenarbeit zwischen der Bundesregierung und den einzel-staatlichen Regierungen in bezug auf die Eisenbahn-Gesetzgebung. chwere finanzielle Lasten seien den Bahnen auferlegt worden, ährend sie inbezug auf ihre Einnahmen beschränkt seien. ie in den Bahnen angelegten Kapitalien hätten infolgedessen ein angemessenes Ergebnis geliefert und die Entwicklung der ahnen sei dadurch verhindert worden. Der Bericht erhofft n der Tätigkeit des erwähnten Untersuchungsausschusses ne Besserung in dieser Beziehung.

Das reine Betriebsergebnis für die in ihren Bahnen angelegten apitalien gibt die Pennsylvania-Bahn für 1914 mit 3,72 % und ir 1915 nach der bedeutenden Besserung der Betriebsverhältnisse bei 1076,99 Millionen Dollar verwendeten Kapitals) mit 4,73 % an.

Die Hauptzahlen für das gesamte Pennsylvanianetz, wozu eine anze Anzahl von ihr unabhängig betriebenen Bahnen gehören, lgen nachstehend (in Millionen Dollar):

	1915	1914	1913
oheinnahmen	374,94	354,41	392.43
usgaben und Steuern	287,03	288,80	321,45
Betriebseinkommen	87,91	65,61	70,98
ndere Einnahmen	35,05	34,01	38,83
esamte Einnahmen	122,96	99,62	109,81
este Lasten und Dividenden	120,77	99,63	107,99
berschuß oder Fehlbetrag	+ 2,19	— 0,01	+ 1,82

Die Roheinnahmen des ganzen Netzes waren also 1915 noch leiner als 1913.

In den letzten Tagen wurde gemeldet, daß die Pennsylvania-Bahn, die übrigens bereits 51 % des Aktienkapitals der Nor-olk- und Western-Bahn besitzt, diese Bahn gegen eine Divi-lendengarantie von 6 bis 7 % erwerben wolle.

— **Verstaatlichung der kanadischen Eisenbahnen.** Der „Morning Post" wird aus Ottawa gemeldet: Die kanadische Regierung erwägt die Verstaatlichung der Eisenbahnen in Kanada laut einer Kammererklärung des Ministers der öffentlichen Arbeiten. Dieser erwähnte den Entschluß der Regierung, die Grand Trunk Pacific und die Canadian Northern Bahngesellschaften durch Anleihen von 1 600 000 Pfund bzw. 3 000 000 Pfund zu unterstützen, und sagte dazu: Wir taten dies, um den geordneten Gang des Verkehrs nicht zu stören, besonders da wir beabsichtigen, die Verstaatlichung der Eisenbahnen in Kanada herbeizuführen, um so ein- für allemal ein Ende damit zu machen, daß Jahr für Jahr die verschiedenen Eisenbahnen an das Parlament herantreten, um Beistand zu fordern.

Allgemeines.

— **Hundert Jahre deutscher Fluß-Dampfschiffahrt.** Das Jahr 1816 spielt in der Geschichte der deutschen Dampfschiffahrt eine besondere Rolle. Wie C. Matschoß in der „Zeitschrift des Vereins deutscher Ingenieure" mitgeteilt hat, wurde am 21. Juni auf einer zu Pichelsdorf bei Spandau eingerichteten Schiffswerft der Kiel des ersten deutschen Dampfbootes gelegt, das den Namen Prinzessin Charlotte erhielt. Seine regelmäßigen Fahrten zwischen Berlin und Potsdam galten damals als ein bedeutsames Ereignis für den Berliner Verkehr. Dem in Berlin ansässigen Erbauer John Humphreys, der bereits 1815 in Hamburg ein zehn Jahre gültiges Patent auf Flußschiffahrt genommen hatte, wurden bald danach größere Geldmittel und das nötige Bauholz für weitere Schiffe bewilligt. Im gleichen Jahre nahm auch die Dampfschiffahrt auf dem Rhein ihren Anfang. Das von Margate kommende englische Schiff Defiance (Trotz) — schon damals liebten die Briten so prahlerische Namen — fuhr von Rotterdam aus rheinaufwärts nach Cöln, wo es am 11. Juni eintraf. Im gleichen Jahre erhielt ferner der Bremer Großkaufmann Friedrich Schröder vom Senat auf 15 Jahre das Privileg für die Dampfschiffahrt auf der Weser; auch begannen mit dem regelmäßigen Verkehr der „Lady of the Lake" zwischen Hamburg und Cuxhaven die ersten Dampferfahrten auf der unteren Elbe. Somit kann die deutsche Fluß-Dampfschiffahrt in diesem Jahre ihr hunderjähriges Jubiläum feiern. Die Entwicklung, auf welche sie zurückblickt, weist verschiedene Phasen auf, zunächst einen unerhört glänzenden Aufschwung seit dem Ende der 20er Jahre für die Rheinschiffahrt. Mehrere Dampfschiffahrtsgesellschaften widmeten sich vorwiegend dem Personenverkehr, nebenbei auch der Frachtbeförderung. Bald entwickelt sich aus diesem Betriebe die Schleppschiffahrt, die später auch das Frachtgeschäft an sich zog und zu hoher Ertragsfähigkeit steigerte, bis um die Mitte des 19. Jahrhunderts die Konkurrenz der Eisenbahnen auftauchte und die Binnenschiffahrt zu verdrängen drohte. Doch erstand ihr im Jahre 1869 ein warmer Fürsprecher in dem „Zentralverein für Hebung der deutschen Fluß- und Kanalschiffahrt", der mit ausgezeichnetem Erfolg für sie wirkte. Seit dieser Zeit hat die deutsche Binnenschiffahrt eine ständig wachsende Bedeutung gewonnen. Ihre Organisation, die Schaffung leistungsfähiger Wasserstraßen, die Vervollkommnung der Transportgefäße, die Anwendung moderner Transportgrundsätze haben gemeinsam diese Entwicklung zuwege gebracht, welche in dem Statistischen Jahrbuch für das Deutsche Reich zahlenmäßig zum Ausdruck kommt.

— **Postscheckverkehr.** Die durch den Krieg geschaffenen Verhältnisse haben mit aller Dringlichkeit dargetan, daß der Umlauf an Banknoten und sonstigen baren Zahlungsmitteln auf das geringste Maß beschränkt und der bargeldlose Zahlungsausgleich in weitem Umfange gefördert werden muß. Diesem Ziele dient auch der Postscheckverkehr, der zugleich das Zahlungswesen vereinfacht, verbilligt und beschleunigt. Im Deutschen Reiche nehmen jetzt gegen 140 000 Kunden am Postscheckverfahren teil. Der Teilnehmerkreis ist aber noch viel zu klein. Erst wenn die Beteiligung sehr groß ist, kann sich der bargeldlose Überweisungsverkehr, dessen Pflege die Hauptaufgabe des Postscheckwesens bildet, recht entfalten. Die Gebühr für eine Überweisung von einem Postscheckkonto auf ein anderes ist sehr niedrig; sie beträgt ohne Rücksicht auf die Höhe des Betrages nur 3 ₰ und wird vom Aussteller der Überweisung erhoben.

In den nächsten Tagen werden innerhalb des deutschen Reichspostbezirks die Briefträger ein Merkblatt über den Postscheckverkehr nebst Vordruck zum Antrag auf Eröffnung eines Postscheckkontos verteilen. Allen denen, die dem Postscheckverkehr noch fernstehen, bietet sich hierdurch eine bequeme Gelegenheit, sich ein Postscheckkonto eröffnen zu lassen.

Bücherschau.

— **Der Wall von Eisen und Feuer.** (Ein Jahr an der Westfront.) Leipzig, F. A. Brockhaus. 1915. 192 Seiten. 1 *M*.

Der Verfasser dieses bei Brockhaus erschienenen Buches, Professor Dr. Georg Wegener, ist als Geograph und Forschungsreisender, als Berater und Begleiter des deutschen Kronprinzen auf seiner Indienfahrt, als Kenner von Land und Leuten in allen Winkeln der Erde, als geistreicher Plauderer und Vortragsmeister dem deutschen Publikum längst vorteilhaft bekannt. Seit Beginn des Weltkrieges weilt er im Hauptquartier des Westens, und seine Erlebnisse und Eindrücke an der Front vom Meer bis zu den Vogesen faßt er in einem Buche zusammen, das als ein ernstes und künstlerisch vollendetes Denkmal deutschen Heldentums in trotziger Wehr gegen Westen bei allen Lesern im Feld und daheim einer ähnlichen Aufnahme gewiß sein darf, wie sie Sven Hedins „Volk in Waffen" in allen Schichten der Bevölkerung gefunden hat. Mit handgreiflicher Plastik, tief poetischer Auffassung und in wuchtigem Stil zeichnet Wegener scharf umrissene Bilder all der Stätten und Ereignisse, deren Namen schon zu einem unsterblichen Heldenlied zusammenklingen: Lorettohöhe, Champagne, Ypern, Souchez, Argonnen, Antwerpen usw., Bilder teils von erschütternder Eindringlichkeit, teils von zarter Anmut, denen unwiderstehlichem Reiz sich der Leser gefangen geben muß. Aus dem Vergänglichen der Tageseindrücke formte sich ein Werk von dauerndem Wert, das auch noch in späteren Jahren durch seine literarisch-künstlerischen Vorzüge seinen Platz behaupten und allen national Gesinnten noch lange eine Quelle des Stolzes und der Erhebung sein wird. Der billige Preis von 1 *M* für fast 200 Seiten Text und die reizvolle bildliche Ausstattung werden ihm obendrein die denkbar weiteste Verbreitung sichern. Und die wünschen wir ihm sehr!

Druckfehlerberichtigung.

In dem in Nr. 42 veröffentlichten Leitaufsatze: „Starre oder „schmiegsamer" Fahrplan befindet sich auf S. 495, 2. Spalte in der 5. Zeile des 1. Absatzes unter der Bildung ein Druckfehler. Es muß dort statt Bahnordnung heißen: Betriebsordnung.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Güterverkehr.

Ausnahmetarif für Superphosphat mit geringem Phosphorgehalt. — Tfv. 2 II i.

Mit Gültigkeit vom 8. Juni 1916 wird die Station Schwarzenbek als Empfangsstation in den Tarif aufgenommen. Nähere Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbureau, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 3. Juni 1916. (768)
Königliche Eisenbahndirektion.

Transittarif für den süddeutschen Güterverkehr nach den unteren Donauländern. Teil II. vom 1. Februar 1907.

Mit Gültigkeit vom 1. Juni 1916 ab wird die Station Mannheim Rangierbahnhof der Großh. Badischen Staatseisenbahnen mit der Beschränkung auf die Umbehandlung von Frachtgut in den Tarif aufgenommen. Die Entfernungen für „Mannheim Rbf." sind die gleichen wie für Mannheim Bad. B.

München, den 29. Mai 1916. (769)
Tarifamt der K. B. Staatseisenb. r. d. Rh.

Staats- und Privatbahn-Güterverkehr. — Heft C 2 c. —

Mit Gültigkeit vom 12. Juni 1916 werden von der seit 10. April 1916 in den Ausnahmetarif S 5 aufgenommenen Station Vinnhorst noch Frachtsätze nach Dänischburg eingeführt.

Näheres im Gemeinsamen Tarif- und Verkehrsanzeiger.

Hannover, den 3. Juni 1916. (770)
Königliche Eisenbahndirektion.

Westdeutsch-Österreichischer Verkehr. Heft 2 vom 1. Januar 1912.

Mit Gültigkeit vom 25. Juni d. J. wird die Station Nedwieditz (Lokalbahn Saar i. M.-Tischnowitz) in den Ausnahmetarif 65 (Graphit usw.) aufgenommen.

Näheres enthält der Tarif- und Verkehrsanzeiger der preußisch-hessischen Staatseisenbahnen.

Breslau, den 1. Juni 1916. (765)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Ausnahmetarif 2 III r für Steinkohlen, Steinkohlenkoks und Steinkohlenbriketts belgischen Ursprungs zur Ausfuhr über See nach den nordischen Ländern.

Der vorbezeichnete, vom 27. September 1915 ab bis auf Widerruf gültige Ausnahmetarif wird mit Wirkung vom 1. Juli 1916 ab aufgehoben.

Essen, den 30. Mai 1916. (772)
Königliche Eisenbahndirektion.

Westdeutsch-südwestdeutscher Verkehr.

1. Die Gültigkeitsdauer der Ausnahmetarife 23 für frisches Obst und 23 a für Frühzwetschgen wird bis auf Widerruf, längstens bis zum 30. Juni 1917 verlängert.
2. Die Station Opladen wird mit sofortiger Gültigkeit als Empfangsstation in den Ausnahmetarif 23 a für Frühzwetschgen einbezogen.

Näheres bei den beteiligten Güterabfertigungen und im Tarifanzeiger der preußisch-hessischen Staatsbahnen.

Frankfurt (Main), 2. Juni 1916. (771)
Königliche Eisenbahndirektion.

Deutscher Eisenbahn-Gütertarif, Teil I B. Kontrollvorschriften für Ausfuhrgüter bei Beförderung nach Binnenstationen.

Mit sofortiger Gültigkeit wird die zu § 16 (5) der Allgemeinen Tarifvorschriften unterm 30. März 1915 aufgenommene Anmerkung: „Für die Dauer des Krieges beträgt die Antragsfrist 12 Monate" durch folgende ersetzt:

„Für die vor Beginn des Krieges (vor dem 1. August 1914) und für die während des Krieges aufgegebenen Sendungen ruht der Lauf der Frist für die Dauer des Krieges."

Berlin, den 31. Mai 1916. (766)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Staats- und Privatbahn-Güterverkehr. Heft C. 2.

Vom 10. Juni d. J. ab werden die Versandstationen Celle, Peine und Wustrow des Direktionsbezirks Hannover in die Ausnahmetarife 3e, f und h für Steinsalz und 3 g für Stein- und Siedesalz zum Salzen von Fischen; Celle und Wustrow auch in den Ausnahmetarif S 10 für Stein- und Siedesalz zur Verschiffung seewärts einbezogen.

Hannover, den 30. Mai 1916. (7)
Königliche Eisenbahndirektion.

Sächsischer Binnengüterverkehr.

Am 5. Juni 1916 wird die Ausschließung von Gütern auf Schemelwagenpaaren in Bahnhof Toßfell aufgehoben.

Dresden, am 2. Juni 1916. (7)
Kgl. Gen.-Dir. d. Sächs. Staatseisenb.

Mitteldeutsch-südwestdeutscher Gütertarif.

Die Ausnahmetarife 23 (Obst) und 23a (Frühzwetschen gelten mit den bisherigen Beschränkungen bis 30. Juni 19[illegible].

Erfurt, den 3. Juni 1916. (7)
Königliche Eisenbahndirektion.

2. Verdingungen.

Die Gleisumbau- und Gleisverbesserungsarbeiten im Bezirk der 33. und 33a. Bahnmeisterei auf Güterbahnhof Moabit sollen öffentlich vergeben werden. Verdingungsunterlagen können im Zimmer 28 des unterzeichneten Betriebsamtes eingesehen werden, auch können Angebotshefte, soweit solche vorhanden, gegen Zahlung von 1,00 *M* in der Kasse, Zimmer 33, hierselbst, bezogen werden. Die Beträge sind in bar zu zahlen oder portofrei unter Beifügung von 50 Pf Bestellgeld (Briefmarken ausgeschlossen) einzusenden. Die Angebote sind verschlossen mit der Aufschrift: „Angebot auf Gleisarbeiten der 33. und 33 a. Bahnmeisterei Güterbahnhof Moabit" versehen bis zum 21. Juni 1916, vormittags 11 Uhr, nach hier einzureichen. Die Öffnung der eingegangenen Angebote findet zu vorbenannter Zeit in Gegenwart etwa erschienenen Bieter statt. Zuschlagsfrist 4 Wochen. (7)

Königl. Eisenbahn-Betriebsamt 3.
Berlin NW. 40, Invalidenstr. 51.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Eisenbahndirektions-Präsident a. D. v. Mühlenfels in Berlin.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins

Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nummer 46. | 10. Juni 1916. | LVI. Jahrgang.

Inhalt:

achturkundenstempel und Bargeldverkehr.

terreichische Südbahn.

eue Steinkohlenunternehmungen auf Spitzbergen.

achrichten.

Deutschland: Frachturkunden-Stempelgesetz. — Güterverkehr mit den Militärbahnen des besetzten östlichen Gebiets. — Hebung der Kleintierzucht bei den Bediensteten der preußisch-hessischen Staatsbahnen. — Kriegsbeihilfen und Teuerungszulagen für die preußischen Beamten. — Teuerungs-Lohnzulagen bei den preußisch-hessischen Staatsbahnen. — Elektr. Probezug f. d. Berliner Stadtbahn. — Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn. — Eisenbahnfragen in der Handelskammer Leipzig. — Versicherungsverein Deutscher Eisenbahnbediensteten in Berlin. — Kriegsbeschädigtenfürsorge der Kriegssammlung der Eisenbahn. — Personalnachrichten.

Österreich: Erlaß des Eisenbahnministeriums über den Verkehr mit Geflügeleiern. — Vorkehrungen der Staatsbahnverwaltung gegen das Verderben der Milchtransporte. — Buschtiehrader Bahn. — Verkehrsverbesserung. — Elbe-Umschlagverkehr in Aussig. — I. Donau-Dampfschiffahrt-Gesellschaft. — Mitteleuropäische Binnenschiffahrt.

Ungarn: Sparsame Bauausführung. — Baugenehmigung von Forstbahnen. — Ehrung für fachschriftstellerisches Wirken.

Übrige europäische Länder: Neue Postwagen in Schweden. — Aufhebung von Ausfuhrtarifen auf den schwedischen Staatsbahnen. — Wiederherstellung der belgischen Eisenbahnen. — Nachrichten von den schweizerischen Eisenbahnen. — Frauen im englischen und französischen Eisenbahndienst. — Einnahme-Gemeinschaft von Londoner Verkehrsunternehmungen. — Kohlengewinnung in Rußland.

Fremde Erdteile: Errichtung einer Quarantänestation in Mandschurija. — James I. Hill †.

Allgemeines.

Rechtspflege.

Amtliche Bekanntmachungen.

Wegen des Pfingstfestes fällt die am 14. Juni fällige Nummer dieser Zeitung aus.

Frachturkundenstempel und Bargeldverkehr.

Es wird sich nicht bestreiten lassen, daß der Bargeldverkehr Deutschland in den letzten Jahren erfreulicherweise eine ändig steigende Einschränkung erfahren hat. Aber bis zur ollkommenen Ausgestaltung und Erreichung des Überweisungsrkehrs ist doch noch ein recht weit gemessener Schritt. Darber kann kein Zweifel sein, und man wird gut tun, die Angegenheit als eine noch in der Entwicklung begriffene aufzusen. Solange das Volk in allen seinen Schichten nicht den rundgedanken erfaßt hat, daß die Zahlung in barer Münze dem aatsinteresse widerspricht, und solange das Warum ihm nicht llig in Fleisch und Blut übergegangen ist, wird man das Ziel. m Staat allezeit genügende Metallbestände zu schaffen und ihm e finanzielle Brustwehr zu stärken, nur in der Ferne erkennens klingt wie eine Anekdote, wenn der Ordinarius einer Untertia eines Königlichen Gymnasiums bei der letzten Schulgeldhlung dem einzigen Schüler seiner Klasse, der das Schulgeld n Giroverkehr durch ein Bankhaus bezahlte, zurief: „Nun bist wohl bald so groß, daß du das Geld wie die anderen Jungen itbringen kannst". Die Folge war zu natürlich. Der Schüler urde von seinen Klassengenossen weidlich gehänselt.

Hier hilft nur Aufklärung, organisierte, volkstümliche, nicht chlassende Verbreitung des Wesens und Inhalts der einzelnen hlungsarten und jederzeit gutes Beispiel. Die Nachläufer legen von selbst zu kommen. Mit Genugtuung haben wir von en dankenswerten Bemühungen der Ältesten der Berliner Kaufnnschaft gelesen, die mit Wort und Tat für die gute Sache wirkt haben. Die Presse ist verständnisvoll gefolgt. Wir innern nur an den Aufsatz in dem Abendblatt der „Frankrter Zeitung" vom 18. Februar 1916 „Gegen den Bargeldverhr". Die Eisenbahnverwaltung hat die Sache erneut aufgegriffen. id manche beachtliche Anweisung hat ihren Weg zu den ienststellen gefunden, den Vermittlern mit den Verkehrstreibenen, und zu der großen Masse des Volkes.

Praktisch wirkungsvoller, aber ungleich schwieriger ist das gute Beispiel. Zahlung ist ein zweiseitiges Geschäft. Der Wille des Zahlers, mag er noch so zielbewußt und nie erschlaffend sein, setzt nicht durch, wenn sich der Gläubiger die ihm nicht geläufige oder genehme Zahlungsart anzunehmen weigert. Überzeugungstreue Gründe leiden vielfach kläglich Schiffbruch am natürlichen Gemäuer der Bequemlichkeit, der ärgsten Feindin jeden Fortschritts. Hier muß der Staat vorbildlich sein; es sollte jede Zahlung ohne Ausnahme, die der Staat unter seinen einzelnen Stationen und an einzelne Staaten zu leisten hat, nur noch im Überweisungsverkehr zulässig sein; das gleiche müßte im Verkehr zwischen Staat und Gemeinden und öffentlichen Korporationen gelten. Auch bei Gehaltszahlungen und Löhnen müßte der Bargeldverkehr verboten werden; die Sparkassen der Genossenschaften, Kreise und städtischen Verwaltungen können hier die Vermittlung übernehmen. Wo Verordnung nicht hilft, muß das Gesetz einspringen.

Zweck dieser Zeilen ist es, die Aufmerksamkeit auf Bestimmungen zu lenken, die gerade jetzt im Reiche zum Gegenstand von Beratungen gemacht sind.

Nach § 92 Ziffer 4 der Ausführungsbestimmungen zum Reichsstempelgesetz vom 3. Juli 1913 haben die Dienststellen der vom Reiche oder den Bundesstaaten betriebenen Eisenbahnunternehmungen die Frachturkundenstempelmarken bei den Verkaufsstellen desjenigen Bundesstaates anzukaufen, in dessen Gebiet sie gelegen sind. In Ausführung dieser Bestimmung haben in Deutschland die Güterabfertigungen, an deren Sitz sich eine Steuerstelle befindet, ihren Bedarf an Stempelmarken bei diesen gegen Barzahlung zu decken (§ 11 der Kundmachung 5 des Deutschen Eisenbahnverkehrsverbandes). Dienststellen, an deren Sitz sich keine Steuerstelle befindet, beziehen die Marken von einer Mutterstation am Ort einer Steuerstelle im Nachnahmeverfahren. Die vereinnahmten Stempelmarken werden nicht gebucht, sondern sind bei der Kassenführung als bares Geld anzusehen. Die nachgenommenen Stempelbeträge

sind im Nachnahmebuch als verauslagt nachzuweisen und gleichzeitig im Barkassenbuch in Ausgabe zu stellen.

Das Verfahren ist gewiß einfach; das Verhältnis zur Steuer ist mit der Barzahlung erledigt; im inneren Dienst der Eisenbahn ist die Stempelmarke Bargeld. Die deutsche Volkswirtschaft kommt aber nicht auf ihre Kosten. Warum man sie nicht berücksichtigt hat, läßt sich nicht feststellen, man wird nicht fehlgehen in der Vermutung, daß damals die Wichtigkeit der Beseitigung des Bargeldverkehrs noch nicht genügend klar erkannt war. Jetzt ist aber über die Bedeutung kein Zweifel mehr. Das nationale Interesse, das dem Überweisungsverkehr innewohnt, läuft nicht mehr hinter inneren Verwaltungseinrichtungen her oder steht neben ihnen, es geht ihnen voran, denn wohlverstanden, die Summen sind nicht gering. 15 Millionen Mark im Jahr sind nicht zu niedrig veranschlagt, die jetzt noch nach Großväterart in blankem Gelde von der Güterkasse zur Steuerkasse getragen werden.

Der Entwurf eines Frachturkundenstempelgesetzes sieht bekanntlich auch einen Urkundenstempel für Frachtstückgut, Expreßgut und Eilstückgut vor und erhöht im allgemeinen die Stempelbeträge. Zur Vereinfachung des Verkehrs sollen auch Frachtbriefe mit eingedrucktem Stempel verwendet werden. Die Stempelmarke an sich wird also nicht verschwinden. Es ist aber bestimmt, daß im Eisenbahnverkehr der Frachtführer die Einlieferung der Frachtbriefe mit aufgeklebten Stempelmarken verlangen kann, sofern zu den Frachtbriefen nicht Vordrucke mit eingedrucktem Stempel verwendet sind.

Es wird sich fragen, ob die Eisenbahnverwaltung von dieser Befugnis Gebrauch macht, oder ob es nicht im Interesse der Verfrachter, die beim besten Willen nicht im Ladungsverkehr die Höhe des Stempels zuverlässig vorher errechnen können, beim bisherigen Verfahren sein Bewenden behält. Nehmen wir an, daß das letztere der Fall ist, dann muß dem Barkauf der Stempelmarken bei den Steuerkassen der Garaus gemacht werden, zumal die Erhöhung der Stempelbeträge die Jahressumme um 15 Millionen rund steigern soll. Die Ausführungsbestimmung im § 92 Ziffer 4 muß die Forderung des Überweisungsverkehrs aussprechen, damit für die nachgeordneten Stellen die Sache von vornherein klargestellt ist. Das Verfahren würde sich außerordentlich einfach gestalten lassen.

Die Güterabfertigungen fordern ihren Bedarf an Stempelmarken bei den Steuerkassen im Wege der Stundung (Beträge an und melden die Anforderung fortlaufend ihrer zuständigen Verkehrskontrolle; diese stellen allmonatlich eine Nachweisung über die angeforderten Marken und ihre Beträge, getrennt nach Dienststellen, auf, ziehen monatlich die Endsumme in der Geldspalte und überweisen am Beginn des neuen Monats diese durch die Hauptkasse im Giroverkehr der Kasse der zuständigen Oberzolldirektion, die zur Nachprüfung eine im Pauseverfahren hergestellte Abschrift der Zusammenstellung erhält. Um den einzelnen Bundesstaaten die Zuscheidung der 2 % der jährlichen Einnahmen aus den Stempelmarken (§ 2 des Gesetzes) sicher zu stellen, müßte die Verkehrskontrolle die Zusammenstellungen für die in den verschiedenen Bundesstaaten liegenden Dienststellen getrennt führen. Irgendwelche Schwierigkeiten bestehen aber hier nicht. Die Steuerkassen müßten ihrer Hauptkasse die Zahl und den Wert der gegen Stundung abgegebenen Marken anzeigen, damit die Kasse hinnach die von der Verkehrskontrolle übersandte Zusammenstellung nachprüfen kann.

Am ganzen übrigen bisherigen Verfahren würde sich nichts ändern, insbesondere die Vorschriften über die Anforderung durch Mutterstationen und über die Buchung usw. könnten bestehen bleiben. Nahe läge ja der Gedanke, daß die Güterabfertigungen selbst statt des Barkaufs die bezogenen Marken im Giroverkehr bezögen. Das ist aber zurzeit praktisch unausführbar, weil kein Bedürfnis besteht, bei allen Güterabfertigungen ein Bankkonto einzurichten, und auch bei den Steuerkassen dies nicht anders liegen dürfte.

Die Verabschiedung des neuen Frachturkundenstempelgesetzes steht vor der Tür!*) Möge das Reich die Gelegenheit, mit gutem Beispiel voranzugehen, nicht unbenutzt vorübergehen lassen.

E. G

*) Das Gesetz ist soeben in 3. Lesung angenommen. Die vorstehend gewünschte Anordnung ließe sich wohl im Wege der Ausführungsbestimmung treffen. Die Schriftleitung

Österreichische Südbahn.

Dem von der Südbahn vor kurzem versendeten Geschäftsbericht für 1915 ist folgendes zu entnehmen:

Der noch in den ersten Monaten des Berichtsjahres ziemlich rege Nachbarverkehr mit Italien, der insbesondere als Durchzugsverkehr der Bahn bedeutende Frachten zugeführt hatte, brach unmittelbar vor der Kriegserklärung mit einem Schlage plötzlich ab. Überdies erschien der größte Teil der Linien nunmehr in das eigentliche Kriegsgebiet einbezogen. Dank dem Heldenmut der Truppen und ihrer unvergleichlichen Führung ist das Gesamtnetz — von kurzen Strecken im Grenzgebiet abgesehen — bisher unversehrt und den ungeheuer wichtigen Aufgaben erhalten geblieben, die ihm seit Beginn des Weltkrieges und seit der Kriegserklärung Italiens in noch verstärktem Maße obliegen.

Nach einem ehrenden Nachruf für die auf dem Felde der Ehre Gefallenen führt der Bericht über das Sanierungsübereinkommen folgendes an:

Inmitten der Kriegswirren hat sich ein für unsere Gesellschaft hochbedeutsames Ereignis vollzogen. Am 29. November 1915 ist von den Vertretern der k. k. Staatsverwaltung —nach vorheriger Einigung mit der Königlich ungarischen Regierung —, der Gesellschaft und der Prioritätsgläubiger das Übereinkommen betreffend die Regelung der finanziellen Verhältnisse unseres Unternehmens unterzeichnet worden. Wenige Tage später ist auch die kuratelbehördliche Genehmigung erfolgt. Damit erscheint ein Werk vollendet, das zu seiner Schaffung fast ein Jahrzehnt unablässiger, sorgenvoller Arbeit erfordert hat. Es bedurfte der tatkräftigsten Mitwirkung der Regierung, um der ganz ungewöhnlichen Schwierigkeiten endlich Herr zu werden. Unser tiefempfundener Dank gebührt daher vor allem den beiden hohen Staatsverwaltungen, aber auch den anderen Förderern des bedeutsamen Werkes und allen seinen Mitarbeitern, insbesondere den Mitgliedern unseres Verwaltungsrates, den Herren v. Gwinner, v. Landesberger und v. Spitzmüller. Mit besonderer Genugtuung dürfen wir vielleicht feststellen, daß dieses Werk — im vollen Frieden eingeleitet und in seinen Voraussetzungen auf dem Friedensstand aufgebaut, — eine ernste Kraftprobe bereits bestanden hat. Jedenfalls haben die Ergebnisse des verflossenen Jahres, das völlig im Zeichen des nun schon fast zwei Jahre währenden Weltkrieges stand, zumindest den Beweis geliefert, daß unter normalen Verhältnissen der durch das Sanierungswerk angestrebte Erfolg im vollen Umfang erreicht worden wäre.

Die Wirksamkeit des Übereinkommens hat bereits mit 1. Januar 1915 begonnen. Die praktische Durchführung einzelner Bestimmungen, insbesondere die Teilung der dreiprozentigen Obligationen in die beiden Kategorien A und B, die Inangriffnahme der Tilgung dieser Obligationen u. a. m. wird allerdings erst nach Rückkehr normaler Verhältnisse möglich sein.

Die Bilanz für das Jahr 1915 ist schon auf Grund der Anordnungen des neuen Übereinkommens aufgestellt. Sie zeigt vor allem die durch das Übereinkommen herbeigeführte Herabminderung der Prioritätsschulden um (zur gesetzlichen Relation berechnet) rund 630 Millionen Kronen, eine weitere Verringerung der Passiven zufolge Kürzung des Aktienkapitals um rund 208 Millionen Kronen, im ganzen demnach die Kürzung der Passiven um rund 838 Millionen Kronen, der eine Herabminderung der Aktiven in gleichem Maß gegenübersteht, ferner sonstige mehrfache Änderungen, deren Gesamterfolg eine für Übersichtlichkeit wesentlich erhöhende Vereinfachung der Bilanz bildet.

Weiter müssen aus der Bilanz noch zwei Umstände hervorgehoben werden, die die Rückwirkungen des Weltkrieges auf die finanzielle Lage der Gesellschaft besonders kennzeichnen: die zwei auf das Berichtsjahr entfallenden Annuitätsraten der Königl. italienischen Regierung sind unberichtigt geblieben; die Beträge wurden daher in den Büchern unter den Debitoren verrechnet. Anderseits haben die zufolge des gesetzlichen Zahlungsverbotes wider das feindliche Ausland aufgelaufenen Zahlungsrückstände, die in den Büchern zur gesetzlichen

ation in der Kronenwährung eingestellt erscheinen, im Berichtsjahr begreiflicherweise noch eine weitere bedeutende Steigerung erfahren und sohin mit Ende 1915, wie aus der Bilanz hervorgeht, bereits eine ganz außerordentliche Höhe erreicht.

Die Begleiterscheinungen des Weltkrieges spiegeln sich auch in den Geschäftsergebnissen des Unternehmens wider.

Die eigenartigen Umstände, unter denen sich der Betrieb auch im Berichtsjahr vollzog, haben die Notwendigkeit ergeben, nach zwei Richtungen besondere Vorsorge zu treffen: Infolge des Kriegszustandes traten außerordentliche Abnutzungen an den Bahnanlagen und den Betriebsmitteln ein; überdies mußten das Jahr 1915 betreffende Erhaltungsarbeiten zum großen Teil unterbleiben. Hierdurch wurden an den Bahnanlagen und den Betriebsmitteln außerordentliche Wertminderungen hervorgerufen, zu deren Ausgleichung ein entsprechender Betrag unter dem Titel „Außerordentliche, durch die erhöhte Abnützung und das Unterbleiben von Erhaltungsarbeiten im Jahre 1915 hervorgerufene Wertminderung an den Bahnanlagen und Betriebsmitteln" zurückgestellt wurde. Ferner wurde für die infolge der Kriegsereignisse zu gewärtigenden, noch nicht ziffernmäßig bestimmbaren Verluste auch im Berichtsjahr eine Kriegsverlustreserve gebildet.

Die Gewinn- und Verlustrechnung ergibt sohin einen Ertragsüberschuß von 294 953 K., der dem durch das neue Übereinkommen vorgesehenen Ausgleichsfonds zuzuweisen sein wird.

Der Betriebsverteuerung wird — wiewohl sich der Verkehr auch im laufenden Geschäftsjahr bisher nicht ungünstig entwickelt hat — durch geeignete Maßnahmen auf tarifarischem Gebiet begegnet werden müssen, wenn das Unternehmen von neuen, ernsten Schwierigkeiten verschont bleiben soll. In dieser Richtung sind entsprechende Anregungen den maßgebenden Stellen bereits unterbreitet. Was aber die künftige Gestaltung der Wechselkurse betrifft, so wird es sich hierbei naturgemäß, abgesehen von der Beschaffung der für die neu eintretenden Erfordernisse notwendigen Zahlungsmittel, auch um die Erfüllung der unberichtigt gebliebenen, auf fremde Währungen lautenden Schuldverbindlichkeiten handeln — ein Problem, dessen ungeheure Tragweite für die ganze Volkswirtschaft wohl erwarten läßt, daß eine geeignete Vorsorge auf diesem Gebiet in den künftigen Friedensvertrag Aufnahme finden wird.

Die weitaus wichtigste Neuerung der Bilanz bildet die Kürzung der Passivposten „Aktien" gemäß der Herabsetzung ihres Nennwertes von 500 Fr. auf 200 Fr. und „Anlehen" gemäß der Herabsetzung des Nennwertes der 3proz. Obligationen von 500 Fr. auf 325 Fr. Auf diese Weise erscheint — bei Umrechnung der Franken in die Kronenwährung nach der gesetzlichen Relation — das noch im Umlauf befindliche Aktienkapital von 346 715 256 K. auf 138 686 878 K., das 3proz. Obligationskapital von 1 801 659 878 K. auf 1 171 078 921 K. ermäßigt. Die sohin erreichten Kürzungen der Passivposten um zusammen 838 610 111 K. waren nach dem Übereinkommen auf der Aktivseite durch entsprechende Kürzung der Posten „Anteil an dem Unterschied zwischen dem Nennwert des Anlagekapitals und dem erzielten Erlös", „Österreichisches Netz", „Ungarisches Netz" und „Investiertes Kapital in den italienischen Linien" auszugleichen.

Es wurden zunächst die bisher unter der Bezeichnung „Anteil an dem Unterschied zwischen dem Nennwert des Anlagekapitals und dem erzielten Erlös" (gekürzt um die Abschreibungen) bei den Posten Österreichisches Netz mit 410,3 Millionen, Ungarisches Netz mit 86 Millionen, Italienisches Netz mit 430 Millionen, Wasserleitung Aurisina mit 0.77 Millionen, Buchwert des 1/6 Anteiles an der Wiener Verbindungsbahn mit 0 9 Millionen ausgewiesenen Beträge und der Betrag von 102,8 Millionen, um den die bisherige Post „Investiertes Kapital in den italienischen Linien" zuzüglich des Ablösungsbetrages für die ehemaligen lombardisch-venezianischen Staatseisenbahnen den Ursprungsnennwert der künftigen Obligationen, Kategorie A, übersteigt, in eine Post von zusammen 1030.9 Millionen Kronen vereinigt. Von dieser Ziffer wurde sodann der oberwähnte aus der Herabminderung der Passivposten zur Verfügung stehende Betrag von 838,6 Millionen Kronen abgezogen, der Rest von 192,3 Millionen Kronen als besondere Aktivpost unter der Bezeichnung „Unterschied zwischen dem Nennwert des Anlagekapitals und dem erzielten Erlös abzüglich der Abschreibungen und der gemäß dem Übereinkommen vom 29. November 1915 vorgenommenen Kürzungen" ausgewiesen. Die Passivpost „Verschiedene Kreditoren" erhöht sich entsprechend der obenerwähnten Zurechnung des restlichen Ablösungsbetrages für die ehemaligen lombardisch-venezianischen Staatseisenbahnen um 16,7 Millionen Kronen.

Durch die Aufhebung des Übereinkommens vom 16. September 1903 ergab sich die Möglichkeit, die im Sinne dieses Übereinkommens bisher in der Bilanz unter den Passiven getrennt ausgewiesenen Posten: Reserve zur Sicherung des Dienstes der 3proz. Obligationen von 11,55 Millionen Kronen, aus den an diese Reserve übereinkommengemäß nicht zu überweisenden Teilbeträgen der Ertragsüberschüsse der Jahre 1905 und 1906 geleistete Kaufschillingsbezahlungen von 0,74 Millionen, aus den an diese Reserve übereinkommengemäß nicht zu überweisenden Teilbeträgen der Ertragsüberschüsse der Jahre 1906 und 1907 bestrittene Investionen von 2,88 Millionen, Rücklässe aus der Einschränkung der Tilgung der 3proz. Obligationen in den Jahren 1902 bis einschließlich 1914 in Gemäßheit des Übereinkommens vom 16. September 1903 mit 140,35 Millionen, sowie die gleichfalls eine buchmäßige Rücklage bildende Post Abschlagszahlungen auf den Ablösungsbetrag für die Linie Wien-Triest, geleistet aus den Betriebsüberschüssen ab 1897 mit 6,38 Millionen, zusammen demnach 161,9 Millionen Kronen, unter der Bezeichnung „Rücklagen aus den Betriebsergebnissen der Jahre 1897 bis einschließlich 1914 (in Investionen, Abschlagszahlungen auf den Ablösungsbetrag für die Linie Wien-Triest usw. veranlagt)" zu vereinigen. Von dieser Sammelpost wurden die nach dem neuen Übereinkommen gänzlich zu beseitigenden Posten auf der Aktivseite: Deckung der Verlustvorträge der Jahre 1901 und 1902 aus den Rücklässen infolge Einschränkung der Tilgung der 3proz. Obligationen 2,85 Millionen Kronen, Verlustvorträge der Jahre 1908, 1909, 1910 und 1911 abzüglich der Ertragsüberschüsse für 1912 und 1913: 16,67 Millionen, Gebarungsabgang für 1914: 11,9 Millionen, also insgesamt ein Betrag von 31,4 Millionen abgerechnet, so daß ein Betrag von 130,47 Millionen erübrigte. Hiervon wurde im Berichtsjahr ein Betrag von 4,33 Millionen zu den als notwendig erkannten erhöhten Wertabschreibungen vom österreichischen sowie vom ungarischen Netz herangezogen, so daß die Post „Rücklagen aus den Betriebsergebnissen usw." Ende 1915 mit dem Betrag von 126,13 Millionen Kronen in der Bilanz ausgewiesen erscheint.

Infolge Aufhebung des Übereinkommens vom 29. Mai 1909 sowie der späteren mit den Prioritätenkuratoren abgeschlossenen Übereinkommen hatten ferner unter den Passiven die Posten „Gestundete Tilgung der 3proz. Obligationen für 1908 bis einschließlich 1914" 40,5 Millionen Kronen, ferner „gestundete Tilgung der 4proz. Obligationen der Serien E und W für 1910 bis einschließlich 1914" 3,2 Millionen Kronen, also zusammen 43,7 Millionen Kronen, und damit natürlich auch die bisherigen Ordnungskonten gleicher Höhe unter den Aktiven (Debitoren) der Bilanz zu entfallen.

Die aus der „Reserve zur Sicherung des Dienstes der 3proz. Obligationen" — deren ursprüngliche Widmung nach dem neuen Übereinkommen entfallen ist — angeschafften Effekten werden bis zu ihrer im neuen Übereinkommen vorgesehenen Verwendung unter den Aktiven auch weiterhin gesondert ausgewiesen, während der geringe Barbestand der genannten Reserve den allgemeinen Kassenbeständen der Gesellschaft einverleibt wurde. Hinsichtlich der Passiven wäre noch hervorzuheben, daß im Hinblick auf die einschlägigen Bestimmungen des neuen Übereinkommens die für das Berichtsjahr vorgesehenen, die 3proz. Anleihe betreffenden Tilgungsbeträge in die Tilgungsrückstände einbezogen wurden und daher von der Post „Anlehen (3proz. Obligationen)" abzusetzen waren. Die unter den Aktiven bisher als eigene Posten geführten „Ablösungsbetrag für die Linie Wien-Triest nach Abzug des Inventarwertes der bei der Übernahme vorhanden gewesenen Betriebsmittel und Vorräte" sowie „Abschlagszahlungen auf diesen Ablösungsbetrag", desgleichen „Ablösungsbetrag für die Linie Sopron (Oedenburg)-österreichische Grenze nach Abzug des Inventarwertes der bei der Übernahme vorhanden gewesenen Betriebsmittel und Vorräte" sowie „Abschlagszahlungen auf diesen Ablösungsbetrag" wurden zum 1. Januar 1915 unter die Bauanlagen des österreichischen sowie des ungarischen Netzes aufgenommen, wohin sie ihrem Wesen nach gehören.

Die Investitionen ab 1. Januar 1915 sind nach dem neuen Übereinkommen mit ihrer Deckung auf den Erlös der vorgesehenen 4½proz. Anleihe verwiesen. Da diese Anleihe begreiflicherweise noch nicht begeben werden konnte, mußten die Kosten der Investitionen, die sich im Berichtsjahr als unabweislich ergaben, vorläufig aus den Kassenbeständen der Gesellschaft bestritten werden. Die Investitionen betrugen im Jahre 1915 für Bauarbeiten: auf den Hauptbahnen 1 369 594 K., auf der Lokalbahn Liesing-Kaltenleutgeben 2313 K., für Fahrbetriebsmittel, Starkstromanlagen und Ausrüstung der verschiedenen Dienststellen 719 717 K, zusammen 2 091 625 K.

Die Betriebseinnahmen, die im ersten Halbjahre des Krieges einen empfindlichen Rückschlag erfahren hatten, überschritten im Berichtsjahre die Höhe des letzten regelmäßigen Jahres 1913. Ein namhafter Teil des Gesamtverkehrs im Berichtsjahr entfiel auf den sich zu ermäßigten Tarifsätzen abwickelnden Militärverkehr. Infolge der erheblichen Verringerung des Personalstandes durch die Einberufungen zum Militärdienste konnte die stärkere Verkehrsleistung nur mit Anspannung aller Kräfte bewältigt werden. Die Betriebsmittel und Betriebsanlagen mußten

weit über das gewöhnliche Ausmaß ausgenützt werden. Die erhöhte Verkehrsleistung konnte nicht ohne gleichzeitige Ausgabensteigerung vollzogen werden. Dazu kommt die Teuerung auf fast allen Wirtschaftsgebieten, die Personalbezüge mußten nach dem Vorbilde der von der Staatseisenbahnverwaltung getroffenen Maßnahmen erhöht werden; auch die Teuerung der für den Eisenbahnbetrieb notwendigen Stoffe (Kohle, Hölzer, Metalle, Schmiermaterial) machte sich stark bemerkbar. Die Erfordernisse für die Wohlfahrtseinrichtung und Steuern zeigen einen erheblichen Rückgang, der aber nur auf Zufallsmomente zurückzuführen sei und daher keineswegs als dauernde Entlastung des Unternehmens aufgefaßt werden dürfe. Die Erträgnisse aus dem Betriebe der Hauptbahnen sowie der Lokal- und Pachtbahnen haben günstigere Ergebnisse gebracht; die gesellschaftlichen Industrie- und Hotelanlagen haben ebenfalls bessere Einnahmen abgeworfen. Außerordentliche Abnützungen an den Bahnanlagen und den Betriebsmitteln traten ein. An den Bahnanlagen und Betriebsmitteln wurden große Wertminderungen hervorgerufen.

Mit Ende 1915 betrug das in den österreichischen und den ungarischen Eisenbahnlinien, in den veräußerten italienischen Linien und in dem Privatbesitze der Gesellschaft buchmäßig investierte Kapital mit Einschluß des Unterschiedes zwischen dem Nennwerte des Anlagekapitals und dem erzielten Erlös abzüglich der Abschreibungen und der gemäß dem Übereinkommen vom 29. November 1915 vorgenommenen Kürzungen 1 721 239 942 K. Nach Durchführung der im Übereinkommen vorgesehenen Herabsetzung des Nennwertes belief sich das Aktienkapital und die Anlehensschuld zusammen au 1 539 239 939 K.

Die Betriebseinnahmen des Gesamtnetzes beliefen sich im Be richtsjahr auf 171 287 515 K., die Betriebsausgaben au 100 293 952 K. Es ergibt sich sonach ein Betriebsüberschuß vo 70 993 563 K., wovon auf das österreichische Netz 55 455 482 K und auf das ungarische Netz 15 538 080 K. entfallen. Im Jahr 1914 betrug der Betriebsüberschuß 60 480 774 K. Es ergibt sic daher im Geschäftsjahr eine Zunahme des Betriebsüberschusse um 10 512 788 K., und zwar für das österreichische Netz u 6 672 838 K. und für das ungarische Netz um 3 839 949 K. De Überschuß verringert sich durch Abrechnung der besondere zu den eigentlichen Betriebskosten nicht gehörigen Ausgabe und zwar: Beiträge und Zuschüsse zu den Wohlfahrseinrichtun gen, als: Pensionsfonds, Krankenkassen mit Einschluß de ärztlichen Dienstes, Berufsgenossenschaftliche Unfallversich rungsanstalt der österreichischen Eisenbahnen, ferner Pensione Provisionen und Gnadengaben usw. 7 993 771 K., Realsteuern Gebühren und sonstige Abgaben 636 711 K., österreichisch Erwerbsteuer samt Zuschlägen 4 990 878 K., ungarische Gesel schaftssteuer samt Zuschlägen 1 268 083 K., im Gesamtbetrag von 14 889 445 K. auf 56 104 117 K. Der Reinertrag der Haup bahnen belief sich im Berichtsjahr auf 56 455 890 K. und nac Abzug des Verlustes aus dem Betriebe der Pachtbahnen vo 765 138 K. auf 55 690 752 K. Hierzu die Erträgnisse des Walz werkes in Graz, der Fabrik für Sicherungsanlagen in Wie und der Hotels auf dem Semmering mit 1 173 165 K. Der Rein ertrag (reine Betriebsüberschuß) beziffert sich daher insgesam auf 56 863 917 K.

Neue Steinkohlenunternehmungen auf Spitzbergen.

In der jetzigen Kriegszeit, wo Englands Bestrebungen darauf ausgehen, den nordischen Ländern den Bezug englischer Kohlen nur zu ermöglichen, wenn sie sich in den Dienst der englischen Aushungerungspolitik gegen Deutschland stellen, kann es nicht verwundern, wenn diese Länder jetzt endlich allen Ernstes daran gehen, an Stelle der englischen Kohlen einen Ersatz in Spitzbergen zu suchen. Kürzlich bildete sich in Christiania und in allerjüngster Zeit auch in Bergen je ein Kohlensyndikat, das die am Eisfjord an der spitzbergischen Westseite belegenen Kohlenfelder in solchem Umfang an sich brachte, daß die Norweger nunmehr Besitzer der wichtigsten Steinkohlengebiete Spitzbergens geworden sind. Für Norwegen stellt sich auch die Ausnutzung der schwarzen Naturschätze dieses Polarlandes besonders günstig, da für alle Gebiete, die nördlich von Drontheim liegen, der Weg bis zum Eisfjord nicht so weit ist, wie nach den englischen Verschiffungshäfen für Kohlen. Die Steinkohlen Spitzbergens haben somit mehr denn je Aussicht, ein lohnender Handelsartikel zu werden und zeigen, daß die Berechnungen der Spekulanten, die sich schon vor einer ganzen Reihe von Jahren in den Besitz großer Kohlenfelder in Spitzbergen setzten, keineswegs verfehlt waren.

Der mächtige Eisfjord dringt an der spitzbergischen Westküste tief ins Land ein. Das ganze Gebiet, das südlich vom Eisfjord und bis zur Ostküste hin liegt, enthält steinkohlenführende Schichten, wovon die wichtigste zur Tertiärformation gehört und etwa 7000 qkm umfaßt. Abbauwürdige Kohlenschichten sind durch die bisherigen Forschungen an vielen Stellen nachgewiesen worden, so besonders an der Südseite des Eisfjords, am Glockensund, der etwas südlich vom Eisfjord liegt und ebenso wie jener in ungefähr west-östlicher Richtung ins Land dringt, sowie an der Ostküste von Spitzbergen. Diese letztere kommt jedoch wegen der Eisverhältnisse für einen Kohlenabbau kaum in Betracht, wogegen die Westküste, dank der Einwirkung des Golfstroms, der sich selbst bis hierher geltend macht, den Sommer hindurch günstige Schiffahrtsverhältnisse aufweist, wenn es auch Jahre gibt, in denen das von der Ostküste kommende Treibeis den Eisfjord, das wichtigste Schiffahrtsgebiet Spitzbergens, einen großen Teil des Sommers hindurch versperrt.

Von den Kohlenfeldern am Eisfjord, die jetzt in den Besitz großer norwegischer Syndikate übergegangen sind, um in wirksamen Weise ausgebeutet zu werden, ist das bekannteste das an der Adventbai belegene Feld, das sich westwärts bis zur Kohlenbai hin erstreckt und der amerikanischen Arctic Coal Company gehört. Von der Adventbai bis zur Kohlenbai beträgt die Breite des Feldes 20 km, und landeinwärts erstreckt es sich ungefähr 25 km weit. Der Flächeninhalt ist 450 qkm. Allein die zur Tertiärformation gehörenden Kohlenschichten werden auf 1400 Millionen Tonnen geschätzt. Von der Adventbai sind seit 1910: 200 000 t Kohlen nach Norwegen verschifft worden, wo einige Dampfergesellschaften, die Staatsbahn, die Marine sowie Fabriken die Abnehmer waren, indem sich die Kohlen als von vorzüglicher Beschaffenheit erwiesen. Die Verschiffung von der Adventbai aus konnte durchschnittlich in der Zeit von Anfang Juli bis 20. September stattfinden, und unter Anwendung von Eisbrechern, mit denen das Eis im Eisfjord im Mai und im Oktober aufgebrochen werden könnte läßt sich möglicherweise die Schiffahrtszeit auf 4—5 Monate verlängern. Schiffsverluste sind bei der Kohlenbeförderung bisher noch nicht vorgekommen, so daß es die betreffende Gesellschaft auch wagen konnte, ihre Fahrzeuge, die eine Größe von 2000 t und darüber haben, unversichert fahren zu lassen. An Arbeitermaterial hat es nie gemangelt, da sich zeigte, daß auch im Winter ein Aufenthalt in Spitzbergen gut durchführbar ist, und zudem geht ja die Arbeit im Winter in den Gruben vonstatten, wo die Temperatur zu jeder Jahreszeit 3 Grad Celsius unter Null zeigt. Der Tagelohn der Arbeiter beträgt 5—6 Kr. wovon 1,50 Kr. für Beköstigung abgeht, die von der Gesllschaft geliefert wird. Wasser kommt in den Gruben nicht vor, ebenso wenig entwickeln sich dort Grubengase. Die Beförderung der Kohlen von der Grube zum Lagerplatz geschieht mittels Drahtseilbahn, die eine Leistungsfähigkeit von 100 t in der Stunde hat.

Westlich von dem beschriebenen Kohlengebiet an der Adventbai befinden sich zwei weitere Kohlenfelder, die bis zum Grünen Hafen heranreichen. Dieser kleine, etwa 12 km lange Fjord liegt unweit des Eingangs zum Eisfjord und ist Sitz der Funkenstation, die der norwegische Staat hier vor einigen Jahren errichtete. Das eine Feld enthält 100 Millionen, das andere etwa 170 Millionen Tonnen Kohlen. Beide Felder reichen ungefähr 10 km landeinwärts. Sie waren bisher nicht bearbeitet, und die bisherigen Besitzer, norwegische Gesellschaften, wahrten ihre Rechte dadurch, daß sie in den annektierten Gebieten jedes Jahr Untersuchungen ausführen und etliche Leute überwintern ließen.

Alle diese Kohlengebiete, die zwischen dem Grünen Hafen und der Adventbai liegen, hat sich also nunmehr das erwähnte Syndikat in Christiania gesichert. Das andere neuerstandene Kohlensyndikat in Bergen erwarb Kohlengebiete, die östlich von der Adventbai liegen und einen Flächeninhalt von etwa 300 qkm haben. Bisher gehörten diese Gebiete einer englischen Gesellschaft, die hier von 1904—08 einen Kohlenabbau betrieb, aber dann ihre Tätigkeit wegen der schlechten Hafenverhältnisse einstellte, nachdem sie eine Million Mark in das Unternehmen gesteckt hatte. Die Baracken, die dort standen, sind in der Zwischenzeit geplündert worden. Das Bergener Syndikat zahlte für das erworbene Grubenfeld, das den Vorgängern umsonst zugefallen war, 1½ Millionen Kronen. Als Hafen will es einen anderen Platz an der Adventbai wählen.

Überall wird der Betrieb schon in diesem Sommer beginnen, aber die Kohlenförderung selbst dürfte zunächst keine allzu große sein, da die vorbereitenden Arbeiten viel Zeit erfordern. Von den Absichten des Christaniasyndikats ist soviel bekannt, daß die Kohlengewinnung 1917 etwa 50 000 t betragen und in etlichen Jahren auf 200 000 t gesteigert werden soll. Da die Kohlengewinnung des anderen Syndikats schwerlich diesen Um-

'ang erreicht, wird also dieser bevorstehende norwegische Kohlenabbau in Spitzbergen bei weitem nicht ausreichen, den Bedarf Norwegens an Kohlen zu decken, da dieser im Jahr 2¼ Millionen Tonnen beträgt.

Ferner steht ein Kohlenabbau in Spitzbergen auch durch die Schweden bevor. Eine schwedische Gesellschaft in Stockholm, ie am Glockensund und an anderen Plätzen große Felder besitzt, ist gegenwärtig damit beschäftigt, ihr Kapital zu vergrößern, um die Ausnutzung beginnen zu können. Ebenso haben die Russen ein Kohlengebiet am Eisfjord erworben, um von dort aus die künftige Murmanbahn, die bekanntlich einen neuen Eisenbahnweg vom Eismeer ins Innere Rußlands herstellt, mit Kohlen zu versorgen. Bedarf für die Steinkohlen Spitzbergens ist jedenfalls mehr als genug vorhanden. F. M.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Frachturkunden-Stempelgesetz.** Der Reichstag hat in den Sitzungen am 3. bzw. 5. Juni den Entwurf dieses Gesetzes in weiter und dritter Lesung mit den Änderungen angenommen, ie von der zu seiner Durchberatung seinerzeit eingesetzten Kommission (vergl. Nr. 43, S. 510 d. Ztg.) beschlossen wurden.

— **Güterverkehr mit den Militärbahnen des besetzten östlichen Gebiets.** Nach einer Bekanntmachung im Tarif- und Verkehrsanzeiger sind Gütersendungen an die im besetzten Gebiet bestehenden Zivilverwaltungsbehörden, wie z. B. Oberbürgermeister, Kreishauptmänner, Kreisämter, Kreisbauabteilungen usw. als gewöhnliches Privatgut auch dann abzufertigen, wenn im Frachtbrief militärische Bescheinigungen vorhanden sind, daß es sich um Militärgut oder um Privatgut der Militärverwaltung handelt. Das gleiche gilt für Güter an die militärischen Wirtschaftsausschüsse der Etappeninspektionen. Es bleibt den letztgenannten Behörden überlassen, nachträglich den Frachtunterschied zu reklamieren, wenn der Nachweis, daß es sich um Militärgut oder um Privatgut der Militärverwaltung handelt, geführt werden kann. Dieses Verfahren ist dadurch begründet, daß die Wirtschaftsausschüsse der Etappeninspektionen im besetzten feindlichen Gebiet sowohl im militärischen, als auch im privaten Interesse tätig sind, und der endgültige Verwendungszweck der von ihnen bezogenen Waren zur Zeit der Verfrachtung sich noch nicht übersehen läßt. Die Vergünstigungen für Militärgut usw. werden nur dann gewährt, wenn die genannten Behörden den Verbrauch der Güter für rein militärische Zwecke nachweisen, während bei Abgabe der Güter an die einheimische Bevölkerung keine Erleichterungen zugestanden werden.

— **Hebung der Kleintierzucht bei den Bediensteten der preußisch-hessischen Staatsbahnen.** Zum Zwecke der Förderung der Volksernährung waren bald nach Beginn des Krieges auf Anordnung des preußischen Eisenbahnministers die Bediensteten erneut auf die Vorteile der Kleintierzucht aufmerksam gemacht worden. Die in der Zwischenzeit von der Staatsbahnverwaltung zur Hebung der Kleintierzucht bei dem Eisenbahnpersonal getroffenen Maßnahmen haben auch erfreulicherweise schon zu recht anerkennenswerten Ergebnissen geführt. Neuerdings hat nun der Herr Minister mit Erlaß vom 26. v. M. den nachgeordneten Direktionen von einem an die Landwirtschaftskammern in Fragen der Förderung der Ziegen- und Kaninchenzucht gerichteten Erlasse des preußischen Landwirtschaftsministers Kenntnis gegeben. Er weist die Direktionen an, durch erneute Aufklärungen, insbesondere durch eine rege Mitarbeit der Kleintierzuchtvereine, der Bediensteten und geeigneter Einzelpersonen — soweit zweckfördernd im Benehmen mit den Landwirtschaftskammern — alle Möglichkeiten zur Erreichung einer weiteren Hebung der Kleintierhaltung, z. B. durch gemeinschaftliche Beschaffung von Zuchttieren und Futtermitteln, Zusammenschluß der Bediensteten usw. auszunützen und die darauf gerichteten Anregungen und Bestrebungen der Bediensteten in jeder nur möglichen Weise zu fördern. Um ein Abschließen der Eisenbahnbediensteten von der übrigen Kleintierzucht treibenden Bevölkerung zu vermeiden, soll darauf hingewirkt werden, daß, soweit sich die Kleintierzuchtvereine und Verbände der Eisenbahnbediensteten von den Landesorganisationen noch ferngehalten haben sollten, sie mit diesen und den Landwirtschaftskammern in engere Fühlung treten, wodurch sich namentlich bei öffentlichen Veranstaltungen Vorteile für die Allgemeinheit ergeben würden. Gleichzeitig weist der Herr Minister auf ein im Verlage Parey, Berlin SW 11, Hedemannstr. 10 u. 11, erschienenes Schriftchen „Schlachtkaninchenzucht" — Einzelpreis 1.60 *M* — hin, das sehr zweckmäßige und zeitgemäße Ausführungen enthält und deshalb zur weitesten Verbreitung empfohlen werden kann. Bestellungen auf die Schrift können durch Vermittlung der Eisenbahndirektion Berlin erfolgen.

In den erwähnten Erlassen des Landwirtschaftsministers wird es mit Rücksicht auf die Möglichkeit, daß die Milchknappheit im nächsten Winter ebenso groß oder noch größer als jetzt sein wird, als geboten bezeichnet, dieser durch möglichste Vermehrung des Bestandes an Milchziegen entgegenzuwirken und zu diesem Zwecke der Abschlachtung von Mutterziegen unter Heranziehung der Züchtervereine und Mitwirkung der Kreis- und Ortsverwaltungsbehörden sofort mit aller Entschiedenheit entgegenzuarbeiten. Als Maßnahmen, die den meisten Erfolg für die Durchhaltung möglichst vieler Mutterlämmer versprechen, werden u. a. genannt: Gewährung von Aufzuchtszuschüssen, von den Kammern und Zuchtvereinen in den Kreisstädten zu veranstaltende Ziegenmärkte, zugleich als gute Werbemittel für die Einführung der Ziegenhaltung, Erschließung der Kreis-, Genossenschafts- und Gemeindeweiden für Ziegen, Zusammenfassung der einzelnen Ziegenhalter in Zuchtvereinigungen, Förderung der Ziegenhaltung durch die Presse, Aufklärung der Bevölkerung über die Güte der Ziegenmilch durch Wort und Schrift, Gewährung von Ehrenpreisen zur Belohnung für besonders erfolgreiche Förderung der Ziegenhaltung durch die Zuchtvereine usw. Als zur Förderung der Kaninchenzucht geeignete Maßnahmen werden den Kammern u. a. bezeichnet: Abhaltung von Vorträgen in Stadt und Land über Kaninchenzucht und -haltung mit Beratung der Anfänger an Ort und Stelle, Erweckung des Interesses an der Kaninchenzucht bei den Kindern durch die Schule, Gewährung von Beihilfen für mustergültige einfache Kaninchenhaltungen, Bestellung von Wanderlehrern u. dgl. m.

— **Kriegs-Beihilfen und -Teuerungszulagen für die preußischen Beamten.** In der Sitzung des verstärkten Staatshaushaltsausschusses des preußischen Abgeordnetenhauses am 6. d. M. wurde zunächst über einen von allen Parteien eingebrachten Antrag beraten, wonach die Königliche Staatsregierung ersucht wird,

1. die für die Bewilligung von Kriegsbeihilfen für Kinder festgesetzte Einkommensgrenze von 2100 *M* (ohne Wohnungsgeldzuschuß) für Beamte auf 3000 *M* (ohne Wohnungsgeldzuschuß) und die Unterstützungsgrenze für nicht im Beamtenverhältnis stehende Angestellte sowie für Arbeiter entsprechend zu erhöhen;
2. für die zu 1 aufgeführten verheirateten Beamten, Angestellten und Arbeiter Kriegszulagen einzuführen mit der Maßgabe, daß dabei Beamte mit einer Einkommensgrenze bis zu 2400 *M* (ohne Wohnungsgeldzuschuß) sowie Angestellte und Arbeiter mit einer solchen bis zu 2700 *M* zu berücksichtigen sind;
3. eine den Bestimmungen zu 1 und 2 entsprechende Fürsorge auch den Volksschullehrern zuteil werden zu lassen.

Der Antrag fand im allgemeinen die Zustimmung der Staatsregierung, welche auch die wohlwollende Durchführung für die Volksschullehrer zusagte. Für die Durchführung des Antrages würden etwa 45 Millionen aufzuwenden sein.

Im einzelnen führte der Unterstaatssekretär im Finanzministerium Dr. Michaelis aus, daß die Staatsregierung dem Antrage durchaus wohlwollend gegenüberstehe. Auch der Herr Finanzminister habe sich der Erwägung nicht verschließen können, daß die steigende Teuerung aller Bedarfsgegenstände eine Erhöhung der bisher den gering besoldeten Staatsbamten gewährten Kriegsbeihilfen geboten erscheinen lasse. Darin begegneten sich die Wünsche der Kommission mit denen der Staatsregierung, daß auch der Herr Finanzminister eine Erhöhung der Einkommensgrenze, bis zu der Kriegsbeihilfen gewährt werden sollen, von 2100 *M* bzw. 2400 *M* bei den außeretatsmäßigen Beamten auf 3000 *M* bzw. 3300 *M* bei den außeretatsmäßigen Beamten für erforderlich halte sowie daß von den hiernach in Frage kommenden Beamten den besonders gering besoldeten Beamten noch besonders erhöhte Kriegsbeihilfen gewährt werden sollen. Er denke hierbei insbesondere an die Beamten mit einem Gehalt bis zu 2400 *M* bzw. 2700 *M* bei außeretatsmäßigen Beamten.

Da die Teuerung der Lebensmittel usw. gerade in großen Städten und industriereichen Orten größer sei als auf dem Lande und in kleinen Städten, so sei daran gedacht, die Kriegsbeihilfen hinsichtlich ihrer Höhe nach den Tarifklassen des Ortsverzeichnisses abzustufen. Auf dieser Grundlage würde wohl im allgemeinen die Berücksichtigung der verschiedenen Teuerungsverhältnisse in einer verschiedenen Abstufung der Kriegsbeihilfen am sichersten zum Ausdruck gelangen.

Wenn auch der Herr Finanzminister es für vertretbar erachte, die verhältnismäßig gering besoldeten Beamten bis zu einem Einkommen von 2400 *M*, auch wenn sie keine Kinder haben, nunmehr doch mit Kriegsbeihilfen zu bedenken, so müsse er

sich dagegen erklären, daß auch unverheiratete Beamte Kriegsbeihilfen erhielten. Desgleichen müsse von den Beamten, die über 2400 ℳ Gehalt bezögen und die keine Kinder hätten, erwartet werden, daß sie mit ihren Einkommensbezügen auskommen. Selbstverständlich sei in Aussicht genommen, auch für die Volksschullehrer eine entsprechende Fürsorge eintreten zu lassen.

Es sei ferner in Aussicht genommen, die Neuregelung vom 1. Juli ab in Kraft treten zu lassen. Die Verhandlungen mit den einzelnen Ressorts und dem Reichsschatzamt, mit welch letzterem im Interesse der gleichmäßigen Behandlung der Reichs- und der preußischen Beamten zweckmäßig Hand in Hand zu gehen sei, seien vor dem Abschluß. Der Herr Finanzminister könne ein Ergebnis in Aussicht stellen, das den Wünschen der Beamten, soweit sie als berechtigt angesehen werden könnten, vollauf gerecht würde.

Der Antrag wurde hierauf einstimmig angenommen.

— **Teuerungs-Lohnzulagen bei den preußisch-hessischen Staatsbahnen.** Wie die „Eisenbahn" berichtet, sind seit März v. J. den Arbeitern der Staatseisenbahnverwaltung bereits fünfmal Teuerungszulagen in der verschiedensten Form und Höhe gewährt worden. Die fünfte Teuerungszulage kam im Februar d. J. zur Auszahlung.

Die lange Dauer des Krieges und die damit verbundene immer mehr zunehmende Verteuerung der Lebensverhältnisse veranlaßte den Herrn Minister in seiner Fürsorge für das große Heer seiner Arbeiter, vom März d. J. ab die Teuerungszulagen regelmäßiger und öfter als bisher zu zahlen und so zu bemessen, daß sich für die verheirateten Arbeiter, insbesondere für solche mit größerer Kinderzahl, eine Verbesserung des Lohneinkommens ergab. Die Königlichen Eisenbahndirektionen wurden daher ermächtigt, vom März d. J. bis auf weiteres an die Arbeiter monatliche Teuerungszulagen zum Lohn zu zahlen. Diese Zulagen wurden je nach den örtlichen Verhältnissen festgesetzt

a) für ledige Arbeiter . . . . . auf 3—4 ℳ,
b) für verheiratete Arbeiter ohne Kinder unter 14 Jahren . . . . . „ 5—8 ℳ,
c) für verheiratete Arbeiter mit 1—3 Kindern „ 8—15 ℳ und
d) für verheiratete Arbeiter mit mehr als 3 Kindern . . . . . „ 12—20 ℳ.

Gleichzeitig wurde angeordnet, daß die Lohnzulagen zugleich mit dem Lohn zu zahlen seien.

Die in letzter Zeit in der Lebensmittelversorgung hervorgetretenen, die bürgerliche Wirtschaftsführung erheblich beeinflussenden Erschwernisse gaben dem Minister jetzt erneut Anlaß zu der Prüfung, ob das Einkommen der Arbeiter an Lohn und Teuerungszulagen ihnen noch die Möglichkeit einer angemessenen, wenn auch in Rücksicht auf die Zeitumstände eingeschränkten Lebenshaltung biete. Diese Prüfung führte zu dem Ergebnis, daß das Einkommen der auf dem Lande oder in kleineren Orten mit ländlicher Umgebung beschäftigten Arbeiter im allgemeinen noch ausreiche, daß aber in den großen volkreichen Städten, namentlich solchen, die in reinen Industriebezirken liegen, oder deren Lebensmittelversorgung ihrer Lage nach an sich erschwert ist, das Arbeitseinkommen der Verbesserung bedürfe, und zwar um so mehr je größer die Zahl der Personen sei, die der Arbeiter zu versorgen habe. Die Höchstzulagenbezüge wurden daher erhöht und die Familienstandsgruppen um 2 vermehrt, so daß die Teuerungszulagen je nach den Teuerungsverhältnissen der einzelnen Orte und der Notlage der einzelnen Familien, die sorgfältig abzuwägen bleiben, nunmehr betragen:

a) für ledige Arbeiter . . . . . 3—7 ℳ
b) für verheiratete Arbeiter ohne Kinder unter 14 Jahren . . . . . 5—12 ℳ
c) für verheiratete Arbeiter mit 1—2 Kindern unter 14 Jahren . . . . . 8—20 ℳ
d) für verheiratete Arbeiter mit 3 Kindern unter 14 Jahren . . . . . 8—24 ℳ
e) für verheiratete Arbeiter mit 4 Kindern unter 14 Jahren . . . . . 12—28 ℳ
f) für verheiratete Arbeiter mit mehr als 4 Kindern unter 14 Jahren . . . . . 12—32 ℳ

Die Tragweite dieser außerordentlichen Maßnahmen läßt sich erst völlig übersehen, wenn man sich vor Augen führt, welche Geldaufwendungen sie erfordern. Bis zum April d. J. sind im Bereich der preußisch-hessischen Eisenbahngemeinschaft für Teuerungszulagen 18½ Millionen Mark verausgabt worden. Vom Mai ab betragen die Aufwendungen monatlich mehr als 3 Millionen Mark. Mit Recht bemerkt hierzu die angezogene Quelle: „Wir bezweifeln nicht, daß eine solche Fürsorge, wie sie der Herr Minister hier an den Tag gelegt hat, von der Arbeiterschaft dankbar anerkannt werden wird, und daß sie ein neuer Ansporn sein wird, sich den Einschränkungen, die trotzdem noch fortbestehen, im Bewußtsein von ihrer Notwendigkeit zu unterziehen."

— **Der elektrische Probezug für die Berliner Stadtbahn,** den die AEG kurz vor Ausbruch des Krieges fertiggestellt hat, wird demnächst nach mancherlei Verbesserungen auf der Schl sischen Gebirgsbahn, und zwar der 35 km langen Strecke Niede Salzbrunn - Halbstadt in den fahrplanmäßigen Betrieb eing stellt werden. Der Wagenzug wird von zwei zweiachsigen (B- Triebgestellen befördert, von denen je eins an jedem Ende de Zuges zieht bzw. schiebt. Die Stromabnehmer (Bügel) b finden sich auf dem Dache des dem Triebgestell benachbarte Wagens. Aus der Oberleitung wird dem in die Triebgestel eingebauten Spannungswandler der Arbeitsstrom von 15 000 Vo zugeführt und für die Motoren je nach Bedarf in etwa 300 b 500 Volt umgewandelt. Zwischen den beiden Laufachsen de Triebgestelles ist eine Blindachse mit Zahnrad angeordne welche mit Hilfe einer Schubstange die Bewegung des Moto auf die Triebachse überträgt. Der Führerraum liegt im erste Abteil des dem Triebgestell folgenden Wagens; er wird in umg kehrter Fahrtrichtung durch eine Schiebetür geschlossen, so da das Abteil dann mit Fahrgästen besetzt werden kann. De Wagenzug hat rd. 600 Sitzplätze und wiegt bei stärkster B setzung rd. 290 t. Soll er in zwei Teilen gefahren werden, s wird die zwischen den mittleren Wagen angebrachte Zentra kuppelung gelöst und jeder Halbzug kann dann entweder m dem Triebgestell an der Spitze gezogen oder von dem am En des Zuges befindlichen Triebgestell geschoben werden. I letzteren Falle wird der Motor von einem der Führerräume au betätigt, welche in den der Zentralkuppelung nächstgelegene Abteilen der mittleren Wagen angeordnet sind. Es bedarf kau der Erwähnung, daß alle Fortschritte der Elektrotechnik b den bisherigen Probefahrten Berücksichtigung gefunden habe

— **Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn.** In der Generalve sammlung am 5. d. M. wurden die Regularien glatt erledigt u beschlossen, den Überschuß von 106 464 ℳ auf neue Rechnu vorzutragen. Ferner wurde beschlossen, den Aufsichtsrat a sechs Mitgliedern bestehen zu lassen. Die ausscheidenden Au sichtsratsmitglieder wurden wiedergewählt.

— **Eisenbahnfragen in der Handelskammer Leipzig.** D Kammer beantragte eine Ausnahmetarifierung fü Pflaumenkerne sowie andere Obstkerne zu Verarbeitung von Kraftfutter mit der Begründun daß die Fracht nach Spezialtarif I im Verhältnis zu Werte des Gutes zu hoch sei. Auch erscheine ei Ermäßigung der Fracht für rohe Obstkerne schon deshalb g rechfertigt, weil bereits durch den Ausnahmetarif 2 III u d Obstkernmehl, also das Fertigerzeugnis, nach Spezialtarif I tarifiert. Im weiteren wurde ein Antrag der bayerischen Kun düngerwerke, dem Natriumbisulfat zur Kuns düngererzeugung im Inlande eine um 20 % mäßigte Frachtberechnung nach den Sätzen des Spezialtarifs I zu bewilligen, im allgemein volkswirtschaftlichen Interesse v der Kammer unterstützt. Für die beabsichtigte Einrichtur direkter Frachtsätze für Brenn- und Grubenho von Stationen der besetzten Eisenbahnen in Russisch-Pol schlug die Handelskammer eine Anzahl Stationen ihres Bezirk zur Einziehung in diese Tarife vor. Anläßlich einer Umfra des Deutschen Handelstages wegen der durch die Grenzsper eingetretenen Erschwernisse im Reiseverkehr m Österreich-Ungarn vertrat die Kammer die Meinung, d die persönliche Revision an der Grenze eine weniger peinlic sein könnte, wenn der Reisende die erforderlichen ordnungs mäßen Ausweispapiere, die erst durch viele Mühen und Umstä lichkeiten zur Ausweisung seiner Vertrauenswürdigkeit jewe beschafft worden sind, vorzeigen könne. Eine Milderung der A sperrmaßregeln im Reiseverkehr zwischen Deutschland u Österreich-Ungarn sei daher anzustreben. Insbesondere erschei es auch erwünscht, den Geschäftsreisenden die Mitnahme v Preislisten zu gestatten. Im weiteren befaßte sich die Kamm mit einer Anregung der Eisenbahn-Direktion Elberfeld weg Ergänzung der Tarifstelle „Eisen- und Stahlabfälle" Spezialtarifs III und schlug für eine beispielsweise Aufzählu verschiedene Abfälle vor.

Nachdem für die Durchführung einer südlichen, über Pei Braunschweig-Wolfenbüttel-Oschersleben zu führende Linie Mittellandkanals eine rege Werbetätigkeit der beteiligt Kreise eingesetzt hat, wobei auch die Interessen Leipzigs nic unwesentlich berührt werden, beschloß die Kammer in öffentlic Sitzung der zur Förderung der Südlinie des Kanals gegründet „Vereinigung" beizutreten und einen ständigen Vertreter zu d Ausschuß 4 abzuordnen. Durch die im Anschluß an das Proj der südlichen Linienführung vorgesehene Projektierung ein Stichkanals zwischen Oschersleben und Bernburg würde die Sa mit dem Mittellandkanal verbunden werden. Bei einem Zustan kommen des seit Jahrzehnten geplanten Elster-Saale-Kanals w de sonach in Verbindung mit den genannten übrigen Projek ein direkter Wasserweg von Leipzig zum Rhein geschaffen. D Kammer unterstützte daher weiterhin eine vom „Leipziger Kan verein" dem sächsischen Ministerium des Innern unterbreitete E gabe, in der um eine beschleunigte Inangriffnahme der zum B des Elster-Saale-Kanals erforderlichen Vorarbeiten gebeten wur

— **Versicherungsverein Deutscher Eisenbahnbediensteten in Berlin.** Nach dem vor kurzem ausgegebenen Geschäftsbericht hat die Mitgliederzahl dieser Versicherungsanstalt im Jahre 1915 bei der Feuerversicherung um 5210, bei der Einbruchsdiebstahlversicherung um rd. 1100 Personen zugenommen. Die Versicherungssummen sind bei der Feuerversicherung um rd. 41, bei der Einbruchsdiebstahlversicherung um rd. 9 Millionen Mark gestiegen. Die Entschädigungen für Brandfälle betrugen im abgelaufenen Geschäftsjahr rd. 259 000 ℳ (gegen das Vorjahr rd. 87 000 ℳ weniger), die Entschädigungen für die Einbruchsdiebstahlversicherung rd. 12 150 ℳ. Von den Brandentschädigungen (259 000) entfallen 177 000 ℳ (d. s. rd. 67 %) auf die unteren Eisenbahnbediensteten. Der Überschuß des Geschäftsjahrs 1915 beläuft sich auf 391 372 ℳ, die satzungsmäßig dem Reserverfonds zugeführt sind, der zurzeit 2 646 150 ℳ beträgt und zum ersten Mal den satzungsmäßigen Mindestbetrag erreicht hat. Die aus mündelsicheren Hypotheken und Wertpapieren bestehenden Kapitalanlagen des Vereins beliefen sich am Schlusse des Geschäftsjahrs 1915 auf 3 477 000 ℳ. Der günstige Abschluß der letzten Geschäftsjahre hat es dem Verein ermöglicht, sich an der Kriegsanleihe mit insgesamt 1 880 000 ℳ zu beteiligen. Der Verein zählte am Schlusse des Geschäftsjahres 1915 bei der Feuerversicherung 343 252 Mitglieder mit einer Gesamtversicherungssumme von 1,407 Milliarden, bei der Einbruchsdiebstahlversicherung 18 570 Mitglieder mit einer Gesamtversicherungssumme von 131 Millionen Mark.

Während seines 26 jährigen Bestehens hat der Verein für 49 031 Brandschäden 5 169 649 ℳ und seit der Einführung der Einbruchsdiebstahlversicherung für 808 Schäden dieser Art 76 265 ℳ Entschädigungen ausgezahlt. Von den gezahlten Brandentschädigungen (5 169 649 ℳ) entfallen allein 3 695 376 ℳ (d. s. u. 70 %) auf die unteren Eisenbahnbediensteten. Hieraus ergibt sich, wie die „Eisenbahn" hervorhebt, die erfreuliche Tatsache, daß der Verein ein treuer Hort nicht nur der Beamten aller Grade, sondern besonders auch der Hilfsbediensteten und ständigen Arbeiter ist und dem bei seiner Gründung beabsichtigten Zweck bisher in vollem Umfange entsprochen hat. Er hat viele seiner Mitglieder vor dem wirtschaftlichen Verfall bewahrt und so ein gutes Stück sozialer Arbeit geleistet.

— **Kriegsbeschädigtenfürsorge der Kriegssammlung der Eisenbahn.** Nach Mitteilungen des Hauptausschusses dieses Zweiges der Kriegsfürsorgetätigkeit wurden in der Zeit bis Ende 1915 im ganzen 2129 Fürsorgefälle behandelt, von denen 1444 auf Eisenbahnbedienstete selbst, und zwar 76 auf Beamte und 1368 auf Arbeiter und 685 auf Söhne von Eisenbahnbediensteten, und zwar 368 auf Beamte und 317 auf Arbeiter, entfallen. In 792 Fällen hatte die Kriegsbeschädigten-Fürsorge zwar vorläufig keine Gelegenheit zu besonderen Maßnahmen, weil sich die Kriegsbeschädigten noch in militärischer Heilbehandlung befanden oder nach Abschluß der letzteren unmittelbar wieder zur Front oder in ihre frühere Beschäftigung eingetreten sind, in den übrigen 1337 Fällen aber war die Fürsorgetätigkeit sehr rege und vielseitig. In 157 Fällen wurden Maßnahmen zur Besserung des Gesundheitszustandes ergriffen, in 114 Fällen fanden Berufsberatungen statt, in 63 Fällen wurde die Wiedererlangung der Arbeitsfertigkeit zur Aufnahme des früheren Berufes gefördert. Für einen anderen Beruf bei der Eisenbahnverwaltung wurden 205 Kriegsbeschädigte ausgebildet, 47 Bedienstete wurden zu einem anderen Beruf durch Beschäftigung in Lehrstuben und Unterrichtsanstalten erzogen. Bei der Unterbringung auf einem geeigneten Arbeitsposten wurde in 255 Fällen Hilfe geleistet. In 496 Fällen wurden Liebesgaben zur Erholung oder Beihilfen zur besseren Verpflegung gewährt. Für alle diese Fälle wurden insgesamt bisher über 27 000 ℳ verausgabt.

— **Personalnachrichten.** Bei der preußisch-hessischen Staatsbahnverwaltung ist der Regierungsrat Matibel, Mitglied der Eisenbahndirektion in Berlin, mit der Wahrnehmung der Geschäfte eines Referenten bei den Eisenbahnabteilungen des Ministeriums der öffentlichen Arbeiten beauftragt.

Österreich.

— **Erlaß des Eisenbahnministeriums über den Verkehr mit Geflügeleiern.** Das Eisenbahnministerium hat über diesen Verkehr eine Verordnung erlassen, durch welche die den gleichen Gegenstand betreffenden Verordnungen vom 20. Februar und 23. März 1916 aufgehoben werden. Auch der Erlaß des Eisenbahnministeriums vom 22. Februar 1916 wird außer Kraft gesetzt.

Laut § 1 der neuen Ministerialverordnung dürfen Geflügeleier bei Versendung aus dem Verwaltungsgebiete einer politischen Landesbehörde, das sind also Sendungen, welche die Kronlandsgrenzen überschreiten, nur dann zur Beförderung angenommen werden, wenn vom Absender zugleich mit dem Frachtbriefe eine von der politischen Bezirksbehörde ausgestellte Transportbescheinigung nach dem Muster beigebracht wird. Sendungen, bei denen dies nicht der Fall ist, sind unter Hinweis auf § 3, Absatz 1, Ziffer 2, des Eisenbahnbetriebsreglements zurückzuweisen. Diese Transportbescheinigungen sind in der Versandstation den Frachtbriefen haltbar anzuheften, in den Frachtbriefen und Frachtkarten vorzumerken, von der Versand- und Bestimmungsstation mit dem Stationsstempel zu versehen, von der Bestimmungsstation einzuziehen, aufzubewahren und auf Verlangen den Behörden zur Verfügung zu stellen. Für Eiersendungen, deren Versand- und Bestimmungsstation im selben Kronlande liegt, sind Transportbescheinigungen nicht erforderlich.

Nachträgliche Verfügungen über Eiersendungen, für die nach dem Vorstehenden eine Transportbescheinigung erforderlich ist dürfen, wenn durch sie der Empfänger oder die Bestimmungsstation geändert werden soll, nur dann von der Versandstation angenommen werden, wenn von dem Verfügungsberechtigten die Zustimmung der politischen Bezirksbehörde, die die ursprüngliche Transportbescheinigung ausgestellt hat, nachgewiesen wird. Desgleichen ist die Zustimmung der politischen Bezirksbehörde notwendig bei nachträglichen Verfügungen in jenen Fällen, in welchen die ursprüngliche, mit der Versandstation im gleichen Kronlande gelegene Bestimmungsstation auf eine außerhalb dieses Kronlandes gelegene Bestimmungsstation abgeändert werden soll. Von Veräußerungen unanbringlicher Eiersendungen sind die örtlich zuständigen politischen Bezirksbehörden zu verständigen.

— **Vorkehrungen der Staatsbahnverwaltung gegen das Verderben der Milchtransporte.** Die Staatsbahnverwaltung ist fortgesetzt bemüht, die Versorgung der Stadt Wien mit Lebensmitteln, insbesondere mit Milch, durch tunlichste Erleichterungen und Verbesserungen im Transportdienste zu fördern. Wie alljährlich, so wurde auch in diesem Jahre zeitgerecht, vor Einführung des Sommerfahrplanes, mit den hauptsächlichsten Milchempfängern das Einvernehmen wegen der Einbringungszeit der Milchtransporte in Wien gepflogen und sind dementsprechend und auch unter Rücksichtnahme auf die Zufuhrmöglichkeit dieser Sendungen in den Versandstationen die Zugpläne erstellt worden. Die in Betracht kommenden, durchweg schnellfahrenden Züge verkehren zumeist in den Nachtstunden; einzelne dem Milchverkehr auf kurzen Strecken dienende Zugstraßen sind in den Tagesstunden gelegen, weil diese Transporte auf Wunsch der betreffenden Milchempfänger in den Abendstunden in Wien anzukommen haben.

Mehrere große Milchtransporte werden auch aus entfernt gelegenen Aufgabeorten eingebracht; es fällt daher trotz raschen Laufes dieser Sendungen die Fahrzeit sowohl in die Tages- als in die Nachtzeit. Zum Schutze der Milch gegen das Verderben wurden für die Verfrachtung zunächst besondere Güterwagen (Milchkühlwagen) eingestellt, deren Wände mit Schlitzen versehen sind, so daß durch den Luftzug, insbesondere während der Fahrt, eine Kühlung des Wageninnern bewirkt wird. Solcher Kühlwagen wurden gegen Ende des vergangenen Jahres 100 neu bestellt, von welchen im Monat Mai bereits 60 Wagen in den Verkehr eingestellt worden sind und die restlichen 40 Wagen demnächst zur Ablieferung gelangen werden. Soweit die Abbeförderung der Milch in gewissen Transportstrecken auch in die Tagesstunden fällt, sind für diese Transporte mit Eiskühlvorrichtungen eingerichtete Fleisch- und Bierwagen nach Maßgabe ihrer Verfügbarkeit herangezogen worden. Insoweit Eiskühlwagen zur Verwendung gelangen, wird die Beistellung des Eises und die Füllung dieser Wagen auf Kosten der Staatseisenbahnverwaltung besorgt.

Da ferner in einzelnen Stationen die Milch seitens der Absender in den Tagesstunden oft längere Zeit vor Abgang des Zuges zur Bahn gebracht wird, so wurde, um ein Verderben hintanzuhalten, zum Schutze der Milch vor Wärme die Bedeckung dieser Sendungen mit feuchten Plachen vorgesorgt. Ferner steht die Herstellung von Eiskühleinrichtungen in solchen Stationen, in welchen ein besonderes Bedürfnis hierfür besteht, bevor. Die Staatseisenbahnverwaltung beabsichtigt überdies mit Rücksicht auf den Mangel an Natureis in den landwirtschaftlichen Betrieben an einzelne Milchverfrachter, welche ihre Sendungen regelmäßig in größeren Mengen nach Wien zuführen, behufs Vorkühlung der Milch Eis in der Versandstation gegen Vergütung der Selbstkosten abzugeben. Die Stationen sind auch angewiesen, Milchsendungen außerhalb der Dienststunden für den Parteienverkehr zur Beförderung zu übernehmen. Durch diese Maßnahmen erscheint für die anstandslose Zuführung der Milch in den Sommermonaten dieses Jahres bahnseits in weitestgehendem Maße Sorge getragen.

Sofern ungeachtet dieser weitestgehenden bahnseitigen Maßnahmen Milch in verdorbenem Zustande nach Wien gelangen sollte, so ist die Ursache einzig und allein darin gelegen, daß es von den verfrachtenden Parteien unterlassen wird, die Milch in entsprechend vorgekühltem Zustand zur Aufgabe zu bringen. Nur diesem Mangel dürfte es zuzuschreiben sein, daß in den

letzten Wochen von den täglich nach Wien zugeführten 500 000 Liter Milch durchschnittlich 10 000 Liter in verdorbenem Zustand eingelangt sein sollen.

— **Buschtiehrader Bahn.** Unter dem Vorsitz des Geheimen Rates Dr. Sieghart hielt die Gesellschaft am 19. Mai in Prag ihre diesjährige ordentliche Generalversammlung ab, in der die Rechnungsabschlüsse und die Anträge der Verwaltung bezüglich der Verwendung des Reingewinnes genehmigt wurden. Die Dividende wird für die A-Linie mit 105 K. gegen 31 K. 50 H. im Vorjahre, für die B-Linie mit 26 K. gegen 8 K. im Vorjahre bezahlt. Der in der Generalversammlung zur Vorlage gebrachte Geschäftsbericht führt einleitend folgendes aus: „Die durch den Krieg geschaffenen außergewöhnlichen Verhältnisse, deren Einwirkung auf unser Unternehmen sich schon in den Ergebnissen des Jahres 1914 deutlich bemerkbar gemacht hatte, haben, wenn auch in gemindertem Maße, im Jahre 1915 angehalten. Zwei Momente behinderten vor allem die normale Entwicklung des Betriebes: In erster Linie haben die durch militärische Rücksichten begründete Gemeinsamkeit des Wagenparks aller inländischen Bahnen sowie die leihweise Abgabe von Lokomotiven an andere Bahnverwaltungen einen fühlbaren Mangel an Fahrbetriebsmitteln hervorgerufen. Außerdem ergab sich durch die Einberufung vieler Bediensteten zur militärischen Dienstleistung und namentlich durch Überlassung einer großen Anzahl von Bediensteten an fremde Bahnverwaltungen ein außerordentlich einschneidender Personalmangel, durch welchen die Betriebsführung erheblich erschwert wurde. Wenn dennoch der im Jahre 1915 erzielte Reinertrag die Ergebnisse des Vorjahres wesentlich übersteigt, so ist dies neben der namentlich beim Unternehmen Lit. A eingetretenen Steigerung der Transporteinnahmen insbesondere auf die beträchtliche Vermehrung der Einnahmen aus Wagenmieten und Lokomotivleihgebühren, ferner auf die Verringerung der Ausgaben und die Erhöhung des Kohlenwerkertrages zurückzuführen. Mit dem Erlaß des Eisenbahnministeriums vom 10. März 1915 ist außerdem die angesuchte Genehmigung zur Erhöhung der Kohlentarife im Verkehr von Stationen der Buschtiehrader Eisenbahn nach Stationen anderer inländischer Bahnen mit der Einschränkung erteilt worden, daß die sich daraus ergebende Erhöhung nicht mehr als 3 H. für 100 kg betragen dürfe."

Die günstigere Gestaltung der gesamten Betriebsergebnisse kommt auch darin zum Ausdruck, daß die Betriebszahl gegenüber dem Vorjahre bei dem Unternehmen Lit. A von 58,12 % auf 50 95 % und bei dem Unternehmen Lit. B von 59,56 % auf 52,17 % zurückgegangen ist; die durchschnittliche Betriebszahl beider Bahnunternehmen stellte sich auf 51,64 % gegen 58,97 % im Jahre 1914. Was den Personalstand betrifft, so waren mit Ende 1915 einschließlich der Arbeiter insgesamt 669 Mann zur militärischen Dienstleistung eingerückt und 796 Mann an die Heeresbahn und sonstige fremde Bahnverwaltungen zur aushilfsweisen Dienstleistung abgegeben. — In der an die Generalversammlung anschließenden Sitzung des Verwaltungsrates wurde das Präsidium in der bisherigen Zusammensetzung gewählt.

— **Verkehrsverbesserung.** Zur Erleichterung des Besuches des Kurortes St. Joachimsthal in Böhmen verkehren seit dem 1. Juni d. J. durchlaufende Wagen I., II. und III. Klasse zwischen Wien F. J. B. und Schlackenwerth über Eger in je einem Tagesschnellzuge täglich.

— **Elbe-Umschlagverkehr in Aussig.** Der Kohlenverkehr im Aussiger Hafen blieb im Mai d. J. infolge des ungenügenden Kahnraumes sowie des gegen Ende des Monats eingetretenen Wagenmangels gegen den gleichen Zeitraum des Vorjahres zurück. Dagegen gestaltete sich der Güterverkehr im Aussiger Hafen etwas lebhafter. Es wurden 101 324 t Kohle (gegen 112 917 t im Vorjahre) also 11 593 t weniger zur Elbe verfrachtet, so daß sich für die Zeit vom 1. Januar bis 31. Mai 1916 eine Mehrverfrachtung von 83 691 t ergibt (1916: 399 120 t gegen 1915: 315 429 t). Die größte Beistellung im Mai 1916 betrug 366 Wagen (1915: 567 Wagen), die durchschnittliche 250 Wagen (1915: 339 Wagen). An Gütern wurden im Mai d. J. 614 Wagen (1915: 385 Wagen), also 229 Wagen mehr umgeschlagen. Vom 1. Januar bis 31. Mai 1916 beträgt die Steigerung im Güterverkehr gegenüber dem Vorjahr 590 Wagen, da der gesamte Umschlag in der angeführten Zeit im Jahre 1916: 2346 Wagen gegen 1756 Wagen im Jahre 1915 betragen hat.

— **I. Donau-Dampfschiffahrt-Gesellschaft.** Mit dem 1. Juni d. J. wurde der Frachtgutverkehr von und nach Belgrad (von und nach Wien, Pozsony [Preßburg], Ujpest, den Stationen der Donaustrecke Budapest-Zemun [Semlin] und den Theißstationen) wieder eröffnet.

An Stelle der Frachtsätze des Lokalgütertarifs beziehungsweise der vom 1. März und 1. April 1914 gültigen Kartierungsfrachtsätze für Belgrad werden in den obenbezeichneten Verkehrsbeziehungen für Eil- und Frachtgüter bis auf weiteres die für Pancsova vorgesehenen Frachtsätze des Lokalgütertarifs angewendet.

—**Mitteleuropäische Binnenschiffahrt.** Der Zentralverein für Fluß- und Kanalschiffahrt in Österreich hat eine Anzahl von Beschlüssen gefaßt, welche die Binnenschiffahrt von Mitteleuropa also die Verbesserung der Flußschiffahrt wie deren Ausgestaltung durch neue Wasserstraßen betreffen. Diese Beschlüsse, welche der Regierung vorgelegt werden sollen, lauten: „Eine der Grundbedingungen für die Möglichkeit eines engeren wirtschaftlichen Zusammenschlusses der Zentralmächte ist der Besitz durchgehender, billiger transportierender Verkehrswege, also die Ausgestaltung vorhandener und die Schaffung neuer, leistungsfähiger Wasserstraßen. Es ist selbstverständlich, daß Binnenschiffahrtswege dort, wo sie mit der Seeschiffahrt in Konkurrenz treten, mit Rücksicht auf die höheren Betriebskosten der ersteren gegenüber der Seeschiffahrt immer zurückstehen müssen. Sie sind aber ein geeignetes Mittel, nicht nur den Binnenlandverkehr zu verbilligen, sondern in allen Fällen in welchen durch kriegerische Ereignisse oder sonstige äußere Umstände die Seeschiffahrt unterbunden ist, diese wirkungsvoll zu ersetzen, aber nur dann, wenn ein durchgehender Verkehr von der Erzeugungsstelle bis nahe zur Verbrauchsstelle mit solchen Verkehrsmitteln möglich ist, welche die Frachten billiger gewährleisten als die direkte Bahnlinie. Von diesen Gesichtspunkten aus bildet die Verbesserung der Donauwasserstraße mit Rücksicht auf den Balkanverkehr einen der wichtigsten Punkte, an welchen sich dann die Fortführung dieser Wasserstraße nach dem Norden Österreichs und Deutschlands einerseits sowie nach dem Westen Deutschlands anderseits anzuschließen hat. Es muß daher gefordert werden: 1. Eine Verbesserung der Schiffbarkeit der ganzen Donaustrecke von Regensburg bis zur Mündung in das Schwarze Meer in der Art, daß eine Fahrwassertiefe von mindestens 2 m auf die für die Schiffahrt erforderliche Breite bei niederstem Wasserstand der Schiffahrtszeit gewährleistet wird. Die lichte Höhe der Brücken und Fährenseile soll bei höchstem Wasserstand der offenen Schiffahrt mindestens 6 m betragen. 2. Eine Verbesserung der Schiffahrtsverhältnisse in den Stromschnellenstrecken nächst dem Eisernen Tor, um die derzeitige Leistungsfähigkeit dieser Strecken zu erhöhen und die Beförderungskosten zu verbilligen. 3. Sollten an der Donau an irgendeiner Stelle Wasserkraftanlagen erstellt werden, so sind diese Unternehmungen zu verpflichten, neben den Staustufen Schleppzugschleusen entsprechender Abmessungen einzubauen; für die Benutzung dieser Schiffahrtsanlagen darf keine Gebühr erhoben werden. 4. Die Freiheit der Schiffahrt, die dauernde Erhaltung der Flußstrecke sowie die Abgabenfreiheit auf der Donau von Regensburg bis zur Mündung in das Schwarze Meer sind sicherzustellen. 5. Die Förderung der Donauschiffahrt durch Anlage entsprechender Umschlagseinrichtungen und durch Schaffung der erforderlichen Flußhäfen ist Aufgabe der Uferstaaten. 6. Außer den sattsam bekannten Umständen, welche für die Schaffung von Binnenwasserwegen überhaupt sprechen und den eingangs erwähnten Gründen ist zugunsten der Schaffung eines Anschlusses der Donau an die Wasserstraßen Mitteleuropas auch das anzuführen, daß es erst nach Herstellung dieser Wasserstraßenverbindung möglich sein wird, eine für die Donau günstige Verkehrslage auszunutzen, wie eine solche durch den Krieg geschaffen wurde. Aus allen diesen Gründen ist daher die Verbindung der Donau mit der Oder, der Weichsel, der Elbe und dem Rhein durch moderne Wasserstraßen notwendig. Hierfür sind durch zwischenstaatliche Übereinkunft Beitragsleistungen der beteiligten Staaten in Aussicht zu nehmen und die Höchstbeträge der Schiffahrtsabgaben sowie die Mindestabmessungen der Kanäle festzusetzen."

Ungarn.

— **Sparsame Bauausführung.** Die Lokomotivschuppen der ungarischen Staatsbahnen wurden in neuerer Zeit meistens mit eisernen Bedachungen hergestellt. Die maßgebenden Kreise finden jetzt, daß es aus Sparsamkeitsrücksichten angezeigt wäre, zu den früher angewendeten hölzernen Bedachungen zurückzukehren. Die Erfahrung bewies nämlich, daß die hölzernen Dächer der Lokomotivschuppen im Allgemeinen nicht feuergefährlich sind, wie man bisher annahm.

Auch gab hierzu Anregung das deutsche und das österreichische Beispiel, denn in den beiden Reichen sind die Dächer der meisten Lokomotivschuppen aus Holz hergestellt, ohne daß hierdurch eine Feuersgefahr entstanden wäre. Ebenso bilden die hölzernen Mittelsäulen kein Hindernis für die nötige Bewegungsfreiheit im Innenraume, so daß auch diese Einwendung gegen Zwischenunterstützung beanspruchende Dächer entfällt

Der Vergleich der Herstellungskosten stellte dar, daß den Staatsbahnen ihre eisenbedachten Lokomotivschuppen sehr teuer zu stehen kommen. In Österreich erreichen die Herstellungskosten je eines Standes fast nie die Höhe von 10 000 K., hingegen kosten sie bei den ungarischen Staatsbahnen, bei erstangigen Schuppen, gewöhnlich über 20 000 K.

Als eine ganz besondere Leistung in der Sparsamkeit der Ausführung können die Schuppen des neuen Güterbahnhofs in Linz gelten, wo je ein Stand nicht mehr als 8800 K. kostete, die Herstellungskosten der hohen Schornsteine, der zentralen Rauchabführung und der Warmwasseranlage mit inbegriffen. Der große Unterschied der Herstellungskosten zum Nachteil der eisernen Konstruktion erklärt sich daraus, daß es sich bei letzteren um eine Spannweite von 26 m ohne Zwischenunterstützung handelt. B.

— **Baugenehmigung von Forstbahnen.** Der Handelsminister hat an alle Verwaltungsbehörden jüngsthin einen Erlaß herausgegeben, durch welchen die neuen Genehmigungsbestimmungen für den Bau von Forstbahnen, mit Rücksicht auf die durch den Krieg geänderten Verhältnisse, neuerstellt werden. In der Begründung der Verordnung wird darauf verwiesen, daß durch die Minderung von menschlichen und tierischen Arbeitskräften die Herstellung von Forsterzeugnissen und deren Beförderung an die Verbraucher große Schwierigkeiten verursacht, weshalb die Erleichterung der Möglichkeit, Forstbahnen herzustellen, von außerordentlicher volkswirtschaftlicher Bedeutung ist. Es werden aus diesem Anlaß in der bisherigen Amtshandlung bei Genehmigung von Forstbahnen mit menschlichem oder tierischem Kraftbetrieb große Kürzungen und Vereinfachungen vorgenommen. Dementsprechend wird der Wirkungskreis des Handelsministers hinsichtlich der Erteilung von Baugenehmigungen für Forstbahnen, bei Wahrung der am 1. September 1876 betreffend Errichtung von Verwaltungskommissionen herausgegebenen Dienstvorschrift an diese Verwaltungsbehörden im allgemeinen übertragen. Bei etwaiger Inanspruchnahme fremder Gebiete kann die Genehmigung von dieser Behörde höchstens bis zum Endtermin des erworbenen Benutzungsrechtes erteilt werden. Die bei der politischen Begehung erstellte Niederschrift muß immerhin behufs Genehmigung dem Handelsminister vorgelegt werden. Falls die in Rede stehenden Forstbahnen zwei oder mehr Verwaltungsgebiete berühren sollten, so ist die Genehmigung der politischen Begehung dem k. ung. Handelsminister vorbehalten. Die polizeitechnische Begehung kann selbst in dem Falle von der zuständigen Verwaltungsbehörde abgehalten bzw. geleitet und bei günstigem Ergebnis die Betriebserlaubnis erteilt werden, wenn die Baugenehmigung vom Handelsminister noch nicht erteilt worden wäre. Hinsichtlich Genehmigung von Forstbahnen mit Maschinenbetrieb können mit Rücksicht auf die durch die gesteigerte Betriebsgefährlichkeit bedingte ministerielle Verantwortung Erleichterungen des Genehmigungsverfahrens nicht zugekannt werden, doch wird das Amtsverfahren auch in diesem Belange bei Genehmigung solcher Bahnen nach Tunlichkeit beschleunigt werden.

— **Ehrung für fachschriftstellerisches Wirken.** Unser langjähriger Mitarbeiter, Hofrat Wilhelm Maurer, Oberinspektor der ungarischen Staatseisenbahnen i. R., wurde für seine in Nr. 48 und 49 des Jahrganges 1915 der „Zeitung des Ung. Ingenieur- und Architekten-Vereins“ erschienene Abhandlung: Das wahre Bild der Ergebnisse der ungarischen Staatseisenbahnen, die im Leitaufsatze der Nr. 13 d. J. unserer Zeitung besprochen wurde, mit dem für vorzügliche fachschriftstellerische Arbeiten ausgesetzten Hollánpreis (300 K.) ausgezeichnet.

Übrige europäische Länder.

— **Neue Postwagen in Schweden.** Die Post- und Eisenbahnverwaltung in Schweden hat eine gemeinsame Untersuchung über die Schaffung einheitlicherer und besserer Postwagenbauarten und über die allgemeine Anpassung des Postverkehrs auf schwedischen Staatsbahnen an neuzeitliche Verhältnisse angestellt. Der hieraus hervorgegangene Vorschlag setzt an Stelle der vielen bisherigen Wagenbauarten eine einzige. Der neue Postwagen ist ein Drehgestellwagen mit durchlaufendem Längsgang. Er kann daher an jede Stelle im Zuge gestellt werden. Es fällt damit ein Grund weg für die bisher beliebte Verwendung der Postwagen als Schutzwagen, die schon in der bekannten Denkschrift getadelt war, welche 1912 anläßlich des Eisenbahnunglückes von Malmslätt von einem Ausschuß ausgearbeitet wurde. Der neue Postwagen ist so beschaffen, daß er nicht nur im ganzen für Postzwecke verwendet werden kann. Jeder Wagen kann in 3 verschiedenen Ausdehnungen für die Post herangezogen werden. Ein Drittel ist immer Postabteil, das zweite und letzte Drittel kann nach Bedarf für Postzwecke in Ausnahmefällen angepaßt werden, wenn das Postgut außergewöhnlich anwächst. Der Teil des Wagens, den die Post jeweils nicht braucht, ist den Fahrgästen eingeräumt. Dr. S.

— **Aufhebung von Ausfuhrtarifen auf den schwedischen Staatsbahnen.** Die schwedischen Staatsbahnen beabsichtigen, die seit 1912 in Kraft befindlichen erniedrigten Ausfuhrtarife für Eisen, Stahl, Eisenwaren, Maschinen sowie Kupfer und Pappe aufzuheben, nachdem eine Reihe von Privatbahnen die gleiche Aufhebung schon vollzogen haben. Als Grund wird die ungeheure Steigerung der Bahnbetriebskosten, aber auch die bedeutende Preiserhöhung angegeben, welche die genannten Warenarten erfahren haben und die die bisherige Tarifherabsetzung unnötig erscheinen lassen. Dr. S.

— **Wiederherstellung der belgischen Eisenbahnen.** Wie England sein Verhältnis zu den Staaten, die es im Kriege zu seinen Vasallen gemacht hat, ansieht, geht aus einer Nachricht hervor, die wir dem „Engineer“ entnehmen. In englischen Zeitungen heißt es dort, sei das Gerücht gegangen, die belgische Regierung habe soeben mit J. J. Hill, dem bekannten amerikanischen „Eisenbahnkönig“, ein Abkommen wegen des Wiederaufbaus der belgischen Eisenbahnen getroffen, „wenn die richtige Zeit kommt“. „Engineer“ hat nun über die Berechtigung dieses Gerüchts Erkundigungen eingezogen und ermittelt, daß kein solches Abkommen vorliegt. Die englischen Unternehmer und Finanzkreise, fährt unsere Quelle fort, seien natürlich ärgerlich darüber gewesen, daß sie bei einem solchen Geschäft von Belgien übergangen werden sollten, und würden es nun mit Genugtuung begrüßen, daß Belgien „im vollen Umfang die Schuld anerkennt, die es an England hat“, und begierig ist, „seine Beziehungen enger zu gestalten“ (d. h. das Joch, das ihm England auferlegt hat, noch drückender zu machen, wenn das überhaupt möglich ist). Wenn also die belgischen Bahnen wieder hergestellt werden, wird England, stellt „Engineer“ mit Befriedigung fest, daran teilnehmen, und der englische Unternehmer und britisches Kapital wird seinen Anteil am Gewinn haben. Wäre es auch einerseits lächerlich, wenn die belgische Regierung, fast ohne Land, sich jetzt in derartige Verhandlungen einlassen wollte, so ist die hier wiedergegebene Zeitungsnachricht doch andrerseits bezeichnend für die Stellung, die England gegenüber seinen schwächeren Verbündeten einnimmt, zu deren Schutz gegen Vergewaltigungen es angeblich den Krieg führt. Belgien darf also in Zukunft Geschäfte nur mit Zustimmung seines Herrn jenseits des Kanals abschließen. Übrigens werden sich natürlich nach dem Kriege sehr umfangreiche Wiederherstellungsarbeiten an den belgischen Bahnen nötig machen; die Belgier werden sich aber, wenn sie zurückkehren, wundern, was alles schon geschehen ist, um die Kriegsschäden zu beseitigen. Daß die Belgier mindestens bei einem erheblichen Teil ihrer Eisenbahnen gar keinen Anlaß haben könnten, Wiederherstellungsarbeiten vorzunehmen, weil sie nicht wieder in deren Besitz gelangen, dieser Gedanke scheint dem „Engineer“ in echt englischer Verblendung noch gar nicht gekommen zu sein.

— **Nachrichten von den schweizerischen Eisenbahnen.** Die Betriebsergebnisse der Bundesbahnen für den Monat April d. J. zeigen folgendes Bild:

			gegen April 1915
Beförderte Personen		7 940 000	+ 824 000
Beförderte Güter	t	1 196 000	— 185 000
Einnahmen a. d. Personenverkehr	Fr.	5 597 000	+ 669 000
Einnahmen a. d. Güterverkehr	„	9 777 000	— 1 421 000
Gesamteinnahmen	„	15 825 000	— 696 000
Betriebsausgaben	„	10 741 000	+ 522 000
Betriebsüberschuß	„	5 084 000	— 1 219 000

Daraus ergibt sich, daß die Einnahmen aus dem Personenverkehr gegenüber dem Vorjahre etwas gestiegen, diejenigen aus dem Güterverkehr dagegen nicht unwesentlich gefallen sind, was eine Verminderung des Betriebsüberschusses um über eine Million Franken zur Folge hatte. — Die Betriebsrechnung der Rhätischen Bahn für 1915 schließt mit folgendem Ergebnis ab: Einnahmen 4 788 998 Fr., Ausgaben 4 601 257 Fr., mithin Betriebsüberschuß 187 741 Fr. gegenüber 909 853 Fr. im Vorjahre. Der Rückgang der Einnahmen beträgt 1 819 812 Fr. oder 28.98 %. Anderseits ist bei den Ausgaben eine Ersparnis von 1 097 699 Fr. oder 19.26 % erzielt worden. Die Gewinn- und Verlustrechnung weist einen Ausfall von 2 244 105 Fr. nach, der wie folgt gedeckt werden soll: 745 739 Franken durch Übertragung einer Reihe früher unmittelbar abgeschriebener Ergänzungsbauten auf Baukonto, 373 213 Fr. durch Zuwendungen aus dem Kapital-Tilgungskonto, 1 125 151 Franken durch außerordentlichen Zuschuß aus den Spezialfonds. Der Gesamtbestand der letzteren am Ende des Betriebsjahres betrug einschließlich des Erneuerungsfonds 7 840 672 Fr. Die Betriebsergebnisse des neuen Jahres lassen bessere Aussichten erhoffen. So erbrachten die

ersten vier Monate einen Einnahmeüberschuß von 137 000 Fr. gegenüber einem Ausfall von 317 000 Fr. in der gleichen Zeit des Vorjahres. — Eisenbahngesellschaft Visp-Zermatt. Die Einnahmen des Jahres 1915 belaufen sich auf nur 133 700 Fr. (1914 noch 380 100, 1913 715 400 Fr.). Nach Verzinsung des Anlehens mit 140 000 Fr. schließt die Rechnung mit einem Verlust von 339 600 Fr. ab. — Zur Lage der Bergbahnen hatte, wie wir in Nr. 43 S. 514 dieser Zeitung erwähnten, ein schweizerischer Ingenieur vorgeschlagen, daß es nach Lage der Verhältnisse das Klügste wäre, wenn die notleidenden Bahnen und ihr Zubehör auf Abbruch verkauft würden. Dieser Vorschlag wird jetzt lebhaft in der Presse erörtert. Zunächst gibt man zu, daß die Schuld an der gegenwärtigen Lage mehrere der notleidenden Unternehmungen selber tragen, indem sie ohne sichere Grundlage in grenzenlosem Vertrauen auf den nie versagenden Strom des Fremdenverkehrs darauf los gebaut hätten. So konnten z. B. im Jahre 1913 von 112 Bahnen nur 36 einen Gewinn verteilen, 61 Bahnen dagegen haben seit ihrem Bestehen noch nie einen Gewinn abgeworfen. Ob der Fremdenverkehr nach dem Kriege gleich in alter Stärke einsetzen wird, ist sehr fraglich. Sicher aber ist, daß größere Ausgaben für den Unterhalt und die Erneuerung der Bahnanlagen sowie der Betriebsmittel entstehen, weil jetzt nur die allernotwendigsten Arbeiten vorgenommen werden. Unter diesen Umständen hält man für einzelne Bergbahn-Unternehmungen den Vorschlag für verlockend, unter Ausnutzung der jetzigen hohen Preise für Altmaterial die Bahn nebst Zubehör auf Abbruch zu verkaufen. Im allgemeinen aber hat man dagegen wichtige Bedenken. Denn die Bahnen haben einen volkswirtschaftlichen Wert für die Gegenden, die sie durchlaufen. Alle Kreise, die durch den Fremdenverkehr berührt werden, würden durch den Abbruch schweren Schaden erleiden. „Wenn" — sagt ein Einsender zutreffend — „nur solche Bahnen gebaut werden sollten, die unmittelbaren Nutzen bringen, so hätte die Schweiz ein mageres Eisenbahnnetz." Am meisten rät man zu einer stärkeren Unterstützung durch die beteiligten Kantone und Gemeinden. Ebenso wie diese für den Bau und Unterhalt von Straßen große Summen aufwenden, hätten sie auch ein volkswirtschaftliches Interesse an dem Bestehen von Bahnen, auch wenn diese keinen unmittelbaren Nutzen abwürfen. Ein Grundübel für die schlechte finanzielle Lage der meisten Bergbahnen sieht man in der groß angelegten und damit zu kostspieligen Verwaltung. Im Jahre 1913 schwankten die Kosten für die allgemeine Verwaltung der schweizerischen Nebenbahnen von 200—5000 Fr. (Bundesbahnen 1500 Fr.) für ein Bahnkilometer, von 0,03—1,60 Fr. (Bundesbahnen 0,12 Fr.) für ein Zugkilometer, von 3—17 % (Bundesbahnen 3 %) der Betriebsausgaben und 2—11 % (Bundesbahnen 2 %) der Betriebseinnahmen. Man rät deshalb, mehrere Verwaltungen benachbarter und gleichartiger Bahnen zu einer einzigen sparsamen und wirtschaftlich arbeitenden Verwaltung zu verschmelzen oder zu einer Betriebsgemeinschaft zu vereinigen. Dadurch hofft man auch die Werbetätigkeit wirkungsvoller und billiger gestalten und dem jetzigen Zustande einer kleinlichen gegenseitigen Bekämpfung ein Ende machen zu können. Diese Bestrebungen, anstelle der örtlichen mehr schweizerische Verkehrspolitik zu treiben, finden viele Freunde.

Miete von Personenwagen. Zur Dienstanweisung für die Miete von Personen- und Gepäckwagen der schweizerischen Eisenbahnen ist jetzt ein Nachtrag erschienen, der einige wissenswerte Neuerungen enthält. Es kann künftig auch für die Beförderung nichtkranker Personen die Stellung eines Krankenwagens unter Zahlung der vorgeschriebenen Gebühren verlangt werden. Personenwagen, die für die Beförderung von Personen mit ansteckenden Krankheiten gemietet sind, werden am Bestimmungsorte unter Anleitung eines Arztes oder kundigen Spitalbeamten von der Bahnverwaltung desinfiziert, wofür bei Wagen I. oder II. Klasse 14 Fr., für einen Wagen III. Klasse 7 Fr. im Voraus zu zahlen sind. Für die Beistellung eines technischen Begleiters zu Salon-, Schlafwagen usw. wird eine Gebühr von 5 Fr. für je 50 km erhoben. — Güterleitung. Nach einer Vereinbarung zwischen den Bundesbahnen, der Bern-Lötschbergbahn und der Münster-Lengnau-Bahn sind vom Güterverkehr, soweit sich die kürzeste Tarifentfernung über die Münster-Lengnau-Bahn rechnet, 70 % über die letztere und 30 % über Sonceboz zu leiten. Zur Vereinfachung der Leitung hat die Generaldirektion der Bundesbahnen mit der Direktion der Lötschbergbahn vereinbart, daß auch der Verkehrsanteil der Bundesbahnen von 30 % statt über Sonceboz über die Münster-Lengnau-Bahn geleitet wird, gegen Entschädigung der Bundesbahnen durch Abtretung von 30 % des Reingewinns der Strecke Münster-Lengnau aus dem gesamten, diese Strecke berührenden Güterverkehr.

— **Frauen im englischen und französischen Eisenbahndienst.** Die französischen Eisenbahnen haben infolge des durch den Krieg verursachten Mangels an männlichen Arbeitskräften 25 000 Frauen und Mädchen, davon 5000 bei den Staatsbahnen, in ihre Dienst eingestellt. Im wesentlichen scheinen sie als Schaffne Gepäckträger und beim Reinigen der Bahnhöfe beschäftigt z werden, aber auch als Bahnhofsvorstände tun sie Dienst, bei d Orléans-Bahn sogar auf Haltestellen, wo kein weiterer Beamt vorhanden ist, wo sie also den gesamten Dienst zu versorge haben. Daß Frauen und Mädchen im Bureaudienst verwend werden, nimmt nicht weiter Wunder, auffallender ist dagege ihre Beschäftigung als Tischler, vermutlich in den Werkstätte und sogar als Lokomotivputzer, während ihre Beschäftigu beim Reinigen von Wagen wieder gewohnten Anschauunge entspricht. Die Verwendung von Frauen beim Reinigen d Lokomotiven ist auch bei der englichen Nordwestbahn eing führt, und die britischen Eisenbahngesellschaften erklären al gemein, daß sie mit der Einstellung von Frauen gute Erfahru gen gemacht haben. Besonders einschneidend sind die Veränd rungen, die die Beschäftigung von Frauen im Bureaudienst m sich gebracht hat. Während früher in der Lohnabteilu nur eingearbeitete männliche Kräfte beschäftigt werden konnte ist es jetzt gelungen, die Berechnung der Löhne und gewis statistische Arbeiten neu eingestellten Frauen und Mädche anzuvertrauen, die nur ganz flüchtig angelernt worden sin Man hat ihnen allerdings als Hilfsmittel die bekannten Hollerit schen Rechen- und Sortiermaschinen zugewiesen, bei denen b kanntlich viele Rechenarbeiten mechanisch erledigt werden. S arbeiten im wesentlichen mit gelochten Karten und haben ele trischen Antrieb; sie werden in den Vereinigten Staaten sch seit 25 Jahren zur Verarbeitung der Ergebnisse der Volk zählung verwendet.

— **Einnahme-Gemeinschaft von Londoner Verkehrsunterne mungen.** Fünf Gesellschaften, die den Londoner Stadt- u Vorortverkehr bedienen, haben sich zu einer Gemeinschaft z sammengetan, die die Überschüsse gemeinschaftlich verwalt und an die Miglieder verteilen soll. Es sind dies die Distri Eisenbahn, die City & Südlondoner Eisenbahn, die Zentra Londoner Eisenbahn, die Londoner Elektrischen Eisenbahn und die Allgemeine Omnibusgesellschaft. Die wesentlichste B stimmung des zwischen diesen Gesellschaften geschlossenen A kommens scheint nach englischen Zeitungsnachrichten dara hinauszukommen, daß ein durchgehender Verkehr auf d Strecken der verschiedenen Gesellschaften zugelassen word ist, ohne daß eine Abrechnung zwischen ihnen oder eine V teilung der Einnahmen nach den tatsächlichen Leistungen jedem einzelnen Falle stattfindet. Statt dessen führen die G sellschaften ihre gesamten Einnahmen, nachdem sie die Betrie kosten gedeckt haben, an eine gemeinsame Kasse ab, und die verteilt ihren Bestand am Ende des Geschäftsjahrs nach ein festgesetzten Schlüssel an die einzelnen Teilnehmer an d Abkommen. Kann jedoch ein Teilnehmer die Zinsen für d Anlagekapital und ähnliche feste Ausgaben aus den Verkehrse nahmen nicht decken, so hat die Gemeinschaftskasse, ehe sie d Verteilung ihrer Bestände vornimmt, die Forderungen in dies Beziehung zu befriedigen. Das Abkommen bedeutet ei nennenswerte Zusammenfassung auf einem Verkehrsgebiet, bisher Zersplitterung herrschte, und muß daher wohl als Fortschritt bezeichnet werden.

Die Londoner Verkehrsunternehmungen blicken mit Befriedigung auf das Jahr 1915 zurück, nur die Omnibusgesellschaft h stark darunter zu leiden gehabt, daß ihre Kraftwagen zu großen Teil für den Heeresdienst beschlagnahmt worden sin Von ihren Angestellten ist ebenfalls ein Drittel beim Hee und ein Viertel ist in die Listen eingetragen, wird also voraussichtlich demnächst ins Heer eintreten. Auch die Verdunklung der Straßen aus Furcht vor den deutschen Luftschiffen u Flugzeugen hat einen ungünstigen Einfluß auf ihren Betri gehabt. Die Eisenbahnen, die am Londoner Stadt- und Voro verkehr beteiligt sind, haben indessen, z. T. vermutlich gera wegen des schlechten Geschäftsgangs der Omnibusgesellsch günstige Betriebsergebnisse erzielt. Die Distrikt-Gesellsch hat z. B. zum erstenmal seit ihrem Bestehen mit ihren Einna men 1 000 000 £ überschritten. Trotzdem gibt sie nur eine n drige Dividende, selbst die Vorzugsaktien erhalten nur 3 Die Kosten der elektrischen Einrichtung sind s. unter- und der zu erwartende Verkehr ist überschätzt word so daß Einnahmen und Ausgaben nunmehr nicht ganz in E klang miteinander stehen. Alle Londoner Verkehrsunte nehmungen haben außerdem darunter zu leiden gehabt, daß Kohlenpreise infolge des Krieges um 71 % gestiegen sind, u die Beschaffungskosten für Kohlen spielen natürlich in Lond wo die Elektrizität ausschließlich mit Hilfe von Dampf erze wird, im Haushalt der Verkehrsunternehmungen selbst bei el trischem Betrieb eine ausschlaggebende Rolle.

— **Kohlengewinnung in Rußland.** Nach den letzten Berich des russischen geologischen Komitees schätzt man die h mischen Kohlenlagerstätten auf 60 118 Millionen Tonnen, die v Turkestan, Sibirien und der Insel Sachalin auf 173 879 Million

insgesamt etwa 224 Milliarden Tonnen. Die Weltgewinnung betrug 1913: 1227 Millionen Tonnen, Rußland könnte demnach unter gleichbleibenden Verhältnissen den Kohlenbedarf der Welt für 200 Jahre decken. Das Ausbleiben der Zufuhren aus dem Dombrowabecken und dem Ausland verursachte eine Verringerung in den verfügbaren Mengen um über 950 Millionen Pud. Anderseits ermäßigte sich der Bedarf infolge der Besetzung von Polen sowie eines Teiles der baltischen Provinzen und im Nordwesten um etwa 500 Millionen Pud. Durch größere Bereitstellung von Heizöl (um 80—90 Millionen Pud.) wurde der Ausfall von etwa 140—150 Millionen Pud Kohle ausgeglichen.

	1915	1914	1913
	Millionen Pud		
Kohlenförderung im europäischen Rußland (einschl. Anthrazit)	1731	2023	2065
davon entfallen auf Donezgruben	(1623)	(1684)	(1544)
Einfuhr	5	337	543
für europäisches Rußland verfügbar	1736	2360	2608
Kohlenförderung im asiatischen Rußland	174	152	131

In den Donez-Gruben stieg die Arbeiterzahl im November 1915 auf 208 000 gegen 155 000 im März. Für 1916 wird die Förderung auf 2155 Millionen Pud geschätzt.

Koks.	1915	1914	1913
	Millionen Pud		
Erzeugung	249,0	278,4	270.9
Einfuhr	0,3	32,9	59.4
Verfügbar	249,3	311,3	330.3

Die diesjährige Gewinnung betrug schätzungsweise 336 Millionen Pud. Der Koksbedarf der südrussischen Industrie wird mit 302 Millionen Pud, 52 Millionen mehr als im Vorjahr, angenommen.

Die Brikettherstellung nahm stetig zu; im Donezgebiet betrug sie:

1915	1914	1913
25 Millionen Pud	20 Millionen Pud	20 Millionen Pud

1916 wird die Herstellung wahrscheinlich auf 37 Millionen Pud steigen. (Aus dem „Bulletin" 3. Mai 1916.) Qu.

Fremde Erdteile.

— **Errichtung einer Quarantänestation in Mandschurija.** Nach einer Meldung aus Petersburg wird auf Verordnung des Generalgouverneurs in Irkutsk auf der Station Mandschurija der Chinesischen Ostbahn eine Quarantänestation errichtet, auf der 20 000 chinesische Arbeiter untersucht werden sollen, die für Arbeiten im europäischen Rußland bestimmt sind. — Mandschurija ist bekanntlich die erste größere Station auf chinesischem Gebiet, die der Reisende aus dem europäischen Rußland auf dem neuen Landwege nach Ostasien von Irkutsk aus nach zweitägiger Fahrt durch Transbaikalien erreicht. Hier beginnt der Bereich der Chinesischen Ostbahn, die, in Wirklichkeit eine russische Gesellschaft, ihre umfangreichen Konzessionen noch vom alten Lihungschang erhalten hat, und man fährt nun ebenfalls zwei Tage durch die weiten Strecken der Mongolei und Mandschurei, bis man über Charbin, wo sich die südmandschurische Bahn, die nach Port Arthur und Peking führt, abzweigt, bei der Station Pogranitschnaja wieder russischen Boden erreicht und auf der Ussuribahn nach der Küste weiter fährt. Beide Orte sind Zollstationen. Wer von Europa kommt, muß in Pogranitschnaja, wer von der Küste kommt, in Mandschurija verzollen.

— **James I. Hill †.** Nach einer Kabelmeldung aus St. Paul (Minnesota) ist James I. Hill in hohem Alter gestorben. Mit ihm ist einer der bedeutendsten und reichsten Eisenbahnfachmänner der Vereinigten Staaten aus dem Leben geschieden. Wir haben bereits in einem Aufsatz in Nr. 84, Jahrg. 1913, S. 1303 d. Ztg. die Persönlichkeit des Verstorbenen geschildert und werden demnächst nochmals auf ihn zurückkommen.

Der „Rotterdamsche Courant" meldet aus Le Havre, daß Hill dem König der Belgier zur Wiederherstellung Belgiens 25 Millionen Franken hinterlassen hat!

Allgemeines.

— **Wohin ist der Fremdenverkehr Italiens geraten?** Der „Köln. Ztg." wird geschrieben: Die Oster- und Frühlingszeit war in den letzten Friedensjahren die Haupterntezeit der Gasthöfe Roms und der sonstigen vom Fremdenverkehr lebenden Geschäftszweige geworden, und zwar mit dem Unterschied gegen frühere Jahrzehnte, daß sich die Anwesenheit der nordischen Fremden bis zum Sommeranfang hinzog. Wie es durch den Krieg damit geworden ist, läßt sich leicht erkennen, wenn man den Anzeigenteil einer römischen Zeitung wie der „Tribuna" ansieht. Während vor dem Krieg von Ende März bis Ende Mai gewöhnlich alle Gasthäuser Roms derart überfüllt waren, daß oft selbst durch Vorausbestellung es nicht gelang, Unterkunft zu finden, wimmeln jetzt seit Wochen die Ausgaben der „Tribuna" von Gasthofsanzeigen, die darauf ausgehen, Gäste anzulocken. Da wird z. B. von dem Besitzer zweier sonst vielbesuchter Häuser im Ludovisi-Quartier angezeigt, daß er darin möblierte Wohnungen und Zimmer zu mäßigen Preisen auch auf längere Zeit und ohne Verpflichtung zur Einnahme der Mahlzeiten vermietet, was nichts anderes besagt, als daß der Gastwirt infolge des Ausbleibens von Fremden seinen ganzen Betrieb umgestalten muß, um seine Anlagen nicht völlig nutzlos liegen zu lassen. Täglich findet man Anpreisungen von Gasthöfen, die vor allem ihre mäßigen Preise rühmen — O tempi passati, als sie das nicht nötig hatten! — und andere, die unter besonderer Bezugnahme auf den Krieg Ermäßigungen für Familien und längern Aufenthalt anbieten. Ein im Mittelpunkt der Stadt gelegenes, sehr beliebtes altes Haus, in dem schon Adolf Stahr um 1845 abgestiegen ist, und welches jahrelang unter deutscher Leitung stand, macht wiederholt bekannt, daß es jetzt einen italienischen Direktor habe und für „unerlöste Familien sowie Offiziere" Ausnahmepreise mache. Man kann aus diesen immer wiederkehrenden Bemühungen, Kundschaft anzulocken, den sichern Schluß ziehen, daß der Fremdenverkehr der ewigen Stadt völlig daniederliegt, und daß die neue Freundschaft mit den Feinden Deutschlands keinen Ersatz für den Ausfall der Besucher aus den ehemaligen Dreibundsstaaten gebracht hat.

Rechtspflege.

— **Haftpflicht der Eisenbahn bei einem Unfall beim Entladen eines Wagens und infolge Schadhaftigkeit eines Wagenbestandteils.** (Urteil des Landgerichts Mannheim vom 8. Juli 1914. Nr. 4 ZH 1910/13.) Der bei der Firma M. beschäftigte Arbeiter H. erlitt dadurch einen Unfall, daß er beim Entladen eines für seine Firma bestimmten (stillstehenden) Rungenwagens infolge Bruchs einer schadhaften Runge vom Wagen stürzte. Die gegen die Eisenbahn erhobene, auf das Haftpflichtgesetz und auf §§ 823 ff. BGB. gestützte Klage wies das Landgericht aus folgenden Gründen ab:

1. Eine Inanspruchnahme der Eisenbahn auf Grund des Reichshaftpflichtgesetzes ist deshalb ausgeschlossen, weil es an dem nach § 1 dieses Gesetzes erforderlichen äußeren ursächlichen Zusammenhang zwischen dem Unfall und einem konkreten Betriebsvorgange der Eisenbahn fehlt; denn der Wagen stand zur Zeit des Unfalls still, und für die Firma M. als Empfängerin des Gutes zur Entladung bereit, ohne daß in diesem Zeitpunkt irgend eine Betriebstätigkeit der Eisenbahn (z. B. Rangieren) in Frage gekommen wäre; es ist auch nicht etwa das Entladen, gelegentlich dessen sich der Unfall ereignete, durch einen Betriebsvorgang veranlaßt worden. Im übrigen wird wegen der Unanwendbarkeit des Haftpflichtgesetzes auf den vorliegenden Fall auf das Urteil des RG. vom 28. Februar 1907 (Jur. Wochschr. 1907, S. 276, Nr. 40) und die darin angeführten Entscheidungen verwiesen.

2. Ebensowenig läßt sich eine Haftung der Eisenbahn dem Kläger gegenüber aus dem über den Unfallwagen abgeschlossenen Frachtvertrag ableiten, weil durch diesen keine Rechtsbeziehungen zwischen dem Kläger und der Eisenbahn begründet wurden.

3. Die rechtliche Grundlage für den Klageanspruch können nur die Bestimmungen über unerlaubte Handlungen (§§ 823 ff. BGB.) bilden. Diese finden aber hier — abgesehen von der Frage eines Mitverschuldens des Klägers sowie darüber, ob die Eisenbahn eine Ersatzpflicht nicht unter Hinweis auf den § 831 Abs. 1 Satz 2 BGB. ablehnen könnte — deshalb keine Anwendung, weil die Eisenbahn kein Verschulden an dem Unfall des Klägers trifft. Ein solches würde allerdings dann gegeben sein, wenn die Eisenbahn den zur Entladung bestimmten Wagen in Kenntnis seiner Schadhaftigkeit oder in schuldhafter Unkenntnis davon an die Firma M. ausgeliefert hätte. Dies ist aber nicht der Fall. Denn, wenn es schon im Allgemeinen der Eisenbahn im Interesse einer geordneten Abwicklung des Güterverkehrs nicht zugemutet werden kann, alle im Gebrauch befindlichen Rungen jederzeit und fortwährend auf ihre Gebrauchsfähigkeit zu prüfen und zu untersuchen, so konnte dies hier umso weniger geschehen, als die Decke des Wagens über die Rungen heruntergezogen war, und eine Untersuchung der Rungen erst nach Wegnahme der Decke hätte erfolgen können. Abgesehen von den damit verbundenen Schwierigkeiten und möglichen Gefahren ist es zweifelhaft, ob auf diese Weise die Schadhaftigkeit der Runge entdeckt worden wäre, da die Bruchstellen offenbar durch das oberste Eisenband (durch das die Runge an dem Wagenrand festgehalten wird) verdeckt waren. Ohne Rücksicht auf den Einzelfall muß aber die Ab-

nahme von Decken, soweit sie nicht zur Beseitigung offensichtlicher und erheblicher Mängel notwendig ist, nicht nur wegen des damit verbundenen Zeitverlustes als den Verkehrsinteressen zuwiderlaufend, sondern wegen der möglichen Beschädigung der Ladung als unzulässig bezeichnet werden. Richtig ist, daß die Runge schadhaft war und daß dadurch der Unfall des Klägers verursacht wurde; dies allein genügt aber nicht, um die Eisenbahn nach §§ 823 ff. BGB. haftbar zu machen. Der Klageanspruch war vielmehr mangels einer Verantwortlichkeit der Eisenbahn für die Schadensursache und eines Verschuldens an der Schadensfolge abzuweisen. (Auf dieses Urteil hin hat die Berufsgenossenschaft, die auf Grund des § 1542 RVO. ebenfalls Klage gegen die Eisenbahn erhoben hatte, ihre Klage zurückgenommen.) f.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Güterverkehr.

Sächsisch-Österreichischer Verkehr. Gütertarif Teil II, Heft 2.

Es wird der Ausnahmetarif 13 A. Ziffer 2. und E für frisches Obst bis auf Widerruf, längstens bis zum 30. Juni 1917, verlängert.

Dresden am 6. Juni 1916. (779)
Kgl. Gen.-Dir. d. Sächs. Staatseisenb., als geschäftsführende Verwaltung.

Tfv. 1100, Heft 1. Oberschlesischer Staats- und Privatbahn-Kohlenverkehr — Östliches Gebiet — Heft 1, gültig vom 1. September 1913.

Mit Gültigkeit vom Tage der Betriebseröffnung für den Güterverkehr wird die zum Eisenbahndirektionsbezirk Danzig gehörige Station Rötzenhagen mit den Frachtsätzen von Schlawe einbezogen.

Kattowitz, den 3. Juni 1916. (778)
Königl. Eisenbahndirektion Kattowitz, namens der beteiligten Verwaltungen.

Ausnahmetarif für Steinkohlen usw. vom Ruhrgebiet usw. nach Staats- und Privatbahnstationen.

Mit Gültigkeit vom 1. Juli 1916 wird die Station Rotthausen (Kr. Essen) in die Abteilungen A, B, C und E des Tarifs einbezogen.

Die Frachtsätze der Station Rotthausen (Kr. Essen) Zeche Dahlbusch I. III, IV und VI treten am 15. August 1916 in allen Abteilungen des Tarifs außer Kraft. Nähere Auskunft erteilen die beteiligten Güterabfertigungen.

Essen, den 3. Juni 1916. (775)
Königliche Eisenbahndirektion.

Ausnahmetarif 2 III u für Futtermittel.

Mit Gültigkeit vom 13. Juni 1916 ist hinter Gerstenfuttermehl der Zusatz (auch Graupenfutter) einzuschalten. Nähere Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbureau, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 8. Juni 1916. (782)
Königliche Eisenbahndirektion.

Aufnahme des Privatgüter- und Tierverkehrs mit Stationen des besetzten Gebiets Serbiens.

Unter Vorbehalt jederzeitigen Widerrufs ist der öffentliche Privatgüter- und Tierverkehr mit der vor der Station Nisch gelegenen Station Crveni Krst sowie den nördlich von dieser Station auf den besetzten serbischen Gebieten gelegenen, im Betriebe der Militär-Eisenbahn-Direktion 7 in Nisch stehenden Linien wieder aufgenommen worden. Näheres enthält der Tarif- und Verkehrsanzeiger der preußisch-hessischen Staatseisenbahnen.

Breslau, den 5. Juni 1916. (776)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der beteiligten Verwaltungen.

Niederländisch-Deutsche Eisenbahnverbände.

Am 15. Juni 1916 werden die Stationen Aalsmeer und Hoofddorp der Holländischen Eisenbahn-Gesellschaft in den Ausnahmetarif für frische Feld- und Gartenfrüchte vom 1. November 1915 einbezogen. Die Frachtsätze der genannten Stationen sind dieselben wie diejenigen der Station Nieuw-Vennep (H. B.). Nähere Auskunft geben die beteiligten Verwaltungen und Abfertigungen.

Cöln, den 7. Juni 1916. (783)
Königliche Eisenbahndirektion.

2. Lieferfristen.

Nordisch-deutsch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband. Gütertarif Teil I.

Infolge außergewöhnlicher Verkehrsverhältnisse treten gemäß § 6 Abs. (3) Punkt 2 der Ausführungsbestimmungen zu Artikel 14 des Internationalen Übereinkommens über den Eisenbahnfrachtverkehr im Verkehr mit den schwedischen Bahnen mit sofortiger Gültigkeit Änderungen in den vorübergehenden Lieferfristzuschlägen ein.

Nähere Auskunft erteilt unser Verkehrsbureau.

Altona, den 5. Juni 1916. (777)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

Infolge außergewöhnlicher Verkehrsverhältnisse treten gemäß § 6 Abs. (3) Punkt 2 der Ausführungsbestimmungen zu Artikel 14 des Internationalen Übereinkommens über den Eisenbahnfrachtverkehr mit sofortiger Gültigkeit im Verkehr mit den schwedischen Bahnen Änderungen in den vorübergehenden Lieferfristzuschlägen ein.

An die Stelle der in der Verfügung Nr. 748 des Tarifanzeigers von 1915 (Seite 507/508) nachrichtlich vermerkten vorübergehenden Zuschlagsfristen treten die folgenden:

Vorübergehende Zuschlagsfristen für Sendungen von und nach Schweden	Für Frachtgut in Wagenladungen: Zuschlag in Stunden
1. In der Richtung von Schweden	120
2. In der Richtung nach Schweden: im Verkehr nach den Stationen Hälsingborg C, Linköping, Malmö, Norrköping, Oerebro, Stockholm norra, Stockholm stadsgarden und Uppsala	120

Nähere Auskunft geben die beteiligten Verwaltungen.

Cöln, den 6. Juni 1916. (784)
Königliche Eisenbahndirektion, auch namens der beteiligten Verwaltungen.

3. Effektenverkehr.

Lübeck-Büchener Eisenbahngesellschaft.

Die Dividende für das Verwaltungsjahr 1915 ist auf 45 ℳ für die Aktien Nr. 1 bis 30 790 über 200 Taler (600 ℳ) und auf 90 ℳ für die Aktien mit den Doppelnummern 30 791 bis 41 664 und 41 667 bis 51 666 über 1200 ℳ festgesetzt worden. Sie kann gegen Einlieferung der Dividendenscheine bei unserer Hauptkasse vormittags in Empfang genommen werden.

Bis zum 31. Juli d. J. kann die kostenfreie Einlösung der Dividendenscheine auch erfolgen in Berlin bei der Berliner Handels-Gesellschaft, der Deutschen Bank, dem Bankhause Mendelssohn & Co., der Bank für Handel und Industrie oder dem Bankgeschäft von F. W. Kraus & Co., in Hamburg bei der Norddeutschen Bank, der Deutschen Bank, Filiale Hamburg, der Bank für Handel und Industrie, Filiale Hamburg oder dem Bankhause M. M. Warburg & Co., in Frankfurt a. M. bei der Deutschen Effekten- und Wechselbank oder der Deutschen Bank, Filiale Frankfurt a. M.

Lübeck, den 6. Juni 1916. (781)
Die Direktion.

4. Verdingungen.

Die Gleisumbau- und Gleisunterhaltungsarbeiten auf dem Lehrter Güterbahnhofe (Bezirk der 30. Bahnmeisterei) sollen öffentlich vergeben werden. Die Verdingungsunterlagen können im Zimmer 28 des unterzeichneten Betriebsamtes eingesehen werden, auch können Angebotshefte, soweit solche vorhanden, gegen Zahlung von 1,00 ℳ in der Kanzlei, Zimmer 33, hierselbst bezogen werden. Die Beträge sind in bar zu zahlen oder portofrei unter Beifügung von 50 ₰ Bestellgeld (Briefmarken ausgeschlossen) einzusenden. Die Angebote sind verschlossen mit der Aufschrift: „Angebot auf Gleisarbeiten Lehrter Güterbahnhof (30. Bahnmeisterei)“ versehen bis zum 21. Juni 1916, vormittags 11¼ Uhr, nach hier einzureichen. Die Öffnung der eingegangenen Angebote findet zu vorbenannter Zeit in Gegenwart der etwa erschienenen Bieter statt. Zuschlagsfrist 4 Wochen. (786)

Königl. Eisenbahn-Betriebsamt 3.
Berlin NW.40, Invalidenstr. 51.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen von dem verantwortlichen Schriftleiter, Eisenbahndirektions-Präsident a. D. v. Mühlenfels in Berlin.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nummer 47. 17. Juni 1916. LVI. Jahrgang.

Inhalt:

Vorsignal mit drei Signalbegriffen.

Die Privatbahnen Rußlands.

Zur Wiedereröffnung des Panamakanals.

Nachrichten.

Deutschland: Der Frachturkundenstempel. — Paßerleichterungen bei Sommerreisen nach Österreich-Ungarn. — Etat der Reichseisenbahnverwaltung. — Preußischer Landeseisenbahnrat. — Überführung von Wagenladungen. — Feriensonderzüge nach den Ostsee- und Rügenbädern. — Lübeck-Büchener Eisenbahn. — Nachtragsforderungen für die bayerischen Staatsbahnen. — Zur Frage einer Reichseisenbahngemeinschaft. — Zugentgleisung auf der Linie Mügeln-Geising. — Fürsorge für die Söhne kriegsgefallener Bediensteter der preußisch-hessischen Staatsbahnen und Reichseisenbahnen. Eisern-Siegener Eisenbahn.

Österreich: Generalversammlung der Südbahn. — Aussig-Teplitzer Eisenbahn. — Buschtiehrader Bahn. — Leoben-Vordernberger Eisenbahn. — Niederösterreichische Landesbahnen. — Rohölmarkt. — Vereinigung von Rohölgewinnern. — Hofrat Rudolf Boynger †.

Ungarn: Balkananschluß mit Ungarn. — Die Erträge der ungar. Eisenbahnen ersten Ranges (Hauptbahnen) im Jahre 1913. — Gesetzentwurf über die neuerliche Kriegsunterstützung der im öffentlichen Dienste Angestellten.

Rumänien: Erhöhung der Eisenbahntarife.

Übrige europäische Länder: Stimmungsbild aus Marseille. — Ablehnung der Sommerzeit in der Schweiz und in Frankreich. — Der Waserweg vom Rhein zum Gotthard in seiner wirtschaftlichen und tarifarischen Bedeutung für den Nord-Südverkehr. — Kohlennot in Italien und England. — Vom englischen Schiffsfrachtenmarkt. — Betriebsstörung auf der Südost- und Chatham-Eisenbahn. — Ein Riesenverkehrsskandal in Rußland.

Fremde Erdteile: Umbau einer Eisenbahnbrücke über den Ohio.

Allgemeines.

Rechtspflege.

Amtliche Mitteilungen.

Amtliche Bekanntmachungen.

Vorsignal mit drei Signalbegriffen.

Die Aufforderung des Verfassers des unter dieser Überschrift erschienenen Aufsatzes in Nr. 10 lfd. J. hat zu weiteren Beiträgen zur Frage der Ausbildung des Vorsignals Anlaß gegeben. Zu der Frage äußern sich Herr Oberbaurat a. D. Bremer in Cassel und Herr Regierungs- und Baurat Borghaus in Duisburg. Die Mitteilungen sind nachstehend unter I. und II. wiedergegeben.

I.

Die Mehrzahl der größeren Eisenbahnverwaltungen ist seit Jahren bemüht, die Sicherheit der Zugbeförderung durch Vervollkommnung der baulichen, namentlich der Stellwerks- und Signalanlagen, unter Aufwendung zum Teil sehr erheblicher Geldmittel zu fördern. — Diesen Bestrebungen haben sich die deutschen Eisenbahnverwaltungen angeschlossen, wobei für sie die durch die Beschlüsse des Bundesrats vom 20. Juni 1907 und 10. März 1910 in Kraft gesetzte Signalordnung bestimmend geworden ist. Diese Ordnung zeichnet sich bekanntlich durch außerordentliche Einfachheit und Klarheit aus; sie hat bei den hier allein in Frage kommenden, sichtbaren Streckensignalen für die einzelnen Signalarten nur bestimmte Formen und Farben zur Anwendung gebracht, nämlich als Tagsignale:

a) für die Hauptsignale: die Flügel an einem Mast;
b) für die übrigen Signale: die Scheiben in verschiedenen Formen und in Verbindung mit den Farben: rot für Halt, gelb für langsame Fahrt und grün für freie Fahrt;

als Lichtsignale gilt in Übereinstimmung mit den Farben der Tagsignale:

das rote Licht für Halt,
das gelbe Licht für langsame Fahrt und
das grüne Licht für freie Fahrt.

Auffallend nun ist es, daß diese alle Fälle berücksichtigende Ordnung eine Entscheidung über die am Vorsignal anzuwendende Signalform, welche zu erscheinen hat, wenn am Hauptsignal das Signal für ein abzweigendes Gleis zu erwarten ist, nicht getroffen hat. Zurzeit erscheint am Vorsignal ein Signalbild nur dann, wenn am Hauptsignal die Stellung: Halt (Signal 7) oder Fahrt frei (Signal 8 a b c) zu erwarten ist. Allerdings ist bei gegebener Fahrerlaubnis in ein abzweigendes oder in ein anderes abzweigendes Gleis auch die „Fahrt frei“ und insofern eine Unklarheit in der Erklärung der Signalform (Signal 10) nicht vorhanden; dagegen liegt in dem gänzlichen Fehlen der oben erwähnten Signalform am Vorsignal ein Mangel. Schon in Rücksicht auf den Zweck des Vorsignals, auf die am Hauptsignal zu erwartende Stellung vorzubereiten (siehe Vorbemerkung zu Signal 9), müßte die Möglichkeit gegeben sein, bereits am Vorsignal erkennen zu können, ob eine Ablenkung des Zuges beabsichtigt ist. Eine solche Signalisierung dürfte sich vielleicht erübrigen, wenn man in der Lage wäre, die Vorsignale so aufzustellen, daß von ihrem Standort aus die Hauptsignale jederzeit gesehen und klar erkannt werden könnten. Das ist vielleicht im Flachland und auf geraden Strecken bei günstigen Witterungsverhältnissen möglich, aber vollständig ausgeschlossen bei stark gekrümmten Bahnlinien mit tiefen Einschnitten oder mit starken Baumbeständen, bei unsichtigem Wetter usw. Hier müssen bisweilen vom Vorsignal ab noch mehrere hundert Meter durchfahren werden, bevor der Lokomotivführer das Hauptsignal erblickt. Da ist es dann ein aufregender Augenblick, wenn er plötzlich statt des für die Durchfahrt zu erwartenden Signals das für Ablenkung geltende erkennt. Schlimme Folgen können in einem solchen Falle nur vermieden werden, wenn es gelingt, die Geschwindigkeit des Zuges rechtzeitig so weit zu ermäßigen, daß eine langsame Einfahrt in den krummen Strang der Abzweigungsweiche erfolgen kann, und wenn das anschließende Gleis von Fahrzeugen frei ist.

Diese günstigen Umstände trafen gelegentlich einer vor mehreren Jahren durch den Unterzeichneten unternommenen Fahrt

auf der Lokomotive eines D-Zuges zusammen. Liegt aber eine so glückliche Vereinigung solcher Umstände nicht vor, so ist eine Gefährdung des Zuges unausbleiblich. Veranlaßt war das erwähnte Ereignis durch den Irrtum eines sehr zuverlässigen, ständig den Fahrdienst ausübenden Stationsbeamten in Gemeinschaft mit dem Weichensteller eines Außenstellwerks, trotz der zur Verhütung solcher Vorkommnisse gegebenen klaren Bestimmungen.

Da aber solche und ähnliche Irrtümer, selbst bei Verwendung des zuverlässigsten Personals immer wieder vorkommen werden, sind die von verschiedenen Seiten stets erneuten Versuche auf Schaffung von Einrichtungen zur Verhütung schädlicher Einflüsse solcher Irrtümer durchaus gerechtfertigt. Hierher gehört auch die Einführung einer Signalform am Vorsignal, durch die an diesem, auch im Falle der Ablenkung, die am Hauptsignal zu erwartende Stellung kenntlich gemacht wird. Eine solche in Verbindung mit Signal 8 b (Fahrt frei für ein abzweigendes Gleis) vorzusehende Signalform kann auch für Signal 8 c (Fahrt frei für ein anderes abzweigendes Gleis) Gültigkeit dann erlangen, wenn in beiden Fällen das gleiche abzweigende Gleis derselben Weiche befahren wird. Wo diese Voraussetzung nicht zutrifft, müßte von der Aufstellung eines dreiflügeligen Hauptsignals abgesehen und auf die Verwendung von Wegesignalen zurückgegriffen werden.

Was nun die Form des neu zu schaffenden Signalbildes anlangt, so ist es ohne Zweifel schon in Rücksicht auf den Stand der Arbeiten zur Durchführung der oben erwähnten Beschlüsse des Bundesrats zweckmäßig, die neue Form in den Rahmen der jetzt geltenden Bestimmungen einzuarbeiten; denn es ist nicht zu erwarten, daß diese, kaum oder erst zum Teil durchgeführt, aufgegeben und neue Gesichtspunkte zur Einführung gelangen werden, wie sie von verschiedenen Herren in Vorschlag gebracht worden sind.

Diese Vorschläge bestehen im wesentlichen in der Verwendung des Flügels des Hauptsignals auch bei dem Vorsignal, teils ohne, teils in Verbindung mit der Scheibe des jetzigen Vorsignals. Am weitesten gehen in dieser Beziehung die Vorschläge des Herrn Reg.-Baumeisters Dr. Martens in seinem Buche: „Grundlagen des Eisenbahnsignalwesens“ vom Jahre 1909, in dem er ein neues Flügelvorsignal mit einer festen, nur als Erkennungsscheibe gedachten Scheibe vorsieht, gleichzeitig mit der Absicht, dabei auch eine größere Fernsichtbarkeit des Vorsignals zu erreichen. Andere Herren, wie Herr Geheimer Baurat Richter (siehe Nr. 5 des Jahrgangs 1911 dieser Zeitschrift) und Herr Regierungs- und Baurat Rosenfeld (siehe Nr. 10 des lfd. Jahrgangs dieser Zeitschrift) verwenden den Flügel zur besseren Sichtbarmachung des Signals 10 des jetzigen Scheibenvorsignals und zur Bildung weiterer Signalbegriffe. Wenn aber im Auge behalten wird, daß die Einrichtung getroffen werden soll, um in der Ausübung des Dienstes entstehende Irrtümer unschädlich zu machen, muß vor allen Dingen Vorsorge getroffen werden, daß durch sie nicht neue Irrtümer hervorgerufen werden; und das ist unausbleiblich, wenn Einrichtungen wie die Flügel des Hauptsignals auch an dem auf deren Stellung hinweisenden Vorsignal zur Anwendung gelangen[1]). Eine Verwechslung solcher Signale durch den Lokomotivführer ist aber und namentlich in den Fällen denkbar, bei denen nach Lage einer Örtlichkeit, wie oben beschrieben, das Vorsignal erst kurz vor der Annäherung des Zuges sichtbar wird. Dem neuen Flügel des Vorsignals eine von der Form des Hauptsignalflügels abweichende Form zu geben, wird hierbei nicht von wesentlicher Bedeutung sein. Wohl ist die Fernsichtbarkeit des Vorsignals von großem Nutzen; notwendig aber ist sie bei dem Zwecke und der Bedeutung dieses Signales nicht. Zur Erkennung des letzteren reicht die seit mehreren Jahren eingeführte Erkennungstafel am Fuße des Vorsignalständers vollständig aus.

Weshalb unter den vorangeführten Umständen von dem seit vielen Jahren auf den deutschen Bahnen erprobten und bewährten Scheibenvorsignal abgewichen werden soll, ist nicht ganz verständlich. Der durch Herrn Regierungs- und Baurat Ihlow in dem Heft 11 des Organs für die Fortschritte des Eisenbahnwesens vom Jahre 1915 ausgeführte Grund, daß die „schmale Ansicht“ der gedrehten Scheibe keine Signalform und die im Signalbuche gegebene Beschreibung mangelhaft sei, dürfte nicht von so durchschlagender Bedeutung sein, daß aus diesem Grunde eine Änderung des altbewährten Signals notwendig wird. Der durch ihn vorgeschlagene Ersatz will mir als ein geeigneter nicht erscheinen. Es soll nämlich die Vorbereitung auf „Fahrt frei“ am Hauptsignal durch einen gegen den Himmel als Schattenriß erscheinenden Ring oder Rahmen über einer für den ersteren runden, für den letzteren eckigen Scheibe gekennzeichnet werden. Durch Verstellen der bezeichneten Blechscheibe soll der Ring bis zur Hälfte für das Signal „Vorbereitung auf Ablenkung“ und vollständig für „Vorbereitung auf Halt“ ausgefüllt werden. Die zur Signalbildung dienende Scheibe erscheint also in allen drei Fällen dem Lokomotivführer als volle Scheibe, nur bei der Halt-Ankündigung als eine um die Breite des Ringes vergrößerte.

Verwechslungen sind bei diesen Signalbildern ohne Zweifel sehr leicht möglich und überflüssige Geschwindigkeitsermäßigungen die Folge. Solche Irrtümer werden noch leichter eintreten, wenn der Ring an Stellen, an denen seine Erscheinung als Schattenriß gegen den Himmel unausführbar ist und seine bessere Erkennbarkeit gegen den dunkeln Hintergrund durch größere Breite mit entsprechendem Farbenanstrich erzielt werden soll. Ein durch den Fahrdienstleiter nicht beabsichtigtes, durch irrtümliche Auffassung des Signalbildes veranlaßtes Langsamfahren hat namentlich bei Güterzügen und schon auf schwach ansteigenden Strecken das Bedenken, daß nach dem Erkennen des richtigen Signalbildes am Hauptsignal durch unvorsichtiges Wiederanfahren Zugtrennungen mit oft sehr bedenklichen Folgen entstehen können.

Von den bisher gemachten Vorschlägen dürfte der durch Herrn Reg.-Baumeister Dr. Martens in Nr. 75 des Jahrgangs 1911 dieser Zeitung gemachte, nämlich der Verwendung zweier übereinander angeordneter Scheiben, der sich den bestehenden Grundsätzen am meisten anschließende sein.

Die Bedeutung der vorgeschlagenen Signalformen ist die folgende:

Nr.	Signal des Signalbuches	Signalbegriff	Signalform bei Tage	Signalform bei Nacht
1	9	Vorbereitung auf Halt am Hauptsignal.	Beide Scheiben voll sichtbar.	Doppelgelb
2	neu	Vorbereitung auf Ablenkung am Hauptsignal.	Eine Scheibe voll u. schmale Ansicht der zweiten Scheibe sichtbar.	Grün-gelb
3	10	Vorbereitung auf Freie Fahrt am Hauptsignal.	Schmale Ansicht beider Scheiben.	Doppelgrün

Auch hier liegt die Möglichkeit vor, daß das unter 2 aufgeführte Signalbild irrtümlich, und sei es auch nur durch einen Schaffner, für 1 gehalten und dadurch ein überflüssiges Bremsen mit den unter Umständen vorerwähnten nachteiligen Folgen veranlaßt wird.

Bedenklicher aber erscheint das für Nr. 2 gewählte Lichtsignal durch Verbindung des gelben und grünen Lichtes. Die verschiedene Bedeutung jedes einzelnen dieser Lichter könnte zu Irrtümern führen, wenn etwa das eine das andere überstrahlt, was trotz anfänglicher, passender Einstellung ihrer Licht-

[1]) Anm. der Schriftleitung: In England und in den Vereinigten Staaten von Nordamerika ist für Vorsignale die Flügelform gang und gebe. Die Verwaltungen beabsichtigen auch keineswegs, diese Form, die — meist durch schwalbenschwanzförmigen Endeinschnitt — besonders gekennzeichnet ist, aufzugeben.

ärken bei längerer Benutzung der Brenner, bei nicht vollständig gleicher Farbe der Ersatzgläser oder bei ungleichen Witterungsverhältnissen nicht immer zu vermeiden sein wird.

Diesen verschiedenen Bedenken könnte m. E. begegnet werden, wenn die zweite Scheibe nicht oben unmittelbar über der etzigen Scheibe des Vorsignals, sondern unter den Lichtern, leichzeitig als Blendscheibe für ein neues Signallicht dienend, ngebracht würde. Zum Unterschied von der eigentlichen Vorignalscheibe soll die neue Scheibe nicht rund, sondern achtckig mit schwarzem Anstrich und entsprechend breiter weißer infassung hergestellt werden und um die untere Seite des chtecks drehbar sein.

Hiernach soll das Vorsignal in nachstehend angegebener Weise ausgebildet werden:

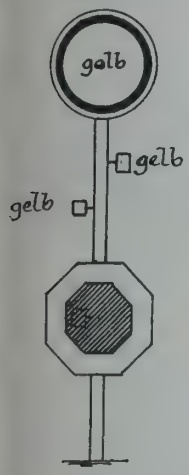


Abb. 1.
Vorbereitung auf Halt.

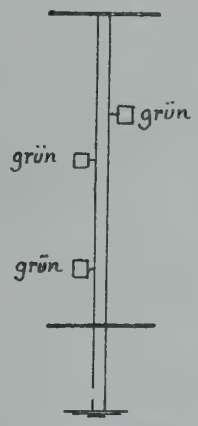


Abb. 2.
Vorbereitung auf Freie Fahrt für ein abzweigendes Gleis.

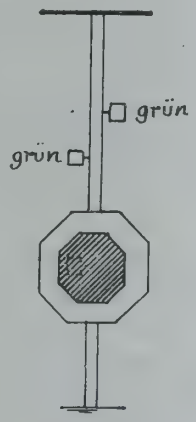


Abb. 3.
Vorbereitung auf Freie Fahrt für ein durchgehendes Gleis.

it folgender Bedeutung der Signalformen:

Nr.	Signal des Signalbuches	Signalbegriff	Signalform bei Tage	Signalform bei Nacht
1	9	Vorbereitung auf Halt am Hauptsignal.	Beide Scheiben voll sichtbar.	Doppelgelb
2	neu	Vorbereitung auf Ablenkung am Hauptsignal.	Schmale Ansicht beider Scheiben.	Drei grüne Lichter, davon zwei in Doppelstellung.
3	10	Vorbereitung auf Freie Fahrt am Hauptsignal.	Schmale Ansicht der runden Scheibe u. volle Ansicht der achteckigen Blendscheibe.	Doppelgrün

Eine Beobachtung der neuen Scheibe wird für den Lokotivführer mit Schwierigkeiten nicht verbunden sein, weil sie ch nur wenig über der Erkennungstafel des Vorsignals bendet. Statt der einfachen dritten Laterne könnte auch ein oppellicht Verwendung finden oder ihr folgende Bedeutung egeben werden: bei Anbringung links vom Vorsignalständer ls Vorbereitung auf Ablenkung nach links und rechts von diem Ständer als Vorbereitung auf Ablenkung nach rechts vom urchgehenden Gleis. Eine so weit gehende Signalisierung scheint mir jedoch nicht erforderlich. — Die vorgeschlagenen rgänzungen des Vorsignals werden sich ohne Schwierigkeit n den bestehenden Anlagen vornehmen lassen, namentlich nn, wenn der Abstand der beiden jetzt vorhandenen Signalchter von 800 auf 600 mm ermäßigt wird. Ob und wie weit ies notwendig ist, läßt sich in Verbindung mit der Entscheidung über die erforderliche Größe der achteckigen Scheibe und der Zweckmäßigkeit des Vorschlages überhaupt nur durch weitere Untersuchungen und Versuche feststellen. Sollten hierzu obige Ausführungen Veranlassung geben, würde ihr Zweck zur Freude des Verfassers erreicht sein.

Diese Zeilen bieten manchem Leser nicht viel neues; das verhehlt sich der Verfasser nicht, hofft aber, daß sie anderen Lesern Veranlassung geben werden, sich ebenfalls mit der Frage der Ausbildung des Vorsignals zu beschäftigen.

Bremer, Oberbaurat a. D.

II.

In dem Aufsatz unter obiger Überschrift in Nr. 10 d. Ztg. geht der Verfasser von der Ihlowschen Auffassung aus, daß die schmale Ansicht der gedrehten Scheibe des Vorsignals nicht als Signal bezeichnet werden könne, und entwickelt daran anschließend nach dem Vorschlag Rosenfelds ein neues Vorsignal mit drei Signalbegriffen.

Die Ihlowsche Ansicht ist aber sehr anfechtbar. Das bei Beobachtung des Vorsignals von dem Beschauer wahrgenommene Bild besteht nicht allein aus der Scheibe, sondern aus der Erkennungstafel, dem Signalmast bzw. bei hängendem Signal dem Träger mit Zubehör und der Scheibe. Das Signal steht auf Fahrt, wenn in diesem Bilde die Scheibe fehlt bzw. als schmaler Streifen erscheint. Ein Irrtum ist bei aufmerksamer Beobachtung des Bildes ausgeschlossen. Die Ihlowsche Ansicht ist nur richtig, wenn man die Beobachtung auf die Scheibe allein beschränkt. Der Beobachter sieht aber das ganze Bild. Die zwar nicht in das Signalbuch aufgenommene, aber durch Ministerialerlaß allgemein vorgeschriebene Erkennungstafel bedeutet eine sehr wichtige Ergänzung des Vorsignals, und im Zusammenhang mit ihr entspricht es durchaus den Anforderungen des Betriebes, so daß ein weiteres Merkmal überflüssig ist.

Gegen den Rosenfeldschen Vorschlag spricht die Ähnlichkeit mit einem Neigungszeiger, wodurch leicht Irrtümer und Berufungen beim Überfahren von Signalen vorkommen können. Ferner stößt die Ausführung bei hängendem Signal auf Schwierigkeiten.

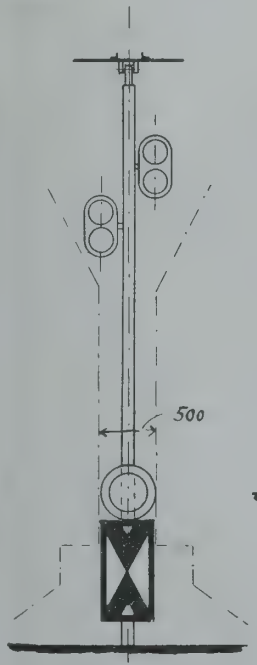
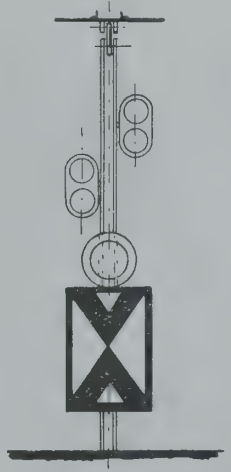


Abb. 1.
Vorsignale zwischen Gleisen von 4,5 bis 5,2 m Abstand.



Signalstellung für die Fahrt in die Abzweigung oder Überholung.

Abb. 2.
Vorsignale außerhalb der Gleise oder zwischen Gleisen von 5,2 m u. mehr Abstand.

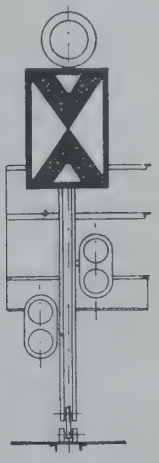


Abb. 3.
Vorsignale an Auslegern.

Glaubt man die Kennzeichnung der langsamen Fahrt bei Fahrt in die Abzweigung einführen zu sollen, eine Notwendigkeit, die bei sorgfältiger Anwendung der Fahrdienstvorschriften und

der Vorschriften zur Wahrung der Betriebssicherheit bei Nebel und Schneegestöber nicht unbedingt anerkannt werden kann, so ließe sich der Zweck vielleicht ohne Änderung der Signalformen unter sinngemäßer Anwendung des Signalmittels für langsame Fahrt durch eine unmittelbar über der Erkennungstafel angebrachte Langsamfahrscheibe erreichen, die bei Fahrt durch das Hauptgleis beseitigt ist und nur bei Fahrt in die Abzweigung gestellt wird, wie in Abb. 1—3 angegeben. Die Steuerung könnte in gleicher Weise, wie in dem Aufsatz für den Flügel vorgeschlagen, durch eine Antriebsvorrichung nach Blatt 315 der Einheitszeichnungen erfolgen.

Die Scheibe müßte einen um 600 — 500 = 100 mm kleineren Durchmesser als die Scheibe des Einheitslangsamfahrsignals haben, damit sie bei 4,5—5,2 m Gleisabstand nicht in die Umgrenzung des lichten Raumes hineinragt (siehe Abb. 1). Ferner müßte bei 5,2 m Gleisabstand die Erkennungstafel niedriger oder das Signal und die Lichter um das gleiche Maß höher gesetzt werden, damit die Scheibe nicht die Lichter verdeckt. Auf der Scheibe könnte, um Verwechslungen vorzubeugen, statt des Buchstabens A (Anfang) der Buchstabe V (Verzweigung, Vorsicht) angebracht werden.

Als Nachtsignale könnten die in dem Aufsatz auf S. 110 angegebenen Lichter zur Anwendung kommen. Die Scheibe wäre nicht mit Lichtern zu versehen.

Borghaus, Reg.- und Baurat.

Die Privatbahnen Rußlands.

In Nr. 16 der russ. Zeitschr. „Industrie und Handel" findet sich eine interessante Mitteilung über das Vorgehen der Privat-Eisenbahn-Gesellschaften zur Wahrung ihrer besonderen Interessen. Es hat das Minister-Komitee nämlich am 15./28. April d. J. die Satzungen über die Konferenz der Präsidenten der Privat-Eisenbahn-Gesellschaften bestätigt. Diesen Konferenzen fällt die Aufgabe zu: a) der Regierung in der durch das Gesetz vorgeschriebenen Ordnung Angelegenheiten und Fragen vorzutragen und bei ihr anzuregen, die die Interessen der Privatbahn-Gesellschaften berühren; b) Fragen verschiedenster Art auszuarbeiten, die sich auf die Finanz- und Wirtschaftspolitik, auf die Technik, das Tarifwesen, den Betrieb usw. beziehen, die im besonderen einen Zusammenhang mit dem Bau und dem Betriebe der Privatbahnen haben. Die Konferenz soll ihren Einfluß geltend machen, um die befürworteten Maßnahmen zur Durchführung zu bringen; c) Fragen und Anträge zu prüfen und auszuarbeiten, die voraussichtlich die Regierung demnächst beschäftigen werden; statistische Daten und andere Nachrichten zu sammeln, Untersuchungen zu veranstalten, Denkschriften zu verfassen, periodische Zeitschriften herauszugeben, die unter Beobachtung der Vorschriften über die Untersuchung von Eisenbahnfragen zu behandeln sind, Ausstellungen ins Leben zu rufen, Wettbewerbe auszuschreiben usw.; d) Fragen klar zu stellen, die eine Aufbesserung des Standes der Bediensteten und Arbeiter an den Privat-Eisenbahnen zum Ziele haben.

Es wird dann noch mitgeteilt, daß die Konferenz im Kerne aus den Präsidenten der Privat-Gesellschaften bestehen soll, wieviel Stimmen von dem einzelnen Mitgliede ausgeübt werden können, daß der Vorsitzende zu einzelnen Sitzungen Sachverständige hinzuziehen darf usw.

Es ist recht bezeichnend, daß die Regierung gerade in diesem Augenblicke einer solchen Vereinigung die Genehmigung erteilt hat. Soweit bekannt geworden, sind Anläufe zu derartigen Vereinigungen auch schon früher gemacht worden, aber ohne daß man damit Glück hatte. Auch die Ssjesde (Versammlung) der Bahnen der I., II. usw. Gruppen haben, wenn auch mit anderen Mitteln, versucht, Ähnliches zu erreichen. Inzwischen sind diese Gruppen, die namentlich auf dem Gebiete des Tarifwesens, der Ausgleichung der Konkurrenzbestrebungen der Privatbahnen untereinander, auch technischer Fragen, wie z. B. der Beförderung von Getreide in geschüttetem Zustande tätig gewesen sind, mit Verstaatlichung der Bahnen aufgehoben worden. Nun wird etwas Ähnliches geschaffen, aber mit einem viel weiteren Betätigungsgebiete. Auch hier, glaube ich, kann man sagen, daß große Ereignisse ihre Schatten schon vorauswerfen. Oder sollte es nur Zufall sein, daß gerade jetzt, wo Rußland nicht nur militärisch, sondern namentlich auch wirtschaftlich in seinen Grundfesten erbebt und daher nach dem Frieden ganz besonders darauf bedacht sein wird, sein muß, dem Lande die Möglichkeit zu schaffen, sich möglichst schnell zu entwickeln, daß gerade in diesem Augenblicke den Privat-Eisenbahn-Gesellschaften eine solche Stärkung ihrer Stellung gewährleistet wird? Zufall ist es gewiß nicht, denn die Herren in Petersburg wissen in der Entwicklungsgeschichte ihres Verkehrswesens und gewiß nicht minder in der der Finanzen des Landes gut und genau Bescheid und werden sicher aus dieser Kenntnis der Verhältnisse ihre Folgerungen für die Zukunft ziehen. Ein Ergebnis dieser Geschichtskenntnis muß es aber sein, daß zum unerläßlichen Ausbau des Eisenbahnnetzes das Privatkapital nicht entbehrt werden kann. Ist das so, dann ist es auch ganz unvermeidlich, daß dieses Privatkapital eine einflußreiche Vertretung seiner Interessen verlangen wird, die stark genug ist, wenn nötig auch gegen den Willen einzelner Amtskreise seine berechtigten Ansprüche und Forderungen durchsetzen zu können. Es scheint mir daher diese Neueinrichtung eine wichtige Vorbereitung zu der großen Rolle zu sein, die dem Privatkapital beim Ausbau der Verkehrswege offenbar und, man kann auch sagen, notgedrungen eingeräumt werden muß, wenn Rußland andernfalls auf einen schnellen Fortschritt auf wirtschaftlichem Gebiete voraussichtlich verzichten müßte. Notgedrungen, weil mancherlei Anzeichen dafür sprechen, daß die großen Privatbahngruppen (6) auch in diesem Kriege nicht in dem Maße den allgemeinen Interessen — des Krieges und des Handels — so vollkommen zu Diensten gewesen sind, als dies erwartet werden mußte, und auch von ihnen vielleicht hätte geleistet werden können. Es sind das Erfahrungen, die Rußland nunmehr zum zweiten Male macht. Nach dem Kriege 1877/78 war es so und führte damals zur Verstaatlichung der allermeisten Privatbahnen. Man hatte aber nicht den Mut, vielleicht aber auch nicht die Bewegungsfreiheit und den Einfluß auf dem Geldmarkte, um das erstrebte Ziel, die Bahnen allesamt zu verstaatlichen, zu erreichen und festzuhalten. Übrigens darf bei diesen russischen Verhältnissen nicht übersehen werden, daß die Satzungen aller russischen Privatbahn-Gesellschaften die Bestimmung enthalten, daß nach Ablauf von in der Regel zwanzig Jahren dem Staate das Recht zusteht, die Bahn anzukaufen, also in seinen Besitz zu bringen. Damit ist das Recht der Privat-Gesellschaften beschränkt und als Richtlinie der Eisenbahn-Wirtschaftspolitik das Staatsbahnsystem grundsätzlich festgelegt. Zum Schaden des Landes wiederholen sich die Zeitabschnitte, in denen der Staat diese Richtlinie nicht einhalten konnte, zu häufig. Offenbar steht ein solcher Zeitabschnitt wieder bevor.

Der „Berliner Lokal-Anzeiger" beschäftigt sich in seiner Nr. 254 auch mit der neuen Interessenvertretung der Privatbahn-Gesellschaften, kommt dabei allerdings zu einem ganz anderen Ergebnis. Er ist der Meinung, daß die Aufgabe darin bestehen werde, „die Beseitigung von Vorzugstarifen, Erhöhung der Transporttarife, Beschaffung von Mitteln für ausländische Zinszahlungen usw. zu erstreben. In dieser Bestrebung kommen die zahllosen Mißhelligkeiten zum Ausdruck, die seit geraumer Zeit zwischen den Verwaltungen der Privatbahnen und der Regierung bestehen. Solange die ruinöse Ruchlowsche Verkehrspolitik den selbstsüchtigen Interessen der Verwaltungen der Privatbahnen entgegenkam, war jeder Vorschlag der Bahnadministrative, der auf Tarifschraubung abzielte, im Ministerium des Erfolges sicher. Der Stellenschacher blühte damals . . .

Bei dieser Zuweisung von Aufgaben ist dem Berichterstatter des „Lokal-Anzeiger" ein kleines Mißgeschick widerfahren, er hat nämlich wohl vergessen, daß Ruchlow mit der Tarifpolitik gar nichts zu tun hat, denn dieser wichtigste Teil der Eisenbahn-Wirtschaftspolitik wurde zu Ende der 80 er Jahre vorigen Jhrdts. bereits dem Finanzministerium zugeteilt und ist seit jener Zeit unentwegt dort geblieben, ganz außerhalb des Einflußgebietes des Ministeriums der Verkehrsanstalten.

Ferner, wenn der „Lokal-Anzeiger" recht hätte mit seiner Darstellung von der „ruinösen Ruchlowschen Verkehrspolitik", dann ist es nicht recht verständlich, wo der Anlaß zu Mißhelligkeiten zwischen den Privatbahn-Gesellschaften und der Regierung herkommen sollte. Ruchlow tat ja angeblich alles, was die Privatbahnen wünschten. Aber auch im Finanzministerium werden die Privatbahn-Gesellschaften, soweit es sich um „Tarifschraubung", d. h. Erhöhung der Tarifsätze handelt, kaum auf Widerstand gestoßen sein, denn gerade an dieser Stelle wird seit vielen Jahren an einer ganz systematischen Durcharbeitung des Tarifes mit dem Ziele, die Frachtsätze nach Möglichkeit zu erhöhen, gearbeitet. Das hätte der „Lokal-Anzeiger" seinen Lesern also nicht vorsetzen sollen.

Ein anderes Gebiet berührt der „Lokal-Anzeiger" gleichfalls. Er sagt: „Die Bahnverwaltungen, die einem Machtspruch der Regierung vorbeugen wollten, versuchten sich deshalb, nicht ohne Erfolg, in einer Demonstration: sie verlangsamten die

Frachtentransport und beförderten so wenig Güter, wie nur irgend möglich. Das ganze russische Bahnelend, die Streckenverstopfungen, deren Entwirrung während des Krieges als Unmöglichkeit erscheint, ist auf diese Zurückhaltungspolitik der störrischen Bahnverwaltungen zurückzuführen. Das Verkehrsministerium stand diesem schwer zu kontrollierenden Verhalten der Privatbahnen völlig hilflos gegenüber, und auch das Finanzministerium vermochte durch Zögern in der Ausreichung von ausländischer Valuta für die Zinszahlungen nicht viel zu erreichen; war doch die Regierung aus ihrer Garantie für diese Zahlungen selbst haftbar."

Das sind ja ganz wunderbare Enthüllungen, von denen während der langen Kriegsdauer nichts bekannt geworden ist. Wohl ist es allgemein, auch russischerseits anerkannt, daß die Bahnen nicht mehr konnten, aber daß sie nicht mehr wollten — wunderbar! Aber selbst angenommen, es wäre so, was hätte dann wohl die Regierung für eine Veranlassung, die Privatbahnen durch Zusammenschluß offenbar zu stärken? Sie müßten dadurch doch nur noch viel unbequemer werden können.

Und endlich die angebliche, aber sehr eigenartige Gegenmaßregel der Regierung durch Hinzögern der Geldüberweisungen zur Zinszahlung der Eisenbahn-Gesellschaften. Jeder Besitzer eines solchen Kupons kann es gedruckt lesen, daß der russische Staat für die volle und rechtzeitige Einlösung des Kupons haftet. Sollte man wirklich im Finanzministerium in Petersburg übersehen haben, daß der Kredit des Staates hier in Frage kommt und ein „Zögern" hierbei verderblich in seiner Rückwirkung auf seinen gesamten Kredit nicht nur sein kann, sondern sicher sein muß? Nein, soweit darf man in der Beurteilung der russischen Verhältnisse denn doch nicht gehen. Erst recht nicht, wenn man mit ziemlicher Sicherheit darauf rechnen kann, gläubige Leser selbst für die ungeheuerlichsten Vorgänge zu finden. Und russische Dinge gehören zu denen, die am ehesten geglaubt werden, wenn sie recht verkehrt erscheinen.

Ich kann mich daher der Begründung, die der „Lokal-Anzeiger" für die neue Vertretung der Privatbahn-Gesellschaften gefunden hat, nicht anschließen. Ganz abgesehen davon, daß die Regierung sich in eine noch hilflosere, schlimmere Lage bringen würde, als diejenige ist, in der sie sich angeblich diesen Gesellschaften gegenüber schon gegenwärtig befinden soll. Gerade die Genehmigung des Ministeriums für die Bildung dieser Interessen-Vertretung, namentlich auch die Zusammensetzung, ausschließlich aus Präsidenten der Gesellschaften, läßt m. M. nach deutlich erkennen, daß die Regierung von dieser Seite eine Unterstützung, einen kräftigen und mächtigen Mitarbeiter auf dem Gebiete des Ausbaues und Betriebes der Privatbahnen sich schaffen will. Mittel, um den Einfluß dieser Gesellschaften, wenn er für verderblich gehalten wird, auszuschalten, liegen auf einem ganz anderen Gebiete und stehen, soweit mir bekannt, in ausgiebigem Maße und in wirksamer Form der Regierung jederzeit zur Verfügung, so daß es wohl ein Irrtum ist, zu meinen, daß das Ministerium der Verkehrsanstalten dem „Verhalten der Privatbahnen völlig hilflos gegenübersteht". Das ist sie bestimmt nicht, aber erfahren hat sie nunmehr wiederholt, daß es ein gewaltiger Unterschied ist, ob sie völlig frei und selbständig verfügen kann, oder ob sie zur Durchführung ihrer Anordnungen auf die Mithilfe der Privatbahnen angewiesen ist. Doch — Not bricht Eisen. In dieser Not scheint die Regierung das kleinere Übel zu wählen und das Privatkapital zu kräftigen, statt den Bau der Bahnen verlangsamen zu müssen.

Dr. Mertens.

Zur Wiedereröffnung des Panamakanals.

Am 15. April 1916 ist nach mehr als 7monatiger (220tägiger) Unterbrechung der Panamakanal aufs neue dem Verkehr übergeben worden — ob nunmehr für die Dauer oder bis zu einer baldigen erneuten Sperrung durch weitere Störungen technischer Natur, ist noch nicht sicher zu sagen. Die Wahrscheinlichkeit, daß jetzt alle ferneren Überraschungen, die der Schiffahrt abermalige ernste Hindernisse bereiten, ausgeschlossen sind, ist zunächst als noch nicht sehr groß zu bezeichnen, zumal wenn man berücksichtigt, daß die Eröffnung des Kanals am 15. August 1915 erst erfolgte, als man den Wasserweg für vollständig gesichert hielt und daß in den seither verflossenen 1¾ Jahren dennoch zu wiederholten Malen die Schiffahrt für einige Wochen, zuletzt gar für viele Monate, an der Benutzung des Kanals verhindert war. Das endgültige Urteil über den Wert des Panamakanals muß daher noch vertagt werden, und zwar sowohl über seinen militärischen Wert, der in erster Linie den Anstoß zur Erbauung durch die Vereinigten Staaten gegeben hat, als auch über den friedlichen, über den die Meinungen schon vor Kriegsausbruch ziemlich beträchtlich geteilt waren.

Es liegt auf der Hand, daß der bisherige Betrieb des Kanals kein rechtes Bild zu ergeben vermag, inwieweit die Hoffnungen und Befürchtungen berechtigt waren, die man in den letzten Jahren vor dem Kriege in allen denkbaren Richtungen äußern hörte. Die 13 Monate, in denen der Kanal der Weltschiffahrt offen stand, fielen sämtlich in die Kriegszeit und boten daher ganz ungewöhnliche Verhältnisse dar, wie ja allein schon daraus hervorgeht, daß die so wichtige deutsche Handelsschiffahrt bisher außerstande war, den Kanal zu benutzen. Soviel hat sich aber schon jetzt gezeigt: Unzutreffend waren, wenigstens in der Hauptsache, die Befürchtungen, die sich auf eine ungenügende Wasserversorgung des Kanals und auf die Wahrscheinlichkeit größerer Sickerungen bezogen. Gegenstandslos waren bisher auch die Besorgnisse, daß starke Sickerungen den Wasserstand des Stausees und damit die Betriebsfähigkeit des Kanals bedrohten, aber die ernsteste Gefahr, die den Kanal bedrohte, ist noch keineswegs überwunden. Die Böschungsabstürze im Culebra- und Cucaracha-Abschnitt, die das fertige Kanalbett immer aufs neue verschütten und seit 1908 von Jahr zu Jahr zunehmen, haben in den wenigen Monaten des bisherigen Kanalbetriebes mehrfach unliebsamste Störungen und Schädigungen hervorgerufen. Ohne die fortgesetzten Zusammenbrüche der Böschungen im Gebirgsteile des Kanals hätte die mittelamerikanische Wasserstraße schon im Juni 1912 eröffnet werden können, aber alle Bemühungen der Bauleitung, die z. T. in geradezu beispiellosem Umfang erfolgenden Gleitungen der Wandungen zum Stehen zu bringen, blieben vergeblich. Viermal mußte, schon im ersten Geschäftsjahr nach der Betriebseröffnung für eine Reihe von Tagen und selbst Wochen der Kanal gesperrt werden.

Alle bedenklichen Vorkommnisse des ersten Betriebsjahrs verschwanden aber an Bedeutung vollständig gegen die Abstürze, die nach den bisher vorliegenden Nachrichten am 8. September 1915 gleichzeitig an zwei Stellen des Culebra-Abschnitts eingetreten zu sein scheinen. Es soll dabei die geradezu ungeheure Menge von 10 Millionen Kubikyards Masse zum Absturz gekommen sein und gleichzeitig durch seitlichen Druck eine gewaltige Aufwölbung des Kanalbetts stattgefunden haben, die die Tiefe der Fahrstraße etwa um die Hälfte verringerte. Die Folge war eine Sperrung des Kanals, deren Dauer man zunächst bis Ende Oktober, dann bis Neujahr, dann gar auf ein volles Jahr schätzte und deren wirkliche Dauer schließlich doch volle 220 Tage, also fast ⅔ Jahre, gewährt hat. Diese Betriebsstörung hatte eine tiefgreifende Wirkung. Etwa 100 Schiffe wurden durch die Unbenutzbarkeit des Wasserwegs empfindlich betroffen. Nur ein kleiner Teil war in der Lage, mit Hilfe des gewaltigen Umwegs über die Magelhaensstraße seine Reise unter Aufwendung erheblicher Mehrkosten zu vollenden; die Mehrzahl mußte entweder in den Heimathafen zurückkehren oder die Waren auf dem Landwege vermittelst der Tehuantepec- und der Panamabahn über den Isthmus befördern, wo sie dann von einem neuen Schiff zur Weiterbeförderung in Empfang genommen werden mußten. Eine Statistik über die Einbußen, die Handel und Wandel infolge so unerwarteter Ereignisse erlitten, läßt sich noch nicht aufstellen. Es leuchtet aber ohne weiteres ein, daß den beteiligten Reedereien riesige Verluste entstanden sein müssen, und aller Voraussicht nach wird ein wahrer Rattenkönig von Schadenersatzansprüchen gegen die Kanalverwaltung die Folge sein.

Das Ereignis wirkte in den Vereinigten Staaten niederschmetternd, denn man erkannte, daß an eine dauernde Benutzbarmachung des Kanals nur zu denken sei, wenn man äußerst umfangreiche, neue Sicherheitsmaßnahmen träfe und zu den ohnehin über den Voranschlag um rund 150 % hinausgehenden Kosten des Kanals noch neue Summen von nicht abzuschätzender Höhe opferte, ohne daß man die Gewißheit haben konnte, dem Übel wirklich für immer zu steuern. Nun, Amerika hat mit seiner nur von „Humanitäts"-Rücksichten diktierten, seltsamen Neutralität so glänzende Geschäfte gemacht, daß es nochmals ein paar hundert Millionen für den Kanal aufwenden konnte, aber die Betriebsaussichten des Unternehmens werden durch die unerwartet hohen Anlagekosten finanziell natürlich immer schlechter.

Wenn nun jetzt der Kanal seit dem 15. April neu dem Betrieb übergeben worden ist, so ist der Argwohn nicht von der Hand zu weisen, daß man aus politischen Gründen den Termin früher angesetzt hat, als dem technischen Stande der Sicherungsarbeiten eigentlich angemessen war. Der Panamakanal ist ein Ehrenpunkt für die amerikanische Regierung, nicht zum wenigsten, weil er weiten Kreisen im Lande als ein Mittel zur Bannung der japanischen Gefahr erscheint, die durch den europäischen Krieg größer denn je geworden ist. Die Sperrung des Kanals im September schlug schon bedenkliche politische Wellen, die

sich vornehmlich gegen die Kanalverwaltung und den „Zaren der Kanalzone", den Oberst Goethals, richtete, den man vor kurzem noch vergöttert hatte, und an dem man nun plötzlich allerlei auszusetzen fand. Hört man weiter, daß Goethals sich als Präsidentschaftskandidat der Rooseveltliste für die bevorstehenden Wahlen hat aufstellen lassen, so begreift man, daß der Kanal, koste es, was es wolle, schnellstens wieder benutzbar sein mußte. Der nunmehrigen Betriebseröffnung muß man daher mit tiefstem Mißtrauen begegnen. Es ist rundweg ausgeschlossen, daß die technische Sicherung gegen Böschungsabstürze bereits so weit gediehen ist, daß ähnliche Zusammenbrüche, wie sie im September eintraten, fortan sicher vermieden werden. Derartige Sicherungsarbeiten würden auch im günstigsten Fall sich über Jahre erstrecken müssen. Man kann sich daher des Verdachts nicht erwehren, daß die jetzige Betriebsübergabe zunächst einmal nur die vor der Wahl doppelt unangenehmen bösen Zungen zum Schweigen bringen soll und im übrigen den berühmten Potemkinschen Dörfern gleichzustellen ist. Es gehört nicht allzuviel Prophetengabe dazu, um zu erkennen, daß die Abstürze der Böschungen sich in absehbarer Zeit wiederholen werden und daß ebenso große oder vielleicht noch größere Stürze wie im September noch mehrfach eintreten werden. Da offenbar, wie die 13monatigen Betriebserfahrungen erkennen lassen, die Warnung gerechtfertigt war, daß der Wellenschlag der den Kanal durchfahrenden Schiffe die Unterspülung der Böschungen begünstigen müsse, so ist nicht einzusehen, warum den fünf großen Böschungseinstürzen der ersten 13 Monate in der nächsten Zeit weniger folgen sollten, zumal da anscheinend nur die völlige Entwässerung des gesamten Böschungsgebietes auf mehrere Kilometer landeinwärts — ein zunächst ungeheuerlich scheinender Gedanke — das Übel wirklich bei der Wurzel zu packen vermag. Ein amerikanischer Fachmann, der Geologe Prof. Miller von der Lehigh-Universität, hat bereits rund heraus erklärt, der Kanal sei überhaupt noch nicht voll betriebsfähig gewesen, und ehe er es werden könne, würden auch im günstigsten Fall noch mehrere Jahre vergehen! *) Um die Rutschungen zu beseitigen, wird es voraussichtlich nötig sein, die (bis zu 156 m hohen) Böschungen auf eine Länge von 1½ km in einer Tiefe von 2—400 m landeinwärts abzutragen. Die immer erneute Verschiebung der „offiziellen" Eröffnung des Kanals in Gestalt einer Durchfahrt der amerikanischen Kriegsflotte spricht gleichfalls Bände. Von dieser Einweihungsfeier, die dem amerikanischen Selbstbeweihräucherungsbedürfnis seit vielen Jahren ein höchst verlockender Gedanke war, ist es seit langem merkwürdig still geworden, und es mögen nun vielleicht auch noch Jahre vergehen, ehe man wieder etwas davon hört, denn soviel ist klar, daß nach der Einweihungsfeier (die ohnehin nur recht zu wirken vermag, wenn Frieden in der Welt herrscht) keine irgendwie bedenkliche Störung mehr im Kanal sich ereignen darf, wenn nicht das Fiasko des technischen Könnens aller Welt offenbar werden soll! Vor der Einweihung lassen sich schließlich noch allerhand „Verbesserungen" vornehmen, nach der Einweihung würde jede unfreiwillige Verbesserung ein Eingeständnis ungenügender technischer Voraussicht bedeuten.

Ebenso düster wie die zurzeit wieder einmal sehr wenig befriedigenden technischen Aussichten des großen Werkes sind die bisherigen wirtschaftlichen Ergebnisse und Zukunftsaussichten. Aus den bis zum 15. August 1915 reichenden bisherigen Zahlen über die Benutzung und die Einnahmen des Kanals geht soviel hervor, daß der Anfangsverkehr nicht annähernd den z. T. recht hochfliegenden Hoffnungen der Amerikaner entsprochen hat. Dem Weltkrieg fällt dabei natürlich ein nicht kleiner Teil der Schuld zu, doch empfindet der Panamakanal den Kriegszustand verhältnismäßig nicht zu schwer. Der Ausfall der deutschen Schiffahrt, die in bezug auf die Durchschnittstonnenmenge eine hohe Stelle einnimmt, sowie die empfindliche Knappheit an verfügbarem Frachtenraum, unter der England immer mehr zu leiden hat, je länger der Krieg dauert, haben zwar den Kanalverkehr entschieden recht ungünstig beeinflußt, aber dafür hat die amerikanische Handelsschiffahrt durch die Einschränkung jedes wichtigen Wettbewerbs einen ungeahnt starken Aufschwung erfahren, der auch dem Panamaverkehr zugute kommt. In der Tat wird also der Gesamt-Schiffsverkehr im Panamakanal nicht so stark beeinflußt sein, daß man zu der Annahme berechtigt wäre, lediglich der Krieg habe den Kanalverkehr hinter den zuverlässigsten Voranschlägen so gewaltig zurückbleiben lassen.

Die bisherigen, allerdings nicht als maßgebend anzusehenden Tatsachen lehren daß die Befürchtungen, der Kanal könne wirtschaftlich eine Enttäuschung werden, durchaus nicht gegenstandslos waren. Optimistische Amerikaner erwarteten gleich für den Anfang einen Verkehr von 20 Schiffen täglich, und der amerikanische Statistiker Johnson gelangte auf Grund sorgsamster Studien zu dem Ergebnis, daß für das erste volle Betriebsjahr 1915 auf eine jährliche Gütermenge von 10½ Millionen Tonnen gerechnet werden könne. Die tatsächlich vorliegenden Betriebszahlen ergeben aber ein wesentlich anderes Bild. Bis zum 14. Februar 1915, also im ersten halben Jahr, waren insgesamt 496 Schiffe mit zusammen 2 367 144 t Güter erschienen und die Gesamteinnahmen betrugen in 8 Monaten, bis Mitte April 2 234 000 D., d. h. etwa den 6. Teil der Summe, die für eine ganz bescheidene Verzinsung des nahezu 500 Millionen Dollar betragenden Anlagekapitals alljährlich aufgewendet werden müßte — von Tilgung und laufenden Betriebskosten gar nicht zu reden! Der Tagesverkehr im Kanal stellte sich bis Mitte Februar nur auf 2,7 Schiffe, und die im ersten Halbjahr hindurchbeförderte Gütermenge ergibt, aufs Jahr berechnet, nur 4¾ Millionen Tonnen, also erst etwas mehr als zwei Fünftel der von Johnson veranschlagten Anfangsmenge. Seither sind die Zahlen bis 30. Juni 1915 bekannt geworden. Aus ihnen ergibt sich ein noch unerfreulicheres Bild. Der Verkehr betrug in 10½ Betriebsmonaten 108 Fahrzeuge mit 3 843 000 Netto-Registertonnen. Zwar verkehrten im Suezkanal im ersten Betriebsjahr 1870 (das übrigens auch ein Kriegsjahr war) noch erheblich weniger Schiffe, nämlich nur 486 mit 436 607 t (1913: 5085 mit 20 033 464 t), aber die Verhältnisse von 1870 sind mit denen von 1914 in keiner Weise zu vergleichen, zumal da die Durchschnittsgröße der Seeschiffe sich in dieser Zeit etwa versechsfacht hat.

Die Zahlen des ersten Halbjahrs können zwar, wie gesagt, in keiner Weise als maßgeblich betrachtet werden. Dennoch muß es immerhin zu denken geben, daß bis Mitte April v. J. die Betriebskosten im Panama-Kanal größer als die Einnahmen waren, denn den genannten 2 234 000 D. Einnahmen standen 2 600 000 D. Ausgaben gegenüber. Man darf auch hierauf noch kein großes Gewicht legen, denn in der ersten Zeit pflegt die laufende Unterhaltung leicht etwas kostspielig zu sein, und die wiederholten Böschungsabstürze haben sicher gewaltige Aufwendungen notwendig gemacht. Späterhin haben die Verhältnisse sich gebessert, denn bis 30. Juni wurde ein Einnahme-Überschuß von 68 343 Dollar erzielt. Immerhin sind die finanziellen Aussichten des Unternehmens, in Übereinstimmung mit gewissen Prophezeiungen, nicht eben erfreulich und mit denen des Suezkanals, der selbst für das Kriegsjahr 1914 noch 24 % (1912 und 1913 33 %) Dividende verteilen konnte, in keiner Weise zu vergleichen. Das finanzielle Ergebnis des Kanalbetriebes im ersten Geschäftsjahr muß man also auch unter Berücksichtigung der Zeitumstände als wenig befriedigend und die hochfliegenden Hoffnungen enttäuschend bezeichnen.

Das am 30 Juni 1916 endende zweite Betriebsjahr wird selbstverständlich wegen der langdauernden Sperrung des Kanals ein noch sehr viel schlechteres Ergebnis zeitigen, denn der Kanal wird im günstigsten Fall nur in 3¼ Monaten des Jahres benutzbar sein, und den stark verminderten Einnahmen werden gewaltig gesteigerte Ausgaben gegenüberstehen, so daß für das zweite Betriebsjahr voraussichtlich ein riesiger Fehlbetrag herauskommen wird.

Die Dinge haben sich neuerdings in finanzieller Hinsicht auch deshalb überaus unerfreulich für die Kanalverwaltung gestaltet, weil ein richterliches Urteil nicht nur die bescheidenen Einnahmen des ersten Jahres derartig gekürzt hat, daß aller Voraussicht nach der Gewinn sich nachträglich noch in einen Verlust verwandeln wird, sondern überdies auch die Hoffnungen auf bessere Einnahmen in kommenden Friedensjahren ganz herabgesetzt hat. Die von den Schiffen zu zahlenden Abgaben wurden nämlich von der Verwaltung in der Weise erhoben, daß für jede Tonne des Netto-Tonnengehalts eine Abgabe von 1¼ D. erhoben wurde. Auf Grund des Einspruchs der im Kanal verkehrenden Reedereien hat nun der amerikanische Generalanwalt entschieden, daß der Gebührenberechnung nur ein geringerer Tonnengehalt zugrunde gelegt werden dürfe. Die zuviel erhobenen Gebühren müssen zurückgezahlt werden. Dadurch ergibt sich ein nachträglicher Ausfall von 400 000 D. für das 1. Betriebsjahr. Da nun die Gesamteinnahmen bis zum 30. Juni 1915 rd. 4 350 000 D. die Gesamtausgaben 4 280 000 D. betrugen und der errechnete Überschuß sich auf nur 68 343 D. stellte, hat sich dieser bescheidene Gewinn nachträglich in einen Fehlbetrag von über 300 000 D. verwandelt. Ja, der Ausfall wird sogar noch größer sein, wenn die noch schwebenden Prozesse zu dem erwarteten Ergebnis führen sollten, daß die Kanalverwaltung den durch die mehrfache Kanalsperrung geschädigten Reedereien den erlittenen Schaden ersetzen muß. Die Verwaltung erklärt die Böschungseinstürze für „höhere Gewalt", für die sie nicht haftbar gemacht werden könne. Es ist aber kaum anzunehmen, daß diese Anschauung von den Gerichten geteilt werden wird. Vielmehr ist zu vermuten, daß die gegenwärtig in den Vereinigten Staaten weitverbreitete Meinung obsiegen wird, daß technische Mängel der Bauleitung vorliegen bzw. daß der Kanal zu früh eröffnet wurde, bevor unliebsame Überraschungen ausgeschaltet waren. Daraus aber würde natürlich ohne weiteres die Haftbarkeit der Kanalverwaltung bzw. des Staates als Besitzer für alle durch die Sperrungen entstandenen Schäden folgen.

*) Zeitschr. des Ver. dtsch. Ingenieure 1916, S. 179.

Dazu hat sich nach der Betriebsübergabe für den Kanal noch eine weitere wirtschaftliche Gefahr gesellt. Man wußte längst, daß die mexikanische Überlandbahn auf dem Isthmus von Tehuantepec wegen ihrer rund 1000 km nördlicheren Lage dem Kanal ein unangenehmer Mitbewerber sein werde, da sie viele Transporte zwischen dem Atlantischen und Stillen Ozean schneller und billiger als der Kanal zu befördern gestattet. Aber man glaubte nicht, daß die großen nordamerikanischen Überlandbahnen im Güterverkehr dem Panamakanal irgend eine noch so bescheidene Konkurrenz machen könnten. Und dennoch scheint man jetzt ernstlich damit rechnen zu müssen. Nach einer Washingtoner Meldung vom 11. Februar 1915 waren die Pacific-Überlandbahnen im Bereich der Union damit beschäftigt, ihre Frachtsätze für Durchgangssendungen so weit zu ermäßigen, daß sie dem Kanal die Frachten streitig machen können. Gelingt ihnen diese Absicht, worüber zurzeit noch kein Urteil möglich ist, so wäre damit der Wirtschaftlichkeit des Panamakanals ein neuer, schwerer Schlag versetzt.*)

Von 1088 Fahrzeugen, die bis 30. Juni 1915 den Kanal durchfuhren, waren 481 = 44⅓ % amerikanische und 464 = 42⅔ % englische. Auf alle übrigen Nationen entfielen zusammen nur 13 %! Norwegen war mit 41 Schiffen vertreten, Chile mit 35, Dänemark mit 24, Schweden mit 18, Holland, Rußland und Japan mit je 7. Von 352 Schiffen, die im ersten Halbjahr den Kanal in westlicher Richtung durchfuhren, stammten nicht weniger als 109 aus Häfen der Vereinigten Staaten, davon 69 allein aus Neuyork. Also trugen rund 41 % der Schiffe das Sternenbanner, und von ihnen waren rund ¾ in Neuyork beheimatet. Dem Werte nach soll Neuyork sogar 90 % zum amerikanischen Güterverkehr im Kanal beigetragen haben. Nur 21 % der Schiffe waren in europäischen Häfen zuhause, weitere 21 % in südamerikanischen Häfen. Von gewissem Interesse ist auch eine Statistik der wichtigsten Warenarten, die den Kanal benutzten. Der Chile-Salpeter und der Guano spielten dabei bemerkenswerterweise die erste Rolle. Es wurden nämlich im 1. Betriebsjahr durch den Kanal befördert: 652 000 t Nitrate, 299 000 t Zucker, 287 000 t Kohle, 252 000 t Petroleum, 230 000 t Weizen, 205 000 t Roggen, 202 000 t Eisen und Stahl, 182 000 t Holz, 86 000 t Eisenerz, 54 000 t Mehl, 5000 t Kupfer.

*) Anm. d. Schriftl.: Siehe auch den Leitaufsatz in Nr. 44 d. Ztg. über den Nikaraguakanal.

Es ist übrigens überaus wahrscheinlich, daß mit der Wiederkehr des Friedens die überragende Stellung der Unionsflotte schwinden und durch ein entsprechendes Anschwellen des europäischen Handels ausgeglichen werden wird; denn es ist zu berücksichtigen, daß die amerikanische Handelsflotte allenthalben in den Meeren des Atlantischen Ozeans neben der norwegischen die meisten Vorteile aus dem Bestehen des Kriegszustandes zieht, daß aber dieser unnatürlich starke Aufschwung, der eine Vermehrung der amerikanischen Ozean-Handelsflotte um volle 75 % in einem einzigen Jahr gebracht hat, nicht als gesund zu betrachten ist und den Krieg nicht lange zu überdauern vermag.

Alle diese Umstände tragen dazu bei, daß die gegenwärtigen Verhältnisse im Panamakanal nicht als maßgebend betrachtet werden können. Wie sich der Kanalverkehr im Frieden gestalten wird, ist noch durchaus nicht zu sagen. Vorläufig scheint nur so viel festzustehen, daß die finanziellen Ergebnisse des Kanalbetriebes wenig befriedigend sind. Immerhin erkennt man auch mehr und mehr, daß man den Panamakanal nicht wie ein anderes wirtschaftliches Unternehmen, etwa wie den Suezkanal, beurteilen darf. Sicher werden die Amerikaner durch die bisher am Panamakanal gemachten Erfahrungen in mancher Hinsicht schwer enttäuscht sein, und ob nach Beendigung des Krieges und nach Überwindung der ersten betriebstechnischen Kinderkrankheiten die Sachlage eine wirklich durchgreifende und grundsätzliche Änderung erfahren wird, muß mit einigem Grund bezweifelt werden. Immerhin darf man nicht außer acht lassen, daß der Kanal in erster Linie als militärisch hochwertvolle Anlage betrachtet werden muß, bei der die Rentabilität nur eine Frage von untergeordneter Bedeutung ist. Freilich ist gerade auch der militärische Wert des Panamakanals durch den bedenklich schwankenden Zustand der Böschungen sehr in Frage gestellt worden, denn wenn dereinst in der erwarteten kriegerischen Auseinandersetzung der Union mit Japan, deretwegen schließlich der ganze Panamakanal gebaut worden ist, die Wasserstraße von der amerikanischen Flotte benutzt werden soll, so leidet die Annahme jedenfalls nicht an innerer Unwahrscheinlichkeit, daß im kritischsten Augenblick einer politisch schwülen Lage ein Schiff infolge eines „Unglücksfalls" mitten im Kanal sinkt.

R. Hennig.

Nachrichten

Deutschland.

— **Der Frachturkundenstempel.** Nach dem neuen Tarif werden erhoben für Frachturkunden im Eisenbahnverkehr:

1. Frachtstückgut und Expreßgut	10 ₰
2. Eilstückgut	20 „
3. Frachtgut in Wagenladungen:	
bei einem Frachtbetrage von nicht mehr als 25 ℳ	1,00 ℳ
bei höhern Beträgen	2,00 „
4. Eilgut in Wagenladungen:	
bei einem Frachtbetrage von nicht mehr als 25 ℳ	1,50 „
bei höheren Beträgen	3,— „
Für Urkunden über die einzelnen Sendungen im Eisenbahn-Sammelladungsverkehr der Spediteure	5 ₰

Die Steuersätze für Wagenladungen ermäßigen sich auf die Hälfte, wenn das Ladegewicht des Wagens weniger als 10 t beträgt.

Befreit sind: 1. Urkunden über Sendungen, die frachtfrei zu befördern sind. 2. Urkunden über die Beförderung von Milch, soweit sie nicht in Wagenladungen erfolgt. 3. Im Sammelladungsverkehr Urkunden über solche Einzelsendungen, die auf dem Transport zum Teil im Eisenbahnstückgutverkehr befördert werden. Soweit im Sammelladungsverkehr Urkunden nicht ausgestellt werden, ist die Abgabe nach näherer Bestimmung des Bundesrats zu entrichten. Der Bundesrat kann die Entrichtung der Abgabe in anderer Weise als zu der Urkunde auch noch in andern Fällen anordnen.

— **Paßerleichterungen bei Sommerreisen nach Österreich-Ungarn.** Im Interesse des Sommerreiseverkehrs nach österreichisch-ungarischen Bade-, Kur- und Sommeraufenthaltsorten sollen, wie „W. T. B." mitteilt, nunmehr im Einvernehmen mit den zuständigen militärischen Behörden gewisse Erleichterungen für die Paßbeschaffung eintreten. Die Paßbehörden sind angewiesen worden, für die Erteilung von Reisepässen für diese Zwecke die Begründung einer sommerlichen Erholungsreise als ausreichend anzusehen, wenn im übrigen die Voraussetzungen für die Gewährung eines Passes erfüllt sind. Von der Vorlage besonderer Zeugnisse oder ärztlicher Bescheinigungen kann bei völlig unverdächtigen Personen abgesehen werden. Die Paßbehörden sollen ferner ermächtigt werden, durch einen Vermerk auf dem Reisepaß den Paßinhaber für die Rückreise nach Deutschland von der Einholung eines Sichtvermerks (Visum) bei einem deutschen konsularischen Vertreter in Österreich-Ungarn zu befreien. Die militärischen Behörden, insbesondere die stellvertretenden Generalkommandos der Grenzkorps und die Kriegsministerien von Bayern und Sachsen, sind ersucht worden, diesen Paßvermerk beim Grenzübertritt für Hin- und Rückreise anzuerkennen.

— **Der Etat der Reichseisenbahnverwaltung** ist in der Sitzung des Reichstags am 6. Juni d. J. in dritter Beratung angenommen worden.

— **Preußischer Landeseisenbahnrat.** Auf der Tagesordnung für die Sitzung am 21. Juni d. J., vormittags 10 Uhr, stehen folgende Gegenstände: 1. Aufhebung von Ausnahmetarifen für die Ausfuhr von Steinkohlen sowie von Eisen und Stahl. 2. Mitteilung über Kriegsausnahmetarife usw. 3. Mitteilung über genehmigte Ausnahmetarife usw.

— **Überführung von Wagenladungen.** Der preußische Eisenbahnminister hat mit Erlaß vom 6. Juni d. J. bestimmt, daß für die Überführung von Wagenladungen zwischen einer Kleinbahn und den Freiladegleisen der Staatsbahnübergangsstationen die Bahnhofsfracht zu erheben ist.

— **Feriensonderzüge nach den Ostsee- und Rügenbädern.** Nach dem soeben erschienenen Fahrplane werden in diesem Sommer folgende Sonderzüge nach diesen Bädern abgelassen werden: Am 7. und 8. Juli ab Carlottenburg 1.04 nachm. nach Swinemünde, Heringsdorf, Carlshagen usw., am 8. Juli ab Charlottenburg 9.09 vorm. nach Kolberg-Köslin, 11 Uhr vorm. nach Warnemünde, am 10. Juli ab Berlin-Stettiner Bahnhof 9.50 vorm. nach Swinemünde, Heringsdorf, 10.24 vorm. nach Kolberg-Köslin, 1 Uhr nachm. nach Binz, Sellin, Baabe, Göhren und Saßnitz. Zur Ausgabe gelangen zwei Monate gültige Sonderzugkarten dritter Klasse zu folgenden ermäßigten Preisen: von Berlin-Charlottenburg nach Swinemünde 9,30 ℳ, nach Heringsdorf (über Prenzlau-Ducherow) und zurück 9.70 ℳ, nach Dievenow 12,50 ℳ, nach den Rügenbädern bis Saßnitz-Hafen 14,70 ℳ, nach Greifswald 9,70 ℳ, nach Kolberg 12,50 ℳ.

nach Köslin 14.20 ℳ, nach Misdroy (über Stettin-Wietstock) 10,10 ℳ, nach Warnemünde 10,70 ℳ usw. Zwischen Stettin und Swinemünde verkehren täglich die Dampfer der Bräunlich-Gesellschaft. Der Fahrkartenverkauf findet am Stettiner Bahnhofe und in Charlottenburg ab 25. Juni (8 bis 1 und 3½ bis 6, Sonntags 8—2) statt und wird am dritten Tage vor Abfahrt des Zuges geschlossen, sofern die festgesetzte Höchstzahl der Fahrkarten nicht schon früher erreicht ist. Die Fahrkarten können auch schriftlich bestellt werden.

— **Lübeck-Büchener Eisenbahn.** In der am 6. d. M. abgehaltenen ordentlichen Generalversammlung wurden der Rechnungsabschluß und die Gewinnverteilung für das Geschäftsjahr 1915 antraggemäß genehmigt und die sofort zahlbare Dividende auf 7½ % festgesetzt.

— **Nachtragsforderungen für die bayerischen Staatsbahnen.** Die Verkehrsverwaltung hat an den Landtag einen Nachtrag zum außerordentlichen Budget für die Jahre 1916 und 1917 gebracht, der für die Zwecke der Eisenbahnverwaltung 14 976 200 ℳ anfordert, und zwar zum viergleisigen Ausbau der Strecke Ludwigshafen a. Rh.-Oggersheim 1 335 100 ℳ, zur Erbauung einer Lokalbahn für den Güterverkehr von Oggersheim nach dem Rheinlande bei Ludwigshafen a. Rh. 1 141 100 ℳ, und zur Ergänzung des Fahrparks 12 500 000 ℳ. Die Notwendigkeit des viergleisigen Ausbaues der Strecke Ludwigshafen-Oggersheim wird mit der Schwierigkeit begründet, die der starke Verkehr zwischen den beiden Stationen mit sich bringt, indem der Fahrplan der Güterzüge von dem der Personenzüge abhängig ist. Baldige Abhilfe sei dringend notwendig, wenn der Verschubbahnhof in seiner gegenwärtigen Lage und Ausdehnung den steigenden Anforderungen des Verkehrs gewachsen bleiben soll. Die neue Lokalbahn wird neben anderem vor allem auch dadurch notwendig, weil die badische Anilin- und Sodafabrik demnächst die Herstellung künstlicher Stickstoffverbindungen in so großem Umfang aufnehmen wird, daß die Bedienung des künftigen Verkehrs der Fabrik auf dem bisherigen Schienenweg durch den Hauptbahnhof Ludwigshafen a. Rh. nicht mehr möglich sein wird. Der Güterwagenpark soll nach den Vereinbarungen der am deutschen Staatswagenverband beteiligten Regierungen wieder erheblich vermehrt werden, weil nach Beendigung des Krieges, wenn Landwirtschaft, Handel und Industrie ihre stark geminderten Vorräte auffüllen werden, mit einer großen Anspannung des Verkehrs zu rechnen ist und der vorhandene, durch den Krieg ohnehin geminderte Wagenpark hierfür nicht ausreichend erscheint. Es wurde deshalb die Beschaffung von weiteren 3100 Güterwagen vorgesehen.

— **Zur Frage einer Reichseisenbahngemeinschaft.** Bei der Beratung des Eisenbahnetats in der Kammer der Abgeordneten teilte der Verkehrsminister v. Seidlein bezüglich der Frage einer Reichseisenbahngemeinschaft, wie „W. T. B." meldet, mit, daß die Frage zurzeit erledigt sei. Preußen habe erklärt, daß es seine Bahnen in der Hand haben müsse, er könne für Bayern die gleiche Erklärung abgeben. Die getrennte Verwaltung der Staatseisenbahnen habe sich im Frieden und Krieg bewährt; es könne nicht die Rede davon sein, daß dabei Sonderinteressen über Reichsinteressen gestellt würden.

— **Zugentgleisung auf der Linie Mügeln-Geising.** Die Königliche Generaldirektion der sächsischen Staatseisenbahnen teilt mit: Am Nachmittag des ersten Pfingstfeiertags hat sich auf der Schmalspurlinie Mügeln-Geising ein nicht unbeträchtlicher Unfall zugetragen. Um 6¼ Uhr entgleiste infolge Schienenbruchs die Lokomotive des von Geising kommenden Personenzuges, stürzte in die Müglitz und riß den unmittelbar nachfolgenden Personenwagen aus dem Gleise, während alle übrigen unberührt blieben. Glücklicherweise ist dem Unfall kein Menschenleben zum Opfer gefallen; doch sind zehn Personen leicht und zwei ernster verletzt worden. Ärztliche Hilfe war sofort zur Stelle, auch fand die Bergung der Beschädigten unverzüglich statt. Der Betrieb konnte mit Verspätungen weniger Züge aufrechterhalten werden.

— **Fürsorge für die Söhne kriegsgefallener Bediensteter der preußisch-hessischen Staatsbahnen und der Reichsbahnen.** Diese Fürsorge aus den Mitteln der „Kriegssammlung der Eisenbahn" zu übernehmen, wurde auf Anregung des Ministerialdirektors Hoff im März d. J. vom Verbandsvorstand in Cassel beschlossen. Nachdem die Sorge für die Töchter kriegsgefallener Eisenbahner der Eisenbahntöchterhort übernommen hat, will nunmehr die „Kriegssammlung der Eisenbahn" dafür eintreten, daß auch die Knaben der gefallenen Eisenbahner so aufgezogen und herangebildet werden, als wenn der Vater noch am Leben wäre und für sie sorgen würde. Dabei soll, wie bei der Kriegsbeschädigtenfürsorge, nicht eine Entlastung der staatlichen Fürsorge eintreten, sondern ergänzend da geholfen werden, wo die staatliche Fürsorge nicht ausreicht, um die durch den Tod des Vaters hervorgerufenen schweren Sorgen von der Familie fernzuhalten. Aus der Kriegssammlung werden Beihilfen in Geld gewährt werden zur Beschaffung des Unterhalts, der Unterkunft, von Kleidungsstücken und Lehrmitteln, zum Besuche von Schulen, der Lehre usw. Die Durchführung der neuen Fürsorgeeinrichtung hat der Herr Minister den Eisenbahnvereinen und Bezirksverbänden unter Leitung des Allgemeinen Verbandes in Cassel übertragen. Die Eisenbahnvereine werden sich, nach der einmütigen Ansicht der Vertreter im Verbandsausschuß zu Leipzig am 5. April d. J., mit Freuden dieser dankenswerten Aufgabe unterziehen. Der Vorstand des Allgemeinen Verbandes hat, wie die „Eisenbahn" mitteilt, sofort die erforderlichen Vorbereitungen für die Ausführung getroffen. Es ist ein „Merkblatt der Kriegswaisenpflege für Knaben" aufgestellt, das alles zur Durchführung Erforderliche für die Bezirksverbände, für die Eisenbahnvereine und für die zu bestellenden Waisenpfleger enthält. Den Vorständen der Eisenbahnvereine wird es obliegen, festzustellen, welche Eisenbahnbediensteten ihres Bezirks als Kriegsteilnehmer ums Leben gekommen sind. Die zu bestellenden Waisenpfleger werden ein großes Gebiet segensreichster Betätigungsmöglichkeit vorfinden. Von ihrer verständnisvollen Wirksamkeit wird der Erfolg der neuen Wohlfahrtseinrichtung abhängen. Es muß deshalb der größte Wert auf die richtige Auswahl der Waisenpfleger gelegt werden. Tüchtige Hausväter, die bereits Söhne gut aufgezogen haben, ortsständig sind, Vertrauen und Ansehen in ihren Kreisen genießen und zur Übernahme des Ehrenamts als Waisenpfleger gern bereit sind, erscheinen besonders geeignet. Die beste Richtschnur für die Wirksamkeit des Waisenpflegers wird es sein, wenn er sich bei jedem neu auftretenden Bedürfnis vor Augen hält, was wohl der sorgliche Vater der Waisen in diesem Falle getan haben würde. Die Gewährung von Beihilfen aus der Kriegssammlung der Eisenbahn soll nach den Angaben in unserer Quelle in der Weise erfolgen, daß der Waisenpfleger dem Vorstande des Eisenbahnvereins seine Wünsche auf Gewährung von Beihilfen meldet, und dieser den erforderlichen Antrag beim Bezirksverbande stellt, der darauf die Beihilfen überweist. Solche können für alle Bedürfnisse erbeten werden, die bei dem Unterhalt und der Erziehung der Waisen auftreten, also für Ernährung, Bekleidung, Unterkunft, Lehrmittel, Medizin, ärztliche Behandlung usw. Der Bezirksverband darf Beihilfen bis zum Betrage von 50 ℳ gewähren. Über Anträge auf höhere Beihilfen steht dem Verbandsvorstande die Entscheidung zu.

— **Eisern-Siegener Eisenbahn.** Nach dem Geschäftsbericht für 1915 wurden im Berichtsjahre 136 934 (i. V. 134 017) Personen befördert mit Einnahmen von 17 882 ℳ (18 261 ℳ). Im Güterverkehr wurden 925 180 t (760 620 t) gefahren mit einer Frachteinnahme von 456 073 ℳ (398 050 ℳ). Die gesamten Betriebseinnahmen betrugen 601 603 ℳ (544 195 ℳ). Die Betriebsausgaben erforderten 393 624 ℳ (416 867 ℳ) gleich 65,43 Prozent (76,10 %) der Betriebseinnahmen. Nach Verrechnung der Wohlfahrtsausgaben, Steuern sowie nach Rückstellung von 7671 ℳ zum (i. V. Entnahme von 11 508 ℳ aus dem) Erneuerungsbestand, beträgt der Überschuß 200 308 ℳ (138 836 ℳ) zu folgender Verwendung: Eisenbahnabgabe 18 375 ℳ (13 875 Mark), Neubaukosten und Schuldentilgung 5275 ℳ (14 160 ℳ), Belohnungen wieder 6500 ℳ, Versorgungsbestand wieder 3000 Mark, Haftpflichtbestand wieder 2000 ℳ, Sondererücklage II 48 512 ℳ (2821 ℳ), gemeinnützige Zwecke wieder 3000 ℳ, Talonsteuerrücklage wieder 600 ℳ, Gewinnanteile des Vorstandes 7140 ℳ (5889 ℳ), Gewinnanteile des Aufsichtsrats 3900 ℳ (3000 ℳ) und 17 % (14 %) Dividende gleich 102 000 ℳ (84 000 ℳ).

Österreich.

— **Generalversammlung der Südbahn.** Am 30. Mai hat unter Vorsitz des Präsidenten Dr. Freiherrn v. Eger die 67. Generalversammlung der Aktionäre stattgefunden. Vor Eingehen in die Tagesordnung richtete der Präsident folgende Ansprache an die Versammlung:

Dank dem Heldenmut unserer Truppen und ihrer unvergleichlichen Führung wurde der Feind aus denjenigen Teilen der Monarchie, welche er anfangs besetzt hatte — abgesehen von wenigen Grenzgebieten —, vertrieben und konnte der Krieg über unsere Grenze hinaus weit in feindliches Gebiet getragen werden. Unser Bahnnetz blieb — kurze Strecken an der Grenze ausgenommen — bisher unversehrt und den wichtigsten Aufgaben erhalten, die ihm seit Beginn des Krieges und insbesondere seit dem Zeitpunkt des Eintrittes Italiens in die Reihe unserer Feinde obliegen. Wir haben in der Einleitung zu dem in Ihren Händen befindlichen Geschäftsbericht

eine Schilderung der Wirkungen gegeben, welche der Krieg und seine Begleiterscheinungen auf den Betrieb unseres Eisenbahnunternehmens ausübten. Mit Stolz können wir feststellen, daß unsere Eisenbahnunternehmung den schweren Aufgaben, die der Krieg mit sich brachte, vollkommen gerecht wurde, was auch von den berufenen Faktoren rückhaltslos anerkannt wurde. Den ungeheuren Anforderungen konnte nur dadurch entsprochen werden, daß sowohl die Organe unseres Zentraldienstes, als insbesondere auch jene unseres exekutiven Dienstes mit Aufopferung und treuer Hingabe ihre Pflicht voll und ganz erfüllt haben, wofür wir unserem gesamten Personal Dank und Anerkennung zollen. Der Kaiser hat eine größere Zahl von Bediensteten unserer Gesellschaft für ihre hervorragenden Leistungen im Eisenbahndienst während des Krieges durch Zuerkennung von Auszeichnungen belohnt. Der nie ermüdende Eifer, mit dem sich unser Personal bisher dem ihm obliegenden Dienst hingab, berechtigt uns zu der Hoffnung, daß es auch gelingen wird, den im Verlauf des Krieges weiterhin noch bevorstehenden schweren Aufgaben gerecht zu werden.

Das finanzielle Durchhalten unserer Gesellschaft während des Krieges bezeugt neuerlich die ihr innewohnende Lebenskraft. Dieses Durchhalten wurde allerdings nur dadurch ermöglicht, daß trotz der Hemnisse, die der Krieg im Gefolge hatte, das Sanierungsübereinkommen zum Abschlusse gelangte. Dafür gebührt allen Beteiligten, den beiden Regierungen und deren Organen, den Prioritätenkuratoren und sonstigen Persönlichkeiten inner- und außerhalb der Verwaltung, die ihr reiches Können und Wissen für das Werk eingesetzt haben, der wärmste Dank. Wir haben bereits in der Einleitung des Geschäftsberichtes betont, daß wir in dieser Beziehung den Mitgliedern unseres Verwaltungsrates, den Herren v. Gwinner, Dr. v. Landsberger und dem seither in den Rat der Krone berufenen und daher aus dem Verwaltungsrate ausgeschiedenen Herrn Dr. v. Spitzmüller zu ganz besonderem Dank verpflichtet sind. Das Übereinkommen ist, wie bekannt, mit 1. Januar 1915 in Wirksamkeit getreten; die praktische Durchführung einzelner Bestimmungen, insbesondere die Teilung der 3proz. Obligationen in die beiden Kategorien A und B, der Beginn der Tilgung dieser Obligationen, die Aufnahmen des neuen Anlehens und anderes mehr wird allerdings erst nach Rückkehr normaler Verhältnisse möglich sein, so daß unser auch in dieser Beziehung nach Beendigung des Krieges noch wichtige Aufgaben harren. Der Teil des Sanierungsübereinkommens, der bereits durchgeführt werden konnte, zeigt uns schon seine segensreichen Wirkungen, so vor allem die Erleichterung beim Obligationendienst und die Entlastung der Bilanz, die nunmehr auf eine gesunde und klare Grundlage gestellt erscheint.

Der Präsident gedachte hierauf der im Kriege gefallenen Beamten und Bediensteten sowie derjenigen, die Auszeichnungen erhalten haben und widmete den verstorbenen Verwaltungsräten Dr. Weishut und Dr. v. Schweigert einen Nachruf. Er schloß mit folgenden Worten: Bevor ich in die Behandlung der Gegenstände unserer heutigen Tagesordnung eingehe, möchte ich noch unter dem überwältigenden Eindrucke der großartigen Erfolge unserer Waffen, die namentlich in den letzten Tagen auf dem südwestlichen Kriegsschauplatze errungen wurden, der Hoffnung auf ein baldiges siegreiches Ende des Krieges und einen ehrenvollen Frieden Ausdruck verleihen. (Lebhafter Beifall.)

Von der Verlesung des in seinem Inhalte bereits in voriger Nummer mitgeteilten Geschäftsberichts wurde Umgang genommen.

Ein Aktionär hatte einen schriftlichen Protest, betreffend die Einlösungsbeträge für den Obligationendienst der Gesellschaft, mit dem Ersuchen zugesandt, diesen Protest der Generalversammlung zur Kenntnis zu bringen und sodann an den landesfürstlichen Kommissär zu leiten. Der Vorsitzende bemerkte hierzu: Wiewohl wir nicht verpflichtet sind, Zuschriften aus den Kreisen unserer Aktionäre in der Generalversammlung zu verlesen, nehmen wir loyalerweise keinen Anstand, den vorerwähnten Wunsch zu erfüllen, allerdings unter ausdrücklicher Verwahrung dagegen, daß daraus ein die Verwaltung bindender Präzedenzfall für die förmliche Behandlung solcher Zuschriften in Zukunft abgeleitet werde. In dem Schreiben des Aktionärs werden unter Hinweis auf die Kaiserliche Verordnung vom 10. März 1915 und den Einlösungskurs der Aktienkupons der Staatseisenbahngesellschaft die Einlösungsbeträge für die Südbahnobligationen als zu hoch bezeichnet und wird hervorgehoben, daß sich ein Großteil der also begünstigten Südbahnprioritäten im feindlichen Ausland befinde. Diesen Ausführungen gegenüber ist vom Standpunkt der Südbahnverwaltung folgendes zu bemerken: Die Kaiserliche Verordnung vom 10. März 1915 bezieht sich nach ihrem Wortlaut nur auf die Einlösung der auf ausländische Zahlungsmittel lautenden **staatlichen** Werte. Zudem hatte die Südbahn schon vor Erscheinen dieser Kaiserlichen Verordnung Verfügungen für die Einlösung ihrer Obligationenkupons zu treffen, und zwar unter Umständen, die es im Interesse der Aktionäre gelegen erscheinen ließen, auch dem Standpunkt der gesetzlichen Vertretung der Obligationenbesitzer innerhalb bestimmter Grenzen Rechnung zu tragen. Der den Einlösungen der auf Franken lautenden Aktienkupons der Staatseisenbahngesellschaft zugrundeliegende Umrechnungskurs ist für die vorliegende Frage ohne Bedeutung, da es sich dort um das innere Verhältnis zwischen der Gesellschaft und ihren Aktionären handelt. Der Unterschied, der sich bei Anwendung der staatlichen auf die erwähnte Kaiserliche Verordnung gestützten Einlösungskurse gegenüber den für unseren Wertpapierdienst tatsächlich geltenden Einlösungsbeträgen ergeben würde, erreicht übrigens auch nicht einmal annähernd den in dem Schreiben angeführten Betrag. Eine Begünstigung der dem feindlichen Ausland angehörigen Besitzer von Südbahnobligationen liegt schon deshalb nicht vor, weil diese Obligationen bzw. Kupons seit Kriegsausbruch dem gesetzlichen Zahlungsverbot wider das feindliche Ausland zufolge überhaupt nicht eingelöst werden. Dem in dem Schreiben ausgedrückten Wunsche, den Protest an den landesfürstlichen Kommissär zu leiten, wird entsprochen.

Ein anderer Aktionär bezeichnete den Protest als nicht im Interesse der Aktionäre gelegen und richtete mit Rücksicht auf die Gefahr, die dadurch dem Sanierungsübereinkommen erwachsen könnte, den Appell an den Protesterheber, seinen Protest zurückzuziehen. Hierauf erfolgte dessen Zurückziehung.

Ein Aktionär besprach unter Hinweis auf die vom Österreichischen Aktionärverein der Verwaltung überreichte Eingabe die Frage der Goldverpflichtung der Südbahn. Er wünschte, den Privatbesitz der Gesellschaft dem ausschließlichen Eigentumsrechte der Aktionäre vorzubehalten. Die Leistungen der Gesellschaft stehen beispiellos da und es sei zu wünschen, daß dem Unternehmen die so erwünschte Tariferhöhung sowie die der Bahn zustehende Entschädigung raschest bewilligt werde.

Der Vorsitzende erwiderte hierauf: „Die Ansichten des letzten Redners decken sich vollständig mit denen der Verwaltung. Was den Privatbesitz der Gesellschaft betrifft, so erkläre ich, daß die Verwaltung die Veräußerung der großen Objekte ihres Privatbesitzes nicht in Aussicht nimmt. Wir teilen auch die Ansicht, daß sich die Gestehungskosten gesteigert, die Preise aber, die uns gezahlt werden, nicht erhöht haben. Wie nun schon aus unserem Geschäftsbericht hervorgeht, haben wir wegen Regelung der Tariffrage den maßgebenden Stellen entsprechende Anregungen unterbreitet. Wir glauben, daß man sich unseren Gründen nicht verschließen werde, zumal ja auch der staatliche Eisenbahnbetrieb den gleichen, aus der einschneidenden, noch immer zunehmenden Betriebsverteuerung entspringenden Schwierigkeiten gegenübersteht. Die Verwaltung wird also alles tun, was in ihren Kräften liegt. Was die angeregte Frage der Goldzahlung betrifft, ist die Lage ganz klar. Das Übereinkommen trifft keine neuen Bestimmungen, es ist daher ausdrücklich gesagt, daß die Gesellschaft verpflichtet ist, in Franken der gesetzlichen französischen Währung zu zahlen, und nicht mehr. Unsere Entschädigungsansprüche gemäß § 70 der Eisenbahnbetriebsordnung halten wir selbstverständlich aufrecht. Eine Erledigung unserer diesfälligen Eingaben ist erklärlicherweise bisher noch nicht erfolgt und ist auch nicht möglich gewesen. Wir werden da wohl das Ende des Krieges abwarten müssen."

Die Anträge des Verwaltungsrates wurden hierauf einstimmig zum Beschlusse erhoben. Ebenso wurde der Antrag des Revisionsausschusses auf Genehmigung der Bilanz für 1915 und Erteilung der Entlastung an den Verwaltungsrat einstimmig angenommen. Nach Durchführung der erforderlichen Wahlen wurde sodann die Generalversammlung geschlossen.

— **Die Aussig-Teplitzer Eisenbahn** hat im Mai 1 506 689 K. daher um 105 215 K. mehr als im gleichen Monat des Vorjahres eingenommen. Seit Jahresbeginn sind auf beiden Linien zusammen 7 105 626 K. vereinnahmt worden, also um 304 287 K. mehr als im gleichen Zeitraum 1915.

— **Die Buschtiehrader Bahn** weist für den Mai eine Mehreinnahme um 404 100 K. aus, wovon 165 300 K. auf das A-Netz und 238 800 K. auf das B-Unternehmen entfallen. Diese Mehreinnahmen rühren aus einer Verfrachtung von 100 0000 t Kohle und Koks und 44 000 t anderer Güter her. Es wurden gegen 1200 Wagen Koks aus Westfalen verfrachtet, die für die Kladnoer Werke der Prager Eisenindustriegesellschaft bestimmt waren. Diese Kokstransporte traten teils in Eger, teils in Reitzenhain auf die Buschtiehrader Bahn über und belebten somit beide Netze. Aus dem Kohlenverkehre ergab sich eine Steigerung der Einnahmen um 220 000 K. und aus dem Verkehre anderer Güter um 200 000 K.; dagegen brachte der Personenverkehr der B-Linie einen Rückgang der Einnahmen um 22 000 K. Bei der endgültigen Buchung der Januareinnahmen, für die seinerzeit einstweilig eine Erhöhung um 222 000 K. ausgewiesen worden war, ergab sich eine Mehreinnahme von rund 233 000 K., wovon 143 618 K. auf die A-Linie und 89 251 K.

auf die B-Linie entfallen. Die gesamten Einnahmen für die ersten fünf Monate weisen ein Steigerung um 1,6 Millionen Kronen auf, wovon 828 000 K. auf die A-Linie und 778 000 K. auf das B-Netz entfallen. Dabei wäre allerdings zu beachten, daß die gleiche Zeit des Vorjahres gegenüber dem Jahre 1914 einen Rückgang der Einnahmen um 1,2 Millionen Kronen verzeichnet hatte.

— **Leoben-Vordernberger Eisenbahn.** Am 2. d. M. hielt diese Gesellschaft die 45. ordentliche Generalversammlung ab. Die ersten Monate des verflossenen Jahres ergaben eine wesentliche Abschwächung des Verkehrs und der Einnahmen gegen die gleiche Zeit in den vorausgegangenen Jahren; in den letzten fünf Monaten entwickelte sich der Verkehr aber in solchem Umfange, daß ein günstiges Ergebnis erzielt werden konnte. Die gesamten Güterbeförderungen betrugen im Berichtsjahre 239 650 t und ergaben eine Roheinnahme von 2 263 243 K., was ein Mehr um 23 670 t und um 246 142 K. gegen das Vorjahr bedeutet. Zivil- und Militärpersonen wurden 265 275 befördert. Die Gesamteinnahmen der Gesellschaft beziffern sich auf 2 406 732 K., von denen die Südbahngesellschaft für den Betrieb 1 115 677 K. und die Staatsverwaltung einen Anteil von 188 254 K. erhalten, so daß für die Gesellschaft nach Abzug aller Steuern, Gebühren usw. ein Aktivsaldo von 597 951 K. verbleibt. Die Versammlung beschloß, aus dem Erträgnisse für die Aktie eine Dividende von 170 K. und für die Genußscheine eine solche von 150 K. zur Auszahlung zu bringen und von dem restlichen Betrag von 56 791 K. dem Gewinnreservefonds als außerordentliche Zuwendung 50 000 K. zuzuweisen, den Rest von 6791 K. auf neue Rechnung vorzutragen.

Die Gesellschaft hat wegen wichtiger Steuerfragen an den Verwaltungsgerichtshof Beschwerde eingebracht, über die am 12. April d. J. die Verhandlung stattfand. Bezüglich der von der Südbahngesellschaft im Sinne des Betriebsvertrages auf der gesellschaftlichen Linie durchgeführten Investitionen wurde die Beschwerde in jenem Teile, der sich gegen die Besteuerung der in den letzten drei Jahren vorgenommenen Investitionen von zusammen 196 632 K. wendet, abgewiesen; in jenem Teile jedoch, der sich auf die Investitionen der früheren Jahre im Betrage von 705 444 K. bezieht, wurde der Beschwerde Folge gegeben und ausgesprochen, daß dieser Betrag auch in späterer Zeit, das heißt bei der Liquidierung oder etwaigen Verstaatlichung wegen eingetretener Verjährung nicht mehr zur Besteuerung herangezogen werden dürfe. In der zweiten Streitfrage, bei der es sich um die von der Steuerbehörde veranlaßte Evidenzhaltung der vor dem Inkrafttreten des Personalssteuergesetzes, also vor dem Jahre 1898 getilgten Prioritäten als „unversteuerte Reservefonds" handelt, hat der Verwaltungsgerichtshof die Entscheidung dahin gefällt, daß diese Bilanzposten als „unversteuerte Rücklagen" zu betrachten sind. Im verflossenen Jahre hat die Steuerbehörde auch von den Einnahmeanteilen des Staates, die eine Ausgabe- bzw. Verlustpost sind, und sohin bisher unversteuert blieben, die Erwerbsteuer vorgeschrieben. Im Laufe der hierüber mit dem Eisenbahnministerium gepflogenen Verhandlungen wurden jedoch diese Steuervorschreibungen aufgehoben. Die Gesellschaft hat sich ermächtigen lassen, die auf 200 Gulden lautenden Aktien in solche zu 200 K. zu teilen.

— **Niederösterreichische Landesbahnen.** Die Direktion hat im Sinne der mit der Gemeinde Wien bestehenden Vertragsverhältnisse infolge der auf den städtischen Straßenbahnen mit 7. Juni eingetretenen Fahrpreiserhöhung ebenfalls mit gleichem Tage dieselbe Erhöhung für die Straßenbahnzüge für die Strecke Wien-Großmarkthalle-Groß-Schwechat der Linie Wien-Großmarkthalle Landesgrenze eingeführt. Es erhöhen sich demnach die 14-Heller-Fahrpreise auf 16, die 20-Heller-Fahrpreise auf 22 Heller.

— **Der Rohölmarkt.** Nach der raschen Steigerung, welche der Rohölpreis im Monat April erfahren hatte, war Ende Mai eine viel ruhigere Haltung zu beobachten. Die Notierung bewegt sich um 18 K. und war vorübergehend bei 18½ K. angelangt. Es macht sich die Zunahme der Erzeugung durch einzelne Neuerbohrungen doch geltend und außerdem glaubt man in den Kreisen der Beteiligten, daß die rege Bohrtätigkeit, die infolge der hohen Rohölpreise eingesetzt hat, in absehbarer Zeit eine Vermehrung der gesamten Erzeugung im Gefolge haben wird.

— **Vereinigung von Rohölgewinnern.** Wie das Amtsblatt der „Wiener Zeitung" mitteilt, wurde in das Handelsregister die Firma „Gea", Rohölgewinnungs- und Verwertungsgesellschaft m. b. H., eingetragen. Über den Zweck der neuen Gesellschaft wird folgendes berichtet: Betriebsgegenstand ist die Förderung der Rohölindustrie und des Rohölgrubenbetriebes unter anderem auch durch Gewährung von Vorschüssen an Rohölgrubenbesitzer, die Erwerbung des Eigentums von Liegenschaften zwecks Schürfung und Gewinnung von Erdharzmineralien, die Erwerbung des Rechtes zur Gewinnung von Erdharzmineralie Anlage und Betrieb von Rohölgruben, Gewinnung von Erdhar mineralien und deren Verwertung, sei es im rohen Zustand sei es nach Verarbeitung, Errichtung, Erwerbung, Pachtu und Betrieb von Petroleumraffinerien, elektrischen Anlage Wasserleitungen und anderen der Petroleumindustrie dienend Werkanlagen und Fabriken, Errichtung, Erwerbung, Pachtu und Betrieb von Fabriken zur Herstellung von Fässern u Kisten, Anlage und Erwerbung von Rohrleitungen zur Beförd rung von Rohöl und Petroleum aus den Gewinnungsstätten Fabriken beziehungsweise in Vorratsbehältern und Betrieb v Pipe- und Lagerunternehmungen sowie Übernahme von Roh und Erzeugnissen aus diesen zur Einlagerung in eigenen od fremden Vorratsbehältern, ferner von Anlagen zur Reinigu von Rohöl, Kauf, Miete und Vermietung von Kesselwagen zu Transport von Rohöl und Petroleum, Spedition von Rohöl u Petroleum sowie von sonstigen Mineralölerzeugnissen, Verka von Liegenschaften zwecks Schürfung und Gewinnung von Er harzmaterialien, ferner des Rechtes zur Gewinnung von Erdhar mineralien, der Handel mit rohen Mineralölen sowie mit Min ralöl- und Nebenerzeugnissen aller Art für eigene und fi fremde Rechnung.

— **Hofrat Rudolf Boynger †.** Am 9. Juni d. J. ist d Direktorstellvertreter für den technischen Dienst der Nordbah direktion Hofrat Rudolf Boynger im 63. Lebensjahre an d Folgen einer Operation gestorben. Boynger, der seit 1876 i Dienst der österreichischen Staatsbahnen stand, war zunäch bei der Kaiserin-Elisabeth-Westbahn tätig, und zwar im Ko struktionsbureau der Maschinendirektion, und wurde im Jah 1907 Staatsbahndirektor-Stellvertreter. Im Jahre 1910 kam als technischer Direktor-Stellvertreter zur Nordbahndirektio und ein Jahr später wurde er durch die Verleihung des Tite eines Hofrates ausgezeichnet. Der Verstorbene hatte sic namentlich während des Krieges, der an die Leistungsfähigke der Nordbahn außerordentliche Anforderungen stellt, besonde hervorgetan.

Ungarn.

— **Balkananschluß mit Ungarn.** Wie bereits mitgeteilt wurd befaßt sich gegenwärtig die Handels- und Gewerbekammer i Temesvár mit dem Gedanken, mit Hilfe einer Überbrückun der Donau bei Báziás einen unmittelbaren Anschluß der mitte europäischen Eisenbahnen über Temesvár-Versecz und Bázia an die eroberten serbischen Gebiete zu gewinnen. Derselb Gedanke wurde bereits vor dem Weltkriege von der Handels und Gewerbekammer in Szeged angestrebt, um hierdurch di große ungarische Tiefebene verkehrspolitisch in der geplante internationalen Wegrichtung einzuschalten. In jüngster Zei hat sich nun diese Handels- und Gewerbekammer, wie ver lautet, auch mit der Frage befaßt, ob der Balkanexpreßzu mit Einschaltung einer Eisenbahnbrücke über die Donau be der Station Kevevára der ungarischen Staatsbahnen nicht übe Szeged - Pancsova - Kevevára - Semendria nach dem eroberte serbischen Gebiet geführt werden könnte. Wie nun die Mo natsschrift „A Közlekedes" mitteilt, wird die Frage des Balkan anschlusses auch durch die dritte große Wirtschaftsvereinigun Südungarns, die Handels- und Gewerbekammer in Arad, auf ausführlichste behandelt. Die Kammer wandte sich vor einige Zeit auf Grund der gepflogenen Beratungen mit einer aus führlichen Denkschrift an den ungarischen Handelsministe welche einerseits die baldigste Inangriffnahme der Bau arbeiten der Donaubrücke bei Bázias bezweckt, anderer seits jedoch eine zweite unmittelbare Zugverbindung mi dem Balkan anstrebt. Dieser zweite Balkanschnellzu würde neben dem wöchentlich viermal über Galanta Budapest - Zemun (Semlin) - Belgrad - Velikaplana - Nisch ver kehrenden Balkanzug wöchentlich dreimal; über Budapest-Arad Temesvár und Báziás verkehren. Die Denkschrift besagt, daß der nach dem Kriege voraussichtlich außerordentlich gesteigerte Verkehr von und nach dem Balkan die Notwendigkeit eine täglichen Eilzugverbindung ergeben wird. Die tägliche Inan spruchnahme der Strecke Budapest-Zemun (Semlin) ist be ihrer gegenwärtigen Leistungsfähigkeit schwer durchführbar; aber abgesehen davon wäre die auf solche Weise erfolgende Bevorzugung der in diesem Linienzug liegenden Städte nicht ganz berechtigt. Es folgt hieraus, daß der Orientverkehr zu teilen wäre, damit hierdurch auch andere Verkehrsknoten punkte zur Geltung kommen und die stärkere wirtschaftliche Ausnutzung des Balkans auf diesem Wege ermöglicht wird Wird dieser Gedanke verwirklicht, so werden hierdurch sowohl die Interessen der ungarischen Tiefebene als auch die Südungarns und Siebenbürgens gefördert, denn der beantragte Verkehrsweg ist eigentlich ein Bindeglied zwischen den genannten drei Landesteilen. Durch die Verbindung über Báziás und der auf erobertem serbischen Gebiet liegenden Station Velikaplana

der Hauptlinie Belgrad-Nisch ist das 3110 qkm umfassende äußerst fruchtbare Moravagebiet mit seinen 500 000 Einwohnern und außerordentlich reichen Naturschätzen wirtschaftlich an die Mittelmächte angegliedert. Auch könnte durch die hier erfolgenden Zuganschlüsse eine unmittelbare Verbindung mit den über Budapest-Temesvár-Verciorova und mit den über Budapest-Arad-Brassó (Kronstadt) - Predeal nach Rumänien verkehrenden Eil- und Expreßzügen ein unmittelbarer Anschluß zwischen Rumänien und Serbien über Ungarn hergestellt werden. Die Durchführung dieser Zugeinstellungen und ihre Einschaltung in die westlichen Wegrichtungen ist eine Aufgabe, die vornehmlich eine entsprechende fahrplantechnische Bearbeitung erheischt. Selbstverständlich ist hierbei als Vorbedingung notwendig, daß die bereits geplanten Ergänzungsarbeiten auf der Strecke Szajol-Tövis durch die ungarischen Staatseisenbahnen noch rechtzeitig ausgeführt werden; ferner wäre die Ausgestaltung der Strecke Arad-Temesvár behufs Ermöglichung des Eil- und Schnellzugverkehrs dringend notwendig. Die Denkschrift steht gegenwärtig bei den zuständigen Verwaltungsstellen in Behandlung und es wird ihrer Erledigung mit Rücksicht auf die hohe wirtschaftliche Bedeutung der darin behandelten Frage allenthalben eine gespannte Aufmerksamkeit zugewendet.

— **Die Erträge der ungarischen Eisenbahnen ersten Ranges (Hauptbahnen) im Jahre 1913.** Hierüber gestattet nachstehende Zusammenstellung einen Überblick.

Benennung der Eisenbahn	Jahr	Wirkliches Kapital in Millionen Kronen	Nennwertkapital in Millionen Kronen	Wirkliche Erträge überhaupt in taus. Kronen	Wirkliche Erträge nach dem wirkl. Kapital %	Wirkliche Erträge nach dem Nennwertkapital %
A. Ungarische Staatseisenbahnen (Haupt- u. Nebenlinien)	1913	2705,35	3128,03	90 514	3,35	2,89
	1912	2566,40	2972,42	110 132	4,29	3,71
B. Gesellschaftliche Eisenbahnen. a) Staatsgarantie in Anspruch nehmende:						
1. Pécs(Fünfk.)-Barcser (im Betriebe der ungar. Stb.)	1913	11,00	13,83	231	2,10	1,67
	1912	11,00	13,83	362	3,29	2,62
2. Kaschau-Oderberger ungarische Linien	1913	105,70	206,45	4 163	3,94	2,02
	1912	105,70	206,45	5 200	4,92	2,52
(Ba 1—2) zusammen	1913	116,70	220,28	4 394	3,77	1,99
	1912	116,70	220,28	5 563	4,77	2,53
(A u. Ba 1—2) zus.	1913	2822,05	3348,31	94 908	3,36	2,83
	1912	2683,10	3192,70	115 695	4,31	3,62
b) Staatsgarantie nicht genießende:						
3. Südbahn, ung. Netz	1913	165,29	268,83	9 136	5,53	3,40
	1912	166,39	268,26	10 266	6,17	3,83
4. Raab-Ödenb.-Ebenf.	1913	21,45	39,68	2 161	10,08	5,45
	1912	21,45	39,68	1 845	8,60	4,65
5. Mohács - Pécs(Fünfkirchen)er	1913	17,31	17,31	698	4,03	4,03
	1912	17,31	17,31	799	4,61	4,61
(B b 3—5) zus.	1913	204,05	325,82	11 995	5,88	3,68
	1912	205,15	325,25	12 910	6,29	3,97
(B a 1—2 und B b 3—5) zus.	1913	320,75	546,10	16 389	5,11	3,00
	1912	321,85	545,53	18 473	5,74	3,39
(A u. B) insgesamt	1913	3026,10	3674,13	106 903	3,53	2,91
	1912	2888,25	3517,96	128 606	4,45	3,66
Kaschau - Oderberger, ungar. u. österr. Linien	1913	132,04	244,51	7 420	5,62	3,03
	1912	132,04	244,51	8 406	6,37	3,44
Südbahn, ungar. und österr. Netz	1913	972,84	1703,22	48 636	5,00	2,86
	1912	983,45	1695,54	49 822	5,07	2,94

— **Gesetzentwurf über die neuerliche Kriegsunterstützung der im öffentlichen Dienste Angestellten.** Da die letzte Rate der im Vorjahre den im öffentlichen Dienste Angestellten bewilligten einmaligen Kriegsunterstützungen — die 20 % vom Jahresgehalte des Betreffenden betrug — bereits im Oktober d. J. zur Auszahlung gelangt, erbittet die ungarische Regierung von dem gegenwärtig tagenden Abgeordnetenhause die Ermächtigung, für die fernere ausnahmsweise Unterstützung dieser Angestellten — sofern die Verhältnisse es erfordern — dem Bedarf entsprechend und im Ausmaße des Unterstützungsbetrages vom vorigen Jahre auch vom 1. November 1916 an sorgen zu dürfen. Laut § 1 des Gesetzentwurfes dürfen die zu diesem Zwecke aus den Kassenbeständen des ungarischen Staates zu deckenden neuerlichen Unterstützungen an jene am 1. November d. J. aktiv dienenden Angestellten, die tatsächlich im Besitze ihrer ganzen Bezüge oder eines Teiles derselben sind, die bisherigen Unterstützungen nicht überschreiten. Die Auszahlung hat vom 1. November d. J. an in zwölf gleichen Monatsraten zu erfolgen. — Laut § 2 wird die Regierung ermächtigt, durch die Umstände begründete und den Verhältnissen der Angestellten entsprechende Vorschüsse zur Anschaffung von wichtigen Lebensmitteln zu bewilligen, die jedoch die Hälfte des Ausmaßes der einmaligen Kriegsunterstützungen nicht übersteigen dürfen. Der Angestellte hat diesen Vorschuß vom 1. November d. J. an innerhalb zwölf Monaten zurückzuzahlen. Die näheren Bestimmungen und Einzelheiten der Inanspruchnahme und der Rückzahlung dieser Vorschüsse und der Bewilligung der Kriegsunterstützungen werden von den einzelnen Fachministerien bzw. von den unterstellten Verwaltungen im Verordnungswege geregelt. Dies gilt auch für die Angestellten der ungarischen Staatseisenbahnen. Es sei nochmals bemerkt, daß die ungarischen Privatbahnen aller Wahrscheinlichkeit nach auch diesmal Unterstützungen im selben Ausmaße verteilen werden, wie dies bereits im Vorjahre erfolgt ist. Mit dem Vollzug des Gesetzes ist übrigens das Ministerium betraut.

Rumänien.

— **Erhöhung der Eisenbahntarife.** Vom 1. Juli 1916 ab werden, nach Mitteilung der „Köln. Ztg.", die Tarife der rumänischen Eisenbahnen sowohl für die Güter- als auch für die Personenbeförderung erhöht. Die Eilgutsätze erhalten einen Zuschlag von ungefähr 10 %. Die Frachtguttarife erfahren gleichfalls eine Erhöhung von ungefähr 10 % für die Klassen I, II und III, desgleichen die Industrietarife. Bei den Spezialtarifen wird außer dieser Erhöhung auch eine Abfertigungsgebühr von 3 Lei für den Wagen zugeschlagen. Die Spezialtarife II, VII, XIV, XV, XVI und XVIII werden aufgehoben. Der Spezialtarif XII (Ausfuhrtarif) wird durch folgendes ersetzt: a) für die nach Klasse I und II beförderten Waren werden im Ausfuhrverkehr die Sätze der Klasse III für halbe Wagenladungen berechnet; b) für die Waren der Klasse III gilt bei der Ausfuhr der neue Spezialtarif XI; c) für die bisher nach den aufgehobenen Spezialtarifen beförderten Güter tritt der neue Spezialtarif VI in Kraft. Die Nachnahmegebühr wird von ½ auf 1 % erhöht. Die Personenbeförderungssätze erfahren eine Erhöhung von rund 15 %, während der für Gepäck geltende einheitliche Kilometertarif in einen Staffeltarif umgewandelt wird.

Übrige europäische Länder.

— **Stimmungsbild aus Marseille.** Bei der Bedeutung dieses französischen Hafens für die Truppenbeförderung des Vierverbandes und der Güterversorgung der neutralen Länder ist nachstehende Schilderung der „Neuen Zürcher Ztg." der Beachtung wert: „Der erste Hafen Frankreichs bietet zur Stunde ein Bild fieberhafter Tätigkeit, ja Überfüllung. Hunderte von Ozeandampfern und Küstenschiffen fahren ein und aus und besetzen den letzten freien Platz in den Docks. So die prächtigen Schiffe der Compagnie des Messageries Maritimes, ein „Paul Lecat" von 161 m Länge, 13 000 t Gehalt, 11 000 PS. . . . In einem benachbarten Dock liegen die Fahrzeuge der Compagnie Générale Transatlantique vor Anker; sie versehen den Dienst mit Nordafrika, und mächtige Lattenzäune auf Deck weisen auf den Transport der algerischen Schafe. Weiß leuchtet dazwischen der in ein Spitalschiff verwandelte Personendampfer . . . derselben Gesellschaft; das an Backbord angebrachte Rote Kreuz ist meilenweit sichtbar und wird mit Einbruch der Dunkelheit erleuchtet. Auch die Gesellschaft der Transports Maritimes, die Compagnie Mixte (Touache), die Compagnie de Navigation Paquet sind vertreten, doch herrscht bei weitem die englische Flagge vor. Der gewaltige Kohlenbedarf Frankreichs, der die Hälfte der gegenwärtigen Einfuhr von Marseille ausmacht und die Gesamtziffer der letzteren um 30 % gegenüber gewöhnlichen Jahren steigen ließ, bereichert beinahe ausschließlich ausländische Reeder; laut Statistik hat im Jahre 1915 die französische Flagge 31 %, die holländische, spanische, norwegische und italienische Flagge 24 %, die englische 45 % der Einfuhr bestritten. Der Kriegszustand hatte die seltsame Erscheinung zur Folge, daß mit der Verminderung der Schiffszahl (Verschwinden der deutschen und österreichischen Flagge, gesteigertes Risiko auf Schiffsverluste) eine Vermehrung des beförderten Tonnengehalts Hand in Hand ging. Im Jahre 1914 brachten 14 435 Schiffe

7 319 000 t Ladung und 465 000 Reisende über Marseille; im Jahre 1915 brachten nur 12 618 Schiffe 7 534 000 t Waren und 510 000 Reisende. Rechnet man die von den Fahrzeugen zum eigenen Bedarf mitgeführten Lebensmittel, Heizmaterialien und Waffen hinzu, so erhält man einen Unterschied von nahezu einer Million Tonnen, die im Jahre 1915 mehr als im Vorjahre befördert wurden. Man kann sich einen Begriff von den Verladeschwierigkeiten machen, die bei dem Mangel an Arbeitskräften von den Hafenbehörden bewältigt werden mußten! Heute sind die mobilisierten Italiener, die das Hauptkontingent der Hafenarbeiter stellten, durch Spanier, Araber und deutsche Kriegsgefangene ersetzt, die man zu Hunderten auf den Kais arbeiten sieht. Nur die letzteren vermochten die Italiener voll zu ersetzen; doch verbietet das Reglement, sie dauernd mit derselben schweren Arbeit zu beschäftigen."

— **Ablehnung der Sommerzeit in der Schweiz und in Frankreich.** Wie die „B. B.-Ztg." meldet, hat sich der schweizerische Bundesrat nach eingehender Beratung dahin entschieden, daß die Sommerzeit für die Schweiz nicht einzuführen ist. Wesentlich für diesen Beschluß war der Umstand, daß der Beginn des wirtschaftlichen Lebens und insbesondere auch des Schulunterrichts in der Schweiz sowieso schon früh angesetzt ist und eine Verschiebung der Zeit daher für Familien mit schulpflichtigen Kindern eine sehr große Unbequemlichkeit sein würde.

Nach dem „Reichsanz." hat auch die zuständige französische Senatskommission in ihrer Sitzung am 31. Mai d. J. mit 5 gegen 2 Stimmen bei einer Stimmenthaltung und einer Abwesenheit beschlossen, dem Senat die Ablehnung des Antrages auf Einführung der sogenannten Sommerzeit zu empfehlen. In der Begründung wird der heilsame Einfluß der Maßregel auf das wirtschaftliche Leben des Volkes bezweifelt und die in Aussicht gestellten Ersparnisse als zu gering bezeichnet, als daß sie nicht durch andere Verwaltungsmaßnahmen auch erreicht werden könnten.

— **Der Wasserweg vom Rhein zum Gotthard in seiner wirtschaftlichen und tarifarischen Bedeutung für den Nord-Südverkehr.** Über diesen Gegenstand sprach kürzlich der Ingenieur Gelpke aus Basel in einer vom Reußverband als Gruppe des Schweizerischen Wasserwirtschaftsverbandes einberufenen Versammlung in Luzern. Der Redner erörterte zunächst die natürlichen Vorbedingungen für die Flußschiffahrt in der Schweiz, die er im allgemeinen als gut bezeichnete. Es gelte jetzt, die notwendigen Verbindungen zwischen den einzelnen fahrbaren Wasserwegen herzustellen. Das sei besonders notwendig für die schweizerische Schwerindustrie, die nur durch billige Frachten auf der jetzigen Höhe erhalten werden könnte. An vielen Orten ließe sich eine Frachtersparnis von 8 bis 10 Fr. für die Tonne erreichen. Auch die Industrie für Herstellung von Milcherzeugnissen, ja die ganze Landwirtschaft, würde hieraus Nutzen ziehen. So hätte die Entwicklung der Schiffahrtsstraßen in der Schweiz eine noch größere volkswirtschaftliche Bedeutung als die elektrotechnische Ausnutzung der Wasserkräfte. Der Redner erläuterte darauf die bisherigen Vorschläge und das bis jetzt Erreichte. Gefehlt habe bisher der Gedanke der Schiffbarmachung des Rheins gegen den Gotthard zu, der für Luzern und Zürich sehr wichtig sei. Als Fahrzeug auf diesem Wege könnte nur das 1000-t-Schiff in Betracht kommen. Dafür wären Schleusen von 85 m Länge und 12 m Breite herzustellen. Es käme zunächst folgender Weg in Frage: das Reußgebiet aufwärts durch die Lorze in den Zugersee nach Immensee, von dort mit Schleusen nach Küßnacht und über den Küßnachtersee gegen Weggis und nach Flüelen. Dieser Weg gehe aber abseits von den industriellen Punkten. Wirtschaftlich empfehlenswerter sei folgender Schiffahrtsweg: das Reußgebiet aufwärts gegen Luzern bis nach Emmen, von hier ein Tunnel, um nach Luzern zu gelangen. Emmen würde sich als guter Hafen eignen. Von hier aus könnten die Schiffe mit Schleusen aufwärts bis zur Reußinsel und von dort durch einen Tunnel unter dem Sonnenberg in den Hergiswilersee (Vierwaldstättersee) geleitet werden. So wäre es möglich, die Wasserstraße bis nach Luzern als Durchgangswasserstraße zu erschließen sowie zugleich die Industriegebiete von Horw-Kriens, Emmen usw. zu berühren.

Was die Verkehrsmengen anlangt, so berechnete der Redner, daß bis zum Jahre 1935 ein Verkehr aus Luzern und Umgegend von rd. 225 000 t jährlich und aus der Zentralschweiz von rd. 400 000 t jährlich zu erwarten sei. Hierzu käme noch der Durchgangsverkehr vom Gotthard nach dem Rhein. Eine bedeutende Frachtersparnis wäre möglich. Sei doch jetzt die Schiffsfracht von Basel nach Rotterdam billiger als die Bahnfracht von Gurtnellen nach Basel. Zur Herstellung des Schiffsweges wäre eine Bundesbeihilfe von rd. 10 Millionen Franken und eine kantonal luzernische in der gleichen Höhe erforderlich. Wenn dann von den übrigen Kantonen noch weitere 13 Millionen beigesteuert würden, so könnte ein nationales Werk geschaffen werden, das zur Hebung des Wohlstandes und der Wettbewerbsfähigkeit der Schweiz in hervorragendem Maße beitrüge. In der anschließenden Besprechung erkannte man zwar den großen wirtschaftlichen Wert der Vorschläge an, verhehlte sich aber nicht, daß hierdurch die Finanzen der Eisenbahnen, die sich ohnehin schon in wenig erfreulicher Lage befinden, ungünstig beeinflußt werden müßten.

— **Die Kohlennot in Italien und England.** Außer den militärischen Sorgen sind es wirtschaftliche Nöte, die weite Kreise des italienischen Volkes schwer bedrücken. Unter ihnen steht die Kohlennot an erster Stelle. Hierüber spricht sich offen der römische Berichterstatter der „Neuen Zürcher Ztg." aus. Er schreibt u. a.: „Nach der Ansicht der einsichtigsten Wirtschaftspolitiker der Kammer kann der Zustand, daß England nur den vierten Teil des Bedürfnisses Italiens an Kohlen liefert und diese zu den bekannten übertriebenen Preisen, nicht mehr länger geduldet werden. Die Ausschaltung einer Menge von Eisenbahnzügen im Fahrplan und die auf ein geringes Maß herabgesetzte Produktion der Gasfabriken haben noch nicht den gewünschten Erfolg gehabt, weil trotz diesen Maßnahmen die Aufrechterhaltung der Industriebetriebe nicht möglich ist. Unter den letzteren leiden sogar jene Betriebe, welche als Kriegslieferanten auf den Preis der Kohle keine Rücksicht zu nehmen hätten, da die Regierung diesen die Mehrkosten des Betriebes ersetzt, und zwar aus dem einfachen Grunde, weil es in den Häfen fortgesetzt an Kohle fehlt. Dazu kommt, daß es von den in London die Angelegenheit betreibenden Kommission, welcher neben dem Botschafter Imperiali der Senator Marconi und der Deputierte Crespi angehören, derartige Berichte eingelaufen sind, daß man in Italien die Erkrankung Runcimans, die dessen Besuch in Rom angeblich verhindert, vielfach für eine „Amtskrankheit" hält, die nichts anderes bedeutet als die Erklärung, daß auch er sich außerstande sieht, das Problem zu lösen. Die Hoffnung, auf dem Landwege durch Frankreich billigere Kohle unter Anwendung der günstigeren französisch-englischen Abmachung zu erhalten, scheiterte an dem Widerstand Frankreichs. Dieses machte nämlich zur Bedingung, daß die italienischen Kohlentransporte auf den französischen Bahnen nur dann befördert werden könnten, wenn die militärischen Verhältnisse in Frankreich dies gestatten, und ferner unter der Bedingung, daß Italien das Wagenmaterial stellen müsse. Ganz die erste Bedingung schon aus dem Grunde zu denken, weil hierdurch keine feste Lieferungszeit eingehalten werden konnte, so war es anderseits ganz ausgeschlossen, auf die letztere einzugehen. Das an und für sich sehr beschränkte Rollmaterial der italienischen Staatsbahnen ist zum größten Teil für die Zwecke der Heeresleitung in Anspruch genommen und der Rest, der kaum zur Bedienung der kurzen Strecken von den Häfen nach den Binnenstationen genügte, hätte daher für die Transporte von den französischen Nordhäfen bis nach Italien durchaus nicht ausreichen können.

Diese kritische Lage der Kohlenfrage wird in der bevorstehenden Parlamentstagung daher Anlaß zu mancher scharfen Auseinandersetzung geben, um so mehr, als es unverkennbar ist, daß das Vertrauen auf England in weiten parlamentarischen Kreisen erschüttert ist." Ob nicht auch in anderen Kreisen der Katzenjammer beginnt?

— **Vom englischen Schiffsfrachtenmarkt** wird der „Köln. Ztg." vom 5. d. M. geschrieben: Wesentliche Veränderungen sind in der Verfassung des englischen Frachtenmarktes in jüngster Zeit nicht eingetreten. Schiffsraum bleibt knapp für alle Zweige des Handels, und infolgedessen bleiben die Frachtsätze fest, obwohl die vorliegenden Anfragen keineswegs groß sind. An den La Plata-Häfen ist Nachfrage nach Schiffsraum vorhanden, aber die hohen Sätze, die für neutrale Dampfer gefordert werden, unterbinden das Geschäft. Der Handel weigert sich 9 £ für die Tonne Mais anzulegen. Im Verkehr von den nordamerikanischen Häfen nach England ist die Lage leichter, aber es erscheint zweifelhaft, ob sie sich behaupten kann. Für Schiffe nach Marseille besteht fortgesetzt lebhafte Nachfrage. Für sofortige Ladung werden 150 Schilling für die Tonne gefordert. Im Verkehr nach dem Osten ist eine kleine Erleichterung eingetreten. Die Fracht nach Bombay stellt sich auf etwa 120 Schilling oder ungefähr 1 £ für die Tonne niedriger als im vergangenen Monat. Der Satz nach Karachi ist auf 95 Schilling zurückgegangen. Im Verkehr mit Frankreich beobachtet der Markt abwartende Haltung angesichts der bevorstehenden Einführung fester Frachtsätze nach den französischen Häfen. Man erwartet, daß dieselbe Einrichtung in der Kürze auch im Verkehr mit Italien getroffen wird. Von den baltischen Häfen nach der englischen Ostküste haben sich die Frachten auf 155 bis 160 K. ermäßigt. Das Geschäft ist indes sehr schwierig und es kommen nur wenige Abschlüsse zustande.

— **Betriebsstörung auf der Südost- und Chatham-Eisenbahn.** Der Felssturz zwischen Dover und Folkestone, über den in Nr. 13 dieser Zeitung vom 12. Februar d. J. bereits berichtet

worden war, muß sehr beträchtlich gewesen sein und schwer zu beseitigende Schäden zur Folge gehabt haben. Die Eisenbahngesellschaft veranschlagt die Wiederherstellungsarbeiten mit 3 000 000 ℳ, spricht aber dabei die Befürchtung aus, daß es ihr nicht gelingen wird, die erforderliche Genehmigung zur Aufnahme des Kapitals, dessen sie zur Ausführung dieser Arbeiten bedarf, zu erlangen, es sei denn, daß das Kriegsministerium die Erklärung abgibt, daß die Strecke zu den strategisch wichtigen gehört. Demnach scheint es, als ob seit dem Unfall, obgleich seitdem schon erhebliche Zeit verronnen ist, noch nichts zur Wiederaufnahme des Verkehrs geschehen wäre und als ob also die Züge immer noch den lästigen Umweg über Canterbury machen müßten, gewiß auch ein Zeichen für die Unordnung, die infolge des Krieges in England Platz gegriffen hat, denn im Frieden wäre eine solche Verzögerung sicher nicht vorgekommen.

— **Ein Riesenverkehrsskandal in Rußland.** Von der russischen Grenze, 8. Juni, wird dem 8 Uhr-Abendblatt der „Nat. Ztg." geschrieben: Verkehrsminister Trepow hat seine Inspektionsreise, die wegen der unerhörten Mißstände auf den russischen Eisenbahn unternommen wurde, im Bezirk der Südwestbahnen beendet. „Rußkoje Slowo" teilt über das Ergebnis dieser Inspektion mit, daß es dem Verkehrsminister gelungen ist, der Leitung dieser Bahnen das Fehlen von nicht weniger als 17 000 Eisenbahnwagen nachzuweisen. Diese unerhört große Zahl der fehlenden Wagen ist nirgends zu entdecken gewesen. Man muß damit rechnen, daß sie unterwegs „abhandengekommen" und von russischen Bahnbeamten systematisch ausgeplündert worden sind. Auf der genannten Eisenbahn wurden entsetzliche Mißstände vorgefunden, die noch näher untersucht werden sollen. Es ist erwiesen, daß bereits vom Jahre 1908 eine größere Zahl Wagen verschwunden ist, und daß von diesem Zeitpunkt ab der Wagendiebstahl große Formen angenommen hat.

Fremde Erdteile.

— **Umbau einer Eisenbahnbrücke über den Ohio.** Unmittelbar südlich von Pittsburg führt über den Ohio eine eingleisige Brücke von rund 1400 m Länge zur Verbindung der auf den beiderseitigen Ufern liegenden Gleise der Pittsburg-, Cincinnati-, Chicago- und St. Louis-Eisenbahn und der Pittsburg-, Ft. Wayne- und Chicago-Eisenbahn. Die Brücke stammt aus dem Jahre 1885. Sie wurde inzwischen mehrmals umgebaut und verstärkt. Der letzte Umbau geschah im Jahre 1913, wobei mehrere Überbauten ausgewechselt wurden. Den jetzigen Betriebslasten war die Brücke nicht gewachsen, und da weitere Verstärkungen der mit Bolzengelenken versehenen Überbauten nicht mehr möglich waren, wurde der vollständige Umbau beschlossen. Dieser mußte unter Aufrechterhaltung des Betriebes stattfinden.

Die alte Brücke war eingleisig. Sie führte an einer Stelle über den Strom, wo dieser durch eine breite Insel in zwei Arme geteilt ist. Diese beiden Arme des Stromes waren durch je eine Fachwerkbrücke mit unten liegender Fahrbahn von 160 und 127 m Stützweite überbrückt. Über der Insel waren 11 Überbauten mit obenliegender Fahrbahn von je 55,1 m Stützweite angeordnet. An die eigentliche Brücke von rund 900 m Länge stoßen beiderseits eine Reihe von Flutöffnungen in Form von eisernen Viadukten an. Sie tragen doppelseitige Verbindungsbögen zum Anschluß an die parallel zum Ufer laufenden Eisenbahngleise der beiden Hauptlinien.

Die neue Anlage wurde zweigleisig hergestellt, und zugleich wurden auch zwei der Verbindungsbögen zweigleisig ausgebaut, während die beiden anderen Verbindungsbögen eingleisig blieben.

Die 12 Mittelpfeiler und zwei Uferpfeiler der eigentlichen Brücke, die von vornherein für zwei Gleise angelegt waren, konnten mit kleinen Abänderungen und Verstärkungen zur Aufnahme der neuen Überbauten benutzt werden, dagegen wurden im Zuge der beiden zweigleisig auszubauenden Verbindungsbögen die Stützweiten der einzelnen Überbauten wesentlich abgeändert, so daß neue Pfeiler errichtet werden mußten. Diese wurden neben dem bestehenden Bauwerk angeordnet, so daß keinerlei bauliche Schwierigkeiten entstanden.

Die mittleren 11 Überbauten über der Insel wurden in der Weise ausgewechselt, daß die neuen Überbauten, Fachwerkträger mit genieteten Knotenpunkten und obenliegender Fahrbahn, auf je einem Holzgerüst zusammengebaut und von der Seite her eingefahren wurden, nachdem die alten Überbauten nach der anderen Seite hin ausgefahren worden waren. Für die beiderseits anschließenden großen Stromöffnungen war dieses Verfahren nicht anwendbar, weil die Eisenkonstruktion in Nischen der Uferpfeiler eingriff.

Die Öffnung von 160 m dient der Schiffahrt und durfte durch Holzgerüste nicht eingeengt werden. Es wurden deshalb zwei eiserne Gerüstträger eingebaut, an diese die Fahrbahn angehängt und von den alten Hauptträgern losgelöst. Dann wurden die alten Hauptträger mit autogenem Schneidverfahren zerlegt, die neuen Hauptträger aufgestellt und nun Feld für Feld die alte Fahrbahn beseitigt und die neue Fahrbahn eingebaut. Da die Hilfsrüstung nicht genügend tragfähig war, um außer der alten Fahrbahn und den Betriebslasten auch noch die neuen schweren Hauptträger zu tragen, wurden diese freitragend als Ausleger aufgestellt. Als Rückhalt diente auf der einen Seite die anschließende Öffnung, die künstlich beschwert wurde. Auf der anderen Seite, wo die Ufergleise in Bögen auseinandergehen, mußte ein besonderes Trägerwerk als Rückhalt eingebaut werden. Die Knotenpunkte der neuen Hauptträger wurden zunächst mit Schrauben zusammengebaut und erst genietet, nachdem der Hauptträger geschlossen war.

Die Auswechslung eines Fahrbahnfeldes dauerte jedesmal 40 Minuten; während dieser Zeit wurde der Zugverkehr unterbrochen.

Die Auswechslung der Öffnung von 127 m Stützweite machte keine Schwierigkeiten, weil im Zuge dieser Öffnung kein Schiffsverkehr stattfindet. Die ganze Öffnung wurde durch Hilfsgerüste geschlossen und neben der eigentlichen Baustelle auf das Gerüst ein Hilfsgleis gelegt, über welches während des Baues der Betrieb geleitet wurde.

Allgemeines.

— **Die Berliner Rohrpost** besteht jetzt seit 40 Jahren. Es sind gegenwärtig 77 Rohrpostämter mit einer Fahrrohrlänge von rund 182 km in Betrieb. Auch während des Krieges ist die Rohrpostanlage, wenn auch in bescheidenem Maße, erweitert worden. der Zuwachs beträgt 15,75 km Fahrrohre, die sich auf acht Linien verteilen. Neu hinzugekommen sind seit Kriegsausbruch vier Rohrpostämter. (München, die zweitgrößte Anlage in Deutschland, verfügt nur über 28 Rohrpostämter und 39 km Fahrrohr.) Seit 1876 ist die Zahl der mittels Rohrpost beförderten Telegramme, Briefe und Karten auf das Zwölffache, die Länge des Fahrrohrnetzes auf das Siebenfache angewachsen. Die Gesamtzahl der beförderten Gegenstände betrug nach der letzten Zählung 12 249 000 Stück, die Zahl der Telegramme allein 8 193 000, die der Briefe und Karten dagegen nur 4 101 000 Stück. Die Erhöhung der Leistungsfähigkeit unserer Rohrpost ist zum großen Teile auf das selbsttätige Abstellen der Arbeitsluft zurückzuführen, wodurch übrigens auch eine Ersparnis bis zu einem Drittel der beim Handbetrieb verbrauchten Treibluft erzielt worden ist.

Rechtspflege.

— **Zur Auslegung des Deutschen Eisenbahngütertarifs. Frachtberechnung bei Beförderung sog. eisengepanzerter Druckbirnen („hauptsächliche Bestandteile"). Zinsenlauf bei Nachforderungen aus § 70 E. V. O.** (Urteil des Gr. Oberlandesgerichts Karlsruhe, 2. Ziv.-Sen., vom 18. Januar 1916. Aktenz. Z. 2. B. R. 162/1915).

Die Beklagte (Steinzeugwarenfabrik) hat am 27. April und am 11. und 22. Mai 1914 mehrere Wagenladungen eisengepanzerter Druckbirnen mit der Eisenbahn versandt. Die Versandstation hat die Fracht nach Spezialtarif II (Tonwaren aller Art) des D. E. G. T. berechnet. Der Kläger (Eisenbahnfiskus) behauptete, daß die Fracht weder nach Spezialtarif II, noch nach Spezialtarif I (Eisen und Stahl) habe berechnet werden dürfen, sondern nach dem Tarif der allgemeinen Wagenklasse. Er verlangte danach die Nachzahlung von 814 ℳ 20 ₰ nebst 5 % Zinsen aus 457 ℳ 40 ₰ vom 27. April, aus 210 ℳ vom 11. Mai und aus 146 ℳ 80 ₰ vom 22. Mai 1914 ab.

Das Landgericht hat die Klage abgewiesen, im wesentlichen mit der Begründung, daß die Spezialtarife dazu dienten, gewisse Industrien und Erwerbszweige zu begünstigen. Zu den begünstigten Industrien gehöre auch die Steinzeugindustrie. Die Beklagte verfertige Steinzeugwaren; wenn diese auch in einzelnen Fällen eine Verstärkung durch Eisen erhielten, so könne diese Verstärkung doch nicht den Charakter eines Zubehörs des eigentlichen Erzeugnisses der Beklagten verleugnen. Im Handel gälten diese Waren nach wie vor als Steinzeugprodukte. Die Verstärkung sei nur ein nebensächliches Zubehör und kein hauptsächlicher Bestandteil im Sinne des Spezialtarifs. Wenn auch nach dem Sprachgebrauch des Eisenbahnfrachtrechts mehrere Hauptbestandteile einer Sache denkbar seien, so verlange doch die Billigkeit und der ganze Zweck der Einrichtung der Spezialtarife, daß bei der Abwägung, ob eine Zutat zu einem Erzeugnisse der Industrie als Hauptbestandteil zu betrachten ist, nicht von kleinlichen Gesichtspunkten ausgegangen werde und in Fällen, wo Form und Zweckbestimmung eines Industrieerzeugnisses durch einen Stoff bestimmt werde, der

Spezialtarif für diesen auch der durch Zutaten verbesserten Ware zugebilligt werde.

Auf die Berufung des Klägers hob das Oberlandesgericht das Urteil auf und verurteilte die Beklagte zur Zahlung von 814 ℳ 20 ₰ nebst 5 % Zinsen von Klagezustellung an. Soweit mehr Zinsen gefordert wurden, wies das Gericht die Berufung zurück. Die Gründe der Entscheidung führen aus:

„Über die Frage, welche Frachtsätze die Eisenbahn für die Beförderung von Gütern zur Anwendung bringen darf, entscheidet allein der Deutsche Eisenbahn-Gütertarif. Für die Auslegung dieses Tarifs ist lediglich der Tarif selbst, sein Sprachgebrauch und der Zweck, den er verfolgt, maßgebend."

Es wird dann die Einteilung der Güter in solche der allgemeinen Wagenladungsklasse und der drei Spezialtarife an Hand des § 8 des Tarifs erläutert und ausgeführt, daß Eisen- und Stahlwaren nach Spezialtarif I, S. 62, Tonwaren nach Spezialtarif II, S. 129, begünstigt sind. Das Urteil fährt hierauf fort:

„Es ist also lediglich zu untersuchen, ob bei dem in Betracht kommenden Gute Eisen und Steingut im Sinne des Tarifs hauptsächliche Bestandteile sind, oder ob eines ein Hauptbestandteil und das andere eine Zutat ist. Ersteres ist anzunehmen.

Nach der Bezeichnung, die das Gut sich selber gibt „eisenarmierte Druckbirne" und dem Zwecke und der Beschaffenheit, wie sie sich aus den vorgelegten Zeichnungen ergeben, ist das Gut ein Gefäß, das zur Aufnahme von Säuren dient, die unter einem höheren Druck als dem atmosphärischen stehen. Als Druck kommt in erster Linie der Druck von innen in Betracht. Einwirkungen von außen sind im wesentlichen Gewaltanwendungen durch Stoß oder Fall. Zweifellos gibt es auch heute noch Druckbirnen, die nicht gepanzert sind. Diese mögen einem Drucke von 2 Atm. standhalten; um aber mit Sicherheit einen hohen Druck auszuhalten, bedarf das Gefäß, besonders an seinen Biegungsstellen, einer Verstärkung. Aus Eisen, das für sich den Druck aushalten würde, können die Gefäße nicht hergestellt werden, weil die Säure das Eisen zerfressen würde. Zur Erhaltung der Säure ist also an Stelle des leichter zerbrechlichen Glases das Steinzeug unentbehrlich. Damit aber das Steinzeuggefäß einem hohen Druck mit Sicherheit gewachsen ist, bedarf es der Umhüllung mit einem Eisenmantel. Der Eisenmantel dient aber nicht bloß zur Überwindung des Druckes von innen, sondern auch zum Schutz vor äußeren Einflüssen. Durch den Eisenmantel wird die Säure, wird das wertvolle Tongefäß und werden die Personen und Sachen in der Umgebung vor Verletzungen geschützt. Dieser Schutz der Personen und des Betriebs ist so wichtig, daß schon um seinetwillen der Eisenmantel als ein Hauptbestandteil der Druckbirne angesehen werden muß. Ohne Zweifel kann der Schutz der Umgebung auch auf die von der Beklagten angegebene Weise (Verpackung in sandgefüllten Körben usw.) erzielt werden. Allein die gepanzerte Druckbirne vereinigt in der Weise, wie sie gestaltet ist, eine Reihe von Vorzügen, die in dieser Art sonst nicht gegeben sind. Die gepanzerten Druckbirnen sind also eine Neuerung, deren Wesen in der Vereinigung von Tongefäß und Eisenmantel besteht. Auch in Hinsicht des Wertes, des Gewichtes und des Umfanges sind beide Bestandteile Hauptbestandteile und es ist nicht eines ein Hauptbestandteil und das andere Zubehör. Das Gut fällt also nicht unter die Spezialtarife, sondern ist nach dem Tarif der allgemeinen Wagenladungsklasse zu berechnen." . . . „Zinsen waren nach § 352 HGB. in Höhe von 5 % zuzusprechen, da ein beiderseitiges Handelsgeschäft vorliegt. Der Zinsenlauf konnte aber erst mit dem Tage der Klagezustellung beginnen. Es handelt sich um eine Nachforderung, die nach § 70 E. V. G. geltend zu machen ist. Erst mit der Nachforderung beginnt die Fälligkeit der Schuld*). Da der Tag der Nachforderung nicht angegeben werden konnte, war der Tag der Klagezustellung einzusetzen." H.

*) Diese Ansicht ist m. E. unzutreffend. Der zu wenig erhobene Betrag hätte hier an sich bei Aufgabe der Güter — mit der berechneten Summe — bezahlt werden müssen. Mit dem Ablauf des Aufgabetages beginnt die Verjährung und auch der Zinsenlauf (vergl. Reindl, Ztg. d. V. D. Eisenb.-Verw. 1899, 550 f; Blume I. Ü. Art. 12, Bem. 4; Rundnagel, Beförderungsgeschäfte, S. 364).

Amtliche Mitteilungen der Geschäftsführenden Verwaltung.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.

Die Hauptbahnstrecke Kreuz-Dragebruch der Königlichen Eisenbahndirektion Bromberg ist zur Beseitigung der schienengleichen Kreuzung am Westende des Bahnhofs Kreuz verlegt und die neue Strecke am 1. Juni d. J. dem öffentlichen Verkehr übergeben worden. Durch die Verlegung ist für die Strecke ein Längenzuwachs von 1 km eingetreten. Die neue Strecke ist infolgedessen mit einer Länge von 6,40 km den Vereinsbahnstrecken zugerechnet worden.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen und Änderung von Stationsnamen.

K. k. österreichische Staatsbahnen. Am 26. Mai d. Js. wurde die an der Lokalbahn von Schönbrunn-Witkowitz nach Teschen mit Abzweigung nach Freistadt zwischen der Halte- und Ladestelle Schönhof in Schlesien und der Station Suchau in Schlesien gelegene, bisher nur für den Personenverkehr eingerichtet gewesene Haltestelle Schumbarg als Station für den Gesamtverkehr eröffnet. Die Benennung dieser Station ist auf Schumbarg in Schlesien abgeändert worden. Die Aufgabe und der Bezug leicht explosiver Schieß- und Sprengmittel und leicht explosiver Munition im Gewichte von mehr als 1000 kg für die Sendung sind ausgeschlossen.

Ferner werden mit sofortiger Gültigkeit die Abfertigungsbefugnisse der im Bezirk der k. k. Staatsbahndirektion Villach gelegenen Betriebsausweiche Obervellach auf Güter aller Art und in jeder Menge, die vom k. u. k. Kiesbergbau Großfragant oder von einer anderen mit diesem Betriebe zusammenhängenden Militäranstalt zur Aufgabe gelangen oder für eine dieser Stellen bestimmt und an diese adressiert sind, erweitert. Das Ver- und Ausladen haben die Parteien zu besorgen. Eine Einlagerung findet nicht statt.

Königlich ungarische Staatseisenbahnen. Die an der Strecke Szabadka-Ujvidék zwischen den Stationen Kiszács und Ujvidék gelegene Haltestelle Piros ist umgebaut und vorläufig für den Personen- und Gepäckverkehr als Station mit beschränktem Verkehr am 25. März d. Js. eröffnet worden.

Rundschreiben der Geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. I 50 vom 10. Juni d. J. an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend die Vereinsversammlung (abgesandt am 10. Juni d. J.).

Nr. II 33 vom 30. Mai d. Js. an: 1. die Herren Mitglieder des Preisausschusses, 2. sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Ersatzwahl im Preisausschuß (abgesandt am 7. Juni d. Js.).

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Eröffnung von Strecken.

Eisenbahndirektionsbezirk Posen.

Am 1. Juli 1916 wird die normalspurige Teilstrecke Abzweigstelle-Tschicherzig Hafenbahnhof als Nebenbahn mit der Umschlagstelle Tschicherzig Hafenbahnhof für den Wagenladungs-Güterverkehr eröffnet.

Ausgeschlossen ist auf der Umschlagstelle Tschicherzig Hafenbahnhof die Annahme und Auslieferung von Eil- und Frachtstückgut, Fahrzeugen, Sprengstoffen, Leichen und lebenden Tieren. Die Abzweigstelle ist lediglich Betriebsstation und dient nicht dem öffentlichen Verkehr.

Für die neue Bahnstrecke haben Gültigkeit: die Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung vom 4. November 1904 und die Eisenbahn-Verkehrsordnung vom 23. De-

über 1908. Die in den Tarifen für ...licherzig Hafenbahnhof erschienenen ...ifentfernungen gelten nunmehr vom ...e der Betriebseröffnung an.
Über die Höhe der Tarifsätze geben die ...nststellen Auskunft.
Posen, den 8. Juni 1916. (807)
Königliche Eisenbahndirektion.

2. Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Am 1. Juli 1916 wird der zwischen den ...nhöfen Waltersdorf (Kr. Sprottau) ... Poppschütz rechts der Bahnstrecke ...ystadt (Niederschles.)- Waltersdorf ...r. Sprottau) gelegene Bahnhof 4. ...sse Metschlau, welcher bisher ... Personen- und Gepäckverkehr ...nte, auch für die Abfertigung von ...genladungsgütern eröffnet werden.
Die Abfertigung von Stückgütern, ...rzeugen, Sprengstoffen, Leichen, ...enden Tieren und Gegenständen, zu ...en Ver- und Entladung eine Kopf...pe erforderlich ist, ist bis auf weiteres ausgeschlossen.
Mit demselben Tage wird der Bahnhof ...Klasse Metschlau in den Staats- und ...vatbahntarif aufgenommen. Über die ...he der Tarifsätze geben die Dienst...len Auskunft.
Posen, 8. Juni 1916. (809)
Königliche Eisenbahndirektion.

Einschränkung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

K. k. priv. Südbahngesellschaft.
...lerung der Abfertigungsbefugnisse der Güterladestelle Zillingdorf.
Die Abfertigungsbefugnisse der in ... 39.4/40.0 der Linie Meidling-Pottendorf-Wr. Neustadt zwischen der Station ...nfurth und der Personenhaltestelle ...ereggendorf gelegenen Güterlade...lle

Zillingdorf

...den vom 10. August 1916 angefangen ... die Auf- und Abgabe von Frachtgut...dungen in ganzen Wagenladungen der ...men:
Gemeinde Wien—Städtisches Elektrizitätswerk und
Gemeinde Wien—Braunkohlen-Bergbau-Gewerkschaft Zillingdorf
...hränkt.
...eichen, lebende Tiere und explosionsgefährliche Gegenstände sind von der ...- und Abgabe ausgeschlossen.
...om gleichen Tage wird in der ge...nten Güterladestelle die Auf- und ...gabe von Frachtgütern der Firmen:
Bauunternehmung Überlandzentrale Ing. N. Rella & Neffe und
Feld- und Industriebahnwerke Dr. Brukner & Pollitzer
...gestellt.
Wien, 9. Juni 1916. (813)

4. Verkehrswiederaufnahme.

Die Königliche Ungarische Fluß- und ...schiffahrts-Aktiengesellschaft hat den ...erverkehr von den Stationen Wien, ...sony und Ujpest, ferner von den Sta...en der Strecke Budapest-Zemun nach ...grad und von Belgrad nach den Sta...en Pozsony und Ujpest, wie auch ... den Stationen der Strecke Budapest-...un mit dem 2. Juni l. J. eröffnet.
...egensburg, den 8. Juni 1916. (793)
Königliche Eisenbahndirektion.

5. Güterverkehr.

Güterverkehr der bad.-schweiz. Übergangsstationen mit der Schweiz.
Mit Gültigkeit vom 15. August 1916 werden im Gütertarif Basel Bad. Stb.-Schweiz die Entfernungen und Frachtsätze für einzelne Stationen der Bern-Schwarzenburg-Bahn erhöht. Näheres enthält unser Tarifanzeiger.
Karlsruhe, den 14. Juni 1916. (811)
Gr. Generaldirektion der Staatseisenbahnen.

Staats- und Privatbahn-Güter-Verkehr. Heft C 2.
Vom 20. Juni 1916 ab wird die Station Hülsen des Direktionsbezirks Hannover in den Ausnahmetarif 3 h für Steinsalz als Versandstation aufgenommen.
Hannover, den 14. Juni 1916. (812)
Königliche Eisenbahndirektion.

Ausnahmetarif für Metalle und Metallwaren von süddeutschen Stationen nach den bayer.-österreichischen Grenzstationen Eger, Franzensbad usw. trst. vom 1. Dezember 1906.
Mit Gültigkeit vom 15. Juni 1916 ab wird die Station Mannheim Rangierbahnhof der Großh. Badischen Staatseisenbahnen mit der Beschränkung auf die Umbehandlung in den Tarif aufgenommen. Die Entfernungen und Frachtsätze für „Mannheim Rbf." sind die gleichen wie für Mannheim.
München, den 10. Juni 1916. (808)
Tarifamt der K. Bayer. St.-E.-B. r. d. Rh., namens der Verbandsverwaltungen.

Badischer Gütertarif.
Der Vermerk über die Gültigkeitsdauer des Ausnahmetarifs 31 für Frühzwetschgen erhält folgende Fassung: Gültig vom 1. Juni bis 31. August jeden Jahres auf Widerruf spätestens bis 30. Juni 1917.
Karlsruhe, den 11. Juni 1916. (801)
Gr. Generaldirekt. der Staatseisenbahnen.

Ausnahmetarif für Magermilch, Molke- und Buttermilch — Tfv. 2 II m —.
Mit Gültigkeit vom 19. Juni 1916 wird der Bahnhof Barop als Empfangsstation unter Abschnitt b des Geltungsbereichs aufgenommen. Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbureau, hier, Bahnhof Alexanderplatz.
Berlin, den 13. Juni 1916. (802)
Königliche Eisenbahndirektion.

Staats- und Privatbahn-Güterverkehr.
Mit Gültigkeit vom 13. Juni 1916 wird im Ausnahmetarif 9 für Eisen und Stahl für Klasse I in den Stationsverbindungen Fulda-Bromberg ein Frachtsatz von 300 und Fulda-Thorn Hbf. ein Frachtsatz von 303 eingeführt. Nähere Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbureau, hier, Bahnhof Alexanderplatz.
Berlin, den 8. Juni 1916. (795)
Königliche Eisenbahndirektion.

Westdeutsch - Österreichisch-Ungarischer Verband. Heft 3 vom 1. Oktober 1901.
Mit Gültigkeit vom 1. Juli d. Js. ist auf Seite 11 des Nachtrags 9 vom 1. August 1908 im Ausnahmetarif Nr. 6 A (Getreide usw.) bei der Abteilung Mahlprodukte usw. der in Klammern gesetzte Zusatz „(ausgenommen Kleie, auch Grieskleie, Erbsenschalenkleie und Gerstenkleie)" zu streichen und an dessen Stelle folgender Vermerk aufzunehmen:
„(ausgenommen Kleie, wie im Ausnahmetarif 7 B genannt)".
Breslau, den 10. Juni 1916. (797)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der beteiligten Verwaltungen.

Bestimmungen für den Güter- und Tierverkehr mit der Schweiz, den nordischen Ländern und den Niederlanden.
Am 15. Juni 1916 treten für den Verkehr mit den genannten Ländern geänderte Bestimmungen über den Frachtzuschlag bei Neuaufgabe usw. in Kraft. Sie sind in dem vom gleichen Tage ab gültigen Nachtrag 9 zum gemeinsamen Heft für den Wechselverkehr deutscher Eisenbahnen (Tarif 200) abgedruckt und gelten sinngemäß für alle Güter- und Tierverkehre, für die die bisherigen Bestimmungen galten.
Berlin, den 8. Juni 1916. (796)
Königliche Eisenbahndirektion.

Tfv. 1265. Oberschlesisch - österreichischer Kohlenverkehr. Eisenbahngütertarif, Teil II, Heft 2, gültig vom 1. September 1913.
Mit Gültigkeit vom 15. Juni 1916 bis zur Durchführung im Tarifwege werden als Empfangsstationen einbezogen:
1. Die Station Altkladno mit den um 170 Heller für 1000 kg erhöhten Frachtsätzen für Kralup Staatsbahnhof.
2. Die Station Königshof*) im Verkehr von sämtlichen Versandstationen, ausgenommen Myslowitzgrube, mit den Frachtsätzen für Beraun. Im Verkehr von Myslowitzgrube gelten die um 20 Heller für 1000 kg erhöhten Frachtsätze für Beraun.
*) Nur gültig für Sendungen der Prager Eisenindustriegesellschaft und der Königshofer Zementfabrik A.-G.
Kattowitz, den 7. Juni 1916. (794)
Königl. Eisenbahndirektion Kattowitz, namens der beteiligten Verwaltungen.

Ostdeutsch-Österreichischer Verkehr.
Teil II, Heft 2 vom 1. April 1912.
Am 25. Juni 1916 treten folgende Frachtsätze des Ausnahmetarifs 71 B Zement unter den in diesem Ausnahmetarif enthaltenen Bedingungen in Kraft:

Von \ Nach	Berlin Hamburg. u. Lehrt. Bahnh.	Ruhleben	Rummelsburg b. Berlin	Wilmersdorf-Friedenau
	Lg			
	Für 100 kg in Pfennig			
Mariaschein A. T. E. . .	84	83	82	81

Breslau, den 7. Juni 1916. (787)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

Steinkohlenverkehr von Russisch-Polen.
Mit Gültigkeit vom 15. Juni 1916 bis auf Widerruf, längstens für die Dauer des Krieges, wird für die Beförderung von Steinkohlen, Steinkohlenasche, Steinkohlenkoks (mit Ausnahme von Gaskoks), Steinkohlenkoksasche und Steinkohlenbriketts von Sosnowice W.W. bis Kattowitz Landesgrenze ein Betrag von 10 Pfennig für 1000 kg erhoben. Ab Sosnowice W.W. werden daher die im „Oberschlesischen Staats- und Privatbahn - Kohlenverkehr" sowie im „Oberschlesisch-Sächsischen Kohlenverkehr" von Ferdinandgrube geltenden und um 10 Pfennig erhöhten Frachtsätze unter den dort angegebenen Bedingungen berechnet. Die mit Gültigkeit vom 30. März 1915 und 1. August 1915 gegen Widerruf eingeführten Frachtsätze von Kattowitz Landesgrenze sind dadurch überflüssig geworden und werden zum 14. Juni d. Js. aufgehoben.

Kattowitz, den 9. Juni 1916. (798)
Königliche Eisenbahndirektion Kattowitz, namens der beteiligten Verwaltungen.

Norddeutsch-niederländischer Güterverkehr, Tarifheft 5.
Am 15. Juni 1916 werden die nachbenannten Stationen des Eisenbahndirektionsbezirks Essen mit den angegebenen Frachtsätzen in den Ausnahmetarif 10 für Heringe, frische (grüne) oder gesalzene, einbezogen:

	Frachtsätze in Pfennig für 100 kg a	b
Duisburg Hafen	94	91
Hochfeld Hafen	92	89
Ruhrort Hafen alt und neu	100	96

Nähere Auskunft geben die beteiligten Verwaltungen.

Cöln, den 9. Juni 1916. (799)
Königliche Eisenbahndirektion.

Ostdeutsch-Österreichischer Verkehr.
Heft 1 vom 1. August 1911.
Heft 2 vom 1. April 1912.
Westdeutsch-Österreichischer Verkehr.
Heft 1 vom 1. August 1911.
Heft 2 vom 1. Januar 1912.
Die Gültigkeitsdauer der nachstehend bezeichneten Ausnahmetarife für frisches Obst wird bis auf Widerruf, längstens bis zum 30. Juni 1917 verlängert:
im ostdeutsch-österr. Verkehr:
Tarifheft 1. Ausnahmetarif 13 A a u. b (Nachtrag VI, Seite 7)
Tarifheft 2. Ausnahmetarif 13 A b u. c (Nachtrag VI, Seite 9);
im westdeutsch-österr. Verkehr.
Tarifheft 1. Ausnahmetarif 13 (Nachtrag 5, Seite 11).
Tarifheft 2. Ausnahmetarif 13 C a u. b (Nachtrag 5. Seite 11).

Breslau, den 9. Juni 1916. (792)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der beteiligten Verwaltungen.

Südwestdeutsch-schweizerischer Güterverkehr.
Mit dem 15. Juni 1916 wird die Station Zwingen der Schweizerischen Bundesbahnen in den Ausnahmetarif Nr. 12 (Steine usw.) des Tarifhefts 2 einbezogen. Näheres in unserem Tarifanzeiger.

Karlsruhe 7. Juni 1916. (786)
Gr. Generaldirektion der Staatseisenbahnen.

Württembergisch-Schweizerischer Gütertarif, Teil II, Heft 1, 3 und 4.
Mit sofortiger Gültigkeit wird die Änderung der Bezeichnung einiger schweizerischer Stationen durchgeführt. Näheres in unserem Tarifanzeiger.

Stuttgart, den 8. Juni 1916. (791)
Generaldirektion der K. Württ. Staatseisenbahnen.

Güterverkehr der badisch-schweiz. Übergangsstationen mit der Schweiz.
Die gemeinsamen schweiz. Ausnahmetarife Nr. 1 für Bier in Fässern und Nr. 3 für Lebensmittel in beschleunigter Fracht, vom 1. Juli 1904, ferner die Position „Brot" im Ausnahmetarif Nr. 4 für Brot, frische Butter usw. werden auf den 31. August 1916 gekündigt. Über Neuausgabe oder Ersatz erfolgt später besondere Bekanntmachung.

Karlsruhe, 7. Juni 1916. (785)
Gr. Generaldirektion der Staatseisenbahnen.

Gütertarif deutsche Bahnen — Prinz Heinrich-Bahn.
Der mit Geltung vom 1. April 1916 eingeführte Ausnahmetarif für Papiersäcke wird durch einen vom 15. Juni 1916 ab gültigen neuen Ausnahmetarif ersetzt.

Näheres durch unseren Tarif- und Verkehrsanzeiger oder die Abfertigungen.

Straßburg, den 7. Juni 1916. (789)
Kaiserliche Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

Staats- und Privatbahn-Güterverkehr. Tarifheft C 2.
In den Ausnahmetarif 5 b für Steingrus usw. wird mit Gültigkeit vom 15. Juni 1916 Jossa als Versandstation aufgenommen.

Näheres bei den beteiligten Güterabfertigungen.

Frankfurt (Main), 7. Juni 1916. (788)
Königliche Eisenbahndirektion.

Ausnahmetarif für Stickstoff-Düngemehl usw. — Tfv. 2 I t —.
Mit Gültigkeit vom 15. Juni gilt der Ausnahmetarif hinsichtlich der Positionen b und c des Warenverzeichnisses (Natrium-Ammoniumsulfat und Chlorkalium) auch auf den Strecken der Württembergischen Staatsbahnen und der an sie anschließenden Privatbahnen. Auskunft geben die Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbureau, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 13. Juni 1916. (803)
Königliche Eisenbahndirektion.

Ausnahmetarif 2 II y für manganhaltige Eisenschlacken mit einem Mindestgehalt von 8 % Mangan zum Hochofenbetriebe.
Mit Gültigkeit vom 15. Juni 1916 treten die Badischen Staatseisenbahnen dem Ausnahmetarif bei. Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbureau, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 13. Juni 1916. (804)
Königliche Eisenbahndirektion.

Ausnahmetarif 2 III u für Abfälle der Biskuit- und Waffelfabrikation, alte Backwaren usw.
Mit Gültigkeit vom 15. Juni 1916 wird in dem Warenverzeichnis hinter „Entölte Nelken und entölte Nelkenstengel (Rückstände der Nelkenölfabrikation)" nachgetragen „auch gemahlen". Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbureau hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 13. Juni 1916. (80[illegible]
Königliche Eisenbahndirektion.

Ost-Mitteldeutsch-Sächsischer Verkehr Heft 1 und 2.
Mit Gültigkeit vom 15. Juni 19[illegible] wird die Station Penig mit Stationsfrachtsätzen in den Ausnahmetarif S 5 einbezogen. Außerdem wird die Entfernung Zeitz-Kriebethal als entbehrlich aufgehoben. Die Abfertigung in dieser Verkehrsverbindung erfolgt für die Folge auf Grund des Sächsischen Binnentarifs. Nähere Auskunft erteilen die beteiligten Güterabfertigungen.

Berlin, den 9. Juni 1916. (80[illegible]
Königliche Eisenbahndirektion.

---

6. Verkauf von Altmaterialien.

Verkauf alter Oberbaumaterialien.
Die in unserem Bezirk lagernden, für Eisenbahnzwecke nicht mehr verwendbaren Oberbau- und Baumaterialien, bestehend aus Eisen- und Stahlschienen, eisernen Schwellen, Weichenteilen, Kleineisenzeug, Eisen-, Guß-, Stahl- und Blechschrot, sollen öffentlich meistbietend verkauft werden.

Angebotbogen mit Verkaufsbedingungen können gegen post- und bestellgeldfreie Einsendung von 1 ℳ in bar — nicht in Briefmarken — von unserem Zentralbureau bezogen werden. Die mit entsprechender Aufschrift zu versehenden Angebote sind bis Montag, den 17. Juli 1916, vormittags 11 Uhr verschlossen und postfrei an uns einzusenden.

Die Eröffnung der Angebote erfolgt im Beisein der etwa erschienenen Bieter am gleichen Tage vormittags 11 Uhr.

Zuschlagsfrist bis 9. August 1916.

Mainz, den 9. Juni 1916. (81[illegible]
Königlich Preußische und Großherzoglich Hessische Eisenbahndirektion.

Verkauf alter Werkstattsmaterialien.
Die in den Eisenbahn-Hauptwerkstätten Mainz, Darmstadt 1 b und 2 sowie auf dem Bahnhof Oberlahnstein lagernden, zu Eisenbahnzwecken nicht mehr verwendbaren Werkstattsmaterialien wie Blechschrott, Dreh- und Bohrspäne von Eisen und Stahl, Stahl-, Eisen- und Gußschrot, Gußspäne, Stahlformguß, Federstahl, Radsterne, Langkessel, Glasbrocken, Zeug- und andere Abfälle sollen öffentlich verkauft werden.

Bedingungen mit Angebotbogen werden gegen postfreie Einsendung von 50 ₰ in bar (nicht in Briefmarken) von unserem Zentralbureau abgegeben.

Die Angebote sind verschlossen und mit entsprechender Aufschrift versehen bis spätestens Freitag, den 30. Juni d. J. 10 Uhr vorm., post- und bestellgeldfrei an uns einzusenden.

Eröffnung der Angebote erfolgt am gleichen Tage, vorm. 10½ Uhr, auf Zimmer 72 unseres Verwaltungsgebäudes in Gegenwart etwa erschienener Bieter.

Der Zuschlag erfolgt spätestens bis zum 15. Juli d. J.

Mainz, den 6. Juni 1916. (79[illegible]
Königl. Preuß. u. Großh. Hess. Eisenbahndirektion.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen von dem verantwortlichen Schriftleiter, Eisenbahndirektions-Präsident a. D. v. Mühlenfels in Berlin.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins
Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nummer 48. **21. Juni 1916.** **LVI. Jahrgang.**

Inhalt:

Die Stellung der im Bahnschutz tätigen Zivilpersonen zur Reichsversicherungsordnung.

Der bayerische Eisenbahnetat 1916/17 im Landtage.

Sollen Blockstellen mit Zahlen oder Namen bezeichnet werden?

Nachrichten.

Deutschland. Brotzusatzkarten für das Fahrpersonal. — Kriegsgemüsebau. — Güterverkehr mit Bulgarien und der Türkei. — Der Pfingstverkehr der Eisenbahn von Berlin aus. — Preisliste für mecklenburgische Bahnhofswirtschaften. — Die Zentralstelle für den Fremdenverkehr Groß-Berlins. — Tagung des Verbandsausschusses der Eisenbahnvereine der preußisch-hessischen Staatsbahnen und der Reichseisenbahnen. — Deutscher Verband technisch-wissenschaftlicher Vereine. — Balkankohlenhandels-Aktiengesellschaft.

Österreich. Tarif- und Entschädigungsfragen der Privatbahnen. — Bozen-Meraner Bahn.

Ungarn. Gesetzentwurf über das Budgetprovisorium. — Bericht des Verwaltungsausschusses des Eisenbahn-Zentral-Abrechnungsbureaus in Ungarn. — Ein neuer Personendampfer der Donau-Dampfschiffahrtsgesellschaft.

Übrige europäische Länder. Die Tryvandsbahn bei Kristiania. — Betriebsergebnisse französischer Eisenbahnen im Jahre 1915. — Betriebsstörungen infolge schwerer Unwetter. — Großbritanniens Eisenausfuhr im Kriegsjahr 1915. — Privatgüterverkehr mit Serbien. — Zur Vollendung der Eisenbahn Saloniki-Athen. — Der neue Polarhafen Rußlands.

Fremde Erdteile. Höherlegung einer Eisenbahnbrücke während des Betriebes.

Allgemeines. Mittelflurwagen.

Amtliche Mitteilungen.

Amtliche Bekanntmachungen.

Die Stellung der im Bahnschutz tätigen Zivilpersonen zur Reichsversicherungsordnung.

Von Regierungsrat Dr. **Behre**, Stettin.

Als der Krieg ausbrach, wurden in größerem Umfange außerhalb der Eisenbahnverwaltung stehende Zivilpersonen mit der Bahnbewachung betraut. Ihre Gestellung erfolgte nach Maßgabe des von der Militärverwaltung festgestellten Bedürfnisses durch die Landesbehörden (Landratsämter, Gemeinden usw.) auf Grund des § 3 Nr. 6 des Kriegsleistungsgesetzes vom 13. Juni 1873. Diese zivilen Wachmannschaften, die auch jetzt noch in gewissem Umfang verwendet werden, erhalten aus Militärfonds eine nach Tagen sich bemessende „Vergütung", auch „Löhnung" genannt, die ihnen gewöhnlich an der Hand sogenannter „Löhnungslisten" durch Vermittlung der Eisenbahnstationskassen ausgezahlt wird. Die Wachmannschaften unterstehen der militärischen Verfügungsgewalt, haben aber auch in gewissem Umfange den Weisungen der Eisenbahnorgane nachzukommen.

Es ist nicht zu verwundern, daß bei dieser nicht ganz einfachen Abhängigkeitsstellung der Zivilwachmannschaften Zweifel hinsichtlich ihrer Versicherungspflicht auftauchen mußten. Bei der Gefahr, die sie durch die Bewachung des Eisenbahnbetriebes laufen, mußte insbesondere die Frage ihrer Unfallversicherung bald brennend werden. Tatsächlich sind denn auch verschiedene Fälle vorgekommen, in denen solche Wachmänner den Gefahren des Eisenbahnbetriebes erlegen sind. Die rechtlichen Zweifel und Streitigkeiten, die dadurch ausgelöst werden, seien an der Hand eines Falles erörtert, der sich in Stettin zugetragen hat und, gerade auch im Hinblick auf die beteiligten Rechtspersonen, allgemeinere Bedeutung haben dürfte. Die Stadt Stettin hatte u. a. einen ihrer städtischen Bauarbeiter dem Militär für den Bahnschutz zur Verfügung gestellt. Dieser Arbeiter wurde auf der Strecke von einer Maschine überfahren und starb nach 78 Tagen an seinen Verletzungen im Krankenhause. Die Betriebskrankenkasse der Stadt übernahm die vorläufige Fürsorge während der ersten 13 Wochen (Krankenwagenkosten, Röntgenaufnahme, Kurkosten im Krankenhause, Kosten für Waschen der Leiche, Hausgeld an die Angehörigen, Sterbegeld, insgesamt rund 400 ℳ). Nur beiläufig sei bemerkt, daß die Pflicht zu den Kassenleistungen alsbald vor dem Versicherungsamt streitig wurde und zwar durch Antrag der städtischen Kasse gegen a) die allgemeine Ortskrankenkasse Stettin, b) die allgemeine Betriebskrankenkasse für den Eisenbahndirektionsbezirk Stettin, mit dem Ergebnis, daß zunächst die Eisenbahnkrankenkasse, auf ihre Berufung hin aber vom Oberversicherungsamt die Ortskrankenkasse zur Tragung der 400 ℳ verurteilt wurde. Die Sache schwebt noch jetzt beim Reichsversicherungsamt.

Nach Ablauf der 13. Woche übernahm die „Unfallversicherung der Stadt Stettin", vertreten durch den Oberbürgermeister, gemäß § 1735 RVO. die weitere vorläufige Fürsorge für die Hinterbliebenen in Gestalt einer Vorschußzahlung. Die gemäß § 1735 von der Stadt an die Eisenbahndirektion und an die stellvertretende Intendantur gestellte Aufforderung, ihre Entschädigungspflicht anzuerkennen, blieb erfolglos. Beide Verwaltungen lehnten ab, die Militärverwaltung durch das Kriegsministerium mit der Begründung, die Frage, wer als Arbeitgeber der im Bahnschutz tätigen, auf Grund des Kriegsleistungsgesetzes herangezogenen Zivilpersonen zu gelten und für etwa in diesem Dienst vorkommende Unfälle aufzukommen habe, sei durch die Verhandlungen mit der Eisenbahnverwaltung nicht endgültig geklärt worden, auch sei es strittig, ob Unfälle dieser Art überhaupt nach dem 3. Buch der RVO. entschädigt werden könnten, da nicht einwandfrei feststehe, ob es sich um Unfälle in einem Betriebe handele. Die daraufhin von der Stadt gemäß § 1736 RVO. beim Reichsversicherungsamt beantragte Entscheidung lautet: „In Sachen .... ist

das Reichsversicherungsamt nicht in der Lage, zurzeit eine Entscheidung darüber zu fällen, welcher Versicherungsträger die Folgen des Unfalls . . . . . zu entschädigen hat. Voraussetzung für die Entscheidung des Reichsversicherungsamts nach Maßgabe der §§ 1735 ff der RVO. ist, daß die Pflicht, den Unfall nach Maßgabe der RVO. zu entschädigen, zweifellos klar und nur streitig ist, welchem von mehreren Versicherungsträgern diese Pflicht zur Last fällt (Rekursentscheidung 1915, Amtl. Nachr. 1902 S. 264, zu vergleichen auch Handbuch der Unfallversicherung, 3. Aufl., Bd. I S. 489 Anm. 3 zu § 73 des Gewerbe-Unfall-Versicherungs-Gesetzes). Davon kann aber nach dem Inhalt der dortigen Akten nicht die Rede sein" (Entsch. vom 29. 7. 15 — I a 1878/15, 6 A).

Man mag über diese Entscheidung denken wie man will (vielen wird sie unverständlich erscheinen: denn wie soll überhaupt, wenn und solange mehrere Versicherungsträger über ihre Passivlegitimation streiten, die Entschädigungspflicht gemäß RVO. in abstracto „zweifellos klar" gestellt sein?): Der Witwe des zu Tode Gekommenen war durch diese Entscheidung praktisch der Rechtsschutz des Staates versagt worden; denn die Stadt stellte nunmehr die Zahlung weiterer Vorschüsse ein, weil sie nichts ersetzt zu bekommen befürchtete (§ 1738 RVO.). Diesem beklagenswerten Zustande machte eine im Januar 1916 zwischen Vertretern der Heeresverwaltung, dem Reichseisenbahnamt, dem Reichsschatzamt und den Bundesregierungen mit Eisenbahnbesitz getroffene Vereinbarung über die Tragung der Kosten für das zum Bahnschutz während der Zeit der drohenden Kriegsgefahr und des mobilen Verhältnisses gestellte Personal (vgl. Erl. des M. d. ö. A. v. 22. 1. 16 — V 51. D. 742 —) ein Ende, worin die Kosten für das zum Bahnschutz von den Landesbehörden (Landratsämtern, Gemeinden usw.) gestellte Personal von der Heeresverwaltung übernommen wurden, mit dem Zusatze: „die aus der gesetzlichen Versicherungspflicht der während der drohenden Kriegsgefahr und des mobilen Verhältnisses im Bahnschutze tätigen Zivilpersonen entstehenden Kosten sind als Nebenkosten anzusehen, und daher ebenso wie die Hauptkosten (Besoldungen und Löhne) zu tragen".

Damit war wenigstens der Hauptübelstand beseitigt; denn die Heeresverwaltung war nunmehr bereit, die Kosten zu tragen. Aber es war doch nur die innere Seite des Rechtsverhältnisses geregelt, die Einigung zwischen den in Anspruch Genommenen erzielt: das Rechtsverhältnis zwischen der Witwe und den Haftpflichtigen war nach wie vor unklar. Das zeigte sich sofort, als es galt, die Form zu finden, in der die Witwe zu befriedigen sei.

Was die Stellung des Zivilwachmanns zur Eisenbahnverwaltung betrifft, so käme nur § 544 RVO. in Betracht: „Gegen Unfälle bei Betrieben . . ., die nach den §§ 537 bis 542 der Versicherung unterliegen (Betriebsunfälle), sind versichert . . . Arbeiter . . . wenn sie in diesen Betrieben . . . beschäftigt sind." Treffen diese Voraussetzungen beim Bahnschutz übenden Zivilwachmann zu, dann hat die Eisenbahndirektion, falls der Mann bei seiner Tätigkeit verletzt wird oder zu Tode kommt, gemäß §§ 624, 1570, 1583 RVO. einen schriftlichen Bescheid zu erteilen, mag eine Entschädigung gewährt oder abgelehnt werden. Im Falle der Gewährung hätte der Militärfiskus der getroffenen Vereinbarung gemäß die Eisenbahnverwaltung schadlos zu halten. Der ablehnende Standpunkt, den, wie oben erwähnt, die Eisenbahnverwaltung von Anfang an eingenommen hat, läßt sich nun dahin zusammenfassen, daß nicht sie, sondern die Militärverwaltung Arbeitgeber des Zivilwachmanns sei; denn die Militärverwaltung trage die Löhnung der Wachmannschaften und habe die Verfügungsgewalt über sie im Sinne der Versicherungsgesetzgebung; daß die Eisenbahnverwaltung den Wachmannschaften zur wirksamen Durchführung der Bahnbewachung sachliche Anweisungen geben dürfe und müsse, sei unerheblich und für den Begriff der Verfügungsgewalt nicht einmal wesentlich, da dieser Begriff weit mehr umfasse, nämlich das Recht der Auswahl, der Annahme einschl. der Lohnfestsetzung, der Arbeitsregelung, der Aufsicht, der Bestrafung, der Entlassung usw., und all das sei in Händen der Militärbehörde verblieben.

Man wird diesen Ausführungen insofern beipflichten müssen, als die Eisenbahn zweifellos nicht Arbeitgeber ist. Aber kommt es denn darauf an? Nach § 544 RVO. ist gegen Unfall versichert, wer als Arbeiter in dem fraglichen Betrieb beschäftigt ist. Daß der Bahnschutz übende Zivilwachmann im Eisenbahnbetriebe tätig ist, wird schwerlich geleugnet werden können. Zwar dient seine Tätigkeit, insofern er auf Verlangen der Militärverwaltung den Bahnschutz übernommen hat und von ihr dafür bezahlt wird, zunächst den Interessen einer dritten, betriebsfremden Person. Aber Objekt dieses Interesses ist doch wiederum der zu sichernde Betrieb. Die Tätigkeit des Bahnwachmannes ist somit den Zwecken des Eisenbahnbetriebes mindestens mittelbar zu dienen bestimmt, es ist die erforderliche „Betriebstätigkeit" im versicherungstechnischen Sinne (vgl. Moesle und Rabeling Komm. zum 3. Buch der RVO., Note 9 b zu § 544). Wer als den Wachmann als einem Arbeitgeber unterstehend und damit als Arbeitnehmer ansieht, was angesichts der Tätigkeit des Wachmanns gleichbedeutend mit Arbeiter ist (welchen Beruf der Wachmann sonst ausübt, ist gleichgültig, Moesle und Rabeling ebenda Note 18), der kann nicht umhin, die Versicherungshaftung der Eisenbahnverwaltung anzuerkennen.

Der entscheidende Punkt ist jedoch ein anderer: Der Zivilwachmann ist überhaupt nicht Arbeiter im Sinne der RVO., er untersteht also auch keinem „Arbeitgeber" und ist in keinem Betriebe „beschäftigt". Der Zivilwachmann ist vielmehr eine Person, der die Ausübung eines staatlichen Hoheitsrechtes übertragen ist, und zwar übt er einen Teil der Militärhoheit aus; denn er wahrt das militärische Interesse an der Sicherheit des Bahnbetriebes. Er ist ein Organ der Staatsgewalt wie jeder, auch der gemeine Soldat, der als unterstes Glied der militärischen Hierarchie ebenfalls Mitträger der Staatsgewalt und Teilhaber an ihrer Ausübung ist (Haenel, deutsches Staatsrecht, 1. Band, 1892, S. 475). Auch der im Arbeiterverhältnis stehende Eisenbahnbedienstete kann Organ der Staatsgewalt sein: Er ist es insoweit, als ihm die Ausübung der Bahnpolizei, also eines Teils der allgemeinen Polizeihoheit übertragen ist. Dennoch ist seine Stellung grundsätzlich verschieden von der des Bahnwachmannes. Der die Bahnpolizei ausübende Eisenbahnarbeiter ist in erster Linie Arbeiter, und die Ausübung der Bahnpolizei ist ihm nur deshalb übertragen, weil er sie vermöge der Art seiner Arbeitstätigkeit (Streckenbegehung, Schrankenbedienung usw.) am besten auszuüben vermag: Er ist Organ der Staatsgewalt gleichsam im Nebenberuf. Dagegen ist der Bahnwachmnan von vornherein und lediglich Organ der Staatsgewalt. Auch von einer anderen ihm auf den ersten Blick nahestehenden Gruppe von Personen unterscheidet er sich. Nach den §§ 3, 4 und 6 des Kriegsleistungsgesetzes kann das Reich von den Gemeinden neben Sachleistungen auch Dienstleistungen verlangen, die das militärische Interesse erforderlich macht, und behufs Durchsetzung dieses Verlangens sind die Gemeinden berechtigt, die zur Teilnahme an den Gemeindelasten Verpflichteten und sonst in der Gemeinde sich aufhaltenden Angehörigen des Reichs zur Leistung der Dienste heranzuziehen. Diese Dienste können nun verschiedenster Art sein, wie es das militärische Interesse gerade verlangt. Dennoch bildet auch hier der Bahnwachdienst mit anderen Wachdiensten eine Gruppe für sich. Denn während bei den übrigen Diensten (Straßenbau, Spanndienst u. a. m.) lediglich eine innere Rechtsbeziehung zwischen dem Reich als Gebotberechtigtem und dem Leistenden als Gehorsampflichtigem vorliegt, kommt, wenn der Dienst in Bahnbewachung besteht, die Rechtsstellung des Dienstleistenden auch nach außen zur Geltung, indem ihm vom Reich im Rahmen der ihm erteilten militärischen Instruktionen eine Macht beigelegt ist, deren er sich gegen dritte, sofern sie Anlaß zum Einschreiten geben, bedienen kann und muß.

Die Zivilwachmannschaften sind sonach keine Arbeiter, sondern reine Organe der Staatsgewalt. Ob sie sich freiwillig zu dieser Stellung erbieten, wie es in großem Umfange geschehen ist, oder ob sie sich auf Grund der Zwangsbestimmungen des KLG. heranziehen lassen, ist gleichgültig; die Rechtsstellung selbst

wird durch diese verschiedenen Arten ihrer Begründung nicht beeinflußt. Ebenso ist es unerheblich, ob die Wachmannschaften einen Lohn beziehen oder, wie es mitunter geschieht, unentgeltlich ihre Dienste leisten. Verunglückt also ein solcher Zivilwachmann im Eisenbahnbetriebe, dann hat die Eisenbahndirektion, falls Leistungen der Unfallversicherung bei ihr beantragt werden, einen ablehnenden Feststellungsbescheid zu erteilen mit der Begründung, daß der Zivilwachmann als solcher kein Arbeiter sei. Aus demselben Grunde scheidet auch die Eisenbahnbetriebskrankenkasse als Haftungspflichtige aus. Welcher Art die gesetzlichen Ansprüche des Zivilwachmanns oder seiner Hinterbliebenen gegen das Reich sind, braucht hier nicht näher erörtert zu werden. Gelingt es, was in manchen Fällen möglich sein wird, ihn als Militärperson anzusehen, dann kommt das Mannschaftsversorgungs- oder Militärhinterbliebenengesetz zur Anwendung; in den meisten Fällen aber wird kein Rechtsanspruch bestehen. Eine Haftung der Eisenbahn auf Grund des Reichshaftpflichtgesetzes wird wohl niemals gegeben sein.

Der bayerische Eisenbahnetat 1916/1917 im Landtage.

Über die Beratungen des Etats der bayerischen Eisenbahnverwaltung im Finanzausschusse wurde in den Nummern 40 und 43 dieser Zeitung Mitteilung gemacht.

In der Plenarsitzung 347 der Kammer der Abgeordneten führte nach einem zusammenfassenden Bericht des Berichterstatters ein Abgeordneter aus, daß der Krieg an die Leiter des deutschen Eisenbahnwesens, an die Betriebsbeamten, Arbeiter, an das Lokomotiv- und Fahrpersonal, das Werkstattpersonal, kurz an alle Teile unerhörte Anforderungen gestellt habe. In den Mobilmachungstagen haben die deutschen Eisenbahnen wahre Triumphe gefeiert. Wir Bayern haben besonderen Grund, auf die Leistungen unserer Eisenbahnen mit Stolz zurückzublicken. Die Zahlen in der Denkschrift der inneren Staatsverwaltung über die Maßnahmen aus Anlaß des Krieges sprechen eine beredte Sprache über das, was geleistet wurde. Und dabei steht ein wesentlicher Teil des Eisenbahnpersonals im Felde, im Oktober 1915 waren es bereits 23,54 % des gesamten Personals. Viele von ihnen sind bereits ausgezeichnet worden, viele auch bereits gefallen. Ihnen allen gebührt ein herzliches Wort des Dankes und des Gedenkens. Aber auch den Daheimgebliebenen schuldet die Volksvertretung volle Anerkennung und wärmsten Dank. Neben den Leistungen der Eisenbahnen für die Kriegswirtschaft in der Heimat können sich ihre Leistungen im Felde wohl sehen lassen. Mit Tariferleichterungen ist die Eisenbahnverwaltung in ausgiebigem Maße dem Handel und der Industrie entgegengekommen. Die Aufwendungen der Eisenbahnverwaltung auf dem Gebiete der Wahlfahrtspflege, die Kriegsteuerungsbeihilfe usw. haben eine bereits in die Millionen gehende Höhe erreicht. Die Aufwendungen, die wir für das Reich gemacht haben durch Abgabe von Wagen, müssen uns rückvergütet werden. Hervorragend waren die Leistungen und die Opfer, die die Eisenbahnverwaltung bringen mußte. Selbstverständlich mußte sich diese Entwicklung auch zeigen bei der Abgleichung der Einnahmen und Ausgaben. Mit dem Güter- und Personenverkehr während des Krieges können wir vollständig zufrieden sein; bis Januar 1915 ist der Umfang des Güterverkehrs wieder auf 93 % des Friedensverkehrs von 1912 gestiegen, und auch der Personenverkehr zeigt eine steigende Tendenz. Den Lokalbahnen muß nach wie vor großes Augenmerk zugewendet werden. Für die Sparsamkeit in der Aufstellung des Etats muß der Eisenbahnverwaltung das beste Zeugnis ausgestellt werden; bei aller Sparsamkeit wurde nichts unterlassen, was im Interesse der Verkehrssicherheit notwendig ist. Wenn etwas noch den außerordentlichen Wert der Tilgungs- und Ausgleichsfonds zeigen mußte, so war es der Krieg. Durch diesen Ausgleichsfonds konnte die Verkehrsverwaltung monate- und jahrelang an Ausgaben herantreten, die sonst von der allgemeinen Staatskasse hätten übernommen werden müssen. Nach dem Kriege haben wir ohne Zweifel einen Verkehrsaufschwung zu verzeichnen. Das darf uns aber nicht abhalten, bei der ganzen Betriebsgebarung größte Sparsamkeit obwalten zu lassen.

Später fährt der gleiche Redner fort: Das Wort „Reichseisenbahngemeinschaft" hat eine Zeitlang auf gewisse Kreise eine elektrisierende Wirkung ausgeübt. Die Vorschläge des Herrn Kirchhoff haben mich, je mehr ich sie gelesen habe, davon überzeugt, daß sie für uns unannehmbar sind, daß wir in Bayern am besten tun, wenn wir an der selbständigen Eisenbahnverwaltung mit aller Kraft festhalten. Gerade der Krieg, der in eigentümlicher Weise die Zentralisationsbestrebungen gefördert hat, hätte uns davor bewahren sollen, auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens eine weitere Vereinheitlichung zu erstreben. Gerade in der Eigenart der Fürsorge für die berechtigten Sonderinteressen, in der Konkurrenz und im freien Wettbewerb auf dem Eisenbahngebiete liegen die Elemente des Fortschrittes. Die Reichseisenbahngemeinschaft erstreben, heißt gegen bayerische Interessen handeln. Wir lehnen eine Reichseisenbahngemeinschaft glattweg ab, wir wollen weiter Herr bleiben im eigenen Hause und unsere Eisenbahnen nach unserem Willen und nach unseren Bedürfnissen einrichten. Für örtliche Vereinbarungen unter den Eisenbahnverwaltungen sind auch wir. Die Eisenbahnen sind für uns ein staatspolitisches Instrument. Es würde uns nur mehr der Schein von Selbständigkeit bleiben, wollten wir dieses große Machtmittel aus der Hand geben.

Staatsminister v. Seidlein nahm zunächst mit Dank die zum Ausdruck gebrachte Anerkennung der Leistungen der Eisenbahnverwaltung und ihrer Angestellten entgegen und schloß sich ihr völlig an. Der Krieg habe die Eisenbahnen vor gewaltige Aufgaben gestellt, dies sind die Leistungen für den Heeresdienst und die Aufrechterhaltung eines geordneten und ausreichenden Personen- und Güterverkehrs im Inlande. Weiter führte der Herr Staatsminister aus: Beides, die Fürsorge für das Heer und für das einheimische Wirtschaftsleben, sind Lebensfragen für unser Volk. Für die bayerische Eisenbahnverwaltung war es dabei die erste und wichtigste Kriegsmaßnahme, solange als möglich zu versuchen, den Krieg mit eigenen Mitteln durchzuhalten. Wir mußten schon bald nach Kriegsbeginn mit einer langen Dauer des Krieges rechnen. Im weiteren ergab der Ihnen genügend bekannte Stand des allgemeinen Staatshaushalts die Notwendigkeit, dessen Lage so viel als möglich nicht auch durch Anforderungen der Verkehrsverwaltung an Zuschüssen und damit an die Steuerleistung zu erschweren. Alsdann ist das Erfordernis der Verzinsung der Reichsanleihen durch Verkehrssteuern und die Erwägung hinzugekommen, welche Rückschläge auf den Verkehr und die Verkehrseinnahmen sich daraus ergeben können. Weiterhin mußte selbstverständlich auch an die Anforderungen gedacht werden, die die Zukunft nach dem Kriege an unsere Verkehrsanstalten stellen wird. Das alles ergab die unbedingte Notwendigkeit, mit unseren so wesentlich geminderten Einnahmen und nicht sehr großen Reserven so zähe und so lange als möglich hauszuhalten und die unsichere Zukunft so wenig als möglich zu belasten. Danach bitte ich, meine Herren, meine Geschäftsführung in erster Reihe zu beurteilen. Die Organisation für den Betrieb der Bahnen im Kriegsfalle hatten wir zusammen mit den Militärbehörden in langjähriger Friedensarbeit vorbereitet. Es ist in der Öffentlichkeit kaum genügend bekannt, welch umfangreiche, stille, bei ihrer Geheimhaltung selbstlose und peinlich gewissenhafte Arbeit der Eisenbahnverwaltungen diese Vorbereitungen umfaßt haben. Nur dadurch war es auch den bayerischen Staatseisenbahnen möglich, die Aufgaben, die im Kriege und nicht nur zu dessen Beginn, sondern auch noch fortdauernd an sie herantreten, so zu erfüllen, wie dies von Ihnen allseitig anerkannt wurde. Und nun im Kriege müssen wir für den Erfolg daheim und im Felde unser letztes einsetzen. Das ist die Aufgabe, die über alles geht. Von einem Teile unserer Arbeiten haben wir Ihnen in der von den Herren Vorrednern erwähnten Denkschrift über unsere Kriegsmaßnahmen berichtet, ein anderer, vielleicht interessanterer Teil ist noch der öffentlichen Bekanntgabe entzogen. Durch den Krieg werden selbstverständlich die finanziellen Verhältnisse der Eisenbahnverwaltungen schwer beeinflußt. Wir haben über die bisherige Einwirkung des Krieges auf die finanziellen Ergebnisse der bayerischen Staatseisenbahnen in Ihrem Finanzausschuß eingehende Darlegungen gegeben. Unsere Einnahmen, insbesondere die aus dem Personen-, Gepäck- und Güterverkehr, sind bedeutend gesunken. Der erhebliche allgemeine Verkehrsrückgang muß an sich schon eine wesentliche Abminderung des Betriebsüberschusses zur Folge haben. Dazu kommt, daß die Ausgaben trotz größter Sparsamkeit nicht im gleichen Maße niedrig gehalten werden konnten als die Einnahmen. Eine besondere Belastung ging unserem Haushalte durch unsere Leistungen im Interesse der Landesverteidigung und zur Förderung des wirtschaftlichen Lebens zu. Bei mäßiger Schätzung berechnet sich diese bis jetzt schon auf über 42 Millionen, wovon mindestens 30 Millionen auf Aufwendungen für allgemeine Zwecke entfallen.

Daß wir trotz des Einnahmerückganges und dieser hohen Mehraufwendungen bisher durchgehalten haben, war neben der äußersten Sparsamkeit nur mit Hilfe unseres Ausgleichsfonds möglich.

Besonders wurde durch den Krieg auch unser Personalstand berührt. Von der Eisenbahnverwaltung standen am 1. April d. J. 16 636 Mann im Felde oder im Kolonnendienst, d. s. 24,5 % unseres gesamten Eisenbahnpersonals. Verloren haben wir von unseren im Heeres- und Feldeisenbahndienst stehenden Eisenbahnangehörigen 874 Mann. Sie sind in treuer Pflichterfüllung für das Vaterland gestorben.

Zu diesem Dienste im Felde kommt der einheimische Bedarf an Personal und Material für die Truppenbewegungen, für die Instandhaltung der durch den Krieg außerordentlich in Anspruch genommenen Bahneinrichtungen und des Fahrparkes, für die Bereithaltung der zu den Kriegstransporten notwendigen Vorräte und Betriebsmittel aller Art. Hierbei können wir in keiner Weise sparen. Bayern ist auch bei diesen Leistungen hinter keiner anderen deutschen Eisenbahnverwaltung zurückgeblieben.

Hohe Anforderungen stellt der Krieg an unser in der Heimat verbliebenes Personal. Es war herzerfreuend, zu sehen, wie zu Kriegsbeginn der letzte Mann bei der Eisenbahn sich eingesetzt hat, wie unsere Leute im härtesten Betriebsdienst Tag und Nacht durcharbeiteten, wie das Lokomotiv- und Zugpersonal eine Ehre darein setzte, daß unsere Züge nicht auch nur um Minuten verspätet über unsere Grenzen gingen, wie das Werkstättenpersonal in Tag- und Nachtschichten die Einrichtungen des Fahrparkes für Kriegstransporte glatt fertigstellte, wie selbst unsere älteren, nur der Bureauarbeit gewohnten Beamten zugriffen und, wenn notwendig, mitkarrten, um das Reisegepäck, das uns zu Kriegsbeginn überflutete, aufzuarbeiten. Es war ein Hochgefühl, das alles mitzuerleben. Auch in der weiteren Zeit hat unser Personal vorzüglich durchgehalten. Ich habe für unsere Beamten und Arbeiter nur das größte Lob.

Nächst dem Dienste für den Krieg steht für uns die Aufrechterhaltung des wirtschaftlichen Lebens in Frage. In der möglichst beschleunigten Wiederaufnahme und in der möglichst umfangreichen Ausgestaltung des Bahnverkehrs liegt ein Hauptinteresse für unser Volk. Die lange Dauer des Krieges, der beschränkte Stand an Betriebsmitteln und Personal und nicht zuletzt die großen fortdauernden Leistungen der Eisenbahn für militärische Zwecke erschweren diese Aufgaben ganz besonders. Es freute mich auch, daß das sachkundige Kollegium des Bayerischen Landeseisenbahnrates unsere erfolgreiche Tätigkeit auf diesem Gebiete so warm anerkannte. Ich möchte nicht verfehlen, dem Eisenbahnrat an dieser Stelle hierfür Dank zu sagen. Aber auch den Herren Vorrednern darf ich für diese freundliche Anerkennung unserer Leistungen herzlich danken.

Gleich den anderen deutschen Bahnen haben auch die Bayerischen Staatseisenbahnen vielfach unter Hintansetzung ihrer finanziellen Interessen durch Einlegung von Zügen, Einrichtung geeigneter Güterkurse im Binnen- und Wechselverkehr und besonders durch tarifarische Erleichterungen die wirtschaftliche Tätigkeit zu erhalten und zu beleben versucht.

Für den Personenverkehr stellten wir seit Kriegsausbruch — wenn auch in gemindertem Maße als zur Friedenszeit — Fahrpläne auf, die wir trotz der Erschwernisse durch die gleichzeitigen Militärtransporte jederzeit aufrecht erhielten und durchführten. Ebenso suchten wir den Güterverkehr nach Möglichkeit zu fördern.

Ein ganz besonderer Wert für die Aufrechterhaltung der wirtschaftlichen Tätigkeit, für die Versorgung des Volkes mit den notwendigen Lebensbedürfnissen, wie für die allgemeine Volkswirtschaft überhaupt liegt, wie auch die Herren Vorredner erwähnten, in den umfangreichen tarifarischen Begünstigungen, welche die bayerische Eisenbahnverwaltung während der bisherigen Dauer des Krieges unter so großen finanziellen Opfern einräumte. Im ganzen wurden aus Anlaß des Krieges bis Anfang Juni d. J. auf den bayerischen Staatsbahnen 142 solcher Ausnahmetarife im Güterverkehr eingeführt.

Eine besonders mißliche Begleiterscheinung des Krieges ist der Mangel an Eisenbahngüterwagen. Die Beschaffung neuer Lokomotiven und Wagen wurde während der Kriegszeit nicht unterbrochen. Die Fahrzeugvergebung hatte bereits 1912/13 116 Lokomotiven, 666 Personen- und Postwagen und 7515 Gepäck- und Güterwagen im Gesamtkostenbetrag von 42 240 779 ℳ umfaßt. In den Jahren 1914 und 1915 sind ferner 111 Lokomotiven, 270 Personenwagen und 6207 Gepäck- und Güterwagen zu 35 Millionen Mark von uns in Bestellung gegeben worden und in der gegenwärtigen Finanzperiode zunächst 40 Lokomotiven und eine weitere Zahl von Wagen zum Kostenbetrag von fast 5 Millionen Mark. Der gesamte Aufwand für Fahrmaterialbeschaffung in der angegebenen Zeit beträgt hiernach 82 142 000 Mark. Unter den beschafften Fahrzeugen befinden sich 13 742 Gepäck- und Güterwagen mit einem Anschaffungswerte von 42 685 000 ℳ. Die im Staatsbahnwagenverband zusammengeschlossenen deutschen Staatseisenbahnen haben gleichmäßig den Wagenbestand vermehrt in den Jahren 1909 und 1910 um je 4 %, 1911 um 3 %, 1912 um 5 %, 1913 um 7 %, 1914 um 6 %. Für 1915 ist eine Vermehrung um 4,42 % und für 1916 eine solche von 5 % vorgesehen. Ich habe Anlaß zu betonen, daß Bayern an der Auffüllung des deutschen Fahrparkes in durchaus gleichem prozentualen Verhältnisse teilnimmt wie die anderen Verbandsverwaltungen. Für die Jahre 1916 und 1917 werden nach Bewilligung des Etats sich weitere Bestellungen anschließen. Außerdem habe ich für die laufende Finanzperiode dem Landtag ein Postulat für die Beschaffung von Fahrmaterial auch im außerordentlichen Budget in der Höhe von 12½ Millionen Mark vorgelegt. Zur Abminderung des Personenzugfahrplans hat auch bei den anderen deutschen Bahnen der in folge des Krieges so wesentlich geminderte Stand des Personals und Fahrmaterials und die Minderung der Einnahmen aus diesem Verkehr gezwungen. Die Einsparungen haben wir auf den einzelnen Strecken nach dem Maße des öffentlichen Verkehrsbedürfnisses zu treffen gesucht. Gleich den anderen deutschen Bahnen haben wir die Abminderungen in erster Linie bei den Schnell- und Eilzügen vorgenommen. Zurzeit wird in Bayern der Verkehr auf den Hauptbahnen mit rund 60 %, jene der ohnedies mit geringerem Zugverkehr ausgestatteten Nebenbahnen mit rund 81 % der Zugkilometer des Friedensfahrplanes bedient. Hierbei treffen von den Einsparungen rund 53 % auf Schnell- und Eilzüge und nur 35 % auf Personenzüge. Ich verkenne nicht, daß wir dabei für einzelne Strecken bis nahe an die Grenze des tatsächlichen Verkehrsbedürfnisses gegangen sind; überschritten haben wir diese Grenze wohl nirgends. Ich muß auch anerkennen, daß die überwiegende Zahl der Interessenten bei ihren Anforderungen an den Personenverkehr der durch die Zeit gebotenen Verhältnissen Verständnis entgegenbringt. Besonders dankbar muß ich auch anerkennen, daß die Herren Vorredner die Notwendigkeit der Einschränkungen in Personenverkehr so objektiv gewürdigt haben. Durch diese Abminderung des Personenzugfahrplans wurden die sachlichen Ausgaben in vielerlei Hinsicht verringert, so in erster Reihe hinsichtlich der Schaffung der Betriebsmaterialien. Hier kamen uns auch unsere langfristigen Verträge für Kohlen und sonstige Materiallieferungen zugute, auf Grund deren wir einen beträchtlichen Teil unseres Bedarfs noch zu Friedenspreisen beziehen konnten. Um so höher sind allerdings die nicht vertragsmäßig gebundenen Preise für alle sonstigen Materialien gestiegen. Infolge des eingeschränkten Fahrplans war es ferner möglich, die Ausgaben für Bahnunterhaltung und -erneuerung niedriger zu halten. Wir sind hier, mitveranlaßt durch den Mangel an Personal und Material, ganz wesentlich hinter den Ausgaben des Friedensetats zurückgeblieben. Das gleiche gilt für die Unterhaltung und Erneuerung des Fahrmaterials. Zu den Maßnahmen, zu denen wir genötigt sind, gehört auch eine möglichst wirtschaftliche Verwendung der bei der Eisenbahn anfallenden Gelder.

Wegen Einführung von Schlafwagen 3. Klasse habe ich mich schon im Finanzausschusse geäußert (vergl. S. 471 d. Ztg.).

Die Frage wegen des Überganges der deutschen Staatseisenbahnen auf das Reich oder an größere Gemeinschaften ist zurzeit eigentlich erledigt. Der preußische Herr Minister der öffentlichen Arbeiten und der sächsische Herr Finanzminister haben bei den jüngsten Verhandlungen ihrer Landtage erklärt, daß ihre Staaten die Eisenbahnen in der Hand behalten müssen. Ich kann für Bayern die gleiche Erklärung abgeben. Das Deutsche Reich hat sich in seiner gegenwärtigen Verfassung während 43 Friedensjahren und nunmehr im Kriege als eine gewaltige wirtschaftliche und militärische Macht erwiesen und hat damit aber auch zugleich den föderativen Charakter der Reichsverfassung — der für Deutschland einzig möglichen Staatsform — gerechtfertigt. Es darf nicht verkannt werden, wie sehr die föderalistische Grundlage des Reiches die Freude am Reiche gehoben und durch den Wettbewerb und die Arbeitsteilung in kultureller und wirtschaftlicher Beziehung vorwärts gebracht hat. Der vielseitigen, sich gegenseitig ergänzenden Entwicklung der einzelnen Volksstämme entspricht auch die getrennte Verwaltung der Staatseisenbahnen, die sich im Frieden und besonders im gegenwärtigen Kriege bewährt hat. Es kann nicht die Rede davon sein, wie ein Herr Abgeordneter gemeint hat, daß dabei die Sonderinteressen der Einzelstaaten über die Interessen des Reiches gestellt werden. Wie treu wir zum Reiche stehen, brauche ich zu einer Zeit, zu der unsere Truppen im Felde jeden Tag den Beweis dafür erbringen, gewiß nicht besonders nachzuweisen. Das Zusammenarbeiten der deutschen Staatsbahnen auf verschiedenen Gebieten wurde schon bisher und von je als notwendig anerkannt und durchgeführt. Die deutschen Staatsbahnen werden in Bau und Betrieb und in der gesamten Ausrüstung so einheitlich verwaltet, daß irgendein Grund zum Übergange der einzelnen Bahnnetze an das Reich oder sonst an eine größere Gemein-

schaft nicht besteht. Namentlich im gegenwärtigen Kriege haben die Staatseisenbahnen eine Probe von ihrer Leistungsfähigkeit, so auch ihrer Fähigkeit zum einheitlichen Zusammenarbeiten abgelegt. Das wird auch weiterhin der Fall sein.

Der Eisenbahnbesitz stellt für den Staat ein großes wirtschaftliches Machtmittel dar, das bei dem Übergang an eine höhere Gemeinschaft den einheimischen Regierungen und Volksvertretungen entzogen würde. Gerade ein wirtschaftlich geringer entwickeltes Land, wie Bayern, hat aber allen Anlaß, durch eine ins einzelne gehende Fürsorge die Entwicklung der Bevölkerung und ihrer Wirtschaft zu fördern und insbesondere den Verkehrsbedürfnissen auch der entlegenen Landesteile Rechnung zu tragen. Auch die finanzielle Lage der bayerischen Staatseisenbahnen bietet keinen Grund, den Anschluß an eine größere Gemeinschaft anzustreben. Wir sind in den letzten Jahren trotz der großen Eisenbahnschuld gut vorwärts gekommen. Das Verhältnis unserer Schuld zum Anlagekapital war im Jahre 1899 auf 86,6 % gestiegen, ist von da bis 1912 um ½ % gefallen und seitdem infolge ausgiebiger Verwendung von Mitteln des ordentlichen Etats für die baulichen Anlagen und die Beschaffung von Fahrmaterial um weitere 4 % gesunken. Den Krieg haben wir mit Hilfe unseres Ausgleichsfonds und durch entsprechende Sparmaßnahmen bisher durchgehalten. Für die Zukunft haben wir aus den großen Aufwendungen der letzten Jahrzehnte, so schwer uns die Zinsen zur Last fallen, den Vorteil, daß damit unsere Bahnhöfe und Hauptbahnlinien in großem Umfang ausgebaut sind, daß der Bau der Lokalbahnen fast bis an die Grenze der überhaupt noch bauwürdigen Linien durchgeführt ist und daß überhaupt unsere Bahnanlagen auf einen weitgehenden Anforderungen gerechtwerdenden Stand gebracht sind. Damit aber werden wir auf längere Zeit hinaus mit größeren Aufwendungen für neue Anlagen zurückhalten können; wir können solche Bauten in der nächsten Zeit nach dem Kriege auch nur mit viel höherem Zinsaufwand ausführen. Ich wüßte keinen Grund, der uns veranlassen könnte, die selbständige Verwaltung unserer Eisenbahnen aufzugeben.

Die eindringlichen grundsätzlichen Ausführungen des Herrn Abgeordneten Häberlein und namentlich seine Frage, worin denn der Wert unserer Selbständigkeit liege, nötigen mich, auf diese Frage noch weiter einzugehen.

Die Verkehrsanstalten nehmen im modernen Staatshaushalt einen sehr breiten Raum ein. Für die Jahre 1914 und 1915 hat in den Einnahmen der ordentliche Etat der bayerischen Staatseisenbahnen mit 325 128 000 ℳ, jener der bayerischen Posten und Telegraphen mit 86 552 000 ℳ, der ordentliche Etat dieser beiden Verkehrsbetriebe zusammen sonach mit 411 680 000 Mark abgeschlossen. Demgegenüber berechnen sich für die übrigen Etats des bayerischen Staatshaushalts die Einnahmen auf insgesamt 323 600 000 ℳ. Die von der bayerischen Staatseisenbahnverwaltung zu verzinsenden und zu tilgenden Anleihen beliefen sich im Jahre 1914 auf rund 1 973 000 000 ℳ, jene der bayerischen Post- und Telegraphenverwaltung auf über 50 Millionen Mark, zusammen also auf über 2 Milliarden Mark. Die gesamte übrige Staatsschuld betrug im gleichen Jahre 413 961 535 ℳ.

Der Personalstand der bayerischen Verkehrsanstalten belief sich vor dem Kriege auf rund 100 000 Beamte und Arbeiter. Die eigene Verwaltung von Betrieben solchen Umfanges ist politisch und wirtschaftlich von größter Bedeutung. Die Anforderungen, die an die Verkehrsanstalten gestellt werden, sind in einem so verschiedenartig gestalteten Bundesstaate, wie ihn Deutschland darstellt, außerordentlich verschieden. Die Verkehrsanstalten müssen der einheimischen Eigenart nach aller Möglichkeit Rechnung tragen; sie bilden eines der wesentlichsten Mittel zur Hebung unserer Volkswirtschaft. Von der Eisenbahnverwaltung wurden die wirtschaftlichen Verhältnisse in Bayern namentlich zu fördern gesucht durch den Ausbau des Bahnnetzes, insbesondere des Lokalbahnnetzes, durch die Zahl und Ausgestaltung der Stationen, durch die Gestaltung des Personenzugfahrplanes und durch eine große Zahl von Ausnahmetarifen im Güterverkehr. Auf je 10 000 Einwohner in Bayern treffen 11,87 km, in Preußen beispielsweise 8,45 km Eisenbahnen. Besonders hervorzuheben ist die unter Aufwendung großer staatlicher Mittel erfolgte Ausgestaltung des bayerischen Lokalbahnnetzes.

Den besonderen Verkehrsbedürfnissen des Landes wird auch durch die Zahl der Verkehrsstellen Rechnung getragen. Es trifft eine Eisenbahndienststelle in Bayern auf je 3,78 km und vergleichsweise in Preußen auf je 5,07 km der Betriebslänge. Auch die Ausgestaltung der Stationen ist in weitestgehendem Maße den örtlichen Bedürfnissen angepaßt. Ferner nimmt der Fahrplan eingehend auf die besonderen Bedürfnisse des Landes Rücksicht. Um 10 000 ℳ kilometrische Einnahmen zu erzielen, wurden vor dem Kriege auf Vollspuren in Preußen täglich 12,75 Züge, in Bayern 15,66 Züge gefahren. Mit den angeführten Ziffern will ich selbstverständlich keine Überlegenheit der bayerischen Staatsbahnen über die preußischen beweisen, sondern nur dartun, wie sehr wir unseren einheimischen besonderen Verhältnissen auch unter finanziellen Opfern Rechnung getragen haben. Der Hauptwert des Eisenbahnwesens für die Volkswirtschaft liegt auf dem Gebiete der Gütertarife. In Bayern befinden sich infolge des Mangels an wichtigen unentbehrlichen Rohstoffen — Kohle und Eisen — und infolge der ungünstigen verkehrsgeographischen Lage im südöstlichen, im weitesten Maße von Zollschranken umgebenen Winkel Deutschlands die verschiedensten Zweige der einheimischen gewerblichen und landwirtschaftlichen Betriebe in schwierigerer Lage als die mit ihnen im Wettbewerbe stehenden Betriebe anderer Wirtschaftsgebiete des Deutschen Reiches. Bayern leidet unter wesentlich ungünstigeren Erzeugungs- und Absatzverhältnissen. Daher müssen die Beförderungsbedingungen in Bayern den volkswirtschaftlichen Interessen und Bedürfnissen angepaßt werden, soweit es die Rücksicht auf die Ertragsfähigkeit des Staatsbahnbetriebes nur immer gestattet. Hieraus ergibt sich die Notwendigkeit, auf dem Wege der Sondertarifierung sowohl im bayerischen Binnenverkehr wie im direkten Wechselverkehr mit anderen deutschen Bahnen und dem Auslande die Wettbewerbsfähigkeit der einheimischen Industrie und Landwirtschaft für solche Güter zu stärken und zu stützen, welche die Belastung mit den regelmäßigen Transportkosten nicht zu tragen vermögen. Die Zahl der in Bayern unabhängig von anderen deutschen Staatseisenbahnen eingeführten und zum Teil eine wesentlich billigere Verfrachtung ermöglichenden Ausnahmetarife betrug im Frieden rund 160. Die Möglichkeit, die Tarife selbständig nach den Bedürfnissen des eigenen Landes zu regeln, erweist allein schon, wie wünschenswert die Selbständigkeit auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens ist.

Die bayerischen Verkehrsanstalten haben den Beweis für die Berechtigung ihrer Selbständigkeit bisher erbracht. Sie stehen in ihren Einrichtungen hinter keiner anderen deutschen Verkehrsverwaltung zurück. Auch sind sie in mancher Hinsicht beweglicher und können besondere Einrichtungen leichter durchführen, als dies in größeren Gebieten der Fall ist. Es ist in dieser Hinsicht besonders auf das bayerische Lokalbahnwesen und auf den Motorpostbetrieb von den Herren schon verwiesen worden. Die Lostrennung der Verkehrsanstalten von der übrigen Staatsverwaltung würde auch mit der Einführung eines fremden Beamten- und Arbeiterrechtes und fremder Gehalts- und Lohnordnung für ein so zahlreiches Personal sehr mißliche Rückwirkungen auf die Regelung der einheimischen Beamten- und Arbeiterverhältnisse haben.

Es ist auch der Bismarcksche Reichseisenbahngedanke besprochen worden. Man mag beklagen oder nicht, daß der Bismarcksche Gedanke im Jahre 1876 nicht durchgedrungen ist. Jedenfalls ist so viel sicher, daß sich auch für Bismarck bei der heutigen Entwicklung des deutschen Staatsbahnwesens unter völlig andersgearteten Verhältnissen die Frage auch völlig anders gestaltet hätte als vor 40 Jahren. Ich brauche nur darauf hinzuweisen, wieviel weniger entwickelt und wieviel einfacher das Verkehrswesen damals war als heute, wie damals die deutschen Bahnen in eine große Zahl von Privatbahnen zersplittert waren, die heute in wenigen Staatsbahnnetzen zusammengefaßt sind, wieviel leichter und billiger der Ankauf und die Vereinigung dieser Bahnen war und wieviel geringer heute die Möglichkeit ist, aus einer Zusammenfassung Vorteile zu ziehen. Heute stehen außerordentlich hohe Kapitalsanlagen in Frage und das einzelstaatliche Interesse am Bahnbesitz ist außerordentlich gewachsen. Die Verhältnisse haben sich seit 40 Jahren gänzlich anders gestaltet.

Die Herren Abgeordneten Held, Häberlein, Roßhaupter und Beckh sind auf die Vorschläge des preußischen Ministerialdirektors Dr. Kirchhoff näher eingegangen und auf dessen jüngste Broschüre „Der Bismarcksche Reichseisenbahngedanke". Dr. Kirchhoff führt eine Anzahl von wirtschaftlichen Gesichtspunkten an, die für die Schaffung einer größeren Gemeinschaft unter den deutschen Staatseisenbahnen sprechen sollen. Leider liegen seinen Angaben über die vielen hundert Millionen Ersparnisse, die bei den deutschen Staatseisenbahnen erzielt werden können, nur allgemeine Annahmen, aber keine tatsächlichen Berechnungen zugrunde. Ich kann mich zur Beurteilung dieser Vorschläge auf das beziehen, was der preußische Minister der öffentlichen Arbeiten in der Sitzung des preußischen Abgeordnetenhauses vom 9. März d. J. hierüber dargelegt hat. Unter den deutschen Verwaltungen steht längst fest, daß sie nach dem Kriege bestrebt sein müssen, den Bahnbetrieb noch wirtschaftlicher als bisher zu gestalten, um die tunlichste Verbilligung des Betriebes zu erzielen. Schon bisher waren die bayerischen wie die anderen deutschen Verwaltungen gezwungen, die großen Steigerungen der persönlichen und sachlichen Ausgaben ohne Erhöhung ihrer Tarife durch organisatorische Maßnahmen und durch Vereinfachungen und Verbesserungen des Betriebes auszugleichen. Bei der nach dem Kriege zweifellos außerordentlich erschwerten wirtschaftlichen Lage unseres Volkes müssen die Staatseisenbahnen noch mehr als bisher bestrebt sein, für ihre erhöhten Ausgaben und für die notwendigen tarifarischen Erleichterungen zugunsten gefährdeter Wirtschafts-

betriebe Deckung durch entsprechende Sparmaßnahmen zu suchen. Davon aber, daß, wie Dr. Kirchhoff meint, durch solche Maßnahmen die großen Ansprüche befriedigt werden können, die das Reich an die Steuerleistung des Eisenbahnverkehrs stellen muß, kann keine Rede sein.

Dr. Kirchhoff spricht vor allem von Einsparungsmöglichkeiten im Personenverkehr und hat dabei nicht nur eine Umgestaltung des Personentarifs, sondern weitgehend eine völlige Umgestaltung des Aufbaues des Verkehrs überhaupt im Auge. Er will nur zwei Klassen, eine mit Holz- und eine mit Polstersitzen, und nimmt an, daß dadurch bedeutende Ersparnisse erzielt werden. Das ist eine schon seit langem erörterte Frage, deren Verwirklichung jedoch an den Wünschen und Bedürfnissen des Reiseverkehrs gescheitert ist. Man kann an eine solche Frage auch nur mit größter Vorsicht herantreten; denn die hohen Mehreinnahmen, die Kirchhoff hieraus erwartet, stehen keinesfalls irgend fest, wohl aber ein großes Risiko minderer Einnahmen, das zu tragen keine der deutschen Bahnen zurzeit in der Lage wäre. Weiter verweist Kirchhoff darauf, daß im Personenzugfahrplan wesentliche Einsparungen zu erzielen sind. Davon machen aber die deutschen Bahnen und auch die bayerischen schon während des Krieges ausgiebig Gebrauch, auch ist von den Regierungen mit Staatsbahnbesitz in Aussicht genommen, den Personenzugfahrplan nach dem Kriege neu zu gestalten, wozu an sich schon die geänderten internationalen Verhältnisse Anlaß bieten werden. Wir werden auch in Bayern nach dem Kriege nicht mehr zur früheren Gestaltung des Fahrplans zurückkehren können, immerhin aber die für die jetzigen Zeitverhältnisse sehr geminderte Zugzahl wieder wesentlich vermehren müssen. Auch die Einschränkung der Zahl der Kurswagen, die uns den Betrieb gewiß erschweren und verteuern, ist ein von den Bahnverwaltungen vielfach vertretener Wunsch. Einer Einschränkung stellen sich aber jedenfalls starke Verkehrsinteressen lebhaft entgegen, sie haben auch in der bisherigen Debatte schon Ausdruck gefunden. Bei den für die Verbesserung unserer Finanzlage möglichen Maßnahmen kommt in Bayern die Einführung der 4. Wagenklasse besonders in Frage, die im übrigen Deutschland außer in Baden und auch im linksrheinischen Bayern bereits eingeführt ist. Wir würden in den Personenzügen an Stelle der bisherigen 3 b Klasse die 3. und 4. Wagenklasse führen und können uns beträchtliche Mehreinnahmen daraus verschaffen. Mehr allgemein weist Kirchhoff auf Einsparungsmöglichkeiten im Güterverkehr hin. Bei den Verhandlungen im preußischen Landtag ist hierbei die Einführung einer durchgehenden Güterzugbremse erwähnt worden, welche die Einsparung zahlreichen Bremspersonals ermöglichen würde. Auch wir wünschen, daß die Versuche hierüber zu einem Ergebnisse führen, das den Verhältnissen aller beteiligten Eisenbahnverwaltungen Rechnung trägt. Jedenfalls wird aber die Einführung hohe Kosten verursachen und nur allmählich erfolgen können. Für Bayern käme bei einem Bestande von 60 000 Güterwagen ein Aufwand von etwa 20 Millionen Mark in Frage.

Schließlich sprach der Herr Verkehrsminister noch über die Umleitungen im Güterverkehr und betonte, Bayern habe unter anderem das größte Interesse, den west-östlichen Verkehr zwischen Rhein und Österreich über die Mainlinie, über Nürnberg, Regensburg und Passau, oder den Nord-Südverkehr zum Brenner und in die Schweiz durch Bayern aufrecht zu erhalten. Zur Frage der Regelung der handelspolitischen Beziehungen zwischen Deutschland und Österreich-Ungarn bemerkte der Herr Verkehrsminister: Die Staatsregierung wendet der wirtschaftlichen und finanziellen Tragweite eines regeren handelspolitischen Anschlusses zwischen Deutschland und Österreich-Ungarn auch vom bayerischen Standpunkt aus selbstverständlich alles Interesse zu. Die Schaffung eines innigeren Wirtschaftsbundes zwischen Deutschland und Österreich-Ungarn würde selbstredend bedingen, daß im besonderen auch die gegenseitigen Verkehrsbedingungen, soweit erforderlich, einer Neuordnung unterstellt werden. Namentlich wird hinsichtlich der Regelung der Wettbewerbsaufnahme ebensowohl im Personen- wie auch im Güterverkehr ein dauerndes Einvernehmen zu erstreben sein. Das Verkehrsrecht ist ja bereits in Deutschland und Österreich-Ungarn beinahe völlig in Einklang gebracht. Es wird aber auch zu prüfen sein, inwieweit sich die Verschiedenheiten und Abweichungen verringern lassen, welche die beiderseitige Güterklassifikationen, die Tarifsätze und die Tarifvorschriften dermalen noch aufweisen. Das gleiche gilt für sonstige Zweige des Verwaltungsdienstes, namentlich im Hinblick auf den Abfertigungs- und Beförderungsdienst, die Wagenbenutzung usw. Ich zweifle mit dem Herrn Abgeordneten Held nicht, daß solche Ausgleichungen ebensowohl für die Verkehrswelt wie auch für die Eisenbahnverwaltungen selbst nicht nur erhebliche Vereinfachungen, sondern auch großen wirtschaftlichen Nutzen bringen würden.

Über die Fragen des Donauverkehrs und der Schaffung einer modernen Wasserstraße vom Rheine zur Donau hat sich die Staatsregierung bei Beratung des Etats der Staatsbauverwaltung geäußert. Das Interesse der Verkehrsverwaltung an diesen Fragen wird neuerdings dadurch besonders erwiesen, daß wir bereits in die Untersuchung des künftigen Ausbaues der Kanalstrecke von Bamberg bis Regensburg eingetreten sind, umwohl auch dadurch, daß wir für die finanzielle Beteiligung der Staatseisenbahnverwaltung am Schiffahrtsunternehmen der Bayerischen Lloyd Ihre Zustimmung erbeten haben.

Ich schließe noch mit einigen Worten über unsere Aussichten für die Zukunft. Diese sind schwer zu bemessen. Es ist nicht möglich, auch nur mit einiger Sicherheit die voraussichtliche Gestaltung unserer Einnahmen und Ausgaben für die Jahre 1916 und 1917 zu beurteilen.

In gleicher Lage befinden sich auch die anderen deutschen Verkehrsverwaltungen, die sämtlich ihre Etatsvoranschläge auf Grund der früheren Friedensetats erstellt haben. Im allgemeinen ist bei den Verkehrseinnahmen in den ersten 4 Monaten dieses Jahres eine erfreuliche Steigerung festzustellen. Wir haben in diesen Monaten gegenüber den gleichen Monaten des Vorjahres in Bayern eine Mehreinnahme von 9,95 % erzielt. Allerdings sind auch, wie bekannt, die persönlichen und sachlichen Ausgaben in erheblicher Steigerung begriffen. Mit einiger Sicherheit dürfen wir damit rechnen, daß nach dem Kriege — hoffentlich nicht nur für kürzere Zeit — ein stärkerer Verkehrsaufschwung einsetzen wird. An sich wird schon die Rückkehr unserer Truppen aus dem Felde eine große Wiederaufnahme der wirtschaftlichen Betätigung ergeben. Dazu sind so viele durch den Krieg zerstörte Werte wieder zu ersetzen. Es wird eine erhöhte Einfuhr von Lebens- und Futtermitteln eintreten und wird der Ersatz der während des Krieges aufgebrauchten Rohstoffe uns vermehrten Verkehr bringen. Es steht die Wiederaufrichtung unseres gesamten wirtschaftlichen Lebens in Frage.

Auf diese Zeit nach dem Kriege muß sich die Eisenbahnverwaltung notwendig einrichten. Wir müssen den gesamten Stand unserer Bahnanlagen auf einer Höhe halten, die den verstärkten Anforderungen, die, wir wir hoffen, in der Zeit nach dem Friedensschluß an den Verkehr herantreten, gewachsen ist. Aus dieser Rücksicht haben wir eine Reihe von Bahnbauten während des Krieges weitergeführt, als der gegenwärtige Bedarf bei gemindertem Verkehr gefordert hätte. Ich nenne die Münchener Bahnhofbauten, besonders den Verschubbahnhof im Ostbahnhof, den Bau der Hauptwerkstätten in Ingolstadt und Kaiserslautern. Weiter kommt die Ausgestaltung unseres Fahrparkes in Betracht.

Ich schließe damit, daß unsere nächste erste Aufgabe ist, den Krieg durchzuhalten. Für den Erfolg im Felde und daheim müssen auch die Eisenbahnen ihr Letztes einsetzen. Hierzu kommt die Vorsorge für die Zeit nach dem Friedensschluß. Wir stehen vor schweren zukünftigen Aufgaben. Der Krieg, der die Umwertung so vieler politischer, wirtschaftlicher und sentimentaler Werte mit sich bringt, wird auch im Verkehrsleben manches umwandeln. Wir wissen nicht, wie sich die Zukunft für uns gestaltet, aber wir wissen, daß unsere Einfuhr und Ausfuhr aus der Weltwirtschaft nicht gestrichen werden kann, und das wissen wir weiter, daß unser Volk mit seiner Freude an zäher intelligenter und zielbewußter Arbeit, mit seiner Anpassungsfähigkeit und seiner gesunden aufstrebenden Kraft, die uns die Welt zum Feinde gemacht hat, jetzt und in aller Zukunft nicht unterdrückt werden kann. Darin liegt unsere Zukunft, daß wir wie jetzt im Kriege, so auch im kommenden Frieden siegreich in der Welt bestehen werden. (Schluß folgt.)

Sollen Blockstellen mit Zahlen oder Namen bezeichnet werden?

Zunächst die Bemerkung, daß selbst jetzt noch öfter der Ausdruck Blockstation gebraucht wird, obwohl diese Bezeichnung seit Inkrafttreten der Fahrdienstvorschriften (1. August 1907) in Blockstelle umgewandelt worden ist.

Was nun die Frage anbetrifft, ob ein Name oder eine Zahl zur Bezeichnung einer Blockstelle zweckmäßiger sei, so muß man sich die Entstehung der Blockstellen vergegenwärtigen.

In den ersten Jahrzehnten der Eisenbahnen stellte man bekanntlich die Bahnwärter so dicht, daß sie sich gegenseitig sehen konnten, gab ihnen Allen natürlich eine Aufenthaltsbude und ein Flügelsignal (Telegraph oder Semaphor genannt), das zur Ankündigung der Zugfahrten diente. Nach M. M. v. Weber, Schule des Eisenbahnwesens, 3. Auflage 1873, S. 224 standen etwa 8 solcher Telegraphen auf eine Meile, also auf eine mittlere Entfernungen von 934 m; daß sie auf unübersichtlichen Strecken noch dichter standen, ist mir aus eigener Erfahrung bekannt.

Jede dieser Bahnwärterbuden, von denen heute nur noch enige stehen, oder wenn sie vorhanden sind, nicht mehr für en ursprünglichen Zweck verwendet werden, hatte eine ummer. So erklärt sich die hohe Nummer vieler Buden, die ingst nicht mehr ihrer Anzahl entspricht.

Als dann später die dichter gewordene Zugfolge zur Einführung der elektrischen Blocksicherung führte, die bisher voneinander unabhängigen Flügelmaste aufhob und zur Einschaltung on Signalstationen (später Blockstationen, jetzt Blockstellen enannt) zwischen die vorhandenen Bahnhöfe zwang, war es atürlich, daß man die bereits bestehenden Bahnwärterbuden ierzu benutzte. Erklärlich war es, daß man damals zur Beeichnung der Blockstellen die vorhandene Zahl beibehielt. Inwischen hat sich aber die Anzahl der Blockstellen so vermehrt, aß zwischen einzelnen Bahnhöfen 2, öfter sogar 3 Blockstellen egen.

Soll nun für alle diese Blockstellen die alte Wärterbudenummer beibehalten werden? Dann entsteht vielleicht folgenes Bild. Station Neustadt, Block 81, Block 83, Block 88, Staon Althof; zweigt nun von Neustadt eine andere Hauptbahn), so folgen auf ihr vielleicht die Nummern 81a und 87. Wie ill da der Betriebsbeamte die Zahlen in Kopf behalten und iseinanderhalten ganz besonders dann, wenn die gleichen oder nlichen Nummern an dichtbeieinanderliegenden Strecken wiederholt vorkommen und wie soll Lokomotivführer oder Zugführer, der die betreffende Strecke im regelmäßigen Dienstwechsel nur verhältnismäßig selten befährt, die Nummern seinem Gedächtnis einprägen? Eine Zahl ist Schall und Rauch (es müßten denn besonders bekannte Zahlen, wie 7, 11, 21, 111, usw. sein!), sie entschlüpft dem Gedächtnis viel leichter als ein Name. Mindestens aber ist zu befürchten, daß die Zahlen verwechselt werden! Anders ist es mit den Namen, besonders wenn sie die nächstgelegene Ortschaft, einen Fluß, einen Berg, ein Bauwerk oder eine Besonderheit in der Natur bezeichnen. Bei dem Block Wasserscheide weiß der Lokomotivführer genau, wo er ist und was er zu tun hat, ebenso bei Talmulde. Genau so sicher prägt sich der Name Königsdorf, Goldgrund, Jammertal usw. dem Gedächtnis ein. Es dürfte daher an der Zeit sein, allgemein anzuordnen, daß sämtliche Blockstellen in Zukunft statt mit Zahlen mit Namen bezeichnet werden. Diejenigen Eisenbahnverwaltungen, bei denen die Benennung aus Zweckmäßigkeitsgründen bereits eingeführt ist, dürften damit nur gute Erfahrungen gesammelt haben.

Mir scheint die Benennung das Einfachere und Natürlichere gegenüber der Bezifferung und die Gleichmäßigkeit wäre ein kleiner Schritt weiter zur Vereinheitlichung der deutschen Eisenbahnen. Vielleicht wird diese Frage von der zuständigen Stelle in die Hand genommen. P.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Brotzusatzkarten für das Fahrpersonal.** Wiederholt haben letzter Zeit die Verbände der Fahrpersonale gebeten, den ahrbeamten in Rücksicht darauf, daß ihnen durch ihre ausärtige Tätigkeit die Beschaffung von Lebensmitteln außerdentlich erschwert ist, die Brotrationen zu erhöhen und Zutzbrotkarten über ausreichende Brotmengen zu erwirken. Wie as Direktorium der Reichsgetreidestelle mitteilt, werden die ünsche des Fahrpersonals nach Bereitstellung von 100 000 t ehl für Schwerarbeitende, zu denen die Fahrbediensteten im inblick auf ihre Tätigkeit zu rechnen sind, zweifellos mit rücksichtigt werden können. Der preußische Eisenbahninister hat deshalb die Königlichen Eisenbahndirektionen beiftragt, sich unverzüglich mit den zuständigen Stellen des irektionsbezirks in Verbindung zu setzen und auf Verabfolng ausreichender Brotzusatzkarten für das Fahrpersonal hinuwirken.

— **Kriegsgemüsebau.** Diesen betrifft ein Erlaß des preußihen Eisenbahnministers, in dem nachdrücklichst auf die Neusetzung abgeernteter Flächen mit geeigneten Feld- und artenfrüchten hingewiesen wird. Dieser zur Bekämpfung des indlichen Aushungerungsplans unbedingt erforderlichen Ausutzung des Bodens müsse eine genaue Überlegung der zu ählenden Fruchtfolge bei der Besamung und eine planmäßige eranzucht der zu wählenden Pflanzen vorangehen. „Im verngenen Jahre", so heißt es in dem Erlasse, „ist diese Mahnung cht in allen Fällen befolgt worden. Es wurden insbesondere ele mit Frühkartoffeln besetzte Flächen im Herbst nicht weiter sgenutzt, obwohl sie vielfach ganz gut mit Grünkohl und rgl. bepflanzt oder mit Stoppelrüben (weißen Rüben), Spinat sw. hätten besät werden können. Der Grund liegt wahrscheinch in der außerordentlich ungünstigen Witterung des vergangenen Jahres, die bei dem vielfachen Fehlschlag der ersten esetzung — namentlich bei den Frühkartoffeln — der Lust an ochmaliger Bearbeitung und Besetzung abträglich war. In esem Jahre hat sich die Witterung bisher sehr günstig entickelt. Andererseits läßt der große Gemüsemangel der ersten onate dieses Jahres geboten erscheinen, alle Kräfte anzuannen, daß demnächst Wintergemüse reichlicher zur Verfüng steht. Hierfür müssen jetzt schon die Vorbereitungen getroffen werden." Im Weiteren gibt der Minister Anregungen ür die Aussaat von Grünkohl, Rüben u. a. m. und spricht den unsch aus, daß beim Kriegsgemüsebau nicht nur an den eigen Bedarf gedacht, sondern auch eine möglichst große Menge n Erzeugnissen zu mäßigen Preisen auf den Markt gebracht erde.

— **Güterverkehr mit Bulgarien und der Türkei.** Auf die Einabe der Ältesten der Kaufmannschaft von Berlin wegen Verbesserung der für den Privatgüterverkehr nach Bulgarien und r Türkei zurzeit bestehenden ungünstigen Beförderungsverältnisse hat der Eisenbahnminister erklärt, daß er diesem Gegenstande von Anfang an das lebhafteste Interesse entgegengebracht habe. Auf Grund der in dieser Beziehung gepflogenen Verhandlungen hoffe er, daß sich die vorhandenen Einrichtungen durch zweckmäßige Ergänzungen noch mehr als bisher für die Hebung der deutschen Aus- und Einfuhr werden nutzbar machen lassen.

— **Der Pfingstverkehr der Eisenbahn von Berlin aus** war trotz der ungünstigen Witterung ein recht lebhafter, er ist gegen das vorjährige von schönstem Wetter begünstigte Fest nur um ½ % zurückgeblieben. Auf den Berliner Fernbahnen wurden nämlich an den Hauptreisetagen, 7. bis 10. Juni, 293 235 Fahrkarten verkauft, gegen 294 644 im Vorjahr. Der Unterschied beträgt also nur 1409 Fahrkarten. Den stärksten Verkehr brachte der Sonnabend vor dem Fest, an ihm verließen mehr als 148 000 Pfingstreisende die Reichshauptstadt, der nächststärkste Verkehrstag war der Freitag vor dem Fest, an welchem rund 71 000 Fahrkarten gelöst wurden. Der Hauptverkehrsstrom der Ausflügler flutete nach dem Stettiner Bahnhof, von welchem aus 78 000 Reisende (gegen das Vorjahr 6870 mehr), meist nach den Ostseebädern, befördert wurden; ihm folgten der Anhalter Bahnhof mit 42 000 und der Lehrter Bahnhof mit 37 000; der letztere weist ebenfalls eine Zunahme von 9500 Fahrkarten auf.

Einen erheblichen Rückgang des Pfingstverkehrs hatten diesmal die Berliner Stadt-, Ring- und Vorortbahnen zu verzeichnen. An dem fast ganz verregneten ersten Feiertag wurden nur 692 000 Fahrkarten (gegen 1 275 000 im Vorjahr) verkauft. Etwas lebhafter wurde der Ausflugsverkehr am zweiten Feiertage, an welchem 1 078 000 Fahrkarten gelöst wurden. Insgesamt beträgt die Zahl der an den beiden Pfingstfeiertagen ausgegebenen Fahrkarten rund 1,8 gegen 2,6 Millionen der vorjährigen Festtage.

— **Preisliste für mecklenburgische Bahnhofswirtschaften.** Dem Beispiel anderer Eisenbahnverwaltungen, welche die amtliche Preisliste für Bahnhofswirtschaften ganz aufgehoben haben, ist die Großherzoglich Mecklenburgische Eisenbahnverwaltung nur mit gewissen Einschränkungen gefolgt. Zwar hat auch sie mit Rücksicht auf die häufigen Änderungen der Lebensmittelpreise den Wirtschaftspächtern die Aufstellung der Preisliste unter der Bedingung, daß die ortsüblichen Preise nicht überschritten werden dürfen, im allgemeinen selbst überlassen, indes hat sie es doch für angezeigt gehalten, für einige dem Reisenden besonders wichtige Lebensmittel und insbesondere für alkoholfreie Getränke Höchstpreise vorzuschreiben. Es sind dies: Zusammengekochtes Kriegsessen mit eingeschnittenem Fleisch, Portion 1,25 *M*, Fleischbrühe aus Suppenwürfeln, die Tasse 0,20 *M*, Suppen aus Suppenwürfeln, der Teller 0,30 *M*, trockenes Brot, die große Scheibe 0,05 *M*, kalte oder warme Milch, das Glas von 0,2 l 0,15 *M*, Selterwasser, die kleine Flasche 0,15 *M* Brauselimonade, die kleine Flasche 0,25 *M*, Wasser mit Fruchtsaft, das Glas 0,15 *M*. Die Vorschrift, daß in größeren Wirtschaften, in denen warm gespeist zu werden pflegt, zusammengekochtes Kriegsessen an mindestens 3 Tagen jeder Woche vorrätig zu halten war, ist bestehen geblieben.

— **Die Zentralstelle für den Fremdenverkehr Groß-Berlins** veröffentlicht soeben ihren Jahresbericht für 1915—1916. Der Jahresbericht erwähnt zunächst die mannigfaltigen und vielgestaltigen Arbeiten zur Aufrechterhaltung wie zur Stärkung des Reiseverkehrs innerhalb der Kriegszeit. Ganz besondere Aufmerksamkeit ist aber den Vorarbeiten für die Neubelebung des Reiseverkehrs nach Wiederkehr des Friedens gewidmet. Zu diesen Vorarbeiten gehört die auf Anregung der Zentralstelle zustande gebrachte Deutsch-Österreichisch-ungarische Verkehrsvereinigung, die dem Deutschen Reiche und insbesondere auch der Reichshauptstadt einen erheblichen Verkehrszuwachs in Aussicht stellt. Zu den gleichen Erwartungen berechtigt ferner die Gründung der „Bewebeska", des auf Gegenseitigkeit beruhenden Bundes der durch den Balkanzug umschlungenen Hauptstädte Berlin-Wien-Budapest-Sofia-Konstantinopel. Wie das fortan ostwärts gerichtete Verkehrsinteresse auf unser Wirtschaftsleben zu wirken verspricht, das beleuchtet der Arbeitsbericht der Zentralstelle mit einigen scharfen Schlaglichtern. Ebenso weist der Bericht auf die gründliche Änderung der Werbemethoden hin, die künftig mehr noch aus wirtschaftlichen Interessen die Reize des Reisens hervorheben und den Zweckreisen mindestens soviel Aufmerksamkeit widmen müssen als den Vergnügungsreisen.

— **Tagung des Verbandsausschusses der Eisenbahnvereine der preußisch-hessischen Staatsbahnen und der Reichsbahnen.** Von der Abhaltung des ordentlichen Verbandtages war auch in diesem Jahre des Krieges wegen Abstand genommen worden. Statt dessen hat der Verbandsausschuß am 5. April d. J. in Leipzig getagt, die Verhandlungen fanden im Nichtraucher-Wartesaal 3. Klasse des dortigen Hauptbahnhofs statt. Die geladenen Vertreter, je ein Beamter und Arbeiter aus den 23 Bezirken des Staatsbahnverbandes waren sämtlich mit Ausnahme des Beamtenvertreters des Bezirks Elberfeld zugegen. Der Verbandsvorsitzende, Oberregierungsrat Dr. Grünberg (Cassel), eröffnete die Ausschußsitzung und gab einen eingehenden Überblick über die Kriegsereignisse und die innere Lage des Landes seit der letzten im vorigen Jahre in Berlin abgehaltenen Sitzung. Die Erfolge unserer Heere könnten uns mit froher Zuversicht erfüllen. Im Lande sei, wenn auch die Nahrungsmittelmenge etwas beschränkt sei, eine Not nicht vorhanden; durch geeignete Maßnahmen der Regierung sei ein Durchhalten, solange der Krieg es erheische, ermöglicht. Die Ausführungen schlossen mit einem Hoch auf den Kaiser und die Bundesfürsten.

Nach Verlesung des Jahresberichts und des Kassenberichts für 1915 wurde den Kassenführern Entlastung erteilt sowie der Kassenvoranschlag für 1916 genehmigt. Die Versammlung erklärte sich mit dem Ausfall des diesjährigen ordentlichen Verbandstages einverstanden. Im Anschluß hieran bat ein Vertreter des Bezirks Cöln, bei Bestimmung des nächsten Tagungsortes des Verbandstages nach Eintritt des Friedens die Stadt Cöln, die schon für die Abhaltung des Verbandstages 1915 vorgesehen gewesen sei, beizubehalten. — Punkt 5 der Tagesordnung: „Kriegssammlung der Eisenbahn und Kriegsfürsorge" veranlaßte eine ausgedehnte Aussprache, an der sich viele Mitglieder beteiligten. Der Vorsitzende nahm Bezug auf die entsprechenden Mitteilungen im Jahresbericht und wies darauf hin, daß die reichen Mittel der Kriegssammlung durch den Herrn Minister, der durch seine Verbindung mit allen Zentralstellen den besten Überblick über die auftretenden Bedürfnisse habe, die vielseitigste und zweckmäßigste Verwendung gefunden hätten. Das ließe sich aus den vielen Dankschreiben entnehmen. Auch Seiner Majestät dem Kaiser sei wiederum der Betrag von 300 000 ℳ für Kriegswohlfahrtszwecke zur Verfügung gestellt worden. In den Eisenbahnvereinen würde erfreulicherweise viel gesammelt, aber bedauerlicherweise nicht immer für die Kriegssammlung. Vor einer Zersplitterung der Spenden sei dringend zu warnen. Schließlich erinnerte der Vorsitzende noch an die neu übernommene Aufgabe der Sammlung, die Verwendung von Mitteln zugunsten von Knaben gefallener Eisenbahner, die lebhaft zu begrüßen sei. Auch von den Vertretern im Ausschuß wurde der Gedanke dieser Ausdehnung der Fürsorgetätigkeit allgemein freudig aufgenommen. Die Einrichtung wurde mit Rücksicht auf die große Zahl der bereits gefallenen Eisenbahner als dringlich bezeichnet. Ein Ausschußmitglied konnte aus eigener Erfahrung wertvolle Fingerzeige über die Gestaltung der Waisenpflege im allgemeinen geben und trat für die Unterbringung der Vollwaisen in Waisenhäusern, nicht in Familien ein. Im Waisenhause wäre die körperliche und geistige Pflege besser, auch würde für den Pflegling nach dem Austritt noch weiter bis zum 21. Lebensjahre gesorgt. Bei der Besprechung der mit der Kriegsfürsorge zusammenhängenden Fragen fand ein lebhafter und anregender Meinungsaustausch über Erfahrungen in der Kleintierzucht, im Gartenbau, bei der gemeinsamen Beschaffung von Nahrungsmitteln usw. statt. — Bei Punkt 6 (Sonstiges) empfahl Geh. Regierungsrat Amman (Straßburg) einen recht regen Vertrieb des „Kriegerandenkens des Eisenbahntöchterhorts" und wies auf den Erwerb des in Rahmen gefaßten Andenkens hin, das als Zimmerschmuck, b sonders für Vereinszimmer, dann aber auch zu Ehrengeschenk für rührige Vereinsmitglieder, Spender von größeren Beträg zu Sammlungen des Töchterhorts usw. geeignet sei. Regierungsrat Strasburger (Erfurt) regte anläßlich einer vorgekommen Unregelmäßigkeit in der Kassenführung eines größeren Eisc bahnvereins die Einführung einheitlicher Grundsätze für d Kassenprüfung an.

Am Nachmittage des Sitzungstages wurde von den Ausschu mitgliedern das Völkerschlachtdenkmal besichtigt. Hierauf wu den die allgemeineren Besprechungen in dem vom Verbande a stinenter Frauen errichteten Königin-Luise-Haus zu Ende g führt.

— **Deutscher Verband technisch-wissenschaftlicher Verein** Dieser teilt uns folgendes mit: Der Krieg erzieht zur Org nisation. Fast täglich hören wir vom Zusammenschluß groß Industriegruppen, von Vereinigungen staatlicher, städtisch und privater Körperschaften zum gemeinsamen Vorgehen a bestimmten Gebieten. Die gewaltigen technischen Leistunge die der Krieg erfordert und die beim Übergang zum Fried nicht geringer werden, haben nunmehr auch die großen tec nisch-wissenschaftlichen Vereine, deren umfangreichen Arbeit auf den verschiedensten Gebieten der Technik und Indust Deutschland viel zu verdanken hat, zu der Überzeugung gebrac daß große neue Aufgaben ihrer harren, die gemeinsam zu lös die heutige Zeit dringend erfordert. Es gilt hier zum Wohle d ganzen Volkes in noch höherem Maße, als es bisher geschehen ist, dem gesamten technischen Schaffen aller Arbeitsgebiet der Architektur, den verschiedenen Zweigen des Ingenieurwese sowie der Chemie im Rahmen der wirtschaftlichen und sta lichen Organisationsformen die Stellung zu sichern, die ihn gebührt. Zu diesem Zwecke haben sich die nachgenannten Ve eine: Verein deutscher Ingenieure, Verband Deutscher Arichte ten- und Ingenieur-Vereine, Verein deutscher Eisenhüttenleut Verein deutscher Chemiker, Verband deutscher Elektrotec niker, Schiffbautechnische Gesellschaft zu einem „Deutsch Verband technisch-wissenschaftlicher Vereine" zusammeng schlossen. Den Vorsitz hat Herr Geh. Reg.-Rat Profess Dr.-Ing. C. Busley übernommen. Der stellvertretende Vo sitzende ist Herr Baurat Dr.-Ing Taaks, das geschäftsführen Vorstandsmitglied Herr Dr. Th. Diehl. Die Geschäftsstelle h findet sich in Berlin NW 7, Sommerstraße 4 a. Diese Verein gung der großen technisch-wissenschaftlichen Vereine, die n ihren nahezu 60 000 Mitgliedern eine mächtige, ganz Deutsc land umfassende Organisation bildet, wird vor große neue Au gaben gestellt sein, z. B. in Fragen der technischen Gesetz gebung, der Vereinheitlichung technischer Grundlagen, des tec nischen Unterrichtswesens usw. Der Deutsche Verband wi zur Auskunft und Mitarbeit über alle mit der Technik zusamme hängenden Fragen den staatlichen und städtischen Behörd nicht minder wie allen anderen Kreisen unsers Volkes zur Vo fügung stehen. Es wird geplant, einzelne Gebiete dieser G meinschaftsarbeit durch besondere Ausschüsse unter Mitwirku aller in Betracht kommenden Kreise eingehend zu bearbeit Über Deutschlands Grenzen hinaus wird der Verband auch b strebt sein, die Beziehungen zu den verwandten Organisation in den uns jetzt verbündeten Ländern enger zu knüpfen. M Unterstützung der maßgebenden Behörden wird es gelinge durch den Zusammenschluß auch nach außen hin deutlich zu Ausdruck zu bringen, daß die Vertreter der Technik gewi sind, mit den Vertretern aller anderen Berufsstände einheitli und gemeinsam die Friedensaufgaben zu fördern, die sich na dem Krieg ergeben. Die langjährigen Erfahrungen der ang schlossenen Vereine in der Behandlung der verschiedensten G biete werden gerade diesem neuen Verbande in vollstem Ma für seine Arbeiten zugute kommen.

— **Balkankohlenhandels-Aktiengesellschaft.** Unter dies Firma haben die größten deutschen Kohlenfirmen mit ihren G schäftsfreunden infolge einer Anregung der Ungarischen Allg meinen Kreditbank eine Aktiengesellschaft gegründet, der Zweck darin besteht, die Balkanländer, die ohne Einschl Kleinasiens im Frieden etwa 3 Millionen Tonnen englisch Kohle bezogen haben, mit Kohle und Koks zu versorgen. D Sitz des Unternehmens ist in Berlin, da sich dort d Hauptbeteiligten befinden, die Geschäftsleitung wi jedoch bei der Kreditbank in Budapest sein, weil sie d Gründung angeregt hat und die Kohle hauptsächlich auf de Donauwege nach dem Balkan gehen soll, wobei die Kredi bank durch ihr Besitzinteresse an der Ungarischen Fluß- u Seeschiffahrtsgesellschaft auf die Sicherstellung des notwe digen Schiffsraumes Einfluß nehmen kann. Auf das Aktie kapital von vier Millionen Kronen wird zunächst eine Milli eingezahlt. Die Schaffung der Gesellschaft ist eine vorbere tende Tat, um den Kampf gegen den Wettbewerb der en lischen Kohle auf dem Balkan aufzunehmen, eine Aufgabe, d

aturgemäß nicht leicht ist und deren vollständiger Erfolg ch von Faktoren abhängt, die im vorhinein nicht mit Sicher-it beurteilt werden können. Immerhin nehmen die er-hrenen Persönlichkeiten, welche die Gesellschaft ins Leben erufen haben, an, daß die Balkanländer nach dem Kriege nen steigenden Bedarf an Kohle haben werden. Im Frieden aren bereits Ansätze für einen Kohlenverkehr nach dem alkan vorhanden, da beispielsweise im Jahre 1913 aus Ober-hlesien nach diesem Gebiete etwa 500 000 t verfrachtet orden sind. Im Kriege sind neue Eisenbahnlinien auf dem alkan erbaut worden und das Schienennetz wird noch weiter sgestaltet werden, so daß für diesen Zweck größere Mengen rennstoff erforderlich sein werden. Ferner werden mit eutschem, teilweise auch österreichischem und ungarischem apital verschiedene Industrieunternehmungen, wie Maschi-en-, Spiritus- und Zuckerfabriken, gegründet werden, die egelmäßige Abnehmer von Kohle sein werden. Die Teil-hmer an der Gesellschaft haben sich verpflichtet, nur durch ese Kohle nach dem Balkan zu verkaufen. Die esellschaft wird trachten, sich bevorzugte Sätze bei n Schiffahrtsgesellschaften zu sichern. Den ungari-hen Kohlenwerken steht es frei, sich an den Liefe-ngen zu beteiligen, doch ist bekannt, daß Ungarn in ohle selbst einfuhrbedürftig ist. Der Präsident der neuen esellschaft, der auch Vertreter des preußischen Bergfiskus gehören werden, ist der Generaldirektor der Kreditbank agnatenhausmitglied Adolf v. Ullmann. Es gilt als nicht aus-schlossen, daß sich auch westfälische Kohlenwerke an dem nternehmen beteiligen werden.

Österreich.

— **Tarif- und Entschädigungsfragen der Privatbahnen.** In r kürzlich abgehaltenen Generalversammlung der Südbahn t der Präsident Dr. Freiherr v. Eger in einer Erklärung dar-f hingewiesen, daß die Gesellschaft wegen Regelung der Ta-ffrage den maßgebenden Stellen entsprechende Anregungen terbreitet hat. Ebenso habe die Südbahn gemäß § 70 der senbahnbetriebsordnung Entschädigungsansprüche gestellt, e sie aufrecht halte. Die Südbahn hat an die Staatsverwal-ng eine Eingabe gerichtet, in der sie um eine allgemeine höhung der Gütertarife ansucht, und diesen Wunsch mit der eigerung der Gestehungskosten, insbesondere der Personal-slagen und der sonstigen höheren Anforderungen für den Be-eb, begründet. Außer der Südbahn streben auch die Busch-hrader Bahn und die Aussig-Teplitzer Bahn aus den gleichen rsachen eine allgemeine Erhöhung der Gütertarife an. Die ngaben sind noch nicht erledigt worden, werden jedoch derzeit prüft, wobei auch die Frage der künftigen Bedürfnisse des aates erwogen wird. Was die Entschädigungsansprüche be-fft, so haben sowohl die Südbahn als die beiden genannten hmischen Bahnen einige Zeit nach Ausbruch des Krieges an e Regierung Eingaben gerichtet, die sich auf den § 70 der senbahnbetriebsordnung stützen. Dieser Paragraph verfügt, ß „im Belagerungszustande sowie in Kriegszeiten der hierzu rufenen Militärbehörde das Recht zusteht, soweit es strate-sche oder sonst militärische Rücksichten gebieten, gegen an-messene Entschädigung den Bahnbetrieb ganz oder zum Teil militärischen Zwecken zu benützen oder auch einzustellen". e genannten Bahnen haben nun im Zusammenhang mit dieser stimmung ihre Ansprüche gestellt, die vom rechtlichen Ge-htspunkt aus geprüft werden. Es ist jedoch kaum anzuneh-n, daß eine Entscheidung noch während des Krieges getrof-n werden wird.

— **Bozen-Meraner Bahn.** Der Verwaltungsrat dieser Bahn t in seiner letzten Sitzung beschlossen, in der Generalver-mmlung der Aktionäre zu beantragen, daß von dem Vortrage s Jahres 1914 mit 335 935 K. der Gebarungsausfall des Jahres 15 mit 3543 K. in Abzug gebracht und der Rest von 332 391 K. f neue Rechnung vorgetragen werde. Die Gesellschaft hatte ch für das Jahr 1914 keine Dividende gezahlt.

Ungarn.

— **Gesetzentwurf über das Budgetprovisorium.** Der Finanz-nister hat in der Sitzung des Abgeordnetenhauses vom Juni l. J. den Gesetzentwurf über das Budgetprovisorium terbreitet. Laut § 1 wird die Regierung ermächtigt, die sämt-hen auf die Steuern und Staatsgefälle bezüglichen Gesetze in n ersten sechs Monaten des Etatsjahres 1916/17 in Kraft zu halten und aus den auf Grund dieser Gesetze einfließenden euern und sonstigen Einnahmen die staatlichen Ausgaben zu decken. § 2 bestimmt, daß hinsichtlich der Ausgaben jene Kreditbeträge maßgebend sein werden, die auch in der Gebarung des Finanzjahres 1915/16 in Geltung standen. § 3 verfügt über das Überweisungrecht (Virement), das insofern erweitert wird, als Überweisungen betreffend die Kredite für Staatsbahninvestitionen zwischen den Beträgen für „Verkehrsmittel und Ausrüstung" einerseits und „Bauten" anderseits statthaft sind. Im § 5 wird der Handelsminister ermächtigt, gleichwie in den Ermächtigungs- und Budgetgesetzen der letzten Jahre, bei der Gehaltsvorrückung jener Staatsbahnbeamten, deren Wartezeit noch nicht abgelaufen ist, in einem größeren Umfange als der gesetzmäßig vorgeschriebene Teil (25 % der vorzurückenden Beamten), Beförderungen außer der Reihe vorzunehmen. Es wird hierbei bemerkt, daß die Zahl jener zu befördernden Beamten, bei denen die gesetzmäßig bestimmte Mindestwartezeit, d. i. die Hälfte der vorgeschriebenen Vorrückungsfrist, noch nicht abgelaufen ist, 20 % der bestimmungsgemäß vorrückenden Beamten nicht übersteigen darf. Hinsichtlich der im Staatsbahnetat vorgesehenen Zahl der Post-, Telegraphen- und Fernsprechangestellten erhält der Handelsminister die Ermächtigung, so viel Stellen niedriger Gehaltsklassen in Stellen der höheren Gehaltsklassen umzuwandeln, als zur Beförderung der in die bezeichnete Gehaltsklasse gehörigen Beamten notwendig erscheint. Schließlich wird im Gesetzentwurf (unter § 7) die Wirksamkeit des Gesetzes über die Unterstützung der freien Seeschiffahrt für das ganze Jahr 1917 verlängert. Das Gesetz läuft nämlich am 12. Januar 1917 ab. Der Begründungsbericht besagt jedoch, daß eine Neuregelung dieser Frage bis zur endgültigen Ausgestaltung der wirtschaftlichen Lage nicht geboten sei, da die durch den Krieg geschaffene volkswirtschaftliche Lage gerade auf dem Gebiete der Seeschiffahrt große Umwälzungen hervorrufen wird. Das Gesetz über das Budgetprovisorium tritt am 1. Juli 1916 in Kraft.

— **Bericht des Verwaltungsausschusses des Eisenbahn-Zentral-Abrechnungsbureaus in Ungarn.** Der Verwaltungsausschuß hat kürzlich seinen Bericht über die Tätigkeit des ihm unterstellten Bureaus, das bekanntlich seinen Sitz in Szeged hat, sowie über seine eigene Wirksamkeit im Jahre 1914 und in der ersten Hälfte des Jahres 1915 veröffentlicht. Dem Bericht entnehmen wir nachstehende Angaben:

Mitglieder des Verwaltungsbureaus sind die Generaldirektion der Kaschau-Oderberger Eisenbahn und die Direktionen der Vereinigten Arader und Csanáder Bahnen, der bosnisch-hercegovinischen Landesbahnen, der Südbahn-Gesellschaft, der ungarischen Staatsbahnen und der Eisenbahn Mohács-Pécs. Als vorsitzende Verwaltung wirkt die Direktion der ungarischen Staatsbahnen. Am Schluß der Berichtszeit betrug die Anzahl der Teilnehmer 16 und jene der Unternehmungen 166, die in den Teilnehmerkonferenzen insgesamt über 182 Stimmen verfügen.

Der Verwaltungsausschuß hat seine Fürsorge vornehmlich dem materiellen Wohle des ihm unterstellten Bureaupersonals nach Maßgabe der zur Verfügung gestandenen Mittel teils durch Vorrückung, teils durch Gewährung von Belohnungen und Unterstützungen, ferner durch die Ernennung eines Teiles der provisorischen Bediensteten nach Kräften zugewendet.

Die abgerechneten Beträge beliefen sich im Jahre 1914 auf: 477 774 288 K., 2 661 827 *M*, 15 638 219 Fr. und 77 537 R. Hierunter waren reine Transporteinnahmen: 343 727 329 K. 182 739 *M* und 9 976 189 Fr., während in der ersten Hälfte 1915 die vom Bureau vorgenommenen Gesamtabrechnungen sich auf 342 766 041 K., 1 232 426 *M*, 10 182 797 Fr. und 12 R. beliefen. Hierunter waren reine Transporteinnahmen: 224 120 244 Kronen, 24 665 *M* und 2 527 841 Fr. Zur Ausführung der dem Bureau übertragenen regelmäßigen und außergewöhnlichen Arbeiten standen in der Berichtszeit 480 Bedienstete zur Verfügung.

Das Bureau besorgte auch im Berichtsjahre für die bosnisch-hercegovinischen Landesbahnen, die Debreczen-Nyirbátorer Lokalbahn, die Südbahn, die Raab-Ödenburg-Ebenfurter Eisenbahn, die ungarischen Staatsbahnen, die Nagyvárader Stadtbahn und für die I. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft gewisse Arbeiten, welche im Sinne der Instruktion über die Abrechnung und Saldierung der Gebühren, in den Wirkungskreis der Einnahmenkontrollen gehören, wie z. B. die Revision von Güterkarten, die Revision von Güterrechnungen usw.

Es wurden in dem Gegenstandszeitabschnitt für die regelmäßigen Arbeiten 229 653 K. und für die außergewöhnlichen Arbeiten 1 400 395 K., insgesamt 1 630 048 K. verausgabt, die bestimmungsgemäß auf die Teilnehmer aufgeteilt worden sind. Genehmigt wurden für regelmäßige Arbeiten 243 479 K., für außergewöhnliche Arbeiten 1 526 733 K., zusammen 1 770 212 K., so daß sich somit eine Minderausgabe von 140 161 K. ergibt. Das Bureau besorgt als außergewöhnliche Arbeiten auch jene Einnahmen-Kontrollangelegenheiten der ungarischen Staatsbahnen, welche seinerzeit in der Fachabteilung für Einnahmenkontrolle der finanziellen Hauptsektion der Staats-

bahnen besorgt wurden. Ebenso gehört zu den außergewöhnlichen Arbeiten die Revision und Abrechnung des Anschlußverkehres der im Betriebe der ungarischen Staatsbahnen stehenden Lokalbahnen. Das Bureau ist demnach nicht nur die Zentralabrechnungsstelle der beteiligten Bahnverwaltungen, sondern es umfaßt auch einen wesentlichen Teil des Einnahmen-Kontrolldienstes der ungarischen Staatsbahnen sowie auch anderer Bahnen.

— **Ein neuer Personendampfer der Donau-Dampfschiffahrtsgesellschaft** wurde am 3. Juni in Gran durch den Fürstprimas von Ungarn, Kardinal Dr. Johann Csernoch, im Beisein überaus zahlreicher hoher Würdenträger beider Staaten der österreichisch-ungarischen Monarchie eingesegnet. Nach Begrüßung der Erschienenen durch den Bürgermeister der Stadt Gran begaben sich die Gäste in das von der Donau-Dampfschiffahrtsgesellschaft errichtete Festzelt, wo der inzwischen durch eine Abordnung eingeholte Kardinal-Fürstprimas eine Messe las. Der Fürstprimas verfügte sich sodann mit den Festgästen auf das indessen eingetroffene prachtvolle neue Schiff „Kaiser Franz Joseph I.", wo ein Festmahl stattfand. Der Präsident der I. k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrtsgesellschaft Dr. Ritter v. Schonka richtete an den Fürstprimas eine schwungvolle Ansprache, auf die letzterer erwiderte, indem er unter anderm sagte: „Heute, wo unser glorreiches Heer gemeinsam mit unseren mächtigen und heldenhaften Verbündeten durch glänzende Waffentaten den Weg von der Nordsee bis nach Mesopotamien freigelegt hat, drängt sich die kommerzielle, die kulturelle sowie die strategische Bedeutung des Donauweges erneut in den Vordergrund. Das Bewußtsein von der großen Bedeutung dieser Wasserstraße beschäftigte jahrhundertelang zahlreiche geniale Menschen, in erster Reihe aber den größten Ungarn, den Grafen Stephan Szechenyi, der eines seiner hauptsächlichsten Lebensziele darin erblickte, die großen Schätze dieses natürlichen Weges nutzbar zu machen und damit für den Ausbau des idealen Ungarn zu wirken. Was nun im Interesse des Schiffsverkehrs der Donau geschieht, verfolgt in allem die Spuren dieses großen Sohnes unseres Vaterlandes. An dieser Arbeit nimmt in großem Maße die Donau-Dampfschiffahrtsgesellschaft teil, die mit einer gewissen Berechtigung die erstgeborene Tochter der Donau genannt werden darf."

Der Kirchenfürst weihte hierauf das Schiff ein und erteilte ihm seinen Segen. Sodann traten die geladenen Festgäste mit dem neuen Schiff die Rückreise nach Budapest an.

Übrige europäische Länder.

— **Die Tryvandsbahn bei Kristiania.** Am 15. Mai ist, durch den Krieg etwas verspätet, die elektrische Vorortbahn zu dem bekannten Ausflugspunkt Tryvandshöhe feierlich eröffnet worden (siehe Jahrg. 1914 d. Ztg., S. 1164). Die Bahn ist eine 6,1 km lange vollspurige Fortsetzung der bekannten 6,3 km langen doppelspurigen elektrischen Bahn Majorstuen-Holmenkollen. Die Tryvandsbahn schließt auf, die sich für die Bebauung durch Landhäuser außerordentlich eignen, berührt den Frognersätterskog, einen bekannten der Stadt Kristiania gehörigen Volkspark mit einer als Ausflugsziel sehr beliebten Gastwirtschaft, und bietet herrliche Überblicke über Tal und Fjord von Kristiania u. a. Die Endstation Tryvandshöhe liegt ungefähr 500 m vom Aussichtsturm entfernt. 5,3 km der Tryvandsbahn sind doppelspurig. Die größte Steigung ist 51,5 ‰ ohne Einschränkung in den Bögen. Der kleinste Halbmesser ist 80 m und die kleinste Zwischengerade 40 m. Dr. S.

— **Betriebsergebnisse französischer Eisenbahnen im Jahre 1915.** Nach dem „Petit Parisien" betragen die Einnahmen der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn beinahe 558 Millionen, d. s. 55 Millionen mehr als im Jahre 1914 und 42 Millionen weniger als im Jahre 1913. Der Güterverkehr war besonders lebhaft. Er erreichte im dritten Vierteljahr 1915 93 % des Verkehrs im Friedensjahre 1913. Die Abfertigungen von Marseille, die sonst 8 % des Gesamtverkehrs ausmachen, sind auf 33 % gestiegen infolge der gesteigerten überseeischen Einfuhr, die bei den Verfrachtungen eine Steigerung von 38 % ausweist gegen 26 % der örtlichen Abfertigungen. In Cette beträgt die Zunahme der Abfertigungen sogar 46 % im Vergleich mit 1913, da die Versorgung der Schweiz von dort aus erfolgt. (?) Der Kohlenmangel machte sich sehr fühlbar und bewirkte eine Steigerung der Ausgaben um 29 Millionen. Der Durchschnittspreis der Tonne stieg von 30,80 Fr. im Jahre 1914 auf 65 Fr. im März 1916. Die P.-L.-M. muß ¾ ihrer Kohle aus dem Ausland beziehen, und zwar zu Wasser über Marseille. Sie ist im besonderen Maße durch die Steigerung der Fracht betroffen, die von Cardiff nach Marseille allmählich von 8 Fr. auf 130 Fr. für die Tonne gestiegen ist. Die Nettoeinnahme des Jahres beträgt 241 Millionen, wovon 31 Millionen zur Zahlung einer Dividende von 40 Fr. für die Aktie verwendet werden. — Die Pariser Untergrundbahn Nord-Süd hatte im Jahre 19 9 576 753 Fr. Einnahmen erzielt gegenüber 9 001 845 Fr. Jahre 1914. Die Lasten betrugen 9 180 026 Fr. gegenüb 7 973 802 Fr. Diese Zunahme ist eine Folge des erstmalig Verbuchens der Zinslasten von 3 459 455 Fr. auf Gewinn- u Verlustkonto an Stelle von nur 2 808 400 Fr. im Vorjahre. Au stiegen die Betriebskosten von 4 232 229 Fr. auf 4 691 104 Der Reingewinn sank deshalb von 1 031 042 Fr. auf 396 726 F

— **Betriebsstörungen infolge schwerer Unwetter** werden a allen Teilen der Schweiz gemeldet. In den Tälern una lässige Regengüsse mit Sturm, in den höheren Gegenden Schn fall bis tief hinab zu den Vorbergen. Besonders große V heerungen hat das Unwetter im Engadin angerichtet. Blitz u Donner brachten gewaltige Güsse, die bald in dichtes Schne treiben übergingen und sogar das Oberengadin in Winterlar schaften verwandelten. Die Juliersträße war auf der Paßhö wie im Hochwinter mit Schneeverwehungen bedeckt. D Berninabahn mußte in diesem Monat schon dreimal mit de Schneepflug verkehren. Seit Bestehen der Bahn ist es d erste Mal, daß noch im Juni Schneeräumungsfahrten erforde lich wurden. Unter dieser Ungunst der Witterung hatte d Fremdenverkehr, besonders während der Pfingstfeiertag stark zu leiden.

— **Großbritanniens Eisenausfuhr im Kriegsjahr 1915.** W Dr. Jüngst kürzlich im „Glückauf" mitteilte, zeigt der englisc Außenhandel in Eisen und Stahl im abgelaufenen Jahre ei wesentlich günstigere Entwicklung als für die ersten 12 Krieg monate. Während in dem Zeitraum von August 1914 bis Ju 1915 im Vergleich mit den entsprechenden Monaten des Vo jahrs der Rückgang der Ausfuhr 1,86 Millionen Tonnen od 38,4 % betrug und die Einfuhr an Eisen und Stahl gleichzeit um 1,5 Millionen Tonnen oder 60 % abnahm, ergibt sich für d letzte Jahr in der Ausfuhr nur ein Ausfall von 685 000 t = 1 18 % und in der Einfuhr ein solcher von 436 000 t = 28 Vergleicht man allerdings das Ergebnis des letzten Jahres n den Zahlen eines vollen Friedensjahres wie 1913, so erhöht si dieser Rückgang wie der für die Ausfuhr auf 1,74 Million Tonnen = rd. 35 % und für die Einfuhr auf 1,04 Million Tonnen = 47 %. Betrachtet man die auf die einzelnen Mona des Jahres 1915 entfallenden Ziffern, so ist eine erhebliche Bess rung der Ausfuhr in der zweiten Jahreshälfte gegen die ers unverkennbar, ihre Steigerung belief sich bei insgesam rd. 300 000 t auf 50 000 t im Monatsdurchschnitt.

An der rückläufigen Bewegung der Ausfuhr ist die überwi gende Mehrzahl der Eisenerzeugnisse beteiligt. Im Gegensa zu der allgemeinen Entwicklung der Ausfuhr im letzten Ja hat sich der Versand von Stahlstabeisen mit 489 000 t gegen 19 auf annähernd das Zweieinhalbfache gehoben, auch gegen 19 beträgt die Zunahme noch mehr als 90 %. Diese Steigerung i ausschließlich auf Rechnung Frankreichs zu setzen, das diesem vor allem zur Herstellung von Geschossen dienend Stahlerzeugnis 1915 349 000 t bezog gegen nur 14 000 t in 191 Die beherrschende Stellung, die Großbritannien in Frieden zeiten auf dem Weltmarkt für Roheisen einnahm, hat der Kri stark erschüttert; von diesem Erzeugnis führte es 1915 nur no 612 000 t aus gegen 781 000 t in 1914 und 1,12 Millionen Tonn in 1913. Gleichwohl hat es seinen Verbündeten Frankreich u Italien im letzten Jahr erheblich größere Mengen Roheisen g liefert als in 1914. Der Ausfall im Roheisenversand betraf v allem Holland, die Vereinigten Staaten von Nordamerika u Australien. Überblickt man im ganzen die Entwicklung d englischen Außenhandels in Eisen und Stahl im verflossen Jahre, so ergibt sich aus ihr, wie in unserer Quelle zum Schl ausgeführt wird, vom deutschen Standpunkt aus kein Anlaß Befürchtungen für die Gestaltung des Weltmarktes in Eis nach dem Kriege. Nicht einmal in den Kolonien und den vo Krieg weniger betroffenen Ländern hat die britische Eise industrie ihre bisherige Stellung aufrechtzuerhalten vermoch geschweige denn, daß ihr gar ein siegreiches Vordring in die europäischen neutralen Staaten gelungen wäre, deren B darf an fremdem Eisen vor dem Krieg im wesentlichen v Deutschland gedeckt worden ist. Sogar die Unabhängigk von den deutschen Halbzeuglieferungen hat sie nicht erreich deren Ausbleiben hat vielmehr zu den mannigfachsten Schwi rigkeiten geführt, und die Aushilfe der Amerikaner auf diese Gebiet dürfte zu Preisen erfolgt sein, die in Kriegszeiten e träglich sein mögen, nicht aber unter gewöhnlichen Verhäl nissen. Ein dauernder Ersatz des deutschen durch amerikan schen Halbzeug kommt wohl nur in Frage, wenn für die Neureg lung der britischen Volkswirtschaft nach dem Kriege zu ihre Schaden politische Gesichtspunkte in höherm Maße bestimmen sein sollten als wirtschaftliche.

— **Privatgüterverkehr mit Serbien.** Der öffentliche Priva güter- und Tierverkehr auf den Strecken Belgrad-Nis (ausschl.) ist in beschränktem Umfange aufgenommen worde

— **Zur Vollendung der Eisenbahn Saloniki-Athen.** Im Pariser ournal" wird an auffallender Stelle die Vollendung der Eisenhnlinie Saloniki-Athen als Großtat der französischen Instrie gefeiert, woran die folgenden bezeichnenden Anspielunn geknüpft werden: Diese Linie kann für die verbündeten ere in Saloniki beträchtliche Bedeutung haben, da sie mögherweise gestattet, zwischen Saloniki und Piräus eine Verndung herzustellen. Wenn es andererseits den Griechen einllen sollte, sich ihrer gegen uns zu bedienen, so würde sie cht lange benutzt werden können, da sie an den Küstenrecken dem Zerstörungsfeuer unserer Kriegsschiffe ausgesetzt . (Dem neutralen Griechenland werden aber die Herren des erverbandes den friedlichen Lebensmittelverkehr nicht durch rstörung der Bahn verwehren wollen! Das wäre doch der pfel der Niedertracht, um so mehr, als nach Blockierung der ifen die Eisenbahn den einzigen Zufuhrweg zu Griechenland ldet!)

— **Der neue Polarhafen Rußlands.** „Politiken" meldet aus rgen: Es verlautet, die russische Flottenstation Kilden an r Murmanküste sei jetzt fertiggestellt. Es sollen dort leichte reuzer und Torpedojäger stationiert werden. Die meisten dier Kriegsschiffe sind während des Krieges in England gebaut, s auch mehrere Unterseeboote dorthin senden wird. Die Anrung der Flottenstation war mit bedeutenden Kosten verbunn, da umfangreiche Sprengungsarbeiten notwendig waren. Der ifen liegt am Halafjord, ist das ganze Jahr eisfrei d steht in Verbindung mit der (noch unfertigen) Murmanhn. — Lord Kitchener sollte nach Semevada, dem Endpunkt r Bahn, fahren und von dort die Reise nach Petersburg mit r Murmanbahn fortsetzen.

Fremde Erdteile.

— **Höherlegung einer Eisenbahnbrücke während des Betriebes.** i Kiskimineta kreuzen zwei Hauptlinien der Pennsylvaniabahn nander in Schienenhöhe unter rechtem Winkel. Eine der Bahnen hrt an dem Ufer des gleichnamigen Flusses entlang, die andere hn kreuzt den Fluß mit einer Fachwerkbrücke von 72 m Stützeite. Die den Fluß kreuzende Linie mußte gehoben werden, d dadurch wurde auch die Hebung der eisernen Überbauten r dreigleisigen Brücke notwendig und zwar auf der einen ite mit 2,1 m, auf der anderen mit 1,7 m. Von den drei Gleisen nen zwei dem Personenverkehr, das dritte dem Güterverkehr. s war der dichten Zugfolge wegen nicht möglich, eines der eise während des Umbaues außer Betrieb zu setzen.

Die Widerlager der Brücke waren so breit, daß ihre Parallelgel aufgehöht werden konnten, während die Gleise sich noch in r tiefen Lage befanden.

Die Hauptträger der Brücke bestehen aus Bolzenfachwerk. hen den Auflagern wurden starke, eiserne, genietete Böcke fgestellt, die in senkrechte I-Eisen ausliefen, an diese wurde r Gelenkbolzen über dem Auflager angehängt. Jeder Bock stand aus zwei I-Eisen, N P 45, die gegeneinander abgesteift d durch Knotenbleche verbunden waren. An jedem Ende der Eisen wurden zwei Schrauben angebracht, und nun geschah Hebung der Brücke, indem die Schraubenwinden von je 2 Mann f Kommando gleichzeitig gedreht wurden. So wurde das eine le jedes Überbaues um 40 cm gehoben und dann auf Eichenlzklötzen abgesetzt. Dann folgte das gegenüberliegende Ende s Überbaues, und so wurde fortgefahren, bis die endgültige he der Brücke erreicht war.

Als sämtliche Überbauten auf dieser Höhe angelangt waren, rde die erste Lage der Holzklötze allmählich durch einen st von I-Eisen N P 40 ersetzt, die über die ganze Länge s Widerlagers liefen. Nach der Verlegung wurden diese I-äger durch Knotenbleche verbunden. Dann wurden die Holzklötze unmittelbar unter jedem Auflager fortgeräumt, so daß hier ein freier Raum entstand, den die I-Träger überbrückten. In diesem freien Raum wurden die Widerlager in Beton hochgeführt und die Auflagerkörper neu versetzt. Nachdem der Beton erhärtet war, wurden die Überbauten mit Schraubenwinden auf ihre Auflager niedergelassen und die I-Eisen und Holzklötze entfernt. Dann wurde der Rest des Mauerwerks hergestellt.

Die Hebung der drei Überbauten erforderte insgesamt 13 Tage.

Allgemeines.

— **Mittelflurwagen.** Als solche oder auch als Niederflurwagen bezeichnet man eine Art von Straßenbahnwagen, bei denen in der Mitte der Seitenwände ein etwa 2 m langer Flur zum Ein- und Aussteigen der Fahrgäste angebracht ist, dessen Oberkante nur wenig über ein drittel Meter über der Schienenoberkante liegt, so daß von der Straße aus das Innere des Wagens ohne Zuhilfenahme von Fußtritten erreichbar ist. Sie sind schon seit Jahren in Amerika in Gebrauch. Auch in Deutschland werden sie seit einiger Zeit verwendet, in Nürnberg z. B. verkehren sie in der Form von zweiachsigen Wagen mit einachsigen Drehgestellen, auf der Bonner Straßenbahn als vierachsige Wagen, die Wiener städtischen Straßenbahnen planen gleichfalls die Einstellung zweckentsprechender Anhänge- und Triebwagen mit Mitteleingang. In Deutschland werden Wagen dieser Art u. a. von der Waggonfabrik A.-G. in Ürdingen a. Rh. hergestellt; diese haben den Vorteil, daß sie als zweiachsige Wagen, trotz des tief herabreichenden Mittelflurs, bei Verwendung eines der Firma geschützten Federträger-Laufgestells, ein eigenes Laufgestell erhalten können. Nach einer Beschreibung in der „Dtsch. Straßen- und Kleinbahn-Ztg." weist der von der Firma hergestellte Wagen in seiner Mitte den erwähnten Flur auf, dessen Oberkante 370 mm über Schienenoberkante liegt. Seitlich ist der Flur durch Doppelschiebetüren verschließbar, die geöffnet eine lichte Öffnung von 1,50 m freilassen. Der Wagenkasten faßt 54 Personen auf 24 Sitz- und 30 Stehplätzen. Letztere verteilen sich auf 14 in dem Mittelflur und je 8 in den beiden Abteilen. In Mitte Flur, seitlich gegen die Türen, sind zwei Haltestangen angeordnet, die auch als Stütze beim Ein- und Aussteigen dienen. Durch die beiderseits des Flurs mit Doppelschiebetüren ausgerüsteten Mittelwände gelangt man in die beiden Endabteile, deren Fußboden um 280 mm höher liegt als der des Flurs. Die Sitze in diesen Abteilen sind so angeordnet, daß ein breiter Mittelgang für Stehplätze verbleibt. Selbstverständlich ist eine anderweitige Verteilung von Sitz- und Stehplätzen durch Änderung der Sitzeinteilung ohne weiteres möglich. Das Kastengerippe besteht, soweit beanspruchte Teile in Frage kommen, aus Stahl. Holz findet im Gerippe nur soweit Verwendung, als es zur Befestigung von Fenstern und der inneren Ausstattung dient. Die Langträger sind aus Stahlblech und verkleiden zugleich die äußeren Kastenwände unterhalb der Fenster. In der Wagenmitte geht der Träger in ein allseitig geschlossenes, winkelig gut versteiftes Portal über. An dieses schließen sich Querportale in den Kastenquerwänden an, so daß eine gute Aussteifung des Wagenkastens nach allen Richtungen hin gewährleistet wird. Das Laufgestell weicht von den bekannten Arten dadurch ab, daß die Langträger aus hochwertigem Federstahl hergestellt sind und so unmittelbar als Federn Verwendung finden. Hierdurch konnte die Federgrundlage des Wagenkastens außerordentlich groß gemacht werden, so daß der Lauf des Wagens ein sehr ruhiger ist. Ein Wagen dieser Art ist seit einiger Zeit bei der Crefelder Straßenbahn versuchsweise in regelmäßigem Betrieb. er soll nach den Mitteilungen unserer Quelle bei den Fahrgästen großen Anklang finden, besonders durch den bequemen Ein- und Ausstieg sowie durch seinen außerordentlich ruhigen Lauf.

Amtliche Mitteilungen der Geschäftsführenden Verwaltung.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Eisenbahndirektionsbezirk Posen. Am 1. Juli J. wird der zwischen den Bahnhöfen Waltersdorf (Kr. Sprotau) und Poppschütz rechts der Bahnstrecke Freystadt (Niederschles.)-Waltersdorf (Kr. Sprottau) gelegene Bahnhof 4. Klasse Peterschlau, welcher bisher dem Personen- und Gepäckverkehr nte. auch für die Abfertigung von Wagenladungsgütern eröffnet werden. Die Abfertigung von Stückgütern, Fahrzeugen, Sprengstoffen, Leichen, lebenden Tieren und Gegenständen, zu deren Ver- und Entladung eine Kopframpe erforderlich ist, ist vorläufig auf weiteres ausgeschlossen.

Abfertigungsbefugnisse der Güterladestelle Zillingdorf.

K. K. priv. Südbahn-Gesellschaft. Die Abfertigungsbefugnisse der in Km 39.4/40.0 der Linie Meidling-Pottendorf-Wr. Neustadt zwischen der Station Ebenfurth und der Personenhaltestelle Untereggendorf gelegenen Güterladestelle Zillingdorf werden vom 10. August d. J. ab auf die Auf- und Abgabe von Frachtgutsendungen in ganzen Wagenladungen der Firmen: 1. Gemeinde Wien—Städtisches Elektrizitätswerk und 2. Gemeinde Wien—Braunkohlen-Bergbau Gewerkschaft Zillingdorf beschränkt. Leichen, lebende Tiere und explo-

sionsgefährliche Gegenstände sind von der Auf- und Abgabe ausgeschlossen. Vom gleichen Tage wird in der genannten Güterladestelle die Auf- und Abgabe von Frachtgütern der Firmen: 1. Bauunternehmung Überlandzentrale Ing. N. Rei & Neffe und 2. Feld- und Industriebahnwerke Dr. Brukner Pollitzer eingestellt.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Fahrpläne.

Vom 26. Juni d. Js. ab wird der Personenzug 210 Bentheim-Rheine zur Erreichung des Anschlusses an Pz. 676 nach Oberhausen wie folgt früher verkehren: Pz. 210 (2—4 Kl.):

Bentheim ab 1^{12}, Schüttorf ab 1^{19}, Salzbergen ab 1^{30}, Rheine an 1^{41}.

Münster (W.), 16. Juni 1916. (824)

Königliche Eisenbahndirektion.

2. Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Am 1. Juli d. J. wird der Personenhaltepunkt Rötzenhagen der Strecke Schlawe-Rügenwalde als Bahnhof 4ter Klasse auch für den Eil- und Frachtstückgut-, Wagenladungs- und Tierverkehr eröffnet. Die Annahme und Auslieferung von Gegenständen, zu deren Ver- und Entladung eine feste Rampe erforderlich ist, sowie von Sprengstoffen ist ausgeschlossen. Mit dem gleichen Tage wird der neue Bahnhof in den Staats- und Privatbahn-Güter- und Tiertarif einbezogen.

Nähere Auskünfte über die Höhe der Frachtsätze erteilen die Abfertigungsstellen.

Durch die Eröffnung treten in einigen Verbindungen im Personenverkehr in der 2. und 3. Wagenklasse Erhöhungen bis zu 10 ₰ und im Expreßgutverkehr bis zu 1 ℳ ein. Die Erhöhungen gelten erst vom 1. September d. Js. ab.

Danzig, den 14. Juni 1916. (820)

Königliche Eisenbahndirektion, zugleich namens der beteiligten Verwaltungen.

3. Güterverkehr.

Badischer Gütertarif.

Die mit Gültigkeit vom 15. Juni l. J. im Nachtrag 9 zum gemeinsamen Heft für den Wechselverkehr deutscher Bahnen aufgenommenen geänderten Bestimmungen über den Verkehr mit der Schweiz, den nordischen Ländern und den Niederlanden gelten vom gleichen Zeitpunkt ab auch für den badischen Binnenverkehr.

Karlsruhe, den 18. Juni 1916. (822)

Gr. Generaldirektion der Bad. Staatseisenbahnen.

Transportreglement der schweizerischen Eisenbahnen.

Mit Gültigkeit vom 1. Juli 1916 wird der § 60 und § 74 durch folgende Bestimmung ergänzt:

„Ergibt die bahnamtliche Nachwägung von Wagenladungen auf der Geleisewage keine größere Abweichung von dem im Frachtbrief angegebenen Gewicht als 2 Prozent, so wird das im Frachtbrief angegebene Gewicht als richtig angenommen und die Fracht auf Grund dieses Gewichtes berechnet."

Karlsruhe, 17. Juni 1916. (821)

Gr. Generaldirektion der Staatseisenbahnen.

Tfv. 1267. Oberschlesisch-österreichischer Kohlenverkehr. Eisenbahngütertarif Teil II Heft 3, gültig vom 1. September 1913.

Mit Gültigkeit vom 20. Juni 1916 bis auf Widerruf bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens bis 1. Februar 1917 werden die nachstehenden Stationen der Salzkammergut-Lokalbahn in die Abteilung A (Frachtsätze für Steinkohlen usw.) einbezogen:

Salzburg Rangierbahnhof mit den Frachtsätzen von Salzburg-Itzling,
Eugendorf-Kalham mit den Frachtsätzen von Salzburg-Itzling, erhöht um 130
Mondsee mit den Frachtsätzen von Salzburg-Itzling, erhöht um 250
St. Gilgen mit den Frachtsätzen von Salzburg-Itzling, erhöht um 280
St. Lorenz mit den Frachtsätzen von Salzburg-Itzling, erhöht um 230
St. Wolfgang Lokalbahn mit den Frachtsätzen von Salzburg-Itzling, erhöht um 320
Strobl mit den Frachtsätzen von Salzburg-Itzling, erhöht um 350
Thalgau mit den Frachtsätzen von Salzburg-Itzling, erhöht um 190 Heller für 1000 kg.

Die Überführungsgebühr in Bad Ischl oder Salzburg ist in den obigen Frachtsätzen enthalten.

Kattowitz, den 17. Juni 1916. (825)

Königliche Eisenbahndirektion Kattowitz namens der beteiligten Verwaltungen.

Mitteldeutsch-Südwestdeutscher Güterverkehr.

Am 1. Juli 1916 wird die Station Künzig (Lothr.) der Reichseisenbahnen in den Tarif aufgenommen. Näheres bei den Abfertigungsstellen.

Erfurt, den 16. Juni 1916. (823)

Königliche Eisenbahndirektion.

Ausnahmetarif für Düngemittel und Rohmaterialien zur Kunstdüngerfabrikation.

Mit sofortiger Gültigkeit wird für schwefelsaures Ammoniak aus Belgien die Fracht von den deutschen Grenzstationen bis auf weiteres gegen jederzeitigen Widerruf auch dann nach dem obigen Ausnahmetarif berechnet, wenn der Frachtbrief in der Spalte Inhaltsangabe den Zusatz „zur Verwendung als Düngemittel im Inlande" nicht enthält.

Dresden, am 16. Juni 1916. (815)

Kgl. Gen.-Dir. der Sächs. Staatseisenb.

Sächsisch-Österreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband. Verkehr mit Ungarn.

Am 1. Juli 1916 wird auf Seite 28 des Tarifheftes 7 vom 1. Januar 1907 im Ausnahmetarif 5 a (Getreide usw.) bei der Abteilung „Mahlprodukte" der Zusatz: „ausgenommen Kleie, auch Grieskleie und Gerstenkleie" abgeändert in: „ausgenommen Kleie, wie im Ausnahme-Tarif 5 b genannt."

Dresden, am 15. Juni 1916. (819)

Kgl. Gdir. der Sächs. Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung.

Ausnahmetarif 6 für Steinkohlen us. vom Ruhrgebiet usw. nach Staats- u. Privatbahnstationen.

Mit Gültigkeit vom 1. Juli 1916 w- den die Anwendungsbedingungen in d Abteilungen A, B und E des Tar dahin ergänzt, daß die Frachtsätze n für Sendungen eigener Gewinnu gelten, die von einer Zeche od Kokerei oder in Abteilung A und auch von einer Brikettfabrik bei d nach ihrer örtlichen Lage und na diesem Ausnahmetarif für sie in F tracht kommenden Versandstation z Beförderung aufgegeben werden.

Essen, den 10. Juni 1916. (81

Königliche Eisenbahndirektion.

Bayerisch-Württembergischer Güterverkehr.

Tarif vom 1. Juni 1907.

Ab 15. Juni 1916 wird für Sar sendungen von Pleinfeld nach Ulm e Frachtsatz von 33 ₰ für 100 kg e geführt. (81

München, den 13. Juni 1916.

Tarifamt der K. Bayer. St.-E.-B. r. d. I

Güterverkehr der badisch-schweiz. Übergangsstationen mit der Schweiz.

Der gemeinsame schweiz. Ausnahtarif Nr. 7 für Wein usw. wird auf d 31. August 1916 gekündigt. Über Neuausgabe erfolgt später besonde Bekanntmachung. (81

Karlsruhe, den 1. Juni 1916.

Gr. Generaldirektion der Badischen Staatseisenbahnen.

4. Verdingungen.

Die Ausführung von Gleisumbaute Weichenauswechselungen und Gle unterhaltungsarbeiten auf dem Hambu Lehrter Güterbahnhof

(32. Bahnmeisterei) soll in 3 Lose deren Zuschlag getrennt erfolgen ka öffentlich vergeben werden. Die Verd gungsunterlagen können im Zimmer des unterzeichneten Betriebsamtes e gesehen werden, auch können Angebo hefte, soweit solche vorhanden, geg Zahlung von 1,50 ℳ für die 3 Lo zusammen in der Kanzlei, Zimmer hierselbst, bezogen werden. Die Beträ sind in bar zu zahlen oder portof unter Beifügung von 5 ₰ Bestellge (Briefmarken ausgeschlossen) einz senden. Die Angebote sind verschloss mit der Aufschrift „Angebot auf Gle arbeiten im Bezirk der 32. Bah meisterei" versehen bis zum 28. Ju 1916, vormittags 11 Uhr, nach hier ei zureichen. Die Öffnung der eing gangenen Angebote findet zu v benannter Zeit in Gegenwart der et erschienenen Bieter statt. Zuschlagfr 4 Wochen. (81

Königliches Eisenbahn-Betriebsamt 3 Berlin NW 40, Invalidenstraße 51.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen von dem verantwortlichen Schriftleiter, Eisenbahndirektions-Präsident a. D. v. Mühlenfels in Berlin.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nummer 49. 24. Juni 1916. LVI. Jahrgang.

Inhalt:

Der Satzungsausschuß des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Der bayerische Eisenbahnetat 1916/1917 im Landtage.

Der bargeldlose Zahlungsverkehr bei der sächsischen Staatseisenbahnverwaltung.

Die Erweiterung der Bahnhofsanlagen in Gera (Reuß).

Nachrichten.

Deutschland: Der preußische Landeseisenbahnrat. — Staatsmittel für Kleinwohnungen von preußischen Staatsbeamten. — Gehaltserhöhungen bei Beamten der Reichsbahnen. — Eisenbahnkantinen in Baden. — Verwendung kriegsbeschädigter Offiziere im badischen Staatsdienst. — Die verbügelte Fahrkarte eines Eisenbahnfledderers. — Kriegsauszeichnungen. — Personalnachrichten.

Österreich: Die rechtliche Stellung der Stadtbureaus der österreichischen Staatsbahnen. — Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn. — Eine Konferenz über die Kohlenversorgung Wiens. — Ringhoffer-Werke A.-G.

Ungarn: Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft. — Der Ertrag der Lokalbahnen im Jahre 1913.

Übrige europäische Länder: Akkumulatorwagen auf den norwegischen Staatsbahnen. — Die Sulitelmabahn in Norwegen. — Signale an schwedischen Staatsbahnen. — Pariser Untergrundbahn. — Protest der englischen Eisenbahnangestellten gegen die weitere Heranziehung zum Militärdienst. — Orientalische Eisenbahnen.

Fremde Erdteile: Dschulfa-Täbris.

Allgemeines.

Bücherschau.

Amtliche Bekanntmachungen.

Der Satzungsausschuß des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen

hat am 2. und 3. Juni d. J. in Teplitz-Schönau seine 69. Sitzung abgehalten und über die auf Seite 512 dieser Zeitung schon mitgeteilten Beratungsgegenstände verhandelt.

A. Als erster Punkt der Tagesordnung wurde über die Fortsetzung des Vertragsverhältnisses mit dem Verleger der „Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen", das zunächst bis zum 31. Dezember 1916 läuft und sich stillschweigend immer auf drei Jahre verlängert, wenn es nicht 6 Monate vor Ablauf gekündigt wird, beraten. Vom Verleger war geltend gemacht worden, daß es ihm bei den gegenwärtig ganz außergewöhnlichen Verhältnissen nicht möglich wäre, Vertragsverpflichtungen für eine so lange Dauer zu übernehmen; wenn er auch nicht beabsichtige, den Verlags- und Vertriebsvertrag zu kündigen, so bäte er doch, sich damit einverstanden zu erklären, daß zunächst und bis zum Eintritt geregelterer Verhältnisse nur eine Verlängerung der Vertragsdauer um ein Jahr einträte. Dem Ausschuß lagen zwei Übersichten über die Einnahmen und Ausgaben der Zeitung für die Jahre 1913 bis 1915 vor, wie sie für die Kasse des Vereins und wie sie für die Kasse des Verlegers zu Buche stehen. Die Ergebnisse für die Jahre 1914 und 1915 lassen offenkundig die ungünstige Beeinflussung durch den Weltkrieg erkennen: Wesentlicher Rückgang der Einnahmen infolge geringeren Absatzes der Zeitung an Dritte, hauptsächlich aber infolge der empfindlichen Abnahme der amtlichen und privaten Anzeigen. Die vom Verleger für die Dauer des Krieges nachgesuchte einjährige Vertragsverlängerung wurde vom Ausschuß bewilligt, ebenso wurde der Anregung der Geschäftsführenden Verwaltung des Vereins zugestimmt, den Vereinsverwaltungen die Verpflichtung zur Veröffentlichung ihrer sämtlichen Gütertarifbekanntmachungen in der Vereinszeitung, die seit dem Jahre 1911 ganz erheblich zurückgegangen seien (die Einnahmen dafür von rd. 17 000 ℳ auf rd. 7000 ℳ) erneut in Erinnerung zu bringen.

B. Sodann wurde eine ganze Reihe von Anträgen auf Anschluß kleinerer Eisenbahnverwaltungen an den Verein gemäß § 6 der Satzungen angenommen (Elmshorn-Barmstedt-Oldesloer Eisenbahn-Aktiengesellschaft, Hildesheim-Peiner Kreiseisenbahn-Gesellschaft, Rinteln-Stadthagener E.-G., Stendal-Tangermünde E.-G., Zschipkau-Finsterwalde E.-G., Nagyvárader Stadtbahn-Aktien-Gesellschaft). Die von der Zentralverwaltung für Sekundärbahnen, H. Bachstein, in Berlin beantragte Zurechnung mehrerer in ihrem Betriebe stehender Nebenbahnen, nämlich a) der Neuhaldensleber E., b) der Osterwieck-Wasserlebener E., c) der Wenigentaft-Öchsener E., d) der Friedländer Bezirksbahnen zu ihren übrigen Vereinsbahnstrecken wurde genehmigt. Ebenso fand der schon in der vorigen ordentlichen Sitzung (München, 20./21. Mai 1915) behandelte Antrag der Holländischen E.-G. auf Zurechnung mehrerer von ihr betriebenen vollspurigen Kleinbahnstrecken die Zustimmung des Ausschusses, nachdem die inzwischen eingegangenen näheren Darlegungen über die Bedeutung dieser Strecken geprüft worden waren. Über alle diese Beschlüsse zu B findet z. Zt. das schriftliche Abstimmungsverfahren unter den Vereinsmitgliedern gem. § 15[1] der Vereinssatzungen statt.

C. Ferner nahm der Ausschuß den Zwischenbericht des für die Umarbeitung des Übereineinkommens betr. die Vereinsabrechnungsstelle eingesetzten Unterausschusses entgegen. Dieser Unterausschuß hatte bei seinem erstmaligen Zusammentritt einen von der Geschäftsführenden Verwaltung ausgearbeiteten, von dem seitherigen Text nur in formeller Beziehung abweichenden neuen Entwurf des genannten Übereinkommens durchberaten. Hierbei stellte sich die Notwendigkeit heraus, die Beratung des Übereinkommens auch auf eine materielle Prüfung seiner Bestimmungen auszudehnen, da diese in mancher Hinsicht Lücken aufwiesen. Ferner bedeutete die Anregung der Einschränkung der jetzt erforderlichen Zahlungen unter den Vereinsverwaltun-

gen durch Einbeziehung einer Vermittlungsstelle (Bankhaus) eine wesentliche grundsätzliche Änderung gegen früher. Der Unterausschuß erbat sich daher vom Vollausschuß die Ermächtigung, das Übereinkommen betr. die Vereinsabrechnungsstelle auch einer materiellen Umarbeitung zu unterziehen; diesem Ansuchen wurde entsprochen.

D. Der Ausschuß genehmigte ferner einen Antrag der Geschäftsführenden Verwaltung auf Änderung in den Anstellungsverhältnissen der Vereinsbeamten (Einstellung und Anstellung weiblicher Kräfte unter Wegfall einzelner Beamtengruppen).

E. Schließlich wurde erneut über die Frage der Frankenumrechnung bei der Vereinsabrechnungsstelle verhandelt. Die Kgl. Ungarischen Staatsbahnen hatten in letzter Stunde noch einen Antrag auf anderweite Regelung des in der Leipziger Sitzung (25./26. Februar 1916) beschlossenen Umrechnungsverfahrens eingebracht. Seit Einführung dieses Umrechnungsverfahrens, nämlich der gesonderten Umrechnung der Frankenendergebnisse aus dem Verkehr mit der Schweiz und mit Rumänien (vgl. S. 299 dieser Ztg.), hätten sich die Verhältnisse für Ungarn nicht nur nicht gebessert, sondern eher noch verschlechtert. Da in Österreich und Ungarn wie auch in Deutschland alle Frankenzahlungen nur im Wege der Devisenzentralen stattfänden, von diesen aber nur schweizerische Franken notiert würden, ergäbe sich der unhaltbare Zustand, daß die Ungarischen Staatsbahnen ihre Frankenschulden immer in den höheren schweizerischen Franken begleichen müßten, während sie ihre Forderungen nur in den bedeutend niedrigeren Kursen der französischen Franken (aus dem Verkehr mit Rumänien) zugeschieden erhielten. Die hierdurch entstehenden Verluste wären so erheblich, daß der gegen die Stimmen der Ungarischen Staatsbahnen zustande gekommene Leipziger Beschluß wieder aufgehoben werden müsse. Der etwa erhobene Einwand, daß eine für die österreichischen und ungarischen Verwaltungen günstigere Umrechnung nur auf Kosten der deutschen Verwaltungen möglich wäre, würde beseitigt sein, wenn die deutschen Verwaltungen sich auf den Standpunkt stellten, den Verfrachtern gegenüber denjenigen Umrechnungskurs anzuwenden, zu dem die umzurechnende Währung im eigenen Lande zur gleichen Zeit beschafft werden kann, und zwar ausgehend von dem Grundsatze, daß die Bahnen bei der Umrechnung nur eine Art Wechslerdienst versehen. Die Ungarischen Staatsbahnen stellten daher den Antrag, entweder bei der Umrechnung der Frankensaldos in die Markwährung bei sämtlichen Verkehren ausnahmslos die schweizerische Devise anzuwenden, oder von der Umrechnung überhaupt abzusehen und den Ausgleich in der Frankenwährung vorzunehmen.

Die langwierigen mündlichen Beratungen über diese beide Anträge führten wiederum zu keinem endgültigen E gebnis. Trotz des lebhaften Bestrebens, dem Wunsche de Antragstellerin möglichst nachzukommen, stellten sich doc einer derartigen Regelung unüberwindbare Schwierigkeiten den Weg. Ein Ausgleich in der Original-(Franken-)Währur würde nach Lage der Vereinsabrechnung bedingen, daß sic stets die deutschen Verwaltungen Franken zur Begleichu der österreichischen und ungarischen Forderungen beschaffe müßten, eine Maßnahme, zu der von der Reichsregierung nic die Ermächtigung erteilt werden würde. Auch der andere A trag, wonach stets die schweizerische Devise bei der Ur rechnung angewendet werden sollte, und der zur Voraussetzur habe, daß auch dieser schweizerische Umrechnungskurs von de Verfrachtern eingehoben würde, sei mit der Rechtslage Deutschland nicht in Einklang zu bringen. Da in den Tarife mit Rumänien nur von Franken schlechtweg die Rede sei, habe — da nach deutschem Recht nicht der Gläubiger, sonde der Schuldner das Wahlrecht habe — lediglich der herrschend handelsübliche Gebrauch den Ausschlag zu geben. Dieser gel nun dahin, daß im Verkehr mit der Schweiz zweifelsfrei d schweizerische Devise, im Verkehr mit Rumänien der eigen liche ursprüngliche Frankenkurs, nämlich der französische D visenkurs, jedenfalls niemals der schweizerische Devise kurs angewendet werde. Schließlich vermochte der folgen Vermittelungsvorschlag eine Einigung insofern herbeizuführe als sich die Mehrzahl der Ausschußmitglieder im Grunde dan einverstanden erklärte: Jede Verwaltung stellt den Kurs, d sie von den Parteien erhoben hat, ohne Abzug in voller Hö den beteiligten fordernden Verwaltungen zur Verfügung; di soll in der Weise geschehen, daß bei der Umrechnung d Frankensaldos in die Markwährung durch die Vereinsabrec nungsstelle der Durchschnittskurs der schuldenden Verwaltu gen aus dem Erhebungsmonat zugrunde gelegt wird. D weitere Prüfung dieses Vermittelungsvorschlages, dessen pra tischer Durchführung sich zunächst noch verschiedene Schwi rigkeiten in den Weg stellten, und über dessen Tragweite oh nähere Unterlagen noch kein abschließendes Urteil gefä werden konnte, wurde daher zunächst einem 7gliedrigen Unte ausschuß übertragen, der alsdann nach dem Ergebnis sein Sonderberatungen, die sich nicht nur auf diesen Vermittelung vorschlag beschränken, sondern auch auf die beiden erwähnt Anträge der Ungarischen Staatsbahnen erstrecken sollen, d Vollausschuß für die nächste Sitzung weitere Vorschläge mach wird. N.

Der bayerische Eisenbahnetat 1916/1917 im Landtage.

(Schluß aus Nr. 48.)

Der K. Verkehrsminister erklärte hinsichtlich der Wiederverwendung von Kriegsinvaliden: Wir halten die Wiederverwendung der aus dem Felde zurückkehrenden früheren Angehörigen der Staatseisenbahnverwaltung für unsere ganz besondere Pflicht. Die Kriegsinvaliden werden vor der Wiedereinstellung vom Bahnarzt untersucht und nach dessen Gutachten auf geeigneten Posten verwendet. Es kann nicht davon die Rede sein, daß die Staatsverwaltung die Invaliden zu Lohndrückereien gegenüber vollwertigen Arbeitern verwendet. Die von uns über die Entlohnung der Kriegsinvaliden getroffenen Bestimmungen haben in Ihrem Finanzausschuß allgemeine Anerkennung gefunden. Bis zum Juni d. J. haben sich 404 Kriegsinvalide, die vor dem Kriege im Staatseisenbahndienste gestanden, um Wiederverwendung beworben. Hiervon sind 301 wieder beschäftigt. Die Wiederverwendung der übrigen Bewerber, von denen der größte Teil noch nicht endgültig aus dem Heeresdienst ausgeschieden ist, wird im Auge behalten. Daß Kriegsinvalide von der Verwendung zugunsten der Beschäftigung von Frauen zurückgestellt worden seien, ist ausgeschlossen.

Die zur Sprache gebrachten Fragen über die Verhältnisse des Eisenbahnpersonals im Heeres- und Kolonnendienst entziehen sich der Zuständigkeit der Eisenbahnverwaltung, wie es ja von den Herren Vorrednern auch anerkannt wurde. Wir haben in allen uns bekannt gewordenen Fällen nicht verfehlt, die Angelegenheit zur Kenntnis der zuständig Militärdienststellen zu bringen, und sind für die Interessen u seres Personals auch eingetreten.

Anfragen wegen einer neuen Werkstättenlohnordnung beantwortete der Herr Minister dahin: Die hierauf züglichen umfangreichen und schwierigen Arbeiten, die vor d Kriege in Angriff genommen worden waren, mußten weg Mangels an Personal und mit Rücksicht auf die notwendige E ledigung vordringlicherer Arbeiten, die der Krieg für die Eise bahnverwaltung mit sich brachte, zunächst unterbrochen werd Abgesehen hiervon hätten wir auch Bedenken tragen müss eine so grundsätzliche Änderung des Lohnwesens, wie sie mit Einführung eines Lohnregulativs verbunden ist, während Krieges angesichts der für die Eisenbahnverwaltung geschaffen Ausnahmeverhältnisse durchzuführen. Ich erklärte aber Finanzausschusse, daß wir die unterbrochenen Arbeiten wie aufnehmen, sobald es die Zeitumstände gestatten, und daß wir der Einführung der neuen Lohnordnung auch einer Vertretu der Arbeiter Gelegenheit geben werden, zu dem Entwurfe Lohnordnung sich zu äußern. Eine eingehende Besprechu fanden im Finanzausschusse ferner die Fürsorgemaßnahmen der Eisenbahnverwaltung für ihr Personal. Da wurden von allen Rednern und auch heute wieder, besonders Erfolge der Verwaltung auf dem Gebiete der Wohnungsfürsorge

erkannt. Diese Anerkennung wird für uns ein Ansporn sein, auf den beschrittenen Wegen auch weiterhin zur Hebung der wirtschaftlichen Lage unseres Personals fortzuschreiten. Im ganzen beträgt die Zahl der bahneigenen Wohnungen, der bahneigenen Einzelzimmer, der baugenossenschaftlichen Wohnungen 16 259; bei rd. 67 000 Beamten und Arbeitern trifft hiernach auf 27 % des Personals eine bahneigene oder genossenschaftliche Wohnung. Im engen Zusammenhange mit der Wohnungsfürsorge stehen die Bestrebungen, alle für Bahnbetriebszwecke nicht benötigten bahneigenen Grundstücke dem Personal zur eigenen Bewirtschaftung als Gärten für den Anbau von Gemüse und Obst oder landwirtschaftlich zur Gewinnung von Getreide, Kartoffeln und Futtermitteln für Kleinvieh zu überlassen. Wir haben zurzeit rd. 6000 Hektar als Garten- und Ackerland an 22 441 Familien gegen eine äußerst geringe Vergütung abgegeben. Die Bewirtschaftung solcher Flächen wird durch eine Reihe von Maßnahmen, wie niedrige Pachtzinse, geeignete Anweisung für die Bebauung, Einfriedigung und Wasserversorgung der Gärten, unentgeltliche Abgabe von Pflanzen usw. erleichtert und gefördert.

Die Versuche mit der Einführung des Fleißprämienverfahrens im Güterladedienst haben wir zurzeit auf 14 Güterladestellen mit 451 beteiligten Arbeitern ausgedehnt. Bei denjenigen Stellen, bei denen sich das Prämienverfahren bereits einige Zeit eingelebt hat, erreicht die Aufbesserung des Tagesarbeitsverdienstes durchschnittlich 20,7 %, ein Ergebnis, das besonders in der gegenwärtigen Zeit von dem beteiligten Personal nach allen uns zugekommenen Berichten wohltätig empfunden wird. Nachteilige Wirkungen auf die Leistungsfähigkeit und die Gesundheit des Personals und auf die Güte der Arbeit sind nicht hervorgetreten. Auf Grund der bisherigen auch für die Verwaltung günstigen Ergebnisse werden wir fortfahren, dieses Lohnsystem bei weiteren Güterdienststellen, bei denen sich die Möglichkeit hierzu bietet, einzuführen. Auch den Betriebswerkstättenarbeitern die Möglichkeit eines höheren Verdienstes durch Einführung eines geeigneten Stücklohnverfahrens zu verschaffen, ist infolge der durch den Krieg geschaffenen Verhältnisse insofern gefördert worden, als wir danach trachten mußten, bei der Verringerung der Arbeiterzahl in den Werkstätten und bei der Unmöglichkeit geeigneten Ersatzes die Arbeitsfreudigkeit des vorhandenen Personals durch den Vorteil höherer Entlohnung zu erhalten und zu steigern. Wir haben infolgedessen seit dem vorigen Jahre zunächst versuchsweise in zehn hierzu geeigneten Betriebswerkstätten ein Arbeitsprämienverfahren eingeführt, durch das den Arbeitern eine Verbesserung ihres Tagesverdienstes bis zu 15 % ermöglicht ist. Die bisherigen Ergebnisse sind sowohl für die Arbeiter wie für die Verwaltung als durchaus günstig zu bezeichnen. Die Einführung des Prämienverfahrens in weiteren Werkstätten hängt von dem Bedürfnis ab. Wir stehen in diesen Maßnahmen noch im Versuchsstadium und sind bemüht, die Einrichtung im Benehmen mit dem beteiligten Personal weiter auszubauen. Die Versicherungskassen der Eisenbahnverwaltung haben auch im Jahre 1915, wie die nunmehr vorliegenden Rechnungsabschlüsse ersehen lassen, eine sehr erfreuliche Entwicklung genommen. Die derzeitigen Leistungen der Krankenkassen der Verkehrverwaltung gehen weit über die Regelleistungen hinaus und gewähren Mehrleistungen, wie sie nur wenige Krankenkassen zugestehen. Der Zusammenschluß der Lebensversicherungsvereine der bayerischen Staatsbeamten und Staatsarbeiter ist neben den mit einer Reihe von Versicherungsgesellschaften abgeschlossenen Begünstigungsverträgen als ein weiterer Schritt zur Ausgestaltung der Hinterbliebenenfürsorge zu erachten und verfolgt als Hauptzweck die Gründung einer einzigen großen Versicherungsanstalt für die bayerischen Staatsdiener. Diesem Ziele arbeitet der Verband der Lebensversicherungsvereine, dem jetzt 29 Vereine mit 66 305 Mitgliedern, einem Gesamtvermögen von 12 449 637 ℳ und einer Gesamtversicherungssumme von mehr als 56 Millionen Mark angehören, durch Prüfung der Vermögenslage und der Leistungsfähigkeit der einzelnen Vereine, durch Begutachtung von Sanierungen und Satzungsänderungen vor, ohne dabei die Selbständigkeit der einzelnen Vereine zu beeinträchtigen.

Zum Schlusse der Ausführungen über die Fürsorgebestrebungen für das Verkehrspersonal erwähnte der Herr Verkehrsminister noch die besonderen sozialen Maßnahmen, zu welchen der Krieg Veranlassung gegeben hat, die Aufwendungen für die Unterstützung der Familien der im Felde stehenden Arbeiter und weiterhin die durch die Kriegsteuerung gebotenen Beihilfen für die Beamten und Arbeiter.

Der bargeldlose Zahlungsverkehr bei der sächsischen Staatseisenbahnverwaltung.

Seit Jahren hat die Sächsische Staatseisenbahnverwaltung darauf Bedacht genommen, Bargeldsendungen nach Möglichkeit einzuschränken und den allgemeinen, auf Anwendung bargeldloser Zahlungsmittel gerichteten Bestrebungen tunlichst Rechnung zu tragen. Hierdurch hat der Giro- und Scheckverkehr immer mehr an Bedeutung gewonnen. Während sich dieser Verkehr anfänglich auf den Anschluß der Hauptkasse an den Giro- und Scheckverkehr mit der Reichsbank beschränkte, sind unächst seit dem Jahre 1899 zur Vermittlung des Geldverkehrs im Giro- und Scheckwege mit der Sächischen Bank zu Dresden Vereinbarungen getroffen worden. Es sind damals außer der Hauptkasse zehn Güterkassen in den Ortschaften Sachsens, in denen sich Zweigstellen der Sächischen Bank befinden, an deren Giro- und Scheckverkehr angeschlossen worden. Diese Güterkassen sind als Sammelstellen eingerichtet worden und haben als solche die Gelder der ihnen zugeteilten Kassenstellen aufzunehmen und an die Bankstellen abzuführen. Soweit sie ihre Kontenbestände nicht zu eigenen Zahlungen oder zu Vorschüssen für die unterstellten Kassen brauchen, haben die Sammelstellen die überschüssigen Bestände von ihrem Konto auf das der Hauptkasse zu überweisen. In gleicher Weise überweist auch die Hauptkasse im Bedarfsfalle den Sammelstellen die benötigten Beträge.

Seit der Vereinigung sächsischer Gemeinden und Gemeindeverbände zu einem „Giroverband Sächsischer Gemeinden“ im Jahre 1909 besitzen ferner die Staatseisenbahnhauptkasse und die meisten Güterkassen, die ihren Sitz an einem der an den Giroverband angeschlossenen Orte haben auch ein Gemeindeverband-Girokonto, durch das sie auch ihre Überschußgelder der Hauptkasse im Wege der Überweisung zuführen.

Inzwischen ist der Giroverkehr weiter ausgebaut worden. Die Staatseisenbahnhauptkasse und neuen Güterkassen haben seit dem Jahre 1913 Anschluß an den Postüberweisungs- und Scheckverkehr erhalten. Im gleichen Jahre sind ferner über 50 Güterkassen, von denen eine auch als Sammelstelle eingerichtet worden ist, an den Giroverkehr mit der Reichsbank angeschlossen worden. Inzwischen ist der Giroverkehr mit der Sächischen Bank durch den Anschluß von weiteren sieben Eisenbahnkassen ausgedehnt worden und im März dieses Jahres der Postscheckverkehr durch den Anschluß von rund 200 Eisenbahnkassen erheblich erweitert worden. Daneben haben noch zwei Güterkassen Girokonten bei der Allgemeinen Deutschen Kreditanstalt erhalten, und die Staatseisenbahnhauptkasse besitzt außerdem ein Konto für österreichische Währung bei der Dresdner Bank und je ein Konto für deutsche und für österreichische Währung bei der Böhmischen Eskompte-Bank, bei der auch zwei auf österreichischem Gebiete liegende sächsische Güterkassen Girokonten für deutsche und für österreichische Währung erhalten haben. Diese beiden Güterkassen sind gleichzeitig als Sammelstellen für die österreichische Währung der benachbarten Kassenstellen eingerichtet worden. Endlich ist mit dem Giroverband Sächsischer Gemeinden ein Abkommen über die Verzinsung der Kontenbestände der Eisenbahnkassen bei den Ortsgirokassen getroffen worden, das eine bessere wirtschaftliche Ausnutzung des Gemeindegiroverbandes, eine nur zweimalige Überweisung der Kontenbestände der Eisenbahnkassen an die Staatseisenbahnhauptkasse innerhalb eines Monats und ferner ermöglicht hat, daß die günstig gelegenen Eisenbahnkassen mit Gemeindegiroanschluß die Gelder der benachbarten Kassen mit aufnehmen und dem Gemeindegirokonto mit zuführen.

Vermöge dieser zahlreichen Verbindungen wickelt sich bei der sächsischen Staatseisenbahnverwaltung im eigenen Interesse wie im Interesse der mit ihr in Verbindung stehenden Geschäftswelt der Geldverkehr schon jetzt in der Hauptsache bargeldlos ab. Nach dieser Richtung wird forgesetzt nicht nur auf die Kassenstellen, sondern auf die mit der Verwaltung in Verbindung stehenden Lieferer und Verkehrstreibenden eingewirkt. Wo sich die Möglichkeit bietet, Zahlungen im Überweisungsverkehr zu bewirken, wird dieser Weg auch ohne besonderen Antrag der Zahlungsempfänger beschritten.

Der Giro- und Scheckverkehr der sächsischen Eisenbahnverwaltung hat infolgedessen nach und nach einen erheblichen Umfang angenommen. Er betrug bei der Reichsbank

	im Jahre	Einnahme ℳ	Ausgabe ℳ
auf dem Girokonto der Hauptkasse	1903	11,1 Millionen	11,0 Millionen
	1912	48,8 „	48,9 „
	1913	57,2 „	57,1 „
	1914	50,2 „	50,2 „
	1915	45,4 „	45,3 „
auf den Girokonten der Güterkassen	1913	8,6 „	8,6 „
	1914	15,1 „	15,1 „
	1915	13,3 „	13,2 „

	im Jahre	Einnahme ℳ	Ausgabe ℳ
bei der Sächsischen Bank:			
auf dem Girokonto der Hauptkasse	1913	107,2 Millionen	105,5 Millionen
	1914	92,9 „	91,3 „
	1915	107,8 „	105,5 „
auf den Girokonten der Güterkassen	1913	92,6 „	92,6 „
	1914	85,3 „	85,1 „
	1915	87,3 „	86,8 „
bei dem Gemeindegiroverbande:			
auf dem Girokonto der Hauptkasse	1913	21,6 Millionen	21,6 Millionen
	1914	18,0 „	18,0 „
	1915	26,6 „	26,4 „
auf den Girokonten der Güterkassen	1913	22,2 „	22,2 „
	1914	21,1 „	20,8 „
	1915	34,2 „	34,0 „
im Postscheckverkehr:			
auf dem Konto der Hauptkasse	1913	1,4 Millionen	1,4 Millionen
	1914	2,0 „	2,0 „
	1915	2,5 „	2,5 „
auf den Konten der Güterkassen	1913	1,2 „	1,2 „
	1914	1,5 „	1,5 „
	1915	1,5 „	1,5 „

Von den übrigen Girokonten ist der Umsatz auf dem Konto der Staatseisenbahnhauptkasse für österreichische Währung bei der Dresdner Bank erheblich; er betrug im Jahre 1915 8,6 Millionen Kronen in Einnahme und 8,4 Millionen Kronen in Ausgabe. Der Gesamtumsatz der Hauptkasse in österreichischer Währung war im Jahre 1915 außergewöhnlich hoch: 13,4 Millionen Kronen in Einnahme und 13,3 Millionen Kronen in Ausgabe gegenüber 3,1 Millionen im Jahre 1914. Allein 11,5 Millionen Kronen hat die Staatseisenbahnhauptkasse im Jahre 191 angekauft.

Wie der Geldverkehr überhaupt, so ist auch der Giroverkeh durch den Krieg mehr oder weniger beeinflußt worden, beson ders wirkte auf den des Jahres 1914 die Unterbrechung de Überweisungsverkehrs während der ersten beiden Kriegsmonate Rund 35 Millionen Mark war bei der Staatseisenbahnhauptkass der Umsatz im Jahre 1914 geringer als im Jahre 1913. Es be trugen bei der Hauptkasse

im Jahre	die Roheinnahmen ℳ	die Rohausgaben ℳ
1913	437,4 Millionen	435,8 Millionen
1914	401,9 „	400,9 „
1915	408,4 „	405,4 „

Schließlich ist noch das Zinsenerträgnis für die Kontenab schlüsse (mit Ausnahme der bei der Reichsbank und bei der Postscheckverkehr, die bekanntlich Zinsen nicht gewähren), er wähnenswert. Während sich das Zinsenerträgnis in den Jahre 1902 bis 1909 zwischen 25 000 bis 28 000 Mark jährlich bewegte hat es über 38 000 Mark im Jahre 1910, über 44 000 ℳ im Jahr 1911, über 46 000 ℳ in den Jahren 1912 und 1913 und über 48 00 Mark im Jahre 1914 betragen und ist im Jahre 1915 auf übe 63 000 ℳ gestiegen. Das Zinsenerträgnis ist gleichzeitig ein Entschädigung für die Mehrarbeiten, die zweifellos mit de Überweisungen an die Zahlungsempfänger verbunden sind un sich von Jahr zu Jahr namentlich bei der Staatseisenbahnhaupt kasse steigern, bei der die Überweisungen an Dritte in de Hauptsache erledigt werden und die Überweisungen von de vielen angeschlossenen, ihr nachgeordneten Kassenstellen un für jene Güterkassen zusammenfließen, die mangels Anschluß gelegenheit an den Bankverkehr nicht angeschlossen werde können.

Die Erweiterung der Bahnhofsanlagen in Gera (Reuß).

Die nachfolgenden Einzelheiten über die Art und Ausführung der in der Überschrift angedeuteten Bauaufgabe sind einer von Regierungsbaumeister Clauß in Köslin und Baurat Friedrich in Riesa gemeinsam verfaßten, in der „Zeitschrift für Bauwesen" (Jahrgang 1915, 10. bis 12. Heft) veröffentlichten Arbeit entnommen.

Die Haupt- und Residenzstadt des Fürstentums Reuß j. L., zugleich eine der industriereichsten Städte Thüringens und Mittelpunkt eines dicht bevölkerten Verkehrsgebietes, ist Knotenpunkt mehrerer Hauptbahnen und Übergangstation der preußischen und sächsischen Staatsbahnen. In Gera münden einerseits die preußischen Staatsbahnlinien von Leipzig-(Weißenfels)-Zeitz, von Weimar und von Saalfeld und anderseits die sächsischen Staatsbahnstrecken von Glauchau-Gößnitz und von Weischlitz ein. An Verkehrsanlagen waren bis zur Zeit des Beginns der Erweiterungsbauten je ein Personen-, ein Freilade- und ein Verschubbahnhof der beiden Verwaltungen vorhanden, die preußischen Anlagen befanden sich im Norden, die sächsischen im Süden der Stadt. Sämtliche vorbezeichneten Linien mündeten in den Personenbahnhof der preußischen Staatsbahnen ein, der somit Gemeinschaftsbahnhof war. Der sächsische Personenbahnhof war in der Hauptsache nur Durchgangstation für die beiden sächsischen Linien, für eine Reihe von Vorortzügen auf diesen Strecken war er auch Anfang- und Endstation. Diese beiden räumlich 2 km voneinander entfernten Personenbahnhöfe waren durch einen viergleisigen Bahnkörper verbunden, von dem je zwei Gleise im Besitze Preußens und Sachsens waren.

Die auf den beiden Bahnhöfen befindlichen Verkehrsanlagen waren nun seit mehr als 20 Jahren fast unverändert geblieben, sie konnten daher dem neuzeitlichen Verkehr in keiner Weise mehr genügen. Die Notwendigkeit einer durchgreifenden Neugestaltung der preußischen und sächsischen Bahnhofsanlagen wurde bereits vor einer ganzen Reihe von Jahren anerkannt, die Verhandlungen darüber gehen bis in die neunziger Jahre vorigen Jahrhunderts zurück. Gründe verschiedener Art sprachen von vornherein für eine gleichzeitige und gemeinsame Inangriffnahme der Erweiterungsbauten. Der zwingendste Grund für ein gemeinsames Vorgehen beider Verwaltungen war die Notwendigkeit, den zwischen den beiden Bahnhöfen in Gera gelegenen Bahnkörper, der mehrere sehr verkehrsreiche Straßenzüge in Schienenhöhe kreuzte, zwecks Beseitigung der hieraus entspringenden ständigen Betriebsgefahr sowie der Behinderung des überaus starken Straßenverkehrs, höher zu legen. Die Hochlegung der Gleise aber erstreckte sich in die beiden Bahnhöfe hinein und gab so zu gleicher Zeit auch den Anlaß zu deren durchgreifender Umgestaltung. Der naheliegende Gedanke der Errichtung eines einzigen Gemeinschaftspersonenbahnhofs etwa in der Mitte zwischen den beiden bisherigen Bahnhöfen mußte nicht nur der sehr hohen Kosten halber sondern auch deswegen ausscheiden, weil keine der beiden Verwaltungen ihre bisherigen Anlagen ohne Schädigung ihrer Interessen aufgeben zu können glaubte. Dem Umbauplan mußten daher die bisherigen getrennten Betriebsverhältnisse unter Beibehaltung der allgemeinen örtlichen Lage der beiden Bahnhöfe zu grunde gelegt werden.

Die örtliche Ausführung der Bauarbeiten lag in den Händen einer preußischen Bauabteilung und eines sächsischen Neubauamtes. Als gemeinschaftlich auszuführende Bauten kamen außer der Hochlegung des viergleisigen Verbindungsbahnkörpers nur die hiermit zusammenhängenden zwischenzeitlichen Bauten in Frage. Die Aufstellung der Entwürfe und die Ausführung der Gemeinschaftsbauwerke einschließlich der für die Zwischenzeit notwendigen vorübergehenden Einrichtungen zur Aufrechterhaltung des durchgehenden Betriebs erfolgte durch die preußische Verwaltung im Einvernehmen mit der sächsischen. Begonnen wurden die Arbeiten mit der zur Erweiterung des sächsischen Bahnhofs und zur Schaffung von Raum für die vorübergehenden Anlagen notwendigen Verdrückung der preußischen Gleise. Hierauf folgten die auf die Hochlegung der Gemeinschaftsstrecke gerichteten Arbeiten, bei denen während der ganzen Bauzeit der vordem auf 4 Gleise verteilte Verkehr der Gößnitzer, Weischlitzer und Saalfelder Linie sowie der Güterübergabe- und Maschinenverkehr zwischen den beiden Bahnhöfen auf 2 Gleisen bewältigt werden mußte. Die Zahl der auf nur zwei Gleisen übergehenden Zugläufe betrug beiläufig täglich 142. Die Ausführung der sämtlichen umfangreichen Bauarbeiten erforderte infolge der örtlichen und betrieblichen Schwierigkeiten einen Zeitraum von fünf Jahren. Die von der preußischen Verwaltung für die Erweiterungsbauten in Gera aufgewendeten Kosten beliefen sich auf rd. 8,4 Millionen Mark, die Aufwendungen Sachsens betrugen rd. 4 Millionen Mark.

Auf dem preußischen Bahnhof in Gera verkehrten zu Zeit des Umbaues insgesamt 110 dem Personenverkehr dienende Züge. Für die Ein- und Ausfahrt dieser Züge stehen nach Beendigung der Erweiterungsbauten drei Gleispaare mit je einem Mittelbahnsteig von 8,7 m größter Nutzbreite und etwa 250 m Länge zur Verfügung, während vor dem Umbau zur Abfertigung der Züge nur drei durchgehende Gleise und ein Kopfgleis vorhanden waren und diese auch noch außerdem den Güterzugverkehr zu dienen hatten. Zwischen dem 2. und 3. Bahnsteig ist ein Gepäckbahnsteig von 4,5 m Nutzbreite angeordnet. Sämtliche drei Bahnsteige sind durch einen in der Achse des Empfangsgebäudes liegenden 6 m breiten Personentunnel schienenfrei zugänglich gemacht. Dem Post- und Gepäckverkehr zugleich dient ein 6 m breiter Tunnel mit elektrisch angetriebenen Aufzügen. Der Bahnsteig 1, der in der Hauptsache den

Verkehr von und nach Sachsen dient und von den übrigen Bahnsteigen außer den Bahnsteiggleisen noch durch die beiden Gütergleise getrennt ist, hat eine einstielige Halle nach Einheitszeichnung erhalten, die Bahnsteige 2 und 3 sowie der Gepäckbahnsteig sind mit einer 11,5 m hohen und 19,5 m zwischen den Fußgelenken weiten Halle überdeckt.

Das Empfangsgebäude, das im großen Ganzen noch den Anforderungen des Verkehrs entsprach und mit seiner architektonisch vornehmen Vorderansicht eine Zierde der Stadt bildet, ist erhalten geblieben. Durch einen verhältnismäßig geringfügigen Umbau des Erdgeschosses wurde eine Vergrößerung der Eingangshalle, der Fahrkartenausgabe sowie des Warteraums I. und II. Klasse erreicht. In der Nähe des Empfangsgebäudes wurde ein Bahnpostgebäude mit Posthof und hochliegenden Postgleisen errichtet. — Nördlich vom Empfangsgebäude ist ein zweigeschossiger Eilgutschuppen mit Eilgutrampe und Überladebühne erbaut worden. Der Eilgutverkehr ist nämlich auf dem preußischen Bahnhof in Gera ziemlich beträchtlich, insbesondere ist der Umladeverkehr zu Zeiten so stark, daß an dem Eilgutschuppen gleichzeitig bis zu 75 Wagen aufgestellt werden müssen. Der Eilgutschuppen ist mit den Bahnsteigen durch einen 3,5 m weiten Tunnel in unmittelbare Verbindung gebracht worden.

Bei der Erweiterung der Anlagen für den Güterverkehr und den Verschiebedienst wurde u. a. ein Anschluß für die städtische Straßenbahn hergestellt, welche die Zustellung der für die Fabriken innerhalb des Stadtgebiets anlangenden Wagenladungsgüter bewirkt. Da die Straßenbahn meterspurig ist, müssen die Güterwagen zunächst auf Rollböcke gesetzt werden, dann werden sie durch elektrische Lokomotiven den Fabriken zugestellt. — Für die Unterbringung der Lokomotiven wurden, um die Kreuzung der Fahrwege in den Hauptgleisen durch Lokomotivfahrten nach Möglichkeit einzuschränken, zwei getrennt liegende ringförmige Schuppen errichtet, deren östlich gelegener mit 34 Ständen für die Güterzug- und Verschiebelokomotiven, der westlich gelegene, noch sehr erweiterungsfähige mit 10 Ständen für die Personenzuglokomotiven bestimmt ist. Beide Schuppen haben je eine besondere Bekohlungsanlage, Sammelrauchabführung, Druckluftleitung zum Ausblasen der Lokomotiven und Achssinken zum Auswechseln der Achsen erhalten. In Verbindung mit dem östlichen Schuppen ist eine rd. 350 qm große Lokomotivausbesserungswerkstatt mit anschließendem Magazin und erforderlichen Diensträumen vorgesehen worden. — Der ganze Bahnhof ist in fünf Stellwerkbezirke eingeteilt, das fünfte Stellwerk dient nur dem Verschiebedienst. Bei sämtlichen Stellwerken erfolgt die Bedienung der Weichen und Signale auf elektrischem Wege, das Verschubstellwerk ist mit Glühlampenweichenüberwachung eingerichtet. Von einem nördlich der Bahnsteiganlagen gelegenen Befehlsstellwerk aus werden sämtliche Zugfahrten geregelt. Die elektrischen Anlagen wurden von Siemens & Halske mit einem Kostenaufwand von rd. 600 000 ℳ hergestellt. Der Stromverbrauch der Stellwerke ist äußerst gering.

Von den Erweiterungsbauten der sächsischen Verkehrsanlagen verdient die Neuanlage des Personenbahnhofs am meisten Beachtung. Für das neue Gebäude hatte die sächsische Eisenbahnverwaltung in vorausschauender Weise im Jahre 1902 ein rd. 150 m näher an das Stadtinnere gelegenes Baugelände erworben. Die neu geschaffenen Anlagen bestehen zunächst aus 2 sächsischen Bahnsteigen; ein dritter Bahnsteig gehört der preußischen Eisenbahnverwaltung und dient dem Personenverkehr der Linie Gera (Reuß) preuß. Staatsb.-Saalfeld, wofür ursprünglich eine selbständige, von den sächsischen Anlagen völlig getrennte Personenhaltestelle in Aussicht genommen war. Die mit Pilzdächern überdachten Bahnsteige sind durch einen 5 m breiten Personen- und einen 4 m breiten Gepäcktunnel mit dem Empfangsgebäude verbunden. Der Grundriß des neuen Empfangsgebäudes zeigt als Mittelpunkt eine 334 qm große Halle, in die man durch eine 60 qm große Vorhalle gelangt. Rechts vom Eingang liegen in dieser Mittelhalle die Fahrkarten- und Gepäckräume, links vom Eingang die Warteräume mit den Wirtschaftsräumen und die Fürstenzimmer. An die Gepäckräume schließt sich ein noch besonders von der Straße zugängiger Eilgutschuppen an. Die Haupthalle ist als Mittelpunkt der ganzen Anlage herausgehoben worden und verhältnismäßig hoch. Auch die Fenster der Wartesäle gehen durch zwei Geschosse. Durch diese Anlage wird die monumentale Wirkung des Gebäudes nach außen hin gegenüber den umgebenden viergeschossigen Wohnhäusern gesteigert. Das Äußere gewährt durch seine einfachen geradlinigen, emporstrebenden Formen und dank der geschickten Gliederung ein ansprechendes, ruhiges Bild, das durch Eindecken des Daches mit den lebhaft wirkenden naturfarbenen Ziegeln noch besonders gehoben wird. Auf eine gute und künstlerische Bemalung der Haupträume wurde besonderer Wert gelegt. Die wohlgelungene Anlage ist vom Bund für Heimatschutz im Fürstentum Reuß als mustergültig bezeichnet worden.

Für das Empfangsgebäude standen nur beschränkte Mittel zur Verfügung. Die dafür aufgewendeten Kosten ohne die Kosten für die Anlage des Eilgutschuppens und für die elektrische Beleuchtung stellen sich auf rd. 294 000 ℳ, d. s. rd. 134 ℳ für 1 qm bebauter Fläche und rd. 15,60 ℳ für 1 cbm umbauten Raumes.

Das neue Empfangsgebäude der sächsischen Staatsbahnen in Gera zeigt, wie es in unserer Quelle heißt, daß sich auch mit wenig reichlichen Mitteln schöne Wirkungen erzielen lassen, wenn nur die nötige Sorgfalt auf die Auswahl billiger und dabei doch zweckentsprechender und haltbarer Baustoffe und auf sorgfältige Durchbildung der Einzelheiten gelegt wird. Es bedürfe also durchaus nicht der heute bei einer ganzen Reihe im Deutschen Reiche errichteter Bahnhofsgebäude von ähnlicher Größe verwendeten, kostbaren, im allgemeinen mit dem Gebäudezweck nicht im Einklang stehenden Baustoffe.

Zum Schluß lassen wir noch einige Mitteilungen über die wichtigsten Eröffnungsdaten der Geraer Bahnhofsanlagen folgen: Die Einführung des Richtungsbetriebes auf den Personenzug-Hauptgleisen Richtung Weimar und Zeitz (je zweigleisig) und ihre Hochlegung erfolgte am 4. Dezember 1911. Die Hochlegung der Güterzuggleise und die Einführung der sächsischen doppelgleisigen Strecke fand am 12. Januar 1913 statt, während die Inbetriebnahme des umgebauten preußischen Güterbahnhofs (Bahnhofs-Nordseite) am 8. August 1911 bewirkt wurde. Die Gesamt- bzw. restlichen Anlagen sind am 30. Juni 1913 dem Verkehr übergeben worden. Auf letzteren Tag fällt somit der eigentliche Fertigstellungstermin.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Der preußische Landeseisenbahnrat** sprach sich in seiner Sitzung am 21. d. M. einstimmig dahin aus, daß der Aufhebung der für Steinkohlen und Braunkohlen (einschl. Briketts und Koks) und für Eisen und Stahl nach den Niederlanden, der Schweiz, Italien und Südfrankreich bestehenden Ausnahmetarife wirtschaftliche Interessen des Landes nicht entgegenstehen. Ferner bildeten Gegenstand der Verhandlung die vom Minister der öffentlichen Arbeiten seit der letzten Sitzung des Landeseisenbahnrats getroffenen Tarifmaßnahmen aus Anlaß des Krieges.

— **Staatsmittel für Kleinwohnungen von preußischen Staatsbeamten.** Das „Zentralbl. d. Bauverwaltg." schreibt: Ein Bericht über die aufgewendeten Staatsmittel zur Verbesserung der Wohnungsverhältnisse von Arbeitern in den staatlichen Betrieben und von geringbesoldeten Staatsbeamten nach dem Stande vom 1. Oktober 1915 ist dem preußischen Abgeordnetenhause am 29. April d. J. als Denkschrift übersendet worden mit dem Hinzufügen, daß die Einbringung eines neuen Gesetzes über Geldbewilligungen zur Wohnungsfürsorge für dieses Jahr nicht in Aussicht genommen ist. Die Denkschrift führt aus, daß durch 16 innerhalb der Jahre 1895 bis 1914 erlassene Gesetze zusammen 193 Millionen Mark für die Zwecke der Wohnungsfürsorge zur Verfügung gestellt worden sind. Als Maßnahmen hierfür sind bisher vorwiegend in Betracht gekommen: 1. Herstellung staatseigener Mietwohnungen; 2. Gewährung von Baudarlehen auf Grundstücke von Baugenossenschaften zwecks Herstellung von Mietwohnungen; 3. Gewährung kleiner Darlehen zur Herstellung von Eigenhäusern von Bediensteten der Berg-, der Eisenbahn- und der Bauverwaltung; 4. Beleihung von Erbbaurechten; 5. Beleihung von Hausgrundstücken, die in das Eigentum Einzelner übergehen, aber durch Bestellung eines Wiederverkaufrechtes der Spekulation entzogen werden sollen; 6. Beleihung von Rentengütern kleinsten Umfangs (Zwergrentengütern).

Bei der Herstellung staatseigener Dienstwohnungen ist seit dem Jahre 1898 im allgemeinen ein Mietserträgnis von 4 % der gesamten Anlagesumme angestrebt worden. War dieser Betrag nicht zu erreichen, so sollte beim Vorliegen dienstlicher Gründe zur Verbesserung der Wohnungsverhältnisse das Geldbedürfnis in den Etats der beteiligten Verwaltungen vorgesehen werden. Unter diesen Voraussetzungen sind die Wohnungen für untere Beamte und Arbeiter, und seit dem Jahre 1902 auch, wo erforderlich, für mittlere Beamte bemessen, und im Bereiche der Eisenbahn-, Bau- und Bergverwaltung errichtet worden. Die Einzelbestimmungen hierfür sind in der Denkschrift erläutert.

Die Gewährung von Baudarlehen an Baugenossenschaften wird bestimmt durch das Bedürfnis zur Vermehrung des Wohnungsangebots. Die Beleihung erfolgt für Kleinwohnungen der Arbeiter, unteren und mittleren Beamten innerhalb der Grenzen von 50 bis 90 % des Selbstkostenwertes der Anlagekosten oder nach Wahl der Baugenossenschaft innerhalb der Grenzen von 50 bis 100 %, ohne Boden- und Straßenausbaukosten... Über die sonstigen oben genannten Beleihungsformen sind dann weitere Erläuterungen gegeben, denen sich eine genaue Einzeldarstellung über die Verwendung der bisher bewilligten Mittel anschließt. Aus den nach den einzelnen Gesetzen der verschiedenen Jahresbewilligungen zusammengestellten Angaben der Eisenbahnverwaltung seien hier folgende Angaben herausgegriffen: Bis zum 1. Oktober 1915 sind zusammen 57 611 005 ℳ zu staatseigenen Bauten, 54 390 463 ℳ zu Baudarlehen an Baugenossenschaften, 2 091 778 ℳ zu kleinen Darlehen und 280 600 ℳ zu Rentengütern, insgesamt 114 373 846 ℳ im Bereich der Eisenbahnverwaltung in Anspruch genommen. Bei den staatseigenen Bauten sind 134 Häuser mit 597 fünf- und vierräumigen Wohnungen für mittlere Beamte und 1562 Häuser mit 11 452 vier-, drei- und zweiräumigen Wohnungen für Unterbeamte, Hilfsunterbeamte und Arbeiter errichtet worden. An Baugenossenschaften sind bis zu demselben Zeitpunkt Baudarlehen im Betrage von 54 390 463 ℳ gewährt, zugesagt oder in Aussicht gestellt. Hiermit sind 26 121 Wohnungen bereits hergestellt und 515 in bauliche Vorbereitung genommen, in denen 16 141 Beamte und Arbeiter der Eisenbahnverwaltung untergebracht sind. Von den 26 121 fertiggestellten Wohnungen entfallen:

	Wohnungen mit 6 Räumen	5 (einschl. Küche)	4	3	2	1 Raum
In den 10 östlichen Eisenbahndirektionsbezirken (Altona, Berlin, Halle und östlich davon) . .	187	1053	3096	5 801	1426	136
In den 11 westlichen Eisenbahndirektionsbezirken	415	1477	5537	6 359	629	5
zusammen	602	2530	8633	12 160	2055	141
				26 121		

Die für kleine Darlehen ausgeworfenen 2 091 778 ℳ sind zur Herstellung von 140 Ein- und 366 Zweifamilienhäusern verwendet. . . .

— **Gehaltserhöhungen bei Beamten der Reichsbahnen.** Die „Eisenbahn" schreibt: Bekanntlich ist die im Jahre 1914 von der Reichsregierung vorgeschlagene Erhöhung der Besoldung einer Reihe von Beamtenklassen nicht zur Durchführung gekommen, während in Preußen diesen Klassen die Gehaltsaufbesserung vom 1. April 1914 ab zuteil wurde.

Jetzt hat der Reichstag die Regierungsvorlage angenommen, so daß nunmehr auch die Reichseisenbahnbeamten ihren preußischen Kollegen wieder im pensionsfähigen Gehalt gleichstehen. Eine Einkommensverbesserung ist allerdings für die Reichseisenbahner im allgemeinen nicht eingetreten, da die nicht pensionsfähige Landeszulage auf die Gehaltserhöhung angerechnet wird und die Zulage fast durchweg höher ist, als die Gehaltsaufbesserung. Die Bedeutung der Besoldungsreform liegt daher im wesentlichen in der Erhöhung des pensionsfähigen Gehaltsbetrages. Nur soweit die Gehaltsvermehrung die Zulage übersteigt, tritt eine Einkommensvermehrung ein. Das ist abgesehen von den Eisenbahngehilfinnen, die keine Landeszulage beziehen, nur bei den beiden obersten Gehaltsstufen der Assistentenklasse (mit 10 und 60 ℳ) der Fall.

Im einzelnen stellen sich die Änderungen in den Gehaltssätzen wie folgt: Alle Unterbeamten, deren Anfangsgehalt 1100 ℳ beträgt, sowie die Fahrkartendrucker, Steindrucker, Magazinaufseher, Bureau- und Hauptkassendiener erhalten in allen Gehaltsstufen 100 ℳ mehr, dagegen an Landeszulage nur noch 20 ℳ.

Die Gehaltsstufen der Lokomotivheizer und Triebwagenführer sind:

bisher	1200	1300	1400	1500	1600	1700	1800	ℳ
künftig	1300	1390	1480	1560	1640	1720	1800	„
künftige Landeszulage:	20	30	40	60	80	100	120	„

Die Gehaltsstufen der Betriebssekretäre, technischen und nichttechnischen Bureauassistenten, Bahnhofsverwalter, Stationsassistenten, Bahnmeister und Materialienverwalter sind:

bisher	1800	2050	2300	2500	2700	2900	3100	3300 ℳ
künftig	1800	2100	2350	2600	2850	3100	3350	3600 „
künftige Landeszulage:	240	190	190	140	90	40	—	— „

— **Eisenbahnkantinen in Baden.** Die Schwierigkeiten in der Ernährung haben es erwünscht erscheinen lassen, die Kantinen auch für die Familien des Eisenbahnpersonals in der Weise nutzbar zu machen, daß auf Wunsch Mittagessen zum Verbrauch in der Behausung abgegeben wird. Der Preis soll für das abgeholte Essen für eine Person, bestehend aus Suppe und einem Gang (z. B. Fleisch, Kartoffeln und Gemüse, Fisch und Kartoffeln an fleischlosen Tagen auch Gemüse und Kartoffeln u. dgl.) mit Rücksicht auf die ersparten Kosten für Vorhaltung und Reinigung des Gedecks um 10 ₰ niedriger gehalten werden als für das in den Kantinen selbst verzehrte und soll in keinem Fall mehr als 40 ₰ betragen. Wo die Kantine nachweislich zu dem genannten Preise das Essen nicht liefern kann, wird die Eisenbahnverwaltung einen entsprechenden Zuschuß leisten; ferner übernimmt sie die einmaligen Kosten für die durch die vermehrte Inanspruchnahme bedingte Erweiterung oder Neubeschaffung von Kücheneinrichtungen.

— **Verwendung kriegsbeschädigter Offiziere im badischen Staatsdienst.** In Baden, soll künftig Offizieren, die wegen Verwundung oder mit dem Krieg zusammenhängender Krankheit ihren früheren Beruf nicht mehr ausüben können, in weitergehendem Maße als bisher Gelegenheit zur Verwendung im Staatsdienst gegeben werden. Nach den unter den Ministerien vereinbarten Grundsätzen über die Verwendung kriegsbeschädigter Offiziere im badischen Staatsdienst werden außer den Stellen, die bisher schon den Offizieren und Militäranwärtern zugänglich waren, auch die Stellen für mittlere Beamte zur Versorgung solcher Offiziere für geeignet erachtet. Offiziere, die auf eine solche Verwendung abheben, werden nach den bestehenden Vorschriften unter die Zahl der Anwärter aufgenommen und ausgebildet. Voraussetzung für die etatsmäßige Anstellung und weiteres Vorrücken ist, daß sie nach Ableistung des Vorbereitungsdienstes die vorgeschriebenen Prüfungen mit Erfolg ablegen. Bei den Berufsoffizieren wird ohne weiteres eine für mittlere Beamte ausreichende Schulbildung vorausgesetzt, bei Offizieren des Beurlaubtenstandes wird Prüfung im einzelnen Fall vorbehalten. Hinsichtlich der Altersgrenze für den Eintritt in den Dienst und bezüglich der körperlichen Anforderungen soll Nachsicht geübt werden, soweit daraus keine Nachteile für den Dienst und den Bewerber zu erwarten sind. Unter sonst gleichen Verhältnissen haben solche Bewerber den Vorzug, welche die badische Staatsangehörigkeit durch Abstammung besitzen oder bei badischen Truppenteilen standen. Für den Vorbereitungsdienst und die Fachausbildung gelten in der Regel die darüber bestehenden allgemeinen Vorschriften. Ob und inwieweit Abweichungen davon zugelassen werden sollen und ob bei der etatsmäßigen Anstellung und bei der Bemessung des Anfangsgehaltes besondere Vorteile zugewendet werden können, bleibt im Einzelfall besonderer Prüfung vorbehalten. Die den kriegsbeschädigten Offizieren im badischen Staatsdienst zugänglichen Beamtenstellen sind in einem Verzeichnis zusammengestellt worden, worin auch die Vorschriften über die Annahme und den Ausbildungsgang, ferner die Art der Tätigkeit, die Laufbahn und die Einkommensverhältnisse angegeben sind. Die Ministerien und die Mittelstellen sind auf Ersuchen zur Auskunfterteilung bereit.

— **Die verbügelte Fahrkarte eines Eisenbahnfledderers.** Das 8 Uhr-Abendblatt teilt mit: Eine eigenartige Aufklärung eines ihm zur Last gelegten Betruges suchte der Arbeiter August Loof vor Gericht zu geben. Eines Tages wurde der Angeklagte, der schon vielfach wegen Fledderei von Reisenden auf der Berliner Stadtbahn, auch mit Zuchthaus vorbestraft ist, beobachtet, wie er gemeinschaftlich mit einem Genossen auf dem Bahnhof Warschauer Straße die ein- und abfahrenden Züge beobachtete und dann plötzlich in ein Abteil II. Klasse hineinsprang, in dem ein Fahrgast saß, der eingeschlafen war. Da man annahm, daß L. es wieder auf eine Fledderei abgesehen habe, wurde die nächste Station durch Fernsprecher auf den verdächtigen Menschen aufmerksam gemacht. — Als der Zug daher in den Schlesischen Bahnhof einlief, wurde der Angeklagte aus dem betreffenden Abteil herausgeholt, um zunächst festzustellen, ob er auch eine gültige Fahrkarte bei sich habe. Da dies nicht der Fall war, wurde L. zur Polizei geführt, und da man ihm eine andere Straftat nicht nachweisen konnte, wegen Betruges unter Anklage gestellt. Vor Gericht legte der Angeklagte plötzlich eine vollständig zerknitterte Fahrkarte mit der Behauptung vor, es sei dies die Fahrkarte, welche er seinerzeit für die betreffende Fahrt gelöst habe. Er habe diese in seinem Überzieher im Futter gefunden, wohin sie durch ein Loch in der Tasche geraten sein müsse. Diese Karte sei im Gefängnis, wo er seinen Überzieher nach Verbüßung einer kurzen Freiheitsstrafe habe aufbügeln lassen, derartig verbügelt worden, daß das Datum auf ihr nicht mehr zu erkennen sei. — Mit Rücksicht auf die ganze Persönlichkeit des Angeklagten hielt das Schöffengericht Berlin-Mitte diese Angabe für eine leere Ausrede, erachtete den L. daher des Betruges für überführt und verurteilte ihn zu sechs Monaten Gefängnis. Der Angeklagte legte zwar gegen dieses Erkenntnis Berufung ein, diese wurde jedoch von der Strafkammer als unbegründet verworfen.

— **Kriegsauszeichnungen.** 1. Mit dem Eisernen Kreuz I. Kl. urde der Regierungsbaumeister Hoepner in Hannover isgezeichnet. — 2. Das Eiserne Kreuz II. Klasse erhielten die egierungsbaumeister bei der preußisch-hessischen Eisenbahnverltung Arnhold in Stettin und Hallensleben in 'agdeburg.

— **Personalnachrichten.** Bei der preußisch-hessischen Staatshnverwaltung ist der Regierungsbauführer des Eisenbahnd Straßenbaufachs Dr.-Ing. Wolfgang Bäseler aus Arnadt, Fürstentum Schwarzburg-Sondershausen, zum Regierungsumeister ernannt. — Der Großherzoglich Hessische Geheime urat Heinrich Simon, Vorstand des Eisenbahn-Betriebsnts 1 in Worms, ist gestorben.
Bei der sächsischen Staatseisenbahnverwaltung ist dem Oberurat bei der Generaldirektion Hugo Richard Baumann der tel und Rang als Geheimer Baurat verliehen.

Österreich.

— **Die rechtliche Stellung der Stadtbureaus der österreichihen Staatsbahnen.** Ein am 3. Juni an alle Direktionen und die Betriebsleitung Czernowitz ergangener Erlaß des Eisenhnministeriums, betreffend die gewerbliche Stellung der dtbureaus der Staatsbahnen im Inlande, besagt Nachstehens: Zufolge einer Entscheidung des Handelsministeriums sind Stadtbureaus der Österreichischen Staatsbahnen im Inlande nsichtlich der ihnen von den Staatsbahnen im Rahmen des Geäftskreises einer Eisenbahnstation übertragenen Fahrkartensgabe und bahnseitigen Abfertigung von Reisegepäck, Eil-, preßgütern und Markenkolli als Bevollmächtigte der Eisenhn im Sinne des § 1 der Verordnung der Minister des Handels d des Innern vom 25. November 1895 anzusehen. Sie fallen mit nicht unter die Gewerbeordnung und erfordern daher ine Konzession zum Reisebureaubetriebe. Sofern die Stadtreaus aber auch andere im § 2 der bezogenen Verordnung anführte gewerbliche Tätigkeiten oder andere Geschäfte außer n bahndienstlichen gewerbsmäßig ausüben, muß ein derartiger trieb auch durch die bezügliche Konzession bezw. den Geerbeschein gedeckt sein.

— **Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn.** Kürzlich nd die 27. ordentliche Generalversammlung statt. Die Anträge s Verwaltungsrates wurden nach kurzer Erörterung nahezu nstimmig genehmigt. Es wird für das Jahr 1915 eine Divinde von 3 % gegen 4 % im Vorjahre an die Prioritätsaktien rteilt.

— **Eine Konferenz über die Kohlenversorgung Wiens.** In den chsten Tagen soll bei der Nordbahndirektion eine Konferenz ttfinden, die sich mit der Frage der Versorgung Wiens mit hle beschäftigen wird. Es soll darüber beratschlagt werden, lche Maßnahmen getroffen werden sollen, damit in den chsten Monaten genügend Kohle aus den oberschlesischen Reren nach Wien gelange. Wie verlautet, wird die Nordbahnektion an die Kohlenfirmen die Aufforderung richten, ihre tschen mit Kohle zu füllen, da sie sonst mit Zwangsmaßgeln, erforderlichen Falls auch mit einer Kündigung der den treffenden Firmen zugewiesenen Lagerräume vorgehen müßte. gegenwärtig ausreichende Mengen von Kohle in Wien vorden sind, soll auch an das Publikum die Aufforderung gehtet werden, seinen späteren Bedarf nach und nach schon in r nächsten Zeit zu decken. Die Kohlenfirmen beabsichtigen, r Erleichterung der Zufuhren in die einzelnen Bezirke eine ößere Anzahl von Lastmotorwagen anzuschaffen.

— **Ringhoffer-Werke A.-G.** Kürzlich fand die Generalverammlung der Ringhoffer-Werke A.-G. statt. Dem vorgelegten schäftsbericht für das abgelaufene fünfte Geschäftsjahr ist gendes zu entnehmen: Der im Laufe des Geschäftsjahres ilbar gewordene Wagenmangel hat das Eisenbahnministerium ranlaßt, Bestellungen auf rasch zu liefernde Wagen in größen Umfang hinauszugeben. Diese Aufträge sowie Lieferungen verschiedenem Kriegsmaterial beschäftigten die gesellaftlichen Werke in den letzten drei Vierteln des abgelaufenen hres in zufriedenstellender Weise. Die rechtzeitige Ausführung der übernommenen Aufträge ist trotz der sich steigernden triebsschwierigkeiten möglich gewesen. Dazu hat nicht unsentlich die bereits früher in Angriff genommene Ausgestalng und Modernisierung der Betriebsanlagen beigetragen. Das pfer- und Messingwerk mußte sich fast ausschließlich auf die zeugung von Material für die Geschoßherstellung beschränken. m Eisenbahnministerium liegen hinreichende Aufträge vor, der Wagenfabrik für das laufende Jahr volle Beschäftigung ten: die Beschäftigung des Kupfer- und Messingwerkes ist gegen schwächer. Die Generalversammlung genehmigte den chnungsabschluß und beschloß im Sinne des Antrages der Verwaltung die Verteilung einer Dividende von 8 %, das sind 32 K. für die Aktie (gegen 20 K. i. V.).

Ungarn.

— **Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.** Im Anschluß an die in Gran am 5. Juni vorgenommene Weihe des neuen Personendampfers „Franz Josef I." der Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft, über die wir schon berichtet haben, wurde von dieser Gesellschaft eine Besichtigungsfahrt der neuen Getreideumschlagplätze unterhalb Budapests veranstaltet, an der außer den Bürgermeistern von Wien und Budapest, Vertretern der Armee-Oberkommandos eine Reihe von Persönlichkeiten aus Österreich-Ungarn und Deutschland teilgenommen hat. Diese Besichtigungsreise galt einer Reihe von Einrichtungen, die im letzten Herbst und Winter geschaffen wurden und den Zweck hatten, das Getreide aus Rumänien und Bulgarien auf den im Kriege offen stehenden Wegen nach Österreich-Ungarn und Deutschland zu überführen. Infolge der durch den Krieg hervorgerufenen Verkehrsschwierigkeiten hatte sich in Rumänien der Ausfuhrüberschuß von nahezu zwei Ernten angesammelt. Als nun Ende Oktober der Durchbruch der serbischen Front vollzogen und damit sowohl der Donauweg als auch die Bahnlinie über Orsova passierbar war, mußte dazu geschritten werden, die in Rumänien und teilweise auch in Bulgarien angesammelten Vorräte anzukaufen und abzuführen. Die Getreidezentralen in Berlin, Wien und Budapest hatten schon seit August 1915 wegen der Ordnung des Getreidebezuges vom Balkan Vereinbarungen getroffen und hatten, nachdem ihnen im September das Recht des Einkaufs übertragen worden war, zunächst den Verkehr mit der Ware aus den rumänischen Grenzgebieten geregelt und beschleunigt. Nunmehr stand man aber vor einem ungleich größeren und schwierigeren Problem.

In den Novembertagen 1915 fand eine Konferenz der drei Getreidezentralen statt, bei der der Beschluß gefaßt wurde, alle zur Verfügung stehenden Kräfte und Mittel in eine einheitliche Organisation zusammenfassen, deren Ergebnisse den drei Teilnehmern zugeführt werden. Als gemeinsames Organ für die Leitung des Dienstes wurde in Wien ein Vollzugsausschuß errichtet und die schon bestehenden Einkaufsstellen in Bukarest und Sofia den bevorstehenden Aufgaben entsprechend ausgebaut. Damit waren die Organe zum Ankauf, zur Übernahme sowie zur Verteilung der Ware geschaffen worden, gleichzeitig mußte aber auch für eine den zu erwartenden gewaltigen Transportmengen entsprechende Verkehrsorganisation Sorge getragen werden.

Das Getreide wird zunächst auf den in der unteren Donau nach ihren griechischen Eigentümern als Griechenschlepper bezeichneten großen tieftauchenden Warenbooten bis Turn-Severin gebracht und dort von 19 Elevatoren auf kleinere, zum Durchgang durch das Eiserne Tor geeignete Schlepper umgeschlagen. Diese sowie die Zugdampfer sind fast ausschließlich Eigentum österreichischer oder ungarischer Gesellschaften.

Das Getreide wird, nachdem es einmal durch das Eiserne Tor auf das Gebiet der österreichisch-ungarischen Monarchie übergetreten ist, auf die Bahn umgeschlagen. Die Umladung erfolgt teils mit der Hand durch russische Gefangene, teils durch Elevatoren, die aus Deutschland in die betreffenden Umschlagshäfen gebracht wurden. Die Besichtigung dieser Umschlagseinrichtungen war der Zweck der Reise.

Die erste Station der Besichtigungsfahrt war Belgrad. Von dort setzte der Dampfer „Franz Josef I." die Talreise fort und erreichte nach Besichtigung verschiedener Getreideumschlagsanlagen abends Orsova, wo die Begrüßung durch die Behörden und durch die österreichisch-ungarischen und deutschen militärischen Kommandanten erfolgte. An Bord des festlich beleuchteten Schiffes fand ein gemeinsames Mahl statt.

Geheimrat Dr. Frisch vom deutschen Reichsamt des Innern, Geschäftsführer der Z. E. G. in Berlin, betonte die Bedeutung der gemeinsamen Arbeit der drei Kriegsgetreidezentralen und hob hierbei insbesondere das ausgezeichnete Wirken des die Leitung der österreichischen Kriegsgetreideverkehrsanstalt und der Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft in seiner Person vereinigenden Präsidenten Sektionschefs Dr. Ritter v. Schonka hervor. Die begeisterte Stimmung erreichte den Höhepunkt, als Präsident Ritter v. Schonka das vom Kardinal Fürstprimas Csernoch übermittelte Danktelegramm des Kaisers verlas:

„Seine k. u. k. apostolische Majestät nahmen aus dem Telegramm Eurer Eminenz mit Befriedigung zur Kenntnis, daß Eure Eminenz das den Namen Seiner Majestät tragende Schiff der Donau-Dampfschiffahrtgesellschaft segneten, und sprechen Euer Eminenz hierfür wie auch für die bei diesem Anlaß unterbreitete Huldigung allergnädigst seinen herzlichen Dank aus. Auf allerhöchsten Befehl: Daruvary."

Am nächsten Tage früh wurde nach eingehender Besichtigung der in vollem Betrieb befindlichen, ausgedehnten Umschlagseinrichtungen in Orsova die Talfahrt nach Lom-Palanka auf dem Dampfer fortgesetzt.

— **Der Ertrag der Lokalbahnen im Jahre 1913.** Wegen der großen Anzahl der ungarischen Lokalbahnen — im Jahre 1913 mußten 181 gegen 182 des Vorjahres in Betrachtung gezogen werden — finden wir es nicht zulässig in diesen Spalten in die Einzelheiten der Ertragsverhältnisse einzugehen, sondern beschränken uns bloß auf die Ergebnisse der nach den Arten der Betriebsverwaltung gebildeten Gruppen, indem wir diese in nachstehender Zusammenstellung vorführen und anschließend den Ertrag jener Lokalbahnen hervorheben, die besondere Beachtung verdienen.

Lokalbahngruppen	Jahr	Alle Lokalbahnen: Wirkliches Kapital	Gesellschaftliche Lokalbahnen: Wirkliches Kapital	Gesellschaftliche Lokalbahnen: Vorzugsaktien (Nennwert)	Überschüsse (Erträge) aller Lokalbahnen: überhaupt K.	Überschüsse (Erträge) aller Lokalbahnen: in % d. wirkl. Kapitals	Überschüsse (Erträge) der gesellsch. Lokalbahne: überhaupt K.	Überschüsse (Erträge) der gesellsch. Lokalbahne: in % des wirklich. Kapitals	Überschüsse (Erträge) der gesellsch. Lokalbahne: in % der Vorzugsakti
		in Tausend Kronen							
A. Selbständig verwaltete . . . (Anzahl 19, im Vorjahre 18)	1913	2 300 [1]	2 300 [1]	1 400 [1]	—	—	—	—	—
		186 917	186 699	161 349	7 716 560	4.13	7 716 312	4.13	4.78
	1912	163 055	162 836	146 048	7 129 619	4.37	7 129 433	4.38	4.88
B. Im Betriebe fremder Bahnen.									
a) Im Betriebe von Privatbahnen (19 gegen 19)	1913	380 [2]	—	—	—	—	—	—	—
		67 375	66 388	51 673	2 403 189	3.57	2 371 715	3.57	4.59
	1912	380 [3]	—	—	—	—	—	—	—
		67 375	66 388	51 673	2 402 871	3.57	2 374 396	3.58	4.59
b) Eigene Lokalbahnen der ungar. Staatseisenbahnen (5 gegen 5). . .	1913	5 466 [3]	—	3 915 [3]	53 121 [4]	—	—	—	—
		2 053	—	—	195 130	9.51	—	—	—
	1912	5 466 [3]	—	4 689 [3]	69 662 [4]	—	—	—	—
		2 053	—	—	193 859	9 44	—	—	—
c) Auf Rechnung der ungar. Staatseisenbahnen verwaltete (6 gegen 5)	1913	8 882 [3]	8 882 [3]	—	—	—	—	—	—
		22 132	21 010	15 018	1 030 375	4.66	1 003 728	4.78	6.68
	1912	8 882 [3]	8 882 [3]	—	—	—	—	—	—
		14 402	13 280	7 708	718 164	4.99	691 819	5.21	8.97
d) Im Betriebe der ungar. Staatseisenbahnen verwaltete Lokalbahnen (132 gegen 135).	1913	786 323	783 509	654 126	—	—	170 563 [5]	—	—
					33 895 739	4.31	33 601 264	4.31	5.14
	1912	760 012	757 198	631 571	—	—	157 398 [5]	—	—
					31 886 274	4.20	31 608 685	4.20	5.00
Insgesamt (181 gegen 182)	1913	17 028	11 182	5 315	53 121	—	170 563 [5]	—	—
		1 064 800	1 057 606	882 166	45 240 993	4.25	44 693 019	4.24	5.07
	1912	14 728	8 882	4 689	69 662	—	157 398 [5]	—	—
		1 006 897	999 702	837 001	42 330 787	4.20	41 804 333	4.20	4.99

In der Zusammenstellung haben wir die Verzinsung nach dem Nennwertkapital nur auf die Vorzugsaktien, bzw. bei jenen Bahnen, wo auch Vorzugsschuldverschreibungen vorkommen, auch auf diese bezogen, bei jenen Bahnen aber, wo bloß einheitliche Aktien begeben wurden, diese in die Berechnung eingestellt, weil die Stammaktien, die bei dem überwiegenden Teil der Lokalbahnen eine Rolle spielen, erst dann eine Dividende genießen, wenn die Besitzer der Vorzugsschuldverschreibungen und Vorzugsaktien befriedigt sind, d. h. erstere die 4 bis 4,5 % Zinsen, letztere die zugesicherten 5 bzw. 6 % Dividende voll erhalten haben; letzteres ist nur bei verhältnismäßig wenigen der Fall. Die nach diesem Grundsatze ermittelten Prozentzahlen zeigen im Entgegenhalte zu den zugesicherten Dividenden sogleich, ob die Stammaktien der betreffenden Lokalbahn mit Dividenden beteilt werden können und ob den Vorzugsaktien die volle Verzinsung zusteht, oder ob sie mit einer minderen Dividende bedacht werden müssen, in welchem Falle der Fehlbetrag auf neue Rechnung vorgeschrieben wird, während die Eigentümer von Stammaktien auf die entfallenen Dividenden nicht mehr rechnen dürfen.

Die Ziffern der Zusammenstellung sprechen übrigens deutlich und möchten wir die Aufmerksamkeit insbesondere auf die Ergebnisse der Gruppe B. d) hinlenken, in der die in der Verwaltung der ungarischen Staatseisenbahnen stehenden 132 (i. V. 135) Lokalbahnen zusammengefaßt erscheinen. In der Beziehung erhellt, daß das wirkliche Kapital im Durchschnitt im Jahre 1913 einen Ertrag von 4,31 (i. V. 4,20) % abwarf, während nach dem Nennwerte der in Umlauf gesetzten Vorzugsaktien und Vorzugsschuldverschreibungen (wo einheitliche Aktien vorkommen, dieser) die gesellschaftlichen Bahnen — hier treten der Natur der Sache nach nur solche auf — eine Verzinsung von 5,14 (i. V. 5,00) % erzielten.

Die gesamten Lokalbahnen verzinsten das wirkliche Kapital mit durchschnittlich 4,5 (4,20) %, die gesellschaftlichen Lokalbahnen mit 4,24 (4,20) %; nach dem hier zu berücksichtigenden Nennwertkapitale (der gesellschaftlichen Lokalbahnen) ist jedoch eine Verzinsung von 5,07 (4,99) % zu verzeichnen, was gewiß erfreulich ist.

Über die Verwendung der Erträge gibt folgender Ausweis Aufklärung:

Verwendet wurden:	1913 K.	1912 K.
1. Zur Tilgung der Vorzugsaktien bzw. einheitlichen Aktien und Vorzugsschuldverschreibungen	2 552 255	2 579 9
2. Für Dividenden der erwähnten Aktien und Zinsen der Schuldverschreibungen	31 266 719	33 783 8
3. Zur Tilgung der Stammaktien . . .	2 398	2 0
4. Für Dividenden der Stammaktien . .	2 113 571	1 740 0
Zusammen:	40 934 943	38 106 7
Gegenüber dem Gesamtbetrage von . . .	45 294 114	42 400 9
verblieben somit	4 359 171	4 294 2
Hierzu der Vortrag vom Vorjahre (nach Abzug der Rücklagen usw.) mit . . .	1 335 069	1 202 5
Zur Verfügung gestandener Betrag Ende des Jahres	5 694 240	5 496 7

[1]) Bezieht sich auf die Bodrogköser Wirtschaftsbahn, deren Ertrag nicht nachgewiesen ist.

[2]) Kapital der Csorbatóer (Csorbasee) Zahnradbahn, deren Ertrag in den Ergebnissen der Kaschau-Oderberger Eisenbahn mitspielt.

[3]) Kapital solcher Lokalbahnen, deren Erträge in den amtlichen Angaben fehlen.

[4]) Überschuß der Székelyudvarhely-Marosujavárer Lokalbahn, deren Kapital nicht angegeben ist.

[5]) Überschuß der Mjszász-Jászapáti-Vámosyyörker Lokalbahn, die keine Vorzugsschuldverschreibungen in Verkehr setzte.

Übrige europäische Länder.

— **Akkumulatorwagen auf den norwegischen Staatsbahn** In dem Berichte über die „Akkumulatorenwagen auf schwe schen und norwegischen Staatsbahnen", Nr. 33 S. 390 die Jahrg. d. Ztg., ist der Satz enthalten: „Auch die norwegis Staatsbahn hat soeben ihre erste Akkumulatorenlokomotive halten, die ebenfalls von einer schwedischen Fabrik gelie wurde ....."

Die Siemens-Schuckert-Werke teilen uns hierzu mit, daß mechanische Teil dieses Wagens, von der norwegischen Wag fabrik A/S. (= Aktien-Ges.) Strömmens Vaerksted gelie wurde. Die elektrische Ausrüstung, mit Ausnahme der Ak mulatoren, wurde von der Norsk Aktieselskab Siemens-Schuck Kristiania geliefert und montiert.

— **Die Sulitelmabahn in Norwegen.** Einer Arbeit von Dr. C haus in der „Welt der Technik" entnehmen wir nachstehe

zelheiten über die Kupfergewinnung in Norwegen und die seiner Fortschaffung dienenden Einrichtungen. Dort wird u. a. für die Herstellung von Geschossen in großen Mengen rauchte Kupfer hoch in der arktischen Region in den Gruben Sulitelma gewonnen, die an zwei Bergzügen von 1660 m he am Ufer des Langvandsees liegen. Der zur Gewinnung Metalls verwendete goldglänzende Schwefelkies (kupferhaltig Pyrit) findet sich hier in dichten Bänken und feinkörnig in z gewaltigen Mengen auf Gängen von Talkschiefer. Von er der Gruben führt eine Seilschwebebahn zur Aufbereitungsage am See im Tal. Während zwei Bahnen das Erz in iffe verladen, bringt eine dritte einen Teil zur Schmelzhütte genüber dem Städtchen Furulund, wo jährlich 1200 t Kupfer chmolzen werden. Die größere Erzmenge wird über den ngvandsee mit Kähnen verfrachtet. Es handelt sich dabei 120 000 bis 140 000 t im Jahr, was einem Erzwall von 1 km nge, 12 m Breite und etwa 9 m Höhe entsprechen würde, zu sen Fortschaffung 4660 Güterwagen von je 30 t Ladegewicht orderlich wären. Am Nordufer dieses Sees werden die Erzngen in eine Eisenbahn verladen, die durch das enge Tal Langvandflusses bis zum Ufer des Oevervansees rt. Diese 22 km lange Bahn, die sogenannte itelmabahn, ist eine der bemerkenswertesten Bahnen, die gebaut wurden. Auf engem Pfade hart am Flusse, den die pen mit ihren Renntierherden auf ihren Nomadenfahrten dürftig bahnten, liegen die Gleise. Kurze Steinrampen helder Bahn über die Felsen und Bänke hinweg, und nur dort, es gar nicht zu umgehen war, ist durch Sprengung ein maler Durchgang geschaffen worden. Sie ist nur sieben nate des Jahres im Betriebe, in der übrigen Zeit liegen die eise unter einer hohen Schneedecke. In der kurzen Sommer- ohne Nächte fahren die Züge auf ihr unablässig. Diese g- und Talbahn, in Norwegen die „Schaukelbahn" genannt, st Beförderungsziffern auf, die manche vollspurige Hauptbahnecke übertreffen. Am Oevervansee wird das Erz in Schiffe türzt, die es am Nordufer des Sees an eine Drahtseilbahn egeben. Die Erze gelangen dann mittels dieser hoch durch die ft bis zum Hafen Fineidet, wo sie in die Dampfer, die von der her durch den Saltenfjord einfahren, verfrachtet werden. Die a einen halben Kilometer lange Drahtseilbahn wurde von der annten Firma Bleichert & Co. in Leipzig errichtet. Die An- ist nicht gradlinig, sondern weist nicht weniger als Winkelpunkte in ihrer Linienführung auf. Die Drahtseilbahn rde im Jahre 1908 in Betrieb genommen und fördert im Tag- Nachtbetrieb stündlich 50 t Erze.

— **Signale an schwedischen Staatsbahnen.** Aus dem letzten üblichen Jahresberichte über die Weg- und Wasserbauten r 1915) interessiert, daß Schweden in der Erzverladungstion Svartön bei Luleå eine elektrische Weichen- und Signaltralisierung mit 81 Weichen und 25 Signalen hat herstellen en. Der im Jahre 1914 beschlossene Austausch der Scheibenale gegen Flügel- und Rangiersignale neuer Form wurde 5 an den Staatsbahnen nahezu vollendet. Die Einführung Agablinklicht bei allen Vorsignalen wurde durchgeführt, bei den Hauptsignalen wurde vorbereitet, und es wurden derartige Einrichtungen bei der Svenska A. B. (Aktie-Bo- et = Aktien-Gesellschaft) Gasakkumulator bestellt. In Antung des Ergebnisses der im Gang befindlichen Unterhung über Verbesserung des schwedischen Signalsystems den vorderhand nur Flügelsignale mit Blinklicht versehen.
Dr. S.

— **Pariser Untergrundbahn** (Metropolitain). Nach dem Geäftsbericht für das verflossene Jahr stellten sich die Gesamtnahmen auf 49 260 726 Fr. (i. V. 46 376 477 Fr.), die Aus- en auf 21 988 Fr. (21 175 473 Fr.). Bei einer Betriebsziffer 43.69 % (43,36 %) betrug danach der Betriebsgewinn der Rechnung der Gesellschaft verwalteten Linien 25 989 524 Fr. 421 626 Fr.), der Reinertrag auf das Kilometer 156 398 Fr. 7 140 Fr.). Nach Abzug des auf die Stadt Paris entfallenden eils an den Roheinnahmen, der sich auf 14 915 874 Fr. 295 432 Fr.) beziffert, verbleiben als freie Betriebseinnahme 73 650 Fr. (11 126 194 Fr.) oder nach Abzug der feststehenden ten als Reingewinn 6 316 900 Fr. (6 312 887 Fr.), woraus der 14 Fr. Dividende gezahlt werden. In der zweiten Jahresfte waren, wie der Bericht hervorhebt, die Einnahmen wetlich besser als in der ersten, so daß das Reingebnis viel stiger hätte ausfallen können, wenn nicht die Ausgaben inge der gestiegenen Löhne und der Verteuerung aller Befsgegenstände sehr groß gewesen wären. Für Kohle allein rden beinahe 3½ Millionen Franken mehr verausgabt als im rjahr.

— **Protest der englischen Eisenbahnangestellten gegen die tere Heranziehung zum Militärdienst.** Der Verband der lischen Lokomotivführer und Heizer hat an die Regierung e Eingabe gerichtet, in der ersucht wird, von einer weiteren Einziehung der im technischen Betriebe bei den Eisenbahnen beschäftigten Angestellten zum Militärdienst abzusehen. In der Eingabe wird ausgeführt, daß bereits heute die Arbeitszeit der im Dienst verbliebenen Eisenbahnangestellten viel zu lang sei, und daß die Einstellung von jugendlichen, unerfahrenen Heizern schon große Anstände im Betriebe ergeben habe.

— **Orientalische Eisenbahnen.** Bei der Betriebsgesellschaft sind die Bilanzarbeiten im Zuge und die Bilanzsitzung dürfte noch vor Ende des laufenden Monats stattfinden. Trotzdem die Roherträgnisse des Betriebsjahres 1915 jene des Vorjahres um ein sehr beträchtliches übersteigen, ist dennoch vorauszusehen, daß die Verwaltung mit Rücksicht auf die allgemeine Lage die Dividende mit der größten Vorsicht, und zwar voraussichtlich in derselben Höhe wie im Vorjahre, also mit 5 %, bemessen wird. Hierbei wird es möglich sein, reichliche Reserven gegenüber allen mit dem Kriege zusammenhängenden Gefahren vorzunehmen. Einen besonderen Anlaß zur Vorsicht bietet auch die noch immer ungeklärte Lage hinsichtlich der von der bulgarischen Regierung im Oktober des Vorjahres in Besitz genommenen Strecke von Adrianopel nach Dedeagatsch. Da die Gesellschaft trotz ihrer Bemühungen nicht durchsetzen konnte, wieder in den Besitz dieser Strecke zu gelangen, mußte sie sich endlich dazu entschließen, mit der bulgarischen Regierung über die ihr etwa zu gewährende Entschädigung in Verhandlungen zu treten. Diese Verhandlungen wurden in Sofia geführt und dauerten mit mehreren Unterbrechungen vom Dezember des Vorjahres bis in den Vormonat hinein. Es scheint nun endlich eine Annäherung der beiderseitigen Standpunkte stattgefunden zu haben und die Einigung auf eine Ablösungsziffer erfolgt zu sein, welche von den beiderseitigen Unterhändlern als annehmbar betrachtet wird. Vorläufig soll jedoch nur ein paraphiertes Präliminarabkommen vorliegen, welches noch der Bestätigung durch die Orientbahngesellschaft und hierauf der parlamentarischen Genehmigung in Bulgarien bedarf. Immerhin kann damit gerechnet werden, daß eine einverständliche Ordnung dieser zwischen der bulgarischen Regierung und den Orientalischen Bahnen schwebenden Angelegenheit erfolgen wird.

Fremde Erdteile.

— **Dschulfa-Täbris.** Ganz gegen die sonstige Gepflogenheit ist dieses Mal eine Eisenbahn von Rußland gebaut worden, ohne daß, wie sonst selbst bei ganz unbedeutenden Bauten in Rußland üblich, in den amtlichen und größeren Tagesblättern über die Beratungen, die der Inangriffnahme des Baues vorausgehen, ausführlich berichtet worden wäre. Und doch hätte gerade dieser Bahnbau mehr als viele andere es verdient, besprochen worden zu sein, denn es ist die erste ordentliche Eisenbahn in Persien, zudem wird sie in unmittelbarem Anschluß an das russische Eisenbahnnetz hergestellt. Aber nicht allein dieser Umstand wäre Anlaß genug gewesen, über das Unternehmen zu sprechen, sondern noch viel mehr der geschichtliche Zusammenhang, der daran erinnert, daß Rußland noch bis etwa vor einem Jahrzehnt das ausschließliche Recht besaß, in Persien Wege jeder Art, Chausseen, Eisenbahnen usw. bauen zu dürfen, ohne daß Rußland in der langen Reihe von Jahren auch nur ein einziges Kilometer hergestellt hätte. Es ist auch das Geheimnis der russischen Politik gegenüber Persien geblieben, warum es diese Zurückhaltung geübt hat, denn nach sonst landläufiger Auffassung gewinnt man durch Verkehrserleichterungen Einfluß. Rußland hat dieses Mittel Persien gegenüber gänzlich beiseite liegen lassen. Der Krieg brach aus und noch immer war nichts bekannt, daß der Bau einer Bahn in Angriff genommen worden sei. Zum erstenmal in der Nr. 19 des Wjestnik (Boten) des Ministeriums der Verkehrsanstalten vom 7./20. März d. J. findet sich die folgende kurze Mitteilung: „Der Telegraph bringt die amtliche Nachricht, daß der Verkehr für die Eisenbahnzüge auf der Strecke Täbris nach Dschulfa, d. i. die Verbindung der ersten, persischen Linie mit der Transkaukasus-Eisenbahn, eröffnet worden ist.

Darf man nach dem Anfange urteilen, so läßt sich erwarten, daß die Linie von Täbris nach Dschulfa nicht weniger einträglich sein wird, als die Zweigbahn der Täbris-Linie von Ssophjan bis Scharephchane zum Ufer des Urmia-Sees. Diese Zweigbahn, 40 Werst (= 43 km) lang, ist im Bau bereits im Oktober v. J. fertiggestellt, ist aber zurzeit noch nicht amtlich für den Verkehr eröffnet worden, hat vom ersten Tage der Eröffnung des Betriebes einen außerordentlich lebhaften Verkehr von Urmia zur Station Ssophjan und von hier ohne Umladung bis Dschulfa, der Endstation der Transkaukasusbahn, vermittelt. Die Täbris-Eisenbahn-Gesellschaft hat gleichzeitig auf dem Urmia-See eine Dampferverbindung zwischen den am Ufer des Sees gelegenen Ortschaften und der Station Scharephchane eingerichtet. Hierdurch ist erreicht worden, daß die umliegenden Wirtschafts-

gebiete ihre Erzeugnisse dem See zuführten, auf dem sie dann von Dampfern in Schleppbooten der Gesellschaft dem eigens hierzu erbauten Hafen zugeführt werden. An dem Hafenplatz findet die Verladung in Eisenbahnwagen statt, in denen die Güter, ohne umgeladen zu werden, unmittelbar nach Rußland rollen. Der Verkehr auf dem See und auf der Eisenbahn umfaßt zurzeit hauptsächlich getrocknete Früchte und derartiges, aber in gar nicht ferner Zukunft wird Baumwolle und Seide zur Beförderung gelangen."

Das ist die einzige Mitteilung über ein Ereignis, das zweifellos mehr Beachtung verdient als all die vielen Baupläne von Bahnen, die zum Schluß doch meist nur Pläne bleiben, die nie zur Ausführung gelangen. Ein Ereignis, und zwar von großer Bedeutung, darf aber die Eröffnung dieser ersten Bahn in Persien, die Rußland offenbar unter dem Deckmantel einer Täbris-Eisenbahn-Gesellschaft erbaut hat, wohl genannt werden, denn Rußland tut damit den ersten Schritt zur Erschließung des Landes und zwar im unmittelbaren Anschluß an die Grenzstation auf kaukasischem Boden. Und nun gar die Form der Bekanntgabe. Nur ganz vorübergehend wird die Eröffnung der wichtigen Bahn Dschulfa-Täbris erwähnt, um dann ausführlich über das günstige Betriebsergebnis einer Zweigbahn zu berichten. Glaubt man in Rußland wirklich, durch derartig oberflächliches Streifen der Hauptsache von dieser die Aufmerksamkeit ablenken zu können? Ebensowenig kann man in Rußland glauben, daß wer sonst noch Interesse in Persien hat, nicht deutlich genug erkennen wird, daß die Bahn unter dem Druck der kriegerischen Ereignisse in aller Eile fertiggestellt worden ist, um diesen einen stärkeren Nachdruck geben zu können. Der Verlauf des russischen Vordringens in Persien scheint denn ja auch eine Bestätigung für die Richtigkeit des Anschlages zu sein. Dabei darf man wohl annehmen, daß auch die Bahn nach Täbris mit zu den Erfolgen beigetragen haben mag, wenngleich die Bahn kaum viel mehr als 200 Werst (213 km) lang sein wird. Wie es hier unter dem Donner der Geschütze gelungen ist, eine Bahn von großer Bedeutung herzustellen, so wird man wahrscheinlich, wenn der Pulverdampf verzogen ist und Friede wieder ins Land aller Reußen seinen Einzug gehalten haben wird, manche Bahn entdecken, die schon lange vor Ausbruch des Krieges geplant, aber nicht rechtzeitig ausgeführt, jetzt plötzlich vorhanden ist. Es ist ein Kapitel für sich, das nicht ganz des Interesses entbehrt, was in Rußland seit langem für notwendig erkannt, nicht rechtzeitig ausgeführt und nunmehr unter dem Drucke des schwer auf dem Lande lastenden Krieges in aller Eile geschaffen worden ist. Das bezieht sich keineswegs nur auf Eisenbahnfragen, sondern ebenso auf den Verkehr auf den Wasserwegen. Wenn nach dem Kriege über alle diese Fragen in Rußland offen gesprochen werden wird, dann wird sich sicher deutlich zeigen, wie sehr das Land durch das zu späte Inangriffnehmen wichtiger Verkehrsfragen geschädigt worden ist. m.

Allgemeines.

— **Die Vernichtung eines Panzerzuges.** (Aus einem Feldpostbrief aus der Zeit des Märzvorstoßes der Russen.) Wir waren Zuhörer bei den mächtigen Kanonaden links und rechts von uns, von Riga her und nach Wilna zu! Auch unser Regimentsabschnitt stand zeitweise unter Geschützfeuer. Die .. Kompagnie war die einzige, welche einen Infanterieangriff abzufertigen hatte. Es war leicht. Das merkwürdigste Ergebnis aber hatten wir. Du weißt, daß ich mit zu einer ständigen Feldwache gehöre, die einen Hügel zwischen den Linien hält, vor unserer Kompagniefront. Eines schönen Morgens erscheint zur maßlosen Verblüffung der Feldwachposten — aus dem Wäldchen vor uns, auf den Gleisen munter dampfend und pustend — ein Zügle, wie unsere Erzgebirgler sagen. Es war ein Panzerzug. Er fuhr in unsere Flanke und beschoß den Hügel wie sinnlos mit Maschinengewehren. Dann zog er sich zurück. Es fiel allen schwer, zu glauben, daß wir richtig gesehen hatten. Das war die erste Szene. Die zweite folgte am nächsten Morgen. Ein dicker, weißer Qualm über den Kiefern zeigte von neuem das Herannahen des Zügles an. Die Telephonisten arbeiteten fieberhaft. Allzunahe konnte diesmal der Zug nicht heran, weil unsere Pioniere nachts ein Stück Gleis gesprengt hatten. Jedenfalls, er kam, hielt und schoß auch mit Revolverkanonen. Er schoß so lange, als es vom Schicksal bestimmt war. Aber das Unglück kam mit jener fürchterlichen Geschwindigkeit, die Du sehr gut kennst, mit der die Granaten der Mörser eben angesaust kommen. Die 15er Batterie traf die Gleise hinter dem Zug. Die 21er Mörser haten kurz darauf Volltreffer in die Panzerwagen. Die Maschine pustete, ruckte, wollte fort — zu spät. Was nun folgte, war der letzte Akt. Der helle Morgen kam im Osten herauf, die Sonne stieg prächtig empor und beschaute die Ergebnisse der schweren Schießerei, die über den armen Zug fürchterlich niederging. Zerhauen, zerfetzt, zertrümmert, das war das Ende vom Lied. Wie uns Überläufer erzählten, hatte der Zug einen Infanterieangriff auf die Feldwachen decken sollen, der infolge des Eisenbahnunglücks nicht zur Ausführung kommen konnte. (Aus d. Köln. Ztg.)

— **Die erste Lokomotive in Berlin.** Der „T. R." entnehmen wir folgendes: Am 16. Juni 1816, also gerade vor 100 Jahren, brachten die „Berlinischen Nachrichten" eine Bekanntmachung, daß täglich vormittags von 9—12 Uhr und nachmittags von 3—8 Uhr ein „Dampfwagen" gegen ein Eintrittsgeld von vier Groschen in der Eisengießerei besichtigt werden könne. Aus den Beschreibungen der damaligen Zeit geht das Staunen hervor, das man empfand, weil dieser Wagen sich „im eisernen Geleise ohne Pferde und mit eigener Kraft dergestalt fortbewegt, daß er eine angehängte Last von 50 Zentnern (!) ziehen imstande ist". Auf den englischen Kohlengruben gab es einzelne Lokomotiven bereits seit 1802; eine, die im Juli 1814 auf dem Eisenwerk Kilingworth durch Stephenson in Dienst gestellt war, führte dabei (es ist dies heute eine sehr, sehr „pikante" Erinnerung!) in verabscheuenswürdiger Verherlichung des preußischen Militarismus den Namen „Blücher". 1915 erbaute nun die königliche Eisengießerei in Berlin für die Königshütte in Oberschlesien die erste Lokomotive, auf deren Fertigstellung man so stolz war, daß sie auf einer eisernen Neujahrskarte der Eisengießerei für 1816 abgebildet wurde (Wiedergabe in Feldhaus' „Ruhmesblätter der Technik", S. 50). Als sie aber am 23. Oktober auf dem Wasserwege, in 13 Teile zerlegt, in Königshütte eintraf, zeigte es sich, daß noch einzelne Abänderungen nötig waren. Sie wurde nach Berlin zurückgeschafft und mehreren Reparaturen unterworfen. Dort hieß es bezeichnenderweise, es „fürchtet sich jeder, damit zu manövrieren; diese Furcht ist auch allerdings nicht unbegründet". Einige Wochen lang wurde dann das neue Weltwunder den Berlinern gegen Eintrittsgeld „in Freiheit dressiert" vorgeführt. Schließlich wagte man aber das gefährliche Monstrum doch nicht seinem eigentlichen Zweck zu übergeben: der „Dampfwagen" wurde vielmehr zu einer stehenden Pumpanlage umgebaut. — Das war gerade vor 100 Jahren! Und heut hat sich das Dampfroß, das damals lediglich die Schaulust der Berliner zu befriedigen hatte, die ganze Welt erobert. Es ziemt sich daher wohl, daß gerade wir Berliner mit einem gewissen lokalpatriotischen Stolz dieser kulturhistorischen Tat gedenken und uns in jene wunderliche, unbegreifliche Zeit zurückversetzen, in der die Engländer ihre Lokomotiven auf den Namen preußischer Heerführer tauften. — —

— **Deutsch-Österreichisch-Ungarische Reisevereinigung.** Auf der Wiener Tagung der Deutsch-Österreichisch-Ungarischen Verkehrsvereinigung wurde in der Sitzung des Arbeitsausschusses durch den Bundesdirektor Schumacher eine Rede von Anregungen für die zukünftige gemeinsame Verkehrswerbung gegeben. Unter anderem schlug er die Gründung einer Deutsch-Österreichisch-Ungarischen Reisevereinigung vor. Der Zweck der Vereinigung soll sein: in den großen breiten Massen der verbündeten Völker zu Reisen in den verbündeten Ländern wechselseitig anzuregen, Winke und Ratschläge für die Reisen zu erteilen, Erleichterungen für Gesellschaftsreisen wie auch für die Einzelreisen zu erwirken und die Zusammengehörigkeit zu einer großen Reisegemeinschaft der Verbündeten durch Herausgabe einer deutsch-österreichisch-ungarischen Reisekarte (Ausweiskarte) nach außen hin zum Ausdruck zu bringen. Die Reisekarte würde ferner dahin wirken, daß man sich ein für allemal daran gewöhnt, bei Reisen und beim Wandern die öffentlichen Verkehrsbureaus zu benutzen. Die Reisekarte würde gewissermaßen das Recht zur Benutzung dieser Verkehrsbureaus ausdrücken, als Ausweis für gewisse Vergünstigungen und zur Entnahme der Druckschriften usw. gelten können. Auch die Besichtigung der Sehenswürdigkeiten in den Städten würde durch die Einrichtung zweifelsohne sehr gefördert werden, namentlich wenn gewisse Ermäßigungen, wie sie meistens schon den Mitgliedern der Ortsvereine bewilligt werden, auch für die Mitglieder der Vereinigung aus anderen Städten Gültigkeit haben würden. Um jedermann die Mitgliedschaft zu der Reisevereinigung zu ermöglichen, wäre der Jahresbeitrag bzw. der Erwerb der Reisekarte sehr niedrig zu bemessen, etwa auf nur 2 oder 3 ℳ. Hiervon würde der betreffende Landesverband und der mit dem Vertrieb der Reisekarte betraute Ortsverein je die Hälfte erhalten.

Bücherschau.

— **„Schwabenland im Reiseverkehr".** Das Erscheinen dieses vom Verkehrsverein Württemberg-Hohenzollern herausgegebenen, 98 Seiten starken und mit reizenden Landschaftsbildern ausgestatteten Reiseführers wird allseits dankbar begrüßt werden. Der Führer enthält sehr viele Winke für Natur-, Kunst

tertums- und Geschichtsfreunde; aber insbesondere auch den anderlustigen wird er mit den ausgearbeiteten Reise- und anderplänen zum Kennenlernen der Hauptpunkte der Schwäbi-en Alb und des Schwarzwaldes eine Freude machen. — Der riensonderzug am 8. Juli von Berlin nach Stuttgart mit den äßigten Fahrpreisen bietet eine billige Reisegelegenheit ch dem Schwabenlande. Hierbei soll für Reiselustige nicht unerwähnt bleiben, daß die Verpflegungsverhältnisse in Württemberg als überall gut geregelt bezeichnet werden können und der Fremde in gleicher Weise wie der Einheimische verpflegt wird. Der Reiseführer ist gegen 10 Pf. Portoersatz kostenlos erhältlich durch die Amtliche Auskunftsstelle der Kgl. Württembergischen Staatsbahnen im Oeffentlichen Verkehrsbureau, Berlin W 8, Unter den Linden 14.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Nachruf.

Am 16. Juni d. Js. verschied in Worms der Vorstand des Eisenbahn-Betriebsamts I daselbst

Großh. Hess. Geheimer Baurat **Simon**,
Ritter mehrerer Orden

im 62. Lebensjahr.

Der Entschlafene gehörte dem Eisenbahndienst fast 37 Jahre an und stand dem Betriebsamt Worms seit 1902 vor. Die Verwaltung besaß in ihm eine wertvolle Arbeitskraft von seltener Pflichttreue und unermüdlicher Schaffensfreudigkeit, die ihn selbst während der letzten Krankheit noch nicht verließ.

Wir aber verlieren zugleich einen allgemein beliebten Kollegen, seine Untergebenen einen ihre Interessen allzeit fürsorglich wahrenden Vorgesetzten. Sein Andenken wird in Ehren unter uns fortleben.

Mainz, im Juni 1916. (836)

Der Präsident
und die höheren Beamten der Königl. Preuß.
und Großh. Hess. Eisenbahndirektion.

2. Änderung von Stationsnamen.

Der an der Strecke Walburg (Hess.-ass.)-Großalmerode gelegene Bahnhof Klasse Großalmerode erhält vom Juli 1916 ab die Bezeichnung „Groß-merode West“ und der an der Strecke ann. Münden - Eichenberg gelegene ahnhof 2. Klasse Witzenhausen erhält m 1. Juli 1916 ab die Bezeichnung Witzenhausen Nord“.

Cassel, den 19. Juni 1916. (835)
Königliche Eisenbahndirektion.

3. Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

röffnung der Station Wustweiler für den Stückgutverkehr.

Am 1. Juli d. J. wird die zwischen den ationen Illingen (Bez. Trier) und Dir-ngen links der Bahnstrecke Wemmets-eiler - Nonnweiler gelegene Station ustweiler, welche bisher dem Perso-n-, Gepäck- und Wagenladungsver-hr sowie der Abfertigung von Leichen d lebenden Tieren diente, auch für die bfertigung von Stückgütern eröffnet erden.

Saarbrücken, im Juni 1916. (837)
Königliche Eisenbahndirektion.

4. Güterverkehr.

snahmetarif für Heu, Häcksel und Stroh. — Tfv. 2 III p.

Mit Gültigkeit vom 22. Juni 1916 bis f weiteres, längstens für die Dauer s Krieges, wird der Ausnahmetarif r die Artikel Heu, Häcksel und Stroh —c des Warenverzeichnisses) unter nselben Bedingungen wie bisher wieder eingeführt. Im Geltungsbereich treten einige Änderungen ein. Näheres im Tarif- und Verkehrsanzeiger. Auskunft geben auch die Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbureau, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 19. Juni 1916. (827)
Königliche Eisenbahndirektion.

Westdeutscher Kohlenverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. Juli 1916 wird die Station Rotthausen (Kr. Essen) als Versandstation in die Tarifhefte 1, 2, 3 (Abt. A) und 4 einbezogen.

Die Tarifsätze der Station Rotthausen (Kr. Essen), Zechen Dahlbusch I, III, IV und VI treten am 1. September 1916 außer Kraft.

Nähere Auskunft erteilen die Güterabfertigungen.

Essen, den 17. Juni 1916. (834)
Königliche Eisenbahndirektion.

Deutscher Seehafenverkehr mit Süddeutschland.

Mit Gültigkeit vom 26. Juni 1916 wird die badische Station Kluftern in den Ausnahmetarif 23 für frisches Obst aufgenommen.

Ferner ist der Vermerk über die Verlängerung der Gültigkeitsdauer des Ausnahmetarifs 23 wie folgt zu ändern: „Gültig auf Widerruf für die Dauer des Krieges, längstens bis 30. Juni 1917.“

Hannover, den 19. Juni 1916. (830)
Königliche Eisenbahndirektion.

Ausnahmetarif für tierische und pflanzliche Fette und Öle. Tfb. 2 I e.

Mit Gültigkeit vom 26. Juni 1916 wird der Ausnahmetarif für die unter F des Warenverzeichnisses genannten Samen und Sämereien auf Stückgut mit Berechnung der Fracht zu den Sätzen des Spezialtarifs A 2 ausgedehnt. Nähere Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbureau, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 22. Juni 1916. (842)
Königliche Eisenbahndirektion.

Kriegsausnahmetarife.

Mit Gültigkeit vom 22. August 1916 scheiden aus einigen Kriegsausnahmetarifen mehrere Nebenbahnen aus. Näheres im Tarif- und Verkehrsanzeiger. Auskunft geben auch die Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbureau, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 20. Juni 1916. (843)
Königliche Eisenbahndirektion.

Ostdeutsch-südwestdeutscher Güterverkehr.

Am 1. Juli 1916 tritt zu den Tarifheften 1, 2 und 4 je ein Nachtrag IV in Kraft.

Diese Nachträge enthalten:

a) Entfernungen für neuaufgenommene Stationen sowie die bereits im Verfügungswege eingeführten Änderungen und Ergänzungen der bestehenden Ausnahmetarife.

b) Änderungen und Ergänzungen von Stationsbezeichnungen und Abfertigungsbefugnissen.

Nähere Auskunft erteilen die beteiligten Dienststellen.

Die Nachträge werden zum Preise von 25 Pf. für Tarifheft 1, 30 Pf. für Tarifheft 2 und 20 Pf. für Tarifheft 4 abgegeben.

Breslau, den 20. Juni 1916. (844)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Sächsisch-Schweizerischer Güterverkehr über Lindau - Romanshorn. (Verkehr mit Basel und Schaffhausen.)

Der im Verkehr nach der Schweiz bei Neuaufgabe auf einer deutschen Binnenstation zu erhebende Frachtzuschlag von 40 % kann auch v o r der Neuaufgabe bezahlt werden. In allen Fällen, in denen der Zuschlag nicht vor der Neuaufgabe gezahlt worden ist, verbleibt es bei der bisherigen Bestimmung, daß er als provisionsfreie Nachnahme auf den neuen Frachtbrief nachzunehmen ist.

Dresden, am 20. Juni 1916. (832)
Kgl. Gen.-Dir. d. Sächs. Staatseisenb.,
als geschäftsführende Verwaltung.

Ostdeutsch - Bayerischer Güterverkehr. Steinkohlenverkehr von Russisch-Polen nach Deutschland.

Mit Gültigkeit vom 15. Juni 1916 bis auf Widerruf, längstens für die Dauer

des Krieges, wird für die Beförderung von Steinkohlen, Steinkohlenasche, Steinkohlenkoks (mit Ausnahme von Gaskoks), Steinkohlenkoksasche und Steinkohlenbriketts von Sosnowice W. W. bis Kattowitz Landesgrenze ein Betrag von 10 ₰ für 1000 kg erhoben. Ab Sosnowice W. W. werden daher die im „Ostdeutsch-Bayerischen Güterverkehr" von Ferdinandgrube geltenden und um 10 ₰ erhöhten Frachtsätze unter den dort angegebenen Bedingungen berechnet. Die mit Gültigkeit vom 15. Januar 1916 gegen Widerruf eingeführten Frachtsätze von Kattowitz Landesgrenze sind dadurch überflüssig geworden und werden zum 14. Juni 1916 aufgehoben.

München, den 14. Juni 1916. (829)
Tarifamt der K. Bayer. St.-E.-B. r. d. Rh.

Ausnahmetarif 2 I e für tierische und pflanzliche Fette und Öle aller Art.

Mit Gültigkeit vom 22. Juni 1916 wird „gebrauchte paraffinhaltige Bleicherde" in den Ausnahmetarif aufgenommen. Die Tariferweiterung gilt nicht für das rechtsrheinische Netz der bayerischen Staatsbahnen und die anschließenden Privatbahnen.

Nähere Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbureau, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 19. Juni 1916. (828)
Königliche Eisenbahndirektion.

Tiertarife.

Die durch Nachtrag 9 zum gemeinsamen Heft Nr. 200 für den Wechselverkehr deutscher Bahnen geänderten Bestimmungen über den Verkehr mit der Schweiz, den nordischen Ländern und den Niederlanden gelten vom 15. Juni l. J. ab sinngemäß auch für die Tiertarife im badischen Binnenverkehr und in den Wechselverkehren mit den übrigen deutschen Bahnen.

Karlsruhe, 21. Juni 1916. (841)
Gr. Generaldirektion der Staatseisenbahnen.

Güterverkehr der badisch-schweiz. Übergangsstationen mit der Schweiz.

Am 1. Juli 1916 tritt unter der Bezeichnung Ausnahmetarif Nr. 22 für Anthrazit aus dem Wallis, Pyritabfälle usw. eine Neuausgabe des bisherigen gemeinsamen schweiz. Ausnahmetarifs Nr. 44 in Kraft, wodurch der letztere Tarif vom 1. August 1904 nebst Nachtrag I in der Hauptsache aufgehoben wird. Näheres in unserem Tarifanzeiger. Der neue Tarif ist bei unserm Verkehrsbureau für 50 ₰ käuflich.

Karlsruhe, den 20. Juni 1916. (840)
Gr. Generaldirektion der Staatseisenbahnen.

Staats- und Privatbahn-Güterverkehr

Am 1. September 1916 erscheinen die Hefte A (Bestimmungen), B (Entfernungen), C (Allgemeine Tariftabellen), C 2 (Ausnahmetarife), C 2a (Ausnahmetarif für Holz) und C 2b (Ausnahmetarif für Getreide) in Neuausgabe.

Das Heft C 2c (Ausnahmetarif für Eisen) vom 1. November 1911 behält seine Gültigkeit als Teilheft der Neuausgabe.

Durch anderweitige Verteilung der Knotenstationen erscheint die Kilometertafel B II in 64 Teilheften. Die einzelnen Hefte bringen Änderungen und Ergänzungen. Die Änderungen sind Ermäßigungen und Erhöhungen, die insbesondere durch Verlegung des Bahnhofs Frankfurt (Oder) bedingt sind. Im Verkehr der Farge-Vegesacker Eisenbahn tritt sowohl für den Binnen- als auch für den Wechselverkehr an die Stelle der bisherigen Berechnung nach Stationsfrachtsätzen oder Anstoßfrachten eine Berechnung nach Entfernungen und der allgemeinen Kilometertariftabelle. Hierdurch ergeben sich neben Ermäßigungen auch vereinzelt Erhöhungen.

Gleichzeitig werden herausgegeben:

Nachtrag 1 zu dem Heft B, enthaltend Berichtigungen und Ergänzungen, die während des Drucks notwendig geworden sind.

Nachträge 1 zu den Heften A und C 2. In diesen Nachträgen sind nur die für den Krieg gültigen Bestimmungen zusammengestellt.

Der neue Tarif — auch jedes Teilheft einzeln — sowie die Nachträge können von Mitte August 1916 an von dem Auskunftsbureau in Berlin C, Bahnhof Alexanderplatz, und von den Güterabfertigungen zu folgenden Preisen bezogen werden:

40 ₰ das Heft A, 60 ₰ der zugehörige Anhang 4 (Stationsverzeichnis),
15 ₰ jedes der Teilhefte B I 1 bis B I 24,
45 ₰ jedes der Teilhefte B II 1 bis B II 64,
40 ₰ das Teilheft C 1,
120 ₰ jedes der Teilhefte C 2, C 2a und C 2c,
100 ₰ das Teilheft C 2b,
5 ₰ für die Gesamtausgabe des Nachtrages 1 zu Heft B I. Nachträge zu den Einzelheften werden unentgeltlich abgegeben,
30 ₰ für die Gesamtausgabe des Nachtrags 1 zu Heft B II. Nachträge zu den Einzelheften werden unentgeltlich abgegeben,
10 ₰ für den Nachtrag 1 zu Heft A,
10 ₰ für den Nachtrag 1 zu Heft C 2.

Bis dahin gibt auf Anfragen unser Tarifbureau (Berlin SW 11, Tempelhofer Ufer 28) nähere Auskunft.

Berlin, den 20. Juni 1916. (838)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich
namens der beteiligten Verwaltungen.

Preußisch-Hessisch-Bayerischer Tiertarif, Teil II.

Am 1. Juli d. J. tritt der 3. Nachtrag in Kraft. Er enthält außer bereits anderweit bekanntgegebenen Tarifmaßnahmen Entfernungen und Frachtsätze für die neu aufgenommenen preußischen Stationen Hvidding und Bielefeld Ost, während Bielefeld Hbf. aus dem Tarif ausscheidet. Die Bestimmungen über Zucht- und Weidetiere sind ergänzt und sonstige Berichtigungen durchgeführt.

Erfurt, den 20. Juni 1916. (839)
Königliche Eisenbahndirektion.

Norddeutscher Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina.

Eisenbahngütertarif, Teil II, Heft 1, vom 1. Jänner 1911.

Gültigkeitsverlängerung und Änderung der Anwendungsbestimmungen des Ausnahmetarifs 13 A (Obst, frisches).

Die Gültigkeit des auf Seite 7 des Nachtrages VIII zum obengenannten Tarifhefte enthaltenen, bis 30. Juni 1916 befristeten Ausnahmetarifs 13 A (Obst, frisches) wird bis auf Widerruf, längstens bis 30. Juni 1917 verlängert.

Mit Gültigkeit vom 1. Juli 1916 bis auf Widerruf, bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege, wird die Anwendungsbestimmung dieses Ausnahmetarifs, daß Zwischenlagen aus Schilf, Stroh, Heu, Torf oder aus anderem Verpackungsmaterial unzulässig sind, außer Kraft gesetzt.

Der Widerruf dieser letzteren Tarifmaßnahme wird spätestens mit Ende des Krieges erfolgen.

Wien, am 19. Juni 1916. (8)
K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der beteiligten Verwaltungen.

5. Personen- und Gepäckverkehr

Preußisch-Sächsischer Staatsbahn-Privatbahn- Personen- und Gepäckverkehr.

Vom 1. September 1916 ab treten im Verkehr mit Stationen der Kleinbahn Höchst-Königstein infolge Änderung der Einheitssätze dieser Bahn Erhöhungen der Fahrpreise ein, die in

I. Klasse bis 0,45 ℳ,
II. „ „ 0,50 „
III. „ „ 0,35 „
IV. „ „ 0,05 „

für Hundekarten bis 0,10 ℳ,
für Expreßgut bis 0,04 ℳ für 10 kg betragen.

Nähere Auskunft erteilt unser Verkehrsbureau.

Hannover, den 16. Juni 1916. (8)
Königliche Eisenbahndirektion.
zugleich
namens der beteiligten Verwaltungen.

Badisch-Bayerischer Personentarif.

Auf 1. Juli d. J. wird das Heft A neu ausgegeben. Es enthält u. a. auch Bestimmungen für Monats-, Schüler- und Arbeiterkarten. Nähere Auskunft erteilt unser Verkehrsbureau. Die in den Tarif aufgenommenen besonderen Ausführungsbestimmungen sind gemäß den Vorschriften in § 2 Absatz (3) der Eisenbahnverkehrsordnung genehmigt.

Karlsruhe, den 19. Juni 1916. (83)
Gr. Generaldirektion
der Staatseisenbahnen,
auch
namens der beteiligten Verwaltungen.

6. Verdingungen.

Verdingung

der Lieferung von Telegraphen-Baumaterialien für die Königliche Eisenbahndirektion in Altona, Cassel, Hannover und Münster i. W. für das Etatsjahr 1916, und zwar A 230 000 kg verzinkten Eisen- und Stahldraht, B 3200 Porzellan-Isolatoren und 1100 Porzellanmerkzeichen für Kabel und C 800 Abspannkonsolen, 1300 Ankerhaken, 1900 Isolatorenstützen, 650 Isolatorenträger, 2000 Strebenschrauben und 800 gußeiserne Merkzeichen für Kabel.

Eröffnung der Angebote am Dienstag, den 18. Juli 1916, vormittags 10 Uhr.

Verdingungsunterlagen werden gegen 50 ₰ für Gruppe A, 70 ₰ für Gruppe B und 1 ℳ für Gruppe C (nicht in Briefmarken) von unserem Zentralbureau, hier, im Zimmer 292 abgegeben.

Hannover, den 15. Juni 1916. (8)
Königliche Eisenbahndirektion.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Eisenbahndirektions-Präsident a. D. v. Mühlenfels in Berlin.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nummer 50. 28. Juni 1916. LVI. Jahrgang.

Inhalt:

ıs Frachturkundenstempelgesetz.

:istungen der Arbeiterpensionskasse, der Betriebs- und Verbandskrankenkassen sowie der Unfallversicherung bei der preußisch-hessischen Eisenbahngemeinschaft im Jahre 1914.

:r Übergangsbahnhof Hermannplatz im Groß-Berliner Schnellverkehr.

chrichten.

Deutschland: Kinderbeihilfen und Kriegszulagen für die preußischen Beamten usw. — Eisenbahnschäden in Ostpreußen. — Eisenbahnunfall. — Kaninchenzucht. — Moselbahn. — Militärische Bestimmungen für den Besuch der deutschen Nordseebäder. — Ferienkarten im Berliner Stadt-, Ring- und Vorortverkehr. — Zur Unterstützung der Volksspende für die deutschen Kriegs- und Zivilgefangenen.

Österreich: Regelung des Verkehres mit Getreide, Mehl und Hülsenfrüchten. — Die Eisenindustrie im Kriege.

Ungarn: Szatmár-Nagybánya-Felsöbányaer Lokalbahn im Jahre 1915.

Übrige europäische Länder: Alkoholenthaltung im Dienst. — Beschäftigung von weiblichen Arbeitskräften auf französischen Eisenbahnen. — Schließung weiterer Bahnhöfe der Great Eastern Eisenbahn im Londoner Verkehr. — Balkanzug. — Bau neuer russischer Bahnen. — Truppentransport durch das Weiße Meer und über die Murmanbahn. — Der neue Kriegshafen Kildin und die Murmanbahn. — Beilegung eines Streiks auf der Warschauer Straßenbahn.

Bücherschau.

Amtliche Bekanntmachungen.

Das Frachturkundenstempelgesetz.

Von Regierungsassessor **Dr. Schultz**, Stettin.

Der Frachturkundenstempel ist nicht etwas vollständig ıues, sondern, wie sich der Abgeordnete Carstens bei der Betung im Reichstag ausdrückte, ein alter Bekannter, der nur n neues, teureres Gewand angezogen hat; denn wenn der rachturkundenstempel bisher dem Reiche jährlich 18 Millionen ark gebracht hat, so soll sein Ertrag künftig 4—5 mal so ch sein. Er gehört mit zu den neuen Kriegssteuern, die den hlenden Betrag von 480 Millionen Mark im Reichshaushalt cken sollen.

Der Frachturkundenstempel hat bei den Verhandlungen im eichstag eine verhältnismäßig günstige Aufnahme und Anıhme gefunden. Der dem Reichstag mit einer ausführlichen egründung vorgelegte Entwurf wurde am 16., 22. und 23. März 16 in erster Lesung beraten und dann einer besonderen Komission von 28 Mitgliedern überwiesen. Am 3. Juni 1916 folgte e zweite Lesung, und am 5. Juni wurde das Gesetz in dritter esung vom Reichstag ohne Debatte angenommen.

Die Erhöhung des Frachturkundenstempels ist von den verndeten Regierungen vorgeschlagen, weil bei den gewaltigen ütermengen, die von der Eisenbahn jährlich befördert werden, ne im Einzelfalle kaum fühlbare Abgabe große Erträgnisse ingt. Da der Eisenbahnverkehr unter dem Einfluß des rieges wenig gelitten hat, während die Schiffahrt im riege daniederlag, hat der Entwurf sowohl wie das esetz die Erhöhung der Stempelabgabe auf den Eisenbahnerkehr beschränkt, dagegen von einer höheren Belastung der hiffahrt abgesehen. Bei der unermeßlichen Zahl der eförderungen auf der Eisenbahn konnte der neue empel im Einzelfall verhältnismäßig niedrig gehalten erden, und so konnte man sich mit ihm abfinden otz der auch im Reichstag geltend gemachten Bedenken, e jeder Verkehrssteuer entgegenstehen, daß durch sie die ntwicklung von Handel und Verkehr gehemmt wird. Fast allitig wurde es jedoch als ein Nachteil des Entwurfes betrachtet, daß der Stempel gezahlt werden muß ohne Rücksicht auf den Wert des Frachtgutes. Denn darin liegt eine Unbilligkeit, daß ein Zentner Kartoffeln oder Steine dieselbe Stempelerhöhung zu tragen hat wie z. B. ein Zentner Wolle. Gleichwohl haben auch die Kommissionsberatungen hieran keine Änderung gebracht, weil die unterschiedliche Bemessung des Stempels nach dem Werte der Ware fast unüberwindliche Schwierigkeiten für die Eisenbahn im Gefolge gehabt hätte und Unredlichkeiten, Strafverfolgungen usw. nach sich gezogen haben würde. Auch die Bedenken der Sozialdemokratie gegen das Gesetz konnten nicht durchdringen, daß letzten Endes die breite Masse des arbeitenden Volkes im Wege der Abwälzung die in Aussicht genommene Steuer tragen müsse. Dem wurde vom Reichsschatzsekretär mit Recht entgegengehalten, daß es sich ja keineswegs nur um Massengüter des unmittelbaren Verbrauchs handelt, sondern zum großen Teil um Rohstoffe und Hilfsstoffe der Produktion, um Frachten, die in der Industrie von einer Produktionsstelle zur andern zu bewegen sind, von denen ein großer Teil nach dem Auslande geht und in deren Preisbildung der Frachturkundenstempel bis zur Unmerklichkeit verschwinden wird. Bei dieser Sachlage verteile sich, wie ausgeführt wurde, auch diese Verkehrssteuer in einer Weise, die namentlich im Zusammenhang mit den im Reich und den Bundesstaaten gleichzeitig durchgeführten starken direkten Steuern sehr wohl zu rechtfertigen sei.

Ganz unverändert ist die Regierungsvorlage aber doch nicht Gesetz geworden. Der Entwurf wollte zunächst auch den Verkehr auf den sogenannten Werkbahnen mit der Steuer erfassen. Die Entwicklung zum modernen Großbetrieb hat in den großen Industriemittelpunkten des Reiches dahin geführt, daß sich die großen Bergbau- und industriellen Unternehmungen für ihren Bedarf eigene Eisenbahnen gebaut haben, insbesondere auch, um zur Beförderung dieser Güter auf dem billigen Wasserwege Anschluß an einen privaten oder öffent-

lichen Hafen zu gewinnen. Die verbündeten Regierungen wollten vermeiden, daß diese Großunternehmungen durch Freilassung solcher Transporte von der Steuer einen die Wettbewerbsverhältnisse vielleicht verschiebenden Vorsprung vor anderen Unternehmungen bekämen, die ihre Güter auf die öffentlichen Eisenbahnen bringen müssen. Deshalb war in der Regierungsvorlage eine Abgabe von 3 Pfennigen für die Tonne eigener, auf nicht öffentlichen Bahnen des Unternehmers beförderter Güter vorgesehen. Diese Bestimmung kam bei der Kommissionsberatung zu Fall, weil, wie der Abgeordnete Carstens in zweiter Lesung ausführte, die Schwerindustrie darin einen Eingriff in das Innenleben ihrer Betriebe und eine Belästigung ihres Verkehrs erblickte; sie wandte sich nicht gegen ihre Belastung mit dieser Abgabe, wohl aber gegen die Belästigung, die die Erhebung dieser Abgabe für sie bedeutet hätte.

Eine Änderung des Entwurfs von geringerer Bedeutung ist es, daß die Milchbeförderung von der Abgabe freigelassen ist. In der Begründung der Vorlage war bereits gesagt, es werde vielleicht erwünscht sein, für die Dauer des Krieges die Milch als wichtiges Nahrungsmittel mit der Stempelabgabe nicht zu belasten. Während aber die verbündeten Regierungen vorgeschlagen hatten, hierfür Fürsorge zu treffen auf dem Wege der Bundesratsverordnung auf Grund des Gesetzes vom 4. August 1914 über die Ermächtigung des Bundesrats zu wirtschaftlichen Maßnahmen, ist die Befreiung der Milchtransporte von der Abgabe in das Gesetz selbst aufgenommen worden.

Eine in erster Lesung in den Entwurf gebrachte Bestimmung ist dann von der Kommission und in der zweiten und dritten Lesung wieder fallen gelassen, nämlich die Bestimmung, daß der Frachturkundenstempel auf Verlangen des Reichstags spätestens nach Ablauf des zweiten Rechnungsjahres nach Friedensschluß aufgehoben werden solle. Mit der Beseitigung dieser Befristung aus dem Gesetz ist anerkannt, daß es sich nicht um eine vorübergehende Kriegsmaßnahme handelt, die mit und nach dem Kriege wieder verschwinden wird, sondern um eine bleibende Steuer.

Kleine Änderungen sind ferner noch die Herabsetzung des Stempels für Fracht- und Eilstückgut von 15 ₰ bzw. 30 ₰ auf 10 ₰ bzw. 20 ₰. Dies geschah im Interesse der Kleingewerbetreibenden, die bei ihrem geringen Umsatz die von ihnen benötigten Waren als Stückgut beziehen und daher durch eine hohe Stückgutabgabe besonders getroffen sein würden. Endlich ist die Kommission im Sammelladungsverkehr laut gewordenen Wünschen nachgekommen, indem sie den unten näher darzulegenden Stempel für Einzelsendungen auf nur 5 Pfg. festsetzte.

Das nunmehr vom Reichstag angenommene Gesetz hat vier Artikel, von denen sich Artikel I mit den Änderungen der Nr. 6 des Tarifs zum Reichsstempelgesetz vom 18. Juli 1913 und Artikel II mit den Änderungen befaßt, die künftig an den Bestimmungen der §§ 43—45 des genannten Gesetzes eintreten sollen. Danach gilt über die Erhebung des Frachturkundenstempels künftig folgendes:

1. Der Stempel wird auch für die Beförderung von Stückgut erhoben werden, das bisher von einer Abgabe ganz freigelassen war. Die Stempelabgabe wird für Frachtstückgut und Expreßgut 10 ₰, für Eilstückgut 20 ₰ betragen.

2. Die Stempelabgabe für Wagenladungen wird wesentlich erhöht werden; während sie bisher für Wagenladungen ohne Rücksicht darauf, ob es sich um Fracht- oder Eilgut handelt, bei einem Frachtbetrage bis zu 25 ℳ 20 ₰, und über 25 ℳ 50 ₰ beträgt, wird künftig bei einem Frachtbetrage bis 25 ℳ einschließlich für Frachtgut als Wagenladung 1 ℳ, für Eilgut als Wagenladung 1,50 ℳ erhoben werden, bei einem Frachtbetrage über 25 ℳ dagegen 2 ℳ bzw. 3 ℳ. Diese beträchtlichen Unterschiede zwischen der bisher erhobenen und der künftigen Stempelabgabe werden nur um ein Weniges dadurch eingeschränkt, daß künftig die Stempelabgabe auch für Wagen mit einem größeren Ladegewicht als 10 Tonnen nicht mehr steigt, während sie sich bisher auf das Einundeinhalbfache erhöht, wenn das Ladegewicht über 10 Tonnen, aber nicht mehr als 15 Tonnen beträgt, und für je weitere 5 Tonnen Ladegewicht die Hälfte des Satzes hinzutritt. Außerdem wird der Steuersatz künftig schon dann auf die Hälfte ermäßigt, wenn das Ladegewicht des gestellten Wagens weniger als 10 Tonnen beträgt, während diese Ermäßigung jetzt noch davon abhängig ist, daß das Ladegewicht des Wagens 5 Tonnen nicht übersteigt.

3. Gänzlich neu ist die Belastung der zu einer Sammelladung vereinigten Einzelsendungen mit einer Stempelabgabe. Bekanntlich übernehmen die Spediteure Güter zur Beförderung in der Weise, daß sie diese mit Gütern anderer Versender zu einer Sammelladung vereinigen und diese auf eigene Rechnung der Eisenbahn als Wagenladung zur Beförderung übergeben. Selbstverständlich ist der Frachtbrief über die Wagenladung nach den unter 2 dargelegten Grundsätzen zu verstempeln. Außerdem aber ruht auf den Urkunden über die einzelnen, dem Sammelspediteur übergebenen Sendungen ein Stempel von 5 ₰. — Soweit in solchen Fällen Urkunden nicht ausgestellt werden, ist die Abgabe nach näherer Bestimmung des Bundesrats von der Sendung selbst zu entrichten. Diese Bestimmung wird als neuer Absatz bei § 44 des Reichsstempelgesetzes aufgenommen werden. — Durch diese Steuerabgabe soll vermieden werden, daß die Erhöhung der Beförderungsgebühren und Abgaben im Post- und Eisenbahnverkehr eine verstärkte Abwanderung des Paket- und Stückgutverkehrs in den Sammelladungsverkehr zur Folge hat, die zu beträchtlichen Ausfällen für die Reichskasse führen müßte. Um diese Sendungen aber nicht doppelt zu besteuern, sind solche Einzelsendungen von der Abgabe dann befreit, wenn sie auf dem Wege vom Aufgabeort bis zum Bestimmungsort zum Teil im Eisenbahnstückgutverkehr befördert werden.

Eine mehr formelle Änderung des bisherigen Tarifs stellt die Zusatzbestimmung dar, daß zu den Frachturkunden im Sinne der Tarifnummer 6 d auch die Frachturkunden über die Beförderung von lebenden Tieren gehören; denn abgesehen davon, daß nach dem bisherigen Recht Tierstückgutsendungen an sich von der Stempelpflicht natürlich nicht erfaßt werden, wird auch schon jetzt der Stempel erhoben für die Beförderung von Tieren als Wagenladungen sowie als Stückgut, für das bestimmungsgemäß ein ganzer Wagen zur ausschließlichen Benutzung gestellt wird.

Außer dem Vorbehalt, daß der Bundesrat für die Erläuterung der Begriffe „Frachtstückgut", „Expreßgut", „Eilstückgut" sowie „Frachtgut und Eilgut in Wagenladungen" zuständig ist, folgen im Artikel I des neuen Gesetzes noch einige Fälle der Befreiung von der Stempelabgabe; es ist bereits erwähnt die Befreiung vom Stempel für Milch, die nicht als Wagenladung aufgegeben wird, und für Einzelsendungen einer Sammelladung, die auf dem Wege vom Aufgabe- zum Bestimmungsort zum Teil im Eisenbahnstückgutverkehr versendet werden. Schließlich sind, wie auch schon bisher, Urkunden über solche Sendungen von der Abgabe befreit, welche nach den gesetzlichen oder Verwaltungsvorschriften frachtfrei zu befördern sind.

Der Artikel II ist von weniger einschneidender Bedeutung. Wie schon bisher, so wird auch künftig im Eisenbahnverkehr der Frachtführer für die Entrichtung der Abgabe verantwortlich sein, andererseits aber ist er berechtigt, den Betrag der Stempelabgabe nach seiner Wahl vom Versender oder Empfänger zu erheben. In weiteren Kreisen hat man, wie der Abgeordnete Carstens im Reichstag ausführte, dieses Rückgriffsrecht für bedenklich angesehen, weil hieraus Meinungsverschiedenheiten und Streitigkeiten mancherlei Art entstehen könnten. Demgegenüber wurde aber darauf hingewiesen, daß die Bestimmung nichts Neues in das Gesetz gebracht habe und der früheren Fassung entspreche, die zu Beschwerden keine Anlaß geboten habe. Die weitere im Artikel II vorgesehen

Ergänzung des § 44 des Reichsstempelgesetzes ist bereits oben erwähnt.

Artikel III des Gesetzes regelt die Frage, wer bei Lieferungsverträgen, die vor dem Inkrafttreten des Gesetzes abgeschlossen sind, aber über diesen Zeitpunkt hinaus laufen, das Mehr an Frachtkosten zu tragen hat. Es muß von beiden Teilen gemeinsam getragen werden, soweit sie nicht etwas anderes darüber vereinbaren. Jedenfalls bildet das Mehr an Frachtkosten keinesfalls einen Grund zur Aufhebung des Vertrages.

Nach Artikel IV wird eine Kaiserliche Verordnung mit Zustimmung des Bundesrats den Zeitpunkt des Inkrafttretens dieses Gesetzes bestimmen.

Das Reichsschatzamt ist zurzeit mit einem Entwurf von Änderungen der „Grundsätze zur Auslegung des Reichsstempelgesetzes" und einem Entwurf von „Änderungen der Ausführungsbestimmungen zum Reichsstempelgesetz" beschäftigt. Diese Entwürfe sind aber noch nicht veröffentlicht.

Leistungen der Arbeiterpensionskasse, der Betriebs- und Verbandskrankenkassen sowie der Unfallversicherung bei der preußisch-hessischen Eisenbahngemeinschaft im Jahre 1914.

Einer im „Archiv für Eisenbahnwesen" (Jahrgang 1916, Heft 1) veröffentlichten Abhandlung des Geheimrats Dr. Seydel, entnehmen wir über die Leistungen der preußisch-hessischen Staatsbahnverwaltung auf diesem Wohlfahrtsgebiet im Jahre 1914 einige bemerkenswerte Einzelheiten.

Die in den Vorjahren erfreulicher Weise festzustellende stetige Fortentwicklung der Arbeiterpensionskasse wurde im Jahre 1914 durch den Ausbruch des Krieges naturgemäß gehemmt. Bei beiden Abteilungen ist der Mitgliederzuwachs hinter dem früherer Jahre erheblich zurückgeblieben, dementsprechend ist auch die Zunahme der Einnahme wesentlich geringer gewesen, zumal die zum Kriegsdienst einberufenen Kassenmitglieder für die Monate seit Kriegsbeginn keine Beiträge entrichtet haben und anderseits insbesondere die Ausgaben für Witwen- und Waisenrenten wiederum gegen das Vorjahr stark gestiegen sind. Für die Krankenversicherung war das abgelaufene Berichtsjahr insofern von besonderer Bedeutung, als mit dem 1. Januar 1914 die Vorschriften des II. Buches der Reichsversicherungsordnung und alle übrigen noch nicht gültigen Vorschriften dieses Gesetzes in Kraft gesetzt worden sind. Die Überleitung in die neuen Verhältnisse hat sich im Bereich der preußisch-hessischen Staatsbahnen glatt vollzogen. Die früheren Baukrankenkassen, die durch die Reichsversicherungsordnung beseitigt worden sind, führen fortan die Bezeichnung „Besondere Betriebskrankenkasse", die bisherigen Betriebskrankenkassen erhielten den Zusatz „Allgemeine". Die Verhältnisse auf dem Gebiete der Krankenversicherung haben sich gegenüber dem Vorjahr insofern ungünstiger gestaltet, als die Zahl der Krankheitsfälle bei den Allgemeinen Betriebskrankenkassen höher war, auf je 100 Mitglieder kamen 36,39 Fälle gegen 36,13 im Vorjahre. Auch die auf ein Mitglied und einen Krankheitsfall treffenden Krankheitstage sind gegenüber dem Vorjahre von 8,57 auf 9,04 und von 23,72 auf 24,64 gestiegen. Dementsprechend haben sich auch die Krankheitskosten für ein Mitglied von 38,47 ℳ auf 43,26 ℳ erhöht. Im Ganzen wurden im Berichtsjahr von der Arbeiterpensionskasse an Renten, Witwen- und Waisengeld sowie Waisenaussteuer rd. 4,0 (im Vorjahre 3,6) Millionen Mark, für Heilbehandlung und Invalidenhauspflege rd. 805 000 ℳ (786 000 ℳ) und an Rentenzuschüssen, Pensionen, Witwen- und Waisenzusatzrenten, Sterbegeld rd. 9,85 (8,75) Millionen Mark, von den Allgemeinen Betriebskrankenkasen an Krankheitskosten usw. rd. 15,99 (14 52) Millionen Mark, an Renten, Abfindungen, Heilungskosten sowie Sterbegeldern und anderen Entschädigungen auf Grund der Unfallversicherung rd. 8,36 (8,24) Millionen Mark und für Haftpflichtrenten an Arbeiter und deren Hinterbliebene rd. 353 500 (472 400) ℳ gezahlt. Die Gesamtleistungen beider Kassen beliefen sich sich auf rd. 39 323 000 ℳ gegen rd. 36 372 650 ℳ im Vorjahr, wozu die Staatsbahnverwaltung rd. 32,36 (31,55) Millionen Mark beigetragen hat. Hinsichtlich der Unfallversicherung waren im Berichtsjahre keine besonderen Vorgänge zu verzeichnen.

Im einzelnen hat sich bei der Arbeiterpensionskasse die Gesamtzahl der Mitglieder der Abteilung A gegen das Vorjahr um 14 442 (34 061), die Zahl der freiwilligen Mitglieder um 5962 (10 093) erhöht, bei der Abteilung B betrug der Zuwachs 9034 (16 751). Am 1. Januar 1915 hatten 59,74 (60,84) % aller bei der Eisenbahn beschäftigten Mitglieder Anspruch auf Kassenleistungen. Die Sterblichkeitsziffern betrugen im Jahre 1914 bei Abteilung A 0,50 (0,42) %, bei Abteilung B 0,52 (0,51) % der Mitglieder. In beiden Abteilungen ist wieder ein starkes Aufsteigen der Kassenmitglieder in die höheren Lohnklassen festzustellen. Die Einnahmen sind bei Abteilung A um rd. 204 400 (1 363 560) ℳ, bei B um rd. 1.674 (3,026) Millionen Mark gestiegen, die Ausgaben der Abteilung A haben die des Vorjahres um rd. 365 000 (474 000) ℳ, die der Abteilung B die Ausgaben des Vorjahres um rd. 957 000 (404 000) ℳ überstiegen. Die durchschnittliche Höhe der Invalidenrente betrug im Berichtsjahre 210,84 (210,63) ℳ, die der Altersrente 186,03 (188,61) ℳ der Witwenrente 79,43 (79,36) ℳ und der Waisenrente 32,53 (32,54) Mark. Durch Ausführung eines gleichmäßigen Heilverfahrens wurden 2007 (2398) Personen einer ständigen Heilbehandlung unterzogen, und zwar 1275 (1511), die an Lungentuberkulose, und 732 (887) Personen, die an anderen Krankheiten litten. Außerdem wurde noch bei 3074 (2773) nicht lungenkranken Personen eine nicht ständige Heilbehandlung abgeschlossen. Die in den beiden Heilstätten der Kasse vorhandenen Betten sind auch im Berichtsjahre bis zum Ausbruch des Krieges voll besetzt gewesen. Von da ab wurden sie von der Militärverwaltung als Lazarette benutzt. Die Gesamtzahl der Verpflegungstage betrug bei Stadtwald 37 767 (56 741) und bei Moltkefels 30 290 (42 852). Die seit dem Jahre 1910 eingeführte Tuberkulinnachbehandlung kam bei 97 (112) aus den Heilstätten entlassenen Personen zur Anwendung, wofür rd. 1500 (2000) ℳ aufgewendet wurden. Für die im Berichtsjahr insgesamt durchgeführte Heilbehandlung sind rd. 943 200 (1 018 870) ℳ verausgabt worden, wovon rd. 154 450 (228 660) ℳ auf Familienunterstützung entfallen. Von den Ausgaben für Invalidenhauspflege fielen der Abteilung A rd. 63 060 (61 220) ℳ zur Last. Die Kosten für die Verpflegung eines Invaliden stellten sich durchschnittlich für den Tag im Invalidenheim Jenkau auf 0,88 ℳ, in Birkenwerder auf 0,78 (0,74) ℳ und in Herzberg auf 1,00 (0,92) ℳ Von den Mehrausgaben der Abteilung B (rd. 0,96 Millionen Mark gegen das Vorjahr) entfällt u. a. auf die Zusatzrenten eine Steigerung von rd. 695 000 (570 000) ℳ und auf die laufenden Witwen- und Waisengelder eine solche von rd. 381 000 (377 500) ℳ. Die Überschüsse der Einnahmen über die Ausgaben betrugen bei Abteilung A rd. 5,06 (5,22) Millionen Mark, bei B rd. 19,55 (18,83) Millionen Mark, die Vermögensbestände stellten sich am Schluß des Jahres 1914 bei der ersteren auf rd. 57,33 (52,25) Millionen, bei letzterer auf rd. 187,58 (168,01) Millionen Mark.

Von den vorhandenen 21 Allgemeinen Betriebskrankenkassen erhoben am Schluß des Berichtsjahres 4 (8 i. V.) einen Beitrag von 3 %, 3 (5) Kassen einen solchen von 3,3 %, 10 (8) von 3,6 %, 1 (i. V. keine) von 3,9 % und 3 Kassen von 4,2 % des Grundlohns. Die Beiträge sind somit fast bei allen Kassen, und zwar meist schon ab 1. Januar 1914 beim Inkrafttreten des Buches II der Reichsversicherungsordnung, erhöht worden. Die Beiträge werden bekanntlich zu $^2/_3$ von den Mitgliedern, zu $^1/_3$ von der Verwaltung gezahlt. Alle 21 Kassen sind teils in der Dauer, teils in der Höhe ihrer Leistungen, teils in beiden über die gesetzlich vorgeschriebenen Mindestleistungen hinausgegangen. Ein Vergleich der Zahl der Erkrankungsfälle unter den Mitgliedern der Eisenbahnkrankenkassen mit den gleichen Zahlen anderer Kassen zeigt, daß die Gesundheitsverhältnisse der Eisenbahnarbeiter keineswegs ungünstig sind. Unter den Ende 1914 vorhandenen 394 835 Mitgliedern der Allgemeinen Betriebskrankenkassen befanden sich rd. 52 000 Kriegsteilnehmer und beim Feldeisenbahnwesen tätige Bedienstete, die keine Beiträge zu entrichten hatten. Das Sterbegeld für Mitglieder betrug im Berichtsjahr bei 4 Kassen das 30 fache, bei 3 Kassen das 35 fache und 14 Kassen das 40 fache des zur Krankenkasse veranlagten Tagesverdienstes.

Von den am Ende des Jahres 1913 vorhandenen 5 Baukrankenkassen sind zu Beginn des Berichtsjahres drei geschlossen und nur zwei zu Besonderen Betriebskrankenkassen umgestaltet worden, die auch am Ende des Berichtsjahres noch bestanden. Der für ein Mitglied zu entrichtende Beitrag betrug im allgemeinen 3 % des durchschnittlichen Tagesverdienstes der Kassenmitglieder. Die Ausgaben im Durchschnitt für 1 Mitglied haben sich um 20,47 ℳ niedriger gestellt als die Aufwendungen bei den Allgemeinen Betriebskrankenkassen.

Bei der Verbandskrankenkasse der Eisenbahnver-

eine der preußisch-hessischen Staatsbahnen und der Reichsbahnen betrug die Zahl der Mitglieder der Krankengeldversicherung (Tarif I) am Ende des Berichtsjahres rd. 273 000 (gegen rd. 282 640 im Vorjahr). Die Zahl der Sterbefälle belief sich im Jahre 1914 auf 1837 (1723) = 0,66 (0,63) %, sie war somit um 0,03 (0,10) % höher als bei den Allgemeinen Betriebskrankenkassen. Die Ausgaben überstiegen die Einnahmen um rd. 272 000 (24 050) ℳ. Der Vermögensbestand des Reservefonds bei Tarif I belief sich Ende 1914 auf rd. 2,39 (1,92) Millionen Mark. Bei der Arzeneiversicherung (Tarif II) ist die Zahl der Mitglieder im Berichtsjahr von 45 327 auf 49 696 gestiegen, die Einnahmen betrugen rd. 766 100 (660 200) ℳ, die Ausgaben rd. 677 300 (532 240) ℳ; der Vermögensbestand des Reservefonds erreichte Ende 1914 einen Betrag von rd. 799 850 (612 570) ℳ. Die Witwen- und Waisenversicherung (Tarif III), in Kraft getreten am 1. Juli 1913, wies 1716 (1564) Mitglieder auf. Am Ende des Berichtsjahres betrug die Zahl der Empfänger von Witwenrenten 2 (1), von Waisenrenten 3 (3). Die Zahl der gegen Unfall Versicherten hat im Berichtsjahr durchschnittlich 355 142 gegenüber 369 785 im Vorjahr betragen. Bei Beginn des Jahres 1914 liefen 24 689 (24 217) Entschädigungen und im Laufe des Jahres sind aus Anlaß von 2463 (2740) Unfällen Entschädigungen auf Grund der Unfallversicherung festgesetzt worden. Die 2463 Unfälle hatten in 1090 (1212) Fällen eine nur vorübergehende, in 853 (976) Fällen eine dauernd beschränkte und in 110 (98) Fällen eine dauernde völlige Erwerbsunfähigkeit zur Folge; 410 (454) Fälle führten zum Tode. Die Zahl der Verletzungen mit dauernder völliger Erwerbsunfähigkeit, die erfreulicher Weise in den letzten Jahren dauernd herabgegangen war, ist demnach im Berichtsjahr wieder gestiegen, bleibt indes noch immer hinter der gleichen Zahl des Jahres 1912 zurück. Während die durchschnittliche Anzahl der bei der preußischen Staatsbahnverwaltung auf Grund der Unfallversicherungsgesetze entschädigten Unfälle auf je 1000 versicherte Personen im Jahre 1912 6,80 und 1913 7,41 betrug, stellte sich die Durchschnittszahl bei den gewerblichen Unfallberufsgenossenschaften nach den Vorlagen des Reichsversicherungsamtes an den deutschen Reichstag insgesamt auf 7,32 im Jahre 1912 und auf 7,05 im Jahre 1913. Die Durchschnittszahl bei der preußischen Eisenbahnverwaltung bleibt hinter der bei einer größeren Anzahl gewerblicher Genossenschaften erreichten Zahl zurück.

Der Übergangsbahnhof Hermannplatz im Groß-Berliner Schnellverkehr.

Von **E. Biedermann**, Charlottenburg.

In Berlin befinden sich zurzeit zwei Untergrundbahnen in Ausführung, die städtische Nordsüdbahn und die AEG-Nordsüdbahn, die am Hermannplatz in Neukölln eine gemeinsame Haltestelle haben werden.

Der Gestaltung dieses künftigen Untergrundbahnhofs kommt die Bedeutung zu, daß durch sie die Art der Bewältigung des Übergangsverkehrs zwischen Neukölln, der dichtbevölkerten Arbeiterwohnstube Berlins, und der Reichshauptstadt selbst bestimmt wird. Die Gestaltung dieser Übergangshaltestelle hat, ohne daß die Verhandlungen darüber auch nur bei den Nächstbeteiligten, nämlich den Stadtgemeinden Berlin und Neukölln, bereits feste Gestalt gewonnen hätten, doch schon Meinungsverschiedenheiten hervorgerufen, die in der Tagespresse, der technischen Fachpresse und in Vereinsverhandlungen einen breiten Raum einnehmen. Es ist hier die Frage aufgeworfen, ob ein Gemeinschaftsbahnhof mit Richtungsbetrieb oder eine Turmstation im vorliegenden Falle vorteilhafter sei. Da diese Angelegenheit trotz ihrer örtlichen Natur dem Leserkreis der Vereinszeitung manches Bemerkenswerte bietet, so soll auf Grund des bekanntgewordenen Tatsachenmaterials[1]) nachfolgend eine Erläuterung der schwebenden Frage versucht werden.

Linienführung und Planfeststellung beider Bahnen.

Aus Abb. 1 ist die Linienführung der beiden, in der Ausführung begriffenen nordsüdlichen Schnellbahnlinien Groß-Berlins ersichtlich. Die westlichere, die städtische Nordsüdbahn, verläuft von Norden kommend im Zuge der Chaussee- und Friedrichstraße über den Belle-Alliance-Platz bis zur Gneisenaustraße, um von hier aus die südliche Richtung mit einer scharfen Wendung nach Osten auf den Hermannplatz der Stadtgemeinde Neukölln zu vertauschen. Während der nordsüdliche Hauptstreckenteil bis zur Haltestelle Gneisenaustraße durch die Aufsichts- und Planfeststellungsbehörden noch vor der Entstehung, also ohne Mitwirkung des Zweckverbandes festgestellt war, unterliegt das letzte östliche

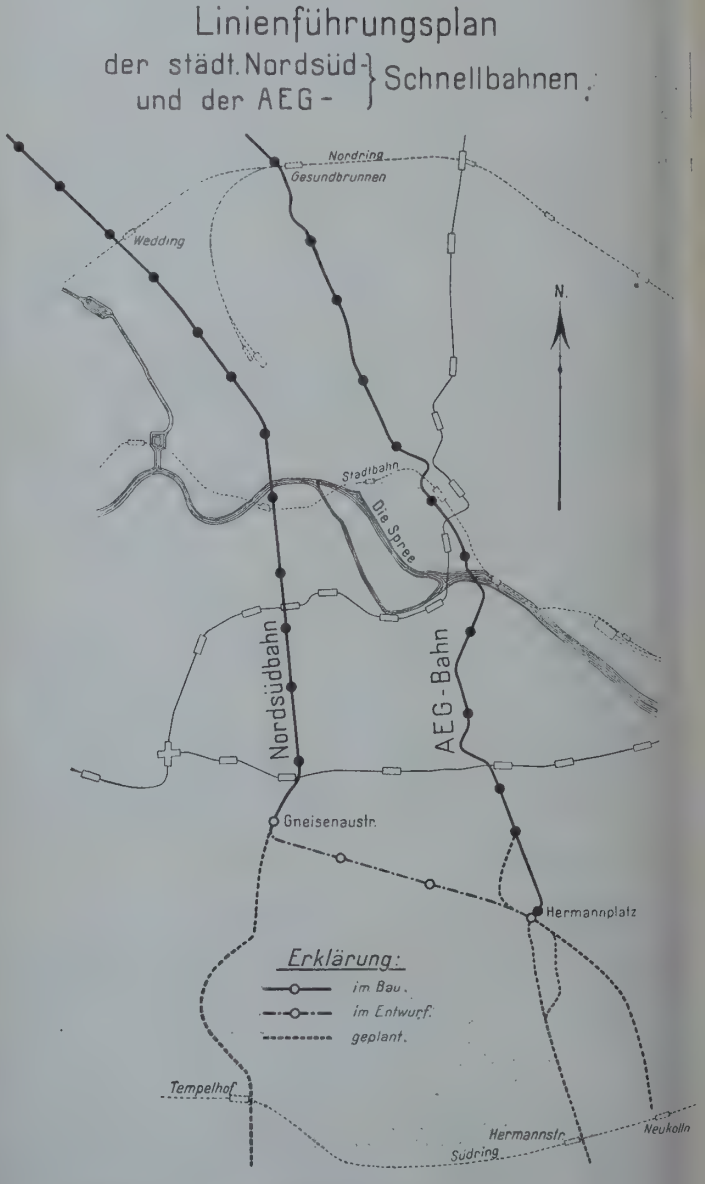


Abb. 1.

[1]) Die Darlegungen stützen sich lediglich auf das, was öffentlich bekannt geworden ist, in erster Linie auf zwei Vorträge im „Verein für Eisenbahnkunde“ und die anschließenden Besprechungen. Es waren die Vorträge: 1. des verkehrstechnischen Oberbeamten des Zweckverbandes Groß-Berlin, Professor Giese, vom 12. Oktober 1915 über „Die im Betrieb und Bau befindlichen Schnellbahnen in Groß-Berlin“, 2. des Professors Geh. Baurat Cauer vom 11. Januar 1916 über das Thema „Zum Schnellbahnverkehr in Groß-Berlin“. Das besondere Tatsachenmaterial zum Gegenstand selbst lieferte die erwähnte Besprechung. Der Wortlaut findet sich in Nr. 7/8 der „Verkehrstechnischen Woche“ vom 11. März 1916 abgedruckt. Nachträge zu dieser Besprechung finden sich in Nr. 11—13 der „Verkehrstechnischen Woche“. Da amtliches Planmaterial der Linienführung und der Bahnhofsentwürfe nicht zur Verfügung steht, so mußte auf Prinzipskizzen zurückgegriffen werden, welche teils auf gedächnismäßiger Wiederherstellung jener Vortragsmaterialien beruhen.

nienstück der Prüfung des Verbandes und demnächst der zuständigen Behörden. Für die städtische Schnellbahn ist eine Verlängerung über den Hermannplatz hinaus in der punktierten Richtung bis in die Gegend des Südringbahnhofes Neukölln beabsichtigt. Die östliche der beiden Strecken ist die, ebenfalls im Bau begriffene, AEG-Schnellbahn vom Gesundbrunnen über den Alexanderplatz nach dem Hermannplatz; auf letzterem hat der Übergang vom Bahnhof der einen auf den der anderen Bahn zu erfolgen. Die Bahnhofsanordnung hat eine Reihe von Einzelentwürfen der beiden Betriebsunternehmer, der Stadt Berlin und der AEG, gezeitigt, über welche zurzeit miteinander, mit der Gemeinde Neukölln und mit dem Zweckverbande Verhandlungen gepflogen werden.

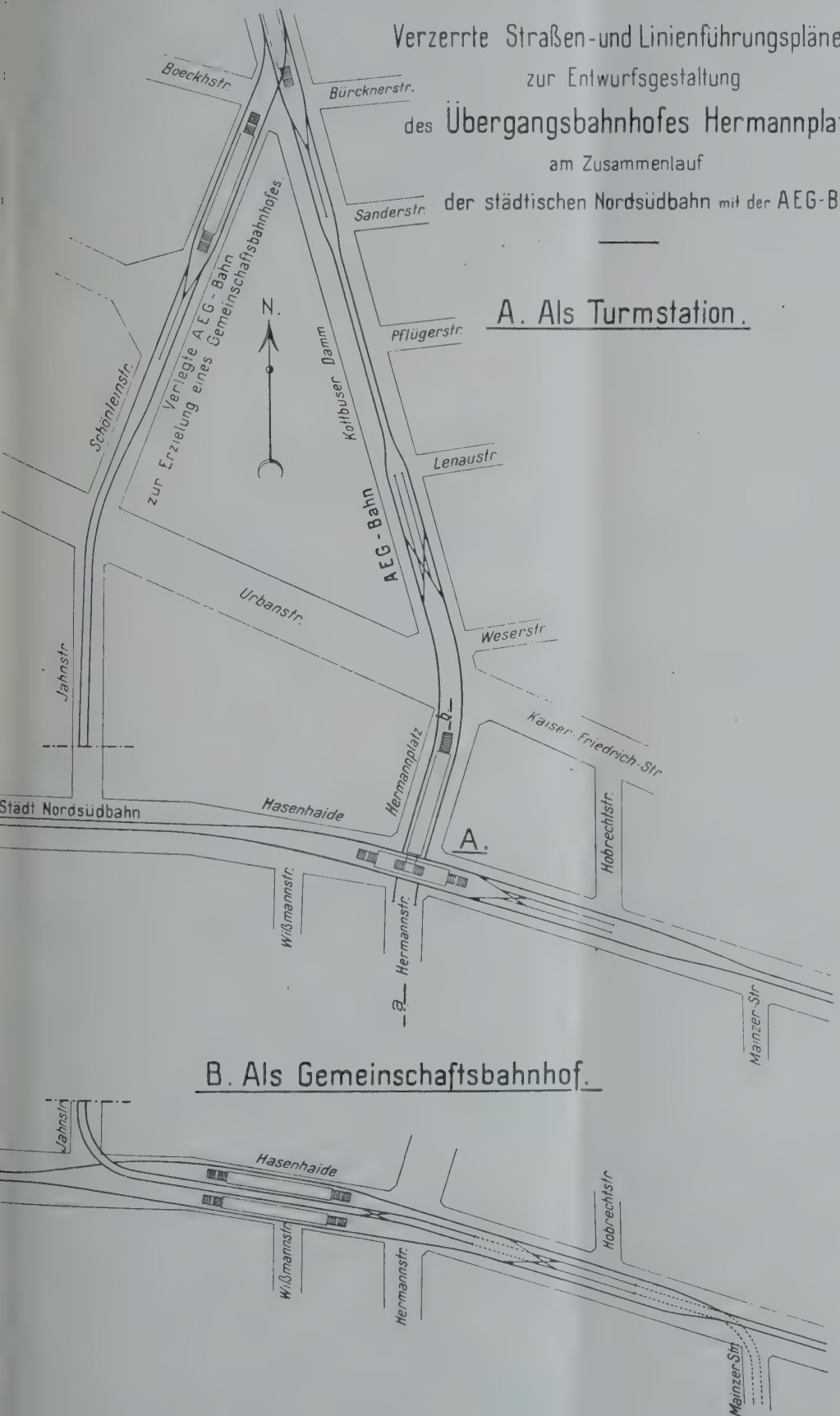


Abb. 2.

A. Die Turmstationslösung des Bahnhofes Hermannplatz.

Bei Aufstellung des Entwurfes der Gemeinschaftshaltestelle Hermannplatz ist von den Unternehmern der beiden Verkehrslinien, der Stadt Berlin und der AEG, die bei annähernd rechtwinkliger Kreuzung der beiden Schnellbahnlinien naheliegende Form der „Turmstation" verfolgt und später dem Zweckverbande gegenüber vertreten worden. Diese Form, die für zwei sich kreuzende Linien vielfach, so noch an der Kreuzungsstation „Gleisdreieck" der Berliner Hochbahn in oberirdischer Anlage mit bestem Erfolge für einen Umsteigeverkehr von etwa 17 Millionen Personen jährlich zur Ausführung gekommen ist, und die für die Pariser Untergrundbahnen geradezu die Regel bildet, scheint sich auch für den vorliegenden Verkehrsfall als die nächstliegende Gestaltungsform anzubieten. Die eine Bahn überkreuzt die andere in höherer Stockwerkslage, während der Übergang der Reisenden vom einen zum anderen Bahnsteig, deren Mitten gewöhnlich übereinander liegen, durch Treppenanlagen überwunden wird. Einer solchen Lösung wäre nach Ansicht „des technischen Oberbeamten des Verbandes" auch im vorliegenden Falle der Vorzug zu geben, wenn mit Sicherheit eine Verlängerung der AEG-Bahn in absehbarer Zeit auch wirklich anzunehmen wäre. Diese Voraussetzung aber sei zu verneinen, da „so viel realpolitischer Sinn bei der Stadt Neukölln vorauszusetzen sei, daß sie zu ihrer auf 20 Jahre mehrere Millionen Mark Zuschuß bedürftigen Hauptstrecke nicht einem kostspieligen anderen Unternehmen (s. die punktierte Fortführung auf Abb. 1) die Genehmigung erteilen werde, dessen Verkehrsgebiet bei dem geringen Abstand von etwa 700 m beider Bahnen sich mit dem der Hauptstrecke überdeckt und für sie auf lange Zeit (trotz starker Besiedelung der in Rede stehenden Stadtteile) den Charakter eines Wettbewerbsunternehmens tragen muß." Diese Sachlage scheint auf lange Zeit hinaus um so

mehr zuzutreffen, als, wie von anderer Seite in den Besprechungen betont, die hoch gesteigerten Kriegsschuldenlasten den Bau weiterer Untergrundbahnen mit ihren Millionenkapitalien ganz von selbst verlangsamen werden.

Der für ein späte Zukunft aber immerhin denkbaren Verlängerungsmöglichkeit der AEG-Bahn hat die Entwurfsgestaltung aus verkehrsrechtlichen Gesichtspunkten Rechnung zu tragen, und das begründet nach den hier noch näher zu besprechenden örtlichen Verhältnissen die bautechnische Forderung, die AEG-Bahn entgegen dem nachstehend beurteilten Entwurf in oberer Stockwerkslage durchzuführen, die Nordsüdbahn dagegen in das tiefere Stockwerk zu verlegen. Wir haben den Entwurf der Stadt Berlin, über den deren Stadtbaurat im „Verein für Eisenbahnkunde“ an der Hand von Plänen Mitteilung machte, in Abb. 2 in seinen wesentlichen Grundzügen wiederzugeben versucht, und da ergibt sich für den Turmbahnhof A dieser Linien- und der Längenschnittsskizze nach Abb. 3 etwa folgendes: Die später durchzuführende AEG-Bahn stößt

Verzerrte Skizzen vom Querschnitt durch den Tunnel der Nordsüdbahn (Längen 1/5 der Höhe) und vom Längenschnitt durch den Tunnel der AEG-Bahn (Längen 1/10 der Höhe) nach a-b der Abb. 2.

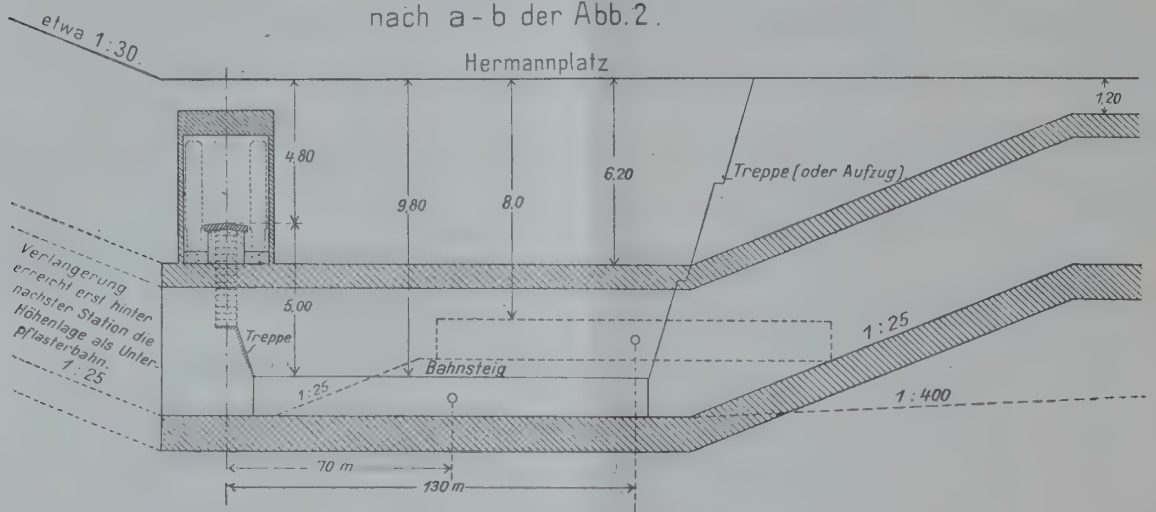


Abb. 3.

rechtwinklig in solcher Tiefenlage auf die Mitte des quer vorgelagerten Bahnhofes der Nordsüdbahn, daß ihre Unterfahrung mittels eines kurzen Gleisstücks noch im Rahmen des Entwurfes erforderlich wird. Die spätere Verlängerung der unten liegenden AEG-Bahn aber wird durch die in Skizze 3 angedeutete Steigung der Hermannstraße (von etwa 1 : 30) überaus erschwert, weil selbst eine Steigung von 1 : 25 die Unterbahn erst in beträchtlicher Entfernung, also mit hohen Baukosten, aus ihrer zweistöckigen Tiefenlage befreien und sie zur Höhenlage der Unterpflasterbahn zurückbringen würde. Der verzerrte Längenschnitt im Zuge des Bahnsteiges der AEG-Bahn nach Abb. 3 läßt die Höhenunterschiede und die horizontalen Wege zwischen beiden Bahnsteigen erkennen.

Dem unter b) behandelten, zwecks Wahrung der Verlängerungsmöglichkeit der Linie unterführten Bahnhofe der AEG-Linie aber haften nicht nur verkehrliche und wirtschaftliche, sondern auch betriebliche Nachteile an, die nur mit hohen Kosten zu vermeiden sind:

1. Der Bahnsteig der AEG-Bahn rückt bei Heranschiebung bis dicht an den Bahnhof der städtischen Nordsüdbahn nach Abb. 3 von 8,0 m auf 9,8 m Tiefe ins Erdreich. Der Übergangsmöglichkeit haftet neben einem erheblichen Übergangsweg von 70 m ein durch Treppen zu überwindender Höhenunterschied von 5,0 m an, zum Horizontalmaß von 70 m tritt nach Skizze 4 noch das durch die Treppenanlage bedingte Umwegsmaß von der halben Zug- oder Bahnsteiglänge, welches der zentralisierten Turmstation ein für alle mal anhaftet. [2])

2. Nach dem Gleisplan der Abb. 2 liegt die Umsetzmöglichkeit der Züge bei dem als Kopfstation ausgebildeten AEG-Bahnhof vor der Einfahrtseite; dies Kreuzen der Züge vor der Einfahrt aber beeinträchtigt die Leistungsfähigkeit von 1,5 Min. Zugfolge, die der Verkehr dieser Bahn zeitweise fordern wird.

Um die Kosten der Unterführung nicht ins Ungemessene zu steigern, ist nämlich die Tiefenlage der AEG-Bahn vor der Unterquerung durch ein kurz vor dem Bahnhof eingeschaltetes Gefälle von 1 : 25 erreicht; die Anwendung schwächerer Gefälle (z. B. eines Bahnhofsgefälles von 1 : 400) welche die nähere Heranrückung der Kreuzungsweichen ermöglichen würden, verursachen infolge der bedeutenden Länge dieser Tiefenlage große Mehrkosten.

3. Das kurze starke Gefälle vor dem einfahrenden Zuge ist aus betrieblichen Gründen recht unerwünscht. Die Verhältnisse würden vielleicht dazu nötigen, die Züge aus Sicherheitsgründen vor dem Gefälle zum Halten zu bringen und langsam an den Bahnsteig vorzuführen; das bedeutet natürlich einen Zeitverlust [3]). Wollte man die Kehrgleise, wie das bei Durchgangsbahnhöfen immer vorzuziehen ist, hinter den Bahnhof legen, so würde man mit der Sohle unverhältnismäßig tief unter das Gelände hinabsteigen müssen.

4. Die Turmstationsanordnung nach A der Abb. 2 macht wegen der unvermeidlichen Treppenanlage sowohl im Bahnsteig der Nordsüdbahn wie der AEG-Bahn entsprechende Verbreiterungen von 7 bis 8 auf mindestens 10, besser auf 12 m (die Bahnsteige der Station Gleisdreieck haben 15 m Breite) erforderlich.

B. Der Gemeinschaftsbahnhof nach Richtungsbetrieb.

Die Lösung des Problems durch einen Gemeinschaftsbahnhof erfordert nach Abb. 1 und 2 eine Ablenkung der AEG-Bahn vom Kottbuser Damm über die Schönlein- und Jahnstraße in die Betriebsrichtung der Nordsüdbahn im Zuge der Hasenheide. Diese Gleisverlegung, einschließlich der des Bahnhofes Boeckhstraße ist noch im oberen Teil der Abb. 2, der südlich anschließende Bahnhofsentwurfsteil unten dargestellt. Das Gleispaar der AEG-Bahn biegt mit einer Krümmung von 80 m Halbmesser und einem Umwege von rund 160 m aus der Jahnstraße in die Hasenheide ein, und durchzieht als mittleres Gleispaar den Gemeinschaftsbahnhof. An seine Seiten legen sich die beiden Richtungsbahnsteige, welche vom auseinandergezogenen städtischen Gleispaar inselartig nach Abb. 2 umfaßt werden. Dazu müßte das nördliche Gleis das aus der Jahnstraße kommende AEG-Gleispaar rampenartig unterfahren. Die Umsetzgleise der städtischen Bahn sind in der Einfahrrichtung nach vorwärts verlegt, um Platz für das Kehrgleisekreuz der AEG-

[2]) Dieser auf 124 Sekunden abzuschätzende Zeitverlust erhöht sich für die Mehrzahl der Übergangsfahrgäste weiter durch die bekannte Tatsache, auf die Professor Cauer hingewiesen hat, daß die sogenannten „ersten Schnelläufer“ die vordersten Wagen besetzen, während die langsamer Gehenden zu den entfernteren Zugteilen längere Wege zurücklegen müssen.

[3]) Die Anlage würde weniger bedenklich, wenn zwischen Einfahrrampe und Station eine angemessene lange Wagerechte eingeschaltet werden könnte; dann würden Verhältnisse erreicht, wie in Hamburg beim Abstieg auf der unter 1 : 20,7 abfallenden Mönckedammrampe zur Station Rathausmarkt.

hn zu schaffen und deren rampenartige Senkung für den
ıgaigen späteren Fall einer (punktierten) Führung der AEG-
ıhn durch die Mainzer Straße zu ermöglichen. Die
ıgänglichkeit des gemeinsammen Bahnhofes ist von der
ısenheide einerseits, vom Knotenpunkt Hermannplatz-Ber-
ıer Straße anderseits aus gegeben. Nachteil dieser An-
ılnung ist, daß die nördliche Zugangstreppe des AEG-Bahn-
fes vom Knotenpunkt Hermannplatz und Urban-Kaiser-
iedrichstraße nach Entwurf A beim Gemeinschaftsbahnhof B
·tfällt. Nach Ansicht der Stadtgemeinden hat dieser Bahn-
fszugang für den Ortsverkehr großen Wert, während den
·stlichen Eingängen des Gemeinschaftsbahnhofes bei ihrer
ößeren Entfernung von der Hermannstraße ein Teil des Ver-
hrswertes abgesprochen wird.

ergleich der beiden Bahnhofsanordnungen.

Der Gemeinschaftsbahnhof ist der Turmstation gegenüber in-
fern im Vorteil, als es sich im Übergang der Reisenden nur
ı einen Verkehr aus Neukölln von der städtischen auf die

Horiz: Umweg beim Übergang auf einer zentralen Kreuzungsstation = halbe Bahnsteiglänge ($\frac{130}{2}$).

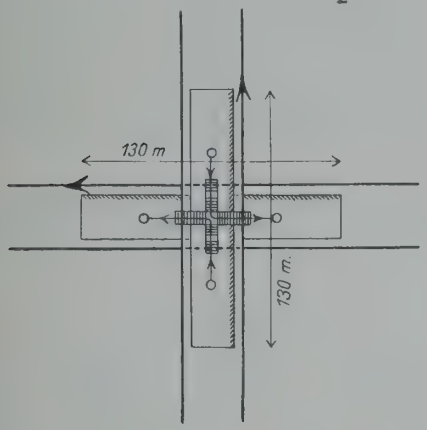


Abb. 4.

EG-Bahn in Richtung Alexanderplatz und umgekehrt handelt
. Abb. 1), ein eigentlicher Eckverkehr hier aber
ıht. Der Gemeinschaftsbahnhof gewährt die denkbar gün-
igste Umsteigemöglichkeit auf der ganzen Bahnsteigbreite
ie in den Hochbahnhaltestellen Bismarckstraße, Wittenberg-
ıtz u. a.) ohne jeden Höhenunterschied (nach Abb. 5) unter Ver-
ıidung horizontaler Tunnelwege. Dazu tritt größte Bequem-
hkeit der Gesamtanlage für den Reisenden, weil infolge Fort-
lles des Eckverkehrs (Fahrgäste aus Richtung Alexanderplatz
erden schwerlich in der Richtung Berlin, Friedrichstraße weiter-
hren) der Übergangsverkehr auf die Bahnhofseite des
ıderen Gleispaares nur gering sein kann [4]). Ferner haben
e sämtlichen Gleise im Bahnsteigbereich ihre Lage unmittelbar
ıter dem Straßenpflaster. Der Kopfbahnhof der AEG-Bahn
t ohne besondere Mittel, lediglich durch die Entwurfsgestaltung
lbst, betrieblich in einen Durchgangsbahnhof verwandelt.
ıngegenüber stehen auch Nachteile; daß die Lage der Stations-
ngänge ungünstiger ist, wurde schon erwähnt. Die Linien-
hrung wird verwickelter infolge der durch den Richtungsbetrieb
ıdingten unterirdischen Gleisüberwerfung. Dabei rücken die Um-
ıhrgleise der städtischen Bahn sehr weit vom Bahnhof ab, was auf

[4]) Die Bevölkerungsziffer Neuköllns war im Jahrfünft 1905
s 1910 von 153 572 auf 237 289 Köpfe, also um 46,6 % gewach-
n. Ende 1910 waren von einer Gemarkungsfläche von 1188 ha
nd 450 ha (einschl. Straßenland) bebaut, während die für
e Bebauung noch verfügbare Grundfläche mit über 350 ha auf
rund der gewaltigen zeitigen Wohnziffer von 530 Köpfen für
n Hektar einen Menschenzuwachs von 187 000 Köpfen noch in
ussicht stellt. Örtliche Erhebungen haben ergeben, daß für
n Ortsverkehr des Bahnhofes Hermannplatz bei einem Ver-
ıhrskreise von 500 m Halbmesser rd. 42 000 Menschen in Frage
ımmen, während die Zahl der auf die drei südlichen Stationen
r künftigen Neuköllner Verlängerungsstrecke entfallenden
·völkerung zwischen 130 000 und 150 000 zu veranschlagen
t. Damit ist also eine angesiedelte Bevölkerung von 65 000
s 75 000 Menschen auf den Übergangsverkehr zu verweisen,
ährend der Ortsverkehr dieser Übergangsstation 42 000 Köpfe
ıfaßt.

den Zugbetrieb hemmend wirkt. Die Linie der AEG verlängert sich um etwa 160 m, welche in Verbindung mit der Krümmung von 80 m Halbmesser und der Unterfahrungsrampe des AEG-Gleispaares durch das nördliche städtische Gleis eine Verlängerung der Fahrzeit und somit eine Verminderung der Reisegeschwindigkeit auf der AEG-Strecke nach sich zieht. Die Anlage nach dem Richtungsbetrieb verursacht ferner Mehrkosten, deren Betrag von den Beteiligten noch genau festzustellen wäre. Sie würden sich nach der Berichterstattung des technischen Oberbeamten der Stadt Berlin um den Betrag von 2 Millionen Mark (Verkehrstechn. Woche Nr. 7/8, S. 66) erhöhen, wenn der Gemeinschaftsbahnhof noch mit den sehr kostspieligen Tunnelanlagen belastet würde, welche eine spätere Fortführung des AEG-Gleispaares unter den Kehrgleisen der städtischen Bahn (am Ostende der Entwurfsskizze B auf Abb. 2) erfordert. Bei der wirtschaftlichen Aussichtslosigkeit einer Fortführung der AEG-Bahn muß es indessen ungerechtfertigt erscheinen, durch solche kostspieligen Fortführungsbauwerke den Entwurf zu belasten, zumal sie ein Hindernis für die normale Ausbildung der Kehranlagen abgeben. Keinesfalls aber dürfte diese Belastung

Querschnitt durch den Gemeinschaftsbahnhof Hermannplatz nach B der Abb. 2. Höhen = 5 fache Breite.

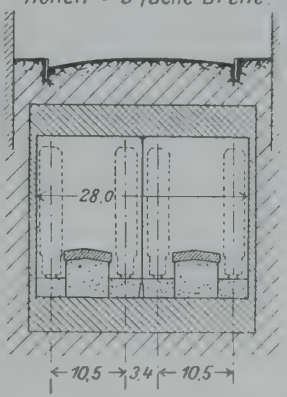


Abb. 5.

des Gemeinschaftsentwurfs in einer vergleichenden Kostenberechnung ein entscheidendes Gewicht gegen die Gemeinschaftslösung darstellen. Denn die Bewahrung des öffentlichen Vermögens vor der Vergeudung von 1½ Millionen Mark [5]) geschieht nicht durch Opferung des Gemeinschaftsbahnhofs, sondern durch Abstandnahme von einer Bauausführung, welche die Gegenwart zugunsten einer ferneren (vielleicht nie eintretenden) Zukunftsnutzung belasten würde.

Endlich sind gegen einen Gemeinschaftsbahnhof mit Richtungsbetrieb tarifarische Gesichtspunkte ins Feld geführt. Es ist darauf hingewiesen, daß an den Kanten jedes Richtungsbahnsteiges die beiden Fahrgleise verschiedener Betriebsführer verlaufen und daß die Eigentumsgrenze durch eine in der Mitte jedes Bahnsteiges aufzurichtende Trennungsschranke mit Sperre für den Übergangsreisenden herzustellen sei. Über die Lösung des Problems im Sinne der Einführung von Übergangsfahrkarten sind die Verhandlungen noch im Zuge.

Wenn wir dem Wunsche des Herrn Verfassers entsprechend die vorstehenden Ausführungen wiedergeben, so geschieht es, weil man sich in der fachmännischen Presse mit der Frage mehr beschäftigt hat, als durch die örtliche Bedeutung der Anlage gerechtfertigt wird. Immerhin bietet sie einen Beitrag zu der Frage, ob bei einer Kreuzung von Bahnlinien für den örtlichen Personenverkehr die meist einfachere Lösung einer Turmstation oder die wohl stets kostspieligere einer Gemeinschaftsstation mit Richtungsbetrieb zu wählen ist.

Was die Sache selbst betrifft, so werden bekanntlich weder in Paris noch in London die Vorteile des Richtungsbetriebes besonders hoch bewertet, weder von den Verwaltungen, noch vom Schnellbahnpublikum, das dort allerdings auch nicht für

[5]) Durch den vorzeitigen Bau dieser Anlagen würde ein, sonst z. B. in 28 Jahren erforderlich werdendes Anlagekapital N = 2 Millionen Mark schon jetzt verausgabt, während bei den hohen Diskontzinsfuß von 5 % ein Gegenwartskapital $N_1 = \frac{N}{1{,}05^{28}} = {}^1/_4$ N. dieselben Zwecke erfüllt.

ein gleiches Maß von Ansprüchen erzogen wird, wie bei uns. Das Gesagte gilt aber in noch höherem Grade von den Schnellbahnen der Vereinigten Staaten von Nordamerika. Als Beleg kann auf das für die Stadt Philadelphia entworfene Schnellbahnnetz hingewiesen werden, für das unlängst die erste Baurate von 6 Millionen Dollar bewilligt worden ist. Der Entwurf bedient sich in ausgiebigster Weise der Umsteigestationen in Turmform, aber die umfangreichen Denkschriften zu diesem Entwurf treten an keiner Stelle zugunsten kostspieligerer Durchführung des Richtungsbetriebes ein, der im übrigen den ausländischen Ingenieuren ja ebenso geläufig ist, wie den deutschen.

Schließlich wird es ja auch im vorliegenden Falle darauf ankommen, ob die Aufwendung der gewiß nicht unerhebliche Bau- und Betriebsmehrkosten für eine Station mit Richtungsbetrieb gegenüber der weitverbreiteten Turmstationslösung auch in der jetzigen Zeit überschnell zunehmender allgemeiner Verschuldung noch angezeigt wäre und von wem sie übernommen würden. Das Mehr an Bau- und Betriebskosten kann in Fällen der vorliegenden Art leicht so bedeutend werden, daß die Bequemlichkeit des Publikums damit zu teuer bezahlt wird.

Die Schriftleitung.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Kinderbeihilfen und Kriegszulagen für die preußischen Beamten usw.** In der Sitzung des Abgeordnetenhauses am 9. d. M. wurde der im verstärkten Haushaltungsausschusse am 6. d. M. eingebrachte und von diesem befürwortete Antrag einstimmig angenommen, nach dem für Beamte, Lehrer und Staatsarbeiter Kriegszulagen und Kinderbeihilfen gewährt werden sollen (vergl. Nr. 46 S. 545 d. Ztg.). Gleichzeitig wurde von dem Regierungsvertreter die Erklärung abgegeben, daß die Regierung bereit ist, die Einkommensgrenze für die Gewährung der Beihilfen und Zulagen ohne Einrechnung des Wohnungsgeldzuschusses bis zu 3000 ℳ und bei den Beamten, die keinen solchen erhalten, bis zu 3300 ℳ zu erhöhen. Über die Zahl der in Frage kommenden Beamten könne er aber erst nach Rücksprache mit den anderen Ressorts Auskunft geben.

Die Kriegsbeihilfen werden vom 1. Juli d. J., und zwar nach folgenden Sätzen gezahlt:

1. an etatsmäßige Beamte mit einem Diensteinkommen bis ausschließlich 2400 ℳ, und an außeretatsmäßige Beamte mit einem Diensteinkommen bis ausschließlich 2700 ℳ:

	in den Orten der Tarifklasse (Tarif zum Wohnungsgeldzuschußgesetz)		
	A und B	C und D	E
	monatlich		
	ℳ	ℳ	ℳ
a) an verheiratete Beamte, die keine Kinder unter 15 Jahren haben . .	8	6	5
b) an Beamte mit einem Kinde . . .	12	10	8
„ „ „ zwei Kindern . .	14	12	10
„ „ „ drei „ . . .	18	16	14
für jedes folgende Kind je 4 ℳ mehr			

2. an etatsmäßige Beamte mit einem Diensteinkommen von 2400 ℳ bis zu ausschließlich 3000 ℳ, und an außeretatsmäßige Beamte mit einem Diensteinkommen von 2700 Mark bis ausschließlich 3300 ℳ:

a) an verheiratete Beamte, die keine Kinder unter 15 Jahren haben . .	nichts	nichts	nichts
b) an Beamte mit einem Kinde . . .	8	6	5
„ „ „ zwei Kindern . .	10	8	7
„ „ „ drei „ . . .	13	11	10
für jedes folgende Kind je 3 ℳ mehr			

— **Eisenbahnschäden in Ostpreußen.** Der Kriegsschaden der preußischen Staatseisenbahnverwaltung in Ostpreußen beläuft sich nach einer amtlichen, an den preußischen Landtag gerichteten Denkschrift, insgesamt auf etwa 22 Millionen Mark.

Es wurden nicht weniger als 26 größere Empfangsgebäude zerstört bzw. beschädigt, so daß ein Schaden von 1,7 Millionen Mark sich ergab. Ferner wurden 50 kleinere Empfangsgebäude zerstört, so daß ein Schaden von 295 000 ℳ entstand. 85 größere und kleinere Brücken fielen weiter der Zerstörung anheim; die Wiederherstellungskosten belaufen sich auf rund 3 Millionen Mark. Auf 410 000 ℳ ist der Schaden zu schätzen, der an Güterschuppen angerichtet wurde. Auf Sicherungsanlagen kommen 1,9 Millionen Mark, auf den Oberbau der Eisenbahnen 2 350 000 ℳ, auf andere Hochbauten an Bahnhöfen und an der freien Strecke 4,2 Millionen Mark. Auf zerstörte Bahnkörper mit Nebenanlagen sind 8 151 000 ℳ zu rechnen. Trotz diesen erheblichen Schäden konnte der laufende Schienenstrang binnen verhältnismäßig kurzer Zeit nach der Vertreibung der Russen wieder in vollem Umfange aufgenommen werden. — Auch die Kleinbahnen wurden schwer geschädigt. Bei den Rastenburger Kleinbahnen beläuft sich der Schaden auf etwa 140 000 ℳ, bei den Königsberger auf 19 500 ℳ, bei den Wehlau-Friedländer auf 58 000 ℳ. Sehr erheblich ist er bei den Pillkallener Kleinbahnen, nämlich 600 000 ℳ; bei den Insterburger Kleinbahnen sind es 448 000 ℳ, bei den Memeler 66 800 ℳ. Der Schaden an den Oletzkoer Kleinbahnen wird auf 256 000 ℳ und bei der Lycker auf 504 700 ℳ geschätzt. Die Kleinbahnen, die erhebliche Vorentschädigungen erhalten haben, sind sämtlich wieder in Betrieb.

— **Eisenbahnunfall.** Nach amtlicher Meldung entgleisten am 24. d. M. vormittags 5 Uhr 25 Minuten auf dem Bahnhof Cöln Nippes Hw. von dem Nachtgüterzug 8874 die Lokomotive des Zuges sowie acht Wagen. Der Heizer des Zuges ist bei dem Unfalle getötet, der Lokomotivführer schwer und zwei Mann des Zugbegleitpersonals leicht verletzt worden. Die Ursache des Unfalls ist noch unaufgeklärt. Eine Untersuchung ist eingeleitet worden. Der Personenverkehr der Züge wird durch Umsteigen aufrecht erhalten. Schnell- und Güterzüge werden, soweit erforderlich, umgeleitet.

— **Kaninchenzucht.** Nach einem Erlaß des preußischen Eisenbahnministers vom 19. Juni an die Königlichen Eisenbahndirektionen ist, wie bereits wiederholt hervorgehoben, die Kleintierhaltung unter den Eisenbahnbediensteten während des Krieges mit allen Mitteln zu fördern. Ein besonderer Wert ist der Hebung der Kaninchenzucht beizumessen. Von beachtenswerter Seite wird vor allem die Zucht der u. a. auch mit gutem Pelzwerk ausgestatteten mittleren und kleineren Rassen und Kreuzungen empfohlen. Namentlich sollen für die Nutzhaltung die mittleren Silberrassen (das französische und das Germania-Silberkaninchen), ferner blaue und weiße Wiener und das zwar weniger durch Pelzwerk als durch seine Fruchtbarkeit hervortretende Hasenkaninchen sowie alle Kreuzungen, die sich in mittleren Grenzen halten, gut geeignet sein. Die Königlichen Eisenbahndirektionen wollen veranlassen, daß die Bediensteten sogleich erneut über diese für sie unter den Zeitverhältnissen zweckmäßige Kaninchenhaltung eingehend aufgeklärt werden. Den dahin zielenden Bestrebungen der Kleintierzuchtvereine der Bediensteten ist jede angängige Förderung zuzuwenden.

— **Moselbahn.** Im Geschäftsjahr 1915 blieb bei 705 558 ℳ (i. V. 675 044 ℳ) Betriebseinnahmen gegenüber Betriebsausgaben von 390 017 ℳ (385 278 ℳ) ein Überschuß von 315 541 ℳ (289 766 ℳ). Dieser reicht zur Deckung der Lasten und Rücklagen nicht aus. Es verbleibt ein Fehlbetrag von 246 629 ℳ wovon 143 605 ℳ aus der Rücklage aus Zuschüssen verfügbar waren, der Rest von 103 024 ℳ der Tilgungsrücklage entnommen wurde. Der Fehlbetrag wird im Geschäftsbericht mit dem Umstande begründet, daß Ende 1915 zum ersten Male auf die Landesbankanleihe von 7 Millionen Mark die Tilgungszahlungen für die beiden Jahre 1914 und 1915 mit zusammen 142 800 ℳ zu entrichten waren. Für die folgenden Jahre wird die Tilgungszahlung je 70 000 ℳ zuzüglich der ersparten Zinsen betragen. Im neuen Geschäftsjahre hat die seit Herbst 1915 eingetretene Besserung der Verkehrsverhältnisse weitere Fortschritte gemacht. Der Betriebsüberschuß der vier ersten Monate beträgt 125 600 ℳ gegen 72 423 ℳ im Vorjahre. Der Friedensverkehr ist nicht unerheblich überschritten worden.

— **Militärische Bestimmungen für den Besuch der deutschen Nordseebäder.** Für den Verkehr mit den deutschen Nordseebädern sind für das Jahr 1916 militärischerseits die nachstehenden Bestimmungen getroffen worden: Vom Verkehr sind grundsätzlich ausgeschlossen die Inseln mit Ausnahme der Insel Föhr, auf der Kurgäste bis zu einer bestimmten Zahl zugelassen werden. Die deutsche Nordseeküste ist für den Verkehr freigegeben mit Ausnahme der Orte im Befehlsbereich der Marinefestungen Wilhelmshaven, Cuxhaven und Geestemünde.

— **Ferienkarten im Berliner Stadt-, Ring- und Vorortverkehr** werden in diesem Jahre für die Zeit der Sommerferien, 8. Juli bis 14. August, ausgegeben werden. Sie sind zugelassen im

Verkehr vom Görlitzer, Schlesischen, Stettiner, Lehrter, Potsdamer und Wannseebahnhof, sowie von den Stadtbahnstationen Charlottenburg bis Jannowitzbrücke nach den Vororten. Die Ausgabe von Ferienkarten ist auch im Verkehr der Vororte untereinander sowie von den Ringbahnstationen nach den Vororten zulässig. Es wird dabei der tarifmäßige Preis der Monats- und Monatsnebenkarten zugrunde gelegt, zu dem ein für alle Stationsverbindungen (für die den Monat überschreitenden Tage) gleicher Zuschlag tritt. Dieser beträgt für jede Stammkarte II. Klasse 1 ℳ, für die Nebenkarte II. Klasse und die Stammkarte III. Klasse 50 ₰, für die Nebenkarte III. Klasse 30 ₰. Die Ausgabe der Karten erfolgt an den Schaltern in der Zeit vom 1. bis 31. Juli.

— **Zur Unterstützung der Volksspende für die deutschen Kriegs- und Zivilgefangenen.** Durch einen Erlaß des preußischen Eisenbahnministers vom 18. d. M. wird den Königlichen Eisenbahndirektionen ein Schreiben des Ministers an den Vorsitzenden des Hauptausschusses der genannten Volksspende folgenden Inhalts mitgeteilt: „Ich bin gern bereit, zur Unterstützung der in der Zeit vom 1. bis 7. Juli d. Js. geplanten allgemeinen Sammlung für Deutsche Kriegs- und Zivilgefangene den Sammlern das Betreten der Bahnhöfe an zwei noch näher zu bestimmenden Tagen mit der Maßgabe zu gestatten, daß es den Königlichen Eisenbahndirektionen überlassen bleiben muß, das Betreten der Bahnsteige zu bestimmten Tageszeiten oder auf einzelnen Bahnhöfen zu untersagen, wenn nach ihrer Ansicht das Verkehrsinteresse dies erfordert. Ebenso will ich den weiter gewünschten Aushang von Aufrufen für die Volksspende auf den Bahnhöfen genehmigen. Die Königlichen Eisenbahndirektionen sind mit näherer Anweisung versehen worden.

Wie bekannt ist, beteiligen sich die Bediensteten der Staats- und Reichseisenbahnverwaltung äußerst rege an der ins Leben gerufenen ‚Kriegssammlung der Eisenbahn'. Ich bin zu meiner Freude in der Lage, mitzuteilen, daß die ‚Kriegssammlung der Eisenbahn' beschlossen hat, der ‚Volksspende' zur Förderung ihrer Bestrebungen den Betrag von 5000 ℳ zur Verfügung zu stellen. Ich ersuche um Mitteilung, welcher Stelle der Betrag überwiesen werden soll."

Österreich.

— **Regelung des Verkehres mit Getreide, Mehl und Hülsenfrüchten.** Nach einer Kaiserl. Verordnung vom 11. Juni dürfen Sendungen von Getreide (Weizen, Spelz, Roggen [Korn], Halbfrucht, Gerste, Buchweizen, Hafer, Hirse, Mais aller Art [auch Maiskolben] und Mengfrucht aller Art), Mahlprodukten und Hülsenfrüchten (Erbsen, Bohnen, Linsen und Wicke) nur dann zur Beförderung angenommen werden, wenn vom Absender zugleich mit dem Frachtbriefe eine von der politischen Bezirksbehörde bzw. bei Gemeinden mit eigenem Statut von der Gemeindebehörde oder von der Kriegs-Getreideverkehrsanstalt ausgestellte Transportbescheinigung beigebracht wird. Sendungen, bei denen dies nicht der Fall ist, sind unter Hinweis auf Artikel 2, Ziffer 3, des Internationalen Übereinkommens über den Eisenbahn-Frachtverkehr bzw. auf § 3, Absatz 1, Ziffer 2, des Eisenbahn-Betriebsreglements zurückzuweisen. Diese Bescheinigungen sind von der Versandstation im Frachtbriefe und in den Frachtkarten vorzumerken und am Frachtbriefe zu befestigen, von der Versand- und Bestimmungsstation abzustempeln, in der Bestimmungsstation einzuziehen, aufzubewahren und den Behörden auf Verlangen zur Verfügung zu stellen. — Sendungen aus dem Zollauslande, aus Ungarn sowie aus Bosnien und der Hercegowina bedürfen keiner Transportbescheinigung; Sendungen aus dem Zollauslande sind jedoch im Sinne der Ministerialverordnungen vom 6. September 1915 und 6. Februar 1916, R.-G.-Bl. Nr. 270 und 31, gleichzeitig mit der Verständigung des Adressaten der Kriegs-Getreideverkehrsanstalt in Wien oder ihrer zuständigen Landeszweigstelle anzuzeigen. (Verordnungs-Blatt für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 107 von 1915 und Nr. 18 von 1916.)

Auch für Sendungen der Militärverwaltung sind Transportbescheinigungen nicht erforderlich. Als Sendungen der Militärverwaltung sind anzusehen alle Sendungen, die entweder mit Militärfrachtbriefen oder mit Zivilfrachtbriefen aufgegeben werden und bei denen eine militärische Stelle entweder als Empfänger oder als Absender im Frachtbriefe erscheint, ferner solche Sendungen, die von Zivilpersonen versendet werden, falls sich im Frachtbriefe die Bestätigung einer militärischen Stelle vorfindet, aus welcher klar hervorgeht, daß es sich um Sendungen für militärische Zwecke handelt.

Sendungen, die nach den vorstehenden Bestimmungen mit Transportbescheinigungen versehen sein müssen, bei denen jedoch aus irgendwelchen Gründen diese Bescheinigungen fehlen, sind von der Bestimmungsstation oder der den Mangel entdeckenden Zwischenstation der Kriegs-Getreideverkehrsanstalt in Wien oder ihrer Landeszweigstelle zu melden. Sie dürfen den frachtbriefmäßigen Adressaten nur dann ausgefolgt werden, wenn die Kriegs-Getreideverkehrsanstalt innerhalb dreier Tage nach Empfang der Meldung keine Verfügung trifft. Andernfalls ist mit dem Gute nach den Verfügungen der Kriegs-Getreideverkehrsanstalt zu verfahren. Nachträgliche Verfügungen des Absenders über Sendungen der eingangs genannten Güter, durch die der Empfänger oder die Bestimmungsstation geändert werden soll, dürfen nur angenommen bzw. durchgeführt werden, wenn von den Verfügungsberechtigten die Zustimmung jener Stelle zu den Änderungen nachgewiesen wird, welche die ursprünglich beigebrachte Transportbescheinigung ausgestellt hat. Eine Veräußerung unanbringlicher Sendungen durch die Stationen darf nur mit Zustimmung der Kriegs-Getreideverkehrsanstalt in Wien oder ihrer Landeszweigstelle erfolgen. — Mit besonderer Sorgfalt ist darauf zu achten, daß die in Rede stehenden Güter nicht unter falscher Inhaltsangabe zur Beförderung gelangen. Bei Feststellung eines solchen Anstandes ist die Anzeige an die politische Behörde zu erstatten.

Indem Vorstehendes durch einen Erlaß des k. k. Eisenbahnministeriums bekanntgemacht wird, werden dadurch eine Anzahl früherer Verfügungen über denselben Gegenstand außer Wirksamkeit gesetzt.

— **Die Eisenindustrie im Kriege.** Eine Zusammenstellung über die Ablieferungen der österreichischen Kartellwerke an den wichtigsten Artikeln in den ersten vier Monaten des laufenden Jahres, verglichen mit den gleichen Ziffern der vorangegangenen vier Jahre 1912 bis 1915, ergibt, daß in der Gesamtsumme die bisherigen Höchstziffern des Jahres 1912 bereits überschritten sind. Es wurden nämlich im Jahre 1916 an den wichtigsten Eisenerzeugnissen insgesamt 4 891 000 gegen 4 637 000 Meterzentner im Jahre 1912 abgeliefert. Innerhalb der einzelnen Sorten sind jedoch in den abgelieferten Mengen wesentliche Unterschiede zu verzeichnen. So wurden beispielsweise an Gießereiroheisen im Jahre 1916 nur 275 000 gegen 515 000 Meterzentner im Jahre 1912 abgeliefert, was mit den Bestreben der österreichisch- ungarischen Werke zusammenhängt, die Erzeugung von Gießereiroheisen zugunsten der von Stahlroheisen zu drosseln, da ersteres im Ausland, namentlich in Deutschland, leicht erhältlich ist, was beim letzteren nicht der Fall ist. An Halbfabrikaten sowie Stab- und Fassoneisen wurden erheblich größere Mengen abgeliefert als im Jahre 1912, und zwar an ersterem 256 000 und an letzterem 379 000 Meterzentner mehr. An Gußrohren wurde etwa die Hälfte der Menge des Jahres 1912 abgesetzt, da große Wasserleitungsbauten vollständig fehlen und der Bedarf für Barackenlager und andere Kriegsbauten im wesentlichen befriedigt ist. Die Ablieferungen an Trägern und U-Eisen haben sich gegen das Vorjahr um 97 000 Meterzentner erhöht, sie bleiben aber hinter denen das Jahres 1912 um 209 000 Meterzentner zurück. Die verhältnismäßige Besserung des Absatzes in diesem Artikel ist in der Hauptsache auf den großen Bedarf der Wagenfabriken zurückzuführen. Zum Teil war auch eine regere Nachfrage für den Wiederaufbau zerstörter Fabriken und für ärarische Bauten zu verzeichnen. Schienen, Grobbleche und Feinbleche haben durchweg die Absatzziffern des Jahres 1912 überschritten.

Ungarn.

— **Szatmár-Nagybánya-Felsöbányaer Lokalbahn im Jahre 1915.** Diese im Betriebe der ungarischen Staatseisenbahnen verwaltete Lokalbahn, deren Anlagewerte sich zumeist in deutschen Händen anhäuften, hat am 24. Mai d. J. ihre Vollversammlung abgehalten. Die genehmigte Betriebsrechnung zeigt folgende Ergebnisse:

	1915 Kr.	gegen 1914 Kr.	%
Verkehrseinnahmen	647 125	+ 17 290	+ 2.74
Betriebseinnahmen aus sonstigen Quellen	37 529	+ 8 409	+ 28.88
Zusammen	684 654	+ 25 699	+ 3.90
Betriebsausgaben	380 606	+ 23 810	+ 6.67
Sonstige Ausgaben	119 601	— 42 229	— 26.09
Zusammen	500 207	— 18 419	— 3,55
Betriebsüberschuß	184 447	+ 44 118	+ 31,44
Betriebszahl	73,06 %	78,70 %	— 5,64

Dieser günstige Erfolg ist einerseits der Mehrung der Einnahmen, andernteils aber der Verminderung der sonstigen Ausgaben zu verdanken, denn die Betriebsausgaben und Mehrerfordernisse selbst haben von der Einnahmensteigerung bloß 1889 Kr. übrig gelassen. Es wurde beschlossen, auf die Vorzugsaktien B und B II eine Dividende von je 6 %, auf die übrigen Aktien 5 % Dividende zu verteilen.

Übrige europäische Länder.

— **Alkoholenthaltung im Dienst.** Die norwegische Regierung hat dem Storthing einen Gesetzentwurf vorgelegt, der Militärpersonen, Offiziere und Mannschaften, Eisenbahnbeamte, Straßenbahn- und Kraftwagenführer verpflichtet, sich während des Dienstes und sechs Stunden vorher des Genusses berauschender Getränke zu enthalten. Die Ausdehnung des Gesetzes auf Offiziere und Mannschaften der Personendampfer wird dem König anheimgestellt. In dem Gesetz wird ferner bestimmt, was als Dienst aufzufassen ist. Übertretungen werden mit Geld- und Gefängnisstrafen bedroht. d. T.

— **Beschäftigung von weiblichen Arbeitskräften auf französischen Eisenbahnen.** Es werden heute auf den verschiedensten Linien des französischen Eisenbahnnetzes insgesamt 3400 weibliche Arbeitskräfte in den verschiedensten Dienststellungen mit Ausnahme des Lokomotiv- und Signaldienstes beschäftigt. Ja es gibt sogar heute bereits 300 weibliche Bahnhofsvorsteher in Frankreich.

— **Schließung weiterer Bahnhöfe der Great Eastern Eisenbahn im Londoner Verkehr.** Daß auch England in immer steigendem Maße die Einwirkungen des Krieges verspürt, zeigt wiederum einmal die weitere Einschränkung des Eisenbahnverkehrs auf den Linien der Great Eastern Eisenbahn. Innerhalb des Londoner Stadtbezirkes soll von den Zwischenbahnhöfen nur noch Bethnal Green geöffnet bleiben. In erster Linie ist diese Maßregel durch Personalmangel herbeigeführt, dann aber soll gleichzeitig die Anzahl der Züge vermindert, die Fahrgeschwindigkeit jedoch erhöht werden.

— **Balkanzug.** In dem von Berlin (Anhalter Bahnhof) über Dresden-Wien-Budapest nach Konstantinopel und zurück verkehrenden Balkanzug wurde bisher außer dem Schlafwagen Berlin-Konstantinopel nur ein durchlaufender Wagen erster und zweiter Klasse zwischen Berlin und Belgrad geführt. Dieser letztere Wagen wird im Interesse der tunlichsten Förderung und Erleichterung des stetig zunehmenden Reiseverkehrs von Dresden und Wien nach dem Balkan von nun an über Belgrad hinaus bis Sofia weiter geführt.

— **Bau neuer Bahnen.** Im Laufe des Krieges hat man sich in Rußland ganz auffallend lebhaft mit der Frage des Neubaues von Eisenbahnen beschäftigt. Neubaupläne, die häufig den Eindruck des Gesuchten machten. Es ist offenbar die Überzeugung immer mehr zum Durchbruch gekommen, daß eine Rettung aus dem schweren, wirtschaftlichen Darniederliegen dem Reiche nur erblühen kann, wenn schleunigst nach Beendigung des großen Völkerringens dem Lande die Möglichkeit geboten wird, seine wirtschaftlichen Möglichkeiten schnell entwickeln zu können. Als Ergebnis der vielen Beratungen bringt nunmehr die „Torgowo. Prom. Gaseta" zur Kenntnis, daß die zuständige Kommission, soweit das europäische Rußland in Frage kommt, sich darüber schlüssig geworden ist, daß, abgesehen von der vielbesprochenen Murmanbahn, zu erbauen sind:

1. im Westgebiet an erster Stelle durch die Moskau-Kiew-Woronesh Eisenbahn-Gesellschaft die Linien: Nowobjelizy-Tschernigow-Priluki, Tschernigow-Kiew, Orscha-Woroshba. Der Weiterbau der letztgenannten Bahn soll sich zurzeit auf die Erreichung von Bereswetsch, Station der I. Gesellschaft von Zufuhrbahnen, beschränken;

2. im Süd-Westgebiet an erster Stelle Shaschkow-Zwjetkowo, Uman-Nikolajew und Gaiworon-Beresowka, nebst Umbau der Schmalspurbahn Gaiworon-Berditschew in russische Breitspur und endlich Dolinskaja-Pomoschtschnaja, während die Weiterführung dieser letzteren Bahn nach Westen zurzeit noch unterbleiben muß. In die zweite Reihe sind die Bahnen Kiew-Shitomir-Starokonstantinowka und Odessa-Kiew gesetzt. Hierbei war man sich bei der Beratung darüber klar, daß der Bau der Bahnen Kischinew-Kiew und Ackermann-Odessa vom Bauprogramm abgesetzt werden müsse;

3. im Südgebiet in erster Reihe von der Tokmak-Eisenbahn-Gesellschaft: Fedorowka-Skadowsk nebst Zweigbahn nach Chorly; von der Schwarzmeer-Eisenbahn-Gesellschaft: Dshanskoi-Cherson; von der Moskau-Kiew-Woronesh Eisenbahn-Gesellschaft: Woronesh-Nowomoskowsk. In die zweite Reihe wurden die Bahnen: Kursk-Krementschug, Kramatorskaja-Zarewokonstantinowka und Jekatherinoslaw-Alexandrowsk, endlich in die dritte Reihe: Moskau-Orel-Gotnja gesetzt;

4. im Süd-Ostgebiet in erster Reihe Koslow-Swjetoi Krest, Uralsk-Zarizyn. In die zweite Reihe wurde die Bahn Ssaratow-Slawjänsk, und in die dritte Reihe die Bahn Zarizyn-Wladikawkas gesetzt;

5. im Ost- und Trans-Wolgagebiet in erster Reihe Jermolino-Nishni-Nowgorod-Ssimbirsk-Kinell.

Voraussichtlich ist das nur der Anfang, denn sonst wäre die Ausbeute der langen und ununterbrochenen Arbeiten der Kommission wirklich sehr bescheiden. Es bleibt außerdem noch auffallend, daß verhältnismäßig nicht sehr viel Privatkapital zum Ausbau herangezogen worden ist. Sollten schon jetzt Schwierigkeiten entstehen, das Privatkapital für den Bau von Eisenbahnen willig zu finden?

— **Truppentransport durch das Weiße Meer und über die Murmanbahn.** Über den Truppentransport durch das Weiße Meer erfährt der Christianiaer Mitarbeiter der „Frankf. Ztg." weitere Einzelheiten: Insgesamt waren es 21 Dampfer, teils britische, teils neutrale von 3000 bis 15 000 t, die von vier älteren Kreuzern und zwei britischen Tauchbooten über den Atlantischen Ozean nach Nordrußland begleitet wurden. Auf 13 Dampfern befanden sich ausschließlich Truppen, meist Kanadier, die sich für einen außerordentlich hohen Sold anwerben ließen, um der in Kanada noch immer herschenden Arbeitslosigkeit zu entgehen. Wenn auch die Angabe, daß es sich bei den Truppentransporten um ein ganzes Armeekorps handle, übertrieben erscheint, so ist es doch sicher, daß acht große Frachtdampfer den Truppentransport begleiteten und an Kriegsmaterial namentlich Artillerie aller Kaliber, Brückenbaumaterial, Pontons, Pferde und Munitionsmengen befördert. Auch mehrere zerlegbare Tauchboote sollen diese acht Frachtdampfer, deren Abgangshafen durchweg in Nordamerika lief, mit sich geführt haben. Besonders groß soll die Anzahl der Truppenautomobilen sein, die den Überlandtransport nach dem Innern Rußlands zur Front ausführen sollen, da die noch nicht fertige Murmanbahn auch auf den fertigen Teilen der Strecke den Transport nicht bewältigen kann. Die Bahn ist stellenweise durch allzu großen Warenandrang aus Archangelsk und Murman tagelang gehindert. Die dort aufgestapelten Vorräte, die meistens amerikanischen Ursprungs sind, nehmen jetzt, wo das Eismeer offen ist, fabelhaften Umfang an. Sobald die 21 Dampfer gelöscht haben, sollen sie nach Nordamerika zurückfahren, um weiteres Kriegsmaterial nach Rußland zu schaffen.

— **Der neue Kriegshafen Kildin und die Murmanbahn.** Im Gefolge der Murmanbahn, mit der ein großer Schiffsverkehr nach Semenowa, dem Endpunkt der Bahn, bevorsteht, hat Rußland auf der Insel Kildin einen neuen Kriegshafen geschaffen, der jetzt, wie in Bergen eingetroffene Nachrichten besagen, vor der Vollendung steht. Die Insel Kildin liegt etwas östlich von der Kolabucht, und der an der Südseite der Insel belegene Hafenplatz war schon etliche Jahre vor dem Kriege als Flottenstützpunkt ausersehen worden, wo auch die Arbeiten in Angriff genommen wurden. Nach Ausbruch des Krieges wurden sie kräftig gefördert, um so mehr, als Alexandrowsk, der in seiner Anlage völlig verfehlte Verwaltungssitz an der Kolabucht, ganz und gar eignete Hafenverhältnisse aufweist. Rußland ließ sich daher die schnelle Schaffung eines Stützpunktes um so dringlicher angelegen sein, als die Einfahrt zur Kolabucht mit der kommenden Inbetriebsetzung der Murmanbahn eine außerordentliche Wichtigkeit erhält, indem ja dann ein großer Teil der Schiffahrt, die sonst den langen Weg nach Archangelsk machen mußte, den Weg zur Kolabucht nehmen wird. Die Herstellung des Hafens von Kildin soll die Summe von 40 bis 50 Millionen Rubel verschlungen haben, was sich dadurch erklärt, daß umfangreiche Sprengarbeiten in dem felsigen Boden ausgeführt werden mußten. Gleichzeitig wird nach Bergen gemeldet, daß auf der Murmanbahn bereits ein leichterer Verkehr stattfände. Von Petersburg aus ist die Bahnverbindung bis Soroka an der Südseite des Weißen Meeres fertig. Sie geht südlich um den Ladogasee und dann von der Station Zwanka aus in ziemlich gerader Richtung an der Westseite des Onegasees entlang bis Soroka. Von Soroka bis nach Kandalaks hinauf, das an der Nordseite des Weißen Meeres liegt, ist die Bahn erst im Bau begriffen, während der nördlichste Teil die Strecke von Kandalaks bis Semenowa, ziemlich fertig sein dürfte, so daß ein vorläufiger Betrieb beginnen kann. Die durchgehende Verbindung mit Petersburg wird jedoch nur dadurch ermöglicht, daß ein Verkehr zwischen Soroka und Kandalaks, also längst der an der Westseite des Weißen Meeres liegenden Linie mittels Schiffen aufrechterhalten wird. Ehe die Murmanbahn in ihrer gesamten Ausdehnung fertig ist, wird sicher noch längere Zeit vergehen. Wie es heißt, wollte sich Kitchener nach Semenowa am Kolafjord begeben, um auf dem neuen Verkehrsweg nach Petersburg zu reisen. Bei dem neuen Kriegshafen Kildin sollen kleinere Kreuzer und Torpedojäger zum Schutze der Murmanbahn stationiert werden.

— **Beilegung eines Streiks auf der Warschauer Straßenbahn.** Auf diesem Privatunternehmen brach, wie die „Köln. Ztg." mitteilt, am 16. v. M. ein Ausstand aus, der seine Ursache in einer Mißstimmung der Angestellten gegen die Geschäftsleitung und ungünstigen Lohn- und Arbeitsbedingungen hatte. Auf Veranlassung des Generalgouvernements, das die bisherige Direktion beseitigte, einen Zwangsverwalter ernannte und einen Teil der Lohnforderungen erfüllte, wurde die Sache beigelegt, und der Ausstand ist seit 14 Tagen beendigt. Einige Straßenbahnangestellte waren seinerzeit festgenommen worden, sind aber inzwischen auf freien Fuß gesetzt.

Bücherschau.

— **Krieg und Volkswirtschaft; Heft 10: Krieg und Verkehr.** on Professor Dr. A. Kuntzemüller. Verlag von Leonhard imion Nachf., Berlin, Bülowstraße 57. Preis 1 ℳ.

Unter dem Kennwort „Krieg und Volkswirtschaft" hat die Volkswirtschaftliche Gesellschaft in Berlin" eine Reihe von ufsätzen in Heftform herausgegeben, in denen von namhaften achleuten die Beziehungen zwischen dem gegenwärtigen Weltriege und den wichtigsten Zweigen der deutschen Volkswirtchaft in gemeinverständlicher Weise erörtert werden. Das orliegende Heftchen „Krieg und Verkehr" ist das letzte dieser ammlung, die auch im ganzen zum Preise von 8 ℳ (10 Hefte) ezogen werden kann. In diesem weist der Verfasser, dem uch die Vereinszeitung schon manchen wertvollen Beitrag verankt, einleitend darauf hin, daß die Eisenbahnen und die nderen Verkehrsmittel sich in der Tat als die wichtigen ittel der Kriegsführung erwiesen hätten, als welche sie bereits or vielen Jahrzehnten von Moltke bezeichnet worden wären. Hätten sie nun auch im gegenwärtigen Kriege in erster Reihe ieser Aufgabe zu dienen gesucht, so könne doch nach allen rfahrungen dieses Krieges nur gesagt werden, daß die deutchen Eisenbahnen daneben in hohem Maße ihren eigentlichen riedenszwecken gerecht zu werden imstande waren. Der deutche Verkehr habe die schwierige Aufgabe zu lösen gewußt, wei Herren zu dienen, und so zu den Erfolgen der deutschen teitkräfte sein erheblich Teil beigetragen. Wie sich die verchiedenen Zweige des deutschen Verkehrswesens im Kriege estaltet und bewährt haben, das sucht der Verfasser im einelnen in einer zweckentsprechenden, leicht verständlichen Darellungsweise zu schildern.

In fünf Abschnitten: Eisenbahnen, Straßen- und Kleinbahnen, ost und Telegraphie, Schiffahrt, Luftverkehr, gibt der Verasser in gedrängter Form die in der Öffentlichkeit bekannt geordenen Leistungen dieser Verkehrsmittel zu Beginn und während des Krieges wieder. Am eingehendsten behandelt er abei naturgemäß die deutschen Eisenbahnen, und stark überiegend den Personenverkehr als den nach außen am eisten in die Erscheinung tretenden. Er schildert zunächst die ersten Wirkungen des Kriegsfahrplanes auf den reich gestalteten Sommerfahrplan 1914, die knapp nach beendetem Aufmarsch wieder einsetzende und weiterhin in ganz außerordentlichem Maße beschleunigte Verbesserung und Vermehrung der Reisegelegenheiten in ganz Deutschland, wie auch im Verkehr mit dem Ausland (Balkanzug) und die wohlgelungene Anpassung des Güterverkehrs an die durch den Krieg neugeschaffenen Verhältnisse. Sodann deutet der Verfasser die während des Krieges erzielten Fortschritte im Eisenbahnbau an (Eröffnung des Hauptbahnhofs Leipzig, des Bahnhofs in Oldenburg (Großh.), der Teilstrecke Nauen-Oranienburg von der nördlichen Berliner Umgehungsbahn, der Murgtalbahn im nördlichen Schwarzwald usw.), bespricht die durch Verringerung des Personals infolge Einziehung zum Kriegs- oder Feldeisenbahndienst eingetretenen Schwierigkeiten und deren Behebung durch umfangreiche Einstellung weiblicher Hilfskräfte sowie die finanziellen Ergebnisse der deutschen Eisenbahnen während des Krieges. Der Verfasser verabsäumt nicht, zu erwähnen, in wie weitgehendem Maße die Bestrebungen zur Sicherstellung der Volksernährung während des Krieges von den deutschen Eisenbahnverwaltungen unterstützt werden, u. a. durch Freigabe bahneigener Flächen zur land- und obstwirtschaftlichen Bebauung. Er bezeichnet dies nicht unzutreffend als die „Kultur des Eisenbahndammes". Zum Schluß gedenkt der Verfasser in dem den Eisenbahnen gewidmeten Abschnitt der recht eigenartigen Wechselbeziehungen zwischen Verkehr und Krieg in den besetzten Gebieten im Westen und Osten. Der Verfasser hat das Wesentlichste des zur Behandlung stehenden Gegenstandes in knapper Form hervorgehoben, freilich ist er auf die Fragen volkswirtschaftlicher Natur, die mit der Abwicklung des Güterverkehrs im Kriege verbunden waren, nicht näher eingegangen. Er zieht zuletzt das Ergebnis aus den vorliegenden Erfahrungen: „Krieg und Verkehr, zwei vielfach gegensätzliche Begriffe, schließen einander nicht aus". Eins dürfe man allerdings nicht vergessen: „Gerade diese Anpassungsfähigkeit, die wir heute allenthalben bewundern, kam nicht von ungefähr: Jahrzehntelange stille Friedensarbeit war nötig, um dem deutschen Organisationsgeist eine Entfaltung in diesen Tagen und Monaten zu geben, die er sich vielleicht nicht einmal selbst hatte träumen lassen."

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Am 1. Juli dieses Jahres wird der wischen den Stationen Pörsten und ützen links der Bahnstrecke Pörsten-lagwitz-Lindenau Pr. Stb. gelegene Haltepunkt Röcken, der bisher nur dem Personenverkehr diente, auch für die Abertigung von Gepäck- und Expreßgut röffnet. Der Haltepunkt wird vom leichen Tage ab durch einen Eisenahnbediensteten besetzt. Der Verkauf on Fahrkarten durch Privatpersonen indet nicht mehr statt.

Über die Höhe der Tarifsätze geben ie Dienststellen Auskunft.

Halle (Saale), im Juni 1916. (850)
Königliche Eisenbahndirektion.

Mit sofortiger Gültigkeit wird die an en Bahnhof 1. Klasse Dortmund schbbf. angeschlossene Ladestelle ortmund Hafen auch für Eilgut in agenladungen und Eilstückgut in engen von mindestens 2000 kg in einen agen von einem Absender an einen mpfänger bis auf Widerruf, längstens ir die Dauer des Krieges, geöffnet.

Essen, den 24. Juni 1916. (868)
Königliche Eisenbahndirektion.

2. Güterverkehr.

st-Mitteldeutsch-Sächsischer Verkehr, Heft 1 und 2.

Mit Gültigkeit vom 1. Juli 1916 wern die Stationen Metschlau und Rötzenagen in den Tarif einbezogen. Ferner erden die Warenverzeichnisse der usnahmetarife 2 (Rohstofftarif) und 5 b (Steingrus) geändert. Nähere Auskunft erteilen die beteiligten Güterabfertigungen.

Berlin/Wien, den 24. Juni 1916. (864)
Königliche Eisenbahndirektion —
K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Ausnahmetarif für rohe Jute des Spezialtarifs II usw. — Tfv. 2 I g. —

Mit Gültigkeit vom 29. Juni 1916 wird das Warenverzeichnis durch Aufnahme von „Brennesseln" erweitert. Frachtberechnung für mindestens 5 t nach Spezialtarif II und für mindestens 10 t nach Spezialtarif III. Näheres enthält der Tarifanzeiger. Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbureau, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 26. Juni 1916. (865)
Königliche Eisenbahndirektion.

Staats- und Privatbahn-Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. Juli 1916 wird die Station Gommern in den Ausnahmetarif 5 a einbezogen. Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbureau, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 24. Juni 1916. (866)
Königliche Eisenbahndirektion.

Staats- und Privatbahn-Güterverkehr, Teil II, Heft C 2.

Mit Gültigkeit vom 1. Juli 1916 wird die Station Ilberstedt als Versandstation in den Ausnahmetarif 4 d für Düngemittel nach preußisch-österreichischen Grenzstationen aufgenommen.

Magdeburg, den 22. Juni 1916. (867)
Königliche Eisenbahndirektion.

Deutsch-schwedisch-norwegischer Güterverkehr über Vamdrup und Saßnitz-Trälleborg, Teil II.

Mit Gültigkeit vom 1. Juli 1916 wird die Station Hermsdorf-Klosterlausnitz in den Abschnitt 1 der ordentlichen Tarifklassen einbezogen.

Nähere Auskunft erteilt unser Verkehrsbureau.

Altona, den 23. Juni 1916. (862)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Niederländischer Güterverkehr mit Basel.

Am 1. Juli 1916 wird die Station Bloemendaal der Holländischen Eisenbahn mit den für die Station Overveen bestehenden Entfernungen und Frachtsätzen in den Tarif für den oben genannten Güterverkehr aufgenommen.

Cöln, den 21. Juni 1916. (860)
Königliche Eisenbahndirektion.

Ausnahmetarif 2 o für Eicheln usw. zu Futterzwecken.

Mit Gültigkeit vom 1. Juli 1916 werden in den Ausnahmetarif Mehlbeeren— Vogelbeeren, auch getrocknet oder gemahlen, zu Futterzwecken einbezogen. Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbureau, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 24. Juni 1916. (853)
Königliche Eisenbahndirektion.

Binnengütertarif vom 1. August 1914.

Mit Geltung vom 1. Juli 1916 haben die Ziffern 7 und 11b des Warenverzeichnisses des Ausnahmetarifs 2 eine teilweise andere Fassung erhalten. Im

Ausnahmetarif 5 (Wegebaustofftarif) ist als Erläuterung zu Ziffer 3 nachgetragen: „Schlacken für Kläranlagen gehören nicht zum Ausnahmetarif 5". Der Ausnahmetarif 5b ist mit Geltung vom 1. September 1916 hinter „Steingrus usw. ungewaschen" durch den Zusatz ergänzt: „und ungewaschen, mit Ausnahme von Gipssteingrus".

Straßburg, den 22. Juni 1916. (861)
Kaiserliche Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

Ausnahmetarif für Abfälle der Biskuit- und Waffelfabrikation usw. — Tfv. 2. III. u.

Mit Gültigkeit vom 1. Juli 1916 wird „Leimkraftfutter (bearbeitetes Leimleder, auch gemischt mit anderen Futtermitteln)" in das Warenverzeichnis des Ausnahmetarifs 2 III u aufgenommen. Der Tarif wird nur angewendet, wenn im Frachtbrief der Vermerk enthalten ist: „hergestellt im Auftrage des Kriegsausschusses für Ersatzfutter." Auskunft geben die Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbureau, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 24. Juni 1916. (854)
Königliche Eisenbahndirektion.

Staats- und Privatbahn-Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. Juli 1916 wird im Ausnahmetarif 2 (Rohstofftarif) die Ziffer 7 — Heu und Stroh — auf Bohnen-, Erbsen-, Linsen-, Wicken- und Rübenstroh und die Ziffer 11b — Rübenschnitze usw. — auf Gemenge von gemeinsam getrockneten Schnitzeln, Blättern und Köpfen von Rüben ausgedehnt. Ferner wird mit Gültigkeit vom 1. September 1916 die Anwendung des Ausnahmetarifs 5b — für Steingrus — auf gewaschenen Steingrus und auf Gipssteingrus ausgeschlossen. Nähere Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbureau, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 22. Juni 1916. (858)
Königliche Eisenbahndirektion.

Tiertarife.

Die von uns unterm 24. März l. J. erlassene Bekanntmachung wegen Anwendung der im Nachtrag 8 zum gemeinsamen Heft Nr. 200 für den Wechselverkehr deutscher Bahnen enthaltenen Bestimmungen über Berechnung und Erhebung der Frachten und sonstigen Gebühren im Verkehr mit der Schweiz sowie unsere unterm 21. d. M. in der Vereinszeitung erlassene Bekanntmachung in gleicher Angelegenheit treten mit sofortiger Gültigkeit außer Kraft. Die fraglichen Bestimmungen finden somit auf die Tiertarife im badischen Binnenverkehr sowie in den Wechselverkehren mit anderen deutschen Bahnen keine Anwendung.

Karlsruhe, den 24. Juni 1916. (855)
Gr. Generaldirektion der Staatseisenbahnen.

Westdeutsch-südwestdeutscher Verkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. Juli 1916 werden 1. die Stationen Boostedt, Großenaspe, Neumünster Süd und Wiemersdorf der Eisenbahn-Gesellschaft Altona-Kaltenkirchen-Neumünster in die Tarife einbezogen; 2. für die Stationen Farge, Hammersbeck und Rönnebeck der Farge-Vegesacker Eisenbahn direkte Tarifentfernungen in die Tarifhefte 1 bis 4 eingestellt. Näheres bei den beteiligten Abfertigungsstellen und im Tarifanzeiger der preußisch-hessischen Staatsbahnen.

Frankfurt (Main), 22. Juni 1916. (857)
Königliche Eisenbahndirektion.

Sächsisch-Südwestdeutscher Güterverkehr.

Am 1. Juli 1916 treten Änderungen und Ergänzungen der Ausnahmetarife 23 (frisches Obst) und 23 a (Frühzwetschen) in Kraft. Näheres ist aus unserem Verkehrsanzeiger und aus dem Tarif- und Verkehrsanzeiger der preußisch-hessischen Staatseisenbahnen zu ersehen, auch geben die Stationen Auskunft.

Dresden, am 24. Juni 1916. (856)
Kgl. Gen.-Dir. d. Sächs. Staatseisenb., als geschäftsführende Verwaltung.

Binnen-Güter- und Tierverkehr.

Mit sofortiger Gültigkeit werden die bestehenden Bestimmungen über die Berechnung von Frachtzuschlägen bei Sendungen nach der Schweiz, den nordischen Ländern und den Niederlanden aufgehoben und durch neue Bestimmungen ersetzt. Näheres ist aus unserem Verkehrsanzeiger zu ersehen, auch geben die Stationen Auskunft.

Dresden, am 23. Juni 1916. (859)
Kgl. Gen.-Dir. der Sächs. Staatseisenb.

Elsaß-lothringisch-luxemburgisch — Badischer und -Pfälzischer Gütertarif.

Die Warenverzeichnisse des Ausnahmetarifs 2 Ziffer 7 (Heu und Stroh) und 11 b (Rübenschnitze), sowie des Ausnahmetarifs 5 (Wegebaustoffe) und 5 b (Steingrus) erhalten mit Gültigkeit vom 1. Juli 1916 eine neue Fassung. Näheres durch den Tarif- und Verkehrsanzeiger.

Straßburg, den 19. Juni 1916. (847)
Kaiserliche Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

Südösterreichisch-Ungarisch-Deutscher Güterverkehr.

Die im Tarife, Teil II, für den Südösterr.-Ungar.-Deutschen Güterverkehr für Triest, Pola und Rovigno vorgesehenen, nur für den Beförderungsweg über Aßling-Auzza-Görz geltenden Frachtsätze werden mit Gültigkeit vom 1. Juli 1916 bis auf Widerruf, längstens aber bis 1. Februar 1917 auch für Sendungen angewendet, die im Verkehre mit:

Triest auf dem Wege über Aßling-Krainburg-Laibach Hauptbahnhof-Nabresina,

Pola oder Rovigno } auf dem Wege über Aßling-Krainburg-Laibach Hauptbhf.-Divača

befördert werden.

Hierbei werden im Verkehre mit Triest für die Mehrentfernung über Laibach Hauptbahnhof außer den tarifmäßigen Frachtsätzen als Umwegsfracht erhoben:

für	für 100 kg
Eilgut { a)	46 Cts.
b) u. c) } Frachtstückgut (auch sperrige Güter)	23 „
Frachtgut bei Frachtzahlung für mindestens 5000 kg	15 „
für mindestens 10 000 kg oder das Ladegewicht der verwendeten Wagen	12 „

Für die Ermittlung der Lieferfrist, der Schutzwagengebühr, der Deckenmiete und der Gebühr für die Anga des Interesses an der Lieferung werd im Verkehre mit Triest die i Tarife angegebenen Entfernungen u 44 km erhöht.

Im Verkehr mit Pola und Rovign werden Umwegsfrachten nicht berec net und die tarifmäßigen Entfernung nicht geändert.

München, den 20. Juni 1916. (84 Tarifamt der K. bayer. St.-E.-B. r. d. R

Verkehr Gera-Meuselwitz-Wuitzer Eisenbahn—Sächsische Staatseisenbahnen.

Die Geltungsdauer des Ausnahmt tarifs 23 für frisches Obst wird bis au Widerruf, längstens bis zum 30. Jun 1917, verlängert.

Dresden, am 23. Juni 1916. (85 Kgl. Gen.-Dir. der Sächs. Staatseisen

Westdeutsch-Sächsischer Verkehr.

Am 1. Juli 1916 treten für verschi dene Stationen des Eisenbahndirektion bezirks Frankfurt (Main) Entfernungs abkürzungen ein. Näheres enthält de Tarif- und Verkehrs-Anzeiger de preuß. - hess. Staatseisenbahnen un unser Verkehrsanzeiger. Ferner wir die Geltungsdauer des Ausnahme tarifs 23 für frisches Obst bis au Widerruf, längstens bis zum 30. Jun 1917, verlängert.

Dresden, am 23. Juni 1916. (851 Kgl. Gen.-Dir. der Sächs. Staatseisenb namens der beteiligten Verwaltungen.

Holländische Eisenbahngesellschaft.

Am 25. Juni d. J. tritt der Nachtrag zum Kilometerzeiger für die Frachtbe rechnung von Gütern, lebenden Tieren Leichen und Fahrzeugen in unserer Lokalverkehr auf niederländischem Ge biete in Kraft.

Amsterdam, den 16. Juni 1916. (848
Die Generaldirektion.

3. Verkauf von Altmaterialien.

Verkauf alter Werkstattmaterialien wie Gießereischutt, Formsand, Blechschrot, Kernschrot (Eisen und Stahl) Hohlschrot, Langträger, Dreh- und Bohrspäne, Gußeisen, Stahlgußbremsklötze, verbranntes Gußeisen, Flußstahlscheibenräder, Zeugabfälle und Glasbrocken, lagernd und zu besichtigen bei den Hauptwerkstätten Lingen (Ems) und Osnabrück. — Eröffnung der Angebote Mittwoch, den 19. Juli 1916 vorm. 10 Uhr, in unserem Verwaltungsgebäude, Bahnhofstr. 1, Zimmer 135. — Zuschlagsfrist bis 8. August 1916. — Bedingungen gibt gegen portofreie Einsendung von 75 ₰ in bar unser Zentralbüro ab.

Münster (Westf.), 23. Juni 1916. (849
Königliche Eisenbahndirektion.

4. Offene Stellen.

Zur Vertretung eines zum Militärdienst einzuberufenden Stationsassistenten wird ein kautionsfähiger im direkten Güterverkehr durchaus erfahrener Beamter gesucht, der in der Lage ist die Güterabfertigung einer größeren Station selbständig zu verwalten. Lückenloser Lebenslauf mit beglaubigten Zeugnisabschriften Bedingung. Bentheimer Kreisbahn. (863)

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen von dem verantwortlichen Schriftleiter, Eisenbahndirektions-Präsident a. D. v. Mühlenfels in Berlin.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins

Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nummer 51. **1. Juli 1916.** **LVI. Jahrgang.**

Inhalt:

fahrungen mit Gleisstopfmaschinen.
schlüsse der ständigen Tarifkommission der deutschen Eisenbahnen.
r Einführung der elektrischen Zugförderung in Chicago.
r bayerische Eisenbahnetat 1916/17 im Finanzausschuß der Reichsratskammer des Landtags.
chrichten.
Deutschland: Deutschlands Schmalspurbahnen im Jahre 1914. — Vergünstigungen für Kriegsteilnehmer. — Versendung von Brennnesseln. — Schienenlieferungen für die preußischen Staatsbahnen mit neuer Preisvereinbarung. — Aus dem oberschlesischen Kohlenbezirk. — Zur Erleichterung des Ferienverkehrs. — Ferienkarten. — Aktiengesellschaft für Bahn-Bau und -Betrieb in Frankfurt a. M. — Ahaus-Enscheder Eisenbahn-Gesellschaft in Ahaus i. W. — Vereinigte Eisenbahnbau- und Betriebs-Gesellschaft. — Verkehrsfragen im württembergischen Landtag. — Personalnachrichten.
Österreich: Reisen im Kriegsgebiet. — Südbahn. — Der Donauverkehr. — Waffenbrüderliche Vereinigung der Eisenbahnärzte.
Ungarn: Kapitalserhöhungen bei den Donauschiffahrtsgesellschaften.
Übrige europäische Länder: Nachrichten von den schweizerischen Eisenbahnen. — Beförderung von Privatgütern und Tieren in Serbien. — Betriebsgesellschaft der Orientalischen Eisenbahnen. — Eisenbahnen und Volksernährung in Rußland.
Fremde Erdteile: Gelbe Arbeiter bei den asiatischen Eisenbahnen Rußlands. — Bagdadbahn.
Amtliche Mitteilungen.
Amtliche Bekanntmachungen.

Erfahrungen mit Gleisstopfmaschinen.

Seit Kriegsbeginn ist die Zahl der Männer wie in allen Betrieben so auch im Bahnunterhaltungsdienste mehr und mehr zurückgegangen. Damit hat sich die Leistungsfähigkeit der Arbeiterrotten vermindert, welche die Gleise gegen die andauernden zerstörenden Angriffe des Zugverkehrs zu verteidigen haben. Die Angriffe selbst sind aber nicht schwächer geworden als in Friedenszeiten. Mögen auch einzelne, sonst vom Bade- und Ausflugverkehr stark benutzte Strecken ins Hintertreffen gekommen sein, mag sich auch die Zahl der Personenzüge im ganzen vermindert haben, durch den andauernd gleichmäßig starken Güterverkehr und andere Transporte wird das mehr als aufgewogen.

Den in den Rotten verbliebenen oder neu eingestellten jugendlichen, alten Leuten und Arbeiterinnen fehlen für viele der bei der Bahnunterhaltung vorkommende Arbeiten die Körperkräfte, und den Kriegsgefangenen, die dieser nicht ermangeln, die Sachkenntnis. So ist an manchen Orten trotz aller Bemühungen ein gewisses Sinken des Gleiszustandes nicht zu verhindern.

Auch nach dem Kriege werden sich die Verhältnisse schwerlich sobald wieder bessern. Die Industrie, welche für ungeheure Mengen verbrauchter oder zerstörter Güter Ersatz schaffen muß, wird die tüchtigen und leistungsfähigen Elemente durch höhere Löhne an sich ziehen. Ihr gegenüber wird die Bahn gut bezahlte, dabei körperlich anstrengende und jedem Wetter ausgesetzte Gleisarbeit wenig gesucht sein und darum dauernd mit Mangel an guten Arbeitern zu kämpfen haben.

Dieses alles weist gebieterisch darauf hin, jedem Verfahren Beachtung zu schenken, welches den Ersatz von Menschenkraft durch Maschinenarbeit ermöglicht. In dieser Beziehung ist auf dem Gebiete der Gleisunterhaltung im ganzen noch nicht viel gewirkt worden. Von dem französischen Ingenieur Collet, dem Erfinder der Schwellenverdübelung, sind Werkzeuge zum Unterstopfen von Schwellen und zum Ein- und Ausziehen von Schwellenschrauben angegeben worden. Über die damit gewonnenen Erfahrungen in ihrem Heimatlande ist im Jahrgang 1908 dieser Zeitung S. 141 ff. und über in Deutschland vorgenommene Versuche im „Organ für die Fortschritte des Eisenbahnwesens", Jahrgang 1914 S. 452 ff. berichtet worden. In beiden Ländern konnten unmittelbare wirtschaftliche Vorteile nicht festgestellt werden. Die Ersparnis an Handarbeit wurde durch die Mehrkosten der Colletschen Maschinen aufgezehrt. Sowohl die Kraftstation wie die Arbeitsmaschinen waren zu schwer und unhandlich, die Unterbrechungen durch den Zugverkehr zu lang. Aus diesen Gründen haben sich die Colletschen Werkzeuge nicht Bahn brechen können.

In neuerer Zeit ist eine Gleisstopfmaschine in den Vordergrund getreten, welche von dem Regierungsbaumeister Hampke in Harburg erfunden und von der Norddeutschen Maschinenfabrik in Pinneberg ausgeführt ist. Der deutsche Erfinder hat es verstanden, die Mängel der früheren Ausführungen durch Erhöhung der Beweglichkeit der Antriebsstation und Schaffung einer durchaus eigenartigen, viel leichteren und wirtschaftlicher wirkenden Arbeitsmaschine zu vermeiden. Diese ist mehrere Jahre lang im Direktionsbezirk Altona praktisch erprobt, auch durch den Oberbau-Ausschuß begutachtet und so langsam zu ihrer jetzigen Gestalt ausgereift. Über eine ältere Ausführung hat Herr Professor Schimpff im vorjährigen Dezemberhefte des Organs berichtet. Wie schon dort in Aussicht gestellt, ist die beschriebene Bauweise jetzt verlassen und durch eine wesentlich veränderte ersetzt. In der neuen Gestalt hat die Gleisstopfmaschine bei den preußischen Staatsbahnen Eingang gefunden. Es ist an der Zeit, die damit gemachten Erfahrungen auch dem weiteren Kreise der Leser dieser Zeitung bekanntzugeben.

Die Einrichtung ist folgende:

Die Kraftquelle bildet der elektrische Strom. In einzelnen Fällen, z. B. bei Stadtbahnen, wird es möglich sein, ihn un-

mittelbar aus einer der Strecke entlang geführten Leitung zu entnehmen, in der Regel ist aber eine besondere fahrbare Kraftstation notwendig. Diese besteht in der Ausführung der Pinneberger Maschinenfabrik aus einem vierpferdigen Benzolmotor, der unmittelbar mit einem Dynamo von 2,3 K.W. gekuppelt ist (die Colletsche Antriebsmaschine hatte 25 P.S.), und wird auf einem leichten Unterbau an der Böschung aufgestellt. Sie kann ohne Schwierigkeit auf einen zugehörigen kleinen Bahnmeisterwagen verladen und nach der nächsten Arbeitsstelle verfahren werden. Das Umsetzen erfordert vom Beginn bis zur Wiederaufnahme der Arbeit etwas weniger als eine halbe Stunde. Die Zeitdauer, während der dabei das Gleis gesperrt ist, wurde bei wiederholten Beobachtungen zu 15 bis 18 Minuten festgestellt.

Vom Schaltbrett des Dynamos gehen Kabel zu den Arbeitsmaschinen. Nimmt man diese 250 m lang, so beherrschen die Maschinen eine Gleisstrecke von 500 m Länge. Bei 120 m durchschnittlichem täglichen Arbeitsfortschritt bedarf es also an jedem fünften Tage eines Versetzens der Antriebsstation.

Die eigentliche Stopfvorrichtung besteht aus zwei Teilen, die durch zwei Schläuche miteinander verbunden sind, der Luftpumpe und dem Stopfer. Die Luftpumpe wird durch einen mit ihr im gleichen Gehäuse eingeschlossenen Elektromotor angetrieben. Sie ruht profilfrei auf einem Schlitten, der außerhalb der Schienen auf den Schwellen gleitet. Die Pumpe ist doppelt wirkend, sie preßt die Luft beim Vorstoße durch den einen Schlauch auf die Hinterfläche des Kolbens der Stopfmaschine und saugt sie durch den andern von der Vorderfläche des Kolbens ab. Nach dem Hubwechsel tritt die umgekehrte Bewegung ein. Der Kolben schwingt frei in einem mit Griff versehenen Zylinder, der von einem Arbeiter gehandhabt wird, und schlägt bei jedem Hub auf die Verlängerungsstange des aus dem Zylinder heraustretenden Stopfwerkzeugs. Die Schläge treffen das Bettungsmaterial 850 mal in der Minute. Die Größe der Vorderfläche des Stopfers richtet sich nach Korn und Härte der Bettung.

In der Regel gehören zu einer Antriebsmaschine fünf Arbeitsmaschinen, von denen vier stopfen und eine zur Auswechselung bei Störungen bereitgehalten wird. Von ersteren arbeiten je zwei an einer Schwelle links und rechts der Schienen und die beiden anderen an einer zweiten Schwelle zwischen den Schienen einige Schritte dahinter. Die Motoren liegen in beiden Fällen außerhalb der Schienen. Bei der Durchfahrt eines Zuges ist nur der Stopfer zur Seite zu legen. Die Unterbrechung der Arbeit dauert nicht länger als beim Stopfen mit der Hand. Dies bedeutet einen sehr wichtigen Fortschritt gegen die französische Konstruktion, bei der die viel schwereren Maschinen auf einem Wagen aufgebaut waren, welcher vor jedem Zuge aus dem Gleise entfernt werden mußte.

Es hat sich bei eisernen Schwellen erwiesen, daß das Stopfen der Schwelle nur von einer Seite bewirkt zu werden braucht. Bloß bei den Doppelschwellen müssen die Schienenauflager auch von der Gegenseite angestopft werden. Dies besorgen die beiden mit dem Anheben des Gleises beschäftigten Leute vor dem Herankommen der Stopfgruppe.

Hiermit sind wir schon zu der wichtigsten Arbeit gelangt, für welche die Maschine berufen ist, nämlich zu der Mitwirkung beim zusammenhängenden Durcharbeiten des Gleises. Man kann rechnen, daß durchschnittlich jährlich der dritte Teil der sämtlichen vorhandenen Hauptgleise mit der großen Rotte nach Lage und Höhe ausgerichtet und durchgestopft werden muß, vorausgesetzt, daß die kleineren Schäden etwa einmal vierteljährlich durch die kleinen Rotten beseitigt werden. Bei Handarbeit werden die großen Rotten für schweren Oberbau in Steinschlag zweckmäßig aus 14 Mann zusammengesetzt, von denen die schon erwähnten zwei, darunter der Rottenführer, die Stöße anheben und die Befestigungsmittel nachsehen, vier das Bettungsmaterial ausheben und wieder einbringen, acht stopfen. Eine solche Rotte arbeitet erfahrungsgemäß im Oberbau der Form 15 Br. mit eisernen Schwellen täglich etwa 60 m Gleise durch. Im gleichen Oberbau werden mit dem oben beschriebenen Satze von vier Gleisstopfmaschinen durchschnittlich täglich etwa 120 m geleistet, in geraden nicht zu steil heruntergefahrenen Strecken auch 150 m, dafür sinkt die Leistung in Krümmungen, wo die äußere Schiene stark angehoben werden muß, auch bis 90 m herunter. Zum Auf- und Zudecken der Bettung sind im ersteren Falle sechs, im letzteren vier Arbeiter nötig. Diese Zahl erscheint auf den ersten Blick bei der erhöhten Tagesleistung etwas niedrig, doch ist zu berücksichtigen, daß die Schwellen für die Maschinenarbeit nur auf der einen Seite freizulegen sind. Die Handhabung der Maschine lernt sich rasch und ist für den Arbeiter nach der ersten Eingewöhnung weniger anstrengend als das Handstopfen. Der Körper wird lange nicht in der Weise erschüttert wie z. B. bei Druckluft-Nietmaschinen. Zur Erzielung guter Ergebnisse ist ein angemessener Stücklohnsatz angebracht, und zwar gleichmäßig für die ganze Rotte, welche dadurch nicht nur zu erhöhten Leistungen, sondern auch zum richtigen Zusammenarbeiten erzogen wird und, indem sie in der Maschinenarbeit ihren eigenen Vorteil erkennt, zugleich der Verwaltung Vorteil bringt.

Die Güte der Arbeit übertrifft bei guter Aufsicht und geschulten Leuten die der Handarbeit. Insbesondere dringen die bei eisernen Schwellen ganz flach angreifenden Stößer der Maschinen besser unter die Schienenauflager als die von Hand geführte Stopfhacke. An diesem wichtigsten Teile des Bettungskörpers findet man beim Abheben der Schwellen auch bei sonst guter Handarbeit immer schlecht ausgefüllte Stellen, bei der Maschinenarbeit nicht, vorausgesetzt, daß der Rottenführer seine Pflicht getan hat. Auch wird das Bettungsmaterial bei der Maschinenarbeit mehr geschont, weil die einzelnen Schläge weniger stark sind als die der Stopfhacke und in ihrer Gesamtheit mehr eine schiebende Wirkung ausüben. Nur darf das Bettungsmaterial nicht zu grobkörnig sein. Vorschriftswidriger Steinschlag mit Stücken bis zu 12 cm Seitenlänge, wie er sich immer noch hier und da findet, ist der schlimmste Feind der Stopfmaschine und läßt die Leistung sogleich zurückgehen.

Über die Wirtschaftlichkeit der Maschine liegen uns eine Reihe von Ermittelungen vor, die zwar nicht ganz miteinander übereinstimmen, aber doch Durchschnittsangaben ermöglichen.

An Betriebsmaterial werden bei täglich zehnstündiger Arbeit etwa 20 kg Benzol, 0,5 kg Schmieröl und 0,1 kg Starrschmier verbraucht. Hierzu treten die Löhne für einen Rottenführer und elf Mann, endlich in der ersten Zeit noch für einen in der Bedienung der Vorrichtung ausgebildeten Maschinenanwärter. Später kann ein solcher von der Hauptwerkstatt aus mehrere Maschinensätze beaufsichtigen und man braucht auf der Baustelle nur eine Hilfskraft bei jedem einzelnen.

Die Kosten der Materialien und die Löhne lassen sich genau ermitteln, dagegen ist man bezüglich des für die Unterhaltung und Tilgung der Maschinen anzusetzenden Betrags vorläufig noch auf Schätzungen angewiesen. Der Erfinder nimmt an, daß die Arbeitsmaschinen 2 Jahre, die Antriebsmaschinen 8 Jahre aushalten werden, und daß zu dem sich daraus ergebenden Tilgungssatze noch 10 % Zinsen und Unterhaltungskosten hinzuzurechnen sind. Diese Beträge sind gewiß nicht zu niedrig gegriffen. Natürlich müssen ihnen beim Vergleich der Kosten von Maschinen- und Handarbeit auch die Beschaffungs- und Unterhaltungskosten der gewöhnlichen Stopfwerkzeuge gegenübergestellt werden. Dann stellt sich die Rechnung für 1 laufende Meter wie folgt:

a) Durcharbeiten mit der Hand:

Stücklöhne der Rottenarbeiter	= 75 ₰
Tagelohn des Rottenführers	= 8 „
Geräte	= 7 „
	90 ₰

b) Durcharbeiten mit der Maschine:

Materialkosten	= 6,5 ₰
Löhne insgesamt	= 36,5 „
Tilgung usw. der Maschinen	= 17 „
	60 ₰

Letztere Arbeit kostet also zwei Drittel der ersteren.

Nach diesen Feststellungen wird die Gleisunterhaltung durch die Mitwirkung der Stopfmaschinen um soviel verbilligt, daß es möglich ist, in wenigen Jahren die ersten Beschaffungskosten herauszuwirtschaften und von da ab dauernd Ersparnisse zu erzielen.

Es fragt sich nun noch, welche Streckenlänge mit einem Maschinensatze dauernd unterhalten werden kann und wie viele Köpfe dabei weniger gebraucht werden. Nach dem Vorstehenden leistet eine Rotte von 13 Köpfen mit der Maschine täglich durchschnittlich 120 m schwersten Oberbau, das macht bei 225 Arbeitstagen im Jahre etwa 27 km Gleis. Da jährlich ein Drittel der ganzen Strecke durchzuarbeiten sind, kann man mit einem Maschinensatz rd. 80 km Gleis der Form 15 Br. in Ordnung halten. Für die gleiche Arbeit mit der Hand wären 2 Rotten zu 14 Mann oder 28 Mann erforderlich. Es werden also auf je 80 km Hauptgleis 15 Arbeiter erspart. In leichterem Oberbau werden größere Leistungen bei geringeren Kosten auf das laufende Meter erzielt. Das Verhältnis zwischen den Kosten der Hand- und Maschinenarbeit wird sich aber wenig ändern.

Diese Angaben dürften genügen, um ein Bild von der Wirtschaftlichkeit der Maschinen im Bahnunterhaltungsdienste zu geben. Beim Gleisumbau im Zusammenhange und beim Neubau erscheint es zweckmäßig, das erste Anheben der Schwellen und Unterbringen des Bettungsmaterials von Hand zu bewirken und mit der Maschine nur nachzustopfen. Kommt Gleisbau mit hölzernen Schwellen in Frage, läßt sich die Kraftstation auch zum Antriebe zweier anderer Arbeitsmaschinen des gleichen Erfinders verwenden. Die eine dient zum Bohren der Schwellenlöcher, die zweite dient zum Eindrehen der Schrauben. Beide Maschinen sind im Bezirk Altona erprobt. Sie arbeiten, wenn die Kraftstation einmal vorhanden ist, etwa mit den halben Kosten der Handarbeit bei erheblichem Zeitgewinn.

Neuer Oberbau in größerem Umfange wird in der Regel durch Unternehmer verlegt. Auch bei diesen wird sich der Arbeitermangel nicht minder fühlbar machen als bei den Verwaltungen. Es scheint daher, daß die Verwendung der beschriebenen Maschinen bei größeren Oberbauarbeiten beiden Teilen, dem Unternehmer und der Verwaltung, Vorteil bringen könnte, indessen kommt es auch hier auf die Erprobung an. Sollte ein Versuch gemacht werden, so dürfte eine Veröffentlichung des Ergebnisses von Interesse sein. Lauer.

Beschlüsse der ständigen Tarifkommission der deutschen Eisenbahnen.

In der am 15. und 16. Juni 1916 in Baden-Baden abgehaltenen 116. Sitzung der ständigen Tarifkommission und des ihr beigeordneten Ausschusses der Verkehrsinteressenten sind folgende, die deutschen Eisenbahntarife, Teil I, betreffenden Beschlüsse gefaßt worden:

A. Deutscher Eisenbahn-Gütertarif, Teil I A.

1. Gleichzeitig mit dem Zeitpunkte des Inkrafttretens des neuen Reichsstempelgesetzes betr. den Frachturkundenstempel sollen folgende Ausführungsbestimmungen zur Eisenbahn-Verkehrsordnung aufgenommen werden: a) Nr. XV zu § 56 EVO.: „Frachtbriefe über Frachtstückgut und Eilstückgut hat der Absender mit eingedrucktem Stempel oder aufgeklebten Marken in dem vorgeschriebenen Betrage des Frachturkundenstempels zu übergeben. Die Marke ist an der für den Stempel der Versandstation vorgesehenen Stelle aufzukleben. Bei Frachtbriefen über Wagenladungen wird der Stempel durch die Eisenbahn verwendet“; b) Nr. VI zu § 69 (5) EVO.: „Es ist nicht gestattet, in dem Freivermerk die Stempelgebühr für Frachturkunden auszuschließen“; c) Nr. XVII zu § 48 EVO.: „Der Frachturkundenstempel bei Tiersendungen wird durch die Eisenbahn verwendet“; d) Nr. 10 zu § 40 EVO.: „Der Absender hat bei Expreßgut die Eisenbahnpaketadresse mit eingedrucktem Stempel oder aufgeklebter Marke im vorgeschriebenen Betrage des Frachturkundenstempels zu übergeben. Die Marke ist auf den Stamm der Paketadresse an der für den Stempel der Versandstation vorgesehenen Stelle aufzukleben.“ **(AD.)**

2. Zur Förderung der deutschen Fischzucht werden die als Fischfutter dienenden, im Abschnitt VI (Ziffer 1) der Anlage C zur Eisenbahn-Verkehrsordnung genannten fäulnisfähigen Stoffe (frische Flechsen, nicht gekalktes, frisches Leimleder, frische Hörner und Klauen sowie frische Knochen usw.) bei Erfüllung der unter B (8) a. a. O. vorgesehenen Bedingungen zur Eilstückgutbeförderung zugelassen. **(AD.)**

3. I. Über die bisher in den Allgemeinen Abfertigungsvorschriften behandelten Anweisungen des Empfängers werden im Tarif Bestimmungen getroffen. Diese werden als Ausführungsbestimmungen zu § 76 (2) EVO. aufgenommen und besagen: a) „Außer den durch den Frachtvertrag begründeten Anweisungen (§§ 73 (9), 76 (2) der EVO.) kann der im Frachtbrief bezeichnete Empfänger Anweisung erteilen: α) daß das Gut mit dem Frachtbrief gegen Zahlung der Fracht und der sonst auf dem Gute haftenden Beträge auf der Bestimmungsstation einem Dritten ausgeliefert wird, β) daß ihm der Frachtbrief gegen Zahlung der Fracht und der sonst auf dem Gute haftenden Beträge, das Gut aber auf der Bestimmungsstation einem Dritten ausgeliefert wird, γ) daß ihm der Frachtbrief, das Gut aber gegen Zahlung der Fracht und der sonst auf dem Gute haftenden Beträge auf der Bestimmungsstation einem Dritten ausgeliefert wird, δ) daß das Gut nach Zahlung oder gegen Nachnahme der Fracht und der sonst auf dem Gute haftenden Beträge mit neuem Frachtbrief von der Bestimmungsstation nach einer anderen Station gesandt wird“; b) „Für die Ausführung dieser Anweisungen wird außer den etwa erwachsenden baren Auslagen die im Nebengebührentarif (Teil I B) festgesetzte Gebühr erhoben. Die Ausführung der Anweisungen kann abgelehnt werden“. II. Gleichzeitig wird der Kreis der zulässigen, durch die Eisenbahn-Verkehrsordnung geregelten Anweisungen des Absenders erweitert durch folgende neue Ausführungsbestimmung zu § 61 (1) EVO.: „Der Absender kann bei Übergabe des Frachtbriefes die Anweisung erteilen, das Gut von einem Dritten zur Beförderung anzunehmen. Für die Ausführung dieser Anweisung wird außer den etwa erwachsenden baren Auslagen die im Nebengebührentarif (Teil I B) festgesetzte Gebühr erhoben. Die Ausführung der Anweisung kann abgelehnt werden.“ III. Die im Nebengebührentarif des Teil I B festgesetzte Gebühr für die Ausführung der Anweisungen unter I und II beträgt bei Stückgut, für die Frachtbriefsendung 50 ₰, bei Wagenladungen, für die Frachtbriefsendung 3,00 ℳ. **(D.).**

B. Deutscher Eisenbahn-Gütertarif, Teil I B.

1. Die in Ziffer 13 („Futtermittel“) des Stückgutspezialtarifs genannten Trester werden, weil sie überwiegend anderen als Futterzwecken dienen, dort gestrichen und an besonderer Stelle des Stückgutspezialtarifes aufgeführt, dagegen die ausschließlich als Viehfutter verwendeten Getreidekeimlinge und Viehzucker in jene Sammelstelle übernommen. Im übrigen wird festgestellt, daß die in letzterer aufgezählten Artikel auch dann nach dem Stückgutspezialtarif tarifieren, wenn sie zu anderen als Futterzwecken dienen, sofern nicht— wie z. B. bei Melasse — die Verwendung als Futtermittel ausdrücklich vorbehalten ist. 2. Reis fällt nicht unter den Stückgutspezialtarif, weil er dort nicht genannt ist; den dort aufgeführten „Samen und Sämereien“ (Ziffer 36) kann er nicht zugerechnet werden. 3. Die Stelle „Drainröhren“ des Spezialtarifes III soll, weil veraltet, gestrichen werden. Drainröhren genießen bereits als Ton- oder Betonröhren (Stellen „Tonwaren“ und „Betonwaren“) den Spezialtarif III. 4. In der Anmerkung zur Ziffer 2 der Stelle „Glas“ des Spezialtarifs III (Glasballons) werden neben den dort als zum Spezialtarif II gehörig genannten Demijohns auch Korbflaschen aufgeführt. 5. Die Stelle „Teermakadam“ erhält folgende Fassung: „Steinschlag(-schotter), Steingrus (-splitt) und Schlacken, mit Teer oder Asphalt überzogen“. 6. Die Frachtberechnung für nach Art der Wohnungswagen (Künstlerwagen) gebaute, beladene Fahrzeuge samt Einrichtung, z. B. Wagen mit Panoramen, Karussels u. dergl. (einschließlich der zu ihrem Betriebe dienenden Maschinen) sowie Wagen mit Einrichtungen für Kuchenbäckerei, Wurstherstellung usw., wird neu geregelt. I. Die Fracht hierfür ist wie für unbeladene Land(-Straßen)fahrzeuge zu berechnen und zwar, wenn sie in bedeckte Wagen durch die Seitentüren nicht verladen werden können, nach den Bestimmungen des § 29 I, wenn sie in bedeckte Wagen durch die Seitentüren verladen werden können, nach dem Spezialtarif III oder der Nebenklasse Spezialtarif II und bei Aufgabe als Stückgut je nach Beschaffenheit wie für unbeladene Handkarren oder unbeladene

Lastfuhrwerke nach den Bestimmungen des § 29 II der Allgemeinen Tarifvorschriften. II. Für einzelne, in solche Fahrzeuge mitverladene lebende Tiere wird die Fracht für das Gesamtgewicht der Tiere und des Fahrzeugs nach der für das Fahrzeug maßgebenden Tarifklasse berechnet. Für Sendungen lebender Tiere in besonderen Fahrzeugen (Menageriewagen) gelten die Bestimmungen des deutschen Eisenbahn-Tiertarifs, Teil I. III. Für Handelsware, die in derartige Fahrzeuge mitverladen ist, und für Gegenstände, die nach Verarbeitung zu Backwaren, Wurst- usw. Waren, zum Verkauf, Verlosen oder Ausspielen bestimmt sind, wird die Fracht, wenn das Gewicht im Frachtbrief besonders angegeben ist, nach der maßgebenden Stückgutklasse besonders berechnet, wenn sich nicht die Frachtberechnung wie für beladene Fahrzeuge nach den Bestimmungen des § 29 I a. a. O. billiger stellt. IV. Schließlich wird allgemein bestimmt, daß bei beladenen Fahrzeugen die Fracht für das aufgeladene Gut, mindestens jedoch nach dem Spezialtarif III oder der Nebenklasse Spezialtarif II zu berechnen ist. Durch den Schlußsatz werden Ausnahmetarife, deren Sätze billiger sind als Spezialtarif III/II, ausgeschlossen. 7. Die Vorschriften über die Beförderung der Güter in offenen, bedeckten oder offenen Wagen mit Decke werden umgestaltet. Künftig ist der 10 proz. Zuschlag für bedeckte Beförderung oder die Deckenmiete ohne besondere Formvorschriften fällig, sobald die tarifmäßigen Voraussetzungen hierfür vorliegen. Dies ist der Fall hinsichtlich der Deckenmiete, wenn das verladene Gut nach dem Verlangen der Zoll- oder Steuerbehörde, nach den Bestimmungen der Eisenbahn-Verkehrsordnung oder der Anlage II des Teils I A, nach polizeilichen Vorschriften, aus zwingenden Gründen des Betriebes oder auf Antrag des Absenders in offenen Wagen mit bahneigenen Decken befördert wird, hinsichtlich des 10 prozentigen Zuschlages, wenn das verladene Gut nicht dem Verzeichnis II angehört und aus den gleichen Gründen in bedeckten Wagen befördert wird. Der Antrag des Absenders auf Stellung eines bedeckten Wagens für ein tarifmäßig offen zu beförderndes Gut oder auf Überlassung bahneigener Decken ist in den Frachtbrief aufzunehmen; enthält der Frachtbrief den Antrag nicht, so vermerkt die Versandstation im Frachbrief, daß der Antrag gestellt ist. 8. Der Aufnahme von Watte aus Holzzellstoff in das Verzeichnis IV (großräumige offene Wagen) wird nicht zugestimmt. 9. Steinkohlenteerpech wird zur Beförderung in Kesselwagen (Verzeichnis V) zugelassen. **(D.)** 10. Comfrey-(Beinwurz-)stecklinge werden in den Eilgutspezialtarif eingereiht, die Gewährung der gleichen Tarifvergünstigung für besonders zubereitete, trinkfertige Kindermilch wird dagegen mangels eines allgemeinen wirtschaftlichen Bedürfnisses abgelehnt. 11. Die Stelle „Abfälle von Rohmaterialien der Papierfabrikation" des Spezialtarifs III wird geändert in „Abfälle von Holzzellstoff, Papierstoff und Strohstoff (Fangstoff, Äste), feucht d. h. mit mehr als 40 % Wassergehalt". 12. Die Stelle „Lumpen" des Spezialtarifs III wird ergänzt durch „Lumpenstaub". 13. Die Stellen „Hanf" und „Flachs" des Spezialtarifs III werden in Übereinstimmung gebracht: sie lauten künftig „Hanf ungebrecht" und „Flachs ungebrecht" **(Ä. D.)**. 14. In dem Sortenverzeichnis zu Ziffer 1 und 2 der Stelle „Holz" des Spezialtarifs III wird nachgetragen: „Apfelbaum, Eberesche, Eibe, Mehlbeerbaum und Pflaumenbaum"; ferner wird in dem Sortenverzeichnis zu Ziffer 1, 2 und 3 ebenda die Bezeichnung „Buche" ersetzt durch „Buche (Rotbuche und Weiß- oder Hainbuche)". 15. In den Spezialtarif III eingereiht wird Holzwolle, durch Mahlen von Sägespänen (Holzsägemehl) hergestellt. 16. Die Stelle „Klärmittel" des Spezialtarifs III wird, weil durch die Entwicklung der Abwässerklärung überholt, gestrichen. 17. Die Gewährung einer Frachtermäßigung für wolframhaltige Schlacken wird zurzeit abgelehnt. 18. Die Verkaufspreise für verkäufliche Vordrucke (Abschnitt I, Ziffer 1—7 des Nebengebührentarifs) werden auf das Doppelte der bisherigen Sätze erhöht; betroffen hiervon werden Frachtbriefe, statistische Anmeldescheine und Vordrucke zu Zoll- und Steuerpapieren. **(Ä.D.)** 19. Vertagt werden folgende Anträge: a) Versetzung von Zinkvitriol in den Spezialtarif II; b) Beschränkung der Ziffer 3 (Eisen- und Stahlabfälle) der Stelle „Eisen und Stahl" des Spezialtarifs II auf solche von höchstens 1,5 m Länge; c) Streichung des Zusatzes „aller Art" im Tarif. 20. Zurückgezogen werden Anträge auf Aufnahme des Gerbstoffes Neradol in den Spezialtarif I und auf Versetzung von frischen (rohen) Hörnern mit Schlauch in den Spezialtarif III.

C. Deutscher Eisenbahn-Tiertarif, Teil I.

Es wird klargestellt, daß bei Gestellung von mehrbödigen Wagen mit veränderlicher Ladefläche als Ersatz für bestellte einbödige Wagen der Frachtberechnung die auf Wagen angeschriebene größte Ladefläche zugrunde zu legen ist, der Grundsatz des § 10 der Allgemeinen Tarifvorschriften, daß in diesem Falle nur der untere Wagenboden beladen werden darf, findet ohne Einschränkung Anwendung.

D. Deutscher Eisenbahn-Personen- und Gepäcktarif, Teil I.

1. Zum Abschnitt III der Eisenbahn-Verkehrsordnung „Beförderung von Personen" wird folgende neue Ausführungsbestimmung aufgenommen: „Die Haftpflicht der Eisenbahn für Schäden an der Gesundheit des Reisenden durch Witterungseinflüsse, insbesondere infolge ungenügender oder zu starker Erwärmung der Wagen, ist ausgeschlossen, sofern nicht grobes Verschulden der Eisenbahn vorliegt." 2. Die Ausführungsbestimmung C. VII zu § 12 EVO (Fahrpreisermäßigung zugunsten der öffentlichen Krankenpflege) wird durch folgenden Zusatz ergänzt: „Die Fahrpreisermäßigung wird nur für Reisen innerhalb Deutschlands und nach oder von den deutschen Schutzgebieten gewährt, für Reisen des Pflegepersonals zu Kur- und Erholungszwecken auch nach oder von ausländischen Orten auf den deutschen Strecken." 3. Die Bestimmungen über die Ausweise zur Erlangung der Fahrpreisermäßigung gemäß Ausführungsbestimmung C. X zu § 12 EVO. (Reisen von Kriegsteilnehmern zur Aufnahme in ein Kriegerheilungsheim) werden erweitert; künftig ist nicht nur der Vorstand des betreffenden Krieger- oder Veteranenbundes, sondern auch die Vorstände der Unterverbände (in Preußen der Kreisverbände) der einzelnen Landes-Kriegerverbände zur Ausstellung der Ausweise befugt. **(Ä.D.)** 4. Die Fahrpreisermäßigung für deutsche Kriegsbeschädigte (Ausführungsbestimmung C XI zu § 12 EVO.) wird ausgedehnt a) auf Reisen zu den von der amtlichen bürgerlichen Kriegsbeschädigtenfürsorge oder von Gewerkschaften eingerichteten Beratungsstellen, b) zum Arbeitgeber zwecks Vorstellung, c) zum Stellenantritt. **(Ä.D.)** 5. Die Ausführungsbestimmung 1 (1) (erster Absatz) zu § 32 EVO. betr. Reisegepäck wird durch die nachfolgenden Bestimmungen ersetzt: „Reisegepäck wird zu den Sätzen des Gepäcktarifs nur gegen Vorlage von Fahrkarten angenommen, die nach der Station gültig sind, für die die Gepäckabfertigung verlangt wird. Das Gepäck wird über den Weg oder einen der Wege befördert, über die die vorgelegte Fahrkarte gilt. Auf Antrag wird es auch über einen anderen Weg befördert, wenn durchgehende Abfertigung möglich ist." Letzteres ist z. B. der Fall, wenn die Tarifteile II die Entfernungszone enthalten oder bei Gepäcksendungen der Vorstufe, wenn die Entfernungszone zwar fehlt, aber auf andere Weise ohne Schwierigkeit ermittelt werden kann. **(D.)**.

Die äußerst dringlichen Beschlüsse (Ziffer 1 und 2 unter A, 13 und 18 unter B und 3 sowie 4 unter D) werden voraussichtlich zum 1. August 1916, die dringlichen (Ziffer 3 unter A. 9 unter B und 5 unter D) etwa Mitte Oktober 1916 in Kraft gesetzt, falls nicht nach der Geschäftsordnung wirksamer Widerspruch erhoben wird. Die übrigen Beschlüsse bedürfen zu ihrer Gültigkeit noch der Genehmigung der im Dezember 1916 zusammentretenden Generalkonferenz der deutschen Eisenbahnen.

Zur Einführung der elektrischen Zugförderung in Chicago.

Bekanntlich hat die Stadt Chicago vor einigen Jahren eine Verordnung erlassen, wonach zur Verminderung der Rauchplage den Eisenbahnen die Benutzung von Dampflokomotiven innerhalb des Weichbildes von Chicago künftig untersagt sein sollte. Die Chicagoer Handelsvereinigung hat einen Ausschuß zur Prüfung der Frage der Rauchbekämpfung eingesetzt, und dieser Ausschuß hat kürzlich seinen Bericht erstattet. Diesem Bericht entnimmt die Railway Age Gazette bezüglich der Eisenbahnen etwa folgendes:

Die Eisenbahngleise im Weichbilde Chicagos gehören 38 verschiedenen Gesellschaften. 23 Hauptlinien münden in die Stadt ein. In der Stadt befinden sich 1600 Gleisanschlüsse industrieller Betriebe. Von der Bedeutung dieser Gleisanschlüsse erhält man einen Begriff, wenn man erfährt, daß eine auf dem Schlachthof befindliche Konservenfabrik täglich 1000 Eisenbahnwagen zugestellt erhält. Zu elektrisieren wären rund 2400 km Hauptgleise, ebensoviele Nebengleise und rund 400 km Anschlußgleise auf Bahngelände. Hierzu kommen noch die umfangreichen Gleisanlagen innerhalb der fremden Werkhöfe. An 362 Stellen sind Gleiskreuzungen vorhanden, an 113 Stellen schienenfreie Kreuzungen. Bis zum 31. Dezember 1914 waren rund 1600 km Gleise hochgelegt, der Rest der Gleise liegt in Geländehöhe. Etwa 70 %

es Bahnkörpers sind eingefriedigt, 30 % liegen in öffentlichen Straßen.

In der Innenstadt befinden sich 6 Endbahnhöfe für den Personenfernverkehr und 2 Bahnhöfe für den Vorortverkehr. Der Gesamtverkehr dieser Bahnhöfe umfaßte im Jahre 1912 rund 1 Millionen Reisende des Fernverkehrs und 42 Millionen Reisende des Vorortverkehrs. In 69 Güterschppen wurden rund Millionen Tonnen Stückgut verladen. Die Gesamtlänge der Freiladegleise beträgt rund 100 km. Die Gesamtzahl der Verschiebebahnhöfe in der Stadt ist 118; in der unmittelbaren Nachbarschaft liegen noch weitere 59 Verschiebebahnhöfe. Abstellbahnhöfe sind 12 vorhanden . 65 Lokomotivschuppen dienen zur Unterbringung von 1129 Lokomotiven. Die Zahl der Werkstattsgebäude beträgt 125, die der Bekohlungsanlagen 51 und die der Wasserstationen 93.

Ein Vergleich der Anforderungen, die der gegenwärtige Verkehr Chicagos an die elektrische Zugförderung stellt, mit den bestehenden elektrischen Vollbahnbetrieben in den Vereinigten Staaten ergab, daß durch die Einführung des elektrischen Betriebes in Chicago der Umfang der augenblicklichen elektrischen Zugförderung von Fernpersonenzügen um 85 %, von Vorortzügen um 50 % erhöht werden würde, während die elektrische Zugförderung von Güterzügen auf das 10 fache, der elektrische Verschubdienst auf das 65 fache seines gegenwärtigen Umfanges gebracht werden würde. Die Gesamtzahl der für Chicago erforderlichen Lokomotiven würde das 4 fache der jetzt in den Vereinigten Staaten vorhandenen elektrischen Lokomotiven sein, und unter der Voraussetzung, daß die Vorortzüge aus Triebwagen und Beiwagen gebildet werden, würde die Zahl solcher Wagen um 6 % steigen.

Die Studien des Ausschusses kamen zu dem Ergebnis, daß eine Beschränkung in der Länge, dem Gewicht oder der Geschwindigkeit der Züge bei der elektrischen Zugförderung nicht bestehe und daß die technische Schwierigkeit nur darin liege, den Zugmotoren die benötigte elektrische Energie zuzuführen. Auch würden die Gefahren des Betriebes durch die elekrische Zugförderung nicht erhöht. Inbezug auf die Stromzuführung wurde untersucht, ob die Anwendung von Leitungsschienen möglich wäre. Es ergab sich, daß, mit Rücksicht auf den Straßenverkehr, in 3834 Stellen die Leitungen auf mehr als 7,5 m unterbrochen werden müßten. An 737 Stellen würde es unumgänglich notwendig sein, die Unterbrechungsstellen durch Oberleitung zu überbrücken. An vielen Stellen erlaubt die Örtlichkeit weder die Anordnung einer Leitungsschiene, noch die von Oberleitung. Auf den Abstellbahnhöfen verbietet sich die Anlage von Leitungsschienen, da sie der Untersuchung und Reinigung der Wagen hinderlich sein würden.

Sehr schwierig ist die Bestimmung der Höhenlage einer Oberleitung. Damit ein auf dem Wagendach stehender Angestellter die Leitung nicht berührt, müßte sie eine Höhe von 7,5 m über Schienenoberkante haben. An 492 Stellen ist diese lichte Höhe nicht vorhanden. Von diesen Stellen lassen sich 221 mit erschwinglichen Kosten nicht verändern. Die Einführung des elektrischen Betriebes macht die Abänderung der Signaleinrichtungen auf 23 Eisenbahnlinien notwendig, die Gleisströme bei ihren Signalen benutzen. Das alles sind Schwierigkeiten, welche die Elektrisierung behindern, aber nicht unmöglich machen. Die räumliche Ausdehnung der Elektrisierung muß für jede Bahn besonders festgestellt werden, da es sich darum handelt, die geeigneten Stellen für den Übergang zwischen Dampf und elektrischer Kraft zu wählen.

Einige Bahnen besitzen unweit der Stadtgrenze größere Bahnhofsanlagen, die sich zum Übergang zwischen beiden Betriebsarten eignen. Bei anderen Bahnen fehlen solche Bahnhöfe und müssen erst neu geschaffen werden. Auf den Bahnen, die besondere Vorortzüge fahren, sollen die Vorortzüge auf ihrer ganzen Streckenlänge elektrisch befördert werden. Der Wechselpunkt im Fernverkehr braucht aber nicht notwendig mit dem äußeren Endpunkt des Vorortverkehrs zusammenzufallen. Die Zahl der neu zu schaffenden Übergangsbahnhöfe wird 30 betragen. Sie müssen mit Lokomotivschuppen für beide Betriebsarten und mit allem Zubehör an Bekohlungsanlagen, Wasserstationen, Betriebsstätten usw. ausgerüstet werden, sind daher umfangreiche und kostspielige Anlagen, während die entsprechenden Anlagen im Innern Chicagos wertlos werden.

Die Frage der Stromart und Spannung läßt sich nach dem heutigen Stande der Technik nicht eindeutig in dem Sinne beantworten, daß ein bestimmtes System als das unbedingt zweckmäßigste allein in Frage käme. Dazu sind die Anforderungen des Betriebes zu verschieden. Sie umfassen schwere und leichte Personenzüge in größeren Abständen, Vorortzüge in engen Abständen, schwere Güterzüge, leichte Überführungszüge und die mannigfachen Anforderungen des Verschiebedienstes. Es wurden dreierlei Entwürfe ausgearbeitet, für 600 Volt Gleichstrom mit Leitungsschiene für 2400 Volt Gleichstrom mit Oberleitung und für 11 000 Volt Wechselstrom mit Oberleitung.

Es ist angenommen, daß der elektrische Strom in jedem Falle in einem einzigen Kraftwerke mit einer Spannung von 33 000 Volt erzeugt und in dieser Form durch oberirdische Speiseleitungen einer Reihe von Unterwerken zugeführt wird, die ihn auf die Betriebsspannung bringen. Die Zahl dieser Unterwerke wurde bei 2400 Volt Gleichstrom zu 11, bei 11 000 Volt Wechselstrom zu 31 angenommen. Der durchschnittliche Strombedarf an den Zügen berechnet sich zu 62 000 KW mit einem Höchstwert von 109 000 KW.

Der bayerische Eisenbahnetat 1916/17 im Finanzausschuß der Reichsratskammer des Landtags.

Im Finanzausschuß der Reichsratskammer schnitt der Berichterstatter — Reichsrat von Haag — die Frage der Vereinheitlichung der deutschen Staatseisenbahnen an und kommt nach eingehender Erörterung der Kirchhoff'schen Vorschläge zu folgendem Ergebnis: Inwieweit die wirkliche Entwicklung unserer Finanzverhältnisse nach Übergang der Bahnen an das Reich der Darstellung Kirchhoffs entsprechen würde, läßt sich zurzeit nicht annähernd sagen. Übrigens handelt es sich hierbei nicht nur um das finanzielle Entgelt, sondern um die ganze wirtschaftliche Lage Bayerns, deren Interesse durch die gegenwärtige Organisation jedenfalls am besten wahrgenommen werde. Dieser verdankt Bayern sein Netz von 29 Lokalbahnen mit 3000 km Länge, welche ganz erheblich zur Hebung von Handel und Verkehr in früher verkehrsarmen Gegenden beitragen und dadurch den allgemeinen Wohlstand des Landes wesentlich gefördert haben. Nach all diesen Darlegungen erscheint es mir nicht nötig, diese — im übrigen für uns durchaus nicht aktuelle — Frage noch weiter zu besprechen; unsere Verkehrsverwaltung hat bisher den berechtigten Anforderungen des Reiches wie Bayerns voll entsprochen; sie hat ihre Selbständigkeit benutzt, um im Wetteifer mit den übrigen deutschen Bahnverwaltungen unsere Bahnen und deren Verkehrsmittel auf die höchste Leistungsfähigkeit zu bringen — es besteht sonach sicherlich kein Anlaß, einer Änderung dieses bewährten Zustandes näherzutreten, welcher wohl auch den Interessen des Reiches für Krieg und Frieden vollständig entspricht.

Hinsichtlich der Güterwagengemeinschaft äußerte sich Reichsrat Dr. Ritter v. Schanz: Besonders nützlich habe sich auch erwiesen, daß der Wagenverband eine Mehrung der Güterwagen gebracht habe. Die Zweifel, die in den ersten Jahren bei uns laut wurden, ob der Wagenverband nicht finanziell für uns schädlich sei, dürften nunmehr auch behoben sein. Es wolle mir scheinen, daß auch bei weiterer Mehrung des Fahrparkes, die, solange der Vertrag fortbestehe, immer wieder auftreten werde, man sich keine große Sorge zu machen brauche, auch dann nicht, wenn der Verkehr langsamer wachse als im übrigen Wagenverbande.

Der Redner erörterte dann im einzelnen die finanziellen Vorteile Bayerns aus dem Güterwagenverbande; man müsse vom allgemeinen deutschen und bayerischen Standpunkte aus den Wagenverband als einen großen Fortschritt ansehen. Dagegen scheine ihm die völlige Aufgabe der Selbständigkeit der bayerischen Eisenbahnen nicht geboten, nicht einmal zweckmäßig, im Interesse der Selbständigkeit der Bundesstaaten auch nicht annehmbar und er sei überzeugt, daß große Unzufriedenheit in der Bevölkerung die Folge wäre.

Hierauf führte der Ausschußvorsitzende 2. Präsident Dr. Graf von Crailsheim aus: Was die Bestrebungen nach Vereinfachung des deutschen Eisenbahnwesens anlangt, so können wir über diese Frage rasch hinweggehen. Es wäre ein doppelter Weg möglich: einmal die Verwandlung der einzelstaatlichen Eisenbahnen in Reichseisenbahnen und zweitens: die Belassung der Selbständigkeit oder wenigstens des Bestandes der Eisenbahnen der einzelnen Staaten und ihre Zusammenfassung unter einer gemeinsamen Spitze und Oberleitung. Ich sagte, wir können rasch darüber hinweggehen, weil Preußen bereits erklärte, daß es nicht mittut. Ich begreife diese ablehnende Haltung vollständig. Auch in Bayern würde ein derartiger Vorschlag durchaus keine Annahme finden; denn er würde zur Voraussetzung haben, daß wir auf ein bayerisches Reservatrecht verzichten, und ich glaube, in der Kammer der Abgeordneten würde sich nur eine sehr geringe Minderheit dafür finden, und in der Hohen Reichsratskammer würde eine derartige Anregung in keiner Weise Unterstützung haben. Natürlich ist es wünschenswert, daß das Eisenbahnwesen möglichst vereinheitlicht wird, aber das kann nur geschehen im Wege der freien Vereinbarung.

In dieser Beziehung wurden auch bereits erfolgreiche Schritte getan. Ich erinnere besonders an den Wagenverband, der sehr zweckmäßig wirkte; weitere Vereinbarungen können ja getroffen werden. In bezug auf die Vereinfachung des Betriebes machte Herr Dr. Kirchhoff bestimmte Vorschläge; soweit sie als ausführbar betrachtet werden können, bin ich gewiß, daß der Herr Eisenbahnminister sie in nähere Erwägung ziehen wird.

Der k. Staatsminister für Verkehrsangelegenheiten faßte seine Stellungnahme in folgende Erklärung zusammen: Die Selbständigkeit der Staatseisenbahnen bildet nach Auffassung der Bayerischen Regierung einen untrennbaren Bestandteil der Selbständigkeit des bayerischen Staates. Die Übertragung der bayerischen Staatseisenbahnen an das Reich oder sonst an eine größere Gemeinschaft muß daher abgelehnt werden. Soweit die Bedürfnisse des Betriebs und Verkehrs eine einheitliche Regelung für ein größeres Verkehrsgebiet erfordern, sind Einzelvereinbarungen mit den übrigen beteiligten deutschen, und gegebenenfalls auch den übrigen mitteleuropäischen Eisenbahnverwaltungen oder Regierungen zu treffen.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Deutschlands Schmalspurbahnen im Jahre 1914.** Nach der Statistik der im Betriebe befindlichen Eisenbahnen Deutschlands betrug die Gesamtlänge des Netzes der dem öffentlichen Verkehr dienenden Schmalspurbahnen am Ende des Berichtsjahres 1914 rd. 2218 km oder rd. 1 km weniger als im Vorjahr. Hiervon waren rd. 1075 km im Besitz des Staates, rd. 1143 km in privatem Betriebe. Das insgesamt aufgewendete Anlagekapital stellte sich auf rd. 185,598 Millionen Mark oder rd. 6,03 Millionen mehr als im Vorjahr, d. s. auf 1 km Bahnlänge rd. 83 700 ℳ. Befördert wurden im Berichtsjahre rd. 31,11 Millionen Fahrgäste (— 5,72 Millionen) und rd. 9,53 Millionen Gütertonnen (— 1,77 Millionen) und dabei rd. 285,01 (46,57) Millionen Personen — sowie rd. 113,446 (— 21,67) Millionen Gütertonnenkilometer geleistet. Die Gesamteinnahmen betrugen rd. 14,56 (— 2,76) und die gesamten Ausgaben rd. 13,43 (— 1,12) Millionen Mark, so daß sich ein Gesamtüberschuß von rd. 1,13 (1,64) Millionen und eine Betriebszahl von 92,22 (i. V. 83,99) % ergibt. Der erzielte Gesamtüberschuß betrug auf 1 km Bahnlänge im Jahresdurchschnitt rd. 575 (1400) ℳ und 0,68 (1,54) % des verwendeten Anlagekapitals. Der gesamte Fahrzeugpark umfaßte 547 Lokomotiven, 1854 Personen- und Gepäckwagen und 11 615 Güterwagen, an Wagenachskilometern wurden insgesamt geleistet rd. 167.30 (— 29,00), an Lokomotivnutzkilometern rd. 9,84 (— 2.28) Millionen. Die Zahl der insgesamt beschäftigten Bediensteten betrug im Berichtsjahre 6163 oder 460 weniger als im Vorjahre. — An Betriebsunfällen ereigneten sich insgesamt 136 gegen 174 im Vorjahre, davon wurden 72 (84) durch Entgleisungen, 8 (12) durch Zusammenstöße und 56 (78) durch sonstige Veranlassung hervorgerufen. Dabei wurden 11 (14) Personen, darunter 1 (2) Reisende, getötet und 46 (79), darunter 7 (21) Reisende verletzt. Von den gesamten Betriebsunfällen entfallen 91 (100) auf die staatlichen und 45 (74) auf die privaten Schmalspurbahnen.

Bei 14 (19) Schmalspurbahnen verzinste der Betriebsüberschuß das Anlagekapital im Berichtsjahre mit mehr als 2 %, den höchsten Zinsertrag warfen ab die Lahrer Straßenbahn mit 5,33 (i. V. 3,09) %, die Kreis Altonaer Schmalspurbahnen mit 4,81 (5,57) %, die Ravensburg-Weingartener Eisenbahn mit 4,48 (5,69) % und die Cöln-Bonner Kreisbahnen mit 4,46 (4,08) % ab. Bei den Schmalspurbahnen der Reichsbahnen in Elsaß-Lothringen und der sächsischen Staatsbahnen, bei der Mosbach-Mudauer Eisenbahn (Badischen Staatsbahn), der Südharz-Eisenbahn, der Rhein-Ettenheimmünsterer Eisenbahn, der Rhene-Diemeltalbahn und der Wendelsteinbahn überstiegen die Ausgaben die Einnahmen. Die durchschnittliche Verzinsung stellte sich im Berichtsjahr für die bayerischen staatlichen Schmalspurbahnen auf 0,53 (1,47) %, für die württembergischen auf 0,06 (0,73) % (für die übrigen staatlichen Bahnen sind keine Angaben vorhanden), für die privaten Schmalspurbahnen auf 2,32 (3,53) % und für das gesamte Schmalspurbahnnetz in Deutschland auf 0,68 (1.54) %.

— **Vergünstigungen für Kriegsteilnehmer.** Nach einem Erlaß des preußischen Eisenbahnministers vom 19. Juni ist die den kriegsbeschädigten Bewerbern mit dem Mindestmaß der für Zivilsupernumerare vorgeschriebenen Schulbildung bereits zugestandene Vergünstigung für die Aufnahme in die Bewerberliste (Gleichstellung mit den Oberprimanern) auch Kriegsteilnehmern, die eine Dienstbeschädigung nicht erlitten haben, zuzubilligen, sofern sie durch den Kriegsdienst verhindert worden sind, die Befähigung für die Oberprima zu erwerben. Eine solche Behinderung kann als vorliegend angenommen werden, wenn der Bewerber nach der Erlangung der wissenschaftlichen Befähigung für den einjährigfreiwilligen Dienst noch auf der Schule verblieben ist und diese während des Krieges verlassen hat, um in das Heer einzutreten.

— **Versendung von Brennesseln.** Zur Vermehrung des heimischen Spinnfaservorrats kommt, abgesehen von Flachs und Hanf, besonders die Brennessel in Betracht. Der preußische Minister für Landwirtschaft, Domänen und Forsten hat daher die Landräte angewiesen, die Aberntung, Einsammlung und Versendung der Brennessel zu organisieren und zu fördern. Ein Erlaß des preußischen Eisenbahnministers vom 20. Juni beauftragt die Königlichen Eisenbahndirektionen, die rechtzeitige Versendung der Brennesseln durch Bereitstellung der dafür angeforderten Wagen nach Möglichkeit zu unterstützen.

— **Schienenlieferungen für die preußischen Staatsbahnen mit neuer Preisvereinbarung.** Die preußische Staatseisenbahnverwaltung, die ihren Bedarf an Schienen, eisernen Schwellen und syndiziertem Kleineisen im Frühjahr 1914 auf drei Jahre an den Stahlwerksverband vergeben hatte, hat mit ihm unter Aufhebung jenes Vertrages für das letzte Vertragsjahr einen neuen dreijährigen Liefervertrag auf dem Grundpreis von 129 ℳ für eine Tonne Schienen abgeschlossen. Die bisherigen Preiszuschläge für 15 m lange Schienen sind dabei beseitigt. Der neue Grundpreis für eine Tonne Eisenschwellen beträgt 119 ℳ. Für Platten und Laschen hält sich der Preisaufschlag etwa zwischen 6 und 12 % gegenüber den Grundpreisen für syndiziertes Kleineisen nach dem bisher gültigen Abkommen.

Der Vertrag ist im Einvernehmen mit den übrigen deutschen Staatseisenbahnverwaltungen abgeschlossen und auch für diese gültig.

— **Aus dem oberschlesischen Kohlenbezirk.** Man schreibt der „Berl. B.-Ztg.“: Die Anforderungen, welche an die oberschlesischen Kohlengruben seitens der Bahnverwaltungen, der Heeres- und der Marineverwaltung sowie seitens der amtlichen und der industriellen Bezieher in Österreich-Ungarn gestellt werden, steigen fortgesetzt. Die Gruben sind daher ständig bemüht ihre Förderung zu erhöhen, was ihnen zum Teil auch gelungen ist. Bei den herrschenden hohen Löhnen erfahren aber die Selbstkosten der Gruben durch die Beschäftigung zahlreicher ungeschulter Arbeiter eine erhebliche Belastung. Obwohl die Lieferungsverbindlichkeiten für die nächste Zeit besonders hohe sind, dürfte es doch gelingen, nicht nur die Bedürfnisse der obengenannten Verbraucher, sondern auch die des engeren Industriebezirkes sowie der östlichen Provinzen zu decken. Allerdings werden die Gruben, die vor dem Kriege in Sommer stets flott auf Bestand förderten, aller Voraussicht nach in diesem Jahre ebensowenig wie im Vorjahre zu irgendwelcher Stapelungen kommen. Trotz der anhaltend starken Nachfrage wird keiner der bisherigen Abnehmer zurückgesetzt, sondern die Zuteilungen werden im Verhältnis zu den Bezügen aus gewöhnlichen Zeiten gehalten. Dem fortwährenden Anschwellen des Kohlenbedarfs wird nicht nur durch das Abteufen neuer Schächte sondern auch durch technische Vervollkommnungen und Betriebsverbesserungen bei den Gruben Rechnung getragen. Was die einzelnen Kohlensorten anbetrifft, so wird dem Mangel an Würfelkohlen, der eine Zeit hindurch herrschte, durch eine größere Förderung nach Kräften abgeholfen. In Kokskohlen sind die Ansprüche fortgesetzt nur schwer zu befriedigen. Eine ausreichende Versorgung der sämtlichen Bedarfsstellen ist nur möglich durch die stärkere Mitverwendung von Koks auch an solchen Stellen, die früher ausschließlich reine Kohle verfeuert haben. Das neutrale Ausland erhält Kohlen, soweit die Versandmöglichkeit besteht und in dem Maße, daß die Deckung des inländischen Bedarfes nicht leidet. Die besetzten Gebiete Polens erfordern jetzt nicht mehr so erhebliche Kohlenmengen, wie früher, weil die Förderung der polnischen Gruben recht lebhaft eingesetzt hat. Im Versand ist die Wagengestellung im allgemeinen befriedigend. Eine Zunahme des Kohlenverkehrs nach dem Balkan ist für später sicher zu erwarten, um die englische Kohle nach und nach vom Balkan ganz zu verdrängen.

— **Zur Erleichterung des Ferienverkehrs** hat die preußische Staatsbahnverwaltung für Berlin die folgenden Einrichtungen getroffen: Fahrkarten werden acht Tage vor dem beabsichtigten Reiseantritt ausgegeben und zwar: vom Amtlichen Reisebureau Potsdamer Bahnhof, zu allen von Berlin ausgehenden D-Zügen von der Fahrkartenausgabe Friedrichstraße für die von der Stadtbahn abgehenden D-Züge, von den Fahrkartenausgaben des Lehrter, Stettiner und Görlitzer Bahnhofs für die von diesen Bahnhöfen abgehenden D-Züge. Vorbestellungen auf Plätze in den D-Zügen können nicht angenommen werden, weil die

elmäßige Zusammensetzung dieser Züge und die ordnungs-näße Verteilung der Plätze — anders wie in Friedens-ten — während des Kriegszustandes nicht gewährleistet rden kann. Um auch den Reisenden, die nicht von dieser richtung Gebrauch machen können, Gelegenheit zu mög-ist frühzeitiger Besorgung von Fahrkarten und Gepäck zu en, ist für die Zeit vom 1. Juli bis 10. August (einschließ-) angeordnet worden, daß von allen Berliner Fernbahnhöfen hrkarten bereits am Tage vor dem beabsichtigten Reise-ritt mit dem Tagesstempel des Reisetages verkauft werden; h ist die Auflieferung des Reisegepäcks zu den fahrplan-ßigen Zügen bereits am Tage vor der Reise zulässig. Für Aufgabe des Gepäcks zu den Ferienzügen gelten die rüber besonders bekanntgegebenen Bestimmungen. Die hrkartenschalter und Gepäckabfertigungen der Fernbahnhöfe d in der oben genannten Zeit von 8 Uhr vorm. bis 10 Uhr hm. ununterbrochen geöffnet. Die Verwaltung empfiehlt n Publikum dringend, möglichst frühzeitig vor dem Reise-ritt die Fahrkarten zu lösen und das Gepäck aufzuliefern.

— **Ferienkarten** werden in der Ferienzeit bei den preußisch-sischen Staatsbahnen auch für den Fernverkehr ausge-en, und zwar unter denselben Bedingungen, die für die natskarten gelten. Auch die Preise entsprechen denen der natskarten, wenn die Karte nicht länger als 31 Tage gelten l. Für jeden weiteren Tag erhöht sich der Preis um den Teil des Monatskarten-Preises. Eine Besonderheit gegen-r den Vorortkarten liegt nur darin, daß die Ferienkarten Fernverkehrs für beliebige Entfernungen, und auch für die te Wagenklasse ausgegeben werden. Freilich berechtigen Monats- und Ferienkarten nur zur „beliebigen Fahrt auf darin angegebenen Strecken mit allen Eil- und Personen-zen". Für L-Züge ist der tarifmäßige Zuschlag zu zahlen, nso in der Regel für D-Züge; indes sind einzelne D-Züge die Inhaber von Monatskarten gänzlich ausgeschlossen, hrend andere ohne Schnellzugszuschlag benutzt werden fen. Für den Ferienverkehr wird sich eine Ferienkarte auf ite Strecken kaum empfehlen; ob sich eine Monatskarte im rnverkehr bezahlt macht, ergibt ein einfaches Rechenexempel. r z. B. zehnmal von Berlin nach Hamburg (290 km) fährt, würde Lösung gewöhnlicher Fahrkarten 198 ℳ in der III. Klasse zahlen haben; eine Monatskarte würde ihn nur 99 ℳ kosten.

— **Aktiengesellschaft für Bahn-Bau und -Betrieb in Frank-t a. M.** Das Geschäftsjahr 1915 erbrachte einschließlich 225 ℳ (i. V. 26 736 ℳ) Vortrag und nach 6338 ℳ (9553 ℳ) schreibungen und 6086 ℳ (92) ℳ Kursverlust einen Reingewinn 17 723 ℳ (168 328 ℳ), die vorgetragen werden sollen. Im rjahr wurden 4 % Dividende verteilt, 8815 ℳ der Rücklage erwiesen und 18 225 ℳ vorgetragen. Die Bau- und sonstigen trägnisse gingen im Jahr 1915 auf 33 227 ℳ (127 602. ℳ), die uschalen und vertragsmäßigen Vergütungen auf 98 075 ℳ 68 228 ℳ) und Zinsen und Gebühren auf 41 768 ℳ ((54 116 ℳ) rück, während die Unkosten mit 161 148 ℳ die des Vorjahres 164 098 ℳ nur wenig überschritten. Dem Geschäftsbericht olge konnten infolge des Kriegszustandes Neubauten ht in Angriff genommen werden. Bei den elektrischen Klein-nen für die Stadt und den Kreis Gummersbach wurde auf igen Strecken der behelfsmäßige Betrieb aufgenommen. Der rkehr ist bei einer Anzahl von Betrieben weiter zurückge-gen, bei andern hat er sich gehoben. Bei den Württem-gischen Linien stellen sich die Betriebsüberschüsse nach Zu-isung an die Bestände wie folgt: Nürtingen-Neuffen 3,03 % 2 %), Ebingen-Onstmettingen 3.8 % (4,71 %), Amstetten-ichingen 1,71 % (3,2 %), Haildorf-Untergröningen 1.09 % 31 %), Vaihingen-Enzweihingen 4.44 % (4.6 %), Amstetten-rstetten 1.27 % (2,1 %), Jagstfeld-Ohrnberg 1.74 % (1,81 %), ingen-Reutlingen-Betzingen 6,79 % (5,9 %). Von den folgen-Bahnen wurden an Dividenden verteilt: Höchst-Königstein ien A 2½ % (1¾ %), Aktien B wieder dividendenlos; Bre-ch-Hannoversche Kleinbahn dividendenlos (1½ %); Industrie-n dividendenlos (3 %); Kleinbahn Graz-Maria-Trost bei ver-rkter Rücklage 4 % (3 %); Kleinbahn Cassel-Naumburg tien A 3 % (wie i. V.), Aktien B wieder dividendenlos. Für Freien-Grunder Eisenbahn wird im Hinblick auf den durch angeschlossenen Eisensteingruben und sonstwie kräftig ge-igerten Verkehr eine Dividende von etwas über 5 % (3½ %) Aussicht genommen. Bei der Kleinbahn Eberswalde-Schöp-th hat die starke Beschäftigung der meisten angeschlossenen lustriewerke einen namhaften Verkehrszuwachs gebracht, so 3 sich das Anlagekapital mit 7¼ % (5⅔ %) verzinst hat. Bei elektrischen Straßenbahn Neustadt-Landau verzinste sich der orrechtigte Kapitalanteil der Deutschen Eisenbahngesellschaft 4.3 % (3,8 %). Die Sächsische Überlandbahn verteilte 2 % ⅓ %). Das Anlagekapital der Wilhelmshavener Straßenbahn zinste sich mit 6 % (5,2 %). Der Betrieb der Kleinbahn Haus-f-Wüstewaltersdorf brachte eine kleinen Überschuß. Die Klein-n Mahlberg-Rheinbrohl ist an eine besondere Gesellschaft rtragen worden; ihre Einnahmen sind derartig zurückge-gangen, daß ein kleiner Betriebsverlust entstand. Die Kleinbahn Bossel-Blankenstein erforderte erhebliche Zuschüsse zum Pachtzins. Der Betriebsüberschuß der elektrischen Straßenbahn Schmöckwitz-Grünau ist gesunken. Über die im Besitz der Continentalen Eisenbahn-Bau- und Betriebsgesellschaft befindlichen hinter der derzeitigen russischen Front liegenden Livländischen Zufuhrbahnen und Waldbahn Annenhof (Rußland) sind keine zuverlässigen Nachrichten zu erlangen gewesen. Die vorgenannte Gesellschaft schließt das Jahr ohne Gewinn ab; wegen der Fortdauer der Ertragsrückgänge eines Teils der Bahnen und insbesondere wegen der Ungewißheit über die russischen Beteiligungen nimmt auch die A.-G. für Bahn-Bau und -Betrieb von einer Gewinnausschüttung Abstand. Nach der Vermögensrechnung stiegen bei 4,4 (wie i. V.) Millionen Mark Aktienkapital die laufenden Verbindlichkeiten weiter auf 6,92 (6,34) Millionen Mark, wovon 1,16 (1,54) Millionen Mark auf unverbrauchte Baugelder entfallen. Die Wertpapierrechnung zeigt mit 8,43 Millionen Mark keine nennenswerte Veränderung. Die Bankguthaben stiegen von 146 694 ℳ auf 335 231 ℳ.

— **Ahaus-Enscheder Eisenbahn-Gesellschaft in Ahaus i. W.** Die durch den Krieg bedingte Betriebseinstellung der Bahn erreichte erst am 29. März 1915 ihr Ende. Seit der Wiedereröffnung des Betriebes hat sich der Verkehr in erfreulicher Weise und wider Erwarten schnell entwickelt. Für die weitere Dauer der Kriegszeit kann indes kein normales Geschäftsergebnis erwartet werden, da der Güterverkehr bis zum Wiedereintritt friedlicher Zeiten beschränkt bleiben wird. Nach dem Geschäftsbericht beträgt der Jahresgewinn 44 225 ℳ (i. V. 41 885 ℳ). Davon gehen 2090 ℳ (2079 ℳ) an die Rücklage, 40 000 ℳ (37 500 ℳ) als Dividende von 4 % (3¾ %) an die Aktien Buchstabe A und 2129 ℳ (2306 ℳ) als Vortrag auf neue Rechnung. Die 500 000 ℳ Aktien Buchstabe B bleiben wie im Vorjahr dividendenlos.

— **Vereinigte Eisenbahnbau- und Betriebs-Gesellschaft.** Die Verwaltung dieser Gesellschaft hatte kürzlich eine Versammlung der Besitzer der Schuldverschreibungen einberufen, um sich von ihnen die Rückzahlung der ausgelosten Obligationen auf fünf Jahre stunden zu lassen, so daß mit dem Jahre 1921 die Rückzahlung wieder aufgenommen werden soll. Als eine Entschädigung bietet die Verwaltung die Erhöhung des Zinsfusses um ½ % auf 4½ %, erstmalig anfangend vom 1. Januar 1917 ab. Direktor Lentz führte in Begründung dieses Antrages und in Beantwortung verschiedener Anfragen und Anregungen aus, daß die Ausgabe der Obligationen seinerzeit erfolgte, weil die von der Gesellschaft finanzierten Eisenbahnen längere Zeit der Entwicklung brauchten, bis ihre Werte verkaufsreif wurden. Diese Maßnahme habe sich im allgemeinen als richtig erwiesen. Infolge der bekannten großen Verluste und namentlich jetzt infolge des Krieges ist die Gesellschaft nicht mehr in der Lage, ihren Verpflichtungen voll nachzukommen, und müsse zur Abwendung des Konkurses um Stundung der Rückzahlung der ausgelosten Obligationen nachsuchen. Man habe natürlich, ehe man diesen Schritt tat, alles versucht, um auf dem Kreditwege der Gesellschaft die nötigen Mittel zu verschaffen. Eine Verwertung der im Besitz der Gesellschaft befindlichen Eisenbahnaktien und -Obligationen sei, da es sich durchweg um an Börsen nicht zugelassene Wertpapiere handelt, schwer durchführbar und fast unmöglich. Da sich unter ihnen außerdem noch in der Hauptsache österreichisch-ungarische Werte befinden, so hätte bei deren Verkauf die Gesellschaft auch noch einen Valutaverlust zu tragen, der sich gegenwärtig auf 16 ℳ für 100 K. stellt. Die Verwaltung glaubt sagen zu können, daß nach Wiederkehr regelmäßiger Verhältnisse auch die Lokalbahnen, an denen die Gesellschaft beteiligt ist, sich bald wieder gut entwickeln werden und daß durch den zu bewilligenden Aufschub der Obligationstilgung die Verwertbarkeit der im Besitz der Gesellschaft befindlichen Eisenbahnwerte sich bessern werde. Die Anträge der Verwaltung wurden mit 1 581 000 ℳ bei Stimmenthaltung von 63 000 ℳ genehmigt.

— **Verkehrsfragen im württembergischen Landtag.** Nach dem „Staatsanzeiger für Württemberg" hat Ministerpräsident Dr. von Weizsäcker im gegenwärtigen Sitzungsabschnitt der Zweiten württembergischen Kammer bei der allgemeinen Aussprache zum württembergischen Hauptfinanzetat für 1916 in Erwiderung der von den Parteien vorgebrachten Wünsche sich mehrfach in bedeutsamer Weise über die Verkehrsfragen ausgesprochen. Er erwähnte zunächst bei der Kanalfrage die am 18. Juni in Kelheim stattgefundene Taufe des zum Verkehr auf der Donau zwischen Regensburg und Ulm bestimmten, 50. Schiffes des Bayerischen Lloyds auf den Namen „König Wilhelm II. von Württemberg" und sprach dabei aus, das Schiff sei ein Symbol künftiger weiterer freundnachbarlicher Beziehungen, ein Hinweis darauf, daß Württemberg an der zu erhoffenden engeren wirtschaftlichen Verbindung mit den östlichen Verbündeten und

zu diesem Behuf an der Ausbildung der betreffenden Verkehrswege seinen gerechten Anteil erhalten müsse und erhalten werde. Die Staatsregierung verfolge das reiche Kanalprogramm der Gegenwart mit größter Aufmerksamkeit, nicht bloß mit platonischer Sympathie, wenngleich sie sich pflichtgemäß bewußt sei, daß erst die Zukunft lehren müsse, in welchem Zeitpunkt die Mittel vorhanden sein werden, bauwürdige Projekte auszuführen.

Der Ministerpräsident ging sodann auf die von den Vertretern aller Parteien geäußerten Wünsche nach weiterer Vereinheilichung der deutschen Eisenbahnen ein und führte dazu aus, der Krieg habe in ungeheurer Weise unsere militärische, nationale Gemeinschaft belebt. Entsprechend müsse es in weiterem Fortschreiten in Zukunft mit dem volkswirtschaftlichen Zusammenhalten gehen und dazu gehöre die bestmögliche Regelung der Eisenbahnfrage. Er habe in einem ziemlich frühzeitigen Stadium des Weltkriegs von seinem der Kammer bekannten Standpunkte aus an den beteiligten Stellen in der Eisenbahngemeinschaftsfrage abermals sondiert. Es müßte dabei freilich seines Erachtens eine über die Betriebsmittelgemeinschaft hinausgehende Gemeinschaft zustandekommen. Doch möchte er bitten, nicht allzu eingehend im jetzigen Zeitpunkt diese Fragen zu erörtern, denn man könne sich ja nicht verfehlen, daß sie zurzeit ein gewisses theoretisches Gepräge bekommen haben. Für eine Finanzgemeinschaft, die ihm an und für sich am nächsten liege, sei zurzeit wenig Aussicht, noch weniger für Reichseisenbahnen. Nicht bloß Preußen, Bayern, auch Sachsen habe sich auf das unzweideutigste in dieser Richtung ausgesprochen. Was die Zukunft auf diesem Gebiet bringen werde, wisse man nicht, aber die die Zukunft beherrschende Frage des Sparens werde gewiß den Freunden eines engeren Zusammenschlusses der deutschen Eisenbahnen einen kräftigen Vorspann leisten. Man müsse sich zunächst einmal mit Einzelfortschritten begnügen. Er habe es begrüßt, daß in einem Nachtbarstaat ein Herr, der sonst kein besonderer Freund des Eisenbahngemeinschaftsgedankens sei, das eine wenigstens ausgesprochen habe: Die Konkurrenzierung müsse unbedingt aufhören. Es solle ihn freuen, wenn diesem Satze auch die Tat folge. Vor allem Dingen müssen die Umwege im Güterverkehr eingeschränkt werden. Da liege doch ganz gewiß einer der Punkte, wo Erhebliches gespart werden könne und müsse.

Über die wirtschaftliche Lage der württembergischen Eisenbahnverwaltung äußerte der Ministerpräsident, die Eisenbahnverwaltung habe sich einer günstigeren Entwicklung zu erfreuen gehabt, als man seinerzeit erhoffen konnte. Doch sei alles verhältnismäßig, und wenn keine allzugroße Mindereinnahme gegenüber dem angenommenen Kriegsetat im Jahre 1915 entstanden sei, so sei das vor allem dem Umstand zu verdanken, daß von den Militärtransporten die Eisenbahneinnahmen eine wirksame Unterstützung erfahren haben. Immerhin beweise der ganze Zustand dieser Betriebsverwaltung, daß trotz der ganz außerordentlichen Zeit unser Wirtschaftsleben eine ganz bedeutende Widerstandskraft gezeigt habe. Möge es auch im Jahre 1916 so bleiben! Nur möchte er darauf aufmerksam machen, daß die verhältnismäßig nicht ungünstigen Zahlen, die im Ausschuß zu erörtern sein werden, vielleicht günstiger erscheinen, als die Sache in Wirklichkeit liege, weil nämlich die Eisenbahnverwaltung in ihren Ausgaben sich einschränken mußte und eingeschränkt habe und dadurch ein günstiger Einfluß auf die Bilanz ausgeübt worden sei. So sei wenigstens der rechnerische Abschluß so günstig geworden, daß der Eisenbahnreservefonds, der 1914 in Anspruch genommen werden mußte, im Jahre 1915 eine gewisse Auffüllung erfahren habe, die ihn auf einen Stand von 7—8 Millionen anwachsen lassen werde. Er möchte davor warnen, von einer Berücksichtigung des Reservefonds abzusehen und den ganzen Überschuß der laufenden Verwaltung zuzuweisen, weil im Falle einer besonders schwierigen Lage der Eisenbahnreservefonds von außerordentlicher Bedeutung sein werde und weil auch bei günstiger Entwicklung etwaige Überschüsse des Fonds bitter not sein werden. Wenn der Eisenbahnreservefonds auch im Jahr 1916 aufgefüllt werden könnte, so wäre das um so erfreulicher, weil nicht damit zu rechnen sei, daß nach dem Krieg Kreditmittel in weitem Umfang für Eisenbahnzwecke in Anspruch genommen werden können. Man müsse der Tatsache ins Auge sehen, daß bei der ganz außerordentlichen Inanspruchnahme des Geldmarktes nach dem Krieg von privater Seite ein Kreditinanspruchnahme seitens der Einzelstaaten eine sehr schwierige Sache sein werde. Er möchte schließlich in diesem Zusammenhang darauf hinweisen, daß es trotz des Krieges möglich gewesen sei, das größte Bauwesen, das die Eisenbahnverwaltung jemals auszuführen gehabt habe, den Stuttgarter Bahnhofumbau, zu fördern, sowie, wenigstens in gewissem Umfang, das rollende Material zu vermehren.

— **Personalnachrichten.** Bei der preußisch-hessischen Staatsbahnverwaltung sind folgende Änderungen eingetreten:

Auf Grund Allerhöchster Ermächtigung Seiner Majestät des Königs hat das Staatsministerium dem Regierungs- und Baurat van Heys, bisher Vorstand des Eisenbahn-Maschinenamts in Cassel, die nachgesuchte Entlassung aus dem Staatsdienst erteilt.

Versetzt sind: die Regierungsräte Dr. Ernst Meier, bisher in Königsberg (Pr.), als Mitglied der Eisenbahndirektion nach Cöln, Arthur Schroeder, bisher in Cöln, als Mitglied der Eisenbahndirektion nach Münster (Westf.), Dr. Rapmund, bisher in Posen, als Mitglied der Eisenbahndirektion nach Königsberg (Pr.), Osthhoff, bisher in Münster (West) als Mitglied der Eisenbahndirektion nach Berlin, Dr. Grenert, bisher in Göttingen, zur Eisenbahndirektion nach Altona und Dr. Compter, bisher in Königsberg (Pr.), als Vorstand (auftrw.) des Eisenbahn-Verkehrsamts nach Göttingen; — die Regierungsassessoren Dr. Graf, bisher in Elberfeld, als Vorstand (auftrw.) des Eisenbahn-Verkehrsamts nach Bremen, Dr. Thomas, bisher in Breslau, zur Eisenbahndirektion nach Posen und Dr. Overman, bisher in Altona, zur Eisenbahndirektion nach Königsberg (Pr.); — die Regierungs- und Bauräte Fritz Wolff, bisher in Breslau, als Oberbaurat (auftrw.) der Eisenbahndirektion nach Cöln. Schweimer, bisher in Essen, als Mitglied (auftrw.) der Eisenbahndirektion nach Breslau, Bon, bisher in Gleiwitz, als Vorstand des Eisenbahn-Betriebsamts nach Brieg und Kurt Thiele, bisher in Brieg, als Vorstand des Eisenbahn-Betriebsamts nach Wittenberg; — die Regierungsbaumeister des Eisenbahnbaufaches Wilhelm Schäfer, bisher in Lissa (Pos.), als Mitglied (auftrw.) der Eisenbahndirektion nach Breslau, Voigt, bisher in Wittenberg, als Mitglied (auftrw.) der Eisenbahndirektion nach Magdeburg, Silvogt, bisher in Essen, als Mitglied (auftrw.) der Eisenbahndirektion nach Erfurt, Karl Wendt, bisher in Bochum, als Mitglied (auftrw.) der Eisenbahndirektion nach Stettin, Andreas Hansen, bisher in Neuwied, als Vorstand des Eisenbahn-Betriebamts 1 nach Gnesen, Jaehn, bisher in Gnesen, als Vorstand des Eisenbahn-Betriebsamts nach Weißenfels, Kasten, bisher in Erfurt, als Vorstand (auftrw.) des Eisenbahn-Betriebsamts 1 nach Essen, Kriesel, bisher in Velbert, als Vorstand (auftrw.) des Eisenbahn-Betriebsamts 1 nach Lissa (Pos.), Draesel, bisher in Halberstadt, als Vorstand (auftrw.) des Eisenbahn-Betriebsamts 2 nach Gleiwitz, Tillinger, bisher in Königsberg (Pr.), nach Mohrungen als Vorstand der daselbst neu errichteten Eisenbahn-Bauabteilung, Grabski, bisher in Celle, als Vorstand der Eisenbahn-Bauabteilung nach Rheda, Guttstadt, bisher in Rheda, als Vorstand der Eisenbahn-Bauabteilung nach Fulda und Deipser, bisher in Schneidemühl, in den Bezirk der Eisenbahndirektion in Danzig; — die Großherzogl. hessischen Regierungsbaumeister des Eisenbahnbaufaches Pietz, bisher in Mörs, als Vorstand (auftrw.) des Eisenbahn-Betriebsamts 1 nach Worms und Stegmayer, bisher in Ülzen, als Vorstand der Eisenbahn-Bauabteilung nach Mörs; die Regierungsbaumeister des Maschinenbaufaches Freund, bisher in Magdeburg-Buckau, als Vorstand des Eisenbahn-Maschinenamts nach Altona, Harprecht, bisher in Berlin, als Vorstand (auftrw.) des Eisenbahn-Maschinenamts nach Cassel, Hermann Schmid, bisher in Cöln, als Vorstand (auftrw.) des Eisenbahn-Maschinenamts 1 nach Essen, Berghauer, bisher in Halle (Saale), nach Magdeburg als Vorstand (auftrw.) eines Werkstättenamts bei der Eisenbahn-Hauptwerkstätte in Magdeburg-Buckau und Streuber, bisher in Duisburg, als Abnahmebeamter nach Cöln.

Bei den württembergischen Staatsbahnen ist der Finanzrat Gaier zum Mitglied der Generaldirektion mit Dienststellung eines Finanzrats befördert und der Eisenbahnbetriebsinspektor des inneren Dienstes Knorr, Vorstand des Zentralbureaus der Generaldirektion, auf eine Hilfsreferentenstelle bei der Generaldirektion versetzt worden. Der Oberbaurat v. Zügel bei der Generaldirektion wurde seinem Ansuchen entsprechend in den Ruhestand versetzt unter Verleihung des Titels eines Baudirektors mit dem Rang auf der 4. Stufe der Rangordnung.

Österreich.

— **Reisen im Kriegsgebiet.** Durch einen Erlaß des K. Eisenbahnministeriums in Wien vom 21. Juni d. J. wird die im engeren Kriegsgebiete reisenden Zivilpersonen die Fortsetzung der Reise über die Station hinaus, bis zu der ihre Fahrkarte gilt, und die Benützung eines Reiseweges, der von dem in der Fahrkarte bezeichneten Wege abweicht, verboten. Im engeren Kriegsgebiete darf daher zu den erwähnten Zwecken eine Nachzahlung im Zuge nicht erfolgen; auch im weiteren Kriegsgebiete und im Hinterlande ist eine solche Nachzahlung nur insoweit gestattet, als das Reiseziel und der ganze Reiseweg außerhalb des engeren Kriegsgebietes liegen.

- **Südbahn.** Am 21. Juni fand unter dem Vorsitze des Präsi-ten Dr. Freiherrn v. Eger eine Verwaltungsratssitzung statt. Verwaltungsrat hatte, abgesehen von den auf der Tages-nung befindlichen Gegenständen der laufenden Geschäfts-arung, auch einige wichtige Personalfragen organisatori-er Natur zu erledigen. Der Direktor des finanziellen nstes Adam wurde auf sein aus zwingenden Gesundheits-ksichten gestelltes Ansuchen unter wärmster Anerkennung ier langjährigen hervorragenden Dienstleistung in den estand versetzt und gleichzeitig zum Konsulenten der Ver-tung für finanzielle Angelegenheiten bestellt. Als sein hfolger auf den Posten eines Direktors des finanziellen nstes wurde der bisherige administrative Direktor Dr. Fall ufen. Zum administrativen Direktor wurde Zentralinspektor Domenego ernannt. Dem Zentralinspektor Dr. Mündl wurde Titel eines Direktorstellvertreters verliehen. Die Ver-tung genehmigte ferner eine Reihe von Beförderungen von mten sowie die Lohnerhöhungen für die Arbeiter nach dem ema der k. k. österreichischen Staatsbahnen. — Was den kehr der Südbahn betrifft, so hat sich in seiner Ge-tung nichts geändert. Die von der Südbahn angestrebten ifmaßnahmen, durch welche die finanzielle Wirkung der k anwachsenden Ausgaben gemildert werden soll, werden zuständiger Stelle geprüft.

- **Der Donauverkehr.** Mit der Befreiung des Donauweges den Hindernissen, die ihm die Sperre durch Serbien bereitet te, hat, wie die „N. Fr. Pr." schreibt, eine starke Belebung Transporte auf der unteren Donau eingesetzt. In diesem re hält der rege Verkehr, unterstützt durch die günstigen sserverhältnise unvermindert an, zumal sehr bedeutende rmengen, namentlich Getreide, zur Beförderung vorhanden d. Die reiche Ernte, welche für das laufende Jahr erwartet d und die regeren Handelsbeziehungen, die sich zwischen Zentralmächten und ihren Balkanverbündeten entwickelt en, dürften auch im weiteren Verlaufe dem Donauverkehre ute kommen. Seine Abwicklung nimmt die Dampfer und lepper der Schiffahrtsunternehmungen voll in Anspruch. geschaffene Zentraltransportleitung hat bekanntlich den iffspark der österreichischen und der ungarischen Donau-ellschaften gemietet, so daß die von den letzteren einge-enen Frachtgebühren an die Zentralstelle abgeführt werden. der oberen Donau ist der Güterverkehr wesentlich inger, denn das Schwergewicht des Verkehres ist in der wicklung der Transporte auf der unteren Donau gelegen.

- **Waffenbrüderliche Vereinigung der Eisenbahnärzte.** Der ein der ungarischen Eisenbahnärzte erhielt vor kurzem die teilung, daß der Ausschuß des Verbandes deutscher Bahn-te in seiner in Jena abgehaltenen zweiten Kriegstagung be-ossen habe, einen engeren Zusammenschluß der deutschen den österreichischen und den ungarischen Eisenbahnärzten chzuführen. Der deutsche Verband der Eisenbahnärzte, der) Mitglieder zählt, wird demnächst den Beitritt des Ver-les zur Reichsdeutschen Waffenbrüderlichen Vereinigung elden. Der Verein ungarischer Eisenbahnärzte wird dem-st einen ähnlichen Beschluß fassen, worauf dann der Zu-menschluß der deutschen, österreichischen und ungarischen nbahnärzte als besondere Abteilung der betreffenden ffenbrüderlichen Vereinigung erfolgen dürfte.

Ungarn.

Kapitalserhöhungen bei den Donauschiffahrtsgesellschaf- Die schon vor einiger Zeit angekündigte Erhöhung des itals der Ungarischen Fluß- und Seeschiffahrt-A.-G. wird er nächsten Generalversammlung in der Weise vorgenommen len, daß das derzeit 15 Millionen Kronen betragende Kapital 20 Millionen Kronen erhöht wird. Es wurden bereits von Gesellschaft fünf neue Dampfer und 30 Schlepper bestellt, dem anwachsenden Donauverkehr dienen sollen, insbeson-dem Transport der deutschen Kohle nach dem Balkan, den Ungarische Kreditbank im Verein mit den deutschen Kohlen-xen plant, zu welchem Zweck bekanntlich bereits eine neue engesellschaft mit dem Sitz in Berlin gegründet wurde. in Budapester Finanzkreisen verlautet, können jedoch die ehenden Donauschiffahrtsgesellschaften mit ihrem gegen-igen Schiffspark den zu erwartenden großen Verkehr kaum ickeln, und man nimmt an, daß auch die Donau-Dampf-ffahrtgesellschaft A.-G., die wohl erst vor kurzer Zeit eine italserhöhung durchführte, in Bälde eine neuerliche Er-ing ihres Kapitals vornehmen dürfte, zumal das Geschäft r großen Unternehmung in den letzten Jahren sich in rordentlicher Weise entwickelte und die besten Aussichten die Zukunft verheißt.

Übrige europäische Länder.

— **Nachrichten von den schweizerischen Eisenbahnen.** Der Bundesrat hat sich gegen die Einführung der Sommerzeit in der Schweiz ausgesprochen. Bestimmend hierfür war, wie bereits in Nr. 47, S. 564 d. Ztg. erwähnt, zunächst die Erwägung, daß die Einführung der Sommerzeit für die Schweiz nicht die gleiche Bedeutung besitzt, wie für die übrigen in Betracht kommenden Länder. Denn in der Schweiz beginnt das wirtschaftliche Leben, namentlich auch der Schulunterricht, im allgemeinen früher als anderswo. Die Verschiebung der Zeit um eine Stunde würde gesundheitliche Schädigungen, besonders für die Kinder, befürchten lassen. Dazu kommt, daß die Einführung in diesem Sommer nicht vor dem 20. Juni, also erst zu einem Zeitpunkte erfolgen könnte, wo die Tage bereits anfangen, wieder kürzer zu werden. Die Meteorologische Zentralanstalt in Zürich hat denn auch ein ablehnendes Gutachten erstattet. Die Schwierigkeiten der Zuganschlüsse infolge der Annahme der Sommerzeit durch die Nachbarstaaten glaubt man überwinden und die bisherigen Anschlüsse im wesentlichen aufrechterhalten zu können. Hervorgehoben wurde noch bei den Verhandlungen, daß Frankreich mit der Annahme der Sommerzeit erst auf den Stand der bestehenden schweizerischen Zeitrechnung gebracht wird. — Treib-Seelisberg-Bahn. Am 30. Mai wurde der Betrieb auf der neuen Drahtseilbahn von der Schiffsstation Treib am Vierwaldstättersee nach dem Dorf und Kurort Seelisberg eröffnet. Bei einer Baulänge von 1145 m überwindet die Bahn einen Höhenunterschied von 330 m mit 38 % Höchststeigerung. Die Fahrgeschwindigkeit der 60 Personen fassenden Wagen beträgt 2,4 m in der Sekunde. Das Unternehmen, in der Kriegszeit begründet, hat die Lehren des Krieges von Anfang an beherzigt und sich auf bescheidenem Fuße eingerichtet. Bei den günstigen Bodenverhältnissen konnte man mit dem Kostenvoranschlage von 450 000 Franken auskommen. Der Betrieb ist einfach, die Fahrpreise sind niedrig, so daß bei der Beliebtheit Seelisbergs als eines der schönsten Ausflugspunkte am Vierwaldstättersee der Bahn eine gute Zukunft vorausgesagt wird. — Solothurn-Berner Bahn. Die bei der Eröffnung der neuen Bahn geäußerten Befürchtungen, daß der Kostenanschlag nicht unerheblich überschritten werden würde, (Nr. 35, S. 417 d. Ztg. v. 1916) haben sich als richtig erwiesen. Die Überschreitung beträgt 370 000 Fr., die von den beiden Kantonen Bern und Solothurn aufgebracht werden. Inzwischen ist auch das erste Monatsergebnis der Bahn veröffentlicht worden. Es berechtigt nach den Ausführungen des Vorstehers der Eisenbahndepartements zur Hoffnung, daß die Gesellschaft ihre Schulden verzinsen kann. Zu Rücklagen und Abzahlungen wird es nicht langen, geschweige denn zur Auszahlung von Gewinnen. Immerhin wird man sich bei der Ungunst der Zeitverhältinsse mit diesem Ergebnis zufrieden geben können. — Rothornbahn. Einen bemerkenswerten Antrag hat der Bundesrat kürzlich bei der Bundesversammlung gestellt. Er beantragt, die Konzession einer Zahnradbahn von Brienz nach dem Rothorn dahin abzuändern, daß die Gesellschaft berechtigt ist, bis Ende 1923 auf die Konzession zu verzichten, den Betrieb nach vorheriger Anzeige an den Bundesrat einzustellen und die Bahn abzubrechen. — Berninabahn. In dem jetzt erschienenen Jahresbericht für das Jahr 1915 bemerkt die Verwaltung u. a.: Die Kontrollmaßnahmen an der italienischen Grenze wurden derart verschärft, daß die Durchfahrt der Reisenden beinahe unmöglich wurde, wozu besonders der Umstand beitrug, daß Tirano sich in der Kriegszone befindet. Schon Ende Mai machte sich demzufolge ein bedeutender Einnahmeausfall bemerkbar, der in der Sommersaison noch weit größeren Umfang annahm. Die Bahn war schließlich auf den Lokalverkehr der wenigen, im Engadin anwesenden Gäste angewiesen. Einer Betriebseinstellung während des Winters, wozu die Verwaltung nach der Konzession berechtigt gewesen wäre, widersetzten sich die Militärverwaltung und die Gemeinden von Puschlav. Deren Versorgung mit Lebensmitteln hätte große Schwierigkeiten geboten, da der Paß nicht geöffnet war und infolge der Grenzsperre vom Veltlin her Lebensmittel nicht bezogen werden konnten. Es wurden schließlich von den Beteiligten Kostenbeiträge zugesichert, die die Durchführung des Betriebes ermöglichten. Maßgebend hierfür war auch die Rücksicht auf die Angestellten, die sonst größtenteils hätten entlassen werden müssen. Die Rechnung für 1915 schließt mit einem Verlust von 696 783 Fr. (1914: 145 737 Fr.) ab. Während das Jahr 1914 noch einen Betriebsüberschuß von 198 740 Fr. zeigte, weist das Jahr 1915 einen Überschuß der Betriebsausgaben von 158 485 Fr. auf. Der der Gesellschaft bewilligte Bankvorschuß von 3 Millionen Franken war Ende Juni aufgebraucht. Die Bankgruppe hat indessen eine Verlängerung zugestanden und außerdem das Guthaben erhöht. Mit Hilfe dieser neuen Mittel war es bisher möglich, den Betrieb durchzuführen und auch die Obligationszinsen zu bezahlen.

— **Beförderung von Privatgütern und Tieren in Serbien.** Unter Vorbehalt jederzeitigen Widerrufes ist der öffentliche Privatgüter- und Tierverkehr (Stückgut und Wagenladungen

ausschließlich Eilgut, Tiere in einzelnen Stücken und Wagenladungen) auf nachstehenden Strecken wieder aufgenommen worden: Vollbahnen: Belgrad-Velika Plana-Crvenikrst. Stationen: Belgrad, Ripanj, Ralja, Gjurinac, Vlaskopolje, Mladenovac, Kufadac, Palank, Velika Plana, Markovac, Lapovo Hbh., Bagrdan, Jagodina, Cuprija, Paracin, Cicevac, Stalac, Adrovac, Aleksinac, Crvenikrst; Semendria-Velika Plana. Stationen: Semendria, Osipaonica, Lozovic; Lapovo Hbh.-Kragujevac. Stationen: Kragujevac. Schmalspurbahnen: Paracin-Metovnica-Bor. Stationen: Paracin, Mutnica, Mitrovo, Metovnica, Bor: Boljevac, Metovnica, Bor; Cuprija-Ravnareka. Stationen: Senje, Senski, Rudnik Bf., Ravnareka.

Die Beförderungsbedingungen sowie die auf den vorbezeichneten Strecken anzuwendenden Frachtsätze sind in dem von der Militäreisenbahndirektion 7 in Nisch ausgegebenen Tarif (Preis 1 Krone) enthalten. Die Beförderung der in österreichischen Stationen aufgelieferten Sendungen erfolgt auf Grund der im Eisenbahnbetriebsreglement vorgesehenen Frachtbriefe. Ausgeschlossen von der Beförderung sind Eilgüter sowie die in der Anlage C zum Eisenbahnbetriebsreglement aufgeführten und bedingungsweise zur Beförderung zugelassenen Gegenstände. Für den Verkehr mit dem Deutschen Reich und Österreich-Ungarn sind die bestehenden Zollvorschriften sowie die erlassenen Ein-, Aus- und Durchfuhrverbote zu beachten. Näheres hierüber und über die von der Beförderung ausgeschlossenen Güter ist aus der besonders erschienenen Anlage 2 zum Tarif (Preis 50 Heller) zu ersehen. Bei Sendungen aus Österreich sind die bis Belgrad entstehenden Frachten und Gebühren (auch Zölle) vom Absender zu bezahlen. Die auf den Strecken der Militäreisenbahndirektion 7 entstehenden Frachten und Gebühren werden vom Empfänger eingezogen. Der Verkehr mit den in Mladenovac und Stalac anschließenden Bahnen erfolgt auf Grund der auf den Linien der k. und k. Heeresbahn Süd bestehenden Bestimmungen.

— **Betriebsgesellschaft der Orientalischen Eisenbahnen.** In der kürzlich in Wien stattgehabten Sitzung des Verwaltungsrates wurde die Bilanz für das Jahr 1915 vorgelegt, die einschließlich des Vortrages von 1 325 715 Fr. und nach Rückstellung eines Betrages von 3 500 000 Fr. für Kursverluste und Nachtragsarbeiten einen Gewinnsaldo von 5 941 215 Fr. (gegen 3 945 715 Fr. des Vorjahres) aufweist. In diesen Einnahmeziffern sind die Forderungen nicht mitberücksichtigt, die der Gesellschaft aus dem Titel provisorischer Betriebsentziehung zustehen, dagegen namhafte Beträge für Militärtransporte, deren Gebühren gestundet sind. Der Verwaltungsrat hat beschlossen, in der am 26. Juli in Konstantinopel stattfindenden Generalversammlung mit Rücksicht auf die außerordentlichen Verhältnisse zu beantragen, vom Reingewinn in der Höhe von 4 615 500 Fr. wie im letzten Jahre eine Dividende von 5 % zu verteilen und den nach Bestreitung des statutenmäßigen Gewinnanteils zuzüglich des Gewinnvortrages vom Vorjahre verbleibenden Rest von 3 229 665 Fr. auf neue Rechnung vorzutragen. Es entfällt daher auf eine Aktie $1^1/_{10}$ türkische Pfund. Die Einlösung des Kupons wird den gegenwärtigen Kursverhältnissen entsprechend erfolgen: in Österreich-Ungarn mit 31,75 K., in Deutschland mit 22,25 ℳ, in der Schweiz mit 22 Schweizer Franken und in der Türkei mit 110 Piastern türkischer Währung. Die Verwaltung hat den Bericht der Direktion über die in Sofia geführte Verhandlung wegen Entschädigung der Gesellschaft für die erfolgte Entziehung des Betriebsrchtes auf der Linie Svilengrad-Dedeagatsch entgegengenommen. Als Ergebnis einer eingehenden Debatte wurde der Beschluß gefaßt, das Exekutivkomitee der Verwaltung mit der weiteren Verfolgung der Angelegenheit zu betrauen.

— **Eisenbahnen und Volksernährung in Rußland.** Seinen Verkehrsverhältnissen hat Rußland es zuzuschreiben, daß auch die Fischversorgung, die im Lebensunterhalt der großen Massen in Rußland von jeher einen breiten Platz einnimmt, mit fast unüberwindlichen Schwierigkeiten verbunden ist. An Fleisch herrscht schon längst Mangel, weil die russischen Viehzüchter seit anderthalb Jahren unaufhörlich gewaltige Fleischmengen an die Front schaffen müssen, womit das Fleisch an Verbraucher gelangte, die vor dem Kriege zum Teil wenig oder gar kein Fleisch verbraucht hatten. Darum ging die Zahl an Kühen im Laufe von 18 Monaten um 25 % zurück, und außerdem waren 55 % des Schlachtviehes zur Deckung des gestiegenen Bedarfs erforderlich. Hierzu kommt noch der für Rußland entstandene Verlust an Vieh, der durch die deutsche Eroberung russischen Gebiets herbeigeführt wurde. Bei genügenden Beförderungsverhältnissen würde Rußland in Fischen einen ausreichenden Ersatz für Fleisch finden, und Fische traten hier auch überhaupt schon immer vielfach an die Stelle von Fleisch. In erster Linie kommen Heringe in Betracht. In Petersburg hatte in den Jahren 1908—1913 der durchschnittliche Verbrauch an Fleisch 102 400 t und an Hering 65 000 t (zu je 20 Ztr.) betragen. In den Gouvernements Petersburg, Nowgorod, Olonetz und Wologda sowie im südlichen Teil von Finnland umfaßte der Fleischverbrauch 192 000 t, der Heringsverbrauch dage 288 000 t. Bis zum Kriege hatte Rußland bedeutende Men Hering über die Ostseehäfen und Archangel erhalten, z. B. Jahr 1913: 276 000 t. Nach dem Kriegsausbruch sank die fre Heringseinfuhr jedoch auf 32 000 t, die über Häfen am Weiß Meer ins Land kamen. Im Kaspischen Meer kom jährlich 320 000 t Hering an Land, aber infolge des großen standes von den Fischgründen bis zu den Verbrauchspunk war die Heringszufuhr schon von jeher höchst unregelmä woraus sich erklärt, daß Rußland trotz seines eigenen Heri reichtums jährlich für etwa 100 Millionen Mark einfüh muß. Jetzt im Kriege fehlt es jedoch an Eisenbahnwa für die Heringe, deren Fangergebnis gerade in Kriegszeit durch eine Laune des Schicksals reichlic denn je ist. Vor kurzem betrug die Heringsmenge, die auf kaspischen Lagerplätzen der Heringsfischereigesellschaften Fässern verpackt stand, aber nicht befördert werden kon 30 000 t. So herrscht an dem einen Ende Rußlands Lebensmi not, während man am andern Ende nicht weiß, was man dem Überfluß anfangen soll. In Petersburg ist der Preis Heringe bereits so gestiegen, daß dieser Fisch für die bre Massen viel zu teuer ist. Die Beförderung der kaspisch Heringe nach den westlichen Teilen Rußlands kann in Hauptsache nur auf dem Schienenwege erfolgen; für die n leren Teile kommt zwar die Wolga mit ihren schiffbaren Ne flüssen in Betracht, kann aber doch nur in den Sommermon benutzt werden. Im übrigen macht die Beförderung zu Sch und Eisenbahn so viele Umladungen erforderlich, daß sie unmöglich ist, und dies in Verbindung mit dem Wagenma der russischen Eisenbahnen nimmt dem Heringsreichtum Kaspischen Meeres fast völlig seinen Wert. Inwieweit Murmanbahn, die Verbindung zwischen Eismeerküste und tersburg, deren baldige Eröffnung immer wieder angekün wird, in der Lebensmittelversorgung Rußlands von außen wirksame Abhilfe schaffen kann, muß die Erfahrung leh

Fremde Erdteile.

— **Gelbe Arbeiter bei den asiatischen Eisenbahnen Rußlan** Nach der „Kijewskaja Myßl" hat die Verwaltung der russis Südwestbahnen die von der Regierung bestätigte Die anweisung über die Verwendung chinesischer, koreanis und anderer ostasiatischer Arbeiter veröffentlicht. Danach die Verwendung gelber Arbeiter ohne weiteres nur in den lich der Wolga liegenden Gebietsteilen Rußlands zulässig. in Mittel- und Westrußland Gelbe anwerben will, muß eigene Bewilligung des Ministeriums einholen. Die gelben beiter dürfen nur in Gruppen angeworben werden. Der Ar geber muß sie genau überwachen und sofort der Polizei richt erstatten, wenn einer den Ort, an dem er arbeiten verläßt. Die gelben Arbeiter dürfen ohne eine besondere willigung nicht von einem Arbeitgeber zum andern überge Damit werden sie, wie die „Frankf. Ztg." bemerkt, tatsäch zu Sklaven der Arbeitgeber, da sie wohl nur ganz ausna weise in der Lage sein werden, sich durch die Rückreise China einem unerträglich gewordenen Arbeitsverhältnis zu ziehen und da sie in Rußland keine Arbeit finden kön Durch diese Bestimmung werden die gelben Arbeiter aber bald zu einem für die herrschende Klasse unentbehrlichen W zeug im Kampfe gegen die Lohnbewegung der russischen beiter werden. An ihre Rückbeförderung, die man für die Zeit nach dem Krieg in Aussicht stellte, ist dann überh nicht mehr zu denken.

— **Bagdadbahn.** Nach dem Geschäftsbericht wurden ve nahmt 1 264 265 Fr. (990 874 Fr. im Vorjahr), die sich sammensetzen aus dem Vortrage mit 404 878 Fr. (309 480 aus dem Überschuß der Betriebsrechnung mit 853 896 (545 020 Fr.) und aus sonstigen Einnahmen mit 5491 (136 373 Fr.). Andererseits erforderten die Verwaltungsko 105 276 Fr. (120 034 Fr.), Zinsen 1 049 512 Fr. (465 962 und Verlust an gekaperten Betriebsmaterialien 329 545 Fr. Es ergab sich ein Verlust von 220 068 Fr. (i. V. Reinge 404 877 Fr., der vorgetragen wurde). Die Länge der das g Jahr in Betrieb befindlichen Strecken betrug 1036 (887) die Streckenverlängerung durch Neueröffnungen 148,7 km. folge der besonderen Umstände, die in 1915 obgewaltet h übersteigen die Einnahmen nicht nur wieder die Betrieb gabengarantie von 4500 Fr. für das Kilometer, sondern zum ersten Male die in Artikel 35 Absatz 14 für die allei Gewinnbeteiligung der Regierung vorgesehene Höchstgr von 10 000 Fr. für das Kilometer. Aus dem Mehrbetrag st der Gesellschaft 527 651 Fr. zu.

Während des Betriebsjahres gelang es trotz dem Kriege auße

rtigstellung der Euphratbrücke und des Tunneldurchschlags
Amanus, den Heredere-Viadukt zu vollenden und damit die
recke Islahie-Radju dem Verkehr zu übergeben. Auch wurde
e Strecke Tell-Elbiad-Rees-el-Ain eröffnet. Mit der Regierung
urde ein Abkommen getroffen, den Ausbau der noch fehlenden
urus-Amanus-Strecken mit allen Kräften zu fördern. Die
riege haben die Grundlage des Wertes jedweder Arbeits-
istung vollständig verschoben. Demnach ist es verständlich,
ß es unmöglich war, in den Kriegsjahren 4%ige türkische
bventionsanleihen zu verkaufen, um aus dem Erlös zu bauen.
ie Gesellschaft mußte sich zu helfen suchen, um in Erwartung
r Wiederherstellung geordneter Zustände über die kritische
it hinwegzukommen; daraus erklärt sich das Anschwellen der Gläubiger und der die Gesellschaft belastenden Zinsen. Nur der Betriebsvertrag mit der Anatolischen Bahn hat die Bagdadbahn vor einer weiteren scharfen Bilanzverschlechterung bewahrt.

Die Verträge mit der Regierung sehen den Fall höherer Gewalt vor. Die Einschätzung der die Gesellschaft hemmenden und schädigenden Ereignisse als höhere Gewalt wird maßgeblich nicht bestritten. Das wird bewiesen dadurch, daß die Regierung bereits vor Ausbruch des Weltkrieges in Verhandlungen mit der Gesellschaft eintrat über eine Abänderung einzelner Grundbestimmungen der Bagdadverträge entsprechend den neuen Verhältnissen. Der am 16. Juni 1908 der Regierung gewährte Vorschuß ist zur Rückzahlung gelangt.

Amtliche Mitteilungen der Geschäftsführenden Verwaltung.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.

Die 2,73 km lange Strecke Abzweigstelle Tschicher-
g Hafenbahnhof an der Strecke Kontopp-Züllichau
Königliche Eisenbahndirektion Posen), die am 1. Juli d. J. dem
fentlichen Wagenladungsgüterverkehr übergeben werden wird,
t vom Tage ihrer Betriebseröffnung ab als Vereinsbahn-
recke zu betrachten.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Eisenbahndirektionsbezirk Danzig.

Am 1. Juli d. J. wird der Personenhaltepunkt Rötzen-
gen der Strecke Schlawe-Rügenwalde als Bahnhof 4. Klasse
ch für den Eil- und Frachtstückgut-Wagenladungs- und Tier-
rkehr eröffnet werden. Die Annahme und Auslieferung von
egenständen, zu deren Ver- und Entladung eine feste Rampe
forderlich ist, sowie von Sprengstoffen ist ausgeschlossen.

Eisenbahndirektionsbezirk Halle (Saale).

Am 1. Juli d. J. wird der zwischen den Stationen Pörsten und
ützen links der Bahnstrecke Pörsten-Plagwitz-Lindenau Pr.
b. gelegene Haltepunkt Röcken, der bisher nur dem Per-
nenverkehr diente, auch für die Abfertigung von Gepäck und
xpreßgut eröffnet werden.

Eisenbahndirektionsbezirk Essen. Mit sofor-
ger Gültigkeit wird die Ladestelle Dortmund Hafen bis
f Widerruf, längstens für die Dauer des Krieges, auch für
ilgut in Wagenladungen und Eilstückgut in Sen-
ngen von mindestens 2000 kg in einem Wagen von einem
sender an einem Empfänger geöffnet.

Eisenbahndirektionsbezirk Saarbrücken.

Am 1. Juli d. J. wird die zwischen den Stationen Illingen
Bez. Trier) und Dirmingen an der Bahnstrecke Wemmets-
eiler-Nonnweiler gelegene Station Wustweiler, welche
sher dem Personen-, Gepäck- und Wagenladungsverkehr, so-
ie der Abfertigung von Leichen und lebenden Tieren diente,
ch für die Abfertigung von Stückgütern eröffnet werden.

Änderung von Stationsnamen.

Eisenbahndirektionsbezirk Cassel. Der an
r Strecke Treysa-Marburg (Lahn) gelegene Bahnhof 2. Klasse
irchhain erhält vom 1. August 1916 ab die Bezeichnung
Kirchhain (Bez. Cassel)".

Der an der Strecke Walburg (Hess.-Nass.)-Großalmerode gelegene Bahnhof 2. Klasse Großalmerode erhält vom 1. Juli d. J. ab die Bezeichnung Großalmerode West und der an der Strecke Hann. Münden-Eichenberg gelegene Bahnhof 2. Klasse Witzenhausen vom gleichen Tage ab die Bezeichnung Witzenhausen Nord.

Eisenbahndirektionsbezirk Cöln.

Vom 1. August d. J. ab wird der Stationsname Repelen an der Strecke Mörs-Cleve in Rheinkamp geändert. Der Name Repelen wird mit der Betriebseröffnung der Neubaustrecke Geldern-Mörs auf einen, an dieser zu errichtenden Bahnhof in unmittelbarer Nähe der gleichnamigen Ortschaft übertragen werden.

Vereins-Güterwagenparkverzeichnisse.

Das Güterwagenparkverzeichnis Nr. 35 b (Königl. Eisenbahndirektion Danzig) ist neu herausgegeben worden.

Vereinskilometerzeiger.

Zum Kilometerzeiger Nr. 110 (Dänische Eisenbahnen) ist der Nachtrag II herausgegeben worden.

Rundschreiben der Geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. III 98 vom 20. Juni d. J. an sämtliche Vereinsmitglieder, betreffend Abstimmung über die Beschlüsse des Satzungsausschusses zu den Ziffern II und V—XI der Niederschrift Nr. 69 — Teplitz-Schönau — am 2./3. Juni d. J. (abgesandt am 20. Juni d. J.).

Nr. III 100 vom 20. Juni d. J. an die Mitglieder des Ausschusses für die Vereinssatzungen und allgemeine Verwaltungsangelegenheiten, betreffend den Anschluß der Meppen-Haselünner Eisenbahn an den Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen (abgesandt am 24. Juni d. J.).

Nr. V 102 vom 21. Juni d. J. an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend die Sammlung von Vereinskilometerzeigern (abgesandt am 24. Juni d. J.).

Nr. VI 64 vom 19. Juni d. J. an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend die Sammlung von Vereins-Güterwagenparkverzeichnissen (abgesandt am 24. Juni d. J.).

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Firmenänderung.

Nordhausen-Wernigeroder Eisenbahn-Gesellschaft.

Am 1. Juli ds. Js. wird unsere Direk-
on von Nordhausen nach Wernigerode
i Harz verlegt.

Alle für die Direktion bestimmten
chriftstücke bitten wir vom 1. Juli d. J.
an die Adresse: „Direktion der Nord-
ausen-Wernigeroder Eisenbahn-Gesell-
haft in Wernigerode a. H." richten
wollen.

Nordhausen, den 26. Juni 1916. (881)

Die Direktion der
Nordhausen-Wernigeroder Eisenbahn-Gesellschaft.

2. Änderung von Stationsnamen.

Der an der Strecke Treysa-Marburg (Lahn) gelegene Bahnhof 2. Klasse Kirchhain erhält vom 1. August 1916 ab die Bezeichnung

„Kirchhain (Bez. Cassel)".

Cassel, den 24. Juni 1916. (872)

Königliche Eisenbahndirektion.

3. Güterverkehr.

Nordwestdeutsch-bayerischer Gütertarif.

Mit Gültigkeit vom 1. Juli 1916 wird

1. Im Ausnahmetarif 2 (Rohstofftarif) die Ziffer 6 „Häcksel" geändert in „Häcksel von Heu und Stroh";

2. Im Ausnahmetarif 6 (Steinkohlen) die Station Rotthausen (Kr. Essen) als Versandstation nachgetragen und die Station Rotthausen (Kr. Essen) Zeche Dahlbusch I, III, IV u. VI gestrichen.

Die Gültigkeitsdauer des Ausnahmetarifs 23 a für Frühzwetschen wird bis auf Weiteres, längstens bis zum 30. Juni 1917, verlängert.

Näheres bei den beteiligten Güterabfertigungen und im Tarifanzeiger der preuß.-hessischen Staatseisenbahnen.
Frankfurt (Main), 24. Juni 1916. (869)
Königliche Eisenbahndirektion.

Süddeutsch - Österreichischer Verkehr. Eisenbahngüterverkehr Teil II, Heft 20 vom 1. August 1914.

Druckfehlerberichtigungen: Seite 22 ist der Frachtsatz der Spalte 8 Reutte in Tirol-Meran von 10620 auf 11620 und Seite 23 der Frachtsatz der Spalte 24 Leermoos-Meran von 605 auf 705 zu berichtigen.
München, den 23. Juni 1916. (871)
Tarifamt der K. Bayer. St.-E.-B. r. d. Rh.

Mitteldeutsch-Bayerischer Güterverkehr.

Unter Aufhebung des bisherigen Ausnahmetarifs 23 tritt mit Geltung vom 1. Juli 1916 ein neuer Ausnahmetarif 23 für frisches Obst in Kraft. Näheres bei den beteiligten Abfertigungen.
Erfurt, den 26. Juni 1916. (873)
Königliche Eisenbahndirektion.

Staats- und Privatbahn - Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 29. Juni 1916 wird Oberscheld Hochofen als Versandstation in den Ausnahmetarif 9 s für Schiffbaueisen aufgenommen und gleichzeitig im Ausnahmetarif S 5 für Eisen und Stahl von Ehringshausen (Kreis Wetzlar) nach Königsberg (Pr.) Kai, Ost und Süd für Klasse I ein Frachtsatz von 321 eingeführt.
Nähere Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbureau, hier, Bahnhof Alexanderplatz.
Berlin, den 28. Juni 1916. (875)
Königliche Eisenbahndirektion.

1. Ausnahmetarif für Düngemittel und Rohmaterialien zur Kunstdüngerfabrikation. Tfv. Nr. 2.

Mit Gültigkeit vom 1. September 1916 werden im Geltungsbereich des Ausnahmetarifs unter A. auf Seite 7 die Filderbahn und Strohgäubahn gestrichen.

2. Kriegsausnahmetarife.

Mit Gültigkeit vom 1. September 1916 werden die Filderbahn, Härtsfeldbahn, Strohgäubahn und die Nebenbahn Reutlingen-Gönningen im Geltungsbereich mehrerer Ausnahmetarife gestrichen. Näheres im Tarif- und Verkehrsanzeiger. Auskunft geben auch die Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbureau, hier, Bahnhof Alexanderplatz.
Berlin, den 28. Juni 1916. (876)
Königliche Eisenbahndirektion.

Elsaß-lothr. - lux.-pfälzischer Güterverkehr.

Mit sofortiger Gültigkeit bis auf weiteres, längstens für Kriegsdauer, wird Endlaugenkalk in den A. T. 4 (Düngekalktarif) aufgenommen.
Straßburg, den 23. Juni 1916. (877)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

Bayerisch-Sächsischer Güterverkehr, Heft 1 und 2.

Am 1. Juli 1916 werden die Stationen Astheim, Heidingsfeld, Thüngersheim, Untereisenheim, Volkach (Main), Winterhausen, Würzburg Hbf. und Würzburg-Zell in den Ausnahmetarif 36 für frisches Obst aufgenommen. Näheres ist aus unserm Verkehrsanzeiger zu ersehen, auch gibt unser Verkehrsbureau, hier, Wiener Straße 4 II, Auskunft.
Dresden, am 28. Juni 1916. (878)
Königl. Gen.-Dir. d. Sächs. Staatseisenb., als geschäftsführende Verwaltung.

Pfälzisch-Württ. Güterverkehr. Elsaß-Lothr.-Luxemb.-Württ. Güterverkehr.

Vom 1. Juli 1916 an erhalten die Ziff. 7 und 11 b im Warenverzeichnis des Rohstofftarifs eine erweiterte Fassung. Näheres bei den Dienststellen und in unserem Tarifanzeiger.
Stuttgart, den 26. Juni 1916. (879)
Generaldirektion der K. Württ. Staatseisenbahnen.

Norddeutsch - Ungarischer Verkehr, Tarif Teil II, Heft 1 vom 1. 4. 13.

Die Gültigkeit des Ausnahmetarifs 13 A 1 (Beeren, frische usw. als Eilgut) auf Seite 79 des Nachtrags II zu obenbezeichnetem Tarifhefte wird bis auf Widerruf, längstens bis Ende 1916, verlängert.
Breslau, den 27. Juni 1916. (880)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

Niederländisch - deutsche Eisenbahnverbände.

Am 1. Juli 1916 werden die nachstehenden Ausnahmetarife aufgehoben:
A. Norddeutsch-Niederländischer Güterverkehr.
1. Ausnahmetarif für Eisen und Stahl usw. zwischen deutschen Stationen und Stationen der niederländischen Eisenbahnen vom 15. Mai 1914;
2. Ausnahmetarif für Steinkohlen, Steinkohlenkoks (mit Ausnahme von Gaskoks), Steinkohlenbriketts, Braunkohlen und Braunkohlenbriketts von deutschen Stationen nach Stationen der Niederländischen Eisenbahnen und der Station Coevorden der Bentheimer Kreisbahn, Abteilungen B und C, vom 1. Februar 1910.
B. Niederländisch-südwestdeutscher Güterverkehr.
1. Gütertarif Teil II, Heft 1 (Reichseisenbahnen) vom 1. Juni 1914: Ausnahmetarife 9 (Eisen und Stahl des Spezialtarifs II), 24 (Eisen und Stahl des Spezialtarifs III) und 25 (Eisen- und Stahlwaren der Spezialtarife I und II);
2. Gütertarif Teil II, Heft 2 (Pfalz): Ausnahmetarife 24 (Eisen und Stahl usw. des Spezialtarifs III) vom 15. März 1910 und 25 (Eisen und Stahl usw. der Spezialtarife I und II), vom 1. Dezember 1908;
3. Gütertarif Teil II, Heft 5 (Ludwigshafen): Ausnahmetarif 25 (Eisen und Stahl der Spezialtarife I und II), vom 1. Juli 1911.
C. Niederländisch-bayerischer Güterverkehr.
Gütertarif Teil II vom 1. Januar 1903: Ausnahmetarif 9 (Eisen und Stahl usw.).
Nähere Auskunft geben die beteiligten Verwaltungen.
Cöln, den 26. Juni 1916. (870)
Königliche Eisenbahndirektion, auch namens der beteiligten Verwaltungen.

Württ. Binnen-Gütertarif.

Mit Gültigkeit vom 1. Juli 1916 erhält die Ziffer 7 des Warenverzeichnisses des Ausnahmetarifs 2 (Rohstofftarif) folgenden Wortlaut:
„7. Heu und Stroh (Gersten-, Hafer-, Roggen-, Weizenstroh, ferner Bohnen-, Erbsen-, Linsen-, Wicken-, Rüben-, Mais- und Rapsstroh), auch gepreßt.“ — Gleichzeitig werden in Ziffer 11 b des Warenverzeichnisses der genannten Ausnahmetarifs Gemenge von gemeinsam getrocknete Schnitzeln, Blättern und Köpfen von Rüben aufgenommen.
Stuttgart, den 28. Juni 1916. (882)
Generaldirektion
der K. Württ. Staatseisenbahnen.

Ausnahmetarif für rohe Jute des Spezialtarifs II usw. — Tfv. 2 I g.

Vom 3. Juli 1916 ab gilt die vom 29. Juni 1916 ab gültige Ausdehnung auf Brennesseln auch auf den Strecken der württembergischen Staatsbahnen und der an sie anschließenden Privatbahnen. Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbureau, hier, Bahnhof Alexanderplatz.
Berlin, den 28. Juni 1916. (884)
Königliche Eisenbahndirektion.

Binnen - Gütertarif der Großherzoglich Mecklenburgischen Friedrich - Franz Eisenbahn.

Mit Gültigkeit vom 1. Juli 1916 ist der Nachtrag 8 herausgegeben. Er enthält Änderungen und Ergänzungen der Ausnahmetarife 2 (Rohstofftarif), 3 für Steine usw., Verlängerung der Geltungsdauer des Ausnahmetarifs 6 für frische Obst und neue Bestimmungen über den Güterverkehr mit der Schweiz, den nordischen Ländern und den Niederlanden. Die letzteren Bestimmungen gelten auch für den Tierverkehr. Der Nachtrag ist für 10 ₰ bei den Güterabfertigungen zu haben.
Schwerin, den 28. Juni 1916. (883)
Großherzogliche General-Eisenbahndirektion.

4. Verkauf von Altmaterialien.

Die in den Werkstättenmagazinen Saarbrücken, Saarbrücken - Burbach, Karthaus, Trier und St. Wendel angesammelten alten Werstattsmaterialien aus Eisen, Stahl sowie Abfälle von Zeug, Plüsch, Filz und Leder sollen verkauft werden. Verdingungsunterlagen können in unserm Zentralbureau, Zimmer 131, eingesehen und gegen postfreie Einsendung von 50 ₰ in bar nicht in Briefmarken, von dort bezogen werden.
Eröffnungstermin Dienstag, den 18. Juli, vorm. 10 Uhr, im Eisenbahndirektionsgebäude, Zimmer 137.
Zuschlagsfrist bis 4. August 1916.
Saarbrücken, den 28. Juni 1916. (885)
Königliche Eisenbahndirektion.

5. Offene Stellen.

Zur Vertretung eines zum Militärdienst einzuberufenden Stationsassistenten wird ein kautionsfähiger im direkten Güterverkehr durchaus erfahrener Beamter gesucht, der in der Lage ist, die Güterabfertigung einer größeren Station selbständig zu verwalten. Lückenloser Lebenslauf mit beglaubigten Zeugnisabschriften Bedingung.
Bentheimer Kreisbahn. (874)

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Eisenbahndirektions-Präsident a. D. v. Mühlenfels in Berlin.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nummer 52. 5. Juli 1916. LVI. Jahrgang.

Inhalt:

Ein Gedenkblatt für die Geschichte der „Feldabahn".

Die Kriegsschwierigkeiten der englischen Eisenbahnen.

Fürsorge für die Hinterbliebenen der im Kriege Gefallenen.

Versuch einer internationalen Eisenbahnstatistik.

Nachrichten.

Deutschland: Frühkartoffeln. — Verpflegung der Fahrbediensteten unterwegs und auf auswärtigen Stationen. — Zusatzbrotkarten für die ständig im Rangierdienst beschäftigten Bediensteten. — Der bayerische Kanalverein. — Bayerischer Eisenbahnetat für die Jahre 1916/1917 im Landtag. — Fahrgeldsätze des Zugpersonals in Württemberg. — Das Landtagswahlrecht der dienstlich außerhalb Landes wohnenden württembergischen Eisenbahnbeamten. — Inschriften an Eisenbahnzügen. — Geh. Regierungsrat Wilhelm Simon †.

Österreich: Kriegseisenbahnerinnen. — Die Lage des böhmischen Braunkohlenmarktes. — Eisenbahn Wien-Aspang. — Bukowinaer Lokalbahnen. — Regierungsrat Stärz †. — Personalnachrichten.

Übrige europäische Länder: Norwegischer Verkehrsweg nach Deutschland. — Neue Häfen in Jütland. — Nachrichten von den schweizerischen Eisenbahnen. — Fische und Fleisch zur Beförderung in gefrorenem Zustande. — Die Teuerung und die Löhne der russischen niederen Eisenbahnbediensteten.

Fremde Erdteile: Die chinesische Ostbahn und die Ussuribahn im Jahre 1915. — Eisenbahn-Gesellschaft Mersina-Tarsus-Adana, Berlin-Konstantinopel. — Die Usambara-Eisenbahn im Rechnungsjahr 1913.

Rechtspflege.

Amtliche Bekanntmachungen.

Ein Gedenkblatt für die Geschichte der „Feldabahn".

Dulcis praeteritorum memoria.

Das preußische Abgeordnetenhaus hat durch die Genehmigung des Eisenbahnanleihegesetzes im März d. J. auch dem vollspurigen Umbau der 28 km langen Strecke Dorndorf-Kaltennordheim der Feldabahn zugestimmt. Das Unternehmen der schmalspurigen Feldabahn, welches zurzeit die Aufmerksamkeit weiter Kreise auf sich gelenkt hat, scheidet damit aus dem Bereiche der vorbildlichen Lokalbahnen aus und wird in der Folge nur mehr von geschichtlicher Bedeutung sein. Angesichts dessen erscheint es angebracht, einen kurzen Rückblick auf das Werden und Wirken dieser ganz eigenartigen Bahnanlage zu werfen.

Seit der Eröffnung der ersten Eisenbahn in Deutschland von Nürnberg nach Fürth sind 80 Jahre dahingegangen, eine kurze Spanne im unendlichen Zeitenraum und doch zeigt sich in ihr ein mächtig großes, sich entrollendes Bild von Wandlungen und ins Riesenhafte wachsenden Zahlengrößen. Das Anschwellen dieser ist zu gewahren in allem und jedem, was zur Eisenbahn gehört: im Lokomotiv- und Wagenbau, in der Ausbildung des Gestänges, in der Ausdehnung der Bahnhöfe, in der Bewältigung von Geländeschwierigkeiten, in den Leistungen des Betriebes und Verkehrs und nicht zuletzt im Anwachsen der aufgewendeten Geldmittel. Die Entwicklungskurven von alldem sind schon häufig für diese und jene Bahn vorgeführt worden.

Die stetig fortschreitende Vergrößerung aller Verhältnisse bezieht sich indes nur auf die Hauptbahnen; die sogen. Lokalbahnen haben eine andere Entwicklung genommen. Wie die dem internationalen Verkehr dienenden Linien Ende der sechziger Jahre gebaut waren, ging man daran, auch die abseits der Hauptbahnen gelegenen Orte an diese anzuschließen. Man war hierbei bestrebt, Bahnbausystem und Betrieb unter Anpassung an die einfacheren Verkehrsgrößen gleichfalls einfacher zu gestalten, konnte sich aber doch nicht von dem bei der Hauptbahn Gewohnten in genügendem Maße loslösen. Die Folge war in den meisten Fällen ein unwirtschaftliches Ergebnis.

Angesichts solcher Mißerfolge traten da und dort Pioniere für eine grundsätzliche Änderung des Systems auf, und zwar wollten sie nicht nur mit Worten, sondern mehr noch durch die Tat den Beweis erbringen, daß auch in einem industriearmen, dünnbevölkerten Gebiete eine Eisenbahn errichtet werden kann, welche ihre Berechtigung sogar durch einen — wenn auch bescheidenen — finanziellen Erfolg darzutun vermag. So entstanden in den siebziger Jahren die staatliche Schmalspurbahn Ocholt-Westerstede (Oldenburg), die normalspurigen Linien Wutha-Ruhla und Fröttstedt-Friedrichroda (H. Bachstein), sowie Eisenberg-Crossen (Baurat Plessner). Geradezu als Muster einer einfachen und billigen Lokalbahn galt aber in Fachkreisen die 44 km lange, 1 m spurige Feldbahn, welche in der Station Salzungen der damaligen Werrabahn abzweigt und einerseits über Dorndorf nach Vacha, anderseits von Dorndorf nach Kaltennordheim führt.

Es ist immer eine außerordentlich schwierige Sache, nach langen Jahren im Rückblicke auf Vergangenes wieder den richtigen Standpunkt für die Einschätzung aller ehemaligen Schwierigkeiten zu gewinnen. Man muß Menschen und Dinge im einzelnen und im Zusammenhange im Geiste wieder auferwecken und sich im Bilde vorführen, die Menschen, wie sie dachten und handelten, die Dinge, wie sie den Menschen umgaben und ihn bald entgegenkommend förderten, bald mit ihrer Tücke behinderten.

Unter den bahnbrechenden Männern jener nun 40 Jahre hinter uns liegenden Zeit schritt vor allen einer voran: es war Georg Krauss, der Leiter und Teilhaber der Lokomotivfabrik Krauss & Co. in München, ein Mann von zäher unbeugsamer Natur, der unbekümmert um die Zweifel und Bedenken anderer seinem vom Gewohnten abweichenden Ziele zustrebte. Er war gerade für die vorliegende Aufgabe besonders befähigt, da er für die

Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit in allen Dingen (schon beim Lokomotivbau) hervorragend veranlagt war und bei dem die Begriffe einer wirtschaftlichen Anlage in Fleisch und Blut übergegangen waren. Mit Vorliebe und Aufmerksamkeit hatte er die Entwicklung des Lokalbahnwesens verfolgt, und wie die Großherzoglich weimarische Staatsregierung den Plan faßte, das Feldatal — gen. das Eisenacher Oberland, ein damals noch armes Gebiet der Rhön — durch eine Eisenbahn aufzuschließen, da war es Krauss, der mit seinem Angebot, die 44 km lange Schmalspurbahn um den geringen Betrag von 1 020 000 ℳ oder von nur 22 700 ℳ für das Kilometer herzustellen und den Betrieb auf Grund eines zunächst für 12 Jahre abgeschlossenen Vertrages unter Beistellung des auf eigene Kosten zu beschaffenden Fahrparkes zu führen, die Verwirklichung des Planes überhaupt erst ermöglichte. Hierbei hatten die Gemeinden den Grund und Boden kostenfrei bereitzustellen. Man muß bedenken, daß man damals — Mitte der siebziger Jahre — nach keinem vorhandenen Vorbilde arbeiten konnte, sondern daß es galt, über die geeignetste Bauweise von Lokalbahnen der einfachsten Art und deren Fahrpark, sowie auf dem vollkommen neuen Gebiete des Betriebes erst praktische Erfahrungen zu sammeln.

Es ist eine Aufgabe der Pietät, heute neben Krauss an jene tatkräftigen Männer zu erinnern, welche der Unternehmung ihre Unterstützung in opferwilliger und hingebender Weise schenkten. Es waren dies von der Weimarischen Regierung die Herren Geh. Staatsrat Dr. v. Gross und die Geh. Regierungsräte Dr. Schambach und Slevogt. Die Fertigung des Entwurfes und die Bauleitung lagen in den Händen des Herrn Baurats Hostmann.

Der gen. Bau- und Betriebsvertrag mit der Großh. weimar. Regierung war am 16. März/12. Mai 1878 abgeschlossen und die erste Strecke Salzungen-Lengsfeld am 22. Juni 1879 dem Betriebe übergeben worden. Die Eröffnung der Schlußstrecke bis Kaltennordheim erfolgte am 24. Juni 1880. Am 6. August 1887 war die Lokalbahn A.-G. in München unter Übernahme des Fahrparkes in den Staatsvertrag als Nachfolgerin der Lokomotivfabrik Krauss & Co. eingetreten.

Die Bahn benützt vielfach die Staatsstraßen, weshalb ein einteiliger Oberbau, System Hartwich, mit einer Schiene von 21,5 kg/m Gewicht zur Anwendung kommen konnte. Der Oberbau genügt einem Raddruck von 3,5 t bei 20 km/st. Geschwindigkeit. Das Gewicht der Fahrzeuge entspricht dieser erlaubten Beanspruchung insofern, als die Lokomotive bei 2000 kg Zugkraft ein Dienstgewicht von 14,7 hat, der Personenwagen III. Klasse mit 24 Sitzblätzen und einer toten Last von 171 kg für den Sitzplatz nur 4,1 t und der offene Güterwagen 2 t und der gedeckte 2,5 t bei 5 t Reinlast wiegen. Die anzuhängende Rohlast auf gerader wagerechter Bahn beträgt 300 t und auf der Steigung von 25 ‰ 50 t.

Schon diese wenigen Ziffern lassen erkennen, wie hier die Einfachheit des Bahnsystems mit der bescheidenen Wirtschaftlichkeit des durchzogenen Gebietes zusammenstimmen, wie Mittel und Zweck sich decken. Der Erfolg blieb nicht aus; dies zeigt am besten eine Gegenüberstellung der Ergebnisse des ersten Betriebsjahres 1880 und des Jahres 1903.

	Gefahrene Personen	Tonnen	Einnahmen
1880	41 066	10 560	71 048 ℳ
1903	273 420	73 275	219 177 ℳ

Die Jahresabschlüsse gestatteten stets neben der bedungenen Abführung der Pachtsumme an den Staat eine angemessene Verzinsung und Tilgung des für den Fahrpark aufgewendeten Kapitals.

Am 1. April 1904 war durch gütliches Übereinkommen der Vertragsteile der Betriebsvertrag gelöst worden und die Feldabahn in den Besitz und Betrieb des preußischen Staates übergegangen, nachdem die preußische Staatsregierung zufolge eines mit dem Großherzogtum Sachsen-Weimar getroffenen Abkommens den Bau eines an die preußische Staatsbahn in den Stationen Salzungen, Gerstungen und Hünfeld anschließenden normalspurigen Staatsbahnnetzes, dessen Linienführung teilweise (von Salzungen bis Vacha) mit der Feldabahn zusammenfiel, übernommen und mit dessen Bau bereits begonnen hatte. Der Umbau der schmalspurigen, 16,3 km langen Teilstrecke Salzungen-Vacha auf Vollspur erfolgte im Jahre 1906.

Und nun nach weiteren 10 Jahren, im März 1916, hat, wie erwähnt, das preußische Abgeordnetenhaus dem vollspurigen Umbau auch der 28 km langen Reststrecke Dorndorf-Kaltennordheim mit einem Aufwande von 4 810 000 ℳ zugestimmt. Der Unterschied zwischen dem, was war und dem, was werden soll, tritt wohl am deutlichsten zutage in der Höhe der Baukosten. Die schmalspurige Feldabahn erforderte ursprünglich ein Kapital von nur 22 700 ℳ für das Kilometer, während für den vollspurigen Umbau 170 000 ℳ für das Kilometer vorgesehen sind. Der Aufschwung von Handel und Industrie (Kaliwerke) ist so gewaltig, wie ihn die Schöpfer der kleinen Feldabahn sich wohl nie träumen ließen. Sie ist heute nicht mehr imstande, die nötige Harmonie zwischen dem Verkehrsmittel und dem zu bewältigenden Verkehre aufrecht zu erhalten.

Zum Schlusse dürften noch einige Worte allgemeiner Natur am Platze sein. In mancher Hinsicht hat die Feldabahn eine gute Lehre gegeben. Die Zeiten sind andere geworden und alle Verhältnisse in Deutschland sind auf eine breitere Grundlage gestellt. Sie haben uns gezeigt, daß mit Rücksicht auf die Einheitlichkeit des Eisenbahnnetzes und die unausbleibliche Entwicklung und das Fortschreiten des Verkehrs die sogen. Individualisierung der Bahnanlagen ihre Grenzen hat. Der alte Kampf um die Spur ist verstummt und eine Benutzung der Straße durch die Eisenbahn wird allgemein abgelehnt. Die ängstliche Anlehnung an bestehende Wege und Parzellengrenzen wird tunlichst vermieden und bei der Anfertigung des Lage- und Höhenplanes im Interesse einer billigen Betriebsführung ein mehr gestreckte und im Längenschnitt günstig verlaufende Linie bevorzugt.

Es sind dies neue der früheren Lehre widersprechende Grundsätze. Ihre Aufstellung darf jedoch nicht dazu führen, die Verdienste früherer Zeiten und Männer verkleinern zu wollen. Gerecht und dankbar sei vielmehr auch heute voll anerkannt, was in entschwundenen Tagen im Eisenacher Oberland für die Entwicklung der Eisenbahntechnik unter Mühen und Schwierigkeiten geleistet wurde. Baurat Lechner-München.

Die Kriegsschwierigkeiten der englischen Eisenbahnen.

„In Anbetracht der weit verbreiteten Behauptung, daß die britischen Eisenbahnen hoffnungslos überlastet sind, ist es bemerkenswert, daß bei den kürzlich abgehaltenen Jahresversammlungen der Eisenbahngesellschaften der Gegenstand nicht erörtert oder auch nur erwähnt worden ist.“ Mit diesen Worten leitete „Engineer“ eine Besprechung der Verkehrsstockung bei den englischen Eisenbahnen ein und gibt damit zu, daß der Krieg eine heillose Verwirrung im englischen Verkehrswesen angerichtet haben muß. Der betr. Aufsatz bestätigt dies noch, indem er im weiteren Verlauf sagt: „Die Verkehrsstockung besteht, aber sie ist unvermeidlich.“ Es wäre recht wertvoll, wenn der Berichterstatter des „Engineer“ jetzt einmal sehen könnte, wie glatt sich in Deutschland der Verkehr abwickelt und wenn er dann die deutschen Verhältnisse mit denen seiner Heimat vergleichen könnte. Durch diesen Vergleich würde er einen Begriff davon bekommen, was in Deutschland geleistet wird, und daraus ersehen, daß Deutschland schließlich doch alle Aussicht hat, den Krieg länger auszuhalten als England. Für die Leser dieser Zeitung ist es nicht erforderlich, bei den nachstehenden Schilderungen englischer Verkehrsnöte jedesmal auf die entsprechenden Verhältnisse in Deutschland hinzuweisen, aber dieser Vergleich drängt sich jedem von selbst auf und zu wessen Gunsten er ausfällt, darüber kann wohl nicht der leiseste Zweifel sein.

Welches sind nun die Gründe der englischen Verkehrs-hwierigkeiten? Zunächst fehlen den Eisenbahnen 20 % ihrer ngestellten, und bei der Durchführung der allgemeinen Wehr-licht werden ihnen wohl noch mehr entzogen werden. Dann t sich aber — und das wird der Hauptgrund der Schwierig-eiten sein — der Verkehr ganz außerordentlich vermehrt. Bei r Great Central-Eisenbahn z. B. sind die Einnahmen aus dem üterverkehr um 81 000 £ gestiegen; die Midland-Eisenbahn tte im Jahre 1915 gegenüber dem Jahre 1913, dem letzten hre ohne außergewöhnliche Verhältnisse, eine Zunahme von 2 353 t allein bei demjenigen Teil des Güterverkehrs zu ver-ichnen, bei dem sie die Güter im Hause des Versenders ab-lt und dem Empfänger bis ins Haus zuführt, also bei dem weig des Verkehrs, der zweifellos die meiste Arbeit ver-sacht. Der Kohlenverkehr nach London und darüber hinaus t im Jahre 1915, wiederum gegenüber dem Jahre 1913, nahezu 000 000 t mehr betragen. Die South Eastern & Chatham-isenbahn diente früher im wesentlichen dem Reiseverkehr, tzt ist sie eine „schwere", d. h. eine Eisenbahn mit über-iegendem Güterverkehr geworden. Bei der Lancashire & orkshire-Eisenbahn hat der Verkehr einen Gipfel erreicht, d die Furness-Eisenbahn bezeichnet das vergangene Jahr als ns der lebhaftesten, das bisher dagewesen ist. Ebenso hat e London & Nordwestbahn mit 1 000 000 t Zunahme des üterverkehrs einen Höhepunkt erreicht. Dazu kommt noch r starke Verkehr von Militärzügen, deren Zahl z. B. bei der ondon & Südwestbahn in der Zeit vom 4. August 1914 bis nde Januar 1916 rund 15 000 betrug; außerdem hatte diese esellschaft noch einen ungeheuren Urlauberverkehr zu be-ältigen, und endlich mußte sie noch 2500 Lazarettzüge be-rdern. Die starke Zunahme des Güterverkehrs ist ihrerseits iederum im wesentlichen auf eine erhebliche Steigerung der förderten Menge von Kohle zurückzuführen. Die schottische ohle wurde im Frieden entlang der englischen Ostküste zur e nach dem Süden des Landes gebracht; dieser Weg ist jetzt egen der Bedrohung durch die deutsche Flotte einigermaßen isicher, und da die schottische Kohle die hohe Eisenbahn-acht von der Grube bis in die Gegend von London nicht agen kann, muß diese Gegend jetzt ihren Bedarf aus York-ire, den Midlands und Wales decken. Eine weitere Ursache r Verkehrsstockung ist das Zusammendrängen des Verkehrs n den Stellen, wo Heeresbedarf erzeugt wird, und hier hat die egierung durch eine geradezu unglaubliche Maßnahme zur ergrößerung der Schwierigkeiten sehr erheblich beigetragen: e ließ nämlich alle Granaten von der Fabrik erst nach Wool-ich zur Abnahme kommen und schickte sie dann der Fabrik am Füllen wieder zurück. Da die englischen Eisenbahnen em Staate zurzeit unentgeltlich zur Verfügung stehen — er ewährleistet ihnen bekanntlich als Entgelt für die Kriegs-istungen die Einnahmen, die sie vor dem Kriege hatten —, o verursachten diese Transporte dem Staate keine besonderen osten, und man war kurzsichtig genug, sie deshalb für zu-ässig zu halten; neuerdings ist aber Wandel geschaffen wor-en, und die Abnahmebeamten bereisen nunmehr die Fabriken. ine weitere Entlastung des Güterverkehrs wird kaum möglich ein, denn den Seeweg wieder sicher zu machen, dürfte England or Ende des Krieges trotz seiner Flotte nicht gelingen, und o wird wohl die unerläßliche Entlastung beim Personenverkehr nsetzen müssen.

In dieser Beziehung ist schon mancherlei geschehen. Eine anze Anzahl Verkehrsstellen sind geschlossen und Züge sind ingezogen worden. Besondere Einschränkungen mußten n Speisewagenverkehr vorgenommen werden. Die Große ordbahn ist in dieser Beziehung neuerdings dem Bei-piel der London & Nordwestbahn gefolgt und hat am 1. Mai en Speisewagenbetrieb eingestellt, desgleichen die Große Vestbahn auf den Strecken, die mit der London & Nordwest-ahn im Wettbewerb stehen, also nach Birmingham, Wolver-ampton und Chester. Als Ersatz werden Frühstückskörbe mit alten Speisen im Zuge mitgeführt, die den Reisenden von den Zugbegleitern ins Abteil gebracht werden. Die Midlandbahn hat bereits die Absicht ausgesprochen, ebenfalls die Speise-wagen aus dem Verkehr zurückzuziehen. Aber all dies ist „Engineer" noch nicht genug. Der Reiseverkehr muß noch weiter eingeschränkt werden, es wird noch zu viel unnötig gereist, und der Reisende verlangt immer noch dieselben Bequemlichkeiten und Annehmlichkeiten wie im Frieden. Manche Gesellschaften haben schon angekündigt, daß der Reisende in der nächsten Zeit seine Ansprüche in vielen Beziehungen wird herabsetzen müssen. (Gerade dieser Punkt fordert zu einem Vergleich mit deutschen Verhältnissen ganz besonders heraus!) Die Zahl der Züge muß verringert, ihre Geschwindigkeit muß vermindert werden; dabei wird es nicht zu vermeiden sein, daß die durchgehenden Züge auch den Ortsverkehr zu bedienen haben werden, eine Maßnahme, die der englische Reisende ganz besonders bitter empfinden wird, denn er war gewöhnt, daß beide Verkehrsarten scharf auseinander gehalten wurden, und verlangte, im Schnellzug an allen Unterwegspunkten ohne Aufenthalt vorbeizufahren.

Außer den bereits erwähnten kommt als Grund für die englischen Verkehrsschwierigkeiten noch die Arbeiterknappheit und die Höhe der Löhne in Betracht. Sie geben Anlaß dazu, daß der Empfänger gern einen beladenen Wagen stehen läßt und Standgeld für ihn bezahlt, wenn er nur dadurch eine bessere Ausnutzung der knappen, ihm zur Verfügung stehenden Arbeitskräfte erreicht, und das Zurückhalten von Wagen macht sich bekanntlich im Verkehr ganz besonders lästig bemerkbar. Die Heeresverwaltung hat in dieser Beziehung strenge Vorschriften erlassen, um die Wagen so kurze Zeit wie möglich zu beanspruchen: kein Wagen darf mit Munition beladen werden, wenn nicht feststeht, daß er alsbald abgefördert werden kann, und beladen eingehende Wagen müssen sofort entladen und der Eisenbahngesellschaft wieder zur Verfügung gestellt werden. Daß auch die Schwierigkeiten bei der Unterhaltung der Wagen, die durch den Mangel an Arbeitskräften in den Eisenbahnwerkstätten entstehen, den Betrieb und damit den Verkehr ungünstig beeinflussen, war in dieser Zeitung schon erwähnt worden, und die gleichen Schwierigkeiten bestehen in bezug auf die Lokomotiven, von denen auch eine große Zahl im Heeresdienst abwesend ist.

Der Wagenmangel veranlaßt „Engineer" zu dem Vorschlag, es solle eine allgemeine Güterwagengemeinschaft gegründet werden, und so sehr dieser Gedanke der Stellung, welche die englischen Eisenbahngesellschaften bisher einnahmen, widerspricht, so ist doch seine Verwirklichung nicht aussichtlos. Eine Anzahl von Gesellschaften haben schon derartige Gemeinschaften geschlossen. So verfügen seit Anfang April die London & Nordwestbahn, die Große Westbahn, die Midland-Eisenbahn, die Nordostbahn und die Lancashire & Yorkshire-Eisenbahn mit gewissen Einschränkungen gemeinschaftlich über ihren Bestand an offenen Güterwagen; sie haben sich damit dem Vorgehen der Großen Nordbahn, der Großen Ostbahn und der Großen Centralbahn angeschlossen, zwischen denen schon seit Ende 1915 Güterwagengemeinschaft besteht. Demnächst ist auch der Abschluß eines ähnlichen Übereinkommens zwischen den drei großen südschottischen Gesellschaften, der Kaledonischen, der Nordbritischen und der Glasgow & Südwest-Eisenbahn zu erwarten. Bei den fünf zuerst genannten Gesellschaften handelt es sich dabei um etwa 200 000 Wagen, also etwa um die Hälfte derjenigen der Bahnen von England und Wales. Vor dem Jahre 1915 durften Güterwagen, die das Netz ihrer Eigentümerin verließen, allgemein nur mit solchem Gut beladen werden, das nach Verkehrsstellen ihrer Heimatbahn bestimmt war, und das auch nur dann, wenn dabei derselbe Übergangsbahnhof wie auf der Herfahrt berührt wurde. Im Jahre 1915 wurden diese Bestimmungen dahin gemildert, daß jede Beladung zulässig war, die den fremden Wagen in der Richtung nach der Heimat in Bewegung setzte, und neuerdings ist auch diese Beschränkung im Wechselverkehr der genannten Gesellschaft gefallen. . . ke

Fürsorge für die Hinterbliebenen der im Kriege Gefallenen.

Ein Erlaß des preußischen Ministers des Innern vom 5. Mai . J. beschäftigt sich mit obiger Frage und besagt u. a. olgendes:

Auf dem Gebiete der Fürsorge für die Hinter-liebenen der im Kriege Gefallenen tritt je länger je mehr as Bedürfnis hervor, alle privaten und behördlichen Maß-ahmen zum Wohle der Hinterbliebenen örtlich zusammen u fassen, um sie in gegenseitiger Förderung möglichst wirksam uszugestalten.

Für die private Wohltätigkeit ist bereits eine gewisse Ein-eitlichkeit durch die Begründung der National-Stiftung für die linterbliebenen geschaffen, deren Provinzialausschüsse zurzeit in der Bildung begriffen sind und deren örtlicher Ausbau bevorsteht. Neben der National-Stiftung werden aber auch künftig, wie schon jetzt, zahllose andere Vereinigungen jeglicher Art Liebeswerke in jeder Form an denen üben, deren Ernährer ihr Leben für das Vaterland hingegeben haben. Es ist aber leider kein Zweifel, daß diese mannigfachen Formen der Fürsorge, trotz bester Absicht und Bemühung der Beteiligten, vielfach sich kreuzen und zu einer unrichtigen Verwendung der Mittel führen werden, wenn nicht von einer mit den Behörden verbundenen Amtsstelle eine ausgleichende Einwirkung ausgeübt wird.

Einer solchen Amtsstelle, die mit der Zeit eine vollständige

Liste aller bedürftigen Hinterbliebenen von Kriegsteilnehmern in ihrem Bezirk aufstellen und damit von selbst zum Mittelpunkt der gesamten Fürsorge für diese werden müßte, würden aber auch andere Aufgaben von größter Wichtigkeit für die Hinterbliebenen zufallen.

Im Bereiche der Versorgungsgesetzgebung kommen als solche namentlich die Hilfeleistung bei der Stellung von Anträgen, sowie bei der Beschaffung der nötigen Belege und sonstigen Unterlagen in Betracht, außerdem aber auch die für die Entscheidungen der Behörden notwendige Ermittlung der persönlichen und wirtschaftlichen Verhältnisse und die Erstattung von Berichten hierüber. Eine solche Klarstellung der Einkommens- und Lebensverhältnisse ist namentlich für diejenigen Bezüge von besonderer Bedeutung, die nach freiem Ermessen zugebilligt oder versagt werden können (zu vergl. §§ 9, 11, 17, 22, 26, 27, 34, 43 des Militär-Hinterbliebenen-Gesetzes vom 17. Mai 1907 und die Unterstützungen zum Ausgleich von Härten aus dem allgemeinen Pensionsfonds Kap. 84 a des Reichshaushalts). Bei der Prüfung derartiger Anträge, deren Entscheidung von grundlegender Bedeutung für die wirtschaftliche Lage der Hinterbliebenen ist, sind die Militärbehörden zurzeit im wesentlichen auf die Inanspruchnahme polizeilicher Hilfe angewiesen, es liegt aber auf der Hand, daß zur Beurteilung der dabei in Frage kommenden Verhältnisse die polizeilichen Organe nicht immer die wünschenswerte Eignung und Sachkenntnis besitzen. Eine örtliche Amtsstelle, welche die Fürsorge für die Hinterbliebenen zur besonderen Aufgabe hat, würde diese Ermittlungen durch die Heranziehung geeigneter Helfer in schonenderer Weise ausführen und in vielen Fällen zutreffendere und bessere Auskünfte erteilen können.

Ähnliches gilt für die vielen weiteren verantwortungsvollen Aufgaben, die bei der Beratung und Anleitung der Hinterbliebenen in Angelegenheiten ihres Familien- und Erwerbslebens hervortreten. Bei der Regelung des Nachlasses, bei der Veränderung des Haushaltes, bei der Veräußerung oder Fortführung des alten oder der Einrichtung eines neuen Erwerbsbetriebes, bei der Wahl eines persönlichen Berufes durch die Witwe, bei der Erziehung und Berufsausbildung der Kinder, kurz bei allen den zahlreichen Fragen, deren Lösung nötig ist, um die durch den Tod des Familienhauptes und Ernährers getroffene Familie in geordnete Verhältnisse zu bringen, wird die Beratung und Hilfe am besten von einer Stelle aus geleistet werden, die selbst den vollen Überblick über die örtlichen Verhältnisse hat und außerdem in der Lage ist, alle in Betracht kommenden Kräfte, staatliche wie private, zur geeigneten Hilfeleistung heranzuziehen.

Die somit dringend wünschenswerten örtlichen Fürsorgestellen für die Hinterbliebenen dürfen aber der Natur der Sache nach keine streng behördliche Gestaltung erfahren. Sie sollen nur den Kern und die Oberleitung der Fürsorge in ihrem Gebiete darstellen, im übrigen aber ihre Hauptaufgabe in der Heranziehung und richtigen Einsetzung der vorhandenen Kräfte der freien Liebestätigkeit erblicken. Eine solche Heranziehung entspricht dem in allen Volksklassen empfundenen Verlangen, sich an der Linderung der Kriegsnot mit eigenem Zugreifen zu beteiligen.

Derartige Fürsorgestellen sind denn auch bereits vielfach namentlich in den großen Städten, unter verschiedenen Namen ins Leben gerufen, zum Teil unter direkter kommunaler Leitung, zum Teil unter Benutzung anderer bestehender öffentlich-rechtlicher Einrichtungen. Das segensreiche Wirken derartiger Fürsorgestellen ist bereits erprobt und wird namentlich auch von dem Königlichen Kriegsministerium anerkannt.

Der preußische Eisenbahnminister hat Abschrift den Königlichen Eisenbahndirektionen und dem Königlichen Eisenbahn-Zentralamt zur Kenntnis und mit dem Veranlassen zugehen lassen, den oben abgedruckten Teil des Erlasses mit einem aufklärenden Hinweis über die Zweckmäßigkeit einer einheitlich geregelten Fürsorgetätigkeit den Dienststellenvorstehern und auch den Eisenbahnvereinen in geeigneter Form bekannt zu geben. Sie sind dabei insbesondere darauf hinzuweisen, daß bei allen eisenbahnseitigen Ermittlungen in persönlichen und wirtschaftlichen Angelegenheiten der Hinterbliebenen von Eisenbahnbediensteten die zuständigen örtlichen Fürsorgestellen in erster Linie in Anspruch zu nehmen sind und dahin zu wirken ist, daß diese Stellen sich der bedürftigen Hinterbliebenen beratend und fördernd annehmen.

Abdruck dieses Erlasses ist dem Hauptausschuß der Kriegsbeschädigtenfürsorge der Kriegssammlung der Eisenbahn zur Kenntnis und zur Verständigung der Bezirksausschüsse der Kriegsbeschädigtenfürsorge zuzufertigen.

Versuch einer internationalen Eisenbahnstatistik.

In der Februar- und Märznummer der vom Zentralamt in Bern herausgegebenen „Zeitschrift für den internationalen Eisenbahntransport“ wird an die kürzlich durch das „Bureau of Railway Economics“ in Washington erfolgte Veröffentlichung einer vergleichenden Statistik der Eisenbahnen der Vereinigten Staaten und fremder Länder vom Jahre 1912 eine längere Betrachtung über das Schicksal der bereits im Jahre 1855 auf dem internationalen statistischen Kongreß in Paris erstmalig behandelten Frage der internationalen Eisenbahnstatistik angeknüpft. Diese Frage wurde von späteren Kongressen wieder aufgenommen und ihre Weiterverfolgung einer fachmännischen Kommission übertragen, an deren Spitze der damalige Vorsteher der Statistik im österreichischen Handelsministerium v. Brachelli trat. Die zurzeit noch ungelöste Frage beschäftigte bekanntlich zuletzt die 8. Tagung des Internationalen Eisenbahn-Kongreßverbandes in Bern im Juli 1910, in deren Verlauf die Frage XIV „Statistik“ zuerst, nach vorhergegangenen, sehr lehrreichen Berichten über die Statistik Großbritanniens, der englischen Kolonien, Amerikas und der anderen Länder, von der 4. Sektion: Allgemeines, und hiernach von den Plenarsitzungen behandelt wurde. Die dort angenommenen Schlußfolgerungen erstreckten sich zunächst auf das, was die Spezialstatistiken darzustellen haben, sodann auf die Zweckmäßigkeit, alle Bemühungen für die Vereinheitlichung der Eisenbahnstatistik zu ermuntern, wenigstens in bezug auf die Hauptelemente des Eisenbahnbetriebs, im Maße der Möglichkeit und in Berücksichtigung eines jeden Landes.

Hierauf wird in der Zeitschrift der Versuch der oben angedeuteten amerikanischen Eisenbahnstatistik beschrieben. Weil eine gewisse Vereinheitlichung der statistischen Angaben der verschiedenen Länder noch nicht zu erreichen war, ist die amerikanische Statistik nicht auf Tabellen, sondern auf die für jedes Land wiederholte Anwendung des für die Statistik der Eisenbahnen der Vereinigten Staaten angenommenen Schemas aufgebaut worden. Die Statistik zerfällt in zwei Teile, der erste umfaßt die Angaben von 38 Staaten und Ländern, der zweite die Durchschnittszahlen dieser verschiedenen Mitteilungen. Die Arbeit erstreckt sich auf 606 000 Eisenbahnmeilen, die ungefähr ⅞ der Gesamtheit der Eisenbahnen der Welt darstellen. Nicht berücksichtigt wurden die Linien der allzu entfernten Länder und von zu geringer Bedeutung, ferner eine gewisse Anzahl von Lokalbahnen, von Schmalspurbahnen und von Linien ohne allgemeinen Nutzen in den hauptsächlichsten Ländern.

Fast ganz Europa ist darin vertreten, zunächst durch die Staaten, die dem Internationalen Übereinkommen beigetreten sind (mit Ausnahme von Luxemburg und Serbien), denen sich hier nach Spanien, Norwegen, Portugal und Großbritannien anschließen; Asien durch China — nur durch die Eisenbahn Peking-Mukden —, Indien, Japan und Siam, das russische Asien ist zu Rußland gerechnet; Afrika durch Algerien und Tunis, Ägypten und die Südafrikanische Union Australien durch den australischen Staatenbund: Süd- und West-Australien, Neu-Süd-Wales, Neuseeland, Queensland und Viktoria endlich Amerika durch Argentinien, Brasilien, Canada, Chile Cuba, die Vereinigten Staaten und Mexiko (nur für die Nationalbahnen). Die Längen sind in der Statistik in englischen Meilen (1609 m), die Gewichte in Tonnen zu 2000 Pfund = 907 kg und die Geldbeträge in Dollars angegeben. Das im ersten Teil verwendete Schema, das im allgemeinen auf den gleichen Grundsätzen wie jenes beruht, dessen sich das Zentralamt seit Jahren für seine statistischen Mitteilungen bedient, enthält 97 Rubriken und ungefähr 30 Unterrubriken. Diese letzteren betreffen ausschließlich die verschiedenen Wagenarten und ihre Fahrleistungen. Die Angaben über die Vereinigten Staaten sind vollständig, während für die übrigen Länder, je nach der Fülle der aus den amtlichen Quellen geschöpften Nachrichten, die Anpassung mehr oder weniger vollständig ist. Die Schwierigkeiten einer solchen Anpassung werden in unserer Quelle an einer ganzen Reihe von Beispielen aus der amerikanischen Statistik erörtert und daraus der Schluß gezogen, daß, da es unmöglich ist die Elemente, die nicht ganz gleichartig, sondern im Gegenteil oft sehr verschieden sind, unter sich zu vergleichen, die erhaltenen Zahlen, und besonders die Durchschnittszahlen, nicht in der Eigenschaft einer absoluten, sondern nur einer sehr annähernden und relativen Vergleichung in Betracht gezogen werden dürfen. Auf jeden Fall wird dieser Versuch der Zusammenstellung der hauptsächlichsten Betriebsergebnisse der Eisenbahnen der Welt von jedem, der sich mit statistischen Fragen beschäftigt, mit wirklichem Interesse zu Rat gezogen werden. Die Veröffentlichung des „Bureau of Railway Economics“ bestätigt übrigens in allen Punkten, sowohl durch die in ihrem Vorwort auseinandergesetzten Beobachtungen wie auch durch die Darstellung der zu überwindenden Schwierigkeiten, den in der letzten Tagung des Internationalen Eisenbahnkongresses ausgesprochenen Wunsch, der, wie oben bemerkt, auf die Ermutigung der Bestrebungen für die Vereinheitlichung in Sachen der Eisenbahnstatistik gerichtet war.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Frühkartoffeln.** Nach einem Erlaß des preußischen senbahnministers vom 28. v. M. ist es bei der außerordentlhen Wichtigkeit der Verwertung der Frühkartoffeln für die gemeine Volksernährung erforderlich, für eine unbedingt zurlässige und schnelle Beförderung dieser Kartoffeln unter len Umständen Sorge zu tragen. Frühkartoffeln sind ein ßerordentlich empfindliches und leicht verderbliches Gut und i der großen Bedeutung, die sie in den nächsten Wochen für n Gebrauch haben werden, ist es Pflicht der Eisenbahnbehörn und -Dienststellen, gemeinsam mit den Verfrachtern mit len Kräften dafür zu sorgen, daß die Ware bei der Beförderung cht verdirbt und in guter Beschaffenheit am Empfangsorte ıkommt. Der Minister bringt den Telegrammerlaß vom 12. Noember v. Js. — Nr. 197 — erneut in Erinnerung und weist die öniglichen Eisenbahndirektionen insbesondere an, im Benehmen it den Provinzialverbänden und den Lieferanten die für den rühkartoffelverkehr hauptsächlich in Betracht kommenden Verhrsbeziehungen zu ermitteln, für diese Beförderungspläne aufstellen, und darauf hinzuwirken, daß die Wagen mit Beklebetteln „Frische Kartoffeln" beklebt werden, damit sie äußerlich nntlich sind. Außerdem sind die Dienststellen anzuweisen, r Frühkartoffeln nur gut gereinigte und mit ausreichenden üftungsvorrichtungen versehene Wagen von 15 t Ladegewicht ı verwenden. Die Frühkartofeln werden meist in loser Schütng verladen und zwar in Mengen von 10 t; sofern sich aus der eladung der 15-t-Wagen mit 10 t Frühkartoffeln Anstände erben sollten, ist unverzüglich telegraphisch zu berichten.

— **Verpflegung der Fahrbediensteten unterwegs und auf ıswärtigen Stationen.** Ein Erlaß des preußischen Eisenbahninisters vom 30. v. M. besagt folgendes: Es ist zu meiner enntnis gelangt, daß für die Fahrbediensteten unteregs und auf auswärtigen Stationen noch immer erhebliche erpflegungsschwierigkeiten beständen. Besonders wird dabei ervorgehoben, daß die für die Eisenbahnbediensteten eingerichten Kantinen für das Fahrpersonal meist versagten, da die Wirte im allgemeinen nur für ihre ständigen Gäste ein Essen reit zu halten pflegten. Sollte dies zutreffen, so würde baldöglichst für Abhilfe zu sorgen und von den Königlichen Eisenhndirektionen dahin zu wirken sein, daß den berechtigten Wünschen der Fahrbediensteten nach Besserung der Verpflegungsmöglichkeiten auf auswärtigen Stationen, nötigenfalls ıter Bereitstellung besonderer Mittel, entsprochen wird. Naentlich ist es geboten, daß die Fahrpersonale, die nach Lage res Dienstes die Kantineneinrichtungen auswärtiger Stationen ır in gewissem Zeitwechsel in Anspruch nehmen können, auf Wunsch eine geordnete Verpflegung in gleicher Weise erhalten, ie die ständigen Gäste der Kantinen.

Auch zur Beseitigung der für die Familien von Eisenbahnediensteten bestehenden Verpflegungsschwierigkeiten werden ı geeigneten Fällen ebenfalls die Betriebe der Eisenbahnkannen mit Erfolg ausgenutzt werden können. Ich verweise dieseralb auf die in Nr. 49 der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenahn-Verwaltungen vom 24. Juni d. Js. enthaltenen Ausführungen ber die Eisenbahnkantinen in Baden und beauftrage die Königchen Eisenbahndirektionen, alsbald zu prüfen, ob auf großen ahnhöfen mit zahlreichem Personal ähnliche Einrichtungen sich ls nötig erweisen, und zutreffendenfalls die erforderlichen Maßahmen zu treffen. Die durch eine verbesserte Nahrungsmittelersorgung sowohl für die Fahrpersonale als auch für die amilienangehörigen der Eisenbahnbediensteten erforderlichen ufwendungen allgemeiner Art können beim Titel 12, Position 15 es Etats für 1916 verausgabt werden.

— **Zusatzbrotkarten für die ständig im Rangierdienst beschäftigten Bediensteten.** Ein Erlaß des preußischen Eisenahnministers beauftragt die Königlichen Eisenbahndirektionen, ahin zu wirken, daß auch die ständig im Rangierdienst beschäftigten Bediensteten, die hinsichtlich ihrer dienstlichen Tätigeit ebenfalls zu den Schwerarbeitenden zu zählen sind, bei der uweisung von Zusatzkarten mitberücksichtigt werden.

— **Der bayerische Kanalverein.** Die „Köln. Ztg." vom 8. v. M. schreibt: Es ist durch die derzeitigen Verhältnisse beingt, daß die 24. Tagung des bayerischen Kanalvereins bloß urz sein konnte und daß auch wegen der nach dem Kriegsfahrlan etwas sehr langen Fahrzeit, die man von München, Nürnerg und anderen bayerischen Städten her bis zum Tagungsorte elheim benötigt, der Besuch etwas schwächer als sonst war. nders wird es sein, wenn sich 1917, hoffentlich nach Friedensschluß, die Kanalfreunde zur Vierteljahrhundertfeier des Vereins in der Gründungsstadt Nürnberg um den für Bayerns Anschluß an die Großschiffahrtsstraßen emsig besorgten König Ludwig scharen. Wie bei der kürzlich in München abgehaltenen Tagung des deutsch-österreichisch-ungarischen Wirtschaftsvereins trat auch bei der diesmaligen Versammlung des Kanalvereins das Bestreben hervor, schon während des Krieges das, was nach Friedensschluß zu geschehen hat, klar zu erkennen. Der König faßte das in die Worte zusammen: „Wir müssen dafür sorgen, daß wir in Zukunft ohne Hilfe von auswärts uns im Deutschen Reiche allein ernähren können." Die gleiche aus den bisherigen Kriegserfahrungen sich ergebende Lehre betonte der langjährige Vorsitzende des Kanalvereins, Geheimrat Dr. v. Schuh. Erst der Krieg habe den breiteren Volksschichten die Bedeutung guter Wasserstraßen voll zum Bewußtsein gebracht. Näher führte das der Geschäftsführer des Vereins Steller aus. Eine von Nordwest nach Südost führende Großverkehrsstraße werde eines der wirksamsten Mittel sein, um im Kriege das Deutsche Reich gegen eine völlige Absperrung seines Handels mit außereuropäischen Gebieten zu sichern und im Frieden das mitteleuropäische Wirtschaftsleben in erwünschter Weise zu fördern.

Mit Recht hob Geschäftsführer Steller hervor, daß der Verein in 24 Jahren manches erreicht und besonders manche Anrerungen gegeben habe, daß aber weit mehr noch zu tun übrigbleibe. Denn der Donauwasserweg, der im Anschluß an Rhein und Elbe unsern zukünftigen verstärkten Verkehr mit dem Südosten vermitteln soll, bietet mancherlei Schwierigkeiten, die beim Rhein und vielen anderen Flüssen nicht in Betracht kommen. Der Beseitigung einer dieser Schwierigkeiten, wie sie auf der Donaustrecke Regensburg-Passau hinsichtlich des sogenannten Donaukachlet bestehen, war der Vortrag des Stadtbaurats Flintsch aus Passau gewidmet. Er schlug die Errichtung eines beweglichen Wehrs oberhalb von Vilshofen und weiterhin die Anlage eines zweiten Stauwerks vor. Durch die damit verbundenen Kraftwerke und die Einnahmen für den im Jahresdurchschnitt auf 200 Millionen Kilowattstunden zu berechnenden elektrischen Strom könnten nicht nur die Jahresausgaben der Anlage gedeckt, sondern es könne sogar von der Erhebung von Schiffahrtsabgaben Abstand genommen werden. Der König denkt an eine Großschiffahrtsstraße bis Kelheim, in dessen Nähe jetzt der alte, von König Ludwig I. erbaute Main-Donau-Kanal mündet. Für kleinere Schiffe wird aber die Donau, wenn auch nicht das ganze Jahr hindurch, so doch bei gutem Wasserstand bis nach Ulm an der bayerisch-württembergischen Grenze befahrbar sein. Bedeutsam war es für diese Wiederaufnahme eines wenn auch eingeschränkten Schiffahrtsverkehrs bis ins Herz Oberdeutschlands hinein, daß anläßlich der Kanalvereinstagung die Taufe des ersten Schiffes vollzogen werden konnte, welches die Schiffahrtsgesellschaft Bayerischer Lloyd für den Verkehr zwischen Regensburg und Ulm in Aussicht genommen hat. Es erhielt den Namen des Königs von Württemberg, mit dem dann auch darauf bezügliche Telegramme ausgetauscht wurden.

Recht gut steht es mit der Schiffbarmachung des Mains, da die bayerische Regierung, noch bevor die Kanalisierung von Hanau bis zum bayerischen Aschaffenburg vollendet sei, bereits mit den Vorarbeiten für deren Fortsetzung bis Bamberg begonnen habe. Die derzeitige Stimmung auch in bayerischen Landtagskreisen ist dafür weit günstiger, als es früher der Fall gewesen. Vielleicht um einige Schattierungen weniger zuversichtlich lautete, wie wenigstens der König sich über den zukünftigen Main-Donau-Kanal äußerte, der den veralteten und für jetzige Verhältnisse nicht mehr genügend leistungsfähigen Ludwigs-Kanal ersetzen soll. Wie er hergestellt werde, stehe noch nicht fest. Pläne, und zwar sehr umfangreiche und ins einzelne gehende, sind in den 24 Jahren der bisherigen bayerischen Kanalbestrebungen mehrfach ausgearbeitet, dann aber immer wieder durch andere, die, sei es die Kosten, sei es die Schleusenzahl verringern wollten, ersetzt worden. Seit der Reichskanzler die bayerischen Kanalbestrebungen seines Wohlwollens versichert hat, herrscht hinsichtlich eines Werkes, das, wie man meint, für ganz Mitteleuropa von höchster Wichtigkeit sein und Nord- und Süddeutschland einander noch näher als bisher bringen werde, mehr als früher die Hoffnung, daß auch das Reich sich beteiligen werde.

— **Bayerischer Eisenbahnetat für die Jahre 1916/1917 im Landtag.** In der 50. öffentlichen Sitzung der Kammer der Reichsräte sprach der Verkehrsminister v. Seidlein den Dank für die Anerkennung aus, die der Eisenbahnverwaltung für ihre Leistungen während des Krieges gezollt wurde, und fuhr fort: Der Übereinstimmung Ihres Hohen Ausschusses erfreue ich mich auch bei meinen Bestrebungen für unser Personal, wie namentlich in der Wohnungsfürsorge und in der Bereitstellung von Land für Feld- und Gartenbau, in der Frage des Zusammenschlusses der Versicherungsvereine unseres Personals mit dem Ziele einer großen staatlichen Versicherungsanstalt und bei der

Durchführung des Akkordverfahrens zur Verbesserung der Einkommensverhältnisse unserer Arbeiter. Besonders teile ich den Standpunkt mit Ihrem Hohen Ausschusse in der politisch und wirtschaftlich gleich bedeutsamen Frage der Aufrechterhaltung der Selbständigkeit der bayerischen Staatseisenbahnen. Die der föderativen Grundlage des Deutschen Reichs entsprechende getrennte Verwaltung der deutschen Staatseisenbahnen hat sich bereits im Frieden bewährt; namentlich aber im gegenwärtigen Kriege haben die deutschen Staatseisenbahnen die Probe ihrer Leistungsfähigkeit wie ihrer Fähigkeit zum einheitlichen Zusammenwirken erwiesen. Wie wir jederzeit treu zum Reiche stehen, so werden wir auch in der Verwaltung unserer Eisenbahnen in allen gemeinschaftlichen Angelegenheiten des Betriebes und des Baues mit den anderen deutschen Staatseisenbahnverwaltungen weiterhin wie bisher einheitlich zusammenwirken. Dabei bleibt uns im selbständigen Eisenbahnbesitz ein großes wirtschaftliches Mittel, das der Regierung und Volksvertretung ermöglicht, durch ins Einzelne gehende Fürsorge die wirtschaftliche Entwicklung unsere Bevölkerung zu fördern und unserem besonderen Verkehrsbedürfnissen Rechnung tragen, mehr und besser, als dies in einer großen Eisenbahngemeinschaft der Fall sein könnte. Die bayerischen Staatseisenbahnen konnten den Krieg mit Hilfe ihres Ausgleichsfonds und entsprechenden Sparmaßnahmen bisher auch finanziell durchhalten und dabei gleichmäßig den Anforderungen des Heeres und des einheimischen wirtschaftlichen Lebens gerecht werden. Zugleich suchen wir für die nach dem Friedensschluß erhoffte starke Verkehrszunahme insbesondere durch höhere Aufwendungen für Erneuerung und Vermehrung unseres Fahrmaterials vorzusorgen. So möchten die bayerischen Staatseisenbahnen für ihren Teil dazu beitragen, daß unser Volk, wie im Kriege so auch im kommenden Frieden erfolgreich bestehe.

Der Etat sowie der 2. Nachtrag vom außerordentlichen Budget, der für den viergleisigen Ausbau von Bahnen und für Ergänzung des Güterwagenparkes und Erbauung einer pfälzischen Lokalbahn insgesamt 14 976 200 ℳ auf Rechnung des Staatseisenbahnanlehens vorsieht, wurde genehmigt.

— **Fahrgeldsätze des Zugpersonals in Württemberg.** Die Fahrgeldsätze des Zugpersonals bei den württembergischen Staatseisenbahnen sind mit Wirkung vom 1. Mai d. J. an für die Dauer des Krieges um zwei Pfennig für die Stunde Ausbleibzeit des Zugbegleitpersonals und für die Stunde Dienst- und Ausbleibzeit des Lokomotivpersonals erhöht worden. Sie betragen damit für die Stunde: für den Dienst als Zugführer 13,5 ₰, als Schaffner 12,5 ₰, als Bremser 11,5 ₰ (für auf Nebenbahnen angestelltes Personal 11,5 ₰, 10,5 ₰, und 9,5 ₰), als Dienstfrau 10 ₰; für den Dienst als Lokomotivführer 7 ₰, als Lokomotivheizer 5,5 ₰, als Führer von einmännig besetzten Rangierlokomotiven 17 ₰. Das Lokomotivpersonal erhält daneben Kilometergeld im bisherigen Betrag.

— **Das Landtagswahlrecht der dienstlich außerhalb Landes wohnenden württembergischen Eisenbahnbeamten.** Die württembergische Zweite Kammer hatte über einen Antrag zu beraten, der die Vorlage eines Gesetzentwurfs über die Ermöglichung der Ausübung des Wahlrechts für die Ständeversammlung durch die an nichtwürttembergischen Orten stationierten württembergischen Beamten wünschte. Es handelt sich dabei vornehmlich um etwa 190 Eisenbahnbeamte, die an einzelnen vom württembergischen Staat betriebenen aber auf fremdem Staatsgebiete, meist in Preußen (Hohenzollern) und Baden gelegenen Bahnstrecken angestellt sind und denen weil sie außerhalb Württembergs wohnen, das aktive und passive Wahlrecht zur württembergischen Ständeversammlung fehlt. Nach einer Erörterung der Schwierigkeiten, die sich aus der am Wahltag erforderlich werdenden Beurlaubung und Stellvertretungen der Beamten ergeben, wurde der Antrag entsprechend dem Bericht des Staatsrechtlichen Ausschusses in der Fassung angenommen, die Königl. Staatsregierung zu ersuchen, bei einer künftigen Änderung von Bestimmungen der Verfassung auch die Ermöglichung der Ausübung des Landtagswahl- und Wählbarkeitsrechts für die an nichtwürttembergischen Orten stationierten Beamten ins Auge zu fassen. Von der Regierung wurde die Erklärung abgegeben, daß für einen späteren Verfassungsgesetzentwurf ein entsprechender Artikel bereits ausgearbeitet sei.

— **Inschriften an Eisenbahnzügen.** Die „Eisenbahn“ schreibt: Im vorigen Jahre ist von dem Rektor Karl Wehrhan in Frankfurt a. M., Volta-Mittelschule, unter dem Titel „Gloria Viktoria! Volksdichtung an Militärzügen“ ein Büchlein herausgegeben worden, das sich seit seinem Erscheinen in weiten Kreisen wachsender Beliebtheit erfreut. Wie wir vernehmen, will sich der Verfasser auch in Zukunft der Sammlung und volkskundlichen Bearbeitung der an den Eisenbahnzügen befindlichen Kreideinschriften unserer ins Feld ziehenden Krieger widmen und bittet die Eisenbahner um freundliche Mitteilung aller solcher Inschriften, besonders aus neuerer Zeit. Auch sind Bilder (Photographien, Postkarten usw.) von den mit Inschriften und Zeichnungen versehenen Wagen willkommen. Für die Einsendung schöner Inschriften und Bilder stellt der Herausgeber sein g nanntes Büchlein, das eine Sammlung von Inschriften aus d ersten Mobilmachungszeit enthält, umsonst zur Verfügung. W bringen den Wunsch des Verfassers, der der Unterstützung woi wert erscheint, gern zur Kenntnis unserer Leser.

— **Geh. Regierungsrat Wilhelm Simon †.** Im hohen Alte von 83 Jahren ist am 28. v. M. der frühere langjährige Vo sitzende der Direktion der Berlin-Hamburger Eisenbahn-Gesel schaft, Geh. Regierungsrat Wilhelm Simon, in Berlin gestorbe Mit ihm ist eine der vornehmsten Erscheinungen aus der Zeit d deutschen Privatbahnen dahingegangen. Simon war s. Z. a Gerichtsassessor in den preußischen Staatseisenbahndienst g treten. Seine glänzenden Gaben als scharfsinniger und kenn nisreicher Verwaltungsbeamter, seine ausgezeichnete Arbeit kraft, klare Auffassung und gewinnende Persönlichke lenkten sehr bald die Aufmerksamkeit seiner Vorgesetzten a ihn, er wurde in das Handelsministerium berufen und dort zu Vortragenden Rat und Geheimen Regierungsrat befördert. A dieser Stellung schied er in den siebziger Jahren, u in die Direktion der Berlin-Hamburger Eisenbahn einz treten, die sich damals infolge des Aufblühens der Sta Hamburg und des überseeischen Verkehrs mehr und mehr z einem höchst einflußreichen Unternehmen entwickelte. Er w in den letzten Jahren Vorsitzender der Direktion und nahm unt den leitenden Männern der Deutschen Privatbahnen eine hervo ragende Stellung ein.

Als infolge der Preußischen Eisenbahnverstaatlichung im Jah 1882 die Direktion der Berlin-Anhalter Bahn die bisher seit 18 ununterbrochen innegehabte Stellung als Geschäftsführende Ve waltung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen niede legte, wurde an ihrer Stelle die Direktion der Berlin-Hamburg Eisenbahngesellschaft zur Geschäftsführenden Verwaltung g wählt, und damit übernahm Geheimrat Simon die Leitung d Geschäfte des Vereins. In drei Vereinsversammlungen zu Breslau (1882), zu Wien (1883) und zu Harzburg (1884) führte er d Vorsitz. Da die Berlin-Hamburger Bahn zum 1. Juli 1884 gleich falls verstaatlicht und die Gesellschaft aufgelöst wurde, hatte d Hamburger Versammlung vom 20. Juni 1884 nur die neue G schäftsführende Verwaltung zu wählen; die Wahl fiel bekann lich auf die Königliche Eisenbahndirektion Berlin. Geheimra Simon trat in das Privatleben zurück. Er blieb in Berlin wohne Ende der 80 er Jahre wurde er in das preußische Abgeordnete haus gewählt, dem er mehrere Jahre hindurch angehörte; trat der nationalliberalen Fraktion bei und beteiligte sich wi derholt an den öffentlichen Verhandlungen.

Der Verstorbene war neben den schon erwähnte Eigenschaften ausgezeichnet durch eine besonders ang nehme und versöhnlich wirkende Persönlichkeit; diese und Verbindung mit ihr eine treffliche Rednergabe machten ihn zu Führung schwieriger Verhandlungen und Leitung von Versamm lungen höchst geeignet. Geheimrat Simon hinterläßt eine Witw eine Tochter und einen Sohn mit mehreren Enkeln. Sein Soh Regierungsrat Dr. Alfred Simon, ist Mitglied der Königliche Eisenbahndirektion Stettin. Wer den Verstorbenen kannte, wir sich seiner dankbar erinnern als eines Mannes von vornehm Denkungsart und größter Liebenswürdigkeit; ihm ist ein ehren volles Andenken überall sicher. v. M.

Österreich.

— **Kriegseisenbahnerinnen.** Über den Erfolg, der mit der Ver wendung weiblicher Bediensteter im österreichischen Eisenbah dienst während der Kriegszeit erzielt wurde, liegen nun zuve lässige Mitteilungen vor. Die Zahl der weiblichen Kräfte, d bei den österreichischen Staatsbahnen während des Krieges a Ersatz für männliche Kräfte verwendet werden, beträgt rd. 700 Im Großen und Ganzen wurden nicht ungünstige Erfahrunge gemacht. Neben dem Schreibgeschäft, dem Abfertigungs- ur Kanzleidienst, dem leichteren Rechnungsgeschäft und dem Tel graphendienst werden weibliche Arbeiter vielfach in den äußere Dienstzweigen verwendet, und zwar zu Magazinsarbeiten, z Reinigungsarbeiten am Bahnkörper, zu Schotterarbeiten, Wage reinigung, Lokomotivputzen, zum Kohlenladen und auch zu Han langerdiensten. Vereinzelt kommt sogar die Verwendung im tech nischen Dienst und im Lokomotivheizerdienst vor. Besonde bei der Wiener Stadtbahn stehen in der Kriegszeit auch Station aufseherinnen mit gutem Erfolg, ebenso wie Fahrkartenaus geberinnen, Bücher- und Zeitungsverkäuferinnen in Verwendun

— **Die Lage des böhmischen Braunkohlenmarktes.** Sowe eine Übersicht über die verflossenen fünf Monate des Jahre möglich ist, zeigen, wie die „Neue Fr. Pr.“ ausführt, die Ve sandziffern für Braunkohle das ähnliche Bild wie bisher. Da Brüxer Revier ist gegenüber dem Vorjahr weiter im Rückgang geblieben, während das Falkenauer Kohlenbecken infolge de leichteren Gewinnungsart und in der Regel bessere Wagenbeistellung ein Mehr aufweist. Die Verladeziffern de

nzelnen Jahre im Abschnitt Januar-Mai sind folgende: Brüxer evier 1913: 669 000, 1914: 621 000, 1915: 496 800 und 1916: 9 000 Wagen zu 10 t und im gleichen Zeitraum für das alkenauer Revier 130 200, 128 400, 106 200 bezw. 112 000 Wagen 1 10 t. Hieraus ergibt sich im Vergleich der Jahre 1916 und 915 für das Brüxer Revier ein Fehlbetrag von 17 800 Wagen, ir das Falkenauer Revier ein Mehr von 5800 Wagen. Setzt an aber den Ziffern der Zeitperiode Januar-Mai 1916 jene vom hre 1913 entgegen, dann bleibt der Kohlenversand im Brüxer eviere um 190 000 Wagen = 30 %, im Falkenauer Reviere um 000 Wagen = 15 % zurück. Dieser Rückgang, insbesondere s Brüxer Reviers, trifft indes den Kohlenverbrauch keineswegs gleichmäßig, weil die Verladung vorerst nach den verschiedenen Gebieten nicht auf einheitlichen Grundlagen beht. Denn beispielsweise für den Verkehr nach dem deutschen uslande entscheidet die mehr oder weniger reichliche Beistellung von Wagen durch die deutschen Bahnen selbst. Noch sentlicher aber fällt der Umstand ins Gewicht, daß die ohlenwerke die Einteilung der Kohle nicht wie in Friedenszeiten nach Maßgabe ihrer Schlüsse oder freien geschäftlichen rwägungen, sondern nach ministeriellen Verfügungen zu effen haben. Letztere setzen für einzelne Unternehmungen, auptsächlich die Bahnen, auch über 100 % fest und verpflichten idem das Revier verschiedentlich auch zu Lieferungen an lche Stellen, für die eine normale Verpflichtung überhaupt hlt. Die Wasserabladungen in Aussig und Bodenbach betugen in der Zeit Januar-Mai 1916: 45 943, 1915: 41 283, 1914: 985 und 1913: 55 747 Wagen zu 10 t, wobei allerdings nicht ßer acht gelassen werden darf, daß für die Elbeverladung der weilige Wasserstand und der Kahnraum mit maßgebend ist. ie bei den Schächten vorliegenden Aufträge sind nach wie vor hr umfangreich. Die Preise für den inländischen Kohlenarkt haben auch weiterhin seit Beginn 1915 keine Erhöhung fahren.

— **Eisenbahn Wien-Aspang.** In der abgehaltenen Generalersammlung am 23. Juni wurde beschlossen, den Gewinn des hres 1915, der nach Zurechnung des Vortrages 2,2 Millionen ronen beträgt, abermals auf neue Rechnung vorzutragen. Der eingewinn ist um 1,7 Millionen Kronen höher als im Vorhre, wo er nur 343 000 K. betrug. Gleichwohl wird von der ezahlung einer Dividende Abstand genommen und der ganze ewinn vorgetragen. Die Eisenbahn Wien-Aspang befindet sich ämlich, da die Aktien zum größten Teile im Besitze belgischer ntertanen sind, unter staatlicher Überwachung, und deshalb t eine Dividendenzahlung während des Krieges ausgehlossen.

— **Bukowinaer Lokalbahnen.** Nach dem Geschäftsbericht beugen im Jahre 1914 (1913): A. Normalspuriges Netz: Die ransporteinnahmen aus dem Personenverkehre, aus dem Gepäckverkehre, aus dem Eilgutverkehre und aus dem Frachtutverkehre zusammen 2 292 386,87 K. (3 434 911,35 K.), die verschiedenen Einnahmen, und zwar für Miet- und Pachtzinse, für elegraphengebühren und die sonstigen Erträgnisse zusammen 2 068,74 K. (26 089.79 K.), die Gesamteinnahmen somit 304 455.61 K. (3 461 001,14 K.), die Betriebsausgaben, und war für den Zentraldienst 0 K. (54 400 K.), für Bahnaufsicht nd Bahnerhaltung 320 676.98 K. (440 497.46 K.), für den erkehrs- und kommerziellen Dienst 412 504.47 K. (400 508,35 ronen), für den Zugförderungs- und Werkstättendienst 12 278,94 K. (470 793,04 K.), die Betriebsausgaben zusammen omit 1 145 460,39 K. (1 366 198,85 K.), die besonderen, zu den igentlichen Betriebskosten nicht gehörigen Auslagen einschließlich der Lokomotivmiete, der Wagenmiete, der Transortspesen für den Transport von Regiegütern auf den Staatsahnstrecken, der Erwerbsteuer samt Zuschlägen, der Beiträge u den Wohlfahrtseinrichtungen, der Beiträge zur berufsgenossenschaftlichen Unfallversicherungsanstalt, der Abschreibungen wischen dem ursprünglichen Werte und dem gegenwertigen Werte, der unvorhergesehenen Auslagen, der gesellschaftlichen Verwaltungskosten usw. 638 118,67 K. (609 566,78 K.), die Ausgaben zusammen somit 1 783 579,06 K. (1 975 765.63 K.) und er Betriebsüberschuß 520 876,55 K. (1 485 235,51 K.).

B. Schmalspuriges Netz (Lokalbahn Czudin-Koszczuja): Die ransporteinnahmen aus dem Personenverkehre, aus dem Gepäckverkehre, aus dem Eilgutverkehre und aus dem Frachtutverkehre zusammen 103 245.61 K. (194 477,83 K.), die verschiedenen Einnahmen, und zwar für Miet- und Pachtzinse und ie sonstigen Erträgnisse zusammen 1767,89 K. (2102.16 K.), ie Gesamteinnahmen somit 105 013,50 K. (196 579,99 K.), die Betriebsausgaben, und zwar für den Zentraldienst 4965.31 K. 6299,37 K.), für Bahnaufsicht und Bahnerhaltung 26 641,18 K. 18 087.28 K.), für den Verkehrs- und kommerziellen Dienst 4 332.87 K. (16 065.16 K.), für den Zugförderungs- und Werkstättendienst 22 114.46 K. (34 266,92 K.), die Betriebsausgaben usammen 68 053,82 K. (74 718,73 K.), die besonderen, zu den igentlichen Betriebskosten nicht gehörigen Auslagen einschließlich der Beiträge zur berufsgenossenschaftlichen Unfallversicherungsanstalt, der Miet- und Pachtzinse und Wasserzutragskosten, der Kosten der gesellschaftlichen Verwaltung und der Umladung in Czudin und die sonstigen Ausgaben zusammen 31 191,22 K. (42 865,34 K.), die Gesamtausgaben daher 99 245.04 K. (117 584.07 K.) und der Betriebsüberschuß 5768,46 Kronen (78 995,92 K.).

Die Betriebsüberschüsse der gesamten Linien betrugen daher 526 645.01 K. (1 564 231,43 K.), der Jahresgewinn 255 319,64 K. (1 298 599,23 K.).

Die Generalversammlung, die am 17. Mai d. J. in Wien stattfand, genehmigte den Geschäftsbericht und den Rechnungsabschluß und erteilte dem Verwaltungsrate die Entlastung für seine Gebarung im Jahre 1914.

— **Regierungsrat Stärz †.** Am 19. Juni ist Regierungsrat Josef Stärz, Direktorstellvertreter des Tariferstellungs-Abrechnungsbureaus der österreichischen Staatsbahnen im Eisenbahnministerium nach kurzem schweren Leiden im 55. Lebensjahre gestorben. In dem Dahingeschiedenen verliert die Staatseisenbahnverwaltung einen ihrer tüchtigsten und erfahrensten Fachmänner des Tarifwesens. Durch umfassendes Wissen im Vereine mit rastlosem Arbeitseifer erwarb sich der Verstorbene namentlich anläßlich der im Jahre 1910 durchgeführten Reform des Lokalgütertarifs große Verdienste. In seiner amtlichen Stellung hatte er zuletzt noch Gelegenheit, seine vielseitigen Erfahrungen auch im Rahmen der Auslandstarife zu betätigen. So bedeutet sein Tod denn einen überaus schmerzlichen Verlust. Mit seinem gründlichen Fachwissen verband er ein überaus liebenswürdiges Wesen, das ihm die Wertschätzung und Zuneigung aller jener gewann, die mit ihm in Verkehr zu treten Gelegenheit hatten. Am 21. Juni fand von der Kapelle des Baumgartner Friedhofes aus das Leichenbegängnis des Verblichenen statt. Unter den zahlreichen Erschienenen befand sich Eisenbahnminister Dr. Freiherr v. Forster, der am offenen Grabe dem Dahingeschiedenen einen warmempfundenen Nachruf widmete.

— **Personalnachrichten.** Zum Staatsbahndirektor in Prag wurde der bisherige Staatsbahndirektor in Olmütz Hofrat Adolf Appel ernannt. Er hat bereits die Amtsgeschäfte bei der Prager Staatsbahndirektion übernommen. Gleichzeitig mit Hofrat Appel hat auch der neue Direktorstellvertreter bei der Prager Staatsbahndirektion, Oberinspektionsrat Czermak, den Dienst angetreten. Hofrat v. Pokorny, der bisher die Geschäfte als Direktorstellvertreter bei der Prager Staatsbahndirektion leitete, hat die Leitung der Direktion der Böhmischen Nordbahn übernommen.

Übrige europäische Länder.

— **Norwegischer Verkehrsweg nach Deutschland.** In den Pfingsttagen haben in Christiania zwischen beteiligten norwegischen und dänischen Kreisen Besprechungen über den seit etlicher Zeit schwebenden Plan eines neuen unmittelbaren Verkehrsweges zwischen Norwegen und Deutschland, über Jütland gehend, stattgefunden. Dänischerseits nahmen an den Erörterungen der ehemalige Verkehrsminister Thomas Larson, Reichstagsabgeordnete, Vertreter von Touristenvereinen usw. teil. Auch die Handelskammer in Christiania beteiligte sich an den Verhandlungen. Der Zweck dieser neuerdings mit großem Eifer betriebenen Bestrebungen, eine neue Verkehrslinie ins Leben zu rufen, wobei eine Dampffährenverbindung zwischen Norwegen und Dänemark eine Hauptrolle spielt, ist, nach gehöriger Vorbereitung der Sache diese bei den Regierungen der beiden genannten Länder in Fluß zu bringen. Sowohl in Norwegen wie in Dänemark gibt es für diese Angelegenheit besondere Komitees.

Bisher hat man in Norwegen die Aufmerksamkeit auf das Projekt einer Dampffährenverbindung zwischen der Südküste Norwegens und dem nördlichsten Jütland gelenkt, deren Endpunkte Brewik, etwas westlich vom Christianiafjord, und Frederikshavn sein sollen. Aber neuerdings sind die Fürsprecher einer neuen Festlandslinie zwischen Norwegen und Deutschland auf den Plan einer Dampffährenlinie zwischen Christianssand, ganz an der Südküste Norwegens, und der Nordspitze von Jütland gefallen, der auch in Norwegen große Aufmerksamkeit erregt hat. Grundlage und Voraussetzung für Durchführung dieses Planes bildet die norwegische Südlandsbahn, die große Stammbahn, die von Christiania aus längs der Südküste bis nach Stavanger an der südlichen Westküste gebaut werden soll, von der aber erst ein kleiner Teil fertig ist. Bei der Wichtigkeit der Bahn kann jedoch nicht daran gezweifelt werden, daß sie in absehbarer Zeit ihre Verwirklichung gefunden haben wird. Darum tun die beteiligten Kreise auch schon jetzt Schritte, damit die Bahn

in zweckmäßiger Weise für neue internationale Verbindungen ausgenutzt werden kann. Nach den Berechnungen des norwegischen Eisenbahnbezirkschefs Engelstad kommt auf der künftigen Südlandsbahn für die Strecke-Christiania-Christianssand eine Fahrzeit von 8½ Stunden für Schnellzüge und von 10½ Stunden für Personenzüge in Betracht, und auf Grund dieser Berechnung findet Engelstad, daß Norwegen bei der Linie über Jütland im Vergleich zu dem Wege über Schweden 6—8 Stunden gewinnen könne. Noch günstiger stellt sich, nach Engelstad, die Sache, wenn statt Frederikshavn das auf der nördlichen Westseite von Jütland liegende Hirtshals als dänischer Platz für die Dampffährenlinie nach Christianssand gewählt wird. Hirtshals hat jedoch noch keinen Hafen, indessen dürften sich die Dänen zur Anlegung eines solchen früher oder später entschließen, da schon die dänischen Fischereiinteressen einen Hafen an der oberen Westküste Jütlands als wünschenswert erscheinen lassen, und der Umstand, daß gegenwärtig bereits die durch Jütland führende Stammbahn von Hjörring aus nach dem nördlich davon belegenen Hirtshals verlängert wird, bestätigt diese Annahme. Mit Hilfe der hier angedeuteten Linie: Christiania-Christianssand-Hirtshals kann besonders eine gute Verbindung mit Hamburg und dem westlichen Deutschland erzielt werden. Die Reisezeit läßt sich mit Hilfe entsprechend schnell laufender Dampffähren für die Strecke Christiania-Hamburg auf 25½ Stunden bemessen, wobei jedoch Voraussetzung ist, daß auf den dänischen Bahnen in der jetzigen Fahrgeschwindigkeit eine Zeitersparnis von ½ bis 1 Stunde durchgeführt wird. Für eine Fährenverbindung zwischen Christianssand und Hirtshals liegen die Fahrwasserverhältnisse günstig, und betreffs der Sicherheit hat ja die Linie Saßnitz-Trelleborg gute Erfahrungen geliefert, indem die Fähren selbst im Sturm die Fahrt ohne nennenswerte Verzögerung ausführen. Für Norwegen würde die geplante „Kontinentallinie" den Vorteil bringen, daß den norwegischen Bahnen ein größerer Anteil an Frachteinnahmen zufiele. Im übrigen besteht einer der hauptsächlichsten Beweggründe für den Eifer, mit dem man jetzt in Norwegen die Verbindung mit Deutschland über Jütland in Fluß zu bringen sucht, darin, sich von Schweden unabhängig zu machen. Indessen muß ausdrücklich darauf hingewiesen werden, daß vorläufig die Norweger die eifrigsten Fürsprecher der Linie sind. Wie sich die dänische Regierung stellen würde, läßt sich nicht im geringsten sagen. Denn Dänemark müßte natürlich seinen Teil der Kosten der kostspieligen Dampffähren tragen, von welch letzteren mindestens drei Stück anzuschaffen wären. Dazu kommt der Fährenhafen. Vorläufig hat Dänemark aber noch im eigenen Lande eine Reihe großer Verkehrsfragen zu erledigen, die, wie z. B. die Eisenbahnbrücke über den Masnedsund, große Kosten erfordern. Nach einer Auslassung Thomas Larsens herrscht auch in Dänemark großes Interesse für die geplante neue Verbindung, indem Dänemark aus den großen Fabriken in Südnorwegen Düngerstoffe beziehen und eigene landwirtschaftliche Erzeugnisse dahin ausführen könne. M.

— **Neue Häfen in Jütland.** Die dänische Regierung plant die Anlegung großer Fischereihäfen an der nördlichen Westküste Jütlands, für welchen Zweck eine Kommission von Sachkundigen niedergesetzt war, die jetzt ihre Arbeiten beendet hat. Sie schlägt den Bau von zwei Häfen vor, von denen der eine bei Helshage in der Nähe der Leuchtfeuerstation Hanstholm, der andere nördlicher bei Hirtshals hergestellt werden soll, ein Ort, der neuerdings auch als dänischer Ausgangsplatz für eine Dampffährenlinie Norwegen-Dänemark als Glied eines geplanten neuen Verkehrsweges zwischen Deutschland und Norwegen in Aussicht genommen wird (s. oben). Die Kosten für den Hafen von Helshage betragen 12½ Mill. ℳ, für den Hafen von Hirtshals 4 700 000 ℳ. Durch den Bau dieser Häfen würde die dänische Seefischerei in den Stand gesetzt werden, sich mit geeigneten Fischerfahrzeugen, namentlich Motorbooten, in großem Umfang an der Nordseefischerei beteiligen zu können, was jetzt nicht der Fall ist, weil es hierfür an der nördlichen Westküste Jütlands keinen geeigneten Hafen gibt. Darum war Dänemarks Anteil an der großen Seefischerei, die in der Nordsee von den an diesem Meeresteil liegenden Staaten ausgeübt wird, auch nur gering, indem von den 200 bis 300 Millionen Mark, die die Nordseefischerei jährlich abwirft, auf Dänemark nur gegen 4 Millionen Mark entfallen. Mit Schaffung von Fischereihäfen in Jütland werden hierin andere Verhältnisse geschaffen und die nahen Fischbänke der Nordsee auch den Dänen in leichter Weise zugänglich sein. Zudem bieten die geplanten Häfen die Möglichkeit, sich zu Handelshäfen zu entwickeln. Ganz im Süden der jütischen Westküste besitzt Dänemark bekanntlich in Esbjerg einen Hafenplatz, der mit Hilfe beständiger Erweiterungen und Verbesserungen ein wichtiger Ausfuhrhafen für die dänische Landwirtschaft geworden ist. Wie Esbjerg sind auch die geplanten Häfen bei Helshage und Hirtshals den ganzen Winter hindurch für den Verkehr zugänglich, so daß sie für Handelszwecke ebenfalls wertvolle Stützpunkte werden könnten. In erster Linie jedoch würden sie einen Hebel für die dänische Seefischerei bilden, die jetzt zum größten Teil auf Küstenfischerei angewiesen ist. M.

— **Nachrichten von den schweizerischen Eisenbahnen.** Die Bundesversammlung beriet kürzlich den Geschäftsbericht der Bundesbahnen für das Jahr 1915. Im Nationalrat beantwortete Bundesrat Forrer einige Fragen allgemeiner Bedeutung. Die für die Regelung der Vermögensverhältnisse der schweizerischen Bahnen bedeutungsvolle Vorlage über die Verpfändung und Zwangsliquidation von Eisenbahnen konnte noch nicht abgeschlossen werden, weil auch die vom Bunde konzessionierten Dampfschiffahrtsgesellschaften einbezogen werden sollen. Man hofft, die Arbeiten so weit fördern zu können, daß die Vorlage noch im laufenden Jahre den Räten zugehen kann. Die Vorarbeiten wegen Neuordnung der Verwaltung der Bundesbahnen mußten wegen anderer dringlicher Geschäfte ruhen bleiben. Hierfür sprachen auch politische Gründe, da es sich um Fragen der Zentralisierung handelt, die man jetzt nicht gern erörtern möchte. Hinsichtlich der Gewährung von Teuerungszulagen an die Angestellten der Bundesbahnen war darauf hingewiesen worden, daß sich die Lebensmittel um 30 % verteuert hätten, so daß namentlich bei den Familien der unteren Angestellten vielfach Unterernährung eingetreten sei. Bundesrat Forrer gab zu, daß sich die Lebenshaltung sehr verteuert habe, betonte aber, daß auch die Finanzlage des Bundes eine sehr gespannte sei. Trotzdem beabsichtige die Verwaltung, einzelnen Klassen von Angestellten Teuerungszulagen zu gewähren. Im Ständerat kam man auf die von den Bundesbahnen geplante Schaffung eines Schuldbuches der Schweizerischen Bundesbahnen zu sprechen, das dazu bestimmt sein soll, die für die laufenden Barauslagen nötigen Mittel innerhalb des Landes im Anleihewege aufzubringen. Der hierfür eingesetzte Ausschuß erklärte, es wolle ihm scheinen, als ob dieses Schuldbuch von den Geldgebern nicht gerne geschen würde, indem die Inhabertitel mehr gesucht seien, als die Namentitel, da sie leichter weitergegeben werden könnten. Bei der Beratung des Geschäftsbericht wurde ferner darauf hingewiesen, daß zur Vermehrung der Einnahmen neue Vorschriften über die Verpachtung der Bahnhofswirtschaften erlassen seien. Diese enthalten u. a. die Neuerung, daß der Pachtzins nicht mehr im voraus festgesetzt, sondern auf Grund des auszuweisenden Reingewinns berechnet wird. Dabei steht der Verwaltung das Recht zu, die Überwachung des Geschäftsbetriebes der Bahnhofswirtschaften auszuüben. Der Beschluß des Bundesrats wegen Nichteinführung der Sommerzeit in der Schweiz gab zur Frage Anlaß, ob dieser Beschluß als ein für alle Zeiten bindender anzusehen sei. Dies verneinte Bundesrat Forrer, indem er darauf hinwies, daß die Maßnahme in den der Schweiz benachbarten Ländern nur für den Sommer 1916 und auch nur für die Kriegszeit Geltung hätte. Man müsse erst die Erfahrungen abwarten, die andere Staaten mit der Neuerung machen würden und könnte sich dann erst für das nächste Jahr schlüssig machen. Es liege in der Natur der ganzen Frage, daß sie nicht national, sondern nur international geregelt werden könnte. Weiter wurde zur Sprache gebracht, daß der Ausfall der Hilfskasse der Angestellten der Bundesbahnen im Jahre 1915 um 8½ Millionen gewachsen ist und beinahe 39 Millionen beträgt. Er rühre her von der übermäßigen Steigerung der Invalidenerklärungen, die für 1915 fünfmal größer ist, als die Sachverständigen berechnet hatten. Die Generaldirektion verspricht sich eine Besserung in den Verhältnissen durch die schärfere Überwachung des bahnärztlichen Dienstes. Der Fehlbetrag der Hilfskasse wird sich in Zukunft wesentlich vermindern, da jetzt die Berechnungen nicht mehr auf Grund des Zinsfußes von 3 bzw. 3½ %, sondern von 4 bis 4½ % aufgestellt werden können.

— **Fische und Fleisch zur Beförderung in gefrorenem Zustande.** Versuche, die neuerdings mit der Beförderung gefrorener Fische von Astrachan und von Fleisch in kaltem Zustande von Zarizyn nach Petersburg gemacht worden sind, haben aufs neue den Nachweis geliefert, daß es auf diesem Wege möglich ist, Fische sowohl als auch Fleisch auf größere Entfernung zu befördern und dabei beide Waren in gutem Zustande zur menschlichen Ernährung verwenden zu können. Diese Erfahrungen sollen nun sogleich in großem Maßstabe zur Verpflegung des Volkes in Anwendung gebracht werden. Um das zu ermöglichen, sollen zu den bereits vor gar nicht langer Zeit in Bestellung gegebenen 2500, mit Kühlvorrichtung ausgestatteten Wagen weitere 2000 solcher Wagen in Bestellung gegeben werden. Die Notwendigkeit, Fleisch in solchen Wagen den Verbrauchsstellen zuzuführen, nicht aber das Vieh lebend auf die großen Entfernungen, mit denen in Rußland gerechnet werden muß, zu befördern, begründet die „Torg. Prom Gaseta" durch den Hinweis darauf, daß Versuche ergeben

ben, daß bei einer Beförderung von 1 Million Stück Rindvieh
—2,0 Millionen Pud an Fleisch und Fett auf dem Transport
ngebüßt worden sind, was einem Verluste von 15—20 Mil-
nen Rubel gleich zu setzen ist. Dieser Verlust kann ver-
eden werden, wenn auch nur ein Teil des Kapitals zum
au von Kühlhausanlagen und zur Beschaffung von Güter-
gen mit Kühleinrichtungen verwandt werden würde. Es
d das ja bekanntlich keine Entdeckungen, die eben erst in
ßland gemacht worden sind, denn das ihm befreundete
nerika ist auf diesem Gebiete schon lange und mit sehr
oßem Erfolge vorangegangen. Rußland hat aber die ganze
age von neuem aufgerollt, selbst umfangreiche Versuche an-
stellt und die gleichen Ergebnisse gefunden, die Amerika mit Erfolg
wendet. Mit großer Breite und einem nicht zu verkennenden
hagen wird dabei von neuem festgestellt, was wohl allgemein
Binsenwahrheit jedermann bekannt ist, daß nämlich auf
m in Aussicht genommenen Wege nicht nur der Verlust durch
magerung während der Beförderung erspart werden kann,
ndern auch, daß das Gewicht, das befördert wird, in diesem
ll reines Nutzgewicht für die Ernährung ist und daß alle
fälle zu Nebenerzeugnis am Orte der Schlachtung verwandt
d verarbeitet werden können usw. Kurz, es soll ein Schritt
rwärts gemacht werden, dazu getrieben durch die Not, in
r das Land sich befindet. Die Hilfe wird natürlich zu spät
mmen, weil die Vorrichtungen doch nicht so schnell beschafft
rden können, als das im Interesse des Landes notwendig
re. Man denke nur an den Bau der 4500 Wagen mit Kühl-
richtungen, die, wie unsere Quelle angibt, in russischen
briken erbaut werden sollen. m.

— **Die Teuerung und die Löhne der russischen niederen senbahnbediensteten** gaben in einer kürzlich abgehaltenen
masitzung Anlaß zu leidenschaftlichen Auftritten. Das
Uhr-Abendblatt" berichtet darüber: Die Kadettenpartei der
eichsduma brachte eine Interpellation ein, die sich mit der
age der allgemeinen Teuerung im Lande beschäftigte. Der
dett Grondskij stellte fest, daß im ganzen Lande eine aus-
sprochene Teuerung der Lebensmittel herrsche, die die
lksgesundheit und besonders den Nachwuchs des russischen
lkes stark untergrabe. In manchen Gegenden herrscht in-
lge der willkürlichen Anarchie in der russischen Beamten-
haft Hungersnot, obgleich Erntevorräte vorhanden sind.
enn die unerhörten Zustände auf dem russischen Lebens-
ittelmarkte nicht bald ein Ende nehmen, dann könne man mit
cherheit darauf rechnen, daß die nächste Generation Rußlands eine minderwertige Volksrasse darstellen werde. Der
gierungsvertreter gab die Mißstände in den meisten Gouver-
ments zu, bestätigte auch die Selbstherrlichkeit gewisser
ouverneure, die mit der Volksernährung ein frivoles Spiel
ieben, er glaubte aber, versichern zu können, daß die furcht-
ren Mißstände bald beendet sein würden. Aus allen Gegenden
s Reiches werde über eine gute Ernte berichtet. Die dies-
hrige Ernte werde im Gegensatz zur vorjährigen durch-
hnittlich gut bis mittel sein. Für einen Ausgleich in der
erteilung werde die Regierung Sorge tragen. (Mehrere
wischenrufe: Geben Sie den niederen Eisenbahnbeamten
here Löhne, und stellen Sie die Transportarbeiter auf eine
enschenwürdigere Stufe, dann wird auch das Eisenbahnwesen
Ordnung kommen.) Der Redner stellt in Abrede, daß das
inisterium des Innern versucht habe, die Verteilung der Le-
nsmittel von der politischen Gesinnung der in Frage kom-
nden Gemeinden abhängig zu machen. Der Abgeordnete
naustow schilderte die außerordentlich schlechte Löhnung der
senbahnbeamten der niederen Grade, so daß diese schließlich
zwungen seien zu stehlen und Bestechungen entgegenzu-
hmen, damit sie leben können. Er führte an, daß der Ver-
hrsminister Trepow eine tägliche Teuerungszulage von
Rubel bekommen habe, die Departementschefs eine solche
n 3000 Rubel jährlich usw. Dagegen haben die Eisenbahn-
amten, sobald sie nicht den „Schwarzen Hundert" angehörten,
cht eine Kopeke Teuerungszulage bekommen. Der Regie-
ngsvertreter erklärte, daß die Finanzlage des Reiches nicht
rart sei, daß sämtliche Eisenbahnbeamten Zulagen erhalten
nnten. Diebstähle und Bestechungen werden in Zukunft
härfer bestraft werden.

Fremde Erdteile.

— **Die chinesische Ostbahn und die Ussuribahn im Jahre 1915.** Zur Zuführung von Gütern nach Rußland über Wladiwostok
ehen zwei Bahnen zur Verfügung, nämlich: die chinesische
tbahn und die Ussuribahn. Es kommen dann allerdings noch
e Häfen von Dalni und Port Arthur in Frage, aber die Ver-
ndungen auch dieser Plätze kommen bei Charbin auf die
inesische Ostbahn, so daß der Verkehrsumfang dieser Bahn und derjenige der Ussuribahn die Mengen von Gütern zeigen, die Rußland über die vorbezeichneten Häfen erhalten hat, soweit die Güter nicht in Sibirien oder China geblieben sind. Es ist also das Höchstmaß, das Rußland erhalten haben könnte. Gerade mit Rücksicht hierauf sind die wenigen Zahlen, die der „Wjestnik" des Ministeriums der Verkehrsanstalten mitteilt, von ganz besonderem Interesse. Danach sind 1915 befördert worden von der

	Personen einschl. Militär	Gepäck Pud	Güter Pud	
		in Tausenden		
chinesischen Ostbahn .	1287	387	131 563	(= 2295 t)
Ussuribahn	2062	423	126 073	(= 2065 t)
oder es sind an Gütern gegen 1914 mehr befördert auf der				
chinesischen Ostbahn			57 569	(= 943 t
Ussuribahn			27 348	(= 448 t

Hieraus ergibt sich, daß die Beförderungsmengen, die durch den Krieg neu hinzugekommen sind, nicht allzu groß sind, wenn man berücksichtigt, daß Rußland neben den Häfen am Stillen Ozean nur noch den Hafen von Archangelsk für die Abwicklung seiner Handelsbeziehungen mit dem Auslande zur Verfügung hat. In bezug auf den Weg über die Ussuribahn muß noch besonders auf die Erschwernis hingewiesen werden, die dem Verkehr dadurch bereitet wird, daß alle Güter zunächst in Chabarowsk umgeladen werden müssen und voraussichtlich noch ein zweites Mal, wahrscheinlich in Blagoweschtschensk, wohin die Güter auf dem Amurstrom gebracht sein werden. Diese Umladungen werden unvermeidlich, weil, soweit bekannt, die Brücke über den Amur bei Chabarowsk noch nicht fertig ist und ebenso der letzte Bauabschnitt der Amurbahn noch nicht eröffnet worden ist. Seinerzeit hatte der Minister dem Zaren berichtet, daß diese Schlußstrecke kaum vor dem 1. Januar 1916 betriebsfähig sein könne und daß nach dem Vertrage auch die Brücke über den Amur zu diesem Zeitpunkt vollendet sein solle. Allerdings sind „die kriegerischen Ereignisse störend dazwischen getreten". Es fragt sich also, ob für das Jahr 1916 an dieser Stelle eine Erleichterung für die Abwicklung des Verkehrs eintreten wird. m.

— **Eisenbahn-Gesellschaft Mersina-Tarsus-Adana, Berlin-Konstantinopel.** Wie der Geschäftsbericht für 1915 u. a. ausführt, stellten sich die Roheinnahmen im Berichtsjahr auf 47 685 (i. V. 74 695) türkische Pfund oder bei einer Betriebslänge von 67 km auf 711,72 (1114,86) türkische Pfund für das Kilometer, die Betriebsausgaben auf 19 438 (30 337) türkische Pfund oder 290,12 (452,79) türkische Pfund das Kilometer und der Betriebsüberschuß auf 28 248 (44 358) türkische Pfund oder 42,60 (662,07) türkische Pfund das Kilometer. Die Betriebsziffer beträgt 40,76 % (40,61 %). Befördert wurden 288 894 (372 401) Personen und 33 226 t (81 532 t) Güter. Von den Ende 1914 vorhandenen 23 663 Vorzugsaktien wurden im Berichtsjahre 4500 Stück getilgt; es sind demnach noch 19 163 Vorzugsaktien im Gesamtbetrage von 42 159 türkischen Pfund neben 181 500 türkischen Pfund Stammaktien im Umlauf. Von dem Anleihekapital wurden 14 040 türkische Pfund durch Rückkauf getilgt, so daß also noch 183 194 türkische Pfund Schuldverschreibungen ausstehen. Die völlige Einstellung des Verkehrs zwischen Mersina und Tarsus, d. h. auf 40 % der Gesamtlänge der Bahn, hat während des ganzen Jahres 1915 angedauert. Die Mindereinnahmen, die sich aus dem Fehlen des Anschlusses an den Seeverkehr ergaben, konnten natürlich nicht wettgemacht werden durch den geringen örtlichen Verkehr der Strecke Tarsus-Adana. Die Verwaltung hat an zuständiger Stelle die Entschädigungsansprüche der Gesellschaft zunächst grundsätzlich geltend gemacht für alle Folgen, die sie aus dieser im Kriegsinteresse regierungsseitig verfügten Betriebseinstellung treffen, desgleichen auch für alle übrigens nicht bedeutenden Schäden am Eigentum der Gesellschaft infolge feindlicher Kriegshandlungen. Einschließlich 1938 (i. V. 1767) türkischen Pfund Vortrag stellt sich der Reingewinn auf 13 410 (27 483) türkische Pfund. Es kommt eine Dividende von 6 % (wie im Vorjahr) auf die Vorzugsaktien, eine solche von 3 % (wie im Vorj.) auf die Stammaktien zur Verteilung.

— **Die Usambara-Eisenbahn im Rechnungsjahr 1913.** Die Betriebsergebnisse des Rechnungsjahres 1913 lassen, verglichen mit dem Vorjahre, im allgemeinen eine befriedigende Weiterentwicklung des Unternehmens erkennen. Infolge des Fortfalls der Baufrachten zeigt der Güterverkehr zwar einen geringen Rückgang in seinem Erträgnis um 15 393 Rupien, das sind 2,85 %, aber der Güterverkehr selbst zeigt eine Zunahme an beförderten Tonnen um 10,2, an Tonnenkilometern um 6,3 %. Der Personenverkehr ist im Erträgnis etwas zurückgegangen, dagegen der Tierverkehr beträchtlich gestiegen. Während die Gesamteinnahme um rd. 7000 Rupien zurückgegangen ist, gelang es der Betriebspächterin durch Einschränkung der Betriebsausgaben um rd. 129 000 Rupien = 18,9 % die Betriebszahl von 75,67 auf 61,8 %

herabzudrücken und den Betriebsüberschuß um rd. 122 000 Rupien = 162 800 ℳ = 55,6 % gegen das Vorjahr zu steigern. Die nachstehende Zusammenstellung zeigt die Ergebnisse im einzelnen:

Usambara-Eisenbahn, 352 km	1912	1913	Unterschied gegen das Vorjahr im ganzen	in %
	in Rupien (= 1,33 ℳ)			
Einnahmen aus:				
Personenverkehr	303 442	294 920	— 8 522	— 2,8
Güterverkehr	540 916	525 523	— 15 393	— 2,85
davon Baugut	21 000	—	— 21 000	
Tierverkehr	10 305	18 302	+ 7 997	+ 77,6
sonstigen Quellen	48 366	57 248	+ 8 882	+ 18,3
Gesamteinnahme	903 029	895 993	— 7 036	— 0,78
Betriebsausgabe	683 319	554 181	— 129 138	— 18,9
Betriebszahl %	75,67	61,8	— 13,87	—
Betriebsüberschuß	219 710	341 812	+ 122 102	+ 55,6
= ℳ	292 946	455 749	+ 162 803	—
Befördert:				
Personen	259 265	280 463	+ 21 198	+ 8,1
Personenkilometer	13 598 252	13 715 801	+ 117 549	+ 8,65
Durchschnittsfahrt für die Person km	52,45	48,9	— 3,55	—
Tonnen	33 141	36 542	+ 3 401	+ 10,2
Tonnenkilometer	3 216 532	3 419 273	+ 202 741	+ 6,3
Durchschnittslauf für die Tonne km	97,1	93,57	— 3,5	—
Stück Großvieh	1 676	5 512	+ 3 836	+ 229
Stück Kleinvieh	4 854	5 887	+ 1 033	+ 21,3
Zugkilometer	277 035	241 218	— 35 817	— 12,9
1 Zugkm beförderte:				
Personen	49,2	57,0	+ 7,8	+ 15,9
Tonnen	11,6	14,2	+ 2,6	+ 22,4
1 Zugkm kostete ℳ	3,24	3,06	— 0,18	—
Achskilometer der Personen- und Gepäckwagen	2 266 824	2 434 277	—	—
Güterwagen, beladen	2 822 166	2 561 141	—	—
davon Holzwagen	554 070	482 437	—	—
Güterwagen, leer	532 806	385 732	—	—
	= 15,9 %	= 13,1 %	—	—
Achskilometer im ganzen	5 621 796	5 381 150	—	—
Zugstärke in Achsen	20,3	22,3	—	—

Die Verminderung der Zugkilometer um 12,9 % führte zu einer besseren Auslastung der Züge, deren durchschnittliche Beförderung sich von 49,2 auf 57 Personen, von 11,6 auf 14,2 t, von 20,3 auf 22,3 Achsen steigerte. Die Leerläufe der Güterwagen haben sich auf 13,1 % vermindert. Die Reisenden und die Einnahmen an Fahrgeld verteilen sich auf die 3 Klassen wie folgt:

Klasse	Reisende		Einnahme in Rupien	
	1912	1913	1912	1913
I.	9 041	8 045	61 619	56 749
II.	9 677	5 221	30 232	21 726
III.	240 547	267 197	181 584	193 191
zusammen	259 265	280 463	273 435	271 666

Wie man sieht, hat eine erhebliche Abwanderung aus der II. in die III. Klasse stattgefunden.

Von den verfrachteten Gütertonnen wurden befördert:

	1912	1913	Unterschied gegen das Vorjahr
Ins Innere	20 355	20 611	— 344
Zur Küste	12 786	16 531	+ 3 745
zusammen	33 141	36 542	—
Die Viehausfuhr betrug:			
Stück Großvieh	1 317	5 141	+ 3 824
Stück Kleinvieh	3 888	5 249	+ 1 361

Mit der Ausdehnung des Pachtvertrages auf die Strecke Buiko-Moschi ist der Mindestpachtzins vom 1. April 1913 ab von 246 000 auf 760 000 ℳ und die Entschädigung der Pächterin von 30 000 auf 50 000 ℳ gesteigert worden. Der Betriebsüberschuß des Rechnungsjahres 1913 hat also die Höhe des Mindestpachtzinses noch nicht erreicht.

Der Fahrzeugpark hat eine Änderung gegen das Vorjahr nich erfahren und weist auf: 18 Lokomotiven, 1 Hebeldräsine, 25 Pe sonenwagen, 6 Post- und Gepäckwagen, 91 bedeckte und 10 offene Güterwagen.

Im Dienste der Verwaltung standen 35 (46) weiße Beamt und 537 (877) farbige Arbeiter und zwar im allgemeinen Ve waltungsdienst: 9 Europäer und 9 Farbige, im Stations- un Zugbegleitungsdienst: 2 Europäer und 126 Farbige, im Zug beförderungs- und Werkstättendienst: 17 Europäer und 10 Farbige, im Bahnunterhaltungsdienst: 7 Europäer und 300 Fa bige.

Rechtspflege.

— Ist die Eisenbahn verpflichtet, ein Verzeichnis des Be standes der Urkunden vorzulegen, die der Tatbestandsaufnahm (§ 82 EVO.) vorangehen?

Nach § 82 der Verkehrsordnung für die Eisenbahnen Deutsch lands (EVO.) hat die Eisenbahn bei einer Minderung od Beschädigung des Gutes seinen Zustand, den Betrag de Schadens, und soweit es möglich, die Ursache und den Zeitpunk der Minderung oder Beschädigung ohne Verzug schriftlich fes zustellen. Das Ergebnis ist den sich ausweisenden am Frach vertrage Beteiligten auf Verlangen bekanntzugeben.

Hierzu sagt Dr. Rundnagel in seinem Werke: Beförd rungsgeschäfte (Sonderausgabe aus: Handbuch des gesamte Handelsrechts, herausgegeben von Victor Ehrenberg, V. Ban II. Abteilung), Seite 420: Unter Ergebnis ist das Endergebn der Untersuchung zu verstehen. Erteilung von Abschriften de Verhandlungen kann nicht gefordert werden, auch nicht Ein sicht in die Akten, wohl aber in die Tatbestandsaufnahm urkunde (§ 810 BGB.).

Unter dem Ausdruck „bekanntzugeben" wird eine Mitteilun des Inhalts oder eine Übersendung einer Abschrift zu ve stehen sein. Daneben wird unter dem Ausdruck „bekann zugeben" auch die Verpflichtung zur Vorlegung der Urschri der Tatbestandsaufnahme gehören, das heißt, es wird durc den Ausdruck „bekanntzugeben" auch die sich aus § 81 BGB. — Gestattung der Einsicht in eine in fremdem Besitz befindliche Urkunde — ergebende Verpflichtung gedeckt. d Tatbestandsaufnahme, eine Urkunde im Sinne des § 810 BGB vorzulegen. Dafür spricht auch, daß sowohl die Verpflichtun aus § 810 des Bürgerlichen Gesetzbuchs (BGB.) als auch d weitergehende Verpflichtung aus § 82 Absatz 2 EVO. „au Verlangen" zu erfüllen ist.

Rundnagel will keine Verpflichtung anerkennen, die Ve handlungen der Eisenbahn, welche der Tatbestandsaufnahm vorausgegangen sind, insbesondere diejenigen mit den unte geordneten Dienststellen und Beamten, den Schriftwechsel usw vorzulegen. Jedenfalls könnte die entsprechende Vorlegung pflicht der Eisenbahn durch die gesetzliche Sonderbestimmu des § 82 EVO. als aufgehoben und abgeändert angesehen werde Denn diese Bestimmung sagt ausdrücklich, daß nur das Er g e b n i s auf Verlangen bekanntzugeben ist. Dafür sprich daß die Bestimmung des § 82 EVO. sich teils mit der Vorschri des § 810 BGB. deckt insofern, als die Tatbestandsaufnahm auf Verlangen in Urschrift vorzulegen ist, teilweise ab weitergeht insofern, als der Empfänger oder sonstige Ve fügungsberechtigte nicht nur ihre Vorlage, sondern auch üb § 810 BGB. hinaus die Mitteilung des Inhalts oder eine A schrift verlangen kann. Hinzu kommt weiter, daß nach § 8 EVO. das Ergebnis der Untersuchung über die näher bezeic neten Punkte schriftlich festzustellen ist, d. h. schriftlich einer besonderen Urkunde, nämlich der Tatbestandsaufnahm niederzulegen ist.

Die Gerichte haben sich in letzter Zeit jedoch mehrfa nicht dieser strengen Auslegung angeschlossen. Sie sage daß daraus, daß der Frachtvertrag nach dem auf dem Frach briefe befindlichen Vermerke den Bestimmungen der EV unterliegt, nicht zu folgern ist, daß sich die Pflichten d Eisenbahn in den Bestimmungen der EVO. erschöpfen und d Bestimmungen des BGB. daneben nicht mehr zur Anwendung gelangen hätten. Hätte die EVO. die Pflicht der Eisenbahn a die in § 82 Absatz 2 vorgesehene Bekanntgabe beschränk oder darüber hinaus den interessierten Beteiligten das durch d BGB. vorgesehene Recht auf Einsicht von Urkunden versag wollen, so wäre dies besonders zum Ausdruck gebracht worde Da dies aber nicht geschehen ist, so müsse angenommen we den, daß neben der von der EVO. bestimmten besonderen B kanntgabe die weitergehende Vorlegungspflicht des bürgerlich Rechts aufrecht erhalten worden sei.

Diesen Ausführungen wird man zustimmen können. Wer aber die Gerichte darüber hinaus auf Grund des § 260 BGB. d Eisenbahn verurteilen, auch ein Verzeichnis des Bestandes d Urkunden vorzulegen, welche durch die gemäß § 82 EVO. b wirkten Feststellungen entstanden sind, so wird dies entschi den als zu weitgehend anzusehen sein. § 260 BGB. besag

„er verpflichtet ist, einen Inbegriff von Gegenständen herauszugeben oder über den Bestand eines solchen Inbegriffs Auskunft zu erteilen, hat dem Berechtigten ein Verzeichnis des Bestandes vorzulegen." Diese Vorschrift gilt nur für Fälle, in denen ein Inbegriff von Gegenständen herauszugeben ist. Von einem „Inbegriff von Gegenständen" wird im BGB. in bestimmten Paragraphen gesprochen, die in den Kommentaren zu § 260 BGB. im einzelnen zusammengestellt sind. Von einem derartigen „Inbegriff von Gegenständen" ist aber in § 810 BGB. nichts enthalten, vielmehr nur von bestimmten einzelnen Urkunden, von denen für jede einzelne nachzuweisen ist, ob es sich um eine solche handelt, die im Interesse des Betreffenden errichtet ist und ob der Betreffende ein rechtliches Interesse daran hat, die Urkunden einzusehen. § 810 BGB. handelt auch nicht von einer Verpflichtung zur Herausgabe von Urkunden, sondern nur von einer Verpflichtung zur Vorlegung. Aus beiden Gründen ist daher § 260 BGB. für die Fälle des § 810 BGB. nicht anwendbar. Dr. Cg.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Firmenänderung.

Nordhausen-Wernigeroder Eisenbahn-Gesellschaft.

Am 1. Juli ds. Js. wird unsere Direktion von Nordhausen nach Wernigerode a. Harz verlegt.

Alle für die Direktion bestimmten Schriftstücke bitten wir vom 1. Juli d. J. ab an die Adresse: „Direktion der Nordhausen-Wernigeroder Eisenbahn-Gesellschaft in Wernigerode a. H." richten zu wollen.

Nordhausen, den 26. Juni 1916. (909)
Die Direktion der
Nordhausen-Wernigeroder Eisenbahn-Gesellschaft.

2. Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Zulassung des Bahnhofes Neumark-Bedra als Tarifstation für den Wagenladungsverkehr der daselbst angeschlossenen Grube Leonhardt.

Ab 1. August d. J. wird der zwischen den Bahnhöfen Wernsdorf und Lützkendorf, rechts der Bahnstrecke Merseburg-Zeitz gelegene Bahnhof 4. Klasse Neumark-Bedra, welcher bisher nur dem Personen-, Gepäck- und Stückgutverkehr diente, auch als Tarifstation für den Wagenladungsverkehr der daselbst angeschlossenen Grube Leonhardt zugelassen.

Über die Höhe der Tarifsätze geben die Dienststellen Auskunft.

Halle (Saale), den 30. Juni 1916. (904)
Königliche Eisenbahndirektion.

3. Güterverkehr.

Der in der Station Laube befindliche Dampfkran mit 8 Tonnen Tragfähigkeit muß wegen Vornahme der gesetzmäßigen Untersuchung außer Betrieb gesetzt werden.

Infolgedessen kann ab 1. Juli 1916 bis auf weiteres — voraussichtlich bis 1. August 1916 — der Umschlag von Gütern im Einzelgewichte der Stücke von mehr als 2000 kg durch die Eisenbahn nicht besorgt werden.

Die Vorschriften des Elbe-Moldauumschlagtarifes für Österreich, gültig vom 1. Jänner 1914, Tarif Teil II, Abschnitt III, B. Besondere Bestimmungen zu den tarifarischen Bestimmungen, Punkt (36), bzw. des Elbeumschlagtarifes für Ungarn, gültig vom 1. April 1909, Teil II, I. Besondere Bestimmungen, Punkt 8, Absatz I, finden daher während dieser Zeit auf die bezeichneten Güter keine Anwendung.

Wien, den 23. Juni 1916. (901)
K. K. Nordwestbahndirektion.

Niederschlesischer Staats- und Privatbahn-Kohlenverkehr, Heft 1.

Mit sofortiger Gültigkeit werden die Stationen Groß Schwaraunen, Lauterhagen (Ostpr.), Kraftshagen (Ostpr.) und Roggenhausen (Ostpr.) der Neubaustrecke Bartenstein-Heilsberg (Bezirk Königsberg) sowie die Stationen Metschlau (Bezirk Posen) und Rötzenhagen (Bezirk Danzig) in den Tarif aufgenommen.

Näheres enthält der Tarif- und Verkehrsanzeiger der Preußischen Staatsbahnen.

Breslau, den 30. Juni 1916. (908)
Königliche Eisenbahndirektion.

Vorübergehender Ausnahmetarif für frisches Obst (2 III x.)

Mit Wirksamkeit vom 1. September 1916 scheiden die württembergischen Bahnlinien:

Filderbahn,
Härtsfeldbahn,
Strohgäubahn,
Nebenbahn Reutlingen-Gönningen

aus dem Geltungsbereich des Ausnahmetarifs aus.

München, den 1. Juli 1916. (907)
Tarifamt der K. Bayer. St.-E.-B. r. d. Rh.

Westdeutscher Kohlenverkehr.

Vom 1. Juli 1916 ab werden die Stationen Rotthausen (Kr. Essen) und Stoppenberg des Dir.-Bez. Essen als Versandstationen in die Abt. B des Tarifheftes 3 (Frachtsätze für Koks zum zollinl. Hochofenbetrieb) aufgenommen.

Essen, den 30. Juni 1916. (906)
Königliche Eisenbahndirektion.

Bayerischer Lokalbahn-Schnittarif.

Ab 1. Juli 1916 werden die Lokalbahnverkehrsstellen Hummendorf, Reuth-Thonberg und Weißenbrunn der neueröffneten bayerischen (rechtsrhein.) Lokalbahnstrecke Neuses b. Kronach-Weißenbrunn in den Schnittarif einbezogen. Nähere Auskunft bei den beteiligten Dienststellen.

München, den 1. Juli 1916. (905)
Tarifamt der K. Bayer. St.-E.-B. r. d. Rh.

Bayerisch-Sächsischer Güterverkehr, Heft 1 und 2.

Am 1. Juli 1916 werden die Ziffern 7 (Heu und Stroh usw.) und 11 b (Rübenschnitze usw.) des Warenverzeichnisses zum Ausnahmetarif 2 (Rohstofftarif) geändert. Näheres ist aus unserem Verkehrsanzeiger zu ersehen, auch gibt unser Verkehrsbureau, hier, Wiener Straße 4, 2 Treppen, Auskunft.

Dresden, am 29. Juni 1916. (891)
Kgl. Gen.-Dir. d. Sächs. Staatseisenb., als geschäftsführende Verwaltung.

Sächsisch-Südwestdeutscher Güterverkehr.

Am 1. Juli 1916 werden die Ziffern 7 (Heu und Stroh usw.) und 11 b (Rübenschnitze usw.) des Warenverzeichnisses zum Ausnahmetarif 2 (Rohstofftarif) geändert. Ferner erhält mit Gültigkeit vom 1. September 1916 das Warenverzeichnis des Ausnahmetarifs 5 b (Steingrus) eine andere Fassung. Näheres ist aus unserm Verkehrsanzeiger und aus dem Tarif- und Verkehrsanzeiger der preußisch-hessischen Staatseisenbahnen zu ersehen, auch geben die Stationen Auskunft.

Dresden, am 29. Juni 1916. (890)
Kgl. Gen.-Dir. d. Sächs. Staatseisenb., als geschäftsführende Verwaltung.

Reexpeditionsbestimmungen der Bad. Staatseisenbahnen und der Eisenbahndirektion Mainz für Eisen-, Getreide- und Holzsendungen in Wagenladungen.

Mit sofortiger Gültigkeit wird in den Vorbemerkungen der Reexpeditionsbestimmungen für Getreidesendungen folgende neue Ziffer aufgenommen:

„Für Sendungen, für die ein Kriegsausnahmetarif oder der Militärtarif beansprucht wird, wird keine Rückvergütung gewährt."

Karlsruhe, den 28. Juni 1916. (894)
Gr. Generaldirektion der Bad. Staatseisenbahnen, zugleich namens der Kgl. Preuß. und Gr. Hess. Eisenbahndirektion Mainz.

Binnen-Gütertarif für die vollspurigen Linien der Sächsischen Staatseisenbahnen, Teil II, Heft 1.

Am 1. Juli 1916 werden im Ausnahmetarif 2 (Rohstofftarif) die Ziffern 7 und 11 b des Warenverzeichnisses und am 1. September 1916 im Ausnahmetarif 5 b (Steingrus) das Warenverzeichnis unter B geändert. Näheres ist aus unserem Verkehrsanzeiger zu ersehen, auch geben die Stationen Auskunft.

Dresden, am 30. Juni 1916. (889)
Kgl. Gen.-Dir. d. Sächs. Staatseisenb.

Ausnahmetarif für geschroteten Weizen und Roggen usw. — Tfv. Nr. 2 III t. —

Mit Gültigkeit vom 6. Juli 1916 wird die Anwendungsbedingung unter Ziffer 3 (als Empfänger muß im Frachtbrief ein Kommunalverband ausdrücklich angegeben sein, auch wenn das Gut an einen besonders benannten Empfangsbevollmächtigten des Kommunalverbandes zur Aushändigung gerichtet ist) aufgehoben.

Berlin, den 30. Juni 1916. (888)
Königliche Eisenbahndirektion.

Verkehr Gera-Meuselwitz-Wuitzer Eisenbahn — Sächsische Staatseisenbahnen.

Am 1. Juli 1916 werden die Ziffern 7 und 11 b des Warenverzeichnisses des Ausnahmetarifs 2 (Rohstofftarif) geändert. Näheres ist aus unserem Verkehrsanzeiger und aus dem Tarif- und Ver-

kehrsanzeiger der preußisch-hessischen Staatseisenbahnen zu ersehen, auch erteilen die Stationen Auskunft.

Dresden, am 29. Juni 1916. (892)
Kgl. Gen.-Dir. d. Sächs. Staatseisenb.

Deutsch-schwedisch-norwegischer Eisenbahnverband über Vamdrup und Saßnitz-Trälleborg. Tarif Teil II.

Die Gültigkeit des Ausnahmetarifs 2 für frische Heidelbeeren und Preißelbeeren wird bis auf Widerruf, längstens bis zum 30. Juni 1917, verlängert.

Altona, den 30. Juni 1916. (898)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Westdeutsch-Sächsischer Verkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. Juli 1916 werden die Ziffern 7 und 11 b des Warenverzeichnisses des Ausnahmetarifs 2 (Rohstofftarif) und mit Wirkung vom 1. September 1916 das Warenverzeichnis des Ausnahmetarifs 5 b für Steingrus neu gefaßt. Näheres ist aus dem Tarif- und Verkehrsanzeiger der preuß.-hess. Staatseisenbahnen und aus unserem Verkehrsanzeiger zu ersehen, auch geben die Stationen Auskunft

Dresden, am 29. Juni 1916. (893)
Kgl. Gen.-Dir. d. Sächs. Staatseisenb.
namens der beteiligten Verwaltungen.

Tfv. 1273. Oberschlesisch-ungarischer Kohlenverkehr, Tarifhefte I—IV, gültig vom 4. März 1912.
Einführung von Nachträgen.

Am 1. August 1916 wird zu den Tarifheften I und IV des vorbezeichneten Kohlenverkehrs der Nachtrag II, zu den Tarifheften II und III der Nachtrag III eingeführt.

Die Nachträge enthalten neben den seit Erscheinen der letzten Nachträge im Verfügungswege eingeführten Tarifänderungen neue und geänderte Frachtsätze sowie Ergänzungen und Berichtigungen.

Erhöhungen der bisherigen Frachtsätze treten am 1. Oktober 1916 in Kraft.

Die Nachträge sind bei den beteiligten Dienststellen erhältlich. Die Preise der Nachträge betragen:

für Heft I = 0,35 ℳ = 0,50 K.
für Heft II = 0,40 ℳ = 0,57 K.
für Heft III = 0,45 ℳ = 0,64 K.
für Heft IV = 0,15 ℳ = 0,21 K.

Kattowitz, den 28. Juni 1916. (897)
Eisenbahndirektion Kattowitz,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Pfälzisch-Bayerischer Güterverkehr.

Der für 1. Juli 1916 angekündigte neue Pfälzisch-Bayerische Gütertarif tritt erst am 1. August 1916 in Kraft. Verkaufspreis 160 Pf.

München, den 30. Juni 1916. (902)
Tarifamt der K. Bayer. St.-E.-B. r. d. Rh.

Süddeutsch-österreichischer Verkehr. Eisenbahngütertarif, Teil II, Hefte 2, 3, 4 und 5 vom 1. Juli 1911.

Mit Gültigkeit vom 15. Juli 1916 wird die Station Prinzersdorf der k. k. österr. Staatsbahnen in den Ausnahmetarif 65 (Graphit usw.) mit direkten Frachtsätzen für den Verkehr nach sämtlichen in diesem Ausnahmetarif bereits enthaltenen deutschen Stationen sowie nach der Station Nieder Walluf der k. E. D. Mainz aufgenommen.

Näheres bei den beteiligten Dienststellen und in den Tarif- und Verkehrsanzeigern der beteiligten Verwaltungen.

München, den 1. Juli 1916. (903)
Tarifamt der K. Bayer. St.-E.-B. r. d. Rh.,
namens der Verbandsverwaltungen.

Adriatisch-deutscher Verkehr. (Verkehr mit Sachsen.)
Frachtberechnung.

Soweit die im Eisenbahngütertarif Teil II, Heft 1, für Triest, Pola und Rovigno vorgesehenen Frachtsätze nur für den Beförderungsweg über Aßling-Auzza-Görz gelten, werden diese Frachtsätze mit Gültigkeit vom 15. Juli 1916 bis auf Widerruf, längstens aber bis 1. Februar 1917 auch für Sendungen angewendet, die im Verkehre mit:

Triest auf dem Wege über Aßling-Krainburg-Laibach Hauptbhf.-Nabresina,
Pola oder Rovigno auf dem Wege über Aßling-Krainburg-Laibach Hauptbhf.-Divaca

befördert werden.

Hierbei werden im Verkehre mit Triest für die Mehrentfernung über Laibach Hauptbahnhof außer den tarifmäßigen Frachtsätzen als Umwegsfracht erhoben:

für	je nachdem die anzuwendenden Frachtsätze in Mark- oder Kronenwährung erstellt sind: Pfennig für 100 kg	Heller für 100 kg
Eilgut, gewöhnliches (Eilgut und Serientarif II A)	37	44
Eilgut, ermäßigtes (Serientarif II B, II C) / Frachtstückgut (auch sperriges und Serientarif III A)	19	22
Frachtgut bei Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens für 5000 kg für einen Wagen und Frachtbrief	12	14
Frachtgut bei Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens für 10000 kg für einen Wagen und Frachtbrief / Frachtgut bei Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens unter Ausschluß von Wagen unter 10000 kg Ladegewicht	9	11

Für die Ermittlung der Lieferfrist, der Schutzwagengebühr, der Deckenmiete und der Gebühr für die Angabe des Interesses an der Lieferung werden im Verkehre mit Triest die im Tarife angegebenen Entfernungen um 44 km erhöht.

Im Verkehre mit Pola und Rovigno werden Umwegsfrachten nicht berechnet und die tarifmäßigen Entfernungen nicht geändert.

Wien, am 29. Juni 1916. (896)
K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft, namens der beteiligten Verwaltungen.

Rumänisch-Deutscher Eisenbahnverban
Verkehr mit Norddeutschland.

Auf Seite 10 des Tarifnachtrags III i in der Schnittafel A I der unter B b Campinita angegebene Schnittsatz auf Cts. zu berichtigen.

Breslau, den 28. Juni 1916. (88
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

4. Verdingungen.

Die Lieferung von 30000 kg Flu eisenguß und 150000 kg Silikatroststä ben soll verdungen werden. Angebo bogen und Bedingungen können in u serm Zentralbureau, Fürstenstr. 1—1 eingesehen, auch von dort gegen porto freie Einsendung von 50 Pf. in b (nicht in Briefmarken) bezogen werde Die an uns einzusendenden Angebot werden am 9. August 1916, vor mittags 11 Uhr, im Verwaltungs gebäude, Fürstenstr. 1—10, eröffnet. D Zuschlag erfolgt bis zum 5. Septembe 1916.

Königliche Eisenbahndirektion
Magdeburg. (900

Die Lieferung von rund 2500 q Reihenpflastersteinen 3/4 Klasse un 200 lfdm Bordsteinen zur Befestigun der neuen Ladestraße auf Bahnho Michendorf soll nach Maßgabe der i Deutschen Reichs- und Preußische Staatsanzeiger veröffentlichten „Be dingungen für die Bewerbung um Arbe ten und Lieferungen" vergeben werde Die Angebotsmuster sind gegen porto und bestellgeldfreie Bareinsendung vo 0,50 ℳ für das Stück von der König lichen Eisenbahnbauabteilung in Micher dorf zu beziehen. Falls Zusendun durch die Post gewünscht wird, sin 20 Pf. Porto mit einzusenden.

Die versiegelten und mit der äußere Aufschrift: „Angebot auf Lieferung vo Bord- und Pflastersteinen zur Befesti gung der neuen Ladestraße auf Bahnho Michendorf" versehenen Angebote un Probesteine sind bis Mittwoch de 19. Juli 1916, vormittags 10 Uhr pünkt lich und portofrei an die Bauabteilun einzusenden.

Zuschlagfrist 4 Wochen.
Michendorf (Mark), 1. Juli 1916. (899
Königliche Eisenbahnbauabteilung.

Die **Gleisunterhaltungsarbeiten im Be zirk der 37. Bahnmeisterei (Nauen) un 38. Bahnmeisterei (Wustermark-Ort** sollen öffentlich vergeben werden. Di Verdingungsunterlagen können im Zim mer 28 des unterzeichneten Betriebs amtes eingesehen werden, auch könne Angebotshefte, soweit solche vorhande gegen Zahlung von 1,50 ℳ in der Kas lei, Zimmer 33, hierselbst bezogen werde Die Beträge sind in bar zu zahlen ode portofrei unter Beifügung von 5 ₰ Be stellgeld (Briefmarken ausgeschlossen einzusenden. Die Angebote sind ver schlossen mit der Aufschrift: „Angebo auf Gleisunterhaltungsarbeiten im Be zirk der 37. und 38. Bahnmeisterei" ver sehen, bis zum 11. Juli 1916, vormittag 11 Uhr, nach hier einzureichen. Die Öff nung der eingegangenen Angebote finde zu vorbenannter Zeit in Gegenwart de etwa erschienenen Bieter statt. Zu schlagfrist 4 Wochen.

Königl. Eisenbahn-Betriebsamt 3.
Berlin NW 40, Invalidenstraße 51. (895

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Eisenbahndirektions-Präsident a. D. v. Mühlenfels in Berlin.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nummer 53. 8. Juli 1916. LVI. Jahrgang.

Inhalt:

trachtungen über die Formentwicklung ler Empfangsgebäude.

hlafwagen III. Klasse. Erfolg des Betriebes auf der Bergenbahn, Norwegen.

e Verringerung der Abnutzung der Gleisoberbauteile.

chrichten.

Deutschland: Die Eisenbahner in den Feldeisenbahnformationen. — Der diesjährige Sommer-Reiseverkehr. — Kriegsersatzbaustoffe im Personenwagenbau. — Ausnahmetarif für Heu, Häcksel und Stroh. — Ausweispapiere auf Reisen. — Schiffsverbindung mit den Ostseebädern. — Freigegebene Nordseebäder. — Annahme leichtverderblicher Güter durch die württembergischen Dienststellen. — Ferien-sonderzug nach Württemberg. — Badische Local-Eisenbahnen. — Sterbekasse für das Personal der Königlich sächsischen Staatseisenbahnen. — Ferienkolonien der Königlichen Eisenbahndirektion Breslau.

Österreich: Leistungen der Eisenbahnen im Kriege gegen Italien. — Gütersendungen nach Serbien. — Einlösung des Julikupons der 3 prozentigen und 5 prozentigen Südbahnobligationen. — Austro- Belgische Eisenbahngesellschaft. — Österreichischer Lloyd. — Die Bilanz der Austro-Americana. — Der Petroleumlieferungsvertrag mit Deutschland.

Ungarn: Betriebseinnahmen der ungarischen Staatseisenbahnen. — Die Betriebseinnahmen der Kaschau-Oderberger Eisenbahn. — Landes-Eisenbahnverband.

Übrige europäische Länder: Der gegenwärtige Reiseverkehr in Schweden. — Nachrichten von den schweizerischen Eisenbahnen. — Kupferbergbau in Serbien. — Ausbau der strategischen Eisenbahnen Rußlands. — Arbeiterverdingungsverträge an der Murmanbahn.

Fremde Erdteile: Eine Polarbahn in Westsibirien. — Anatolische Eisenbahnen.

Allgemeines.

Bücherschau.

Amtliche Mitteilungen.

Amtliche Bekanntmachungen.

Betrachtungen über die Formentwicklung der Empfangsgebäude.

Von **A. v. Langermann** in Schwerin.

Während die Malerei sich mit der Eisenbahn nur als einer uen Lebenserscheinung auseinanderzusetzen hatte, erwuchsen r Baukunst durch sie neue und große Aufgaben. Selbst die ihnsten Brückenbauten früherer Zeiten bleiben weit hinter m zurück, was das neue Verkehrsmittel forderte, und auch r Hallenbau hat in seiner langen Entwicklungsgeschichte kein ispiel für die Überdachung einer so großen Fläche wie beim uen Leipziger Hauptbahnhof. Die neue Technik des Eisen-ues bot hier ein Mittel, ohne welches die Lösung der baulichen ufgaben schwerlich gelungen wäre, mit dessen Hilfe jedoch e im Laufe der Jahrhunderte gemachten Erfahrungen in unahnter Großartigkeit ausgestaltet werden konnten.

Für den augenfälligsten Teil der Bahnhofsanlage, für das mpfangsgebäude, bedurfte es einer langen Reihe von Verichen, bis die für den Betrieb geeignete Zahl, Art und Lage r Räume soweit festgestellt war, daß an eine künstlerische ewältigung der zunächst rein praktischen Aufgabe gedacht erden konnte.

Die Baukunst des neunzehnten Jahrhunderts stand anfangs icht auf solcher Höhe, daß ihr die Lösung der völlig neuen ufgabe sogleich hätte gelingen können. Sie war noch zu sehr efangen in der Nachahmung alter Stilarten und noch unfähig, eue Formen aus den vielfach veränderten Bedürfnissen heraus zu ntwickeln, obgleich die technischen Mittel zu größerer Leiungsfähigkeit gesteigert und im Grundriß schon klare und weckmäßige Anordnungen gefunden wurden. Das Äußere urde dann aber entweder ganz vernachlässigt, nach dem üblen rundsatz, daß Nützlichkeit und Schönheit zweierlei seien, oder it Zierraten überladen, die einstmals als notwendige Baulieer entstanden waren, in ihrer sinn- und zwecklosen Überagung jedoch den Eindruck des Unnötigen, Aufgeklebten machen. Erst in den letzten Jahrzehnten gewann die Baukunst ieder den Mut, den Grundsatz strenger Zweckmäßigkeit auch n der äußeren Gestaltung zu bekennen und erst jetzt gelangen ir Bauten, die zweckmäßig und schön zugleich waren.

Es hat lange gedauert, bis die Einsicht dämmerte, daß das vornehmste, dem Verkehr dienende Gebäude ebenso gut ein Baudenkmal sei wie etwa ein Rathaus. Dabei war es ein erschwerender Umstand, daß sich selten jemand Zeit nimmt, einen Bahnhof als Bauwerk zu betrachten. Der ankommende oder abfahrende Reisende durchläuft gewöhnlich in höchster Eile die Räume und ist zufrieden, wenn er schnell und sicher seinen Weg findet. Allenfalls betrachtet er einmal den Wartesaal, wenn längerer Aufenthalt ihn zum Verweilen nötigt — die Außenseite des Gebäudes trifft sein Auge nur, wenn er nach der Uhr sehen will. Der Fachmann hingegen beachtet die Zweckmäßigkeit der technischen Einrichtungen und ist mit deren zweckmäßiger Lösung zufrieden. Lediglich als Bauwerk betrachtet, stellen sich die Empfangsgebäude der größeren Bahnhöfe als eine Vereinigung von hallenartigen Räumen dar, denen Zimmerfluchten und Treppenhäuser an- und eingefügt sind. Für kleine Stationen mit geringem Verkehr genügen mehr oder weniger erweiterte Häuser, wie sie auch zum Bewohnen üblich sind. Eine Klasse für sich bilden die ganz großen Hauptbahnhöfe in der Form der Kopfstation, in deren Hallen die Gleise und Bahnsteige mit einbezogen sind. Überdachte Bahnsteige hat es von Anfang an gegeben, aber sie haben ihre Entwicklung unabhängig vom Empfangsgebäude durchgemacht und erst die neueste Zeit hat sie als wesentlichen Teil mit diesem fest verbunden.

Die Eisenbahn ist an die Stelle der alten Post getreten und hat sich zunächst in ihren baulichen Anforderungen diesem Verkehrsmittel angepaßt. Zur Posthalterei taugte jedes im Mittelpunkt des Verkehrs liegende Haus, das über einen geräumigen Hof mit Stallungen und Wagenschuppen verfügte. Ein Raum für die Ausfertigung der Fahrscheine und einer für den Aufenthalt der Reisenden ließen sich leicht beschaffen, und wenn noch eine breite, gedeckte Torfahrt vorhanden war zum geschützten Einsteigen bei schlechtem Wetter, so war den Bedürfnissen Rechnung getragen. Die ersten Empfangsgebäude

haben sich denn auch wenig von anderen Häusern ihrer Entstehungszeit unterschieden; es waren einstöckige Bauten in Kastenform, ohne jede Gliederung und ohne Stil, wenn man nicht die unter glattem Pappdach manchmal angebrachten Stuckkonsolen und die etwa ringsumlaufenden, etwas lebensgefährlichen drei breiten Stufen als einen Nachklang griechischer Tempelherrlichkeit gelten lassen will. Von diesen ältesten Gebäuden ist wenig übrig geblieben — an der Berlin-Hamburger Bahn stehen noch ein paar als Zeugen vergangener Einfachheit — die meisten fielen dem gesteigerten Verkehr zum Opfer und wurden durch größere und schönere Bauten ersetzt. Eine Abbildung des Bahnhofs Liverpool vom Jahre 1830 zeigt die gleiche stillose Bauart, doch sind hier schon einige kennzeichnende Teile des heutigen Empfangsgebäudes angedeutet. Der an der Schmalseite befindliche Eingang ist mit einem auf Säulen ruhenden Vordach versehen und die Gleise und Bahnsteige sind durch eine breite Halle mit gerader Balkendecke geschützt.

Bei steigendem Verkehr mußten die Warte- und Gepäckräume vergrößert, die dem Betrieb dienenden vermehrt werden. Dadurch streckte sich das Gebäude immer mehr in die Länge, denn fast alle diese Räume mußten zu ebener Erde liegen und bequemen Ausgang zum Bahnsteig haben; dagegen war es nicht nötig, die gewöhnlich im Oberstock untergebrachten Beamtenwohnungen in gleichem Maßstabe zu erweitern, und der Versuch, nach dem Vorbilde des alten Gasthofs zur Post hier Fremdenzimmer einzurichten, glückte nur selten, weil die Reisenden die ruhiger gelegenen Gasthöfe in der Stadt vorzogen — Ausnahmen bestätigen die Regel: Rolandseck wird in jedem, der es kennt, die Sehnsucht des Wiederkommens zurücklassen. Gewöhnlich wurden die Wartesäle nur mit einer hallenartigen Decke versehen und da, wo die kleineren Betriebsräume doch zahlreiche Mauern verlangten, ein Obergeschoß mit Wohnungen aufgesetzt. So entstand das für kleine Bahnhöfe lange Zeit übliche Bild: ein mit dem Giebel nach den Bahnsteigen gerichtetes hohes Haus und daranstoßend ein niedriges Langhaus, häufig mit Verwendung von Fachwerk und Holzverzierungen. Beim massiven Steinbau behielt man vielfach die glatte Kastenform, legte die Wartesäle in die Mitte und fügte an beiden Seiten ein höheres Quergebäude an; im Sommer konnte der zwischen den beiden vorspringenden Seitenbauten gelegene Teil des Bahnsteigs noch mit einem Zeltdach überspannt werden, um so für den größeren Sommerverkehr mehr geschützten Warteraum zu schaffen. Das Dach bekam oft einen Zinnenkranz, die Wandflächen sowie die Umrahmungen der Türen und Fenster wurden oft durch geputzte Quadereinteilungen belebt. Wenn nun noch die Uhr nicht im Giebel, sondern weithin sichtbar in einem Turm angebracht war, der gleichzeitig die Telegraphendrähte aufnahm, so sah das Ganze recht stattlich aus. Wenn bei der Ausführung in Putzbau auch ständige Erhaltungskosten erwuchsen, so war der Ölfarbenanstrich doch nicht unzweckmäßig; die dem Eisenbahnbetriebe nun einmal anhaftende Rauch- und Staubentwicklung konnte ihm nicht allzuviel anhaben; von Zeit zu Zeit war das Gebäude allerdings mit frischem Anstrich zu versehen. Ein Beispiel dieser schlichten Bauart findet sich u. a. noch heute in Wittenberge, Ludwigslust (schon im Umbau) und in vielen anderen Bahnhofsgebäuden älterer Zeit. Das alte Bahnhofsgebäude in Bonn gehört auch hierher. Dies ist aber schon reicher gegliedert und seine spitzbogigen Fenster zeigen den Übergang zur Gotik. Die Eingangshalle ist besonders hervorgehoben und damit ein Schritt weiter getan in der Entwicklung des Empfangsgebäudes, die dahin zielt, die für den Reisenden wichtigen Räume auch äußerlich kenntlich zu machen. Der schönste ältere Bau dieser Art ist vielleicht der jetzt als Verkehrsmuseum benutzte alte Hamburger Bahnhof in Berlin. Die beiden vorspringenden Flügel sind spätere Zutaten für den jetzigen Zweck; doch ist die ursprüngliche Gestalt noch klar erkennbar.

Die Neigung zu romantischem Zierrat, die mit den Zinnen begonnen hatte, wandte sich u. a. dem Backsteinbau zu mit Treppengiebeln, Türmen, steilen Dächern und gotischem Maßwerk. Auch hier entstanden stattliche Bauten, wie Rheyd M.-Gladbach, Stendal und andere, aber im Laufe der Jahre ver wittert mancher Backstein und nimmt durch den Einfluß de Kohlengase eine schwärzlich-schmutzige Farbe an, die sich nich wieder entfernen läßt. Besonders die hellfarbigen Ziegel wer den leicht unansehnlich, und das Maßwerk erweist sich vollend als unzweckmäßig, weil es dem Kohlenstaub Gelegenheit zu Ablagerung bietet, die auch dem stärksten Regen trotzt. Besse geeignet sind glasierte Ziegel, besonders wenn sie in frische Farben genommen werden. Auch der Haustein hat den Nach teil, daß er mit der Zeit dunkler wird, doch ist und bleibt e immer der vornehmste Baustoff, zumal, wo er an seinem Ur sprungsort verwandt wird.

Bei kleinen Stationen, die geringen Zugverkehr haben, trete die bezeichneten Übelstände nicht so hervor; dort kann man so gar Holz verwenden und im Schweizerstil oder im Fachwer bauen, ohne den Anschein zu erwecken, daß hier mit unzu reichenden Mitteln eine große Aufgabe gelöst werden sol Behelfsbauten, wie der Bahnhof der rheinischen Bahn i Elberfeld, kommen zum Glück selten mehr vor und mache keinen Anspruch auf eine befriedigende baukünstlerisch Lösung.

Je unaufdringlicher das Gebäude sich der Gegend anpaßt desto erfreulicher wirkt es, nur muß jede Maskerade vermiede werden. In schöner, bergiger Gegend kann der Baumeiste ruhig einmal eine luftige Villa errichten, wie in Neandertal oder ein Bauernhaus, wie am Königssee, wenn nur die not wendigen Räume übersichtlich darin untergebracht sind, abe im norddeutschen Flachlande würden sie unerfreulich und un passend aussehen.*)

Die kleinen und kleinsten Bahnhöfe bieten in baulicher Hin sicht das bunteste Bild, obwohl hier recht oft Dutzendware zu finden ist. Vom ausgedienten Güterwagen mit der Aufschrift „Warteraum" bis zum modernsten Jugendstil sind so ziemlich alle Stilarten vertreten. Früher sah man ihnen an, daß bei ihrer Errichtung möglichst sparsam verfahren wurde, jetzt tritt mehr das Bestreben hervor, durch freundlichen Blumenschmuck die alten Häuser zu beleben und den neuen gleich eine gefällige Form zu geben, in Material und Stil bodenständige Bauwerke zu schaffen.

Die neuzeitliche Forderung, die Empfangsgebäude den Um gebungen anzupassen, ist gut gemeint, aber nicht immer gelingt ihre Erfüllung in so erfreulicher Weise, wie bei dem neuen Bahnhof in Oldenburg. Hier sind die Bauformen des nieder sächsischen Bauernhauses mit gradezu verblüffender Treue zu einem durchaus modernen Empfangsgebäude benutzt. Die Eingangshalle wird durch einen spitzen Giebel mit gewaltigem Eingangstor hervorgehoben, das durch dünne Pfeiler in ein großes Hallenfenster und überdachte Eingänge gegliedert ist. Seitlich schließen sich die langgestreckten Wartesäle an und ein viereckiger schlanker Turm schließt die Anlage gegen den niedrigeren Fürstenbau ab. Dabei ist jede Spielerei mit den ländlichen Formen durchaus vermieden, ernst und würdig erscheint der Bau als eine Verherrlichung heimischer Sitte. Es wäre zu wünschen, daß häufiger mit so viel Taktgefühl verfahren würde.

Eine gleichfalls sehr glückliche Verwendung örtlicher Bauformen zeigt der Danziger Hauptbahnhof. Die Vereinigung von Sandstein und Ziegeln ist dem dortigen Zeughaus und dem Grünen Tor entlehnt; der Turm ist eine freie Nachbildung des berühmten Rathausturmes. Alle für Danzig charakteristischen Bauformen sind benutzt, aber nicht kleinlich nachgeahmt. Danzig ist die Stadt der Giebel und Türme — darum ist au einheitliche Gesamtwirkung verzichtet und jeder Gebäudeteil als Haus für sich behandelt, abwechselnd lang und quer ge

*) Uns scheint doch das kleine Empfangsgebäude zu Dahlem an der Berliner Hoch- und Untergrundbahn, das das Gewand eines märkischen Bauernhauses trägt, eine recht glückliche Lösung

Die Schriftleitung.

tellt — das gibt eine sehr belebte Dachform und erhöht die Übersichtlichkeit. Turm und Halle sind mächtig genug, um das Ganze als Einheit zusammen zu halten.

Mit der Erwähnung dieser beiden der neuesten Zeit angehörenden Bauten haben wir jedoch der zeitlichen Entwicklung vorgegriffen, der wir nun weiter folgen.

Nachdem auch der gotische Stil erledigt war, kam in dem großen Wiederholungskursus der Kunstgeschichte im neunzehnten Jahrhundert die Renaissance an die Reihe. Sie fiel in die ersten Jahre des neuen deutschen Reiches mit ihrem Stolz und ihrem kraftvollen Aufstreben, aber auch in die Gründerzeit unseligen Angedenkens, und dadurch bekam sie etwas aufdringlich Protziges. Bei staatlichen Bauten wurde natürlich nur gutes Material benutzt, aber auch ohne gipsernen Sandstein und Stuckquadern blieb die ganze Renaissesanceherrlichkeit aufgeklebter Schmuck, der an jedem „monumental" sein sollenden Gebäude angebracht wurde, einerlei, ob er dahin gehörte oder nicht. Daß figürlicher Schmuck am Eisenbahngebäude noch mehr Bedenken hat, als gotisches Maßwerk, leuchtet ohne weiteres ein; man hat denn auch hauptsächlich die Stadtseite mit Bildhauerarbeit verziert, wo sie weniger Fährlichkeiten ausgesetzt ist, doch krabbelt das lustige Heer der Putten am Bahnhof Alexanderplatz bis auf den Rand der Bahnsteighalle, wo jeder aus- und einfahrende Zug sie in dichte Wolken hüllt. Wie bei allen diesen Bauten im Renaissancestil ist auch bei den Empfangsgebäuden selten Rücksicht auf die innere Gestaltung genommen worden, eine möglichst prächtige Palastfassade genügte für alle Zwecke. Daß dabei sehr schöne Gebäude entstehen konnten, zeigt der alte Bahnhof in Stuttgart und die Schmalseite des Potsdamer Bahnhofes in Berlin, die mehr dem wirkungsvollen Abschluß des Potsdamer Platzes dient, als dem Bahnverkehr, der sich zum weitaus größeren Teil an der äußerst schmucklos gehaltenen Langseite des Gebäudes abspielt. Anderseit bildet grade dieses Bauwerk den Übergang zu der jetzt üblichen großartigen Ausgestaltung der Eingangshalle.

Diese Hervorhebung der Halle ist trotz der im allgemeinen beibehaltenen Palastfassade besonders gut geglückt bei dem Bahnhof in Genua, wo die im stumpfen Winkel vorspringenden Flügel den Strom des Verkehrs einzufangen und auf das mittlere Tor hinzulenken scheinen. Frankfurt a. M., Basel, Turin, Mailand, der Anhalter Bahnhof in Berlin, lassen die Wichtigkeit der Halle schon durch die äußere Gestalt erkennen, doch behandeln die vorletzten beiden sie noch durchaus als Teil des Ganzen, während die beiden ersten sie durch seitliche Türme noch mehr betonen. Frankfurt zerstört leider den machtvollen Eindruck des Bogens durch unnötigen Zierrat und setzt auf den Scheitelpunkt einen Atlas mit der Weltkugel — an sich ein sehr passender Gedanke, aber das Auge des Beschauers wird durch dies in der Höhe doch nicht ganz zu würdigende Bildwerk von dem großartigen Schwung des Bogens abgelenkt. Immer mehr bricht sich die Erkenntnis Bahn, daß alle schmückende Zutat vom Übel ist bei einem Unternehmen, dessen Geist klarste Zweckmäßigkeit und dessen Leben machtvolle Bewegung und Überwindung des Raumes ist. Darum verzichten die neuesten und schönsten Bauten auf jeglichen Schmuck des Äußern und lassen nur die gewaltige Harmonie des Raumes zum Beschauer sprechen, die er auch noch dann fühlt, wenn er zum Schauen keine Zeit zu haben glaubt.

Karlsruhe, Dortmund, Hamburg, Leipzig sind von außen ohne jede Verzierung, im Innern haben sie diese nur da, wo sie vor Rauch und Staub geschützt ist und der zum Verweilen gezwungene Reisende sie sehen kann und Freude daran hat.

Das Innere der Eingangshallen und der Wartesäle ist nach Maßgabe der vorhandenen Mittel verschieden ausgestaltet. Die alten, schmucklosen Bauten verzichten natürlich hier wie überall auf jegliche Zierform und begnügen sich mit einfachem Anstrich und allenfalls Holzverkleidung, denen spätere Zeiten durch Schablonenmuster eine oft zweifelhafte Verschönerung angedeihen ließen. Die Backsteinbauten mit gotischem Ausputz machten aus der Halle, wenn sie eine solche hatten und sich nicht mit breiten, schmucklosen Gängen begnügten, eine Art Kirchenschiff mit Pfeilern und Rippen, oder sie gaben ihr wie den Wartesälen eine mehr oder minder geschnitzte Balkendecke und gußeiserne Pfeiler. In dieser Art ist der Wartesaal in Stendal einfach, aber geschmackvoll ausgestattet.

Die Renaissancestilzeit schwankte, was die Innenausstattung betrifft, zwischen einer wahren Dekorationswut und dem Stolz auf die neue Bedachung mit Eisenbau und Wellblech und förderte in diesem Zwiespalt bauliche Unmöglichkeiten zutage, die uns heute schwer verständlich sind. So in Frankfurt a. M. in der Verbindung von reicher Bildhauerarbeit mit einer Reihe gänzlich unverhüllter Wellblechwölbungen. Auch die Wartesäle wurden reichlich mit solch überflüssigem Prunk versehen, namentlich aus Gips. Auch die unvermittelte Verbindung von Stein- und Eisenbau ist überwunden: auf steinernen Pfeilern ruhen gemauerte Gewölbe; bei Eisenbau werden die tragenden Glieder bis nach unten geführt. Die Wartesäle bekommen eine grade Decke oder ein Kappengewölbe, wenn nicht die Anlage so ist, daß sie unter dem Bahnsteig liegen und darum eine besonders feste Deckenkonstruktion haben müssen. Daß sich auch hierbei freundliche und gemütliche Räume schaffen lassen, zeigen die Berliner Bahnhöfe Friedrichstraße und Alexanderplatz. Die Eingangshallen und Gänge werden entweder ganz aus Eisen gebaut wie in Hamburg und Lübeck oder ganz in massiven Formen (Beton und dergleichen) wie in Leipzig, Wiesbaden und Mühlheim a. Rh. Ob sie Tonnen-, Stichkappen- oder Bogenwölbung bekommen, hängt von der Gestalt des Gebäudes ab, am seltensten ist wohl die Kuppelform mit paarweisen Säulenstellungen wie in Stuttgart.

Als Wandverkleidung wird jetzt auch in älteren Gebäuden statt der, der Beschädigung leicht ausgesetzten Putzflächen und der in der Reinhaltung unbequemen Holztäfelung die Verwendung glasierter Kacheln bevorzugt, wenn der Bau nicht aus Haustein aufgeführt ist, der einer Verkleidung nicht bedarf. Dabei wird eine klare Farbenwirkung erstrebt, gleichviel ob in dunklen Tönen, wie in Oldenburg oder ganz licht und weiß oder im hellen Grau des Muschelkalksteins in Salzburg. Sehr oft sind zur Verbindung der Schalterhalle mit den höher oder tiefer liegenden Bahnsteigen Treppen nötig, die dem Baumeister besonders reizvolle Aufgaben stellen. Sie werden immer breit angelegt und, im Interesse des Verkehrs, wenn der Raum es irgend gestattet, in halber Höhe geteilt und in zwei Armen weitergeführt. Auch ist die Steigung in Absätzen weniger beschwerlich. Der Potsdamer Bahnhof in Berlin hat gleich zwei Beispiele: eine Freitreppe zur Halle hinauf an der Schmalseite und eine geteilte in der eigentlichen Empfangshalle. In Hamburg sind die Treppen weniger bequem und gefällig angelegt.

Während die der Stadt zugekehrte Seite des Empfangsgebäudes sich frei nach den Gesetzen der Baukunst entwickeln konnte, sobald die Grundform einmal feststand, war die den Gleisen zugewandte Seite anderen Bedingungen unterworfen. Von Anfang an erschien es wünschenswert, dem Bahnsteig einen Wetterschutz in Gestalt eines Daches zu geben, nicht nur zur Bequemlichkeit der Reisenden, sondern auch zur Erleichterung des Bahnsteigdienstes und zur Schonung der Wagen und Bahnanlagen. Schon das bereits erwähnte Empfangsgebäude in Liverpool 1830 hatte eine Bahnsteighalle, die zwar nicht mit dem Gebäude verbunden, aber doch mit wenigen Schritten erreichbar war. Soweit die Abbildung erkennen läßt, bestand die Halle aus einem Holzdach, das einerseits auf einer festen Mauer, andrerseits auf Säulen ruhte und vier Gleise überspannte. Der Rauch der Lokomotive, der nur durch spärlich angebrachte Luken abziehen konnte, mag hier recht lästig gewesen sein, zumal die Halle nicht sehr hoch war. Die Baumeister wußten lange Zeit nichts Rechtes mit der Hallenform anzufangen — sie störte den Eindruck des Empfangsgebäudes und hatte zunächst vielfache Mängel, so daß die Betriebsleitung nie mit ihr zufrieden war. Wulf nennt sie in seinem 1881 erschienenen Werke über das Eisenbahn-Empfangsgebäude „stationäre Regenschirme" und findet den Aufwand an kostspieligen Konstruktionen, der ihret-

wegen an den Kopfstationen gemacht wird, um sie zum Hauptteil der ganzen Anlage aufzubauschen, durchaus unberechtigt.

Trotz dieser nicht gerade wohlwollenden Beurteilung erwiesen sich die Bahnsteighallen als ein notwendiges Übel, und mit der Zeit gelang es, aus der Not eine Tugend zu machen. Zunächst stand der Ausgestaltung noch manches jetzt beseitigte Hindernis im Wege. Die alten Lokomotiven rauchten und rußten ganz anders als die heutigen — darum richtete man es schon lieber so ein, daß jeder Bahnsteig sein Dach für sich hatte und die Maschine darüber hinaus in die freie Luft qualmen konnte. Ob Wellblech und Eisen oder Holz und Dachpappe verwendet wurde, richtete sich nach der Billigkeit — anfangs überwog das Holz. Die größte Schwierigkeit machte die Pfeilerstellung: man war gewohnt, die Stützen an den Außenrand des zu schützenden Weges zu setzen und den Rand nur wenig darüber hinausragen zu lassen — da sperrten die Stützen die Abteiltüren und die Traufe war da, wo man den Schutz am nötigsten brauchte. Also mußten die Stützen weiter nach innen gerückt werden und das Dach weiter vorspringen, wozu größere Höhe und stärkeres Gefälle nötig waren, sowie Dachrinnen, und die Stützen standen immer noch da, wo der Verkehr am stärksten war. Besserer Wetterschutz wurde erreicht, als über die Stützen hinaus ein ansteigender Dachteil angefügt wurde, der den haltenden Zug noch etwas überragte. Das Gefälle und die Regenrinne lagen nun nicht mehr außen, und nachdem dieser Bann einmal gebrochen war, ging man noch einen Schritt weiter und nahm Pfeiler, Gefälle und Rinne in die Mitte des Bahnsteigs, wo sie niemand im Wege waren, sondern sogar zur Teilung und Regelung des Verkehrs dienten. Besonders in dem neu erfundenen Eisenbeton ließen sich nicht nur zweckmäßige, sondern auch schöne Bedachungen herstellen, aber nach wie vor blieben Holz und Wellblech in Gebrauch, auch wohl Verbindungen von beiden, und wer es wünschte, konnte sogar Verzierungen in Schnitzerei oder Gußeisen anbringen. Schutzdächer dieser Art finden sich überall, wo solche überhaupt nötig sind, sogar bei ganz großen Bahnhöfen als Ergänzung der geschlossenen Hallen.

Für sehr großen Verkehr kommt man aber mit diesen an den Seiten offenen Dächern nicht aus, sondern bevorzugt einen an den Schmalseiten offenen Hallenbau, der in einem oder in mehreren Bögen alle Gleise und Bahnsteige überspannt. So große Spannweiten lassen sich nur in Eisenkonstruktion ausführen, deren Rippen und Versteifungen frei zutage liegen, nur die Seitenwände werden in Mauerwerk ausgeführt und gelegentlich die Pfeiler an den Stirnseiten, die oft auch einen reichen Bildhauerschmuck aufweisen, wenn es dem Stil des Gebäudes entspricht. Die Bedachung besteht aus Wellblech und Glas, nur selten ist Stein oder Beton dazu verwandt. Im Innern wird fast immer auf die Anbringung von Zierformen verzichtet, da sie wenig hervortreten. Die Mauerflächen sind selten dafür genügend beleuchtet, und an der Höhe der Wölbung erkennt man sie doch nicht. Der Wechsel von Glas und undurchsichtigen Teilen an den Stirnseiten und am Gewölbe gibt ein so reiches Spiel von Licht und Schatten, daß es im Verein mit dem spitzenartig luftigen Eisenbau zur Belebung des Raumes ausreicht. Nur die Pfeiler sind oft verziert, gleichviel, ob sie aus Stein oder aus Eisen bestehen.

Die an zwei Seiten offenen Hallen kommen überall da vor, wo das Empfangsgebäude in der Fahrtrichtung steht, und wo die Gleise höher liegen als die Straße, so daß die Wartesäle im Erdgeschoß, die Bahnsteige gewissermaßen im ersten Stock angeordnet sind. Dies ist auch bei allen an der Stadtbahn gelegenen Berliner Bahnhöfen der Fall, auch in Cöln; nur hatte man hier bei der ursprünglichen Anlage, um den Reisenden den Weg nach den unten gelegenen Wartesälen zu sparen, noch Wartesräume in einem besonderen Gebäude in die Halle hineingesetzt. Der an sich hübsche Kachelbau, der den Eindruck der Halle störte, ist jetzt beseitigt.

Es liegt in der Natur der Sache, daß die hochragende Bahnsteighalle das ganze Gebäude beherrschen muß. Ganz von selbst treten die Wartesäle und Betriebsräume hinter der Eingangshalle zurück, und diese wieder bildet den Auftakt zur Bahnsteighalle. Diese gegebene Gliederung tritt in allen neueren Bahnhofsanlagen klar hervor. Besonders, wo die örtlichen Verhältnisse die Anlage einer Kopfstation gestatten, machen sich die Baumeister diese natürliche Steigerung zunutze und lassen die Eingangshalle kräftig hervortreten aus dem langgestreckten Bau der übrigen Räume. Das Ganze wird überragt von dem gewaltigen Bogen der Bahnsteighalle. In Hamburg wäre eine Umgehung dieser Bauform möglich gewesen, da hier ausnahmsweise die Bahnsteige tiefer liegen, als die Zufahrtstraßen; sie ist aber als wesentliches Ausdrucksmittel beibehalten.

Vom baukünstlerischen Standpunkt ist die Form der Kopfstation von allen möglichen Gestalten des Bahnhofs die reizvollste, da sie die Idee des Verkehrs am machtvollsten auszudrücken gestattet und in sich geschlossen ist; die andern Formen bleiben immer die der „Durchgangsstationen". Die Verbindung der Bahnsteighalle mit dem Gebäude läßt sich bei der Kopfstation viel schöner gestalten durch das notwendige Zwischenglied der Querhalle, die noch durchaus ein Teil des Gebäudes und dem entsprechend zu behandeln ist. Von ihr aus schweift der Blick durch weite Bogenöffnungen in die Eisenhalle, deren leichte Formen überleiten zur unbegrenzten Ferne, in die der Zug der Reisenden hinausträgt. Die Vollendung dieser Form ist der neue Bahnhof in Leipzig, aber auch in einem alten Gebäude kann dieser Gedanke des aus der Geborgenheit des Hauses in die Weite Eilens zum Ausdruck gebracht werden wie in München. Der alte Ziegelbau mit seinen offenen Säulengängen stammt noch aus den ältesten Zeiten der bayerischen Eisenbahnen und jede neue Zeit hat an ihm erweitert und verbessert, bis etwas ganz Eigenartiges, Zweckmäßiges und Schönes daraus geworden ist.

Auf alle Arten der Bahnhofsanlagen einzugehen, verbietet ihre Mannigfaltigkeit und würde weit über den Rahmen eines Aufsatzes hinausgehen, der nur zu eigener Betrachtung Anregung geben will. Das Empfangsgebäude, mag es als Zeuge vergangener Tage in schlichter Einfachheit erhalten geblieben oder mit allen Mitteln und Erfahrungen der Neuzeit ausgestattet sein, bietet eine überwältigende Fülle baugeschichtlicher Merkwürdigkeiten, die mehr betrachtet und beachtet werden sollten als durchschnittlich geschieht. Hierzu sollen diese Ausführungen einige Anleitung bieten — auf irgendwelche Vollständigkeit erheben sie keinen Anspruch — und wenn sie dem einen oder anderen der Leser dazu verhelfen, Schönheiten finden zu lernen, an denen er sonst achtlos vorübereilte, so ist ihr Zweck erfüllt.

Schlafwagen III. Klasse. Erfolg des Betriebes auf der Bergenbahn, Norwegen.

Von Eisenbahn-Oberdirektor **Gotfr. Furuholmen** in Kristiania.

Auf der Bergenbahn sind Schlafwagen III. Klasse seit 1. Juli 1912 in Betrieb. Im Anschluß an eine frühere in dieser Zeitung (Nr. 19 vom 17. März 1914) aufgenommene Mitteilung über die Einrichtung dieser Wagen und über den Erfolg für das erste Betriebsjahr, darf vielleicht eine Übersicht über den Betrieb nach den jetzt vorliegenden Ergebnissen einiges Interesse haben.

Wie aus der ersten Mitteilung hervorgeht, bezeichnete die Einführung dieser Wagen einen Schritt auf einem neuen Gebiete, auf welchem die Eisenbahnverwaltungen noch keine Erfahrungen hatten, auf denen diese Neuerung fußen konnte. Sowohl die Wahl der Gattung für die neue Wagenart als die Frage über die Wirtschaftlichkeit des Unternehmens mußte daher anfangs Gegenstand des Versuchs und der Erörterung sein. Besonders, um Stoff zur Beurteilung der Wirtschaftlichkeit zu erhalten und

nächst zu jeder Zeit eine Übersicht über die Entwicklung des erkehrs zu haben, sind seit dem Anfang des ersten Betriebsres der betreffenden Nachtzüge über die Ausnützung der hlafwagen III. Klasse sorgfältige Aufzeichnungen gemacht orden. Ebenso auch für die übrigen Wagen in denselben Nachtigen, um sich auch darüber ein Urteil zu bilden, inwiefern die legenheit, Schlafwagenplätze III. Klasse zu erhalten, zu einer bwanderung von Reisenden aus der II. Klasse in die III. Klasse führt hat.

Die Aufzeichnungen zeigen erstens, daß die Entwicklung des erkehrs in diesen Nachtzügen im ganzen sehr schnell gewesen t. In den einzelnen 3 vollen Betriebsjahren, die seit ihrem Beinn verflossen sind, wurden befördert: im Jahre 1912/13: 700, 1913/14: 47 600 und 1914/15: 75 800 Personen.

Diese Anzahl Reisende verteilte sich auf die verschiedenen Wagenklassen in folgender Weise:

	I.	II.	III.
im Jahre 1912/13 . . .	3,0 %	27,1 %	69,9 %
„ „ 1913/14 . . .	3,2 „	24,4 „	72,4 „
„ „ 1914/15 . . .	3,9 „	27,1 „	69,0 „

Aus den letzten Ziffern geht hervor, daß das Verhältnis zwischen den in den verschiedenen Wagenklassen beförderten Personen nahezu unverändert geblieben ist, und da die Nachfrage nach Schlafwagen II. Klasse gegenüber der III. Klasse verhältnismäßig größer in den Nachtzügen als in den Tageszügen gewesen ist, läßt sich darauf schließen, daß die Einführung von III. Klasse Schlafwagen keine Abwanderung aus der II. Klasse herbeigeführt hat.

Zu näherer Beleuchtung des Verhältnisses zwischen dem Verkehr der II. und III. Klasse und des Grades, in welchem die Reisenden in jeder Klasse Schlafplätze oder Sitzplätze in den erwähnten Zügen benutzt haben, dient nachstehende Zusammenstellung.

Anzahl der Reisenden in II. und III Klasse.

Betriebsjahr	II. Klasse					III. Klasse				
	zusammen	davon mit Schlafplatz		davon mit Sitzplatz		zusammen	davon mit Schlafplatz		davon mit Sitzplatz	
		zusammen	%	zusammen	%		zusammen	%	zusammen	%
12/13	9 380	7 429	79,2	1 951	20,8	24 907	12 681	51,0	12 226	49,0
13/14	11 593	9 298	80,1	2 295	19,9	34 383	18 062	52,7	16 321	47,3
14/15	20 470	16 792	82,0	3 678	18,0	52 259	26 183	50,1	26 076	49,9

Von den in den Zügen verfügbaren Betten ist im Durchschnitt ie folgende Anzahl belegt worden:

	I. u. II. Klasse	III. Klasse
im Jahre 1912/13	58,3 %	51,8 %
„ „ 1913/14	72,3 „	63,8 „
„ „ 1914/15	80,8 „	83,7 „

Die obenstehenden Angaben zeigen, daß die Nachfrage nach chlafwagenplätzen III. Klasse, und daß die Ausnützung der chlafplätze in dieser schon im ersten Betriebsjahre sehr gut war; benso daß sowohl die Nachfrage als die Ausnützung später stark zugenommen haben. Zurzeit ist das Verhältnis so, daß die Wagen mit ihren 36 Betten beinahe immer ganz besetzt sind.

Es muß daher jetzt als entschieden betrachtet werden, daß der Betrieb mit Schlafwagen III. Klasse auf der Bergenbahn wirtschaftlich ist. Gleichzeitig ist die Verbesserung der Reiseverhältnisse für das Publikum von diesem lebhaft geschätzt und anerkannt.

Die vor ungefähr 4 Jahren begonnenen Versuche mit Schlafwagen III. Klasse auf der Bergenbahn führen dazu, daß sie als eine bleibende Reform betrachtet werden, die nach den vorliegenden Ergebnissen auch zu einer Einführung auf anderen Bahnen ermuntern.

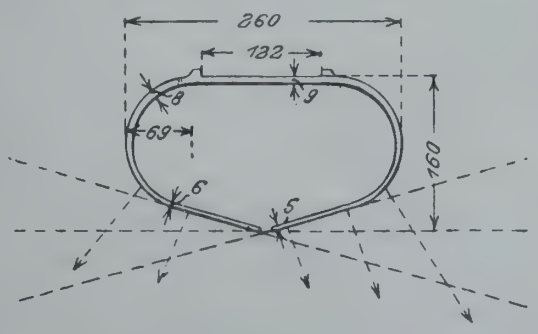
Die Verringerung der Abnutzung der Gleisoberbauteile.

Beim Eisenbahngleise entstehen Arbeitsleistungen im chädlichen Sinne, wenn es den Radlasten ermöglicht ist, inolge von Ungleichheiten oder Unterbrechungen der Fahrfläche er Schienen oder des Ausweichens einzelner Teile des Gleisanzen im Augenblicke der Befahrung kleine Wege nach nderer als der Fahrrichtung zurückzulegen und dadurch eine Stoßwirkung zustande zu bringen. Das Ergebnis der tzteren ist entweder eine gewisse Beschädigung oder Abützung der Schienen, Laschen, Unterlagsplatten, Schwellen nd Befestigungsmittel, oder die Vergrößerung der unwillommenen Bewegungsmöglichkeit, z. B. Eindrückung der Platen in die Schwellen, der letzteren in die Bettung usw.

Die Gleisunterhaltung hat nun zwar die Aufgabe, diese Begungsmöglichkeiten der Einzelteile durch rechtzeitiges chwellenstopfen, Anziehen der Schienenbefestigungsmittel, usrichten der Fahrkanten usw. so viel wie möglich aufuheben, es kann ihr dies aber nie ganz gelingen, da bereits ei ganz neuen Gleisen solche Anlässe zu Stößen vorhanden sind. Die für die Abnahme der Oberbauteile von den Walzwerken zuelassenen Toleranzmaße bedingen Spielräume und kleine Verchiedenheiten an den Vereinigungsstellen der Gleisteile, die ur Einleitung der schädlichen Stöße genügen. Nach und nach tellen sich dann die obenerwähnten Ausweichungsmöglichkeiten in, die ihrerseits wieder ein allmähliches Wachsen der Stoßräfte und der hierdurch bedingten Abnutzungen verursachen, as auch durch die beste Gleisunterhaltung nicht ganz verhinert werden kann. Die atmosphärischen Einflüsse tragen dann as ihre dazu bei, daß mit der Zeit die unter dem fahrenden Zuge entstehenden Bewegungen der Einzelteile augenfällig erden und ein Lockern aller Verbindungen die Folge ist.

Eine Verminderung dieses schädlichen Spieles der Bewegunen der Gleisteile unter sich würde eintreten, wenn die Querchwellen, denen die Überleitung aller Stöße und Drücke in die Bettung zufällt, derart ausgebildet wären, daß ein Teil der auf olche Lockerungen wirkenden Kräfte von der Querschwelle selbst zur vorübergehenden Änderung ihres Querschnitts aufgenommen werden könnte. Bis zu einem gewissen Grade wird dies jetzt bereits bei jeder neuen, gutgestopften Holzschwelle erreicht. Das Holz ist elastisch und die Schwelle, soweit die Schiene wirklich fest aufliegt, deshalb geeignet unter ganz geringen wieder zurückgehenden Zusammenpressungen die lotrechten Stoßkräfte des bewegten Rades innerlich zu verarbeiten und dadurch wenigstens zum Teil unschädlich zu machen.

Bei einer Eisenschwelle ist der Baustoff hierzu nicht geeignet, wohl aber kann ihre Form derart ausgebildet werden, daß der empfangene Stoßdruck voll zu einer ganz kleinen und wieder zurückgehenden Verdrückung ihrer Querschnittsgestalt



verbraucht würde, wobei gleichzeitig die anfänglich vorhandene Innigkeit der Verbindung mit der Schiene dauernd fortbestünde und damit der Anlaß zu Bewegungen der Einzelteile gegeneinander ausgeschlossen sein würde.

Die Notwendigkeit einer derartigen Weiterentwicklung unserer jetzigen Eisenschwellenformen wird kaum bestritten werden können und deshalb wurde bei Anstellung eines Vergleiches der Güteeigenschaften der jetzt in Anwendung befindlichen Eisenbahnquerschwellen im „Organ für die Fortschritte des Eisenbahnwesens“ 1915, Heft 13, versucht, eine den vorstehenden Anforderungen voraussichtlich Genüge leistende Form einer eisernen Hohlschwelle vorzuschlagen, die grundsätzlich von Fachgenossen auch Zustimmung fand. So spricht sich Regierungsrat Dr. Ing. Saller in Nürnberg in Nr. 80, Jahrg. 1915 d. Ztg., dahin aus, daß diese Eisenhohlschwelle wohl geeignet sein könne, einen Fortschritt in der Beseitigung der schädlichen Stoßwirkungen auf den Eisenbahnoberbau darzustellen.

Inwieweit die empfohlene Form im Einzelnen diese Erwartungen erfüllt, kann nur durch Versuche erwiesen werden, doch ist kaum zu erwarten, daß sich die Eisenbahnverwaltungen jetzt, ungeachtet der wirtschaftlichen Vorteile,*) die anscheinend aus ihm sich ergeben werden, zu einem umfänglicheren Versuche entschließen. Es wurde deshalb in Nr. 1 1916 der Zeitschrift „Stahl und Eisen“ die Aufmerksamkeit der deutschen Eisenindustrie auf diesen Gegenstand in der Voraussetzung gelenkt, daß sie am wissenschaftlichen und praktisch wirtschaftlichen Fortschritte der hochwichtigen Eisenschwellenfrage die Führung weiter behalten wolle und deshalb vielleicht die Erprobung der vorgeschlagenen Schwellenform durch eigene Versuche einleiten werde.

Eine eingehende Erörterung der Anregung durch die Eisenbahn-Fachkreise würde voraussichtlich das Interesse der Walzwerke erwecken und vielleicht Veranlassung werden, daß das eine oder das andere derselben dem ersten Ausführungsversuche näher tritt.

Klotzsche, Dresden, Februar 1916.

R. Scheibe, Finanz- u. Baurat a. D.

*) Schonung des Bettungs- und Oberbaustoffes sowie der Fahrzeuge, Verminderung der Arbeitslöhne usw.

Schlußwort der Schriftleitung.

Die Zeitschrift „Stahl und Eisen“, auf die der Herr Verfasser Bezug nimmt, hat seinen Ausführungen eine Bemerkung beigefügt, die darauf hinweist, daß die Herstellung der Hohlschwelle gewisse Schwierigkeiten bietet, auch teurer wird, als die der seitherigen Eisenschwellen. Ungeachtet dieses Hinweises tragen wir kein Bedenken, die Leser mit der eigenartigen neuen Schwellenform bekannt zu machen. Die Durchführung eines Versuches mit dieser nachgiebigen Schwelle würde gewiß lehrreich sein.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Die Eisenbahner in den Feldeisenbahnformationen.** Die „Eisenbahn“ schreibt: In wenigen Wochen werden zwei lange Jahre verflossen sein, daß dieser ungeheure Weltkrieg tobt. Fast zwei Jahre stehen daher nunmehr auch unsere Eisenbahner im Felde, sei es, daß sie mit der Waffe in der Hand hinausgezogen sind, um das geliebte Vaterland gegen die von allen Seiten hereinbrechenden Feinde zu schützen, sei es, daß sie berufen waren, den Eisenbahndienst im besetzten feindlichen Gebiet bei den Feldeisenbahnformationen auszuüben. Zwei schwere Jahre liegen hinter ihnen, in denen sie alle getreulich ihre Pflicht getan und ihr Bestes eingesetzt haben zu Ehr und Preis der teuren Heimat. Fern von ihren Lieben, bei Wind und Wetter, bei Schnee und Eis, bei Sonnenglut und Regen unermüdlich und unverdrossen haben sie ausgehalten und werden es weiter tun, bis das große, von uns allen erstrebte Ziel, ein segensreicher Friede, erreicht ist.

Während es für die Truppen an der Front keine Ablösung gibt, die Dauer des Krieges vielmehr erfordert, daß immer neue ungezählte Scharen todesmutig und kampfeslustig hinausziehen, um den Feinden immer neue Schläge zu versetzen, bis ihre Widerstandskraft vollständig gebrochen ist, bietet sich, wie wir annehmen, Gelegenheit, die bei den Feldeisenbahnformationen tätigen Eisenbahnbediensteten in größerem Umfange durch bisher in der Heimat zurückgehaltene Eisenbahner zu ersetzen. Wie die neu hinausziehenden Bediensteten gleich ihren Kollegen in Feindesland mit Stolz und Freude ihre verantwortungsvolle Tätigkeit aufnehmen werden, wird die in Aussicht genommene Maßnahme gewiß von allen Heimkehrenden dankbar begrüßt werden. Dürfen sie doch nun wieder nach getaner Arbeit, so mancher die Brust geschmückt mit dem Eisernen Kreuz, in die Heimat zu ihren Lieben, zum eigenen Herde zurückkehren zur Freude derer, die die Ihrigen so lange Zeit haben entbehren müssen. Mit unermüdlichem Fleiß, bereichert in ihrem Wissen und ihren Erfahrungen, werden sie die ihnen lieb gewordene Arbeit in der Heimat wieder aufnehmen, dankbaren Herzens, daß sie an ihrem Teile draußen haben mithelfen dürfen an dem großen Werk der Weltgeschichte, und dankbaren Herzens, daß sie nun wieder im Kreise ihrer Familien den nicht weniger wichtigen Eisenbahndienst in der Heimat verrichten dürfen. Wir aber rufen in echter Kameradschaft, die wir ihnen auch in der Fremde bewahrt, den Heimkehrenden ein Herzliches Willkommen zu. H . . n.

— **Der diesjährige Sommer-Reiseverkehr** wird, so schreibt die „Tägl. Rundsch.“, nach allem, was man sieht, den vorjährigen bedeutend übertreffen. Ankommende wie abfahrende Züge sind in einer Stärke besetzt, die im vorigen Jahre um diese Zeit zweifellos nicht erreicht worden ist; selbstverständlich den bürgerlichen und nicht den soldatischen Verkehr gerechnet. In langen Reihen, Kopf an Kopf, stehen die Scharen der Auskunftbegehrenden in der amtlichen Auskunftstelle des Potsdamer Bahnhofs, in der durch den Umbau eine Teilung stattgefunden hat. Die Gepäckbeförderung („B. z. Bg.“!) versetzt wahre Berge von Reisegepäck nach den Bahnhöfen, wo sich Masse um Masse davon auftürmt. Am stärksten scheint sich vorläufig der Verkehr auf dem Stettiner Bahnhof abzuwickeln, was für unsere Ostseebäder ein gutes Zeichen sein dürfte. — Weite Kreise sind in der Lage, sich selbst in diesem schwersten Kriegsjahre eine Sommerreise leisten zu können. Viele, die im vorigen Jahre darauf hatten verzichten müssen, erklären diesmal „so kaput“ zu sein, daß sie ohne einen erfrischenden Orts- und Luftwechsel nicht in den kommenden Winter hineingehen könnten.

Ein Haken ist aber dabei. Nicht überall, wo man sonst gut aufgehoben war, kann man diesmal auf ausreichende Verpflegung rechnen; man erkundige sich deshalb vorher sorgfältig, wie es damit an dem zur Sommerfrische ausersehenen Ort bestellt ist. Dies gilt vor allem für Bayern, wo man durchaus nicht von dem vorauszusehenden starken Ferienstrom aus Norddeutschland erbaut ist und sich jetzt zu einer zweiten, diesmal vom Generalkommando des 1. bayerischen Armeekorps ausgehenden warnenden Darstellung der Verpflegungsverhältnisse in Bayern veranlaßt sieht, die mit folgenden Sätzen schließt: „Wer also den Sommer zur Erholung in Bayern zubringen will, muß schon an sich mit Einschränkungen seiner Lebenshaltung rechnen, mit ganz empfindlichen Einschränkungen aber dann, wenn von Reichs wegen Zuschüsse für die Sommergäste nicht oder nicht ausreichend gewährt werden. — Sollten sich noch weitere Beschränkungen im Lebensmittelverkehr als erforderlich erweisen, so ist es selbstverständlich, daß diese auch ihre Rückwirkung auf die Fremden äußern müssen. Bevorzugungen gegenüber der einheimischen Bevölkerung sind unter allen Umständen ausgeschlossen.“

— **Kriegsersatzbaustoffe im Personenwagenbau.** Die „Köln. Ztg.“ schreibt: Gelegentlich einer Besichtigung der Waggonfabrik A.-G. Ürdingen a. Rhein durch Vertreter des Königlichen Eisenbahn-Zentralamtes in Berlin sowie den Vorstand des Abnahmeamtes, Düsseldorf, konnte ein D-Zugwagen 2./3. Klasse vorgeführt werden, bei welchem Ersatzbaustoffe in weitestgehendem Maßstab Verwendung fanden. Alle früheren Teile aus Messing, Rotguß oder Tombak, wie Einsteighandgriffe, Türdrücker, Schloßschilder, Fensterschutzstangen, Aschenbecher usw. sind teils durch Schmiedeeisen, Flußeisen und Temperguß ersetzt. Je nach ihrem Verwendungszweck werden diese Teile emailliert, gebrannt oder brüniert, und in der Farbwirkung ihrer Umgebung angepaßt. Verhältnismäßig große Mengen Kupfer werden erspart durch die Verwendung von Zinkblech oder verzinktem, dekapiertem Eisenblech, z. B. an Stelle des Kupferbleches der Wasserbehälter, Abdampfstutzen usw. Die Nickelwaschbecken sind durch solche aus Steingut ersetzt, während für die Fensterrahmen gepreßtes Zink Verwendung findet. Aber nicht nur für die Metalle, sondern auch für die Textil- und Lederwaren wurden mit gutem Erfolg Ersatzstoffe verwandt. Die Heizleitungsisolierungen sind in gesponnenem Glas mit Papierumwicklung statt Filz ausgeführt. Federleinen teilweise durch Papiergewebe, Lederteile wie Fensterschlaufen, Türdichtungen usw. sind durch gewebte Gurte ersetzt. Sämtliche Gummiteile sind in Regenerativgummi, einem Produkt aus Abfallgummi ausgeführt, soweit nicht Linoleum zum Ersatz herangezogen wurde. Die Innenwände der Räume 2. Klasse und Seitengang sind mit Granitol, einem deutschen Erzeugnis, statt mit Pegamoid, einem englischen Erzeugnis, bekleidet. Da neben dem Verwendungszweck auch auf die dekorative Wirkung

r ersetzten Einzelteile Wert gelegt wurde, ist alles Auffällige rmieden worden, so daß der Wagen ganz besonders durch ne künstlerische Schlichtheit wirkt.

— **Ausnahmetarif für Heu, Häcksel und Stroh.** (Tfv. 2 III p.) ch einer Bekanntmachung der Königlichen Eisenbahndirekn Berlin vom 19. Juni wird mit Gültigkeit vom 22. Juni 1916 auf weiteres, längstens für die Dauer des Krieges, der Ausnmetarif für die Artikel Heu, Häcksel und Stroh (a—c des arenverzeichnisses) unter denselben Bedingungen wie bisher eder eingeführt. Im Geltungsbereich treten einige Ändengen ein.

— **Ausweispapiere auf Reisen.** Die Königliche Eisenbahnrektion Berlin teilt mit: Die während der Kriegszeit in den senbahnzügen tätigen militärischen Überwachungspersonen nd berechtigt, von jedem Reisenden zu verlangen, daß er sich er Zweck und Ziel seiner Reise ausweist. In Rücksicht darf empfiehlt es sich zur Vermeidung unbequemer Weiterungen r solche Reisenden, die längere Fahrten unternehmen, sich mit sweispapieren (Geburtsschein, polizeilichen Anmeldeschein usw.) zu versehen.

— **Die Schiffsverbindung mit den Ostseebädern** wird auch in esem Jahre des Krieges aufrecht erhalten. Die Braunlichne Dampfer-Gesellschaft betreibt ab 1. Juli eine tägliche lonschnelldampferlinie zwischen Stettin und Swinemünde ab ttin Montags, Mittwochs, Donnerstags, Sonnabends 11.00 im kten Anschluß an den D-Zug 8.14 ab Berlin St. B., an den deren Tagen 6.15 morgens für Tagesausflüge, woran sich in inemünde die von der Eisenbahnverwaltung gestellten direkn Anschlußzüge nach Misdroy, Ahlbeck, Heringsdorf, Bansin, nnowitz und umliegenden Bädern schließen. Ebenso erfolgt Dampfer-Rückfahrt von Swinemünde täglich 6.45 nachmittags m Anschluß an den Berliner Zug von Stettin. Nach obigen idern liegen auf rd. 200 Bahnstationen direkte 45 tägige Rückkarten mit wahlfreier Gültigkeit für Bahn und Schiff und rekter Gepäckabfertigung auf. In Berlin erfolgt nähere Ausnft über die Dampfschiffsfahrpläne und Ausgabe von Prokten durch den Verband Deutscher Ostseebäder, Unter den nden 76 a. Tel. C. 4335.

— **Freigegebene Nordseebäder.** Zur Beseitigung von Zweifeln i wiederholt darauf hingewiesen, daß nicht sämtliche deutchen Nordseebäder wegen militärischer Maßnahmen für den erkehr gesperrt sind. Wie im Vorjahre sind auch für Sommer 16 die Insel Föhr mit den Bädern Wyk, Südstrand-Baldixum nd Nieblum sowie die Küstenbäder Büsum in Holstein und . Peter-Ording für den Badebetrieb und Fremdenverkehr freigeben worden. Zum Besuche dieser Bäder ist als Ausweis ne mit Photographie versehene Personalbeschreibung erforderch, welche von der Heimatspolizei kostenlos ausgestellt wird. ie Lebensmittelversorgung der Reisenden ist geregelt. Die rzeugnisse der Insel Föhr sind zur Ernährung der Bevölkeng und der Badegäste vollkommen ausreichend. Notwendig t nur die Mitführung einer Brotkartenabmeldung von der zuständigen Behörde der Wohnorte, gegen deren Vorzeigung dem Gast die üblichen Brot- und Fleischmengen verabreicht erden. Neue Badeführer mit ausführlichen Ortsbeschreibungen nd Angaben über die Badeeinrichtungen, Unterkunfts-, Verlegungs- und Verkehrsverhältnisse sind gegen Portoersatz erältlich durch das Öffentliche Verkehrsbureau in Berlin, Unter en Linden 14.

— **Die Annahme leichtverderblicher Güter durch die württemrgischen Dienststellen.** Die Generaldirektion der württemrgischen Staatseisenbahnen hat ihren Dienststellen aufgegeen, den Anträgen auf Annahme leichtverderblicher Güter, beonders von Obst und Gemüse, auch außerhalb der rdentlichen Dienstzeit, soweit als möglich zu entprechen. Mit regelmäßigen Absendern solcher Güter sind die ach den Beförderungsgelegenheiten geeignetsten Auflieferungsiten zu vereinbaren.

— **Feriensonderzug nach Württemberg.** Am 8./9. Juli verkehrt in Feriensonderzug von Berlin Anh. Bf. ab 6.40 Nm. über rfurt-Würzburg nach Stuttgart Hbf. an 7.30 Vm. Seine Ausührung ist gesichert, da die bisher verkauften Fahrkarten die stgesetzte Mindestzahl weit überschreiten. Zu dem Sonderug werden Fahrkarten mit ermäßigten Fahrpreisen ausgeeben von Berlin Anh. Bf. und Erfurt nach Stuttgart Hbf. und riedrichshafen am Bodensee, ferner von Berlin Anh. Bf. nach en Schwarzwaldkurorten Wildbad, Freudenstadt Hbf. und Bad iebenzell, nach den Kurorten der Schwäbischen Alb Urach, ichtenstein-Traifelberg und Hechingen-Hohenzollern sowie ach Tübingen Hbf. und Ulm.

— **Badische Local-Eisenbahnen.** Bei diesen sanken im Jahre 915 die Betriebseinnahmen auf 1 062 025 *M* gegen 1 233 913 *M* i. V. Die Mindereinnahmen der ersten sieben Monate 1915, welchen im Vorjahre noch Friedensmonate gegenüberstanden, erreichten sogar die Höhe von 249 822 *M*, welche sich vom 1. August 1915 ab durch die in den letzten fünf Monaten erzielten Mehreinnahmen von 77 934 *M* auf die Jahresmindereinnahme von 171 888 *M* verringerten. Um den Einnahmeausfall durch Verminderung der Betriebsausgaben soweit als möglich auszugleichen, wurde die Zugzahl auf sämtlichen Bahnen nicht unerheblich verringert. Trotzdem die Kosten der Betriebs- und Werkstattmaterialien sowie die Löhne recht erheblich stiegen, wäre es infolgedessen möglich gewesen, eine Ersparnis von 61 527 *M* zu erzielen, wenn nicht die Familienunterstützung der zum Heere einberufenen Beamten und Arbeiter erheblich höhere Beträge als im Jahre 1914 erfordert hätte. Im ganzen stehen den Mindereinnahmen von 171 888 *M* im Jahr 1915 Minderausgaben von 35 806 *M* gegenüber, so daß die Betriebsüberschüsse nach Abzug der Betriebsverwaltungskosten und Rücklagen gegenüber dem Vorjahr um 136 082 *M* von 247 614 *M* auf 111 532 *M* sanken. Die Rücklagen in die Erneuerungs- und Reservefonds konnten dabei für die Bahn Wiesloch-Meckesheim-Waldangelloch nur zum Teil, für die Bahn Neckarbischofsheim-Hüffenhardt überhaupt nicht gedeckt werden. Hinter dem letzten Friedensjahr 1913 mit 431 605 *M* Betriebsüberschuß blieb das Berichtsjahr um 320 073 *M* zurück. Die Gesellschaft war daher nicht in der Lage, ihre Anleihezinsen und Anleihetilgung vollständig aus Betriebsüberschüssen zu bestreiten, sondern mußte die erforderlichen Mittel zum Teil durch Aufnahme von Darlehen beschaffen. In den ersten 4 Monaten des Jahres 1916 ist eine nicht unwesentliche Besserung der Betriebsergebnisse zu verzeichnen. Die Einnahmen stiegen von 306 044 *M* in 1915 auf 366 585 *M* in 1916 und die Betriebsüberschüsse von 22 271 *M* auf 56 480 *M*. Nach Deckung der Rücklagen und nach Abschreibung von 5000 *M* (wie in den Vorjahren) auf das Stromverteilungsnetz Ettlingen verbleibt ein Verlust von 250 248 *M*. Bei der Generalversammlung wird beantragt werden, den Verlust aus dem verfügbaren Bestand des gesetzlichen Reservefonds im Betrage von 95 593 *M* teilweise zu decken und den Rest mit 154 655 *M* vorzutragen.

— **Sterbekasse für das Personal der Königlich sächsischen Staatseisenbahnen.** Nach dem Rechnungsabschluß auf das Jahr 1915 sind 187 562 *M* Mitgliedsbeiträge, 506 *M* Eintrittsgelder, 37 203 *M* Zinsen vom Vermögen und 3 *M* aus sonstigen Quellen, zusammen 225 274 *M* vereinnahmt worden. Diesen Einnahmen stehen 119 212 *M* Sterbegelder, 1551 *M* Staats- und Gemeindeeinkommensteuer und 210 *M* Verwaltungskosten, zusammen 120 973 *M*, gegenüber. Der hiernach erzielte Überschuß von 104 301 *M* ist dem Prämienreservefonds zugeflossen, der nunmehr auf 903 610 *M* gestiegen ist. Dieses Vermögen ist hauptsächlich in erststelligen Hypotheken zu 4¼ % und in Kriegsanleihen zu 5 % angelegt. Es sind eingetreten 506 Mitglieder und ausgeschieden infolge Tod und anderer Ursachen 539 Mitglieder. Der Zugang an Versicherungen beträgt 131 190 Mark, der Abgang 135 350 *M*. Die Mitgliederzahl beläuft sich auf 27 998 Köpfe, die insgesamt mit 6 742 787 *M* versichert sind. — Der Zugang ist infolge des Krieges, wie zu erwarten war, nicht so lebhaft wie in den vorhergehenden Jahren gewesen. Doch ist das finanzielle Ergebnis ein sehr günstiges, da der erzielte Überschuß von 104 301 *M* die Überschüsse der früheren Jahre beträchtlich übersteigt. Wie im Jahre 1914, so ist auch im Jahre 1915 der Krieg ohne Einfluß auf die Höhe der ausgezahlten Sterbegelder geblieben, da die Zahl der im Kriege gefallenen Mitglieder nur 9 beträgt.

— **Ferienkolonien der Königlichen Eisenbahndirektion Breslau.** Obwohl in diesem Jahre an die Opferwilligkeit aller Eisenbahnbediensteten ganz besondere Anforderungen gestellt wurden, war es doch möglich, Mittel aufzubringen, durch die erholungsbedürftige, kränkliche und blutarme Kinder von Beamten und Arbeitern auf 4 Wochen in die Sommerfrische entsandt werden konnten. Außer den vom Hauptausschuß der Stiftung „Eisenbahn-Töchterhort“ in Berlin zu diesem Zwecke bereitgestellten Mitteln wurde vom Bezirksausschuß Breslau ein bedeutender Betrag aufgebracht; ferner stellte der Eisenbahnverein Breslau eine größere Summe zur Verfügung, um diese Wohltat auch Knaben zu ermöglichen. Im ganzen konnten 124 Kinder unter Aufwendung eines Betrages von rund 6000 *M* berücksichtigt werden. Es wurden 2 Ferienkolonien von 30 und 35 Kindern unter Leitung eines Lehrers bezw. einer Lehrerin gebildet und im Bober-Katzbachgebirge (Altschönau) und im Riesengebirge (Ober-Stonsdorf) untergebracht. Außerdem fanden 10 Kinder in einer Erholungsstätte in Reinerz, 3 in Bad Langenau und 2 in Bad Jastrzemb Aufnahme. In 44 Fällen wurden den Eltern Beihilfen zur Selbstunterbringung der Kinder in Badeorten oder bei Verwandten auf dem Lande bewilligt.

Österreich.

— **Leistungen der Eisenbahnen im Kriege gegen Italien.** Der Armeekommandant, Feldmarschall Erzherzog Friedrich, hat am 20. Juni an die beteiligten Stellen folgendes Anerkennungsschreiben erlassen: „Der Krieg gegen den italienischen Erbfeind hat an die Alpenbahnen Österreichs außerordentliche Anforderungen gestellt. Die Bahnen der Alpenländer haben im Rahmen ihrer Leistungsfähigkeit die Erwartungen der obersten Heeresleitung voll und ganz erfüllt. Ihr von Liebe zum Herrscherhaus und zur Heimaterde, von echtem vaterländischen Geiste erfülltes, von treuer hingebungsvoller Pflichterfüllung beseeltes Personal, das selbst im feindlichen Feuer die Blutprobe des Mannesmutes und der aufopfernden Hingabe des Lebens bestand, hat sich ein bleibendes Verdienst um die erfolgreiche Kriegführung erworben. Das mustergültige Zusammenarbeiten der zivilen und militärischen Eisenbahnbehörden ist besonders bei der umfangreichen Vorbereitung für die rechtzeitige Heranbringung der Truppen in die Erscheinung getreten. Ich spreche daher allen beteiligten Militäreisenbahnbehörden, insbesondere der Zentraltransportleitung, den Feldtransportleitungen Innsbruck, Villach und Laibach sowie den staatlichen und privaten Eisenbahnverwaltungen, besonders den Staatsbahndirektionen Wien, Linz, Innsbruck, Villach, Triest und der k. k. priv. Südbahngesellschaft meinen besonderen Dank und meine rückhaltlose Anerkennung aus. Eisenbahner, noch ist der Krieg nicht beendet! Haben wir aber den Frieden erstritten, dann gebührt besonders Euch für Euer rastloses Wirken in diesem Eisenbahnkriege ein Reis vom Lorbeer des Kampfes."

— **Gütersendungen nach Serbien.** Das österreichische Handelsmuseum bringt heimischen Interessenten zur Kenntnis, daß, nachdem das Zentralwarenlager des Militärgeneralgouvernements in Belgrad seine Tätigkeit eingestellt hat, Güter für Serbien nicht mehr an die Adresse des Zentralwarenlagers, sondern direkt an die bestellende Firma zu richten und abzufertigen sind. Die Versendung soll zur Vermeidung von Schwierigkeiten jedoch erst erfolgen, wenn der Absender die Ausfuhrbewilligung besitzt. Sofern diese nicht durch das Finanzministerium bereits erteilt ist, wird sie künftig nur durch die Warenverkaufszentrale des Militärgeneralgouvernements in Belgrad erwirkt werden können.

— **Die Einlösung des Julikupons der 3 prozentigen und 5 prozentigen Südbahnobligationen** gelangt in Österreich-Ungarn ab 1. Juli bis auf weiteres mit 6,68 K. für den Kupon von 6,50 Fr. der 3 prozentigen Obligationen, 12,85 K. für den Kupon von 12,50 Fr. der 5 prozentigen Obligationen bei den bisherigen Zahlstellen mit der Maßgabe zur Einlösung, daß die aus ausländischem Besitze stammenden Werte bloß bei der Liquidatur der Südbahngesellschaft, Wien, 10. Bezirk, Ghegaplatz 4, eingelöst werden. Die Einlösungen finden nur gegen den Nachweis statt, daß sie nicht dem gesetzlichen Zahlungsverbote gegen das feindliche Ausland widersprechen. Für die zu diesem Zwecke von den Einreichern schriftlich abzugebenden Erklärungen sind eigene Drucksorten aufgelegt worden, die bei den Zahlstellen erhältlich sind.

— **Austro-Belgische Eisenbahngesellschaft.** Bei der am 23. Juni abgehaltenen 44. ordentlichen Generalversammlung wurde beschlossen, den Verlustvortrag vom Jahre 1914 mit 293 642 K. ab Gewinn aus dem Betriebe im Jahre 1915 mit 25 063 K., somit 268 579 K. auf neue Rechnung vorzutragen.

— **Österreichischer Lloyd.** Am 30. Juni hat die Generalversammlung des Österreichischen Lloyd stattgefunden. Der der Versammlung unterbreitete Geschäftsbericht führt über den allgemeinen Charakter des Jahres 1915 das folgende aus: Das Jahr 1915 ist gekennzeichnet durch die außergewöhnliche Lage, die die Fortdauer des Weltkrieges für die gesamte Volkswirtschaft Österreichs und vor allem für die Seeschiffahrt gezeitigt hat. Die Schwierigkeiten, die dem Österreichischen Lloyd im Gefolge des Krieges erwachsen sind, haben keine Milderung erfahren, sondern sind vielmehr durch die lange Dauer des Kriegszustandes und die Kriegserklärung Italiens in verschärftem Maße fühlbar geworden. So sind wir genötigt, andauernd große Opfer zu bringen, um unsere Gesellschaft über diese ernsten Zeiten glücklich hinwegzuführen und die Wiederaufnahme ihrer Tätigkeit für den Augenblick des Friedensschlusses sicherzustellen. Der günstige Fortgang der kriegerischen Ereignisse und die ungeheuren Erfolge, die unseren mit unvergleichlichem Heldenmut kämpfenden Truppen beschieden waren, bieten uns Gewähr dafür, daß wir einen siegreichen Abschluß des gewaltigen Ringens in einer nicht allzu fernen Zukunft erhoffen dürfen. Die Vorsorge für die unveränderte Aufrechterhaltung unseres ganzen Verwaltungsapparates und die Bedachtnahme auf die Interessen unserer Angestellten haben wieder große Anforderungen an uns gestellt, denen wir durch neuerliche A machungen mit der Staatsverwaltung und sonstige Kreditma nahmen gerecht zu werden vermochten. Über unsere in fein lichen Händen befindlichen Schiffe gelangen nur selten und da spärliche Nachrichten an die Verwaltung. Bezüglich d Dampfers „Koerber" hat das englische Prisengericht analog w hinsichtlich des Dampfers „Marquis Bacquehem" die Zurückb haltung auf Kriegsdauer ausgesprochen. Da nach Wiederau nahme der Seeschiffahrt im Warenverkehr große Aufgaben lösen sein werden, hat die Verwaltung die Umwandlung des Amsterdam geborgenen Vergnügungsdampfers „Thalia" einen Warendampfer veranlaßt und dadurch eine Vermehrun unseres für den Frachtentransport verfügbaren Schiffsraum um 3000 Tonnen ermöglicht. Für die drei in Schanghai liegend Dampfer „Bohemia", „China" und „Silesia", die zusammen m 936 000 K. zu Buche stehen, wurde uns ein Kaufangebot m 14 Millionen Kronen gestellt, welchem wir jedoch aus Krieg rücksichten zuzustimmen nicht in der Lage waren. Von d Staatsverwaltung ist behufs Sicherstellung des Schiffsraum für die Versorgung unserer Industrie mit Rohstoffen eine al Reedereien Österreichs zusammenfassende zeitweilige Organ sation der Seeschiffahrt in Aussicht genommen, an deren Vo bereitung wir gleichfalls regen Anteil nehmen. Die Gebarun des Jahres 1915 schließt mit einem Verlust von 5 017 840 K., dessen Deckung der Rest des Kapitalsreservefonds von 3 260 2 Kronen herangezogen und eine Summe von 1 757 605 K. a neue Rechnung vorgetragen wird.

In der Generalversammlung wurden auch die Rechnungsa schlüsse für das Jahr 1915 festgestellt und genehmigt. D Betriebsüberschuß des Jahres 1915 beträgt 93 672 K. Aus ih sind aber die Prioritätszinsen und die verminderten Amort sationsraten und Abschreibungen zu decken, so daß an Stel des Gewinnes ein Verlust von fünf Millionen Kronen sich ergib Zur Deckung dieses Verlustes wird zunächst der Rest des Kap talsreservefonds von 3,26 Millionen Kronen herangezogen u eine Summe von 1 757 000 K. wird als Verlustvortrag auf Rec nung des laufenden Jahres herübergenommen. Der Bericht en hält weiter eine Aufstellung der Bilanz vom 31. Dezember 19 und fährt fort: Aus dieser Aufstellung ist ersichtlich, daß d Flotte der Gesellschaft ursprüngliche Anschaffungskosten v 124,98 Millionen Kronen erforderte. An diesen Dampfern wu den bis zum Ende des Jahres 1915 Abschreibungen von 61,76 Mi lionen Kronen vorgenommen, so daß die Dampfer des Lloy mit 63 Millionen Kronen zu Buche stehen. Die Flotte d Lloyd besteht aus 164 Dampfern, die zusammen einen Tonne gehalt von 235 083 Bruttotonnen besitzen. Die Tonne Schiff raum steht also beim Österreichischen Lloyd mit 269 000 K. z Buche. Dazu kommt, daß in der Bilanz in Bau begriffe Dampfer ausgewiesen werden. Es sind dies vier Dampfer v zusammen 26 000 t, so daß von diesen neuen Schiffen, die i Bau sind, die Tonne mit 618 000 K. zu Buch steht. Dem Schiff park steht aber der Assekuranzfonds mit 12 Millionen Kron gegenüber. Sonstige Reserven besitzt der Lloyd nach der gege wärtigen Bilanz nicht. Die Schulden in laufender Rechnun worunter die Bankvorschüsse für die Bestreitung des Prioritäte dienstes und sonstige Kreditoren enthalten sind, beziffern si mit 27½ Millionen Kronen, die aushaftenden Staatsvorschüs mit 11,4 Millionen Kronen. Diesen Schulden stehen Bargeld und Guthaben mit zusammen 17 Millionen Kronen auf d Aktivseite gegenüber.

— **Die Bilanz der Austro-Americana.** Am 28. Juni wur die Generalversammlung der Austro-Americana, vereinigt österreichischen Schiffahrts-Aktiengesellschaft, vormals Austr Americana & Fratelli Cosulich, Triest, in Wien abgehalte Dem Berichte des Vorstandes ist folgendes zu entnehmen: D Geschäftsbetrieb beschränkte sich auf einige Küstenfahrten u die Benützung einiger Schiffe durch die Heeresverwaltun Hingegen verursachten die Instandhaltung der Dampfer, d Besoldung der Beureaubeamten, eines großen Teils der Man schaft und der Offiziere, die zugleich verpflegt werden müsse und sonstige Unkosten erhebliche Auslagen. Das Gewinn- u Verlustkonto weist daher einschließlich der Abschreibung einen Verlust von 5 737 297 K. aus. Zuzüglich des Verlustvo trages aus dem Vorjahre im Betrage von 5 256 177 K. ergibt sic ein Verlustsaldo von 10 993 475 K., der auf neue Rechnung vo getragen wird. Die Reservefonds im Betrage von 6 277 079 bleiben unverändert aufrecht. Das Material für die neuerbaute Schiffe, wiewohl das Werk in Monfalcone außer Betrieb is wird weiter bestellt und bezogen; ebenso werden die Maschine in inländischen Fabriken fertigestellt. Zwei ältere Dampf wurden anfangs des Jahres verkauft. Der Gesamttonneninha der Schiffe beträgt einschließlich der begonnenen Neubaute 198 182 gegen 208 894 Bruttotonnen im Vorjahre.

— **Der Petroleumlieferungsvertrag mit Deutschland.** D Verhandlungen mit Deutschland über die Lieferung von 12 0 Wagen Petroleum, über die kürzlich berichtet wurde, sind nu

hr zum Abschluß gelangt. Der Preis beträgt 31 K. Die rteilung unter die Raffinerien erfolgt durch das Handelsnisterium, und zwar sollen hiervon 2000 Wagen auf die staathe Mineralölfabrik in Drohobycz entfallen. Gleichzeitig rde mit der Schmierölzentrale der laufende Vertrag auf eferung von Schmieröl verlängert, wobei es sich um eine nge von 280 Wagen handelt, die nach einem bestimmten hlüssel auf die beteiligten Raffinerien aufgeteilt werden.

Ungarn.

— **Die Betriebseinnahmen der ungarischen Staatseisenbahnen** stalteten sich im Monat Mai d. J. nach den vorläufigen isweisen gegen die entsprechenden abgerechneten Ergebnisse s Vorjahres wie folgt:

	1916 K.	gegen 1915 K.
rsonen- und Gepäckverkehr	20 611 900	+ 106 104
l- und Frachtgutverkehr	28 689 800	+ 7 958 900
Insgesamt	49 301 700	+ 8 065 004

Die Einnahmen aus dem Personen- und Gepäckverkehr haben mit um 0,52, jene aus dem Eil- und Frachtgutverkehr hingen um 38,39 % zugenommen, so daß sich der Durchschnitt f 19,56 % stellt. Auf einen Kilometer durchschnittlicher Beebslänge (Gesamtlänge 8864,4 km) entfallen 5562 K., gegen s Vorjahr um 910 K. mehr.

Vom 1. Juli 1915 — dem Beginne des Staatsvoranschlagshre — bis Ende Mai d. J. waren die gleichen Einnahmen die lgenden:

rsonen- und Gepäckverkehr . . .	248 161 088	+ 90 417 590
l- und Frachtgutverkehr	301 185 379	+ 73 736 082
Insgesamt	549 346 467	+ 164 153 670

Es haben sich somit die Ergebnisse der ersten zehn Monate s Jahres 1915/16 gegen 1914/15 um 57,33 bzw. um 32,42 %, im rchschnitte um 42,62 % gebessert, ein Ergebnis, das im Hinick auf die durch den Weltkrieg hervorgerufenen schweren rhältnisse gewiß hoch anzuschlagen ist. Mr.

— **Die Betriebseinnahmen der Kaschau-Oderberger Eisenbahn** igen im Monate Mai d. J. nach den vorläufigen Ausweisen gen die abgerechneten Ergebnisse des Vorjahres folgendes ld:

	1916 K.	gegen 1915 K.
garische Linien	2 641 969	+ 779 960
garische und österreichische Linien (Gesamtnetz)	4 009 050	+ 937 413
n Betrieb der Verwaltung stehende (12) Lokalbahnen	170 628	— 24 724

Es haben sich also die Einnahmen der ungarischen Linien um ,9, die des Gesamtnetzes um 30,5 % verbessert, hingegen hen wir bei den betriebenen Lokalbahnen einen Rückgang m nahezu 12,7 %. Zehn dieser Lokalbahnen weisen eine Zuahme der Einnahmen im Betrage von zusammen 24 787 K. nach, ngegen zeigt das Ergebnis der Arvatalbahn eine Mindereinahme von 4371 und die Eperjes-Bártfaer eine solche von 140 K. Mr.

— **Landes-Eisenbahnverband.** Jüngsthin hat die elfte ordentche Vollversammlung dieses Verbandes stattgefunden. Vortzender Hofrat Dr. Hadrian Hausser hob in seiner Eröffnungsde die treue und hingebungsvolle Pflichterfüllung der Eisenhner im Kriege hervor und gedachte mit warmen Worten rer zahlreichen Gefallenen. Dann wies er auf die schweren lgen der Teuerung und auf die Unterstützung hin, die der andelsminister im vergangenen Jahre den arg bedrängten isenbahnern bereitwilligst angedeihen ließ. Zum Schlusse beute er die Wichtigkeit der Kriegswaisenfürsorge und der twendigen Aufbesserung der Reisegebühren und Gehälter der isenbahnangestellten. Nach Verlesung des Jahresberichtes rde das Verbandspräsidium von mehreren Seiten aufgefordert, r eine entsprechende Erhöhung der Bezüge einzutreten, da e Eisenbahner, deren Dienst bei weitem mühevoller sei als der derer Staatsangestellter, angesichts der bei manchen Verpflegsgegenständen beinahe 400 % betragenden Teuerung, sich um mehr erhalten können. Auch würde die Aufstellung staatcher Eisenbahnküchen in den Stationen, die Regelung der Frage r Dienstjahranrechnung im Kriege und die zeitweise Aufhebung r Ordnungsstrafen für die Dauer des Krieges in Frage komen. Es wurde ferner der Antrag eingebracht, die künftig für e Eisenbahner anzuweisenden Zuschläge unabhängig von nen der anderen Staatsangestellten flüssig zu machen, damit e ihre Bedürfnisse beizeiten decken können. Zum Schlusse rden die Wahlen vorgenommen. Hofrat Dr. Hadrian Hausser rde zum Präsidenten und Betriebsleiter-Stellvertreter Oberspektor Richard Bodo zum Präsident-Stellvertreter gewählt.

Übrige europäische Länder.

— **Der gegenwärtige Reiseverkehr in Schweden.** Schwedens Eisenbahnen machen auch trotz des Krieges beim Touristenverkehr ein gutes Geschäft, da dieser Verkehr lebhafter denn je ist. Zwar hat die Zahl der ausländischen Touristen in diesem Jahr bedeutend nachgelassen, aber dafür herrscht im eigenen Lande eine um so größere Reiselust, ein Zeichen, daß der Krieg der schwedischen Geschäftswelt gute Einnahmen gebracht hat. Besonders stark ist der Reisestrom nach Stockholm und den Bade- und Erholungsplätzen an den Küsten, namentlich an der Westküste. So weist der Verkehr auf der Schweden durchquerenden Eisenbahnlinie Stockholm-Gotenburg einen solchen Andrang auf, daß jeden Abend mehrere Schlafwagen über die gewöhnliche Zahl hinaus eingestellt werden müssen. Am 1. Juli waren nicht weniger als zehn Sonderschlafwagen für die Richtung nach Gotenburg erforderlich. Doch auch nach anderen Gegenden Schwedens, wie Östersund, dem bekannten Verkehrszentrum für den nörlicheren Landesteil, in dem auch der als Wintersport- und Erholungsplatz in Aufschwung gekommene Ort Are liegt, sowie nach Abisko in Lappland usw. ist der Reiseverkehr äußerst lebhaft. Unter diesen Umständen kann es nicht verwundern, daß sich im Eisenbahnverkehr Schwedens gegenwärtig Mangel an Schlafwagen geltend macht, infolgedessen sich die Reisenden durch Vorherbestellungen Plätze sichern müssen. Wie bekannt, gibt es in Schweden auch Schlafwagen 3. Kl., die in den Zügen von Stockholm nach Malmö, Narvik an der norwegischen Küste, und nach Christiania laufen. Diese Wagen, die vor einer Reihe von Jahren in Schweden eingeführt wurden und inzwischen verbesserten Zuwachs erhielten, umfassen je 42—45 Schlafplätze und sind beständig bis zum letzten Platz in Anspruch genommen. Von Stockholm gehen jetzt jeden Abend 30—40 Schlafwagen ab. Für ausländische Reisende bestehen augenblicklich insofern gewisse Einschränkungen, als der Aufenthalt in bestimmten Umkreisen Stockholms und anderer Plätze von militärischer Bedeutung nur innerhalb einer begrenzten Frist zulässig ist. Im übrigen gehört Schweden jedoch gegenwärtig zu den wenigen Ländern Europas, in denen der Touristenverkehr ungehindert von statten gehen kann, wenn auch hier wie überall die Lebensmittelfrage ihr Gepräge durch den Krieg erhält, da durchweg eine Preissteigerung eingetreten ist. M.

— **Nachrichten von den schweizerischen Eisenbahnen.** Von einer Reihe schweizerischer Eisenbahnen liegen jetzt die Jahresberichte für 1915 vor. Bei der Lötschbergbahn betrug der Betriebsüberschuß 1 049 839 Fr. (im Vorjahre 842 634 Fr.). Die Gesamteinnahmen (einschl. 2,2 Millionen Zuschüsse aus Spezialfonds) beliefen sich auf 3 813 578 Fr. (i. V. 2 775 814). Die Verzinsung der festen Anleihen erfordert 4 114 221 Fr. (i. V. 4 016 974 Fr.). Die Gesamtausgaben steigen damit auf 5 463 545 Fr. (i. V. 5 154 798 Fr.). Es ergibt sich somit ein Verlust von 1 649 966 Fr. Im Vorjahre betrug der Verlust 2 378 983 Fr. Berner Oberlandbahnen. Nach dem Jahresbericht für 1915 hat die Elektrisierung dieser Bahnen 1 656 534 Fr. gekostet, d. h. 106 534 Fr. oder 3,53 % mehr, als der Kostenanschlag vorsah. Die schweizer Reisenden haben zwar die Sommermonate etwas belebt, der internationale Verkehr ist aber fast ganz ausgeblieben. Daraus erklärt sich der große Rückgang der Betriebseinnahmen. Sie betrugen 162 875 Fr., d. i. eine Mindereinnahme gegenüber 1914 von 372 875 Fr. (69,65 %) und gegenüber 1913 von 825 960 Fr. (83,56 %). Die Betriebsausgaben beliefen sich auf 303 015 Fr. (gegen 1914 weniger 184 687, 1913: 312,510 Fr.). Sie sind im wesentlichen auf die durch Einführung des elektrischen Betriebes eingetretene Verbilligung der Zugkosten zurückzuführen. Durch Inanspruchnahme der Rücklagen mit 235 000 Fr. und durch Entnahme von 202 169 Fr. aus dem Tilgungsfonds wird der Ausfall ausgeglichen. Das Gesellschaftskapital von 5 Millionen Franken bleibt wie im Vorjahre ohne Verzinsung. Bei der Jungfraubahn erhöht sich der Verlust des Vorjahres von 226 725 Fr. durch den Überschuß der Betriebsausgaben sowie durch die ungedeckten Zinsen auf 810 570 Fr. Die Einnahmen der Gewinn- und Verlustrechnung im Betrage von 80 722 Fr. decken wohl die Zinsen der Burglauener Anleihe von 56 250 Fr., nicht aber die Einlagen in die Spezialfonds, die 39 000 Fr. ausmachen. — Über die am 14. Dezember 1914 eröffnete Chur-Arosabahn liegt der Geschäftsbericht über das erste volle Betriebsjahr vor. Danach betrugen: die Gesamteinnahmen 453 980 Fr., die Einnahmen aus dem Personenverkehr 193 773 Fr., aus dem Güterverkehr 252 408 Fr. Die Betriebsausgaben beliefen sich auf 312 300 Fr. Der Einnahmeüberschuß von 141 679 Fr. genügte nicht zur Verzinsung der vom Kanton gewährten Obligationenanleihen. Die Rechnung schließt mit einem Verlust von 58 784 Fr. ab. Mit Rücksicht darauf, daß die Bahn in der Hauptsache auf den Fremdenverkehr des Kurortes Arosa angewiesen ist und daß

dieser Verkehr infolge des Krieges bedeutend gelitten hat, kann das Ergebnis des ersten Betriebsjahres immerhin noch als befriedigend bezeichnet werden.

— **Kupferbergbau in Serbien.** Wie wir im Anschluß an die Mitteilungen über die Minerallagerstätten der Balkanhalbinsel in Nr. 44, S. 525 dieser Zeitung einer Arbeit von Dr. Müller in „Glückauf" (Nr. 14 vom 1. April d. J.) entnehmen, kommen in Serbien für die Gewinnung von Kupfer bisher drei Bergwerke in Betracht. Die Kupfererzgruben von Maidanpek liegen im Nordosten des Landes, am Kleinen Pekfluß im Kreise Krajina, ungefähr 20 km von Doljni Milanowatz an der Donau; sie sind möglicherweise schon von den Römern ausgebeutet worden. Der eigentliche Erzbezirk erstreckt sich in zwei durch den Fluß getrennten Abteilungen, der Süd- und der Nordgruppe, über mehr als 4 km Längenausdehnung bei einer größten Breite von ungefähr 600 m. Das Vorkommen ist außerordentlich unregelmäßig und bereitet daher der Aufschließung große Schwierigkeiten. Als Kupfergrube hat Maidanpek keine größere Bedeutung, über 200 t ist die Jahresgewinnung in neuerer Zeit kaum hinausgegangen. — Die Kupfererzvorkommen von Rebelj und Vis, seit dem Jahre 1902 der Ausbeutung erschlossen, liegen im Grenzbezirke der Kreise Valjevo und Podrinje, nahe der bosnischen Grenze. An beiden Stellen handelt es sich um regelmäßig auftretende linsenförmige Erznester im Serpentin. Die vornehmlichste Erzart ist Kupferkies, daneben findet sich etwas oxydisches Erz. Die von einer französischen Gesellschaft betriebenen Gruben liegen seit dem Jahre 1904 still. — Das bedeutendste Kupfervorkommen Serbiens wurde im Jahre 1902 beim Schürfen nach Gold nahe dem Badeorte Brestowatschka Banja, bei Bor im Kreise Sajetschar des Timok-Bezirks entdeckt. Das Ausbeutungsrecht erwarb gleichfalls eine französische Gesellschaft auf die Dauer von 50 Jahren. Das verliehene Gebiet umfaßt 2400 ha (240 Grubenfelder), wozu noch „ausschließliche Schürfrechte" auf eine mehrfach so große Fläche hinzutreten. Die Erzgewinnung beschränkt sich bisher auf das Tschuka Dulkan genannte Vorkommen bei Bor; die bei Kriwelj vorgenommenen Schürfarbeiten haben bisher keinen Erfolg gehabt. Es handelt sich hier um ein Stockvorkommen. Innerhalb des Andesits befindet sich ein ungeheurer Kupferkiesstock, der durch Buntkupfererz und Kupferglanz sowie durch Kovellin angereichert ist. Der durchschnittliche Kupfergehalt beträgt 5—6 %. Das Vorkommen steht hinsichtlich seiner Art und Ausdehnung bei Berücksichtigung des Kupferreichtums einzig in Europa da. Es sind wohl noch größere Stöcke, z. B. in Rio Tinto, bekannt, aber ihr Metallgehalt ist erheblich geringer. Nach der Teufe zu nimmt der Stock an Mächtigkeit zu. Die aufgeschlossene Erzmenge ist schon zurzeit so groß, daß sie für die Zeit der Verleihung ausreicht. Wesentlich zum Aufschwung des Unternehmens hat eine von der Gesellschaft erbaute, im Jahre 1912 in Betrieb genommene Anschlußbahn von Bor nach der Station Metovnitza der staatlichen Schmalspurlinie Paratschin-Sajetschar beigetragen. Im Geschäftsjahr 1911/12 betrug die Erzförderung in Bor 127 000 t, das Kupferausbringen etwa 7600 t. In einer Tonne Kupfer findet sich ein durchschnittlicher Goldgehalt von etwa 20 Gramm. Der Reingewinn der Gesellschaft betrug im genannten Geschäftsjahr reichlich 5,2 Millionen Franken. Nach einer Mitteilung in unserer Quelle verlautet, der bulgarische Ministerrat habe beschlossen, dieses Kupferbergwerk, das in dem von den Bulgaren eroberten Teile Serbiens liegt, für die Kriegsdauer Deutschland zur Ausbeutung zu überlassen.

Neben den vorstehend genannten ist in Serbien noch eine Reihe anderer Kupfervorkommen bekannt, so daß eine weitere Entwicklung der dortigen Kupfergewinnung im Bereiche der Möglichkeit liegt.

— **Ausbau der strategischen Eisenbahnen Rußlands.** Dem Berliner „8 Uhr-Abendblatt" wird unterm 20. Juni von der russischen Grenze berichtet: Im russischen Ministerrat wurde in der letzten Sitzung ein Plan des Kriegsministers besprochen, eine Anzahl wichtigster strategischer Eisenbahnstrecken neu- bzw. auszubauen. Für einen ordnungsmäßigen Verlauf des Aufmarsches des russischen Heeres sei der Bau von insgesamt 38 000 Werst Eisenbahn erforderlich. Nach einem Bericht des Verkehrs- und des Finanzministers wurde beschlossen, zu Anfang des Jahres 1917 mit dem Bau von vorläufig 23 000 Werst strategischer Eisenbahnen sowohl im europäischen als auch im asiatischen Rußland zu beginnen. Die Mittel für den Ausbau des russischen Eisenbahnnetzes werden von England und Frankreich vorgestreckt werden, die für eine bestimmte Zeitdauer das Kontrollrecht für die neuen Eisenbahnen erhalten werden. Der russische Vertreter der Wirtschaftskonferenz der Entente Mokrowski erklärte dem Vertreter der „Nowoje Wremja" in dieser Beziehung, daß der Ausbau der russischen Beförderungsmittel mit Hilfe der Verbündeten im weitestgehenden Maße geschehen werde und daß sich auch die Wirtschaftskonferenz mit dieser Angelegenheit eingehend beschäftigen werde.

— **Arbeiterverdingungsverträge an der Murmanbahn.** Interessante Zeugnisse neuzeitlicher russischer Kultur sind die Arbeitsverdingungsverträge, auf Grund deren in den letzten Monaten Arbeiter an allen Enden Rußlands für die Murmanbahn angeworben wurden. Hinreise samt Unterhalt ist Sache des Unternehmers, Rückreise wird nur dann bezahlt, wenn der Arbeiter die ganze „Saison" bis zum Schluß aushält. Diese dauert zunächst bis 1. November 1916, doch kann der Unternehmer diese Zeit weiter ausdehnen, der Arbeiter muß unweigerlich gehorchen. Der Arbeitstag beträgt bei jedem Wetter, außer bei Schneestürmen und Platzregen, nach Abzug aller Unterbrechungen 13 Stunden. Dabei können diese 13 Stunden nach Anordnung des Unternehmers beliebig in Tag- und Nachtschichten eingebracht werden. Der Arbeiter hat keinerlei Einspruchsrecht und erhält für die Nachtstunde keine Kopeke mehr. Der Unternehmer kann den Arbeiter beliebig von einem Arbeitsplatz an den anderen versetzen. Der Weg muß zu Fuß zurückgelegt werden und zwar mit einer Geschwindigkeit von mindestens 25 Werst (rd. 27 km) für den Tag. Der Marschtag wird von einigen Unternehmern als Arbeitstag bezahlt, andere nehmen die Feiertage hierbei in der Bezahlung ausdrücklich aus. Der Monatslohn für Zimmermanns- und Schwellenarbeiten beträgt für Arbeiter erster Klasse 85, zweiter Klasse 80, dritter 75 Rubel, für Erdarbeiter 70, 65 und 60. Was dort oben die Lebenshaltung kostet und wie weit der Unternehmer hier etwa auf die Preise Einfluß hat, wird nicht gesagt. Die Verteilung auf diese einzelnen Klassen wird in manchen Fällen schon bei der Verdingung festgesetzt, in manchen Fällen bleibt die Verteilung vorbehalten je nach Anfall einer an der Baustelle zu leistenden Übungsarbeit, deren Ausmaß nicht im mindesten festgelegt, vielmehr ganz dem Belieben des Unternehmers anheimgestellt ist. Entspricht die Leistung des Arbeiters dem Unternehmer nicht, so kann er ihn von der ersten in die zweite oder gar in die dritte Klasse beliebig versetzen. Wenn er ihm auch in dritter Klasse nicht genügt, so kann er ihn unter Vorenthaltung aller Abzüge und aller Reisekosten entlassen. Der Arbeitstag von 13 Stunden kann vom Unternehmer bei 20 prozentiger Überzahlung für die Überstunde beliebig verlängert werden. Bei Weigerung des Arbeiters oder überhaupt bei jeder Unbotmäßigkeit muß der Arbeiter mit Entlassung unter Vorenthaltung aller Abzüge usw. rechnen. Gegen Nichterfüllung der Verpflichtungen sichert sich der Unternehmer gegenüber dem Arbeiter dadurch, daß er 10 % des Arbeitslohnes bis zum Schlusse der Verdingungszeit zurückhält. Daß dieser Rückhalt unter Umständen dem Arbeiter verloren gehen kann, wurde schon erwähnt. Der Arbeiter hat keinerlei Sicherung. Der Unternehmer hat das Recht, die Arbeiter beliebig an andere Unternehmer zu überweisen. Wie viele Arbeiter würden in mitteleuropäischen Kulturverhältnissen zu diesen Bedingungen zu haben kommen sein? Dr. S.

Fremde Erdteile.

— **Eine Polarbahn in Westsibirien.** Die russische „Handels- und Industriezeitung", das Blatt des Handelsministeriums, teilt mit, daß der russische Ministerrat grundsätzlich den Bau einer Bahn vom Ob durch den Ural nach dem Weißen Meer gutgeheißen habe. Die Kosten werden auf hundert Millionen Rubel berechnet. Über die wirtschaftliche Bedeutung dieser Bahn hat diese Zeitung kürzlich ausführliche Angaben gebracht, denen wir folgendes entnehmen:

Der gewaltige Zustrom von Arbeitskräften nach Westsibirien hat dort in den letzten Tagen eine wirtschaftliche Entwicklung hervorgerufen, die alle Voraussetzungen und Erwartungen übertrifft. Noch vor 10 Jahren konnte der verhältnismäßig unbedeutende Überschuß an landwirtschaftlichen Erzeugnissen Westsibiriens auf den nahegelegenen inneren Märkten Absatz finden. Schon 1913 aber wuchs dieser Überschuß auf hunderte von Millionen Pud, so daß der Verkauf sehr schwierig wurde und die Getreidepreise weit unter die Erzeugungskosten fielen. Im Jahre 1914 wurde die Abwicklung der Ernte noch viel schwieriger, und wenn nicht der Krieg gekommen wäre, hätte Westsibirien eine sehr ernste Krise infolge von Zuvielerzeugung durchgemacht. Die Erschließung eines neuen Weges zu einem äußeren Markte erwies sich als unabweisbare Notwendigkeit.

Die ergiebigsten Gebiete Sibiriens liegen so weit von den Absatzmärkten entfernt, daß neue Bahnen zu den russischen Häfen an der Ostsee und am Schwarzen Meere nur wenig helfen können. Eine billige Ausfuhrstraße kann nur durch den von der Natur selbst gewiesenen Weg, den die großen Ströme Sibiriens bezeichnen, den Ob, Irtysch und Jenissei, bewirkt werden. Eine Nordbahn, die vom Unterlaufe des Ob durch den Ural zu einem der Häfen des Nördlichen Eismeeres, etwa der Mündung der Petschora, führt, würde nur ungefähr 500 km lang und könnte im wesentlichen diesen Zweck erreichen. Eine solche Bahn würde die gewaltigen Becken der großen westsibirischen Ströme erschließen, die Besiedlung neuer, Hunderttausende von Quadrat-

lometern umfassender Ländereien längs der Ströme und die Aus-ir von Massengütern auf den Weltmarkt ermöglichen. Die achtkosten würden für jedes Pud (16 kg) um 20 bis 25 Ko-ken verringert. Man hofft sogar, auf diese Weise an die Aus-lutung des unabsehbaren Reichtums der nordsibirischen Wäl-herangehen zu können. Auch Gußeisen kann in den nörd-heren Teilen Sibiriens erzeugt werden, wobei freilich über die nge und die Güte noch keine bestimmten Angaben vorliegen. Auf den sibirischen Strömen wird die Schiffahrt bisher fast r mit schnellen Personendampfern amerikanischer Bauart be-eben, die natürlich sehr hohe Frachtkosten bedingen. In Ver-dung mit dem Bahnbau müßte daher eine Stromflotte von hleppdampfern und großen Kähnen geschaffen werden, wie sie gefähr auf der Wolga besteht.

Zum wirtschaftlichen Gebiet der westsibirischen Ströme ge-ren im Süden der Altai, das Gebiet von Bijsk, in dem reiche zgruben vermutet werden, und Ssemipalatinsk, das zum ttralasiatischen Interessengebiet gehört und mit der westlichen ngolei in enger Berührung steht. Die Frachten würden, nach Berechnung der „Handels- und Industriezeitung", selbst für ses vom Weltmarkte ungewöhnlich weit entfernte Gebiet die sfuhr von Getreide ermöglichen, von Fleisch, Häuten, Schmalz d Butter. Außerdem würde der Bergbau im Altai, wo man r große Bodenschätze vermutet, endlich die Bedingungen zu ner Entfaltung bekommen. Der mittlere Teil des Interessenge-tes der neuen Bahn umfaßt die zu beiden Seiten der sibirischen uptlinie gelegenen, schon ziemlich stark besiedelten Gebiete, denen sich die Zuvielerzeugung von Getreide bereits geltend cht. Der Bau der Sibirischen Bahn hat zwar genügt, um r eine Menge von Ansiedlern in die fruchtbaren Gebiete an-locken; die Hauptlinie kann aber die Erzeugnisse dieser An-dler nicht genügend verwerten lassen. Das nördliche Gebiet den westlichen sibirischen Strömen wird durch den geplanten hnbau überhaupt erst erschlossen werden. Es umfaßt etwa lerthalb Millionen Quadratkilometer, also fast dreimal soviel e das Deutsche Reich; nur ein Drittel dieses gewaltigen Ge-tes ist von Tundren bedeckt, versumpften Wäldern, die als ständig unfruchtbar gelten dürfen. Die übrigen Strecken r umfassen gewaltige Urwälder und Wiesenländereien, auf en das beste Futtergras wächst.

Diese Darstellung des russischen Blattes ist, wie die „Frank-ter Ztg." bemerkt, vielleicht etwas rosig gefärbt. Jedenfalls nnte aber von der Erschließung der Stromgebiete des Ob und issei für die Zukunft Sibiriens Großes erwartet werden, wenn nicht wieder, wie so oft in Rußland, lediglich beim Plane-chen bleibt.

— **Anatolische Eisenbahnen.** In der vor kurzem abgehaltenen neralversammlung der Anatolischen Eisenbahngesellschaft rte Direktor v. Gwinner aus: Mit den großen vorjährigen litärtransporten sei eine außerordentliche Abnützung der hnen verbunden gewesen, so daß die Verwaltung die Billi-ng der Aktionäre voraussetzen könne, daß diesmal höhere ckstellungen vorgenommen werden und die Bahn bei dem iheren Dividendensatz verbleibe. Für die deutschen Aktio-re eröffneten sich zudem derzeitig vermehrte Gewinne durch Valuta, weil die Dividende in Pfund Sterling oder Franken m Wechselkurse zahlbar sei. Der Coupon, der früher mit was über 24 ℳ eingelöst wurde, stelle jetzt einen Wert von ℳ 50 ₰ dar. Die Auszahlung werde nur an die türkischen d deutschen Aktionäre erfolgen.

Allgemeines.

— **Eine Bitte des Deutschen Museums an die Leser.** Das utsche Museum besitzt im Anschluß an seine Sammlungen ne naturwissenschaftlich-technische Bibliothek, welche eine ntralstelle der alten und neuen Literatur, soweit diese die akten Naturwissenschaften sowie die Technik und Industrie ıfaßt, werden soll. Zahlreiche ältere und neuere Werke, ndschriften und Originalschriftstücke, die ein Studium der schichte der Technik ermöglichen und zugleich eine rasche ersicht über die wisenschaftlichen und technischen Errungenschaften der Neuzeit gestatten, wurden von wissenschaftlichen Anstalten und Verfassern, Verlegern und Privatpersonen dem Museum bereits überwiesen.

Um die wissenschaftlich-technische Bücher sammlung zu erweitern, richtet das Deutsche Museum an alle Leser dieser Zeitung die Bitte, Bücher aus früheren Jahrzehnten, welche für die Praxis keinen größeren Wert mehr besitzen, dem Museum zu stiften.

Gegebenenfalls wäre das Deutsche Museum auch bereit, ältere, namentlich geschichtlich wertvolle Werke anzukaufen, wenn ihm Verkaufsangebote gemacht werden. Bücher-Überweisungen und Verkaufsangebote sind zu richten an das Deutsche Museum, München, Zweibrückenstraße 12.

— **Ausstellung für Kriegsfürsorge Cöln 1916.** Die für die Monate August und September in Aussicht genommene Ausstellung für Kriegsfürsorge Cöln 1916 wird dadurch eine wesentliche Bereicherung ihres Inhaltes erfahren, daß zwei ähnliche Veranstaltungen der Hauptstadt nach Cöln übersiedeln. Es handelt sich um die Charlottenburger Sonderausstellung von Ersatzgliedern und Arbeitshilfen für Kriegsbeschädigte, Unfallverletzte und Krüppel, die seit Februar 1916 in Charlottenburg besteht. Hierzu hat bereits das Reichsamt des Innern seine Genehmigung erteilt. Auch die im Kaiserin-Friedrich-Haus zu Berlin befindliche „Kriegsärztliche Ausstellung" wird mit Genehmigung des Kriegsministeriums und des Arbeitsausschusses, als Sonderausstellung nach Cöln übergeführt. Schließlich hat das Zentralkomitee der Deutschen Vereine vom Roten Kreuz in Berlin ihm überlassene Uniformen, Waffen und Beutestücke der Cölner Ausstellung für ihre Sonderausstellung zur Verfügung gestellt.

Bücherschau.

— **Sibirien, ein Zukunftsland.** Von Fridtjof Nansen. 400 Seiten Text, 154 Abbildungen und 3 Karten. Zweite Auflage. Leipzig, F. A. Brockhaus, 1916. 1 Bd. geb. 10 ℳ.

Nansen und die Kultur der „Barbaren". — „Das deutsche Volk muß doch ein merkwürdiges Volk sein", schrieb Nansen am 13. Januar d. J. an Brockhaus auf die Nachricht, daß der Weltkrieg den Erfolg seines letzten Werkes „Sibirien" durchaus nicht beeinträchtigt habe, daß vielmehr eine neue große Auflage schon nach einem Jahre nötig sei. Das war für Norwegen, das trotz seiner Neutralität empfindlich unter den Zeitereignissen zu leiden hat, eine Überraschung. Nansens „Sibirien" ist ein Friedensbuch! Irgendwann wird ja doch der Friede kommen — irgendwann und irgendwie muß sich auch wieder ein erträgliches Verhältnis zu Rußland ergeben. Für diese nicht zu ferne Zukunft ist Nansens Werk ein Führer; es weist dem unternehmungslustigen Deutschen den Weg zur friedlichen Eroberung dieses Landes, das zu jung oder zu alt ist, um selbst der Verwalter seiner unermeßlichen Reichtümer zu sein, und daher fremder Vormundschaft bedarf.

Vielleicht hat noch ein zweiter Umstand den Erfolg dieses Buches mitbestimmt: viele Tausende Deutsche, Österreicher, Ungarn und Deutschrussen schmachten in russischer Gefangenschaft, und die meisten von ihnen wurden nach Sibirien geschafft. Seit den Schilderungen George Kennans erweckt schon der Name „Sibirien" Vorstellungen, die alles übertreffen, was die Phantasie an menschenunwürdigen Zuständen, mörderischen Klimaverhältnissen und Trostlosigkeit des Daseins ersinnen kann. Die Schrecken eines russischen Winters in einem teilweise noch im Urzustand der Schöpfung befindlichen Lande sind gewiß nicht zu unterschätzen; aber Nansens anschauliche und gründliche Schilderung zerstreut denn doch jede abenteuerlich-übertriebene Furcht und beweist, daß es auch dort erträglicher Lebensmöglichkeiten gar viele gibt. Das Lesen des Nansenschen Buches dürfte daher zur Beruhigung der vielen beitragen, die einen ihrer Lieben jetzt während des Krieges in Rußland, in Sibirien wissen.

Allerhand Interessantes enthält das Buch auch über die Eisenbahnen Sibiriens; wir werden darauf noch besonders zurückkommen.

Amtliche Mitteilungen der Geschäftsführenden Verwaltung.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.

Die 26,30 km lange Nebenbahnstrecke Bartenstein-eilsberg [Königl. Eisenbahndirektion Königsberg (Pr.)] rd am 10. Juli 1916 dem öffentlichen Personen-, Güter- und erverkehr übergeben und gilt vom Tage ihrer Betriebseröff-ng als Vereinsbahnstrecke.

Eröffnung von Stationen.

Eisenbahndirektionsbezirk Hannover. Am 1. August 1916 wird die Station Sebaldsbrück Werkstättenbahnhof für den beschränkten Güterverkehr, nämlich für Sendungen der Eisenbahn-Hauptwerkstätte und der Werkstättenkolonie Sebaldsbrück eröffnet.

Vorübergehende Verkehrseinschränkung.

K. k. Nordwestbahndirektion. Der in der Station Laube befindliche Dampfkran mit 8 t Tragfähigkeit muß wegen Vornahme der gesetzmäßigen Untersuchung außer Betrieb gesetzt werden. Infolgedessen kann vom 1. Juli 1916 bis auf weiteres — voraussichtlich bis zum 1. August 1916 — der Umschlag von Gütern im Einzelgewicht der Stücke von mehr als 2000 kg durch die Eisenbahn nicht besorgt werden.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse.

Eisenbahndirektionsbezirk Halle (Saale). Vom 1. August 1916 ab wird der zwischen den Bahnhöfen Wendorf und Lützkendorf, rechts der Bahnstrecke Merseburg—Mücheln gelegene Bahnhof 4. Klasse Neumark-Bedra, der bisher nur dem Personen-, Gepäck- und Stückgutverkehr diente, auch als Tarifstation für den Wagenladungsverkehr der daselbst an geschlossenen Grube Leonhardt zugelassen.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Eröffnung von Strecken.

Am 10. Juli 1916 wird die 26,3 km lange normalspurige Bahnstrecke Bartenstein-Heilsberg als Nebenbahn mit den Bahnhöfen 4. Klasse Groß Schwaraunen, Lauterhagen (Ostpr.) und Roggenhausen (Ostpr.), sowie der Ladestelle Kraftshagen (Ostpr.) dem öffentlichen Verkehr übergeben. Letztere liegt links, die anderen Bahnhöfe liegen rechts der Bahn. Groß Schwaraunen, Lauterhagen (Ostpr.) und Roggenhausen (Ostpr.) sind für den vollen Personen-, Gepäck- und Güterverkehr sowie für die Abfertigung von Leichen, lebenden Tieren und Fahrzeugen eingerichtet, Lauterhagen (Ostpr.) für Fahrzeuge jedoch nur, soweit sie über Seitenrampen verladen werden können. Die Abfertigung von Sprengstoffen ist überall ausgeschlossen. Die Ladestelle Kraftshagen (Ostpr.) dient nur dem Wagenladungs-Güterverkehr. Die anderen Bahnhöfe haben außerdem noch hölzerne Etagenrampen und alle Betriebsstellen Lademaße.

Die neuen Verkehrsstellen werden in den Staats- und Privatbahn-Güter- und Tiertarif aufgenommen. Über die Höhe der Tarifsätze geben die Dienststellen Auskunft.

Die Züge werden nach den besonders veröffentlichten Fahrplänen verkehren.

Für die neue Bahnstrecke haben Gültigkeit die Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung vom 4. November 1904 und die Eisenbahn-Verkehrsordnung vom 23. Dezember 1908.

Königsberg (Pr.), 29. Juni 1916. (909)
Königliche Eisenbahndirektion.

2. Eröffnung von Stationen.

Eröffnung der Station Sebaldsbrück Werkstättenbahnhof für den Güterverkehr.

Am 1. August 1916 wird die Station Sebaldsbrück Werkstättenbahnhof für den beschränkten Güterverkehr, nämlich für Sendungen der Eisenbahn-Hauptwerkstätte und der Werkstättenkolonie Sebaldsbrück eröffnet. Aus den Frachtbriefen für Sendungen nach Sebaldsbrück Werkstättenbahnhof muß dies zu ersehen sein; die Adressen müssen deshalb, wie folgt lauten: „An die Hauptwerkstätte in Sebaldsbrück, Bestimmungsstation Sebaldsbrück Werkstättenbahnhof“ oder: „An die Einkaufsgenossenschaft der Werkstättenkolonie Sebaldsbrück, Bestimmungsstation Sebaldsbrück Werkstättenbahnhof“ oder: „An Herrn X, Werkstättenkolonie Sebaldsbrück, Bestimmungsstation Sebaldsbrück Werkstättenbahnhof.“

Sendungen von Sebaldsbrück Werkstättenbahnhof sind unfrankiert, Sendungen nach Sebaldsbrück Werkstättenbahnhof nur frankiert aufzugeben. Nachnahmebelastungen sind unzulässig. Alle, auch Stückgutsendungen, sind in Sebaldsbrück Werkstättenbahnhof vom Absender oder Empfänger ein- oder auszuladen. Die Fracht wird nach den um 2 km erhöhten Entfernungen der Station Sebaldsbrück berechnet. Die Tarifentfernung zwischen Sebaldsbrück und Sebaldsbrück Werkstättenbahnhof beträgt 3 km.

Die Abfertigung von Fahrzeugen, Sprengstoffen und Gegenständen, zu deren Ver- oder Entladung eine Rampe nötig ist, ist bis auf weiteres ausgeschlossen. Mit demselben Tage wird die Station Sebaldsbrück Werkstättenbahnhof in den Staats- und Privatbahn-Gütertarif aufgenommen.

Hannover, im Juni 1916. (911)
Königliche Eisenbahndirektion.

3. Güterverkehr.

Süddeutsch-Österreichischer Verkehr. Eisenbahngütertarif Teil II, Hefte 8—11 vom 1. Mai 1912.

Mit Gültigkeit vom 15. Juli 1916 wird die Station Nedwieditz der k. k. österr. Staatsbahnen in den Ausnahmetarif 65 (Graphit) für den Verkehr nach sämtlichen in den Ausnahmetarif bereits einbezogenen deutschen Stationen sowie nach Eßlingen, Großauheim, Mariahütte, Neunkirchen (Saar), Quint und St. Ingbert aufgenommen.

Näheres bei den beteiligten Dienststellen und in den Tarif- und Verkehrsanzeigern der beteiligten Verwaltungen.

München, den 1. Juli 1916. (912)
Tarifamt der K. Bay. St.-E.-B. r. d. Rh., namens der Verbandsverwaltungen.

Ausnahmetarif 2 III u für Futtermittel.

Mit Gültigkeit vom 6. Juli 1916 werden in den Ausnahmetarif unter D des Warenverzeichnisses Peluschken nachgetragen. Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbureau, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 3. Juli 1916. (910)
Königliche Eisenbahndirektion.

Badischer Gütertarif.

Die Besonderen Ausführungsbestimmungen zu § 9 der Eisenbahn-Verkehrsordnung wegen Berechnung und Erhebung der Frachten, Nachnahmen und Nebengebühren bei den auf schweizerischem Gebiet liegenden Stationen der badischen Staatsbahnen erhalten mit sofortiger Wirkung eine andere Fassung. Näheres in unserm nächsten Tar anzeiger.

Karlsruhe, den 4. Juli 1916. (91
Gr. Generaldirektion der Staatseisenbahnen.

Westdeutsch - Österreichischer Verke Heft 1 vom 1. August 1911.

Am 1. August d. Js. tritt ein neu direkter Frachtsatz des Serientari XXIII zwischen Nordhausen und Sette in Höhe von 113 ₰ für 100 kg in Kra

Breslau, den 5. Juli 1916. (91
Königliche Eisenbahndirektion, namens der beteiligten Verwaltunge

Böhmisch - Bayerischer Kohlenverke Tarif vom 1. Januar 1910.

Am 1. August 1916 gelangt der Nachtrag VII zur Einführung. Preis 15 oder 20 Heller.

München, den 3. Juli 1916. (91
Tarifamt d. K. Bayer. St.-E.-B. r. d. I.

Mitteldeutsch-Bayerischer Güterverke

Am 15. Juli d. J. wird die Stati Ilberstedt des Direktionsbezirks Magdeburg als Versandstation in den Ausnahmetarif 4 d für Ammoniak usw. zu Düngen zur Ausfuhr nach Österreich-Ungarn aufgenommen. Näheres bei d beteiligten Abfertigungen.

Erfurt, den 5. Juli 1916. (91
Königliche Eisenbahndirektion.

Bayerisch-Württembergischer Güterverkehr.

Vom 1. Juli 1916 an haben die Ziff 3 und 10 b im Warenverzeichnis des Ausnahmetarifs 2 (Rohstofftarif) eine weiterte Fassung erhalten.

Nähere Auskunft geben die beteiligt Verwaltungen und Dienststellen.

München, den 5. Juli 1916. (9
Tarifamt der K. Bayer. St.-E.-B. r. d. I.

4. Verdingungen.

Verdingung der Lieferung von Gerät Werkzeugen und Handtüchern für Bahnhöfe und Bahnmeistereien.

Verdingungsunterlagen liegen in d Zentralbureau der Königlichen Eisenbahndirektion Saarbrücken, Zimmer 1 zur Einsicht aus und sind gegen kostenfreie Einsendung von 50 ₰ käuflich.

Eröffnungstermin am 25. Juli d. J., v mittags 10 Uhr, im Zimmer Nr. 137.

Zuschlagsfrist ist der 8. August d.

Saarbrücken, den 4. Juli 1916. (9
Königliche Eisenbahndirektion.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen von dem verantwortlichen Schriftleiter, Eisenbahndirektions-Präsident a. D. v. Mühlenfels in Berlin. Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins

Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nummer 54. 12. Juli 1916. LVI. Jahrgang.

Inhalt:

Der Umbehandlungstarif der preußisch-hessischen und oldenburgischen Staatsbahnen.

Beiträge zum Lehrlingswesen der preußisch-hessischen Staatseisenbahnverwaltung.

Der Eisenbahnetat im Finanzausschuß der württembergischen zweiten Kammer.

Nachrichten.

Deutschland: Anlage C zur Eisenbahn-Verkehrsordnung. — Kommunalbesteuerung der preußischen Staatseisenbahnen. — Anschluß von Eisenbahnkassen an den Postscheckverkehr. — Freifahrtgewährung. — Ausrüstung der Personenwagen mit verstärkten Bremsgestängen usw. — Überdachung des im Umbau begriffenen Bahnhofes Friedrichstraße. — Die Brotversorgung im Reiseverkehr. — Die Tarifschwierigkeiten der Groß-Berliner Verkehrsunternehmungen. — Einführung einer Einheitsklasse auf den Berliner Untergrundbahnen. — Der Eisenbahnüberwachungsdienst in Württemberg. — Vom süddeutschen Kohlenmarkt. — Orient-Verkehrsverein. — Die erste Stufe zum Knabenhort. — Personalnachrichten.

Österreich: Elbe-Umschlagsverkehr in Aussig im Monat Juni 1916. — Eisenbahn Lemberg-Belzec (Tomaszow). — Bozen-Meraner Bahn. — Valsugana-Eisenbahngesellschaft. — Friauler Eisenbahngesellschaft.

Ungarn: Die Verwendung der Gewinne der Lokalbahn-Aktiengesellschaften. — Vereinfachung des Nachnahmeverkehrs.

Niederlande: Holländische Eisenbahngesellschaft.

Übrige europäische Länder: Elektrisierung der Eisenbahn Christiania-Drammen. — Ausbeutung der Steinkohlen Spitzbergens. — Eisenbahnstockungen in Frankreich. — Französische Eisenbahnen. — Die wachsenden Einfuhrziffern Frankreichs. — Nizza, der Mittelpunkt des französischen Fremdenverkehrs, stirbt in Schönheit! — Kohlenmarkt in Italien. — Bestechung auf russ. Bahnen.

Fremde Erdteile: Nochmals die Polar-Eisenbahn. — Rußlands Rückzug aus der Mandschurei. — Anatolische Bahn. — Bagdadbahn. — Eisenbahnbau in Tunis. — Die Otavibahn im Rechnungsjahre 1913.

Allgemeines.

Rechtspflege.

Bücherschau.

Amtliche Bekanntmachungen.

Der Umbehandlungstarif der preußisch-hessischen und oldenburgischen Staatsbahnen.

Der Umbehandlungstarif der preußisch-hessischen und oldenburgischen Staatseisenbahnen bezweckt, denjenigen Stationen dieser Bahnen, die nicht in die direkten Tarife aufgenommen sind, die Möglichkeit einer billigeren Umabfertigung in seinem Bereiche zu verschaffen, indem er für die Allgemeinen Wagenladungsklassen A 1 und B, die Spezialtarife I—III nebst Nebenklassen und den Allgemeinen Ausnahmetarif 1 für Holz des Spezialtarifs II ermäßigte Frachtsätze vorsieht. Er darf aber nur angewandt werden, wenn zwischen der Versand- und Bestimmungsstation ein direkter Tarif nicht besteht, so daß gebrochene Abfertigung stattfinden muß.

Er besteht aus: a) der Kilometertariftabelle auf Seite 39 Heft C Teilheft C 1 „Allgemeine Tariftabellen", b) den Anwendungsbestimmungen auf Seite 26 des Heftes A „Besondere Ausführungsbestimmungen zum Teil I und Vorschriften zu den Entfernungen und Frachtsätzen" des Deutschen Eisenbahn-Gütertarifs Teil II vom 1. November 1913 für den Staats- und Privatbahngüterverkehr der preußisch-hessischen und oldenburgischen Staatseisenbahnen usw. und wird erläutert durch eine Dienstanweisung, die jedoch nur für den dienstlichen Gebrauch bestimmt ist.

Die Anwendungsbestimmungen sollen zunächst im Wortlaut wiedergegeben werden, damit sie uns bei der weiteren Besprechung stets gegenwärtig sind:

„Bei solchen als Wagenladung aufgegebenen Sendungen nach oder von Stationen einer anderen Bahn, die mangels direkten Tarifs auf einer Station des Preußisch-Hessischen Gemeinschaftsgebiets und der Oldenburgischen Staatseisenbahnen umbehandelt werden, wird die Fracht für die Preußisch-Hessische oder die Oldenburgische Strecke zwischen der Umbehandlungsstation und der nicht in den direkten Tarif aufgenommenen Versand- oder Empfangstation nach der Kilometer-Tariftabelle zum Umbehandlungstarif (Heft C. 1. IV.) berechnet und in der üblichen Weise abgerundet (§ 1 Ziffer 3 der Allgemeinen Tarifvorschriften im Deutschen Eisenbahn-Gütertarif, Teil I, Abteilung B). In Verbindung mit Ausnahmetarifen gelten die Frachtsätze des Umbehandlungstarifs a) im innerdeutschen Verkehr nur bei dem allgemeinen Ausnahmetarif 1 für Holz des Spezialtarifs II, b) im Verkehr mit dem Auslande bei der Ausfuhr aus Deutschland auch bei anderen Ausnahmetarifen, bei der Einfuhr nach Deutschland dagegen nur dann, wenn die Ausnahmetarife in den direkten Tarifen für den Umbehandlungstarif ausdrücklich zugelassen sind. Die Fracht von oder nach der Umbehandlungstation wird in solchen Fällen zu den Sätzen der dem Ausnahmetarif entsprechenden ordentlichen Tarifklasse berechnet; als ordentliche Tarifklasse gilt hierbei auch der allgemeine Ausnahmetarif 1 für Holz des Spezialtarifs II.

Die Anwendung des Umbehandlungstarifs ist allgemein ausgeschlossen bei Umbehandlungen auf einer den Verkehr nach oder von der anderen Bahn vermittelnden Übergangstation."

Es mag hieraus ersehen werden, daß wir es mit einem sehr verwickelten Tarif zu tun haben, der es wohl verdient, einer eingehenden Erörterung gewürdigt zu werden.

Um die Ermäßigung und Anwendungsbedingungen des Umbehandlungstarifs zu verstehen, muß man sich vergegenwärtigen, daß jeder Tarifsatz aus folgenden Bestandteilen zusammengesetzt ist: a) dem Streckensatz, welcher die eigentliche Beförderungsgebühr darstellt und durch die Tarifentfernung bestimmt wird, b) der Abfertigungsgebühr, die als Entgelt für die Abfertigungsleistung der Eisenbahn auf der Versand- und der Bestimmungsstation zu betrachten ist.

Von der Abfertigungsgebühr entfällt im innerdeutschen Verkehr je die Hälfte auf die Versand- und die Bestimmungsstation. Entsprechend dieser Verteilung wird bei der Tarifbildung in den internationalen Verkehren seitens der deutschen Bahnen im allgemeinen nur eine halbe Abfertigungsgebühr neben dem vollen Streckensatz bis zur Übergangsstation in den direkten Frachtsatz eingerechnet, wobei darauf gehalten

wird, daß das gleiche Verfahren auch von außerdeutschen Bahnen zur Anwendung kommt. So enthält auch der direkte Frachtsatz des internationalen Verkehrs im allgemeinen nur eine volle Abfertigungsgebühr. Der direkte Frachtsatz des innern wie internationalen Verkehrs bietet somit gegenüber der gebrochenen Frachtberechnung den Vorteil, daß die Abfertigungsgebühr nur einmal voll zur Erhebung kommt, während sie im gebrochenen Verkehr so oft berechnet wird, als Teilabfertigungen stattfinden. Diejenigen Stationen, die nur durch Vermittlung einer Umbehandlungsstation miteinander in Verkehr treten können, sind somit, abgesehen von anderen Mängeln der gebrochenen Abfertigung, noch dadurch benachteiligt, daß die Fracht durch die mehrmalige Erhebung der vollen Abfertigungsgebühr nicht unwesentlich verteuert wird. Dieser Nachteil soll durch den Umbehandlungstarif möglichst gemildert werden. Die Frachtsätze dieses Tarifs sind daher gegenüber den normalen Frachtsätzen insofern ermäßigt, als sie nicht die volle Abfertigungsgebühr, sondern nur ein Viertel der normalen enthalten.

Mit dieser gekürzten Abfertigungsgebühr können sich jedoch die dem Umbehandlungstarif angehörenden Bahnen nur dann zufrieden geben, wenn sie auch die in den anschließenden Frachtsatz für die Umbehandlungsstation eingerechnete Abfertigungsgebühr erhalten, da sie sonst aus der gebrochenen Abfertigung trotz Mehrleistung weniger Abfertigungsgebühr beziehen würden als aus dem direkten Frachtsatz.

Der Umbehandlungstarif ist daher nach dem Wortlaut der Anwendungsbedingungen bei Umbehandlungen auf einer den Verkehr nach oder von der anderen Bahn vermittelnden Übergangsstation ausgeschlossen. Hierbei ist vorausgesetzt, daß die dem Umbehandlungstarif angehörenden Bahnen aus der anschließenden Abfertigung keine Bezüge haben. Dies trifft jedoch bei den Übergängen nach und von den bayerischen und den sächsischen Staatsbahnen nur in beschränktem Umfange zu. Denn wenn eine Sendung zur Umbehandlung nach Gera (Reuß) Pr. Stb. gestellt ist und von da unmittelbar auf die sächsische Staatsbahn oder darüber hinaus weiter abgefertigt wird, dann bezieht die preußische Staatsbahn die in den anschließenden Verbandsfrachtsatz für Gera eingerechnete Abfertigungsgebühr. Es besteht daher kein Grund, in diesem Falle den Umbehandlungstarif zu versagen, wenn die sonstigen Vorbedingungen erfüllt sind. Der Wortlaut des Umbehandlungstarifs dürfte daher dahin zu ergänzen sein, daß dieser Tarif auch auf Übergangsstationen dann zugelassen ist, wenn die anschließende Abfertigung im Verbandsverkehr mit einer der dem Umbehandlungstarif angehörenden Bahnen stattfindet.

Im Umbehandlungstarif sind nur Sätze für die Allgemeinen Wagenladungsklassen A 1 und B, für die Spezialtarife I—III und für den Allgemeinen Ausnahmetarif 1 für Holz des Spezialtarifs II vorgesehen. Der Grund dieser Beschränkung ist darin zu suchen, daß nur bei diesen Tarifsätzen ein Bedürfnis zur Ermäßigung der Abfertigungsgebühr anerkannt worden ist. Denn die normale Abfertigungsgebühr beträgt bei der Allgemeinen Wagenladungsklasse A 1 20 ₰ und bei den übrigen genannten Tarifklassen 12 ₰ für 100 kg und fällt für die einzelne Sendung insofern ins Gewicht, als sie für mindestens 5 und 10 t zu berechnen ist. Allerdings gelten diese Abfertigungsgebühren nur auf Entfernungen über 105 km. Bei geringeren Entfernungen sind sie infolge Staffelung wesentlich niedriger und betragen in der ersten Staffel sogar nur 10 ₰ für die Allgemeine Wagenladungsklasse A 1, 8 ₰ für die Allgemeine Wagenladungsklasse B und 6 ₰ für die Spezialtarife und den Allgemeinen Holzausnahmetarif 1. Die Abfertigungsgebühren des Umbehandlungstarifs, die wie oben bereits angegeben, auf ¼ der normalen Abfertigungsgebühr heruntergesetzt sind, stellen sich dagegen auf allen Entfernungen für die Allgemeine Wagenladungsklasse A 1 auf 5 ₰, für die übrigen Umbehandlungstarifklassen auf 3 ₰ und sind somit um 15—3 ₰ billiger als die normalen und gestaffelten Abfertigungsgebühren.

Für Eil- und gewöhnliches Stückgut ließe sich zwar auch eine wesentliche Verbilligung der Abfertigungsgebühr dur besondere Umbehandlungssätze erzielen, da die normale A fertigungsgebühr bei diesen Sätzen 40 und 20 ₰ beträgt; ab diese Verbilligung würde bei den geringeren Gewichtseinheit der Stückgutsendungen nicht von besonderer volkswirtscha licher Bedeutung sein.

Anders liegen dagegen die Verhältnisse bei dem Rohsto tarif (A.-T. 2), dem Kalitarif (A.-T. 3), dem Düngekalktar (A.-T. 4) und dem Ausnahmetarif für Wegebaustoffe (A.-T. Bei diesen Ausnahmetarifen allgemeiner Art beträgt die n male Abfertigungsgebühr zwar nur 7 ₰ für 100 kg, sie kom aber für mindestens 10 t zur Berechnung. Auch ist sie no höher als die unterste Staffel der in die Spezialtarife I—I und den Allgemeinen Holzausnahmetarif 1 eingerechneten A fertigungsgebühren, die nur 6 ₰ beträgt und für den Umbehar lungsverkehr hauptsächlich in Frage kommt. Es ist daher Frage nicht unberechtigt, warum für die Ausnahmetarife 2-5 keine besonderen Umbehandlungssätze vorgesehen sind. D Antwort darauf lautet, daß die Frachtsätze dieser Ausnahmtarife im allgemeinen ohne Kürzung der Abfertigungsgebü in die direkten Tarife des internationalen Verkehrs eingerech sind und im Wege der Umbehandlung auf dem tarifbildend Grenzübergangspunkt keine höheren Frachtkosten verursach als wenn sie mit dem anschließenden Frachtsatz in einem Tar satz vereinigt wären. Die Wahl der richtigen Übergangsstati setzt aber eine Tarifkenntnis voraus, die von einem Abfer gungsbeamten nicht verlangt werden kann, und steht außerd mit den ihm gegebenen Weisungen nicht im Einklang, wona in Ermangelung einer Vorschrift des Versenders die Umbeha lung auf derjenigen Verbandsstation vorgenommen werden s die der des direkten Tarifs ermangelnden Station am nächst gelegen ist. Das Verlangen nach besonderen Umbehandlun sätzen für die Ausnahmetarife 2—5 dürfte daher nicht berechtigt sein.

Mit der Beschränkung des Umbehandlungstarifs auf gewis Tarifklassen geht die Beschränkung der Anwendung des U behandlungstarifs in Verbindung mit gewissen Tarifklass Hand in Hand. Im innerdeutschen Verkehr ist der Umbeha lungstarif nur in Verbindung mit denjenigen Tarifklassen z gelassen, für die er selbst Sätze besitzt, d. h. mit den A gemeinen Wagenladungsklassen A 1 und B, den Spezi tarifen I—III nebst Nebenklassen und dem Allgemeinen Au nahmetarif 1 für Holz des Spezialtarifs II. In Verbindung n anderen Ausnahmetarifen ist er daher ausgeschlossen. F diesen Ausschluß sind, soweit die Ausnahmetarife 2—5 der A gemeinen Kilometertariftabelle in Frage kommen, besonde Gründe nicht erkennbar. Für die übrigen Ausnahmtarife aber die Beschränkung dadurch gegeben, daß die durch die Ausnahmetarife bezweckte Begünstigung bestimmter Verkeh beziehungen nicht durch Umbehandlung mittels ermäßigt Sätze beliebig erweitert werden soll.

Im Verkehr mit dem Auslande ist der Umbehandlungsta a) bei der Ausfuhr aus Deutschland in Verbindung mit all für Wagenladungsgüter geltenden Klassen- und Ausnahmetarif zugelassen, b) bei der Einfuhr nach Deutschland dagegen s die Verbindung mit den Normalklassen und denjenigen Au nahmetarifen beschränkt, die für den Verkehr mit dem U behandlungstarif ausdrücklich zugelassen sind und einen e sprechenden Hinweis enthalten.

Zu a) dürfte der Gedanke leitend gewesen sein, daß die Au fuhr auf jede Weise unterstützt werden muß und nicht durch aus tariftechnischen Gründen gebotene Beschränkung direkt Verbandsfrachtsätze verteuert werden darf.

Zu b) sind im allgemeinen nur diejenigen Ausnahmetar zugelassen, in denen deutscherseits Normalklassen mit hal Abfertigungsgebühr eingerechnet sind, d. s. Ausnahmetarife, die Eigenschaft als solche nur dadurch erlangt haben, daß Tarifierung auf deutscher und außerdeutscher Seite sich nic in das Verbandsschema für Klassen- und Spezialtarife bring ließ. Voraussetzung für die Zulassung zur Verbindung m

dem Umbehandlungstarif ist aber auch bei diesen Ausnahmetarifen, daß sie nicht die Begünstigung bestimmter Einfuhrgebiete bezwecken, sondern allen Stationen in gleicher Weise zugute kommen dürfen. Zugelassen sind ferner unter der gleichen Voraussetzung auch diejenigen Ausnahmetarife, in denen deutscherseits der Allgemeine Ausnahmetarif 1 für Holz des Spezialtarifs II eingerechnet ist. Im übrigen haben deutscherseits eingerechnete Ausnahmetarife ebenso als Hinderungsgrund für die Zulassung des Umbehandlungstarifs zu gelten, wie die Ausnahmetarife im innerdeutschen Verkehr selbst.

Hiermit wäre der Inhalt des Umbehandlungstarifs erschöpft. Fassen wir nochmals die Bedingungen zusammen, die erfüllt sein müssen, wenn der Umbehandlungstarif Anwendung finden soll: 1. Zwischen der Versand- und Bestimmungsstation darf kein direkter Tarif bestehen. 2. Nicht nur die Umbehandlungsstrecke, sondern auch der Anschluß an diese muß der Umbehandlungstarifgemeinschaft angehören.

Sind diese Vorbedingungen erfüllt, dann bestehen nur noch folgende Beschränkungen: a) Im innerdeutschen Verkehr ist der Umbehandlungstarif in Verbindung mit Ausnahmetarifen außer dem Allgemeinen Ausnahmetarif 1 für Holz des Spezialtarifs II ausgeschlossen. b) Im Verkehr vom Auslande ist er in Verbindung mit Ausnahmetarifen nur dann zugelassen, wenn in diesen auf die Zulässigkeit des Umbehandlungstarifs ausdrücklich hingewiesen ist.

Er kann also nicht angewandt werden, a) wenn trotz Vorhandenseins eines direkten Tarifs gebrochene Abfertigung verlangt wird, b) wenn auf der Umbehandlungsstation die Sendung von oder nach einer fremden Bahn übergeht, c) wenn er in Verbindung mit Ausnahmetarifen tritt, soweit es sich nicht um den Allgemeinen Ausnahmetarif 1 für Holz des Spezialtarifs II, um Ausnahmetarife des Ausfuhrverkehrs und die besonders zugelassenen Einfuhrausnahmetarife handelt.

Wie ich an verschiedenen Stellen angedeutet habe, weist der Umbehandlungstarif mancherlei Mängel auf, deren Beseitigung erstrebenswert und ohne Beeinträchtigung der Grundsätze dieses Tarifs möglich wäre. Ferner wird nach der in einer früheren Nummer dieser Zeitschrift enthaltenen Notiz über eine Eingabe der Ältesten der Berliner Kaufmannschaft an den preußischen Herrn Minister der öffentlichen Arbeiten in den Verkehrskreisen nicht verstanden, daß der Umbehandlungstarif nach Stationen, von denen besonders ermäßigte Ausfuhrtarife bestehen, dann nicht angewandt werden darf, wenn die Versandstation in dem betreffenden Verbandstarif mit Frachtsätzen für die Normalklassen enthalten ist. Während also dem direkten Verkehr nicht angehörende unbedeutende Stationen in den Genuß der ermäßigten Ausfuhrsätze im Wege des Umbehandlungstarifs gelangen könnten, müsse beim Versand von Stationen des direkten Verkehres die volle Umbehandlung bezahlt werden, wenn diese auf einer mit ermäßigten Ausfuhrsätzen ausgerüsteten Zwischenstation verlangt werde. In der Eingabe wird daher die Beseitigung dieser Ungleichheiten durch entsprechende Erweiterung der Anwendungsbedingungen erbeten. Hierdurch würde aber der Hauptgrundsatz des Umbehandlungstarifs umgestoßen werden, wonach dieser Tarif nur in Ermangelung direkter Frachtsätze angewandt werden darf. Dieser Weg braucht indessen nicht beschritten zu werden, vielmehr ist schon durch einen Ministerialerlaß vom Jahre 1909 (E. N. Bl. S. 170) angeordnet worden, daß mit direkten Sätzen des Auslandsverkehrs ausgerüstete Stationen in bestehende Ausfuhrtarife aufgenommen werden sollen, sobald das Bedürfnis hierfür auftritt. Es liegt daher nur an der Handelswelt, die maßgebenden Stellen der Eisenbahnverwaltung auf das Bedürfnis direkter Ausfuhrtarife rechtzeitig aufmerksam zu machen.

Immerhin dürfte zu erwägen sein, ob der Grundsatz, wonach der Umbehandlungstarif nur in Ermangelung eines direkten Tarifs angewandt werden darf, nicht fallen gelassen werden kann. Denn er ist nicht nur eine Quelle ständiger Beschwerden, sondern auch die Ursache unerwünschter Mehrarbeit und mancher Verstöße. Er setzt voraus, daß die Umbehandlungsstation sich davon überzeugt, daß zwischen den Endstationen kein direkter Frachtsatz besteht. Hierzu sind aber Tarife erforderlich, die über das eigene Bedürfnis der Umbehandlungsstation auf dem laufenden erhalten werden müssen. Auch die Kontrollstellen müssen bei der Nachprüfung der Umbehandlungsfrachten auf Tarife zurückgreifen, deren sie sonst nur als Abrechnungsstellen für die Verbandsverkehre bedürfen. Die unbeschränkte Zulassung des Umbehandlungstarifs würde daher eine wesentliche Erleichterung in seiner Handhabung bedeuten, ohne daß in anderer Beziehung Nachteile für die Eisenbahn entständen. Im Gegenteil würde sie von manchem Antrag auf Erweiterung bestehender direkter Tarife verschont bleiben.

Eine weitere Möglichkeit zur Vereinfachung des verklausulierten Umbehandlungstarifs würde in der Ausdehnung seines Geltungsbereichs über die Grenzen der preußisch-hessischen und oldenburgischen Staatseisenbahnen hinaus und in der Schaffung eines einheitlichen Umbehandlungstarifs für das gesamte deutsche Eisenbahnnetz bestehen. Denn der jetzige Geltungsbereich ist für den Nichteisenbahnfachmann schwer zu übersehen, da in dem Staatsbahngütertarif auch die Privatbahnstationen ohne Trennung nach Bahnen enthalten sind. Auch sind die Bestimmungen des Umbehandlungstarifs über den Verkehr mit den Übergangsstationen ohne genauere Tarifkenntnis schwer zu verstehen. Eine Erweiterung des Umbehandlungstarifs ließe sich aber ohne Schädigung der daran beteiligten Versand- oder Empfangsbahnen nur dann durchführen, wenn die Abfertigungsgebühr der Umbehandlungssätze auf die halbe normale Abfertigungsgebühr heraufgesetzt würde. Auf diese Weise würde die Bahn, auf der der Transport beginnt oder endigt, aus dem Umbehandlungstarif diejenige Abfertigungsgebühr erhalten können, die ihr aus dem direkten Tarif zustehen würde. Diese geringe Verteuerung würden die Handelkreise sicherlich gern in Kauf nehmen, wenn sie dagegen einen Umbehandlungstarif eintauschen können, der sich leichter handhaben läßt und eine größere Anwendungsmöglichkeit gewährleistet.

Appunn, E. O. S.

Beiträge zum Lehrlingswesen der preußisch-hessischen Staatseisenbahnverwaltung

Von Regierungsbaumeister Dr.-Ing. **Schwarze**, Guben.

Im Nachfolgenden sollen einige Zahlenangaben über die Bewerber um Lehrstellen für Handwerker in einer Eisenbahnwerkstätte gegeben werden.

Hieraus lassen sich Schlüsse ziehen einmal darauf, in welchem Maße die Eisenbahnlehrstellen begehrt sind, und zweitens, welche Kreise für die Lehrlingsauswahl in der Hauptsache zur Verfügung stehen.

Der Zudrang ist, um diese Tatsache gleich vorweg zu nehmen, außerordentlich groß und würde mit Sicherheit noch um ein Vielfaches größer sein, wenn nicht schon bekannt wäre, daß Söhne von Nichteisenbahnern in der Regel überhaupt nicht berücksichtigt werden können. So unterlassen von diesen die meisten eine doch vergebliche schriftliche Bewerbung, nachdem sie sich manchmal auch noch mündlich vorher über die Aussichtslosigkeit unterrichtet haben. Beim Werkstättenamt Guben ist in einem zehnjährigen Zeitraum von 1905 bis 1914 keine schriftliche Bewerbung von Nichteisenbahnerseite erfolgt. Betreffs der erfolgten Bewerbungen sind die bei dem genannten Amt vorliegenden Zahlen und Verhältnisse zugrunde gelegt und zwar für einen zehnjährigen Zeitraum. Wenn man hierbei auch schon brauchbare Durchschnittswerte erhalten dürfte, so ist doch nicht außer acht zu lassen, daß in anderen Gegenden und bei anderen Bevölkerungs- und namentlich Gewerbeverhältnissen auch recht abweichende Zahlen vorkommen werden. Vorausgeschickt sei noch, daß jährlich in dem betrachteten Zeitraum 9 Lehrlinge eingestellt wurden und daß sich die an die Zahlen-

ergebnisse geknüpften Erörterungen nur auf die Verhältnisse in Friedenszeiten beziehen.

Aus den Einzelzahlen von 1905 bis 1914 sind die Mittelwerte für ein Jahr berechnet und zur bequemeren Übersicht als Teile von Hunderten umgerechnet. Im Mittel kommen hiernach auf je 100 verfügbare Lehrlingsstellen in jedem Jahr 208 Bewerber. Im Einzelnen wird diese Zahl erheblich unter- oder überschritten. So liegen im Jahre 1907 nur 133 % Bewerbungen, im Jahre 1913 indes 256 und 1914 sogar 278 % Bewerbungen vor. Das sind im letzteren Falle fast 3 mal mehr Bewerbungen als Stellen verfügbar sind. Von 1905 bis 1907 nehmen die Zahlen ab, schwanken dann einige Jahre und steigen von 1910 an wieder bis zu dem genannten Höchstwert von 278.

Es spielen da nun gewiß Zufälligkeiten mit. Daneben ist aber auch die Wirtschaftslage der örtlichen Industrie und des Handwerks von Einfluß auf den größeren oder geringeren Lehrlingsandrang, der bei der staatlichen Eisenbahnwerkstätte gewesen ist. Das vorliegende Material ist nicht umfangreich genug, um daraus schon bestimmte Schlüsse in dieser Hinsicht zu ziehen. Für den Herbst 1914 mit der Bewerberhöchstzahl läßt sich eine solche Wechselwirkung indes feststellen, da infolge des Krieges die Privatbetriebe in Guben eingeschränkt waren und weniger als sonst oder gar keine Lehrlinge annahmen.

Lehrreich ist es, zu untersuchen, aus welchen Bevölkerungsschichten die Bewerber in der Hauptsache stammen. Da ist zunächst schon bemerkt, daß in dem untersuchten Zeitabschnitt Söhne von Nichteisenbahnern überhaupt nicht darunter waren. Es bleiben also nur die Eisenbahner selbst. Welche Kreise dieser Bediensteten sind es nun, die die Bewerber stellen? Zu einer leichteren Unterscheidung wollen wir vier Gruppen bilden. Es umfasse Gruppe 1 die Arbeiter einschl. Werkhelfer (handwerksmäßig ausgebildete Arbeiter), Gruppe 2 die Handwerker, Gruppe 3 die unteren und Gruppe 4 die mittleren Beamten. Die Zahlen sind zunächst wieder als Durchschnitt für 1 Jahr ermittelt und dann als Teile vom Hundert umgerechnet. Dabei zeigt sich, daß der Anteil der vier Gruppen recht verschieden ist.

Unter den Vätern von 100 Bewerbern sind 27 Arbeiter, 38 Handwerker, 27 untere Beamte, 8 mittlere Beamte. Die Zahl für die mittleren Beamten würde noch geringer sein, wenn nicht die Lokomotivführer dazu rechneten, die ihre Söhne vielfach gern wieder einem Beruf zuführen, für den die Erlernung des Schlosserhandwerks Vorbedingung ist. Bei den unteren Beamten kommen erfahrungsgemäß besonders Werkführer und Betriebsbeamte in Frage. Die Anzahl 27 % hält sich mit der der ungelernten Arbeiter die Wage. Die hohe Zahl der letzteren darf wohl als Ausdruck und Beweis des Vorwärtsstrebens und einer durchschnittlich nicht ungünstigen wirtschaftlichen Lage angesehen werden, da Kreise, die sofort auf den Mitverdienst des schulentlassenen Sohnes angewiesen sind, ihre Söhne kein Handwerk erlernen zu lassen pflegen.

Ein gutes Zeichen von Berufsfreudigkeit der Eisenbahnhandwerker endlich ist es, daß unter den Bewerbern ihre Söhne weitaus am zahlreichsten vertreten sind. Wenn die Väter ihre Söhne wieder derselben Laufbahn zuführen, so kann man daraus wohl schließen, daß sie von ihr befriedigt sind. Die Söhne anderseits, von Jugend auf durch die Tätigkeit des Vaters mit so manchen Einzelheiten des künftigen Berufes vertraut und während der Lehrzeit und später unterstützt durch die väterlichen Erfahrungen und sein sachverständiges Urteil, bieten dadurch im allgemeinen größere Gewähr für rasches Einarbeiten und tüchtiges Schaffen als ohne diese Voraussetzungen. Der Eisenbahnverwaltung kann derartiges nur erwünscht sein; nicht trägt so sehr dazu bei, einen Stamm tüchtiger Hilfskräfte zu schaffen, als wenn sich der Beruf des Vaters auf den Sohn forterbt und beide dann wohl gar in demselben örtlichen Betriebe beschäftigt sind. Es wird so die Entstehung einer Art von Überlieferung begünstigt. Sie führt dazu, daß, insbesondere bei den Hauptwerkstätten, sich ein mehr persönliches Verhältnis des Einzelnen zum Ganzen herausbildet, daß er sich mit einem gewissen Stolz als Glied gerade dieser Werkstätte fühlt. Er ist mit ihrem Werden und Wachsen vertraut, ihre Geschichte ist vielfach mit seinen eigenen persönlichen Erlebnissen und Beziehungen verflochten. Er freut sich, wenn vom Vater und Großvater etwa der in ihr herrschende gute Geist gerühmt oder auch, was mit einem Anflug von Überhebung nicht ungern geschieht, auf die gründliche und bessere Arbeitsausführung gegenüber irgendeiner Nachbarwerkstätte hingewiesen wird. Dann fühlt er die Verpflichtung in sich, sich der Zugehörigkeit zu einem solchen Ganzen würdig zu erweisen. Fast jede etwas ältere Hauptwerkstätte hat eine solche Überlieferung. Ihre Erhaltung und Pflege verdient alle Aufmerksamkeit.

Eines der Mittel hierzu ist sicherlich diese Einstellung der Söhne von Angehörigen derselben Werkstätte als Lehrlinge. In welchem Umfange dies auch von den Bediensteten erstrebt wird, zeigen die für das Werkstättenamt Guben ermittelten Angaben. Aus den Einzelzahlen für die Zeit von 1905 bis 1914 ist wieder wie vorher der Durchschnitt genommen und als Teil von 100 umgerechnet worden. Hierbei ist kein Unterschied gemacht, ob der Vater etwa bereits verstorben war. Es ergibt sich nun folgendes.

Es waren

in Gruppe 1 (Arbeiter) bei 84 % der Bewerber dieser Gruppe,
in Gruppe 2 (Handwerker) bei 97 % der Bewerber dieser Gruppe,
in Gruppe 3 (untere Beamte) bei 26 % der Bewerber dieser Gruppe,
in Gruppe 4 (mittlere Beamte) bei 20 % der Bewerber dieser Gruppe

die Väter schon in der gleichen Hauptwerkstätte tätig, bei der sich auch der Sohn beworben hat. Auch hier überwiegen die Handwerker wieder bedeutend.

Zuletzt endlich möge auch noch untersucht werden, wie viele der Bewerber bereits vaterlos und aus diesem Grunde etwa besonders zu berücksichtigen waren. Die wieder wie zuvor ermittelten Durchschnittszahlen sind hier: in Gruppe 1 (Arbeiter) 16 % der Bewerber dieser Gruppe, in Gruppe 2 (Handwerker) 14 % der Bewerber dieser Gruppe, in Gruppe 3 (untere Beamte) 12 % der Bewerber dieser Gruppe, in Gruppe 4 (mittlere Beamte) 27 % der Bewerber dieser Gruppe. Auffallend ist die große Zahl in Gruppe 4. Hieraus dürfte zu schließen sein, daß wenn sich Söhne aus den Kreisen mittlerer Beamter beworben haben, offenbar ein Fehlen des Vaters und Ernährers der Familie stark bei dem Entschluß mitgesprochen hat.

Der Eisenbahnetat im Finanzausschuß der württembergischen zweiten Kammer.

In der Sitzung vom 6. d. M. wurde nach dem „Württ. Staatsanzeiger" folgendes verhandelt:

Der Berichterstatter Dr. v. Kiene stellte Anfragen über die Ergebnisse des Betriebsjahres 1915, über die Kriegsbeteiligung des württ. Personals, sowie über die Löhne der Arbeiter und des unständigen Personals, ferner hinsichtlich der Verwendung des Betriebsüberschusses von 1916, wobei er den Vermittlungsvorschlag machte, nur 1 Million dem Reservefonds zu überweisen und den ganzen weiteren Beitrag der laufenden Verwaltung zugunsten des Haushalts-Abmangels zu überlassen. Der Berichterstatter besprach ferner die Gründe der Fahrplanverschlechterungen und die Notwendigkeit, auch nach dem Kriege den Nebenbahnbau nicht etwa einzustellen, anderseits den staatlichen Autoverkehr nach dem Vorgang Bayerns weitergehend zu fördern als bisher. In der Frage der Vereinheitlichung des deutschen Eisenbahnwesens verwies er auf die Ablehnung des Reichseisenbahngedankens durch die Verkehrsminister Preußens, Bayerns und Sachens und bezeichnete als erstrebenswertes Ziel eine erweiterte Betriebsmittelgemeinschaft unter Aufrechterhaltung der selbständigen Verwaltung Württembergs zum Zweck der erheblichen Vereinfachung des Betriebes unter Ausschaltung der Umleitungen und Konkurrenzierungen. Die Schaffung eines Reichsorgans für einheitliche Verkehrsleitung gegebenenfalls mit Ausführungsgewalt sollte erwogen werden.

Wie Ministerpräsident Dr. v. Weizsäcker mitteilte, habe die Eisenbahnen eine günstigere finanzielle Entwicklung genommen, als erwartet werden konnte. Im Personen- und Güterverkehr sind die Einnahmen in den ersten vier Monaten von 1915 gegenüber den vier Vergleichsmonaten des Vorjahres um rd. 7 Millionen zurückgeblieben, aber der Rückgang ist mehr als ausgeglichen worden. Die weiteren Einnahmen haben 78 Millionen betragen gegenüber 75,4 Millionen im Jahre 1914. Die Personenverkehrs-Einnahmen sind um 0,8 Millionen gegenüber dem Vorjahre in vier Friedensmonaten zurückgeblieben, während der Güterverkehr rd. 3,3 Millionen mehr ergeben hat. Die Gesamteinnahme für 191 ist auf rd. 87,3 Millionen geschätzt worden, gegenüber dem Etatsatz von 1914 10 Millionen weniger, gegen das wirkliche Ergebnis aber um 4,8 Millionen mehr. Im Güterverkehr mußte von selbst Einschränkungen eintreten, ebenso große Tarifermäßigungen im Interesse des Durchhaltens, wobei leider die Ermäßigungen nicht immer den Verbrauchern, sondern den Händlern zugute gekommen seien. Die Gesamtausgaben sind auf 61,3 Mill. zurückgegangen, und es ergibt sich so für 1915 ein Betriebsüberschuß von rd. 26 Millionen oder 5.7 Millionen mehr als nach dem

letzten 10 jährigen Durchschnitt. Der Reservefonds sollte auf den Normalstand von 10 Millionen Mark aufgefüllt werden; man solle es in dieser Beziehung beim Vorschlag der Regierung belassen. Jetzt sei man noch leichter in der Lage, Einlagen in den Reservefonds zu machen, als dies später der Fall sein werde. Nebenbahnen müsse man auch später bauen. Es seien ja noch 11 Millionen für solche festgelegt. Was die Eisenbahngemeinschaftsfrage anbelange, so sei er im ersten Kriegsvierteljahr in Besprechungen mit anderen Verwaltungen getreten. Er stehe diesen Bestrebungen stets sympathisch gegenüber, aber sie seien zurzeit nicht besonders aussichtsreich. Wir müssen eben mit unseren Erträgnissen selbst durchzukommen suchen und können dies auch, wie die fortschreitende Entwicklung beweise. Der Anschluß an die preußisch-hessische Gemeinschaft sei derzeit auch nicht zu erreichen, es wäre übrigens auch eine andere Form denkbar. Eine süddeutsche Eisenbahngemeinschaft habe keine Aussicht. Als anzustrebender Fortschritt komme in Betracht, schon nach den Erfahrungen des Krieges, eine gleichmäßigere Ausbildung des Personals und gleichmäßigere Entwicklung eines Teils der Betriebsmittel. (Einheitliche Lokomotivbauart.) Auch in der Frage der weiteren Anpassung gehe er mit dem Berichterstatter einig, doch komme man in gewissen Fragen der Betriebsmittelgemeinschaft ohne eine Finanzgemeinschaft nicht weiter. Die Umleitungsfrage sei in Behandlung.

Ministerialdirektor v. Schall führte im Anschluß hieran aus, der Eisenbahnreservefonds werde sich nach dem Ergebnis von 1915 auf 9,3 Millionen Mark erhöhen. Vom Personal sind abgegeben worden 3410 Mann zum Waffendienst, 490 für Feldeisenbahnformationen, 2108 zu den Militäreisenbahnen im besetzten Gebiet, das sind 26 % des Personalstands bei Kriegsbeginn. 1400 Mann wurden durch Neueinstellungen wieder ersetzt; gefallen sind bis Mitte Mai d. J. 304 Mann. Weibliches Personal sei in erheblichem Umfange als Ersatz zur vorübergehenden Verwendung angestellt worden, es eigne sich aber selbstverständlich nicht für alle Dienste. Im Stationsdienst seien 140 weibliche Personen angestellt, davon 90 im Fahrkartendienst. Die Löhne des weiblichen Personals seien durchweg um 30 % aufgebessert worden. — Auf Anfrage eines Mitgliedes der Deutschen Partei über die Verwendung weiblichen Personals, ferner über die Haltbarkeit der Eisenbetonbauten wurde von Präsident v. Stieler mitgeteilt, daß mikroskopische Untersuchungen hierüber eingeleitet seien. Mißstände werden sich in der württembergischen Verwaltung nicht zeigen, da die Bereitung des Eisenbetons mit ganz besonderer Vorsicht vorgenommen werde. An Zügen werden geführt gegenüber der Friedenszeit in diesem Sommer 78 %, ebensoviel wurden geführt im Sommer 1915. Im Winter 1915 seien 61 % geführt worden und 62 % für künftigen Winter vorgesehen. — Ein Mitglied der Volkspartei sprach sich für Unterstützung aller Bestrebungen zugunsten einer größeren Betriebsvereinheitlichung im Sinne des Berichterstatters aus. Für zweckmäßig halte Redner aber, mit der größten Eisenbahnverwaltung in gutem Verhältnis zu stehen. Eine süddeutsche Eisenbahngemeinschaft wäre zurzeit abzulehnen. Die Hauptsache werde auch später der Nord-Südverkehr bleiben. Ferner wurde gewünscht, daß bei Vergebung von Bauten auf die persönlichen und finanziellen Eigenschaften des Unternehmers mehr Rücksicht genommen werde. Von einem Mitgliede des Zentrums wurde wegen der Verwendung der drei Millionen Mark des Notstandskredits von 1915 angefragt, sowie über die Einstellung einer zu geringen Anzahl von Wagen geklagt, wodurch infolge Überfüllung der Züge vielfach Belästigungen eintreten. Dieselbe Klage erhob ein Mitglied der Sozialdemokratischen Partei, welches es ferner für verfehlt hält, jetzt alle Reservekassen auszuschöpfen, nur um den Fehlbetrag zu decken, ohne Rücksicht auf das, was die nächsten Jahre uns bringen. Ein anderes Zentrumsmitglied beschwerte sich über Verzögerung der Fahrpost bei Anschlußzügen in Ulm ins Oberland, sowie darüber, daß Eiersendungen aus Überschußbezirken in Zuschußbezirke neuerdings nicht mehr als Expreßgut, sondern nur noch als Eilgut angenommen werden. Letzteres wurde vom Präsidenten v. Stieler als unrichtig und auf einem Mißverständnis beruhend bezeichnet. Ferner wurde von ihm darauf hingewiesen, daß man die Züge jetzt nicht mehr wie früher mit Personal besetzen könne. Für möglichste Aufrechterhaltung der Ordnung werde durch Zugkontrolleure gesorgt, auch eine Militärzug-Kontrolle sei eingeführt worden. Die Überbesetzung der Züge lasse sich bei dem Mangel an Personal und Material nicht vermeiden. Eine Besserung werde über die Kriegsdauer kaum eintreten, eher noch eine Verschlechterung. Daß man das rollende Material und den Oberbau stark herunterkommen lasse, sei nicht zu befürchten. — Ministerialdirektor v. Schall führte aus: Von früher bewilligten Eisenbahnbaukrediten seien am 1. April 1915 noch 23,4 Millionen nicht verwendet gewesen, wozu noch die 3 Millionen Notstandskredit kommen. Von diesen 26,4 Millionen seien 1915 verbaut worden 11,9 Millionen, so daß für Bauten jetzt noch übrig seien 14,5 Millionen, womit man auszukommen hoffe. — Ein Mitglied des Bauernbundes und der Konservativen hält eine gewisse Zurückhaltung in der Gemeinschaftsfrage für angezeigt. Man könne für jetzt zu keinem anderen Ergebnis als wie der Berichterstatter kommen. Erst in der Zukunft werde der geeignete Zeitpunkt für die Vereinheitlichung eintreten. Ein Mitglied der Deutschen Partei bedauert, daß der Reichseisenbahngedanke zurzeit keine Aussicht habe. Deshalb sollte ein vollständiger Anschluß an die preußisch-hessische Gemeinschaft angestrebt werden, welcher Anschluß einer süddeutschen Gemeinschaft vorzuziehen wäre. Eine erweiterte Betriebsmittelgemeinschaft sei nach der Auffassung seiner Freunde kein genügender Ersatz.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Anlage C zur Eisenbahn-Verkehrsordnung.** Das Reichseisenbahnamt hat unterm 27. v. M. einige Änderungen der Nr. Ia und II in Anlage C zur Eisenbahn-Verkehrsordnung verfügt. Das Nähere geht aus der Bekanntmachung in Nr. 147 des Reichs-Gesetzblattes vom 1. d. M. hervor.

— **Kommunalbesteuerung der preußischen Staatseisenbahnen.** Nach einer Bekanntmachung des preußischen Ministers der öffentlichen Arbeiten vom 1. Juli d. J. wird gemäß § 45 des Kommunalabgabengesetzes vom 14. Juli 1893 (Gesetzsamml. S. 152) das für die Kommunalbesteuerung im Steuerjahre 1916 in Betracht kommende Reineinkommen der gesamten preußischen Staatseisenbahnen auf den Betrag von 274 001 487 ℳ hierdurch festgestellt. Von diesem Gesamteinkommen unterliegen nach dem Verhältnisse der erwachsenen Ausgaben an Gehältern und Löhnen der Besteuerung durch die beteiligten preußischen Gemeinden und selbständigen Gutsbezirke 250 374 299 ℳ.

— **Anschluß von Eisenbahnkassen an den Postscheckverkehr.** Die Handelskammer zu Berlin weist die beteiligten Verkehrskreise darauf hin, daß zur Förderung des bargeldlosen Zahlungsverkehrs die größeren Eisenbahn- und Güterkassen des Direktionsbezirks Berlin an den Postscheckverkehr angeschlossen worden sind, und empfiehlt, bei jeder sich bietenden Gelegenheit sich dieses Zahlungsverkehrs zu bedienen. Es können künftig gestundete Frachten und Nachnahmen im Postscheckverkehr gezahlt werden, soweit diese Zahlungen nicht schon im Reichsbankgiroverkehr abgewickelt werden. Die näheren Bestimmungen über die Abwicklung des Verkehrs sind bei den zuständigen Eisenbahnkassen zu erfahren und liegen auch im Verkehrsbureau der Berliner Handelskammer, Universitätsstraße 3 1 b, zur Einsicht aus.

— **Freifahrtgewährung.** Nach einem Erlaß des preußischen Eisenbahnministers vom 4. d. M. wird es für die Familienangehörigen solcher Eisenbahnbediensteten, die in besetzte Gebiete abgeordnet oder zum Heeresdienste eingezogen sind, mitunter aus wirtschaftlichen, gesundheitlichen oder anderen persönlichen Gründen nützlicher sein, vorübergehend ihren Wohnsitz in die Nähe des Elternhauses oder von sonstigen Verwandten zu verlegen. Zur Erleichterung eines aus solcher Veranlassung erfolgenden Wohnungswechsels kann, wozu die Königlichen Eisenbahndirektionen und das Königliche Eisenbahn-Zentralamt für die Dauer des Krieges ermächtigt werden, einmalige freie Fahrt auf der Hin- und Rückreise unter frachtfreier Beförderung des Hausrats gewährt werden.

Auf Bedienstete der Reichseisenbahnen können die Bestimmungen dieses Erlasses ebenfalls angewendet werden. — Für bloße Besuchsreisen — auch für solche von längerer Dauer — ist die Vergünstigung nicht bestimmt.

— **Ausrüstung der Personenwagen mit verstärkten Bremsgestängen usw.** Ein Erlaß des preußischen Eisenbahnministers und Chefs des Reichsamts für die Verwaltung der Reichseisenbahnen an das Königliche Eisenbahnzentralamt besagt folgendes: Nachdem die Erklärungen der beteiligten Regierungen zur Niederschrift 9 des Deutschen Eisenbahn-Bremsausschusses abgegeben worden sind, will ich mich damit einverstanden erklären, daß nach Beendigung des Krieges alle vorhandenen 4- und 6achsigen Personenwagen — soweit deren Ausrüstung nicht bereits angeordnet ist — nach und nach mit verstärkten Bremsgestängen, Reibungspuffern, federnden Zugstangenverbindungen und Schnellbahn-Verbundbremse ausgestattet werden, wobei die D-Zugwagen zu bevorzugen sind. Um hierbei die Hauptwerkstätten soweit als möglich zu entlasten, sind alle einheitlich auszuführenden Teile des Bremsgestänges, der Zy-

linderträger und Festpunktböcke, der Reibungspuffer und Zugstangenverbindungen nach vom Zentralamt zu vereinbarenden Einheitspreisen von Privatwerken zu beziehen.

Den beteiligten Gesellschaften und der Reichspostverwaltung ist alsbald mitzuteilen, daß alle neu zu beschaffenden 4- und 6achsigen Speise-, Schlaf- und Postwagen dieselben Bremsausrüstungen sowie Zug- und Stoßvorrichtungen erhalten müssen wie die neuen Staatsbahnwagen, und daß nach Beendigung des Krieges auch alle vorhandenen Wagen der erwähnten Arten möglichst bald mit gleichen Ausrüstungen zu versehen sind. — Hand in Hand mit der späteren Ausrüstung der Schnellbahnbremswagen ist Vorsorge zu treffen, daß auch die zur Beförderung der Schnellbahnzüge erforderlichen Lokomotiven und Tender mit Schnellbremse versehen werden können. — Wegen der Vorführung der Schnellbahn-Verbundbremse zusammen mit der Güterzug-Verbundbremse auf ausländischen, insbesondere auf österreichischen oder ungarischen Bahnstrecken ergeht besondere Verfügung.

Der Vorlage der Dienstanweisung für die Bedienung und Unterhaltung der Schnellbahn-Verbundbremse wird demnächst entgegengesehen.

— **Die Überdachung des im Umbau begriffenen Bahnhofes Friedrichstraße** wird voraussichtlich, wie die „Reichshauptstädtische Correspondenz" mitteilt, nicht in der ursprünglich geplanten Weise erfolgen. Eine einzige tonnenartig gewölbte Überdachung, wie sie zuerst alle drei Bahnsteige überspannen sollte, hat ihre großen Nachteile, wie es sich beim Abbruch der alten Halle gezeigt hat und wie auch an anderen Bahnhöfen (z. B. Alexanderplatz) gemachte Erfahrungen lehren. Der das Eisen schützende Anstrich kann nur schwer erneuert werden, die Lage der zu streichenden Flächen schließt eine genaue Kontrolle aus, und so kann der Rost sein Zerstörungswerk ungehindert vollenden. Dieser Mißstand fällt bei kleineren Hallendächern fort, und so sind auch für den neuen Bahnhof Friedrichstraße drei kleinere Einzelhallen in Aussicht genommen, die sich unmittelbar aneinander anschließen. Da die drei Bahnsteige in einer Krümmung liegen, dürfte die Flucht der die Hallen tragenden Säulen nicht unschön wirken. Für reichliche Zufuhr von Licht sorgen die hohen Fenster an den Seitenwänden und die auf den Dächern befindlichen Oberlichter.

— **Die Brotversorgung im Reiseverkehr.** Das preußische Landesgetreideamt gibt jetzt wegen der Brotversorgung im Reiseverkehr schwarzweiße Reisebrothefte mit Gültigkeit für das preußische Staatsgebiet aus. Jedes Reiseheft enthält 40 Reisebrotmarken, von denen je 20 auf 40 und je 20 auf 10 g lauten. 250 g Brot stellen den zulässigen Tagesverbrauch dar. Der Besitzer des Reisebrotheftes kommt also in Besitz von Bezugsscheinen für vier Tage. Die Einlösung dieser Bezugsscheine ist an eine bestimmte Zeit nicht gebunden. Die Reisebrotmarken der übrigen Bundesstaaten lauten übereinstimmend auf 40 g. Da jedoch in den meisten preußischen Kommunalverbänden die Brotmarkenabschnitte auf 25, 50 g usw. lauten, so ist eine Teilung der Brotmarke auf 10 und 40 g erforderlich, damit die Marken nach Abtrennung der Abschnitte von 10 g auch in den übrigen Bundesstaaten, mit denen die Freizügigkeit vereinbart werden soll, in denen aber die Brotmarken nur auf 40 g lauten, Geltung haben können. Der Bedarf an Reisebrotheften ist beim preußischen Landesgetreideamt bis zum 5. jedes Monats anzumelden. Auf einen längeren Zeitabschnitt als drei Wochen sollen Reisebrothefte nicht verabfolgt werden. Reisende, die über drei Wochen hinaus von ihrem Heimatsort abwesend sein wollen, müssen sich wie bisher einen Brotkartenabmeldeschein beschaffen, anderseits bedarf es für Reisen, soweit sich der Reisende mit Reisebrotheften versehen hat, nicht mehr der Ausstellung eines Brotkartenabmeldescheines. Die örtlichen Tagesbrotkarten für Reisende fallen weg.

— **Die Tarifschwierigkeiten der Groß-Berliner Verkehrsunternehmungen.** Im Anschluß an die letzte Sitzung des Verbandsausschusses Groß-Berlin ist in einem Teil der Presse die Frage einer Tariferhöhung der Straßenbahn erörtert worden. Wenn dabei von der Annahme ausgegangen ist, daß die Große Berliner Straßenbahn neue Anträge auf Zustimmung zu einer Erhöhung ihrer Fahrpreise gestellt habe, so entspricht dies nicht den Tatsachen. Wie das „Achtuhr-Abendblatt" meldet, besteht zwar sowohl bei den Straßenbahngesellschaften wie bei der Hochbahngesellschaft nach wie vor die Überzeugung, daß eine Erhöhung ihrer Tarife notwendig sei. Diese Wünsche haben sich aber zu Anträgen an den Verband Groß-Berlin und an die anderen beteiligten Stellen nicht verdichtet. Dagegen hat die „Allg. Berl. Omnibus A.-G." bereits Ende Februar d. J. sowohl dem Zweckverband wie dem Berliner Polizeipräsidenten mitgeteilt, daß ihre Lage außerordentlich schwierig sei. Ihr Unternehmen leide durch den Krieg unvergleichlich mehr als die übrigen Groß-Berliner Verkehrsunternehmungen. Den außerordentlich gesteigerten Betriebsausgaben stände ein wachsender erheblicher Rückgang ihrer Verkehrseinnahmen gegenüber. Der Kraftwagenbetrieb ist bereits bis auf eine Linie eingeschränkt, außerdem werden nur noch 20 Pferdelinien betrieben. Die Omnibusgesellschaft bewältigt aber trotzdem noch einen erheblichen Teil des Groß-Berliner Verkehrs, namentlich der ärmeren Bevölkerung. Im letzten Jahre betrug er 94,6 Millionen gegen 69,5 Millionen Fahrgäste der Hochbahn. Da die anderen Berliner Verkehrsunternehmungen gegenwärtig an die Grenze ihrer Leistungsfähigkeit gelangt sind, wären sie nicht in der Lage, diesen Verkehr aufzunehmen, falls die Omnibusgesellschaft durch ihre täglichen Verluste sich zu einer Einstellung ihres Betriebes gezwungen sehen würde. Bei der Einstellung ihres Betriebes würden etwa 1400 Angestellte brotlos werden, die nur schwer in anderen Betrieben Verwendung finden könnten. Das einzige Mittel, um die Betriebseinstellung zu vermeiden und die Omnibusgesellschaft lebens- und leistungsfähig zu erhalten, bestehe in der Tariferhöhung. Diese könne aber von der Omnibusgesellschaft allein nicht vorgenommen werden, sondern würde nach ihrer Meinung nur den Verlust erhöhen, weil ein großer Teil des Verkehrs auf die anderen Verkehrsmittel abwandern würde. Eine Tariferhöhung käme nur in Frage, wenn auch die anderen Groß-Berliner Verkehrsunternehmungen eine Fahrgelderhöhung in gleichem Maße vornehmen würden. Die Omnibusgesellschaft richte daher an den Verband Groß-Berlin die Anfrage, ob und wann eine Erhöhung der Fahrgelder bei den anderen Verkehrsunternehmungen eintreten werde, über die, wie bekannt, bereits seit einiger Zeit Verhandlungen geführt werden.

Da durch diese Sachlage die Tariffrage aller Berliner Verkehrsunternehmungen wieder ins Rollen gebracht worden ist und auch gewichtige Gründe dafür sprechen, die Verkehrsunternehmungen leistungsfähig zu erhalten, hat der Verbandsausschuß, wie berichtet, gerade im Interesse des Groß-Berliner Verkehrs nach eingehender Erörterung beschlossen, die Tariffrage einer besonderen Kommission von 12 Mitgliedern zur näheren Beratung zu überweisen.

— **Einführung einer Einheitsklasse auf den Berliner Untergrundbahnen.** Wie der „Köln. Ztg." geschrieben wird, wird bei der städtischen Nord-Südbahn nach einem kürzlich gefaßten Beschluß des Magistrats eine Einheitsklasse mit Raucher- und Nichtraucherabteilungen eingeführt werden. Ebenso hat die A. E. G. sich für die Einführung einer Einheitsklasse auf der Untergrundbahn Gesundbrunnen-Neukölln entschieden, und auch die Hoch- und Untergrundbahngesellschaft ist geneigt, von ihrem jetzigen System abzugehen, das mit seinen vier Wagenklassen (2. und 3. Klasse mit Raucher- und Nichtraucherabteilungen) den Aufenthalt auf den Stationen verzögert. Die Wagen der Nord-Südbahn werden eine Länge von 13.34 m und — wie die Eisenbahnwagen — eine Breite von 2.65 m haben. Sie werden nach dem Abteilsystem wie bei der Stadtbahn gebaut, allerdings mit dem Unterschied, daß an beiden Enden Räume für Stehplätze geschaffen sind. Da bei einer Untergrundbahn Klapptüren nicht angebracht werden können, ist jeder Wagen mit 5 Schiebetüren versehen, die von jedem Fahrgast geöffnet und geschlossen, bei der Abfahrt aber auch von dem Führerstand aus auf mechanischem Wege geschlossen werden können.

— **Der Eisenbahnüberwachungsdienst in Württemberg.** Der stellvertretende kommandierende General des XIII. (K. Württ.) Armeekorps hat über die Ausübung des Eisenbahnüberwachungsdienstes die folgende öffentliche Bekanntmachung erlassen: „In meinem Auftrag übt die Königl. württ. Landespolizeizentralstelle den Eisenbahnüberwachungsdienst in Württemberg durch Polizeibeamte und zugeteilte Militärpersonen aus. Letztere haben die Rechte und Pflichten eines Polizeibeamten. Polizeibeamte und Militärpersonen, die von einem anderen kommandierenden General mit der Ausübung des Eisenbahnüberwachungsdienstes beauftragt sind, sind in dem mir unterstellten Korpsbezirk zur Ausübung dieses Dienstes berechtigt. Der Dienst wird in Zivilkleidung verrichtet. Die Ausweise für die in Württemberg beauftragten Polizeibeamten und zugeteilten Militärpersonen tragen das abgestempelte Lichtbild des Inhabers und sind in meinem Auftrag vom Vorstand der Königl. württ. Landespolizeizentralstelle ausgestellt, im übrigen von den kommandierenden Generalen. Auf Wunsch ist der Ausweis vorzuzeigen."

— **Vom süddeutschen Kohlenmarkt.** Die „Köln. Ztg." schreibt: Die Wirkung der vermehrten Koksherstellung kommt im Rückgang der Lieferung gewaschener Nußkohlen immer stärker zum Ausdruck. Auch die Schiffszufuhren nach dem Oberrhein sind darin sehr spärlich geworden, und nicht nur sind Aushilfslieferungen von den Umschlagplätzen zum Ersatz für Ausfälle bei unmittelbaren Zechenversand darin nicht mehr möglich, sondern auch die Lieferungen an die regelmäßig von hier bediente Kundschaft müssen erhebliche Einschränkungen erleiden. . . Wenn trotzdem zu empfindlichen Störungen der Betriebe noch nicht gekommen ist, so liegt das daran, daß ein großer Teil der Ver-

braucher schon seit längerer Zeit Vorkehrungen zur Mitverwendung anderer Brennstoffe getroffen hat, abgesehen davon, daß auch der Kohlenverbrauch stellenweise wegen verringerter Beschäftigung zurückgegangen ist, und der gute Stand der Wasserkräfte in manchen Betrieben mit den Kohlenvorräten haushalten hilft. Voraussichtlich wird aber fernerhin die Lieferung von Nußkohlen selbst in dem bisherigen beschränkten Umfange nicht mehr möglich sein, und auch diejenigen Verbraucher, die sich bisher noch gegen die Verwendung von Ersatzsorten sträubten, werden ihren Widerstand aufgeben und notfalls Änderungen an ihren Kesselanlagen vornehmen müssen, die ihnen die Mitverwendung anderer Sorten, insbesondere des in ausreichender Menge vorhandenen Koks, gestatten. Die Schaffung von Einrichtungen für die Verheizung von Koks drängt sich besonders für Großbetriebe um so mehr auf, als die bisher verwandten Ersatzsorten nicht mehr in bisherigem Umfange greifbar sind, da die Förderkohlen ebenfalls infolge der gesteigerten Koksherstellung knapper sind, und aus dem gleichen Grunde den Brikettfabriken nicht mehr die gleichen Mengen Feinkohlen zur Verfügung stehen. Die Lieferung von Saarkohlen wird durch die erhöhten Anforderungen an die Koksgewinnung nicht berührt, da die Kohlen dieses Gebietes sich nur zum geringen Teil zur Verkokung eignen. Der Versand erfolgt deshalb unter Berücksichtigung der verhältnismäßig starken Fördereinschränkung ziemlich gleichmäßig in bisheriger Weise. Ebenso wie die Industrie hauptsächlich für die kleinen Nüsse Ersatz suchen muß, ist auch der Hausbrand genötigt, für sie ebenfalls zum Teil zur Verkokung gelangenden groben Fettnüsse andere Kohlensorten zu verwenden.

In der Lieferung von Braunkohlenbriketts ist bei dem in dieser Jahreszeit sehr eingeschränkten Verbrauch eine Erleichterung eingetreten; immerhin kommen aber die ankommenden Mengen sofort zum Versand, und es ist dem Handel nicht möglich, Vorräte anzulegen. Ein nennenswerter Mehrabsatz erwächst neuerlings den Braunkohlenbriketts aus dem Mangel an Brennholz, das wegen fehlender Arbeitskräfte für die in waldreichen Gegenden noch gebräuchlichen Holzfeuerungen schwer zu beschaffen ist. Das Braunkohlenbrikett erweist sich hierfür als geeignetstes Ersatzmittel.

Im Großherzogtum Baden hat das Landespreisamt sich auch der Regelung der Brennstoffpreise für den Hausbedarf angenommen, und zunächst für Ruhrkohlen und Koks im Wagenladungsverkehr ab oberrheinischen Umschlagplätzen durch einen dazu berufenen Ausschuß aus den Handel Preise feststellen und den Interessenten bekanntgeben lassen, die nach dem Umfange des Bedarfs der Käufer gestaffelt sind und in ihren Höchstsätzen auch in der letzten Hand nicht überschritten werden dürfen. Die Preise tragen den erhöhten Unkosten des Zwischenhandels gebührend Rechnung und schützen die Verbraucher vor ungemessenen Preisforderungen, die bei dem Mangel an einzelnen Sorten befürchtet werden mußten. Im Anschluß daran ist die Festsetzung von Kleinverkaufspreisen für die einzelnen Orte in Vorbereitung.

— **Orient-Verkehrsverein.** Vor kurzem ist in Dresden die diesjährige Versammlung des Vereins abgehalten worden, die einen starken Besuch aus allen Teilen Deutschlands aufwies. Die „Köln. Ztg." schreibt darüber: Schulrat Keil aus Halberstadt begrüßte im Hotel Victoria die Erschienenen und wies u. a. auf die großen Veränderungen hin, mit denen nach Beendigung des Krieges der Verkehr im Orient zu rechnen haben wird. Der Verein bezweckt die touristische Ausgestaltung des Verkehrs auf den im Orient vor und während des Krieges entstandenen neuen Eisenbahnlinien, durch welche Anatolien, Mesopotamien, Persien, Syrien Palästina, Arabien, Ägypten, Griechenland erstmalig auf dem Landwege zu erreichen sind, und Einbeziehung der nach dem Krieg entstehenden neuen Schiffahrtslinien in den Orientverkehr. Er will die verschiedenen wirtschaftlichen Vereinigungen zur Erschließung des Orients durch Betonung der touristischen Seite ergänzen und damit indirekt die Bestrebungen dieser Wirtschaftsverbände durch die Vermittlung der grundlegenden persönlichen Kenntnis des Orients fördern. Die Geschäftsstelle des Orient-Verkehrsvereins befindet sich in Köln, Clever Straße 5.

— **Die erste Stufe zum Knabenhort.** Unter diesem Stichwort schreibt „Die Eisenbahn": Mit der Einrichtung der Kriegswaisenpflege für Knaben ist ein alter Wunsch der Eisenbahnvereine der preußisch-hessischen Staatsbahnen und der Reichsbahnen zwar nicht erfüllt, aber seiner Erfüllung einen Schritt näher gebracht. Die mustergültige und großzügige Fürsorge für die Töchter der Eisenbahner durch den Eisenbahn-Töchterhort, der sich mit dem Christianenheim in Erfurt eine so herrliche Krönung seiner Aufgaben geschaffen hat, mußte immer den Wunsch nahe legen, auch die Söhne, die ihren Vater verloren haben, nicht unberücksichtigt zu lassen. Dieser Wunsch mußte zurücktreten, solange der Eisenbahn-Töchterhort noch nicht genügend gesichert war. Sammlungen für die Knabenfürsorge hätten den bereits bestehenden Sammlungen für den Töchterhort unliebsamen Wettbewerb gemacht und beide Wohlfahrtsbestrebungen geschädigt. Jetzt soll auch für die Waisenknaben etwas geschehen, zwar nur für den hoffentlich kleinen Teil derjenigen, deren Vater im Kriege gefallen ist, aber damit auch für die, welche es am nötigsten brauchen, denen unsere Dankesschuld abzutragen am dringlichsten ist. Die Eisenbahnvereine werden es deshalb ebenso wie der Verbandsausschuß gewiß mit großer Freude begrüßen, daß hier der erste Schritt nach einem langersehnten Ziel getan ist, und diese Freude wird noch dadurch erhöht, daß die Eisenbahnvereine für würdig und geeignet befunden sind, die neue Wohlfahrtseinrichtung in die Hand zu nehmen und gut zu verwalten. Das Vertrauen, welches der Herr Minister den Eisenbahnvereinen geschenkt hat, werden sie rechtfertigen. Sie werden ihre Ehre darein setzen, Bestmögliches zu leisten, die Vorstände der Eisenbahnvereine im geschickten Ausbau und in sorgfältiger Überwachung, die Waisenpfleger in treuer Bemühung, den Vater zu ersetzen, alle Vereinsmitglieder aber im opferwilligen Spenden zur Kriegssammlung der Eisenbahn, welche die Kosten der neuen Wohlfahrtseinrichtung trägt.

Das immer höhere Anwachsen der Kriegssammlung*) der Eisenbahn wird ein unvergänglicher Ruhm der Staatseisenbahner sein, die dadurch ihr treues Durchhalten trotz vieler Entbehrungen vor aller Welt beweisen. Zur Kriegssammlung können, wie in der vorigen Nummer der „Eisenbahn" mitgeteilt, angerechnet werden alle Beihilfen, die von den Eisenbahnvereinen selbst für die Kriegswaisenpflege für Knaben aufgebracht werden. Die neue Aufgabe ist daher sehr geeignet, der Kriegssammlung der Eisenbahn neue freigebige Gönner zuzuführen und die alten ihr zu erhalten.

Dem Eisenbahn-Töchterhort darf kein Abbruch getan werden! Aber wenn von den der Kriegssammlungder Eisenbahn zugedachten Geldern ein Teil nach ausdrücklicher Bestimmung der Spender — solche können auch die Eisenbahnvereine selbst sein — der Kriegswaisenpflege für Knaben zugedacht wird, so kann dieser Teil zu Beihilfen im eigenen Bezirk für die Kriegswaisenknaben verwendet werden. Die Spender können dann mit eigenen Augen sehen, welcher Segen von ihrem Gelde gestiftet wird. Und welches Kapital kann wohl bessere Zinsen bringen, wie dasjenige, durch welches bedürftige Waisen zu tüchtigen Männern erzogen werden? Wir wünschen den Vorständen der Eisenbahnvereine von Herzen daß sie viel treue Mitarbeiter, viel freigebige Stifter zu gutem Werke finden mögen, aber eigenen Eifer müssen sie zuvörderst betätigen, um solche heranzuholen. Jede Erfolg versprechende Anregung auf dem weiten Gebiet der Kriegswaisenpflege für Knaben wird dankbar entgegengenommen werden.

— **Personalnachrichten.** Bei der preußisch-hessischen Staatsbahnverwaltung sind folgende Änderungen eingetreten: Es sind verliehen etatsmäßige Stellen: für Vorstände der Eisenbahn-Maschinenämter den Regierungsbaumeistern des Maschinenbaufachs Harprecht in Cassel und Hermann Schmidt in Essen und für Regierungsbaumeister den Regierungsbaumeistern des Maschinenbaufachs Otto Breuer in Königsberg (Pr.), Domnick z. Zt. in Berlin und Geisler in Düsseldorf.

Österreich.

— **Elbe-Umschlagsverkehr in Aussig im Monat Juni 1916.** Der Kohlen- und Güterverkehr im Aussiger Hafen hat im Monat Juni 1916 die gleiche Höhe wie im Vorjahre erreicht. Es wurden 96 669 t Kohle (gegen 91 705 t im Vorjahre) also um 4964 Tonnen mehr zur Elbe verfrachtet, so daß sich für die Zeit vom 1. Januar bis 30. Juni 1916 eine Mehrverfrachtung von 88 655 t ergibt (1916: 495 789 t gegen 1915: 407 134 t). Die größte Beistellung im Juni 1916 betrug 365 Wagen (1915: 421 Wagen), die durchschnittliche 244 Wagen (1915: 246 Wagen).

Der durchschnittliche Wasserstand betrug im Juni 1916: + 66 cm (1915: — 31 cm), war also um 97 cm höher als im Vorjahr. Der höchste Wasserstand betrug + 190 cm (1915: + 5 cm); der tiefste — 7 cm (1915: — 68 cm).

An Gütern wurden im Juni 1916 462 Wagen (1915: 519 Wagen) also 57 Wagen weniger umgeschlagen. Vom 1. Januar bis 30. Juni beträgt die Steigerung im Güterverkehre gegenüber dem Vorjahre 533 Wagen, da der gesamte Umschlag in der angeführten Zeit im Jahre 1916: 2808 Wagen gegen 2275 Wagen im Jahre 1915 betragen hat.

— **Eisenbahn Lemberg-Belzec (Tomaszow).** In der am 30. Juni 1916 abgehaltenen 32. ordentlichen Generalversammlung wurde beschlossen, von dem Gewinn des Jahres 1915 mit 417 954 K. nach Bestreitung des Tilgungsbetrages für die Aktien eine 5prozentige Dividende, das sind 20 K. für das Stück für die

*) Ihr Ergebnis ist nach der neuesten Mitteilung auf 3 367 150 ℳ gestiegen.

Prioritätsaktien, und eine 4¾ prozentige Dividende, das sind 19 K. für das Stück Stammaktien ab 1. Juli 1916 auszubezahlen und den Betrag von 5314 K. auf neue Rechnung vorzutragen.

— **Bozen-Meraner Bahn.** Am 27. Juni fand die 34. ordentliche Generalversammlung der Bozen-Meraner Bahn statt. Vor Eingehen in die Tagesordnung hielt der Vorsitzende, Herr Dr. Wilhelm Freiherr v. Berger, an die Versammlung folgende Ansprache: Zum zweitenmal ist es uns beschieden, die Generalversammlung während dieses furchtbaren Krieges abzuhalten, welcher auch dem vorliegenden Geschäftsbericht seine Spuren aufdrückt. Wir danken es dem Heldenmute und der Hingebung unserer über jedes Lob erhabenen Armee, wenn das herrliche Gebiet, welches unsere Bahn durchzieht und die Bahn selbst von den Verheerungen des Krieges verschont geblieben sind. Die bewunderungswürdigen Erfolge unserer tapferen Truppen bieten uns auch eine Gewähr dafür, daß der siegreiche Ausgang dieses gewaltigsten aller Kriege ja doch immer näher rückt. Auch in diesem zweiten Kriegsjahre sei es betont, daß die gesunden Grundlagen unseres Unternehmens durch die Ereignisse keineswegs berührt sind und daß mit dem zuversichtlich zu gewärtigenden siegreichen Frieden die gegenwärtige Periode des Niederganges ihren Abschluß und die durch den Krieg überhaupt und mit Italien insbesondere jählings unterbrochene aufsteigende Entwicklung in hoffentlich nicht mehr allzu ferner Zukunft ihre um so glänzendere Fortsetzung finden wird. In der anschließenden Erörterung wurde angeregt, die Verwaltung möge die Rechtslage in eingehender Weise studieren und die seines Erachtens der Unternehmung zustehenden Rechtsansprüche gegenüber der Staatsverwaltung erheben. Der Vorsitzende erwiderte hierauf, daß die Verwaltung sich mit den aufgeworfenen Fragen bereits befaßt habe und mit der Regierung in Verbindung getreten sei, und versicherte, daß die Verwaltung die Interessen der Aktionäre zu wahren nachhaltig bestrebt sein werde. Sonach wurde der Antrag des Verwaltungsrates, von der Ausschüttung einer Dividende abzusehen, nach Abzug des Gebarungsausfalles von 3543 K. den Betrag von 332 391 K. auf neue Rechnung vorzutragen, die Sistierung der Aktienverlosung für die Jahre 1915 bis 1917 einschließlich, somit den Geschäftsbericht und den Hauptrechnungsabschluß für 1915 zu genehmigen, einhellig angenommen.

— **Valsugana-Eisenbahngesellschaft.** Am 26. Juni wurde die 20. ordentliche Generalversammlung der k. k. priv. Valsugana-Eisenbahngesellschaft abgehalten. Nach dem vom Verwaltungsrat erstatteten Geschäftsbericht hatte die durch die außergewöhnlichen Verhältnisse bedingte Einschränkung und teilweise Einstellung des Verkehrs einen ungünstigen Einfluß auf die finanziellen Ergebnisse des Jahres 1915. Die Gesamteinnahmen für 1915 betragen 424 060 K. (im Jahre 1914: 849 195 K.), die Gesamtausgaben 850 781 K. (im Jahre 1914: 953 011 K.). Die Staatsgarantie wurde mit dem Betrage von 951 921 K. (im Jahre 1914 mit 628 916 K.) in Anspruch genommen. Der Geschäftsbericht und Rechnungsabschluß wurden einstimmig genehmigt und dem Verwaltungsrat Entlastung erteilt. Die Generalversammlung beschloß, die Statuten dahin zu ergänzen, daß sämtliche Mitglieder des Verwaltungsrats österreichische Staatsbürger sein und im Gebiete der im Reichsrate vertretenen Königreiche und Länder ihren Wohnsitz haben müssen.

— **Friauler Eisenbahngesellschaft.** Am 26. Juni wurde die 22. ordentliche Generalversammlung der k. k. priv. Friauler Eisenbahngesellschaft abgehalten. Nach dem Geschäftsberichte sind die finanziellen Ergebnisse des Jahres 1915 durch die außerordentlichen Verhältnisse ungünstig beeinflußt worden. Die Gesamteinnahmen betragen 196 847 (für 1914: 591 633) K., die Gesamtausgaben 213 248 (für 1914: 397 254) K. und der Betriebsabgang 16 400 (im Jahre 1914 Überschuß 194 397) K. Zur Deckung der Zinsschulden wurde die Staatsgarantie mit dem Betrage von 240 084 (im Jahre 1914 mit 27 746) K. in Anspruch genommen. Auf die Prioritätsaktien entfällt eine Dividende von 4 %. Geschäftsbericht und Rechnungsabschluß wurden einstimmig genehmigt und dem Verwaltungsrate Entlastung erteilt.

Ungarn.

— **Die Verwendung der Gewinne der Lokalbahn-Aktiengesellschaften.** Die Regierung hat ihre am 15. Januar l. J. erlassene Verordnung über die Verteilung des Gewinns der Aktiengesellschaften und Genossenschaften durch eine jüngst veröffentlichte neue Verordnung dahin ergänzt, daß die Lokalbahn-Aktiengesellschaften die Tilgung ihrer Stammkapitalien auch dann fortsetzen können, wenn die in Zukunft fälligen planmäßigen Tilgungsbeträge das Kapitaltilgungserfordernis, das sich unter diesem Titel bisher ergeben hat, übersteigen. Auch dürfen diese Gesellschaften aus ihren Einkünften auf die Aktien auch fürderhin einen solchen Betrag aufteilen, der dem in irgen einem der vorhergehenden drei Geschäftsjahre unter die Aktie aufgeteilten höchsten Betrage entspricht, und zwar ohne Rück sicht, ob diese Aufteilung in der Vergangenheit unter de Titel einer Dividende oder eines Dividendenrückstandes erfolg ist, oder ob sie in Zukunft innerhalb der Schranken der Gesel schaftssatzungen unter dem Titel einer Dividende oder eine Dividendenrückstandes erfolgen wird.

— **Vereinfachung des Nachnahmeverkehrs.** In diesem B lange erschien jüngsthin aus der Feder von Moritz Guttmar ein ausführlich begründeter Vorschlag in den Spalten d „Pester Lloyd", worauf Armin Braun an dasselbe Blatt ei Zuschrift richtete, laut welcher der Antrag bereits vor eine Jahre bei der Handels- und Gewerbekammer in Temesvár ei gebracht worden sei. Der Antrag bestand in Hauptzügen folgendem: Die Einhebung der Nachnahmen im Wege der Pos sparkasse könnte im innern ungarischen Eisenbahn- und Schiff verkehr wahlweise, ohne daß durch die sofortige Einführun der Reform Störungen zu befürchten wären, in folgende Weise zugelassen werden: 1. Den Frachtbriefen würde d ausgestellte Postsparkasse-Einzahlungsschein beigeheftet we den. In der Spalte „Zulässige Erklärungen" wäre mit rot Tinte einzuschreiben: „Beigelegt Postsparkasse-Einzahlung schein Nr....", in der Spalte „Nachnahme" wäre der Betra ebenfalls mit roter Tinte einzutragen. 2. Die Abfertigung station würde, gleichzeitig mit Zustellung der Benachrichtigun den mit dem Stationsstempel versehenen Postsparkasse-Ei zahlungsschein dem Empfänger zustellen. Der Empfänger hät mit diesem Einzahlungsschein den Betrag bei der Post zu e legen, die Empfangsbestätigung aber samt der unterschrieben Benachrichtigung der Bahn- oder Schiffsabfertigungskasse überreichen, worauf ihm die Ware ausgefolgt wird. 3. D Bahn- oder Schiffsabfertigungskasse hätte also nur zu übe prüfen, ob die Empfangsbestätigungszahl mit den Angaben d Frachtbriefes stimmt, diese der Benachrichtigung anzuhefte und wegen etwa erfolgender Reklamation aufzubewahren. 4. D die Verkehrsanstalt auf diese Art der Bürde der Geldgebarun und verwickelter Verrechnung enthoben wäre, könnte die hoh Nachnahmegebühr zumindest auf die Hälfte herabgemindet werden. Der Antrag auf Einführung der Zulässigkeit dies Verfahrens findet seine Begründung darin, daß nicht jeder A sender ein Postsparkassenkonto hat, ferner daß die ganze R form in dem Rahmen der gegenwärtigen Verwaltung ohne we teres eingeführt werden könnte. Die Vorteile der bargeldlos Regelung sind jedem Kaufmann längst bekannt, doch auch d Umstand, daß es oft Wochen dauert, bis der Absender vom Ei fließen der Nachnahmen die Benachrichtigung zu Händen b kommt, aber auch dann muß er erst das Geld von der Ve kehrsanstalt beheben. Welcher Zinsenverlust dabei entsteh läßt sich gar nicht berechnen. Im Falle der Durchführung di ses Vorschlages, meint der Antragsteller, hat der Absender dr Tage nach Bezug der Sendung den Kontoauszug der Postspa kasse samt Einzahlungsschein in Händen und kann ohne weitere über sein Guthaben verfügen. Durch diese Reform würde d Zahl der Kontoinhaber der Postsparkasse erheblich steigen, würden große Beträge dahin zufließen und den Stock ständi um viele Millionen Kronen erhöhen.

Niederlande.

— **Holländische Eisenbahngesellschaft.** Bei dieser Gesel schaft waren laut Geschäftsbericht im Jahre 1915 eine grof Anzahl Wagen für militärische Zwecke verwendet, so daß häufi Wagenmangel eintrat, was sich um so mehr bemerkbar macht als der Verkehr sowohl von Reisenden als von Gütern sehr u fangreich war. Die Zunahme des Güterverkehrs betraf haup sächlich die Grenz- und Fischversandstationen. Die Ausgabe stellten sich wesentlich höher infolge der Steigerung der G hälter und der Heizstoffe. Die Einnahmen werden m 33 871 809 fl. (28 285 997 fl.) ausgewiesen. Hiervon entfiel 19 280 478 fl. (14 872 193 fl.) auf den Personenverkeh 429 679 fl. (401 974 fl.) auf den Gepäckverkehr, 12 229 340 (11 051 742 fl.) auf den Güterverkehr, 528 462 fl. (494 219 fl auf den Tierverkehr und 1 403 847 fl (1 465 886 fl.) auf Ve schiedenes. Die Ausgaben stellten sich auf 22 358 753 (20 261 480 fl.), was einem Prozentsatz von 66,01 gegen 71, im Vorjahr entspricht. Der Überschuß beläuft sich mithin a 11 513 055 fl. (8 024 517 fl.). Als verfügbarer Gewinn verbleib 1 824 966 fl. (900 000 fl.). Hieraus sind laut Beschluß der a 26. cr. abgehaltenen Generalversammlung 1 125 000 fl a 5 % Dividende verteilt worden (i. V. 675 000 fl. = 3 % 224 983 fl. (0) entfielen an den Staat und 475 000 fl. (225 000 fl fließen in den Reservefonds.

Übrige europäische Länder.

— **Elektrisierung der Eisenbahn Christiania-Drammen.** Die seit etlichen Jahren schwebende Frage der Einführung von elektrischem Betrieb auf der Eisenbahn Christiania-Drammen ist jetzt in Fluß gekommen, indem die Regierung beschlossen hat, hierüber dem Storthing eine Vorlage zugehen zu lassen. Mit der Durchführung des Planes würde Norwegen in dieser Strecke dann seine erste elektrische Bahn erhalten. Da die Linie Christiania-Drammen einen außerordentlich starken Verkehr aufweist, eignet sie sich besonders gut für die Elektrisierung, und nach dem Plan der Regierung sollen für alle Züge, auch die Lokalzüge, elektrische Lokomotiven zur Anwendung kommen. Bei diesen Lokomotiven wird eine Höchstgeschwindigkeit von 70 km in der Stunde vorausgesetzt. Gleichzeitig werden in einer besonderen Vorlage die Mittel zum Beginn einer Kraftstation, die zur Erzeugung der für den Bahnbetrieb nötigen elektrischen Kraft dienen soll, verlangt. Diese Kraftstation wird am Hakawikwasserlauf gebaut und ist für 13 500 PS. berechnet, welche Kraftmenge für genügend erachtet wird, den Kraftbedarf der Linie Christiania-Drammen für die nächste Zukunft zu decken. Den Berechnungen nach soll die Kraftstation 1919/20 fertig sein. M.

— **Die Ausbeutung der Steinkohlen Spitzbergens.** Spitzbergen, einst vorwiegend ein Land wissenschaftlicher Forschungstätigkeit, wird immer mehr der Schauplatz industrieller Wirksamkeit, und insbesondere der Krieg gibt Anlaß zur Inswerksetzung einer Kohlengewinnung großen Maßstabes. Zu diesem Zwecke hat sich soeben die norwegische Bankvereinigung, die vor einigen Monaten in Christiania zur Erwerbung von Kohlenfeldern in Spitzbergen ins Leben trat, in eine Aktiengesellschaft umgewandelt, und nachdem bereits Mitte Juni Ingenieure und Arbeiter nach Spitzbergen gesandt wurden, um alles für die Übernahme der Felder vorzubereiten, geht demnächst eine große Expedition mit etwa 100 Arbeitern nach Spitzbergen, um den Bergwerksbetrieb aufzunehmen. Als Schiff wurde die „Belgica", das Fahrzeug der belgischen Südpolexpedition von 1897—1899, erworben. Die neue norwegische Gesellschaft hat sich Kohlenfelder an der Adventbai und beim Grünen Hafen gesichert, darunter das amerikanische Bergwerk an der Adventbai, das in den letzten Jahren etwa 50 000 t Steinkohlen jährlich förderte, wo aber die jährliche Gewinnung auf ungefähr 250 000 Tonnen gebracht werden soll. — Auch eine schwedische Gesellschaft schickt in einigen Tagen eine Kohlenexpedition nach Spitzbergen, die unter Leitung des Bergingenieurs Birger Johnson steht und den Bergwerksbetrieb auf einigen in schwedischem Besitz befindlichen Kohlenfeldern im Eisfjord und im Klockensund vorbereiten soll. Die schwedische Regierung stellt für diese Expedition das Vermessungsschiff „Ran" zur Verfügung. Die Ursache zu dem jetzt in Spitzbergen beginnenden schwedischen und norwegischen Kohlenabbau ist in der Schwierigkeit der Einfuhr von Kohlen zu suchen. Darum muß man nun die Blicke nach dem fernen Polarland wenden. M.

— **Eisenbahnstockungen in Frankreich.** Nach einer Meldung südwestschweizerischer Blätter erhielten die schweiz. Bundesbahnen die Weisung, keine Reisenden oder Waren für den Nordwesten Frankreichs mehr anzunehmen, da die Bahnlinien für Militärtransporte in Anspruch genommen sind. Ferner haben sich die Reisenden, die sich von heute ab nach Frankreich begeben, vor ihrer Rückkehr nach der Schweiz einer achttägigen Quarantäne zu unterwerfen.

— **Französische Eisenbahnen.** Im zweiten Kriegsjahr hat laut „Fft. Ztg." von den fünf großen französischen Privatbahnen die Nordbahn wieder schlecht abgeschnitten. Ein großer Teil des Netzes ist in deutscher Hand, ein anderer Teil liegt in der Kriegszone. Die Roheinnahme betrug 172 Millionen Franken (1914: 240 Millionen Franken), der Reingewinn 4 Millionen Franken (1914: 58 Millionen Franken, 1913: 129 Millionen Franken). Als Dividende erhalten die Aktien 44 Fr., die Genußscheine 28 Fr., doch werden dem Anlage-Konto 107 Millionen Franken zur Deckung der Unterbilanz belastet. Der Rechenschaftsbericht beschäftigt sich mit dem Plan eines Untertunnels Calais-Dover. — Die Paris-Lyon-Mittelmeergesellschaft hält die Dividende von 40 Fr. für die Aktien und 20 Fr. für die Genußscheine unverändert aufrecht und hat das Anlagekonto nur mit einem Fehlbetrag von 380 000 Fr. zu belasten. — Die Ostbahn hatte einen Jahresfehlbetrag von 88 Millionen Franken. Zur Auszahlung von 35½ Fr. Dividende nimmt sie die Staatsgarantie mit 87.7 Millionen Franken (1914: 62.8 Millionen Franken) in Anspruch. — Die Südbahn litt unter der schlechten Weinernte. Jahresfehlbetrag 17 Millionen Franken 1914: 20 Millionen Franken), vom Staate garantierte Dividende von 50 Fr. — Die Orleansbahn deckt den Fehlbetrag von 20 Millionen Franken aus der Staatsgarantie und verteilt wieder 59 Fr. Dividende.

— **Die wachsenden Einfuhrziffern Frankreichs.** Die „Agence Economique et Financière" bringt folgende Mitteilung über die stetig wachsende Einfuhr Frankreichs und bestätigt dadurch die großen Schwierigkeiten, mit denen das Land zu kämpfen hat: „Die Statistik des Ausfuhrhandels Frankreichs beweist, daß der Krieg uns nötigt, mehr und mehr aus dem Auslande zu beziehen. Für die ersten vier Monate des Jahres 1916 hatten wir eine Einfuhr von 2832 Millionen Franken, d. h. 651 Millionen mehr als in 1915. Unsere Ausfuhr hat 1106 Millionen erreicht, d. h. 196 Millionen mehr als in 1915, wovon 186½ Millionen auf Fertigwaren entfallen. Der Überschuß der Einfuhr über die Ausfuhr ist somit 1726 Millionen, das sind 431 Millionen im Monat. Es ist kaum anzunehmen, daß eine Abnahme eintreten wird, denn die Einfuhrziffern wachsen ständig; aber selbst wenn diese fest bleiben würden, so wäre der Überschuß der Einfuhr über die Ausfuhr 5 Milliarden im Jahr."

— **Nizza, der Mittelpunkt des französischen Fremdenverkehrs, stirbt in Schönheit!** Unter der Überschrift: „Das bankrotte Nizza" schreibt der „Figaro" u. a. Schon lange war es kein Geheimnis mehr, daß die französische Riviera sich in argen Geldnöten befindet. Der Krieg ist auch in Monte Carlo und Nizza nicht ohne Wirkung geblieben. Die weltberühmte Spielbank ist geschlossen, die Zimmer und Hallen der eleganten Hotels sind von verwundeten Soldaten belegt, die kostbaren Villen von Nizza sind in Militärerholungsheime umgewandelt. Und der Zustrom von Fremden aus aller Herren Länder, der zugleich einen Strom von Gold bedeutete, ist versiegt. So wurden die finanziellen Verhältnisse der Riviera immer mehr zerrüttet, und heute läßt es sich nicht mehr verbergen, daß Nizza vor dem Bankrott steht. Das ehemals so strahlende, goldüberladene Nizza ist am Ende seiner Kräfte: In einer jüngst einberufenen Versammlung der Stadtverordneten erklärte der Bürgermeister von Nizza, daß die Gefahr mehr als dringend sei und man bloß noch zusehen müsse, wie man in Ehren den Bankrott anmelden könne. „In einigen Wochen", sagte er, „werden wir fertig sein. Unsere Stadtkasse ist bereits leer." Und tatsächlih birgt Nizza bereits seit Monaten unter dem Prunke der südlichen Sonne und des blauen Himmels die düstern Farben der Armut und Sorge. Zwar steht auch in diesem Jahre der berühmte Blumenreichtum von Nizza in voller Blüte, aber das Fremdengeschäft, von dem die Stadt lebt, hat aufgehört. Die Fenster der Spielsäle sind luftdicht verschlossen, alle Vergnügungslokale und die Stätten der Lebewelt sind gesperrt. Ohne irgendwelche Einnahmequellen, ohne jede Aussicht auf Rettung gibt Nizza sein letztes Geld aus. Wohl ist Nizza reich an Gästen, aber diese Gäste bringen nichts ein, sie verursachen höchstens Kosten. Englische, serbische, russische, italienische und belgische Soldaten, die nach schweren Wunden der Erholung bedürfen, Flüchtlinge aus dem besetzten Nordfrankreich, aus Albanien und Montenegro bevölkern die einst so glänzende Stadt. „Aber wenn Nizza sterben soll", versichert der „Figaro", „so wird es in Schönheit sterben."

— **Kohlenmarkt in Italien.** Die „Köln. Ztg." schreibt vom 8. Juli: Im Lauf der vergangenen Woche ist auf dem Kohlenmarkt ein Preisrückgang zu verzeichnen. In Genua auf Wagen verladen wurden für nordenglische Kohle 212—218 Lire, für südenglische 218—230 L., für schottische 195—225 L. bezahlt. Hochofenkoks sowohl englischer als einheimischer Herkunft kostet 270—275 L. Gegen die Krise von Mitte Mai beträgt der Preisrückgang etwa 10 %, gegen das sonstige Mittel 5 %. Viel zu hoffen ist also nicht, was nicht überraschen kann, da ja die Ursachen des hohen Kohlenpreises: Schiffsraummangel und unzulängliche Förderung, nicht behoben sind und nicht behoben werden können. In London macht man kein Hehl daraus, daß der Kohlenvertrag mit Frankreich dazu verurteilt sei, toter Buchstabe zu bleiben. Aus neutralen Ländern laufen fort und fort Aufträge ein, die nicht berücksichtigt werden, da England nach Deckung des eigenen Bedarfs zunächst die Verbündeten versorgt. Ein eigenartiges Schlaglicht fällt auf die Lage durch die Nachricht, daß in Italien vielfach, wo es nach Art der Industrien angeht, Holz die Kohle ersetzen muß, und daß zu diesem Zweck u. a. ein beträchtlicher Teil der kostbaren ligurischen Olivenhaine der Axt zum Opfer fiel. Natürlich sind auch die Holzpreise gestiegen, so die für Olivenholz von 1,20—1,50 L. auf 5 L. für den Doppelzentner.

— **Bestechungen auf russischen Bahnen.** Einen merkwürdigen Verlauf nahm die auf einer der letzten Kreislandversammlungen von Astrachan behandelte Frage betreffend Bestechungen auf der Rjäsan-Uralsker Eisenbahn. Die Landschaftsabgeordneten aus dem Kreise der Fischhändler, Stepanow und Agababow, brachten in der Sitzung zur Sprache, daß sie, um Wagen für die Fischausfuhr in der Station Astrachan I zu er-

halten, die Eisenbahnbeamten „schmieren“ müssen. Aus leichtbegreiflichen Beweggründen baten die beiden Abgeordneten die anwesenden Vertreter der dortigen Presse, nicht in Druck zu bringen, wer in der Sitzung von diesen Bestechungen sprach. Für diese große Geschichte von der Bestechlichkeit auf der Astrachanka, wie man den Astrachaner Zweig der Rjasan-Uralsker Bahn heißt, interessierte sich lebhaft der Chef der R.-U. Bahn, Herr Akoronko. Er wandte sich telephonisch an den Gouverneur von Astrachan mit der Bitte, ihm den Bericht der Landversammlung zu übersenden und schickte nach Astrachan einen besonderen Untersuchungsausschuß. Den Mitgliedern dieses Ausschusses wurde zuerst von dem Vorsitzenden des Astrachaner Kreisamtes, dann von den beteiligten Abgeordneten selbst eröffnet, daß der Ausschuß die gewünschten Angaben nur vor Gericht erhalten könne, weshalb er die Abgeordneten Stepanow und Agababow wegen Verleumdung belangen müsse. Diese Antwort war damit begründet, daß die Abgeordneten zur Ausrottung der Bestechlichkeit auf der Astrachanka es nicht für genügend sicher erachteten, ihre Aussagen nur vor dem vom Eisenbahnchef berufenen Ausschuß zu machen und daß sie nur vor Gericht sprechen wollten, damit die Frage der Bestechlichkeit der Astrachaner Stationsbeamten klar und deutlich in der Gerichtssitzung beleuchtet und nicht bei einer Unersuchung der Eisenbahn begraben werde. Diese Antwort zwang Akoronko von neuem den Gouverneur zu bitten, dabei mitzuwirken, um von denjenigen, die auf der Landversammlung die Frage von der Bestechlichkeit der Bahnbeamten angestiftet hatten, ganz bestimmte Angaben zu erhalten, da der von den Abgeordneten bezeichnete Weg der gerichtlichen Verfolgung nach bestehenden Gesetzen nur dann beschritten werden kann, wenn die Namen der Bestechlichen und die Fälle der Bestechung genau angegeben werden. In der Stadt meint man, daß die Aufdeckung des Verfahrens, wie man gegen Bestechung Wagen bekommen könne, nicht im Interesse der Fischhändler selbst liege, die nur in der Hitze des Gefechtes die Bestechungen ausgeplaudert hätten. Wagen zu bekommen, wenn auch auf dem Wege der Bestechung, ist jetzt eine Sache tiefernsten Nachdenkens der Astrachaner Fischhändler, weil Wagen trotz aller Bemühungen um genügende Abgabe von Wagen nicht zu bekommen sind. In Astrachan und Umgebung häuften sich Fischladungen bis zu 7 Millionen Pud, womit dem Astrachaner Fischhandel ernstlich Zerrüttung droht. Dr. S.

Fremde Erdteile.

— **Nochmals die Polar-Eisenbahn.** Zwei Baupläne faßt man gegenwärtig in Rußland unter dieser Bezeichnung zusammen: erstens eine Bahn vom Ob, in der Gegend der Stadt Obdorsk, zu einem Punkt östlich der Petschorabucht gegenüber den Warandainseln, an dem sich ein geeigneter Hafen erbauen läßt, und zweitens eine Bahn von irgend einem geeigneten Punkt am Ob nach Archangelsk. Das sind alles keine neuen Pläne, sie sind zum Teil sogar schon sehr alt, nur in letzter Zeit unter dem Druck der Verhältnisse neu belebt und von dem öffentlichen Interesse lebhaft aufgegriffen, beschäftigen sie die Unternehmer und nicht minder die Regierung. Die „Torgowo-Prom.-Gaseta“ weist mit Recht darauf hin, daß, wie schon ein Blick auf die Karte lehre, eine Lösung der Frage gesucht werden müsse, bei der den gewaltigen Wasserläufen Sibiriens, in diesem Falle dem Ob und Irtysch eine wichtige Rolle zufalle, um im Interesse des Landes den Erzeugnissen einen billigen Weg an den europäischen Markt zu ermöglichen. Von diesem Gedanken ist auch der Plan, der neuerdings die ganze Frage ins Rollen gebracht hat, offenbar ausgegangen, denn er beabsichtigt, den Wasserweg des Ob soweit als angängig, nämlich bis zur Stadt Obdorsk, zu benutzen, um dann von hier aus die angebrachten Güter auf einer Schmalspurbahn an den Verschiffungshafen an der genannten Stelle zu bringen. Der Plan, auf diesem Wege die Erzeugnisse des Wirtschaftsgebietes der großen Flüsse billig fortbewegen zu können, leuchtet ohne weiteres ein, denn abgesehen von der kurzen Eisenbahnstrecke Obdorsk-Hafenplatz von 400 bis 450 Werst (= 427 bis 480 km) würden die Güter vom Gewinnungsorte bis zum westeuropäischen Hafenplatze ausschließlich Wasserwege benutzen können. Nach Berechnung unserer Quelle würde die Fracht um 20 bis 25 Kopeken (= 43,2 bis 55 ₰) für 1 Pud (= 16,38 kg) billiger werden, als bei Benutzung eines Eisenbahnweges. An dieser Tatsache würde auch die Ausführung der geplanten, vielfachen Abkürzungswege, die gebaut werden sollen, um den möglichst kürzesten Weg zu den Häfen der Ostsee oder des Schwarzen Meeres zu schaffen, sehr wenig ändern. Daß die Benutzung eines solchen Wasserweges in jenen nördlichen Gebieten auch erhebliche Nachteile im Gefolge hat, liegt auf der Hand. Vor allem die beschränkte Schiffahrtsdauer. Nach den Aufzeichnungen der letzten 50 Jahre währt die Schiffahrtsdauer nur 146 Tage, so daß bei einer Reiselänge von Nowonikolajewsk von 2500 Werst (= 2667 km) 4 Reisen von einem Dampfer zurückgelegt werden können. Um diese kurze Verkehrszeit ausnutzen zu können, wird die Flußflotte reichlich groß sein müssen und was während dieser Zeit am Ausgangspunkt der Eisenbahn aufgestapelt worden ist, wird dann auf dieser dem Hafenplatz zugeführt werden. Hieraus ergibt sich schon von selbst, daß die Ernte der Regel nach stets erst im nächstfolgenden Jahre an den Weltmarkt gelangen kann. Da ist ein Nachteil. Für die Landwirtschaft des Zufuhrgebiete wird es eine Frage der Berechnung sein, ob das Opfer der hohen Eisenbahnfracht oder der späteren Absatzmöglichkeit den größeren Gewinn verspricht. Aber gerade der Teil des Zufuhrgebietes, der hier in Frage kommt, ist verhältnismäßig nicht sehr umfangreich. Die „Torgowo-Prom.-Gaseta“ teilt das ganze Zufuhrgebiet des Ob und Irtysch in drei Teile, in einen südlichen, mittleren und nördlichen. Zum südlichen Teil rechnet unsere Quelle das Gebiet von Altai, Ssemipalatinsk usw. Hier werden große Mengen Getreide geerntet, namentlich aber auch Fleisch, Felle, Fette, Butter usw. erzeugt, außerdem kommt der Reichtum des Altai an Erzen hinzu, die auf diesem Wege in den Handel kommen könnten. Der mittlere Teil des Zufuhrgebietes wird gebildet aus Bezirken von Barnaul, Pawloda, dem nördlichen Teil des Gouvernements Tomsk usw. Er ist etwa 1500 Werst an den Wasserwegen gelegen und umfaßt ein Zufuhrgebiet von 800 000 Q.-Werst (= 910 400 qkm). Die Landwirtschaft und die landwirtschaftlichen Betriebe sind hier schon besser entwickelt und bedürfen ganz besonders einer guten Absatzmöglichkeit. Endlich der nördliche Teil umfaßt ein Ländergebiet von 1 500 000 Q.-W. (= 1 707 000 qkm), von denen nur ⅓ auf die Tundra entfällt, der Rest „ist der reichste Teil des gesamten Zufuhrgebietes“. Alles liegt zurzeit tot da, so namentlich die unendlichen, jahrhundertalten Waldbestände, die Erträgnisse von 4—5 Mill. Dessjätinen (= 4,4 bis 5,5 Mill. ha) bester Wiesen usw., weil keine billigen Wege zu den Markt vorhanden sind. Die „Bedeutung der Ob-Uralbahn ist so sonnenklar, daß die sibirischen Städte einstimmig den Bau befürworten.“

Die Strömung war so stark, daß die zuständigen Regierung stellen sich bereits gleichfalls für die Durchführung des Bau der verhältnismäßig kurzen Bahn ausgesprochen hatten. I war namentlich die Möglichkeit, die reichen Waldbestände au zunutzen, was bestimmend einwirkte. Aber es darf auch nic übersehen werden, daß das nur ein Teil der Güter ist, die d Dienste der Polar-Bahn in Anspruch nehmen würden.

Die Erfahrung lehrt, daß eine Ausnutzung der großen Flüsse S biriens zurzeit noch auf große Schwierigkeiten stößt, weil die Hi dernisse, die das Eis des Karischen Meeres der Schiffahrt er gegenstellt, nicht oder wenigstens nicht mit Sicherheit übe wunden werden können. Will man aber dennoch die große Ströme zur Fortschaffung der Erzeugnisse des Landes verwe den, so scheint es am einfachsten, einen Weg ausfindig z machen, der die Fährlichkeiten des Karischen Meeres au schaltet. Diese Aufgabe scheint die geplante Bahn Ob-Ur nicht ungeschickt zu lösen. Natürlich kann sie nicht al Hindernisse, die die Natur hier dem Verkehr entgegenstellt, h heben. Dazu gehört namentlich alles, was der harte Winter Gefolge hat und der es mit sich bringt, daß der geplan Wasserweg auf dem Ob und seinem Flußgebiet nicht mehr rd. 150 Tage der Schiffahrt zur Verfügung steht. Das si aber tatsächliche Verhältnisse, mit denen gerechnet werd muß, wenn man die Wasserläufe ausnützen will, was ja do im Interesse des Landes im großen Umfange geschehen mu So gewann man den Eindruck, daß eine Lösung der wichtig Verkehrsfrage gefunden worden sei, die das Karische Me ausschaltete und dennoch die Flüsse dem Lande dienstb machte. Aber schon erhob sich Widerspruch, der es vermoch den Fortgang des Unternehmens aufzuhalten. Es kommt wied das Bestreben, das in Rußland schon so oft naheliegende Ve teile nicht ergreifen ließ und dabei das angestrebte „Besse nicht durchsetzen konnte, zum Worte und bringt Stillstand i die günstige Bewegung. Man will den Ob mit Archangelsk i Verbindung bringen und außerdem eine Anlehnung an die Mu man-Küste erreichen. Damit soll zugleich nicht nur der Wass weg des Ob einen Anschluß an Archangelsk erhalten, sonde auch gleichzeitig der Norden Rußlands eine Eisenbahnverbi dung von Osten nach Westen gewinnen. Das sind theoretis ganz schöne Dinge, die aber schwerlich praktisch den erhofft und erstrebten Nutzen schaffen werden. Durch diese Gegepläne werden so große Eisenbahnstrecken geschaffen, di Kosten erwachsen, die in keinem Verhältnis zu dem Gewi stehen, den die Benutzung der Wasserwege gebracht hat, u die aller Voraussicht nach ein Hindernis für die Absatzmöglichkeit schaffen werden. Aber gerade das sollte durch die Ba Ob-Ural erreicht werden, indem die billigen Landeserzeugni möglichst auf den Wasserweg verwiesen werden. Es ist gewiß, daß die jederzeitige Benutzung eines Weges den un dingten Vorzug hat vor einem Wege, der nur 150 Tage v wendbar ist, aber hier, wie so oft, ist das Bessere der Feind

iten und es wird nichts erreicht, weil mit einem Schlage alles wonnen werden soll. Das sind aber Dinge, die in Rußland ir oft beobachtet werden können und die schon sehr oft iweren Nachteil dem Lande gebracht haben. Zudem — Holz, u, Erze, vielleicht auch Getreide, können aus diesen Gewinngsgebieten nur bei ganz billiger Beförderungsmöglichkeit den Markt geschafft werden. Solche billige Bewegungsmöglhkeit bietet aber nur ein Wasserweg. Dr. Mertens.

— **Rußlands Rückzug aus der Mandschurei.** Unter dieser erschrift entnehmen wir der „Köln. Ztg." folgendes: Im mi 1916 hat Rußland seinen Krieg gegen Japan verloren, hat pan die Erfolge der Schlacht von Mukden nach geduldigem ngen Warten endlich und gründlich eingeheimst. Im Herbst 05 konnten gute Sachkenner erklären, der mandschurische ldzug sei unentschieden ausgegangen, der Kampf um den Vorng im nördlichen Ostasien nur vertagt worden. Zwar hatte pan das Südstück der mandschurischen Bahn und Einflußhäre erhalten. Rußland aber behielt das Rückgrat seiner ellung, die große Sibirische Bahn von Moskau bis Wladiwostock, längste Bahn der Erde, unangefochten und der militärische, olitische und wirtschaftliche Kernpunkt der Bahn, Charbin, der ittelpunkt des Feldzuges, blieb dadurch gesichert, daß Rußland n der hier südlich abzweigenden Bahn nach Port Arthur die sten hundert Kilometer bis Tschangtschun (Kwangtschöngtse) seinem Besitz behielt und durch seine Garnisonen deckte. Erst Eroberung dieses Schlüsselstücks der wirtschaftlichen Vorchtstellung hätte den Sieg Japans vollendet. Daß seine erhöpften Finanzen und der Druck Englands und Amerikas vorläufig zum Frieden nötigten und Rußland Charbin behalten nnte, berechtigte die Russen, ihre Niederlage zu bestreiten. Jetzt aber werden sie sie zugestehen müssen. Denn Rußland t das wichtige Bahnstück Tschangtschun-Charbin im Juni d. J. die Südmandschurische Eisenbahn-Gesellschaft für 25 Millionen verkaufen müssen. Das wurde in Rußland durch das in oskau erscheinende „Rußkoje Slowo", das in Fragen des Nahen d Fernen Ostens gewöhnlich gut unterrichtet ist, in Japan rch die „Manchurria Daily News", den Reichsanzeiger der Südndschurischen Bahn, bestätigt, und hinter dieser Bahngesellhaft verbirgt sich die japanische Regierung, die drei Viertel s Kapitals besitzt, und die ganze Direktion von Amts wegen stellt; die Verwaltung der „Aktiengesellschaft" durch Beamte nach dem Muster der Deutschen Reichsbank eingerichtet. Hinrt wird also in Charbin eine japanische Station und zu ihrem hutz eine japanische Kaserne neben den russischen liegen, wie tzt in Tschangtschun (Kwangtschöngtse). Von der alten, ichen Provinz Mukden ist Rußland auf immer getrennt. Auch e Provinz Kirin mit ihren großen aufzuschließenden Holz- und lenschätzen liegt nun ganz im japanischen Wirtschaftsbereich. ie neue japanische Bahn schneidet ferner die Weideländer der ongolei an und berührt den Boden der nördlichsten Provinz eilungkiang. Die Hoffnungen der englischen Bahnbaugesellhaft Pauling & Co. auf eine eigene nordsüdliche Bahn durch ordchina und eine angelsächsische „Gründung" der Mandschurei llen ebenfalls zu Boden wie die entsprechenden, seit 1909 eifrig ertretenen, amerikanischen Pläne des Eisenbahnkönigs Harriman nd des Staatssekretärs Knox.

Vor allem aber ist Rußland für seine Verbindung mit Wladiostok und dem Küstenland hinfort abhängig von dem Wohllollen Japans. Japan kann die „Herrscherin des Ostens" jederzeit absperren und einheimsen, und es hegt diesen Wunsch seit ngem. Es hat sich 1915 von Rußland die Nordhälfte der Insel chalin, deren Südhälfte ihm schon 1905 zufiel, bewilligen ssen, jetzt das Kernstück der Mandschurei und den Osten r Mongolei. Den Rest seines ostasiatischen Besitzes hat es nur ch von der Gnade Japans, denn wenn dessen Garnison in harbin noch so klein gehalten wird, die wichtigen und unerzlichen Eisenbahnbrücken über den Sungari kann sie auf jeden all im Rückgehen zerstören, die russischen Verbindungen abhneiden und die eigenen schützen. So hat Rußland einen chweren und schimpflichen Kaufpreis für die japanischen Gehütze bewilligen müssen, wie ihn sonst nur ein völlig Geschlagener im Zusammenbruch zahlt. Um neue Ausgänge zum eere zu erobern, ist Rußland in den Kampf gezogen. Jetzt perren ihm Deutschland und Türkei die europäischen Tore und apan überwacht und beherrscht den letzten brauchbaren Kriegsnd Handelshafen, der Rußland bisher in Ostasien verblieben war. ieses weitgehende Zugeständnis Rußlands an Japan scheint ns um so beachtenswerter zu sein, als soeben in Petersburg ein bkommen zwischen beiden Ländern unterzeichnet worden ist, es ihr Verhältnis in Ostasien regelt.

— **Anatolische Bahn.** (Ausführlicher Bericht.) Die Betriebsinnahmen betrugen in 1915 39 677 652 Fr. (i. V. 31 270 663 r.). Es erforderten die ordentlichen Betriebsausgaben 133 082 Fr. (7 217 444 Fr.), die außerordentlichen Betriebsausaben 6 602 670 Fr. (5 195 644 Fr.) und Ausgaben für Bauausührungen zu Kriegszwecken, Abnutzung des Rollmaterials und Unvorhergesehenes 5 831 818 Fr. (4 318 182 Fr.). Es verbleibt ein Betriebsüberschuß von 19 110 081 Fr. (14 539 393 Fr.). Hierzu treten der Vortrag mit 713 777 Fr. (642 636 Fr.), Zinserträgnisse mit 3 156 934 Fr. (3 348 584 Fr.) und Gewinn aus Beteiligungen mit 668 988 Fr. (671 437 Fr.). Von der sich hiernach ergebenden Gesamtsumme von 23 649 781 Fr. (19 202 050 Fr.) erforderten der Obligationendienst 9 561 485 Fr. (9 561 817 Fr.), der Zuschuß an die Pensionskasse 74 881 Fr. (78 724 Fr.), an die Unterstützungskasse 11 901 Fr. (12 738 Fr.), Abschreibung auf Inventar 7633 Fr. (38 990 Fr.), Abschreibung auf Beteiligungen und Effekten 1 000 000 Fr. (226 679 Fr.), Gewinnanteil der türkischen Regierung 6 076 657 Fr. ((4 113 306 Fr.). Es ergibt sich demnach ein Reingewinn von 6 917 223 Fr. (5 169 894 Franken), aus dem wieder 6 % Dividende, gleich 3 519 430 Fr. (3 523 260 Fr.) ausgeschüttet werden. Dem Erneuerungsfonds werden 2 Millionen Franken (500 000 Fr.) überwiesen. Als Vortrag verbleiben 1 058 241 Fr. (713 777 Fr.). Der Kilometerertrag war auf der Stammlinie 42 567 Fr. (33 371 Fr.), auf dem Ergänzungsnetz 33 554 Fr. (26 551 Fr.) und auf der Zweigbahn 15 808 Fr. (18 481 Fr.). Die kilometrischen Einnahmen und Ausgaben stellten sich für sämtliche Linien auf 38 447 Fr. (30 301 Fr.) bzw. 7881 Fr. (6993 Fr.), somit das Reinergebnis für das Kilometer auf 30 566 Fr. (23 307 Fr.). Die Betriebszahl betrug demnach 51,83 % (39,70). Wie im Vorjahre, ist der Privatverkehr auf der Linie wiederholt beschränkt oder gar völlig eingestellt gewesen. Es ist daher besonders bemerkenswert, daß trotz des Kriegszustandes und trotz dieser Einschränkungen die Einnahmen aus den Transporten für private Rechnung die des Vorjahres überschreiten. Auch die Militärtransporte sind erheblich stärker geworden. Es ist jedoch nicht möglich, auf Einzelheiten einzugehen oder ziffernmäßige Vergleiche zwischen den Ergebnissen der Vorjahre und denen des Berichtsjahres zu ziehen. Die außerordentlichen Betriebsausgaben waren und sind große, denn sie begreifen ein ganzes Kriegsjahr in sich; zum Teil enthalten sie auch Abschreibungen aus Anlaß des Krieges und notwendige Rückstellungen für die ungewöhnlich große Abnutzung aller Anlagen. Der Regierung stehen aus ihrer 25 %igen Gewinnbeteiligung für die Linie Haidar-Pascha-Angora 3 872 399 Fr., für die Linie Eski-Schehir-Konia 2 204 257 Fr., insgesamt also 6 076 657 Fr. zu. Zum Schluß heißt es in dem Bericht: In der Fülle der Ereignisse tritt ein allen gemeinsamer Zug sinnfällig hervor: die Tatkraft und Entschiedenheit, mit der das Land den Krieg führt. Das ist um so bemerkenswerter, als diese seelische Disposition in umgekehrtem Verhältnis steht zu der materiellen Leistungsfähigkeit des türkischen Volkes. Es mag diese Erscheinung darin ihren Grund haben, daß einerseits beispiellose Erfolge (Galipoli, Kut-el-Amara) das Selbstbewußtsein in ungeahntem Maße geweckt haben; anderseits in der immer mehr Grund gewinnenden Überzeugung, daß der Ausgang des Krieges eine Wendung in der Geschichte der Türkei bedeuten muß. Das ist ohne Zweifel richtig; aber ebenso richtig bleibt es, daß auch der glücklichste Ausgang des Krieges lediglich die Grundlage für eine glückliche Fortentwicklung liefern kann. Alles hängt von der Art und dem Ausmaße der Arbeit ab, die den mit Naturnotwendigkeit sich selbst stellenden Aufgaben zugewendet wird. Diese Aufgaben müssen in erster Reihe wirtschaftlicher Natur sein, aus zweierlei Gründen. Einmal, weil die Gewinnung politischer Macht von der Entwicklung wirtschaftlicher Kraft abhängt, und die Türkei wirtschaftlich zurückgeblieben ist; dann aber auch, weil die natürlichen Reichtümer des Landes nach Erschließung geradezu drängen. Die Türkei ist eines von den bevorzugten, gesegneten Gebieten, die fast alles an Rohstoffen besitzt oder hervorbringen kann, was die heutige Weltwirtschaft braucht; vieles in Fülle: Kohle, Petroleum, Salz, Eisen, Kupfer, Chrom, Borax, Blei, Zink, Hölzer, Baumwolle, Wolle, Seide, Hanf, Jute, Kaffee, Reis, Zucker, endlich Bodenfrüchte aller Art. Es ist leichter aufzuzählen, was es im Lande nicht gibt oder was die Türkei nicht hervorbringen könnte, als das Gegenteil. Der Krieg kann der Ausgangspunkt sein auf dem Wege zum Ziele, die Türkei als Faktor in die moderne Weltwirtschaft einzuführen, wie ihre Länder es im klassischen Altertum gewesen sind. Alles hängt davon ab, mit welchem Geschick das winkende Glück erfaßt wird.

— **Bagdadbahn.** Das große, mit deutschem Kapital betriebene Unternehmen, durch einen Schienenweg Konstantinopel mit dem Persischen Meerbusen zu verbinden, hat begreiflicherweise schwer unter den seit Jahren andauernden Kriegszuständen in der Türkei leiden müssen. Der Geschäftsbericht der Bagdadbahn, aus dem wir kürzlich die Hauptziffern mitgeteilt haben, spricht sich darüber folgendermaßen aus:

In jedem Rechenschaftsbericht seit 1911 hat man Ereignisse erwähnen müssen, die nur Hemmungen für das immer noch in Entstehung begriffene Werk bedeuten, so die vier Kriege. Durch ihre fast unmittelbare Aufeinanderfolge, die ein Gutmachen von Schäden ausschloß, äußerte sich eine Gesamtwirkung, die mit geringer Befriedigung auf die Entwicklung des Unternehmens im

Verlaufe der letzten Jahre blicken lasse und die nicht unbegründete Sorge für die Zukunft auslöse. Zwar seien in den letzten schweren fünf Jahren im ganzen rund 836 km neuer Strecken dem Verkehr übergeben worden, und die Arbeiten hatten nie ganz geruht; diese Leistung sei aber das Ergebnis schwerer Anstrengung hervorgehend aus der praktischen Erwägung, daß in Erwartung des Eintrittes regelmäßiger Verhältnisse es sich als weniger nachteilig erweisen müsse, den Bauapparat selbst unter Opfern im Gange zu halten, statt ihn zeitweilig stillzulegen. Die Schädigungen im Baugeschäft sind mannigfaltig. Die Kriege haben die Grundlage des Wertes jedweder Arbeitsleistung vollständig verschoben. Das Arbeitspersonal beim Bau sei ein Gemisch vieler Nationalitäten. Weiter sei der Bezug von Baumaterialien während der Kriege nicht nur erschwert, sondern auch überaus kostspielig. Zum Teil seien Baugüter sowie Rollmaterial von nicht unbeträchtlichem Werte, die zumal in der Pause vor dem großen Kriege bestellt und verschifft worden waren, in die Hände der Feinde gefallen. Ferner habe man schwer unter häufig recht harten Anforderungen der Militärbehörden zu leiden gehabt.

Dazu käme die Schwierigkeit der Geldbeschaffung. Es sei natürlich unmöglich, in den Kriegsjahren 4 % türkische Subventionsanleihen zu verkaufen, um aus dem Erlös zu bauen. Daraus erkläre sich das Anschwellen der Gläubiger und der Zinsenlasten. Der vollständige Wechsel aller bestehenden Verhältnisse seit 1908 sei von starkem Einfluß auf die Betriebsverhältnisse gewesen. Allmählich habe sich die Unmöglichkeit erwiesen, mit 45 oder gar 40 % der Einnahmen den Betrieb zu führen, geschweige denn, die Bahn in gutem Zustande zu erhalten, die außerordentliche Inanspruchnahme durch die Reihe von Kriegen wett zu machen und die Kosten zu erschwingen, wie sie wachsender Verkehr, gestiegene Preise aller Materialien und aller Löhne bedingen.

Das bestehende Vertragsverhältnis mit der Anatolischen Bahn (das auf ein weiteres Jahr verlängert wurde) über den Betrieb der Strecken zu einem weit unter den Selbstkosten liegenden Satze habe bisher davor bewahrt, daß diese ungünstigen Verhältnisse sich noch schärfer widerspiegeln. Die Verträge mit der türkischen Regierung — die Grundlage des Aufbaues des Bagdadunternehmens — sehen den Fall höherer Gewalt vor. Die Eigenschaft der hemmenden und schädigenden Ereignisse als höhere Gewalt werde maßgeblich nicht bestritten. Das werde bewiesen dadurch, daß die türkische Regierung bereits vor Ausbruch des Weltkrieges in Verhandlungen mit der Gesellschaft eintrat über eine Abänderung einzelner Grundbestimmungen der Bagdadverträge entsprechend den neuen Verhältnissen.

— **Eisenbahnbau in Tunis.** Die Arbeiten an der wichtigen Eisenbahnlinie, die den Hauptort des Südens, den an einer schlechten Reede gelegenen Küstenplatz Gabes an das tunesische Verkehrsnetz anschließen soll, sind so weit vorgeschritten, daß sie zum 1. Juni dem Verkehr übergeben werden sollte. Die neue Strecke hat eine Länge von 80 km, sie zweigt von der Linie Sfax-Gafsa bei der Station Graila nach Süden ab und besitzt für den Nachschub von Munition und Betriebsmitteln für die im Süden stehenden Truppen eine besondere Bedeutung; sie ist wie alle anderen mittel- und südtunesischen Eisenbahnen eine Schmalspurbahn. Infolge der Beschleunigung des Baues hat man auf die Verwendung von Stahlschwellen, die im Anschlag vorgesehen waren, verzichten müssen und an deren Stelle Eichenholzschwellen aus den Wäldern des Krumirlandes verlegt. — An dem Ausbau der Bahnlinie, die den Kriegshafen Bizerta mit dem Küstenplatz Tarbarka verbinden soll, wird eifrig gearbeitet. Von den noch fehlenden 39 km der Schlußstrecke Tamara-Tabarka, die durch die Berge der Kumir führt, ist ein Teilschnitt von 9 km von Tamara bis in das Gebiet des Nefzas so weit gefördert, daß der Verkehr voraussichtlich noch im Laufe dieses Sommers eröffnet werden kann. („Hamb. Korr.")

— **Die Otavibahn im Rechnungsjahre 1913*).** Die wirtschaftliche Aufwärtsbewegung des Unternehmens vom Jahre 1912 hat auch im folgenden Rechnungsjahr 1913 — 1. April 1913 bis 31. März 1914 — weiter angehalten. Die Roheinnahme hat sich auf über 5,3 Millionen Mark um 8,6 % gegen das Vorjahr gesteigert, der Betriebsüberschuß 2,96 Millionen Mark, rund 468 000 ℳ = 18,8 % mehr als im Vorjahre erreicht. Die Betriebsausgaben konnten trotz der Steigerung des Verkehrs noch weiter um rund 45 000 ℳ gegen das Vorjahr herabgedrückt und somit die Betriebszahl von 49,4 im Jahre 1912 auf 44,6 % im Jahre 1913 ermäßigt werden. An der Steigerung der Einnahmen ist der Personenverkehr mit einem Mehr von 18,2 %, der Güterverkehr mit einem Mehr von 10,6 % und der Tierverkehr bemerkenswerterweise mit einem Mehr von 120 % gegen das Vorjahr beteiligt. Im Güterverkehr betrug die Mehrförderung gegen das Vorjahr im ganzen 7006 t, davon an Erzfrachten, Tarifklasse 7, 2423 t. Die günstige Gestaltung des Betriebes ist im wesentlichen auf die gute Ausnutzung des Fahrzeugsparks — Leerlauf der Güterwagen 18 % gegen 21,6 % im Vorjahre — und die Verwendung der im Jahre 1912 mit bestem Erfolge eingeführten schweren Heißdampflokomotiven zurückzuführen. Die Betriebsergebnisse im Einzelnen sind der nachstehenden Zusammenstellung zu entnehmen.

Otavibahn, 671 km	1912	1913	Unterschied gegen das Vorjahr im ganzen	Unterschied gegen das Vorjahr in %
	in Mark			
Einnahmen aus:				
Personenverkehr	470 915	556 857	+ 85 942	+ 18,2
Güterverkehr	4 205 033	4 651 414	+ 446 381	+ 10,6
Tierverkehr	20 730	45 634	+ 24 904	+ 120
sonstigen Quellen	224 609	90 728	— 133 881	—
Gesamteinnahme	4 921 288	5 344 633	+ 423 345	+ 8,6
Betriebsausgabe	2 429 156	2 383 977	— 45 179	— 1,9
Betriebszahl %	49,4	44,6	— 4,8	—
Betriebsüberschuß	2 492 131	2 960 656	+ 468 525	+ 18,8
Befördert:				
Personen	40 477	47 353	+ 6 876	+ 17,0
Personenkilometer	7 403 000	9 229 358	+ 1 826 358	+ 24,7
Durchschnittsfahrt für die Person km	183	195	+ 12	+ 6,6
Tonnen	99 988	106 994	+ 7 006	+ 7,0
davon Stückgut	5 888	7 563	+ 1 675	+ 28,4
Tonnenkilometer	41 948 135	43 855 194	+ 1 907 059	+ 4,5
Durchschnittslauf für die Tonne km	419	410	— 9	— 2,1
Stück Großvieh	595	2 021	+ 1 426	—
Stück Kleinvieh	5 531	7 480	+ 1 949	—
Zugkilometer	741 435	694 220	— 47 215	— 6,4
Züge	5 419	5 197	— 222	— 4,1
1 Zugkm beförderte:				
Personen	10	13,3	+ 3,3	+ 33,0
Tonnen	56,58	63,17	+ 6,59	+ 11,6
Achsen	37,6	41,2	+ 3,6	+ 9,6
1 Zugkm kostete ℳ	3,27	3,43	+ 0,16	+ 4,9
Achskilometer der:				
Personenwagen	1 972 500	2 390 544	—	—
Wasserwagen	1 100 232	?	—	—
Gepäckwagen	1 144 056	1 075 096	—	—
Güterwagen	23 695 428	25 688 796	—	—
davon leer	5 112 408	4 265 228	—	—
= %	21,6	18,01	—	—
Im ganzen	27 912 216	28 600 136	—	—

Der Verkehr der Reisenden und die Einnahmen daraus verteilen sich auf die verschiedenen Klassen wie folgt:

Klasse	Reisende 1912	Reisende 1913	Einnahme in Mark 1912	Einnahme in Mark 1913
I.	5 772	6 067	144 207	120 40
II.	10 545	10 557	118 114	118 77
III.	24 160	30 729	198 514	268 73
zusammen	40 477	47 353	—	—

Trotz der Vermehrung des Personen-, Tier- und Güterverkehrs war es möglich, die Betriebsleistungen — Zugkilometer — um 6,4 % gegen das Vorjahr einzuschränken und somit die durchschnittliche Zugauslastung beträchtlich, nämlich von 10 auf 13,3 Personen, von 56,58 auf 63,17 t, von 73,6 auf 41,2 Achsen zu steigern. Die Erzförderung in Zugladungen betrug 64 (i. V. 61,735) t.

Der an das Schutzgebiet zu zahlende Pachtzins betrug 1 231 412,89 (i. V. 1 203 442,86) ℳ. In der Betriebsausgabe ist eine Rücklage in den Erneuerungsfonds von 368 169,54 ℳ und in den Baufonds von 50 000 ℳ, zusammen 418 169,54 ℳ enthalten.

Da sich die im Jahre 1912 eingeführten Heißdampflokomotiven im Güterzugdienst gut bewährt haben, sollen die zwei noch zwischen beschafften Heißdampf-Schnellzugslokomotiven demnächst in Dienst gestellt werden. Als Ersatz für ausgemusterte Erzwagen werden probeweise 10 Güterwagen von 10 t Ladegewicht mit 18 qm Ladefläche beschafft, die vorzugsweise zur Beförderung von Vieh, Gras, Wolle, Häuten verwendet werden. Da sie sich bewährt haben, ist die Beschaffung von weiteren 14 Wagen dieser Art eingeleitet. Ihr Hauptvorteil besteht

*) Vergl. Jahrg. 1913 S. 997 d. Ztg.

rin, daß der ganze Inhalt eines Kapspurwagens trotz der hmaleren Spurweite darin Platz findet, was den Übergangs-rkehr wesentlich erleichtert. — An Fahrzeugen waren am . März 1914 vorhanden: 31 Lokomotiven, 2 Triebwagen, Schlepptender, 9 Personenwagen, 370 Güterwagen. — Die hl der Beamten und Arbeiter betrug 190 Weiße und 850 Ein-borene.

Allgemeines.

— **Kongreß für Kriegsbeschädigtenfürsorge Cöln 1916.** Mit der sstellung für Kriegsfürsorge Cöln 1916 soll ein Kongreß ver-nden sein, auf dem die Frage der Beschädigtenfürsorge von len in Betracht kommenden Kreisen der Wissenschaft und des rtschaftlichen Lebens erörtert werden soll. Für diesen ngreß ist die Zeit vom 21. bis 26. August d. J. vorgesehen. e Einleitung zu dem eigentlichen Kongresse gibt eine Tagung r Deutschen Vereinigung für Krüppelfürsorge, die bereits in iedenszeiten reiche Erfahrungen gesammelt hat, die jetzt der oßen Zahl durch den Krieg zu Schaden Gekommener zustatten mmen sollen. An diese Tagungen schließen sich die Be-tungen der Ärzte an, die ihrerseits die Ergebnisse ihrer rschung praktischer und theoretischer Art austauschen wer-n. Industrie, Gewerbe, Handwerk und Landwirtschaft werden den übrigen Tagen des Kongresses unter der Leitung des ichsausschusses für Kriegsbeschädigtenfürsorge zu der age Stellung nehmen, wie die aus der ärztlichen Behandlung tlassenen Beschädigten wieder dem allgemeinen Wirtschafts-en zugeführt werden können. Neben diesen Haupttagungen eht es den einzelnen Verbänden frei, ihrerseits wieder in ndertagungen zusammenzutreten, um besondere Fragen des weils in Betracht kommenden Berufes oder auch Fragen, die den örtlichen Verhältnissen begründet sind, zu erörtern und er Lösung näher zu bringen. Bei der umfassenden Organisa-n des Reichsausschusses und der lebhaften Anteilnahme der stlichen Bezirksgruppen der hier in Frage kommenden Ver-nde und Organisationen dürfte dieser Kongreß sich zu einer druckvollen Kundgebung des Gesamtwillens der Bevölke-ng und Nation gestalten, das Los der Kriegsbeschädigten erträglich als möglich zu machen.

— **Schiffsjungenausbildung.** Der Deutsche Schulschiff-Verein ellt auf seinen Schulschiffen „Prinzeß Eitel Friedrich" und roßherzog Friedrich August" auch in diesem Herbste wieder hiffsjungen ein. Für Knaben, die der höheren Seemannslauf-hn zustreben, sind 475 *M* Pensions- und Kleidergeld zu ent-chten, während junge Leute, die mit der späteren Anstellung s Matrose und Unteroffizier auf Handelsdampfern zufrieden-stellt sind, in einem kürzeren Kursus unentgeltlich ausgebildet erden. Die Einstellungs-Bedingungen sind bei der Geschäfts-elle des Deutschen Schulschiff-Vereins, Bremen, Herrlich-eit 5, zu erhalten.

Rechtspflege.

— **Enteignungsentschädigung. 1. Kann neben der Entschä-digung für Baulandsverlust eine Entschädigung für Wirtschafts-schwernisse verlangt werden? 2. Aufrechnung von Vorteilen s Unternehmens. 3. Entschädigung für allgemeine Hofesent-ertung.** (Entsch. des O. L. G. Celle vom 13. April 1916.). Aus den Entscheidungsgründen: Es ist auch die Frage zu ntersuchen, ob neben der Entschädigung für Baulandsverlust ch eine Entschädigung für Wirtschaftserschwernisse der estparzellen zugebilligt werden darf. Man könnte einwenden, ß ein Grundstück entweder nur als Baugrundstück oder nur s landwirtschaftliches Grundstück angesehen werden kann, d daß deshalb eine Vergütung für Baulandsverlust und zu noch eine Vergütung für landwirtschaftliche Nach-ile zu einer Doppelentschädigung führen müßte. Grundsätz-ch schließt die eine Vergütung die andere aber nicht aus. Wenn B. ein Grundstück vor der Enteignung als Baugrundstück nen Wert von 5000 *M* und als landwirtschaftliches Grund-ück einen solchen von 2000 *M* hat, so ist der Verlust der auplatzeigenschaft mit 30000 *M* zu vergüten. Nun kann es aber ein, daß der Enteignete nach der Enteignung bei einem Ver-uf des Grundstücks als Ackerland nicht mehr den Preis von 00 *M*, sondern nur von 1000 *M* erzielen kann, weil es durch ormverschlechterung infolge der Enteignung auf die Hälfte s Wertes gesunken ist. Der Enteignete würde in einem lchen Falle, wenn er nur den Verlust der Bauplatzeigenschaft vergütet bekäme, einen Schaden von 1000 *M* erleiden, da er nur 3000 *M* Entschädigung und 1000 *M* Kaufgeld an Stelle des früheren Grundstückswertes von 5000 *M* erhalten würde. Daß er im gegebenen Falle für den Verlust der 1000 *M* schadlos gehalten werden muß, ist selbstverständlich, und das kann nur dadurch geschehen, daß er auf die Entschädigung für Baulands-verlust nicht beschränkt bleibt.

Der Fiskus hat ferner den Gedanken angeregt, ob nicht die Restminderwertsentschädigung deshalb in Wegfall kommen müßte, weil aufrechnungsweise zu beachten sei, daß die Rest-stücke in unmittelbare Nähe des Bahnhofs zu liegen kämen und dadurch erfahrungsgemäß eine Wertsteigerung erführen. Die Frage, inwieweit gegen die Nachteile, die eine Enteignung für ein Grundstück zur Folge hat, eine Aufrechnung mit den Vor-teilen stattfinden kann, die das Unternehmen, zu dessen Zwecke die Enteignung stattgefunden hat, für das Grundstück herbei-führt, ist bestritten. Als augenblicklich herrschende Ansicht, die der Senat auch sonst vertreten hat, ist aber der Standpunkt anzusehen, daß die allgemeinen Vorteile, die das Unternehmen allen Anliegern bringt, nicht aufzurechnen sind, und daß nur spezielle Vorteile, die gerade und nur allein das in Rede ste-hende Grundstück durch das Unternehmen erfährt, ausgeglichen werden dürfen gegen die Nachteile. Von diesem Standpunkt kann im vorliegenden Fall eine Aufrechnung nicht Platz greifen. Denn die Wertsteigerung durch den Bahnbau ergreift alle Grundstücke in der Nähe des Bahnhofs und bringt den Rest-grundstücken des Enteigneten keine weitergehenden Vorteile als den übrigen Eigentümern von anliegenden Grundstücken. Eine besondere Bemerkung verdient noch die Entschädigung für allgemeine Hofesentwertung. In der Tat kann eine solche kaum verneint werden, da der Hof einen nicht unerheblichen Teil seines Auslandes verloren hat und die Wirtschaftseinrich-tungen deshalb nicht mehr so voll ausgenutzt werden können wie bisher. Wie die allgemeine Hofesentwertung zu berechnen ist, kann zweifelhaft sein. Naturgemäß kann sie nur theoretisch ausfallen, da die Unterlagen für eine ziffermäßig genaue Be-rechnung fehlen und auch nicht zu beschaffen sind. Von der Erfahrung des Sachverständigen darf aber erwartet werden, daß seine Berechnungsart annähernd das Richtige trifft. Insbesondere ist es für richtig zu halten, daß er die als Bauland bewerteten Flächen für die Entwertung des Gesamtbesitzes ausgeschieden hat; denn durch eine Nutzung als Bauland treten sie aus dem Hofesverband heraus und werden gewissermaßen ein selbstän-diges Spekulationsobjekt.

Der Enteignete hat an der Berechnungsart des Sachverstän-digen bemängelt, daß er von dem Wert der Gebäude den für Wohngebäude abgerechnet und keinen Prozentsatz für Erhaltung und Abnutzung der Ackergeräte eingestellt habe. Dem Sachver-ständigen ist Gelegenheit gegeben, sich zu den Bemängelungen im Nachtragsgutachten zu äußern, er hat aber keinen Anstand genommen, seine Berechnungsart aufrecht zu erhalten. Die Ab-setzung des Wertes der Wohnung ist deshalb gerechtfertigt, weil die privaten Wohnräume an sich mit der Wirtschaft nichts zu tun haben, der Besitzer diese vielmehr auch nötig hätte, wenn er ohne Landwirtschaftsbetrieb auf dem Lande wohnte, und was eine Entschädigung für nicht mehr volle Ausnutzung der Ackergerätschaften anlangt, so ist es keineswegs sicher, daß dem Enteigneten dadurch ein Schaden entsteht. Denn es darf angenommen werden, daß er nach Abtrennung eines Teils seines Ackerlandes den Restbesitz um so intensiver bewirt-schaften wird, um so mehr, als die Enteignungsentschädigung ihn in die Lage versetzt, zu einer intensiveren Bewirtschaftung überzugehen. Dann wird er seine bisherigen Ackergerätschaften aber ebenso nutzbringend verwenden können wie bisher.

Die hiernach festgestellte Entschädigung muß als durchaus ausreichend angesehen werden, weil allen in Frage kommenden Gesichtspunkten Rechnung getragen ist. Die allgemeinen An-gaben der Berufungsrechtfertigung über die Familien- und Unter-haltsverhältnisse des Enteigneten können unmöglich einen sicheren Anhalt dafür bieten, daß die gefundene Entschädigung zu gering bemessen ist. Um aus den Familienverhältnissen einen sicheren Schluß auf die Enteignungsentschädigung ziehen zu können, müßten erst einmal zuverlässige Unterlagen über die gesamten Einkommensverhältnisse, insbesondere darüber, was vorher aus dem Hofe herausgewirtschaftet ist, beigebracht werden. Da diese fehlen, haben die Ausführungen keinen Wert und die angebotenen Beweise sind unerheblich. Dr. Cg.

Bücherschau.

— **Der Oberbau auf hölzernen und eisernen Querschwellen, eine vergleichende Wirtschaftlichkeits - Untersuchung.** Von Ernst Biedermann. Verlag W. Moeser - Berlin. 1915. Preis 4 *M* broschiert.

In Anlehnung an frühere Veröffentlichungen und Vorträge

verfolgt der Verfasser in dieser neuesten zusammenfassenden Arbeit die Absicht, einen wirtschaftlichen Vergleich der Holz- und Eisenschwellen aufzustellen, der sich streng auf wirklichen Tatsachen aufbaut und damit die vielumstrittene Schwellenfrage von persönlichen Meinungen und Sonderinteressen loslöst und Vorurteile beseitigt, die auf voreiligem und unrichtigem Beurteilen und Verwerten bisheriger Erfahrungen oder auf sonstigen mangelhaften, nicht zahlenmäßig festgelegten Unterlagen, namentlich der vielfach übertriebenen unberechtigten Wertschätzung der eisernen Schwellen beruhen. Als einzig feste Grundlage für den Vergleich betrachtet er die amtliche Massenstatistik, wie sie namentlich in der deutschen vom Reichseisenbahnamt herausgegebenen Statistik vertreten ist, und entwickelt aus dieser bestimmte Zahlenwerte, die das wirtschaftliche Verhalten, und damit den Wirtschaftswert der hölzernen und eisernen Schwellen während einer mehr als 30 jährigen Beobachtungszeit darlegen.

Zunächst gibt er eine Übersicht über die weite Verbreitung der Eisenschwellen in Deutschland und ihre geringe Aufnahme im Auslande, vergleicht an der Hand der statistischen Aufzeichnungen den Aufwand für die Gleisunterhaltung an zwei größeren Bahnnetzen mit reinem Holzschwellen- und reinem Eisenschwellenbau, den sächsischen und badischen Staatsbahnen, vergleicht ferner den jährlichen Verbrauch an hölzernen und eisernen Schwellen im Gebiet der preußisch-hessischen Staatsbahnen, erörtert dann den statischen Zusammenhang, namentlich die Wechselbeziehungen zwischen der Schwelle und dem Gleisbett nach den rechnerischen Ergebnissen von Zimmermann, die technischen Eigentümlichkeiten beider Schwellenarten und ihre unmittelbare Wirkung auf die Gleisunterhaltung unter Bezugnahme auf Urteile namhafter Fachmänner, und geht dann auf den Hauptteil der Studie über, die zahlenmäßig vergleichende wirtschaftliche Wertung der Schwellenarten auf Grund der Massenstatistik.

Die wesentlichen Stützpunkte für den Vergleich sieht er, in Übereinstimmung mit dem auch sonst hierbei üblichen Verfahren, in der Höhe der Beschaffungskosten, dem Wert des ausgebauten Altmaterials, den Kosten der laufenden Instandhaltung und in der Liegedauer der Schwellen. Alle diese Festwerte werden aus der Statistik geschöpft, und aus ihnen die endlichen Wirtschaftswerte nach kaufmännischen Grundsätzen entwickelt. Das Anlagekapital der Schwellen, ihr Neuwert, wächst einerseits durch Zinseszins während der Liegedauer der Schwellen, soll aber anderseits während desselben Zeitraums getilgt werden, um dem neuen Anlagekapital Platz zu machen. Die erforderlichen Tilgungsbeträge werden als jährliche Rücklagen berechnet. Zu ihnen treten als weitere jährliche Zuschreibungen die laufenden Unterhaltungskosten. Der Wert des ausgebauten Schwellenstoffes erscheint rechnungsmäßig in der Weise, daß der Neuwert der Schwelle gewissermaßen in zwei Teilwerte zerlegt wird, einen dauernden Wert, der während der ganzen Liegedauer in der Schwelle ruht und erst am Schluß der Liegezeit als Altwert in die Erscheinung tritt. Dieser Teilwert der neuen Schwelle ist also ein Kapital, das durch Verzinsung während der Liegedauer erst auf den schließlichen Erlös aus dem Altwert erwächst; er wird daher nur in dieser verminderten Höhe den Beschaffungskosten der neuen Schwellen gutgeschrieben. Der verbleibende Rest des Neuwertes ist der zweite Teilwert, der nur von vorübergehender Art ist, daher in seiner ganzen Höhe getilgt werden muß.

Diese Art der Berechnung mit Kapital, Zinsen und Rücklagen tritt nun zwar in den Voranschlägen der Eisenbahnverwaltungen, namentlich der Staatsbahnen, in der Regel nicht unmittelbar in die Erscheinung, verkörpert sich aber doch in seinen Endergebnissen, den Ausgaben und den Überschüssen, wird daher im allgemeinen als maßgebende Grundlage zur Beurteilung von Wirtschaftswerten anerkannt.

Die Neuwerte der Schwellen sind bekannt, die hinzuzurechnenden Beförderungskosten zur Verwendungsstelle werden aus den mittleren Entfernungen der Erzeugungsstellen geschätzt. Der Altwert der Eisenschwellen wird nach Angabe der Hüttenwerke zu 50 % des Neuwertes angenommen, dabei aber ein Gewichtsverlust durch Rost und Verschleiß von jährlich 1 % berücksichtigt, der Altwert der Holzschwellen zu 25 %, eine Annahme, die mit Rücksicht auf den Gebrauchswert, der einem großen Teil der ausgebauten Schwellen noch innewohnt, angemessen erscheint.

Die jährlichen laufenden Unterhaltungskosten werden nur insoweit in Rechnung gezogen, als sie von der Schwellenart beeinflußt sind. Sie werden aus den Zahlen der Statistik nötigenfalls durch Zwischenrechnung gefunden. Dabei werden in bemerkenswerter Weise auch die Einflüsse erörtert, welche die eine und die andere Schwellenart auf die übrigen Bestandteile des Gleises, namentlich die Bettung ausübt. Hierzu boten die umfangreichen und gründlichen vergleichenden Versuche Schuberts über die Stopfwirkungen, den Umfang der Stopfarbeiten und den Verschleiß von Bettungsstoff bei hölzernen und eisernen Schwellen einwandfreie Unterlagen. Die Wirkungen der Schwellenarten auf die Schienen und Laschen zahlenmäßig festzustellen, fehlt es an den nötigen Grundlagen, sie sind indessen erheblich geringer als die Wirkungen auf das Gleisbett, die eine ganz hervorragende Rolle spielen, nicht nur hinsichtlich des Verschleißes selbst, sondern auch der höheren Anforderungen, die von vorherein für eiserne Schwellen an die Beschaffenheit des Bettungsstoffes gestellt werden müssen. Mit Recht hebt der Verfasser auch ferner hervor, daß die Bettung unter den schmalen, biegsamen, unten ausgehöhlten eisernen Schwellen an sich ungünstiger und stärker belastet wird als unter den breiten, starren, vollen Holzschwellen, daß die eiserne Schwelle ferner ein stärkeres Gleisbett fordert als die hölzerne, um den Druck auf den Untergrund in gleicher Breite zu verteilen, daß daher die Eisenschwelle nicht, wie vielfach angenommen wird, weniger, sondern mehr Bettungsstoff gebraucht als die Holzschwelle.

Von besonders hoher wirtschaftlicher Bedeutung ist die Liegedauer der Schwellen, die daher vom Verfasser eingehend behandelt wird. Er verwirft Schlußfolgerungen aus Einzelbeobachtungen auf kurzen Strecken oder gar an einzelnen Stücken, aus denen leicht Irrtümer und unberechtigte Verallgemeinerungen entspringen, stützt sich vielmehr lediglich auf die Massenstatistik, die ihm allein genügend zuverlässige und umfangreiche Unterlagen bietet, um die mittlere Liegedauer der Schwellen zu bestimmen, in einem sinnreichen, durch Couard noch vereinfachten Verfahren wird von der Voraussetzung ausgegangen, daß der Ausbau verbrauchter Schwellen etwa in der gleichen Zeitfolge geschieht, wie ihr Einbau in neuem Zustande, und aus dem Vergleich der Ziffern der Ausbaumengen mit den früheren Einbaumengen die Zeitdauer bestimmt, in welcher der ganze zu einem gewissen Zeitpunkte vorhandene Bestand an Schwellen der Erneuerung bedurfte. Einfache bildliche Darstellungen geben einen schnellen Überblick über die Ergebnisse des Verfahrens am preußischen Oberbau.

Aus der so verarbeiteten etwa 30 jährigen Statistik ergibt sich für die letzte abgeschlossene Beobachtungszeit auf den preußischen Bahnen eine durchschnittliche Liegedauer der Holzschwellen von 15 bis 16 Jahren, der Eisenschwellen von 14 bis 15 Jahren. Nach der Wirtschaftsrechnung hätten die preußischen Eisenschwellen eine Liegedauer von mehr als 46 Jahre aufweisen müssen, um den Holzschwellen mit 15 jähriger Liegedauer gleichwertig zu sein. Bei dem Vergleich des sächsischen reinen Holzschwellengleises mit dem badischen reinen Eisenschwellengleise wird nach Ausgleich der betrieblichen und der Längenunterschiede berechnet, daß in einem 32 jährigen Zeitabschnitt die gesamten Beschaffungskosten der hölzernen (kiefernen) Schwellen nur etwa die Hälfte betrugen von denen der eisernen Schwellen, und daß bei Annahme der Liegedauer der Holzschwellen von 16 bis 18 Jahren, der Eisenschwellen von 25 bis 30 Jahren, die Holzschwelle um etwa 32 % wirtschaftlich günstiger steht als die Eisenschwelle.

An diesen Ergebnissen der Untersuchung wird nach weiterer Darlegung des Verfassers auch dann nichts wesentlich geändert, wenn die Liegedauer der Eisenschwellen auf Grund von Einzelstatistiken oder Einzelbeobachtungen erheblich günstiger angenommen wäre, weil die wertausgleichende Liegedauer für Eisenschwellen nachweislich bei weitem nirgends erreicht wurde. Biedermann zieht hieraus den Schluß, daß die Eisenschwellen bisher den Beweis der wirtschaftlichen Überlegenheit gegenüber den Holzschwellen schuldig geblieben sind, und daß die Bestrebungen, die Holzschwellen mehr und mehr durch die Eisenschwellen zu verdrängen, durch die bisherigen Erfahrungen nicht gerechtfertigt werden.

Diese Schlußfolgerung bildet den Kernpunkt der ganzen Biedermannschen Studie. Sie ist, die Zuverlässigkeit der statistischen Unterlagen vorausgesetzt, in diesem Sinne als berechtigt anzuerkennen. Anderseits kann und soll auch nach Auffassung des Verfassers die Studie in ihrer zurückblickenden Behandlungsweise kein endgültiges Urteil über die Fähigkeit des Holzes und des Eisens an sich zum Schwellenbau abgeben. Die hier in Frage kommende Statistik umfaßt z. B. eine längere Periode verfehlter Versuche auf dem Gebiete des Eisenschwellenbaues und zum Teil sehr rückständiger Behandlung des Holzschwellenbaues, Zustände, die nur für jene Beobachtungszeit, nicht mehr für spätere Zeiten in Betracht kommen. Die Massenstatistik gibt nur nackte Tatsachen, ohne auf deren Ursachen näher einzugehen. Der Oberbautechniker kann sich damit nicht begnügen, er muß erweiterte Statistik treiben, d. h. durch ausgedehnte Einzelbeobachtungen und Vergleiche die Zustände und ihre Ursachen in allen Einzelheiten erforschen, im Gleisbau die schädlichen Ursachen vermeiden, die nützlichen zur Geltung bringen.

Welchen Weg hierbei die weitere technische Vervollkommnung des Schwellenbaues nehmen wird, ist natürlich nicht im voraus zu ersehen. Von den Holzschwellen dürfte es naheliegen, zu fordern, daß sie solange voll gebrauchsfähig bleiben, wie es die natürliche Dauer des getränkten Holzstoffes zuläßt, daß also vorzeitiger Verfall durch mechanische Abnutzungen verhütet wird. Das würde in erster Linie eine Frage der Lagerung und Befestigung der Schienen auf den Schwellen sein, und es liegt nach den neueren Ergebnissen kein Grund vor zu bezweifeln, daß eine volle Ausnutzung des Holzes ohne wirtschaftlich unzulässige Mehrkosten erreicht werden kann, umsomehr als die Holzschwelle überschüssige Tragfähigkeit besitzt und mäßigen Verschleiß o[hne]

schaden verträgt. Anders steht es mit der Eisenschwelle, bei der nicht nur die Befestigungsart, sondern auch ihre Tragfähigkeit in Frage kommt. Sie besitzt keine überschüssige Tragfähigkeit und um ihre Lebensdauer gegenüber dem dauernden Verlust durch Rost und Verschleiß und gegenüber den sich steigernden Betriebsansprüchen zu vermehren, würden kräftigere Formen mit größeren Stoffaufwand und größeren Beschaffungskosten erforderlich sein. Wie weit die Beschaffungskosten gesteigert werden könnten, und wie große Liegedauer die Eisenschwellen erreichen müßten, um wirtschaftlich das Gleichgewicht mit den Holzschwellen zu erhalten, würde nach Art der Rechnung, wie sie Biedermann vorführt, zu ermitteln sein. Hohe Beschaffungskosten durch übermäßige lange Liegedauer ausgleichen zu wollen, ist, wie der Verfasser richtig erwähnt, auch seine praktischen Grenzen. Denn bei den dauernd steigenden Ansprüchen an das Gleis und den dauernden Fortschritten im Zubereiten der Stoffe und Ausbilden der Oberbauformen verlieren die alten Formen mehr und mehr an technischem und wirtschaftlichem Wert, werden daher in ihrer Ausnutzungsfähigkeit beeinträchtigt.

Von den in der Wirtschaftsrechnung erscheinenden Einflußgrößen sind die gewöhnlichen jährlichen Instandhaltungskosten der Gleise am schwersten bestimmbar, dabei aber von größter Bedeutung. Denn sie erstrecken sich nicht allein auf die hauptsächlich als Arbeitslöhne im Voranschlag erscheinenden Beträge, sondern greifen weit hinein in andere Posten, z. B. in die Kosten für allgemeine Verwaltung und Aufsicht und in die Kosten der übrigen Bahnunterhaltung. Je mehr Instandhaltungsarbeiten ferner ein Gleis erfordert, desto schlechter ist im allgemeinen sein Zustand, desto größer der Verschleiß im Gleise und an den Betriebsmitteln zum Schaden der Lebensdauer. Es dürfte gerechtfertigt sein, die Unterhaltungskosten während der ganzen Liegedauer eines Gleises möglichst herabzudrücken, selbst unter Aufwand verhältnismäßig hoch erscheinender einmaliger Beschaffungskosten. Im übrigen aber wäre es wünschenswert, für die zahlenmäßige Wertschätzung der Unterhaltungskosten festere Anhaltungspunkte zu finden.

Von ausschlaggebendem Einfluß auf die Wahl der Schwellenart ist natürlich die jeweilige Beschaffungsmöglichkeit der Rohstoffe Holz und Eisen. Das greift in das weite Gebiet der Forstwirtschaft und der Erzgewinnung mit allen damit zusammenhängenden Nebenindustrien, wie vom Verfasser vom allgemein volkswirtschaftlichen Standpunkte näher erläutert wird. Auch hier handelt es sich um Zustände, die nicht ein für allemal festliegen, vielmehr anpassungsfähig sind und imstande, den wechselnden Bedürfnissen zu folgen.

Um in all den verwickelten technischen und wirtschaftlichen Wechselbeziehungen, die gerade bei der Schwellenfrage auftreten und in stetigem Fluß bleiben, offenen Blick zu wahren, ist mit dem Verfasser zu wünschen, daß für die Zukunft weniger als bisher rein persönliche Erfahrungen, Ansichten und Interessen ins Feld geführt werden, sondern nur streng sachliche Erwägungen, gestützt auf anerkannte Tatsachen und Zustände. Als ein Schritt auf diesem Wege darf die Art angesehen werden, in welcher der Verfasser an die Sache herantritt, und die ihren Wert und ihre Gültigkeit behält, auch wenn die zahlenmäßigen Grundlagen wechseln. C. Bräuning.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Eröffnung von Stationen.

Eröffnung einer Station.

Am 18. d. M. wird an der Brandenburgischen Städtebahn der neu errichtete Haltepunkt „Premnitz Süd“ für den Personenverkehr eröffnet. Premnitz Süd liegt zwischen den Stationen Döberitz und Premnitz. Die Entfernungen betragen:

zwischen Premnitz Süd und Döberitz 1,62 km,
zwischen Premnitz Süd und Premnitz 1,12 km.

Brandenburgische Städtebahn. (933)
Der Betriebsdirektor.

2. Güterverkehr.

Nordostdeutscher Donau-Umschlagsverkehr über Wien, Gütertarif Teil II vom 1. September 1910.

Die Wiederaufnahme des Verkehrs findet mit sofortiger Gültigkeit unter folgenden Bedingungen statt:

Verkehr nach bulgarischen und rumänischen Schiffsstationen.

Auf Grund des oben bezeichneten Gütertarifs werden Sendungen bei Frachtzahlung für mindestens 5000 kg für den Frachtbrief und Wagen nach den Schiffsstationen Widdin, Lompalanka, Rahova, Nikopolis, Sistov, Rustschuk, Turn-Severin, Calafat, Corabia, Turn-Magurele und Giurgevo mit Umschlag in Wien zur Beförderung angenommen.

Für die Beförderung bis Wien gelten die Bestimmungen des obenbezeichneten Gütertarifs, ferner werden für den Durchlauf von der deutschen Versandstation bis Wien die Teilfrachtsätze der Schnittafeln I berechnet. Für die Weiterbeförderung auf den Schiffsstrecken unterhalb Wien dagegen gelten auf höhere Anordnung nicht die Bestimmungen und die Teilfrachtsätze der Schnittafeln II des oben bezeichneten Gütertarifs, sondern bis auf weiteres die Bestimmungen und Frachtsätze des Lokalgütertarifs der I. k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft (mit Ausschluß aller Ausnahmetarife und Kartierungsfrachtsätze), insoweit als keine andere Verfügung ergeht.

Für die Schiffsstrecken wird eine Versicherung des über den tarifmäßig versicherten Wert von 150 Francs für 100 kg hinausgehenden Mehrwertes (Mehrwertversicherung) nicht übernommen. Nachnahmen nach Eingang und Barvorschüsse werden rücksichtlich der Schiffsstrecken nur in Kronenwährung zugelassen.

II. Verkehr nach Belgrad.

Für die im norddeutschen Donau-Umschlagsverkehr über Wien abgefertigten Sendungen werden sowohl auf den Eisenbahn-, wie auf den Schiffsstrecken die Bestimmungen und Frachtsätze der Schnittafeln I und II des in der Ueberschrift bezeichneten Gütertarifs angewendet.

Breslau, den 4. Juli 1916. (924)
Königliche Eisenbahn-Direktion namens der Verbandsverwaltungen.

Ost-Mitteldeutsch-Sächsischer Verkehr, Heft 1 und 2.

Die unterm 24. Juni 1916 bekannt gegebene Änderung des Warenverzeichnisses des Ausnahmetarifs 5 b (Steingrus) tritt erst am 1. September 1916 in Kraft.

Mit Gültigkeit vom 10. Juli 1916 werden die Stationen Groß Schwarau nen, Kraftshagen (Ostpr.), Lauterhagen (Ostpr.) und Roggenhausen (Ostpr.) in den Tarif einbezogen. Die Station Ilberstedt wird als Versandstation in den Ausnahmetarif 4 d aufgenommen. Außerdem werden im Ausnahmetarif 23 (frisches Obst) Stationsfrachtsätze für den Verkehr zwischen Rosenberg (Oberschles.) und Chemnitz Hbf. bei Vorschrift des Bahnweges über Görlitz eingeführt. Nähere Auskunft erteilen die beteiligten Güterabfertigungen.

Berlin/Wien, 5. Juli 1916. (928)
Königliche Eisenbahndirektion. — K. K. Österreichische Staatsbahnen, namens der beteiligten Verwaltungen.

Ostdeutsch-Bayerischer Güterverkehr.

1. Mit Gültigkeit vom 1. Juli 1916 treten im Ausnahmetarif 2 (Rohstofftarif) (Nachtrag IV Seite 5/6) folgende Änderungen des Warenverzeichnisses ein:

a) bei Ziffer 7. „Heu und Stroh (Gersten-, Hafer-, Roggen-, Weizenstroh, ferner Bohnen-, Erbsen-, Linsen-, Wicken-, Rüben-, Mais- und Rapsstroh), auch gepreßt.
b) bei Ziffer 11 b. Rübenschnitze, gedörrte und getrocknete, zu Futterzwecken oder zur Zichorienfabrikation bestimmt, auch entzuckert (Trockenschnitzel, Zuckerschnitzel); Rübenblätter, frische, gedörrte oder getrocknete, auch zerkleinert; Gemenge von gemeinsam getrockneten Schnitzeln, Blättern und Köpfen von Rüben.“

2. Im Ausnahmetarif 5 (Wegebaustofftarif) wird bei Ziffer 3 des Warenverzeichnisses (im Nachtrag II Seite 4) vorgemerkt: Schlacken für Kläranlagen gehören nicht zum Ausnahmetarif 5.

München, den 6. Juli 1916. (926)
Tarifamt der K. Bayer. St. E. B. r. d. Rh.

Elsaß - Lothringisch - Luxemburgisch - Bayerischer Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. Juli 1916 treten im Ausnahmetarif 2 (Rohstofftarif) (Seite 160) folgende Änderungen des Warenverzeichnisses ein:

a) bei Ziffer 7. „Heu und Stroh (Gersten, Hafer-, Roggen-, Weizenstroh, ferner Bohnen-, Erbsen-, Linsen-, Wicken-, Rüben-, Mais- und Rapsstroh), auch gepreßt.
b) bei Ziffer 11 b. Rübenschnitze, gedörrte und getrocknete, zu Futterzwecken oder zur Zichorienfabrikation bestimmt, auch entzuckert (Trockenschnitzel, Zuckerschnitzel); Rübenblätter, frische, gedörrte oder getrocknete, auch zerkleinert; Gemenge von gemeinsam getrockneten Schnitzeln, Blättern und Köpfen von Rüben.“

München, den 10. Juli 1916. (927)
Tarifamt der K. Bayer. St. E. B. r. d. Rh.

Ostdeutsch-Österreichischer Verkehr.
Teil II Heft 2 vom 1. April 1912.
Am 25. Juli 1916 treten folgende Frachtsätze des Ausnahmetarifs 71 B Zement unter den in diesem Ausnahmetarif enthaltenen Bedingungen in Kraft:

Von \ Nach	Berlin Frankfurter Allee	Berlin Görl. Bf.	Berlin Nordbf.	Berlin Ostbf.	Berlin Potsd. Gbf.	Halensee	Tempelhof	Tempelhof Vschbbf.	Weissensee bei Berlin
	Lg								
	Für 100 kg in Pfennig								
Mariaschein A. T. E.	82	81	83	83	81	81	80	80	83

Breslau, den 6 Juli 1916. (923)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

Elsaß-Lothringisch-Luxemb.-Württ. Güterverkehr.
Vom 15. September 1916 an erhält die Stelle „Gaskoks" in Ziffer 1 des Warenverzeichnisses des Ausnahmetarifes 2 (Rohstofftarif) den einschränkenden Zusatz: „wenn von Gasanstalten versandt".
Stuttgart, den 6. Juli 1916. (930)
Generaldirektion der K. Württ. Staatseisenbahnen.

Böhmisch-Sächsischer Kohlenverkehr.
Am 1. August 1916 tritt für die Verkehrsverbindung Lampersdorf-Ketten der Frachtsatz von 573 Heller für 1000 kg in Kraft.
Dresden, am 7. Juli 1916. (929)
Kgl. Gen.-Dir. d. Sächs. Staatseisenb., als geschäftsführende Verwaltung.

Ausnahmetarif für Roggen- und Weizenmehl usw. — Tfv. 2 m.
Mit Gültigkeit vom 10. Juli 1916 erhält das Warenverzeichnis folgende Fassung:
1. Roggen- und Weizenmehl,
2. Roggen- und Weizenschrot zur Brotbereitung } auch untereinander gemischt.

Der Maßnahme wird rückwirkende Gültigkeit beigelegt, soweit sie im Einzelfalle beantragt wird.
Berlin, den 5. Juli 1916. (921)
Königliche Eisenbahndirektion.

Ausnahmetarif für Steinkohlenkoks (mit Ausnahme von Gaskoks) zum Dienstgebrauch der Sächsischen Staatsbahnen.
Mit Gültigkeit vom 15. Juli 1916 wird die Station Rotthausen (Kr. Essen) in den Tarif einbezogen. Der Frachtsatz der Station Rotthausen (Kr. Essen) Zechen Dahlbusch I, III, IV und VI tritt am 15. September 1916 außer Kraft.
Essen, den 4. Juli 1916. (925)
Königliche Eisenbahndirektion.

Ausnahmetarif 2 III u für Futtermittel.
In dem Warenverzeichnis wird hinter dem Worte „Ackerbohnen" der erläuternde Zusatz: „(Puff-, Sau-, Vieh- oder Pferdebohnen)" nachgetragen.
Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen, sowie das Auskunftsbureau, hier, Bahnhof Alexanderplatz.
Berlin, den 6. Juli 1916. (920)
Königliche Eisenbahndirektion.

Niederländisch-Deutsche Eisenbahnverbände.
Am 15. Juli 1916 wird die Station Dresden-Neustadt der Sächsischen Staatsbahnen in den Ausnahmetarif für frische Feld- und Gartenfrüchte von Stationen der Holländischen Eisenbahngesellschaft und der Gesellschaft für den Betrieb von Niederländischen Staatsbahnen nach Deutschen Stationen mit den Frachtsätzen von Dresden-Friedrichstadt einbezogen. Nähere Auskunft geben die beteiligten Verwaltungen.
Cöln, den 6. Juli 1916. (919)
Königliche Eisenbahndirektion, auch namens der beteiligten Verwaltungen.

Transportreglement der schweiz. Eisenbahnen.
Mit Gültigkeit vom 1. Oktober 1916 werden die Angaben im § 59 Absatz (5) über Qualität und Gewicht des Papiers der Frachtbriefe geändert. Näheres enthält unser Tarifanzeiger.
Karlsruhe, den 6. Juli 1916. (922)
Gr. Generaldirektion der Staatseisenb.

Reexpeditionsbestimmungen für Getreide in Wagenladungen.
a) Die einschränkende Bestimmung, daß die Getreidesendungen an die Adresse gewisser Lagerhäuser in den Straßburger Bahnhöfen usw. gerichtet sein müssen, tritt vom 10. Juli 1916 ab außer Kraft.
b) Mit Geltung vom 10. September 1916 werden die Bestimmungen dahin ergänzt, daß für Sendungen, für die ein Kriegsausnahmetarif beansprucht wird, eine Rückvergütung nicht gewährt wird.
Straßburg, den 7. Juli 1916. (935)
Kaiserliche Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

Güterverkehr der badisch-schweiz. Übergangsstationen mit der Schweiz.
Mit Gültigkeit vom 1. Oktober 1916 wird im Reglement und Tarif für den Bezug der Nebengebühren vom 1. Mai 1910 geändert: § 49, Absatz 1. a) Frachtbriefe für den schweiz. Verkehr 3 cts, b) Frachtbriefe für den internationalen Verkehr, mit Duplikat 5 cts.
Karlsruhe, den 7. Juli 1916. (931)
Gr. Generaldirektion der Staatseisenb.

Westdeutsch-südwestdeutscher Verkehr.
Mit sofortiger Gültigkeit wird im Ausnahmetarif 2 (Rohstofftarif) die Ziffer 7 — Heu und Stroh — auf Bohnen-, Erbsen-, Linsen-, Wicken- und Rübenstroh und die Ziffer 11 b — Rübenschnitze usw. — auf Gemenge von gemeinsam getrockneten Schnitzeln, Blättern und Köpfen von Rüben ausgedehnt. Ferner wird mit Gültigkeit vom 15. September 1916 die Anwendung des Ausnahmetarifs 5 K der Hefte 2, 3, 6 und 7 — für Steingrus — für gewaschenen Steingrus und für Gipssteingrus ausgeschlossen. Näheres bei den beteiligten Dienststellen und im Tarifanzeiger der preußisch-hessischen Staatsbahnen.
Frankfurt (Main), 6. Juli 1916. (9)
Königliche Eisenbahndirektion.

Ostdeutsch-Südwestdeutscher Güterverkehr. Tarifhefte 1—4.
Vom 1. Juli 1916 ab wird das Warenverzeichnis des Ausnahmetarifs 2 (Rohstofftarif) bei den Tarifstellen „Heu und Stroh" und „Rüben" geändert. Gleichzeitig werden die Stationen Döbern, Kupp, Oberrosen (Kr. Strehlen) und Schönborn b. Breslau in das Tarifheft 3 aufgenommen und die Stationsbezeichnung „Sosnowice" in „Sosnowice W. V." und „Sosnowice W. E." geändert.
Näheres enthält der Tarif- und Verkehrs-Anzeiger der preuß.-hess. Staatseisenbahnen.
Breslau, den 8. Juli 1916. (9)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der beteiligten Verwaltungen.

Vorübergehender Ausnahmetarif 2 r landwirtschaftliche Geräte usw. nach Ostpreußen.
Die Frachtermäßigung für Ofenkacheln von Lauf (Pegn.) nach Meißen zur Weiterbeförderung auf dem Wasserweg nach Ostpreußen wird ab 15. September d. J. aufgehoben. (Siehe vergl. Ausschreiben in Nr. 33 Seite 2 und in Nr. 34 Seite 406.)
München, den 8. Juli 1916. (9)
Tarifamt d. K. Bayer. St.-E.-B. r. d. h.

3. Verkauf von Altmaterialien.

Verkauf von alten Werkstättematerialien.
Die beim Hauptmagazin und bei den Werkstätten lagernden Altmaterialien wie Metallaschen, Achsen, Radreifen, Radsterne, Schmiedeeisen, Eisenblech, Siedröhren, Roststäbe, Gußeisen, Eisen- und Stahldrehspäne, Stahlabfälle, Ketten u. dergl. werden dem Verkauf ausgesetzt. Die Verkaufsbedingungen nebst Materialverzeichnis können von der unterzeichneten Stelle bezogen werden. Die Kaufgebote sind spätestens bis zum
20. Juli 1916, nachmittags 2½ Uhr,
hierher einzureichen, ihre Eröffnung findet zu dem genannten Zeitpunkt statt.
Eßlingen a. N., den 7. Juli 1916. (9)
K. Württ. Eisenbahnhauptmagazinverwaltung.

4. Offene Stellen.

Brandenburgische Städtebahn.
Ein im Abfertigungsdienst und in Abrechnungsarbeiten vertrauter
Kontroll-Assistent
zum baldigen Antritt gesucht. Bewerbungen mit Lebenslauf, Zeugnisabschriften und Gehaltsansprüchen sind zu richten an die Brandenburgische Städtebahn-Aktiengesellschaft in Brandenburg a. H., Werderstr. 26. (9)

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen von dem verantwortlichen Schriftleiter, Eisenbahndirektions-Präsident a. D. v. Mühlenfels in Berlin.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nummer 55. 15. Juli 1916. LVI. Jahrgang.

Inhalt:

ochenfrachtstundung und Postscheckverkehr.

as nördlichste Eisenbahnnetz Europas und seine militärische und wirtschaftliche Bedeutung.

was über den Verkehr auf den Staatsbahnen Rußlands 1914 und 1915.

chrichten.

Deutschland: Bestimmungen der deutschen Bahnen über Frachtzahlung und Nachnahmebelastung im Verkehr mit dem Ausland. — „Kaiserlich Frohnau" an der Nordbahn. — Fahrpreisermäßigung auf den bayerischen Staatseisenbahnen. — Der Eisenbahnetat im Finanzausschuß der württembergischen Zweiten Kammer. — Kriegswirtschaftliche Maßnahmen zu Gunsten des württembergischen Eisenbahnpersonals. — Vom Ruhrkohlenmarkt. — Personalnachrichten.

Österreich: Reiseverkehr. — Fortzahlung der Erwerbsteuer der österreichischen Staatsbahnen samt Zuschlägen. — Die Salzburger Eisenbahn- und Tramwaygesellschaft. — Aktiengesellschaft der Schneebergbahn. — Die Kohlenförderung Österreichs. — Besitzwechsel im Falkenauer Revier.

Ungarn: Ungarische Lokaleisenbahnen, A.-G. in Budapest.

Übrige europäische Länder: Der große Güterverkehr auf den dänischen Staatsbahnen. — Holzkohlenbeförderung auf den Eisenbahnen des schwedischen Norrlands. — Schweizerische Eisenbahnstatistik für das Jahr 1914. — Privatgüterverkehr nach und von Serbien. — 40 000 Werst neue Eisenbahnen in Rußland.

Fremde Erdteile: Eisenbahn- und Hafenbau in Marokko. — Betriebsergebnise der deutschen Kolonialbahnen im Jahre 1913. — Amerikanische Eisenbahnen.

Allgemeines.

Rechtspflege.

Amtliche Mitteilungen.

Amtliche Bekanntmachungen.

Wochenfrachtstundung und Postscheckverkehr.

Zur Förderung des bargeldlosen Zahlungsverkehrs hat die preußisch-hessische Eisenbahnverwaltung neben den schon längere Zeit bestehenden Maßnahmen neuerdings zahlreiche Stations- und Abfertigungskassen an den Postscheckverkehr angeschlossen. Die von mehreren Königlichen Eisenbahndirektionen hierzu erlassenen Anweisungen sind derart eingehend und zweckmäßig, daß ein Erfolg mit Sicherheit zu erwarten ist. In der Hauptsache wird es sich bei diesem Verkehr um Zahlungen der Eisenbahnkassen an andere Empfänger, also um Ausgaben handeln, denn die Verkehrseinnahmen, die den Haupteinnahmeposten bilden, werden vermutlich nur in geringem Umfange diesen Weg nehmen. Stationskassen können laufende und einmalige Einnahmen anderer Art, Grundstücks- und Lagerplatzpachten, Mieten, Anschlußvergütungen, Einnahmen aus Verkäufen und dergleichen auf ihr Postscheckkonto überweisen lassen und zu gleichzeitigen Zahlungen verwenden. Dennoch werden sie häufig ihre Einzahlungen auf ihr eigenes Konto leisten oder Vorschüsse von ihrer Hauptkasse anfordern müssen. Bei den Abfertigungskassen werden die Postscheckausgaben in noch viel höherem Maße die Einnahmen übersteigen, denn sie werden sich des Postscheckverkehrs fast ausschließlich zu Nachnahmezahlungen bedienen, die besonders jetzt im Kriege einen großen Umfang erreicht haben. Die Mittel hierzu werden sie ebenfalls selbst bar einzahlen oder sich bargeldlos im Vorschußwege verschaffen müssen. Den Abfertigungskassen auch laufende Einnahmen im Postscheckverkehr zuzuführen, dürfte daher ein erstrebenswertes Ziel sein. Den Versuch hierzu hat die preußisch-hessische Eisenbahnverwaltung schon vor einigen Jahren mit der einfachen Frachtstundung für Postscheckkonteninhaber gemacht, bei der eine Sicherheit nicht gefordert wird. Obwohl die Möglichkeit, mit Frachten belastete Güter ohne gleichzeitige Bezahlung empfangen und die Schuldbeträge erst am nächsten Tage bargeldlos verrechnen zu können, für die Verkehrtreibenden auf den ersten Blick etwas Bestechendes haben mußte, ist es doch zu einer Verbreitung dieses Stundungsverfahrens kaum gekommen. In dem Bezirk, dessen Verhältnisse der Verfasser kennt, hat es an Aufklärung und Anregung nicht gefehlt, aber nur drei Verkehrtreibende haben sich zur Annahme der Tagesfrachtstundung entschlossen, und nur einer hat sie beibehalten. Verwunderlich ist das nicht, denn die tägliche Abbuchung der Last- und Gutschriftposten erfordert einen recht erheblichen Arbeitsaufwand und Papierverbrauch.

Es soll hier versucht werden, das bisherige allgemeine Frachtstundungsverfahren mit dem Postscheckverkehr so in Verbindung zu bringen, daß es beiden Parteien neue Vorteile bietet, die angedeuteten Nachteile aber vermeidet. Bis jetzt bildet die Monatsfrachtstundung, die freilich bei der Abwicklung den Barverkehr nicht ohne weiteres ausschließt, die Regel; sie ist durch die Tagesfrachtstundung denn auch gar nicht beeinträchtigt worden; ihrer bedienen sich die meisten Verkehrtreibenden mit größerem Frachtverkehr, und sie kommen dem Wunsche der Eisenbahn, ihre Schuld bargeldlos durch ihre Bankverbindung im Girowege zu begleichen, mehr und mehr nach. Eine immer größere Verbreitung ist daher im beiderseitigen Interesse um so mehr zu wünschen, als die Buchführung und Abrechnung die denkbar einfachste ist. Freilich, von der Hinterlegung einer Sicherheit, wie bei der Tagesfrachtstundung, kann die Eisenbahn nicht absehen. Nach den Bedingungen muß diese Sicherheit der Stundungssumme entsprechen, die nach dem eineinhalbfachen durchschnittlichen monatlichen Schuldbetrage bemessen wird. Sie kann durch Bürgen oder Pfänder geleistet werden. Als Pfand werden angenommen: bares Geld, Wertpapiere, Reichs- oder Staatsschuldbuchforderungen, Depotscheine besonders genannter Bankeinrichtungen, Sparkassenbücher, Wechsel. Auch Generalpfänder können bestellt werden. Wenn also die Sicherheitsleistung auch tunlichst erleichtert ist, so bildet sie doch gewissermaßen den erschwerenden Umstand für neue Stundungsabreden.

Entweder müssen eigene Mittel in nicht unbeträchtlicher Höhe festgelegt, oder es muß der Kredit in Anspruch genommen werden; von den Verhältnissen im Einzelfalle wird es also abhängen, ob den Bedingungen entsprochen werden kann. Bei einem monatlichen Schuldbetrage von durchschnittlich 10 000 Mark muß eine Sicherheit von 15 000 ℳ gestellt werden, so daß noch Deckung für die neue Schuld vorhanden ist, wenn sich die Bezahlung der alten Schuld, die im allgemeinen am 10. des folgenden Monats stattfinden muß, etwa bis zum 15. verzögert.

Wenn nun neuerdings den Stundungsnehmern ohne Bankverbindung nahegelegt wird, ihre Schuldbeträge nicht bar, sondern durch Abbuchung von ihrem Postscheckkonto zu zahlen, so ist darauf hinzuweisen, daß diese nicht selten eine Höhe erreichen, die das unverzinste und deshalb niedrig gehaltene Guthaben übersteigen wird. Der Schuldner muß sein Konto entweder durch Ansammlung oder durch rechtzeitige Einzahlung ergänzen und ist im letzteren Falle wieder zum Barverkehr genötigt. Es tritt also das ein, was oben für den Postscheckverkehr der Abfertigungskassen als erschwerend bezeichnet wurde.

Wenn die Stundungszeit aber auf eine Woche festgesetzt und die Begleichung im Postscheckverkehr verlangt wird, so kann zunächst die Sicherheit auf ein Fünftel der jetzigen Summe, im obigen Beispiel auf 3000 ℳ, ermäßigt werden, denn sie braucht die Schuld nicht mehr, wie bisher, für 45 Tage, sondern nur für 9 Tage (eine Woche zuzüglich 2 Tage für die Abbuchung beim Postscheckamt) zu decken. Die Schuldsumme ist aber auch bei wöchentlicher Abbuchung entsprechend geringer und kann in der Regel von dem vorhandenen Guthaben abgetragen werden, ohne daß durch Ansammlung nennenswerte Zinsverluste entstehen oder zur Auffüllung bare Mittel nötig würden. Da der Stundungsnehmer ein Gegenkonto führt und über seine Schuld- und Gutschriftposten Belege erhält, ist er über die Höhe der Wochenzahlung unterrichtet. Das Konto würde, wie bisher, zweckmäßig monatlich abzuschließen und abzustimmen sein; daraus ergibt sich, daß wöchentlich nicht der spitze Betrag der ganzen Schuld, sondern nur eine Abschlagszahlung abzubuchen ist, die bei einer Sicherheit bis zu 1000 ℳ vielleicht auf 50 ℳ, über 1000 ℳ auf 100 ℳ nach unten abgerundet werden könnte. Erreicht die Wochenschuld nicht den Betrag von 50 oder 100 ℳ, so würde die Abbuchung bis zur nächsten Woche, gegebenenfalls bis zum Monatsschluß verschoben werden können. Am Monatsschluß, und zwar nach der Abstimmung, wird der Restbetr ausgeglichen.

Die Sicherheit richtet sich, wie oben ausgeführt wurde, na der durchschnittlichen Schuld. Wird sie überschritten, so müss auch bei der Monatsfrachtstundung Abschlagszahlungen g leistet werden, zu denen der Stundungsnehmer von der Abfer gungskasse einige Tage vorher aufgefordert wird. Zahlt unmittelbar bei dieser Kasse rechtzeitig ein, so wird die Stu dung nicht unterbrochen, wählt er den ihm freistehenden W der Giroüberweisung an die Hauptkasse, so kann die Abfer gungskasse, die den Abschlag erst dann als gezahlt ansch darf, wenn sie die Bestätigung der Hauptkasse besitzt, in d Zwischenzeit gezwungen sein, bare Bezahlung der Frachten fordern. Hat sie aber mit dem Stundungsnehmer vereinba solche Abschlagszahlungen durch quittierte Las schriftzettel ohne weiteres von seinem Postscheckkon abbuchen zu lassen, so wird auf beiden Seiten Z und Arbeit gespart. Wer also seine Monatsfrachtstundu beibehalten will, könnte wenigstens auf diese Weise die A wicklung erleichtern. Die Wochenfrachtstundung braucht ni starr zu sein, wie die andere; die Verlängerung der Stundun zeit bei geringem Verkehr ist schon angedeutet, ebenso ka sie abgekürzt werden, wenn der Schuldbetrag schon v Wochenschluß die Sicherheit ganz oder annähernd erreic Gegenüber der Tagesstundung vermindern sich bei ihr nicht n die Arbeiten, sondern auch die Scheckgebühren und die A rechnung wird einfacher, durchsichtiger; gegenüber der Mona stundung, mit der sie die einfache Buchführung und den e maligen monatlichen Abschluß gemein hat, ist als Hauptvor die geringere Aufwendung für die Sicherheit zu betonen. V allem ermöglicht sie aber den Beteiligten, laufende V bindlichkeiten mit laufenden Mitteln zu befri gen, damit am ehesten dem Wesen des Postscheckverkehrs recht zu werden und zur Entspannung des Geldmarktes Anfang des Monats beizutragen. Danach ist sie das gegeb Stundungsverfahren besonders der mittleren und kleineren triebe und wird vermutlich zu einer Ausdehnung der Fra stundungen überhaupt führen.

Wenn die Änderung der Stundungsbedingungen in di Richtung durchgeführt wird und die Abfertigungskassen auf Postscheckkonten diejenigen laufenden Einnahmen erhal die zur Erfüllung ihrer neuen Aufgaben nötig sind, so damit ein neuer Baustein zur Stärkung der deutschen Fin kraft geschaffen. S—

Das nördlichste Eisenbahnnetz Europas und seine militärische und wirtschaftliche Bedeutun

Die gegenwärtig im hohen Norden Europas im Bau begriffenen Eisenbahnen, wovon etliche eine unmittelbare Folge des jetzigen Krieges sind, liefern einen bezeichnenden Beweis dafür, in welchem Grade sowohl die handelspolitische wie strategische Bedeutung des nördlichen Teils der skandinavischen Halbinsel, Finnlands, sowie der Murmanküste und benachbarten Teile Nordrußlands in den Vordergrund zu treten beginnt. Diese Eisenbahnbauten in Verbindung mit militärischen Maßregeln der verschiedensten Art lassen keinen Zweifel darüber übrig, daß die Küstengebiete am Eismeer nach Abschluß des Weltkrieges mehr denn je die Aufmerksamkeit der beteiligten Länder in Anspruch nehmen werden, da die Erfahrungen, die Rußland mit seinen gegenwärtigen Verkehrsverbindungen mit den Westmächten macht, naturgemäß dahin führen müssen, daß dieses Reich danach trachten wird, Vorsorge zu treffen, daß es in künftigen Fällen, wo es wieder von der Ostsee abgeschnitten werden sollte, im Stande ist, seinen Verkehrsbedürfnissen in besserer Weise als auf dem Wege über das Eismeer zu genügen. Ob dies nämlich mit Hilfe der Murmanbahn, die einen unmittelbaren Eisenbahnweg zwischen Petersburg und der Murmanküste schaffen soll und auf die man gegenwärtig in Rußland so große Hoffnungen setzt, erreicht werden kann, schwebt jedenfalls noch im Ungewissen, da ja keinerlei Erfahrungen dafür vorliegen, wie sich der Eisenbahnverkehr durch die öde Kolahalbinsel und die ebenso öden und menschenleeren Gebiete längs der Westseite des Weißen Meeres im Winter gestaltet und mit welchen Schi rigkeiten die Schiffahrt längs der Murmanküste und rings das Nordkap in der dunkeln Jahreszeit zu kämpfen haben Denn die wichtigste Voraussetzung für die Murmanbahn i natürlich, daß mit diesem Eisenbahnwege ein Winterver aufrecht erhalten werden kann, was über Archangelsk nicht lich ist, da die Schiffe im Winter wohl bis zur eisf Murmanküste und insbesondere zum Endpunkt der Murman an der Kolabucht, aber nicht nach Archangelsk gelangen kön denn, wie die Erfahrungen im Kriegswinter 1915/16 gezeigt h sind selbst sehr kräftige Eisbrecher nicht imstande, die sta Eismassen des Weißen Meeres zu durchbrechen. Die Lö Lösung der für Rußland so wichtigen Verkehrsfrage wäre Besitz eines Hafens im nördlichen Teil der skandinavi Halbinsel, eine Frage, die auch bekanntlich schon häufig g von sich reden gemacht hat, aber ebenso oft von russi Seite als unbegründet zurückgewiesen wurde, indem die R darauf hinwiesen, daß es an der Murmanküste genug bra bare Häfen gebe. Derartige naive Hinweise sind zwar an für sich zutreffend, können aber nicht die Tatsache aus Welt schaffen, daß ein einziger Hafen im Norden der sk navischen Halbinsel mehr wert ist, als sämtliche Häfen Buchten der Murmanküste. Unwillkürlich fühlen denn auch die Skandinavier die im Norden drohende Gefahr, name kommt dies in den Bestrebungen zum Ausdruck, sowol Schweden wie in Norwegen große, nordwärts gehende E

ahnlinien zu bauen, die zu Zwecken der Verteidigung der nördlichsten Landesteile geeignet sind. Hierzu soll in Schweden die Inlandsbahn und in Norwegen die Nordlandsbahn dienen, bei denen beiden der nördliche Endpunkt beträchtlich über dem Polarkreis liegt. Auch die in den letzten Jahren am nordende des Bottnischen Meerbusens erstandene starke schwedische Festung Boden — das „nordische Gibraltar" — und gelante Küstenbefestigungen im nördlichen Norwegen zeigen genugsam, welches Augenmerk man in beiden Ländern auf die nördlichen Landesteile hat.

Mit den oben erwähnten langen Eisenbahnlinien, die von ebenso großer wirtschaftlicher wie strategischer Bedeutung sind, ist man in Schweden am weitesten gekommen. Von der ortigen Inlandsbahn, die vor etlichen Jahren bei Oesterund begonnen wurde, hat man die ungefähr 250 km lange trecke bis Wilhelmina vollendet, und an dem Weiterbau bis zu er Bergwerksstadt Gellivare wird fortgesetzt gearbeitet. Übrigens ist auch am nördlichen Endpunkt, der auf die Bahn Luleå-Narvik stößt, bereits die kurze Strecke Gellivare-Porjus fertig. Sie wurde schon gelegentlich der Anlegung des Riesenkraftwerkes an den Porjuswasserfällen gebaut. Die ganze Linie Oestersund-Gellivare wird voraussichtlich 1924 in Betrieb sein. Den ursprünglichen Plänen nach soll später die Inlandsbahn auch noch südwärts bis zum Kattegat fortgesetzt werden, wodurch das nördliche Schweden unmittelbar mit einem Hafenplatz an der schwedischen Westküste in Verbindung kommen würde.

In Norwegen hatte das zusammenhängende Eisenbahnnetz bis in die neueste Zeit hinein seinen nördlichsten Endpunkt bei Drontheim, bis man in den letzten Jahren begann, die Bahn nordwärts fortzusetzen. Damit ist man vorläufig bis Sunnan gekommen, bis wohin von Drontheim aus etwas über 100 km sind, und außerdem ist noch die kleine Strecke bis Grong und Namsos beschlossen worden. Indessen wird jetzt von den verschiedensten Seiten in Norwegen, namentlich militärischen Kreisen, die schnelle Fortsetzung der Nordlandsbahn, die sich bis Bodö, in der Nähe der Lofoten, erstrecken soll, gefordert. Denn abgesehen davon, daß sie zur Hebung der Industrie und Landwirtschaft des nördlichen Norwegens beitragen und den Absatz der Seefischerei erleichtern würde, wäre sie ein wirksames Glied in der Verteidigung des nördlicheren Norwegens, da dessen einzige Verbindung mit Südnorwegen gegenwärtig ausschließlich im Schiffsverkehr besteht, der natürlich leicht Störungen ausgesetzt sein kann.

Was nun den Eisenbahnverkehr zwischen der skandinavischen Halbinsel und Finnland-Rußland betrifft, der im gegenwärtigen Kriege von so hervorragender Bedeutung für Rußland ist, so kommen hierfür die finnischen Staatsbahnen und die schwedische Nordbahn mit deren Fortsetzung zur schwedischen Westküste, sowie die Bahn Christiania-Bergen, zum Teil wohl auch die Bahn Luleå-Narvik und Bräcke-Drontheim in Betracht. Schwedens Nordbahn ist neuerdings, um das Nordende des Bottnischen Meerbusens gehend, bis Haparanda fortgesetzt worden, wo bis zum Jahre 1917 mittels einer großen Eisenbahnbrücke die unmittelbare Verbindung mit der finnischen Grenzstadt Torneå hergestellt sein wird. In Finnland selbst, dessen Bahnen ebensolche Spurweite wie die russischen Bahnen haben, vollzieht sich der Verkehr zwischen Rußland und der skandinavischen Halbinsel (und dadurch mit den Westmächten) auf der durch das südliche Finnland gehenden Linie Petersburg-Tammersfors und der sich hier anschließenden westlichen Stammbahn, die am Bottnischen Meerbusen entlang über Uleåborg nach Torneå führt, von dessen Nähe aus die Bahn noch nordwärts bis Rovaniemi fortgesetzt worden ist. Indessen hat die russische Verwaltung Finnlands beschlossen, die strategisch wichtige Linie Petersburg-Wasa — über Nyslott führend — herzustellen, von der große Strecken bereits vorhanden sind. Diese Bahn bildet dann gleichzeitig eine Verbindungsbahn zwischen der westlichen Stammbahn und der mittleren Stammbahn, die gegenwärtig bis Kajana reicht, und der östlichen Stammbahn, der karelischen Bahn, deren jetziger Endpunkt Nurmes ist. Alle finnischen Stammbahnen deuten in der Richtung auf das Eismeer hin, was besonders von der westlichen Stammbahn gilt, und es ist auch wiederholt von Plänen die Rede gewesen, diese Bahn von Rovaniemi aus bis nach dem Lyngenfjord im nördlichsten Norwegen fortzusetzen — eine Maßregel, die, wenn sie zur Ausführung käme, die Russen dem Ziel, Einfluß über einen nordnorwegischen Hafen zu gewinnen, näher bringen würde.

Zunächst ist jedoch Rußland unter dem Druck der durch den Krieg geschaffenen Notlage mitten während des Kriegsganges zur Herstellung der Verbindung Petersburg-Murmanküste, der Murmanbahn, geschritten. Denn die Bahn Archangelsk-Wologda, die man als Schmalspurbahn baute, ist wenig leistungsfähig und konnte die ungeheuren Massen Kriegsbedarf, die von England und Amerika nach Archangelsk geschafft wurden, nicht bewältigen, und zudem leidet der Seeweg nach Archangelsk auch, wie erwähnt, unter den Eisschwierigkeiten im Weißen Meer. Alle bisherigen Meldungen über schnelle Fertigstellung der Murmanbahn haben sich jedoch als übertrieben erwiesen. Fertig ist nur die Strecke von Petersburg bis Sorotska am südwestlichen Ende des Weißen Meeres, während die Strecke längs der Westseite dieses Meeres von Sorotska bis Kandalaks, die durch sehr schwieriges Gelände führt, bis Ende 1915 überhaupt noch nicht in Angriff genommen war. An der durch die Kolahalbinsel führenden Linie wird noch gearbeitet, und als Endpunkt ist das an der Kolabucht belegene Fischerdorf Semenowa bestimmt worden, das in der Nähe von Alexandrowsk liegt; dieser in den 90er Jahren völlig neu geschaffene Platz hat sowohl in seiner Eigenschaft als Verwaltungssitz wie als künftiger Kriegshafen seinen Beruf verfehlt. Gleichzeitig mit den Arbeiten an der Murmanbahn gingen die Russen auch an die Umwandlung der Eisenbahn Archangelsk-Wologda (ungefähr 600 km) in eine breitspurige Bahn, die jetzt angeblich vollendet sein soll. Die Murmanbahn dagegen dürfte zu ihrer völligen Herstellung noch mindestens einige Jahre erfordern, so daß sie in ganzem Umfange schwerlich für den Krieg zur Anwendung kommt. Eben deshalb war auch der verzweifelte Plan aufgetaucht, nach Fertigstellung der Linie durch die Kolahalbinsel, Semenowa-Kandalaks, von letzterem Ort aus einen Fuhrwerksverkehr nach der finnischen Eisenbahnstation Rovaniemi, sowie in entgegengesetzter Richtung nach Archangelsk — über die Eisdecke des Weißen Meeres — einzurichten, wie schon jetzt eine Landbeförderung zwischen dem Warangerfjord und Rovaniemi ins Leben gerufen worden ist. Daß derartige Notbehelfe nicht viel verschlagen, leuchtet ein. Selbst der Wert der Verbindung Petersburgs mit der Murmanküste erscheint in kritischen Zeiten zweifelhaft, und darum dürfte der für Rußland so wünschenswerte Besitz eines mehr gegen Westen belegenen eisfreien Hafens einen Umstand bilden, der schwerlich in der russischen Politik aus dem Auge gelassen wird und den politischen Kreisen der skandinavischen Halbinsel noch viel zu denken geben muß.

Jedenfalls sind die Verkehrsfragen, die in den Eismeergebieten Rußlands auftauchen und zur Lösung gebracht werden sollen, mit den größten Schwierigkeiten verknüpft. Dies zeigt sich auch beim Seeweg nach Sibirien zum Ob und Jenissei, bei dem das Karische Meer, das die Schiffe passieren müssen, ein besonderes Hindernis bildet, indem dieses den größten Teil des Jahres mit Eis bedeckt ist. In den russischen Handelskreisen sucht man daher einen Eisenbahnplan zu fördern, der darauf ausgeht, eine Verbindung zwischen Archangelsk und den Gebieten am Ob anzustreben, womit eine wirksame Ausfuhr der sibirischen Erzeugnisse, wie Getreide, Holz usw. erreicht werden könnte. Aber es dürfte noch lange dauern, ehe es zur Verwirklichung dieser Polarbahn kommt*). M.

*) Siehe hierüber die Mitteilung in Nr. 54 S. 650 d. Ztg. mit der Überschrift „Nochmals die Polareisenbahn."

Etwas über den Verkehr auf den Staatsbahnen Rußlands 1914 und 1915.

Der Wiestnik (Bote) des Ministeriums der Verkehrsanstalten bringt regelmäßig allmonatlich kurze, vorläufige Nachrichten über das Ergebnis des Verkehrs auf den Staatsbahnen. Wenn nun auch diese Mitteilungen keinen Anspruch darauf erheben, erschöpfend und genau zu sein, sie bezeichnen sich ja selbst als „vorläufige Angaben", namentlich soweit es sich um die erzielten Einnahmen oder die stattgehabten Ausgaben handelt, so bringen sie aber doch einige Angaben, die schon wegen ihrer Einfachheit annehmen lassen, daß sie zutreffend sind. Hierher gehört z. B. die Angabe über die auf der eigenen Bahn beladenen Güterwagen, die durchlaufenen Achswerst und die beförderten Personen. An der Hand dieser, voraussichtlich ziemlich richtigen Zahlen läßt sich annähernd ein Urteil gewinnen, wie sich der Verkehr auf den Staatsbahnen in den beiden Kriegsjahren 1914 und 1915 entwickelt hat. Vorausgeschickt sei noch, daß in die Nachweisung die entsprechenden Angaben über den Verkehr auf der Warschau-Wiener und den Weichsel (Priwislinskaja)-Bahnen, weil beide nicht mehr im Machtbereich des russischen Reiches liegen, nicht aufgenommen worden sind. An dieser Stelle sollen zunächst die Staatsbahnen des europäischen Rußlands kurz verfolgt werden:

Auf der Bahn sind

		von den Wagen Achswerst durchlaufen	Güterwagen beladen	Personen befördert
		in Tausenden		
1. Alexander (Moskau-Brest)	1915	946 751	158,4	11 385
	1914	775 062	**173,1**	10 303
2. Jekatherinen	1915	1 521 117	1 645,9	15 896
	1914	1 551 449	**1 828,6**	14 506
3. Transkaukasus	1915	669 476	307,7	11 195
	1914	617 264	**425,0**	**12 603**
4. Libau-Romny	1915	538 272	207,6	6 268
	1914	497 376	**265,3**	5 530
5. Moskau-Kursk, Nishegorod und Murom	1915	1 043 643	310,8	17 329
	1914	914 343	**321,9**	16 297
6. Nicolai	1915	1 431 559	458,7	16 599
	1914	1 080 554	415,9	15 454
7. Perm	1915	758 945	287,4	6 798
	1914	705 794	**317,0**	5 646
8. Poljessje	1915	883 616	105,8	4 625
	1914	747 720	**143,8**	5 435
9. Riga-Orel	1915	804 702	231,7	7 618
	1914	722 793	**324,5**	**12 028**
10. Ssamara-Slatoust	1915	950 868	214,9	7 260
	1914	852 227	191.0	4 577
11. Ssyran-Wjäsma	1915	660 275	150,2	9 439
	1914	583 284	150.1	5 479
12. Ssjewernaja (Nord)	1915	1 237 121	351,6	17 639
	1914	974 424	**386,2**	15 186
13. a. d. schmalspurigen Bahn n. Archangelsk	1915	204 177	75,7	520
	1914	105 496	37,4	496
14. Ssjewero-Sapadnaja (Nord-West)	1915	1 284 919	469,2	27 747
	1914	1 293 065	430,4	**29 119**
15. Iugo-Sapadnaja (Süd-West)	1915	2 073 882	837,1	16 026
	1914	1 792 538	**929,9**	**18 368**
16. Iushnaja (Süd)	1915	1 599 255	583,1	20 908
	1914	1 536 004	**693,6**	19 502

Nimmt man nun an, daß die Staatsbahnen Rußlands in der schweren Zeit, die der Krieg über das Land gebracht hat, das Äußerste geleistet haben werden, was nach Maßgabe der Verhältnisse ihnen zu leisten möglich gewesen ist, so ergibt sich aus der vorstehenden Aufzeichnung, daß beladen wurden Güterwagen: 1915 6 395 800, 1914 7 033 700, also 1915 weniger 637 900, befördert wurden Personen: 1915 197,1 Millionen, 1914 190,5 Millionen), also 1915 mehr 6,6 Millionen.

Für die Leistungen, die in dem vorliegenden Fall in erster Reihe in Frage kommen, nämlich im Güterverkehr zeigt es sich, daß jene weniger bewegten, beladenen Güterwagen (637 900) sich so zusammen setzen, daß auf 11 Bahnen 705 300 Wagen weniger, und daß auf 5 Bahnen 67 300 Wagen mehr als im Vorjahre befördert worden sind. Diese Tatsache an und für sich würde noch nicht dafür sprechen, daß die 11 Bahnen in ihrer Leistungsfähigkeit zurückgegangen sein müssen, es würde vielmehr die Möglichkeit offen bleiben, daß sie nicht mehr in Anspruch genommen worden sind, wenn nicht andererseits die Tatsache feststünde, daß nur infolge der Leistungsunfähigkeit der Bahnen Rußland Hunger leidet. Nur weil die Bahnen die äußerste Grenze ihrer Leistungsfähigkeit bereits seit langem erreicht haben, ist es nicht mehr möglich, die großen Vorräte z. B. an Getreide, die in Sibirien, im Kaukasus und sonst in Rußland lagern, den Städten zuzuführen. Aber wie es mit Getreide bestellt ist, ähnlich verhält es sich mit Eiern, Fleisch und unzähligen anderen Bedarfsgütern. Es soll an dieser Stelle nicht besonders auf den Ausfuhrhandel eingegangen werden, weil das zu weit führen würde, wie verlockend es auch in dem obigen Zusammenhange sein mag; nur sei kurz darauf hingewiesen, daß Rußland ausgeführt hat:

	1909/13 durchschn.	1914	1915
	für Millionen Rubel		
1. Lebensmittel	879,6	492,2	169,1
2. Tiere	26,8	12,9	0,0
Dabei findet sich unter 1. im besonderen Getreide	673,4	349,7	68,0
der Menge nach Millionen Pud	725,1	374,7	36,9
	im Durchschnitt 1910/14		
Eier — Millionen Stück	3 298		492

Danach müssen im Lande ganz außerordentlich große Vorräte an Lebensmitteln lagern. Wenn dennoch die Bevölkerung unter einer Teuerung leidet, die die Höhe in anderen europäischen Ländern weit hinter sich läßt, und außerdem Hunger dulden muß, dann ist gewiß kein Zweifel, daß es eben nicht möglich ist, den vorhandenen Bestand an Lebensmitteln zu bewegen. So kommt es denn, daß voraussichtlich sehr viel Lebensmittel vorhanden sind und zum Teil verkommen müssen, während an anderer Stelle die Bevölkerung Gefahr läuft, durch Hunger zu verzweifelten Schritten getrieben zu werden. Lebensmittel sind hier herausgegriffen worden, weil an ihnen gezeigt werden konnte, was die Bahnen jedenfalls nicht fortzuschaffen brauchten, denn was nicht oder was weniger ausgeführt worden ist, muß annähernd im Lande geblieben sein. Anders verhält es sich natürlich mit Kohlen, Erz usw. Das ist ein Kapitel, auf das schon mehrfach in dieser Zeitung hingewiesen worden ist. Das Endergebnis für diese Beförderungsgegenstände ist bekanntlich, daß der Bedarf fast ausschließlich aus dem Donezgebiet gedeckt werden muß, daß das Donezgebiet in seiner Leistungsfähigkeit nicht zurückgegangen ist, daß aber die Lieferungen des Dombrowo-Beckens und die große Menge der eingeführten Kohlen fortgefallen sind, also nicht bewegt zu werden brauchten.

Zu allem anderen kommt dann noch die auffallende Erscheinung, daß selbst Bahnen in der nächsten Umgebung des Kriegsschauplatzes, wie z. B. die Alexander-, Poljessje-, Süd-West-, Süd-Bahnen 1915 weniger geleistet haben als 1914. Dagegen haben die Nord-West-Bahnen, obgleich ein großer Teil sich nicht mehr in russischem Besitz befindet, und die Nicolai-Bahn 1915 mehr zu leisten vermocht. Was die Nicolai-Bahn anbelangt, geschah dies allerdings, wie man weiß, unter Anwendung von Gewaltmaßregeln (dreimaliger Ausschluß des Personenverkehrs). Es muß zum Schluß, um irrtümliche Auffassung auszuschließen, nochmals betont werden, daß es sich bei der gebrachten statistischen Übersicht nur um solche Wagenladungen handelt, die auf der Versandbahn selbst verladen worden sind. Aber auch bei strenger Beachtung dieser Einschränkung wird das Bild im Großen und Ganzen nicht verschoben, und dieses Bild ist ein wenig erfreuliches. Ich glaube, daß das wichtigste Hindernis für die Leistungsfähigkeit der Bahnen der Mangel an Betriebsmitteln, namentlich an Lokomotiven ist. Rußland ging schon mit einem viel zu kleinen Bestand an leistungsfähigen Lokomotiven (12 040) in den Krieg. Der Krieg hat dann naturgemäß sehr viel abgenutzt, es werden auch nicht wenig Lokomotiven verloren gegangen sein, Reparaturen sind sicher nur langsam und wahrscheinlich auch unvollkommen ausgeführt worden, weil die vorhandenen Werkstätten nicht viel leisten konnten, denn Neubauten waren schon längst geplant, aber nicht ausgeführt. Dagegen kann der Ersatz durch Lieferungen von außen nur spärlich zugegangen sein, denn die Lokomotiven konnten doch wohl erst gebaut werden, nachdem sie bestellt worden sind. Von Bestellungen in Amerika sprechen die russischen Zeitungen aber erst reichlich spät im Laufe des Jahres 1915, so daß im Laufe von 1915 kaum eine wirkungsvolle Hilfe den russischen Eisenbahnen zugeflossen sein wird. Es waren das alles recht ungünstige Verhältnisse, die sicher die Abwicklung des Verkehrs sehr erschwerten.

Endlich ist der Verkehr auf den asiatischen Bahnen zu erörtern. Soweit Stoff zu seiner Beurteilung vorliegt, ist er im Gegensatz zum europäischen Verkehr während des Krieges gewachsen. Es sind nämlich auf der Bahn

			Wagen Achswerst durchlaufen	Wagen Güter beladen	Personen befördert
			in Tausenden		
Transbaikal		1915	589 121	85,9	3 200
		1914	521 161	76,1	3 634
Omsk	früher Sibirische	1915	1 367 648	224,0	6 686
		1914	230 154	93,4	1 256
Tomsk	Bahn genannt	1915	939 154	163,9	3 395
		1914	1 711 226	241,6	5 718
	zusammen	1915	2 895 923	473,8	13 281
		1914	2 162 660	411,1	10 608

Endlich auf den mittelasiatischen Bahnen und der Taschkent Bahn:

mittelasiatisch		1915	486 173	186,4	4 943
		1914	492 157	**189,8**	4 435
Taschkent		1915	812 317	127,9	3 808
		1914	809 053	122,1	3 023
	zusammen	1915	1 298 490	314,3	8 751
		1914	1 301 210	311,9	7 458

Aber selbst unter Berücksichtigung dieser Mengen gewinnt man immer noch nicht ein vollständiges Bild über die gesamten Leistungen der Staatsbahnen, denn es fehlen die großen Versandzahlen von Wladiwostok und es fehlen die Güter, die von den Privatbahnen herstammen. Trotz dieser fehlenden Angaben gewinnt man aber doch immer noch einen Überblick über die Leistungen der Bahnen, denn durch den Hinzutritt der Privatbahnen würden sich natürlich die Größen erheblich ändern, sie würden sich etwa um 35 % erhöhen, aber das Bild würde sich

aum sehr verschieben. Es bleibt dabei, daß die Anzahl der beenen Wagen im europäischen Rußland zurückgegangen, im siatischen dagegen gestiegen, der Personenverkehr aber im anzen Reiche gewachsen ist. Letzteres erklärt sich wohl ohne eiteres nicht nur aus der Bewegung des Militärs, sondern ch durch die Flucht der Bevölkerung aus den besetzten andesteilen und durch die gewaltsamen, von der Regierung geisteten „Evakuierungen", wie die der deutschen Kolonisten, nes Teils der Bewohner der baltischen Provinzen, eines Teils r Arbeiterbevölkerung Petersburgs usw.

Noch auf eine besondere Bahn, die Schmalspurbahn nach rchangelsk, sei zum Schluß hingewiesen, deren Leistung im üterverkehr 1915 um rd. 100 % gewachsen ist. Über diese ahn sind die Zufuhren aus England und Amerika zum allergrößten Teil geleitet worden. Aber selbst dieses große Anschwellen der Versandmenge hat tatsächlich nur 75 700 beladene Güterwagen oder 55 805 000 Pud oder 913 985 t in beiden Verkehrsrichtungen ergeben. Dieser Verkehr verteilt sich in der Weise, daß der weitaus größte Anteil auf den Versand von Archangelsk entfällt. Der Empfang Rußlands an Kriegsbedarf aus den befreundeten Staaten ist nicht ersichtlich. Doch kommt bei Beurteilung des Umfangs dieser Zufuhren immer noch in Betracht, daß auch Handelsgüter, wie die russischen Zeitungen wiederholt berichtet haben, in sehr großen Mengen eingeführt worden sind. So groß sind diese Mengen gewesen, daß es Monate nach Schluß der Schiffahrt noch gedauert hat, bis es gelungen ist, diese Handelsgüter ihrer Bestimmung zuzuführen.

Dr. Mertens.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Bestimmungen der deutschen Bahnen über Frachtzahlung nd Nachnahmebelastung im Verkehr mit dem Ausland.** Die auf rund der Bundesratsverordnung vom 16. März 1916, betreffend en Nachnahmen- und Frachtenverkehr mit dem Auslande (vgl. r. 24 S. 278 d. Ztg.) sowie der einschlägigen Bekanntmachung es Reichskanzlers vom 23. März 1916 (s. Nr. 26 S. 301 d. Ztg.) ndgemachten Bestimmungen über Frachtzahlung und Nachhmebelastung im Verkehr mit den nordischen Ländern, den iederlanden und der Schweiz (einschließlich der in diesen ändern liegenden Stationen deutscher Eisenbahnverwaltungen) uden durch folgende neue Bestimmungen ersetzt:

Für Güter- und Tiersendungen gelten gemäß der undesratsverordnung vom 16. März 1916 sowie der Bekanntachung des Reichskanzlers vom 23. März 1916 folgende Beimmungen:

I. Verkehr von Deutschland **nach** den genannten Ländern.

Sendungen werden nur angenommen, wenn die Fracht und le tarifmäßigen Gebühren für die Gesamtstrecke in Übereisung gestellt, d. h. vom Empfänger im Ausland rhoben werden.

II. Verkehr **von** den genannten Ländern nach Deutschland.

1. Die Sendungen werden von den deutschen Bahnen nur ernommen, wenn die Fracht für die Gesamtstrecke und alle rifmäßigen Gebühren der Versandstation vom Absender n Ausland gezahlt (frankiert) werden.

2. Sendungen mit Nachnahmen des Absenders werden on den deutschen Bahnen nicht übernommen; zugelassen nd jedoch

a) Nachnahmebeträge und Barvorschüsse im Verkehr mit den nordischen Ländern und den Niederlanden unter 10 ℳ, im Verkehr mit der Schweiz: unter 12.50 Fr.;

b) auf Frankaturrechnungen nachgenommene bahnseitige Vorfrachten;

c) Barauslagen der Eisenbahn (z. B. Zölle).

3. Wenn in Ausnahmefällen Einziehung vom Absender im uslande nicht möglich ist, werden die auf dem Gute lastenden rachten (einschließlich der tarifmäßigen Nebengebühren der ersandstation), soweit sie in Markwährung berechnet sind, m 40 % erhöht.

— **„Kaiserlich Frohnau" an der Nordbahn.** In der Sitzung es Verkehrsausschusses an der Nordbahn vom 27. Juni wurde itgeteilt, daß im Zusammenhang mit der Stiftung des Fürsten enckel Donnersmarck in Frohnau an der Nordbahn ein neuer ahnhof unter der Bezeichnung „Kaiserlich Frohnau" errichtet erden soll. Fürst Henckel Donnersmarck hat dem Kaiser bei rohnau ein etwa 1000 Morgen großes Waldgelände für Kriegsohlfahrtszwecke zur freien Verfügung gestellt. Es sollen ort u. a. ein Offiziersgenesungsheim und Anstalten für Kriegsedizin errichtet werden. Die neue Haltestelle „Kaiserlich rohnau" soll bei dem Vorwerk Zerndorf zwischen Frohnau nd Stolpe errichtet werden.

— **Fahrpreisermäßigung auf den bayerischen Staatseisenhnen.** Nach Bekanntmachung der bayerischen Staatsinisterien des Innern und für Verkehrsangelegenheiten vom d. M. wird den zur Bedienung der Dreschmaschinen entlasseen Mannschaften (Heeresangehörigen) im Bereiche der bayerihen Staatseisenbahnen für die diesjährige Erntezeit bei den ahrten von einem Arbeitsort zum andern die nach den Ausührungsbestimmungen C IX zu § 12 EVO. zum Zwecke der Arbeitsvermittlung vorgesehene Fahrpreisermäßigung gewährt. ie Ermäßigung wird auch bei Reisen von weniger als 25 Tarifilometer bewilligt.

Ferner geben die bayerischen Staatsministerien des Innern, für Kirchen- und Schulangelegenheiten und für Verkehrsangelegenheiten bekannt, daß im Bereiche der bayerischen Staatseisenbahnen die für jugendliche Personen zu den Feldbestellungsarbeiten zugestandene Fahrpreisvergünstigung mit sofortiger Gültigkeit auch für Erntehilfsarbeiter gewährt wird. Sie wird außerdem auch Schülern einer männlichen höheren Unterrichtsanstalt zugestanden, die nicht unter Leitung von Jugendvereinen stehen. Für solche Schüler sind die Ausweise zum Erlangung von Arbeiterrückfahrkarten von dem Rektorat oder Direktorat der Unterrichtsanstalt auszufertigen.

— **Der Eisenbahnetat im Finanzausschuß der württembergischen Zweiten Kammer.** (Forsetzung aus Nr. 54 S. 644 d. Ztg.) Der „Württemberg. Staatsanzeiger" meldet vom 8. d. M.: Auf Anfrage des Berichterstatters, ob und welche Verbesserungen der Löhne der Arbeiter und des unständigen Personals im Kriege eingetreten und ob hierbei die Löhne der Kriegsrüstungsindustrie mit berücksichtigt worden seien, erwiderte Ministerpräsident Dr. v. Weizsäcker: Einschneidende Änderungen seien jetzt nicht möglich, da die erforderlichen Mittel nicht bereit gestellt werden können und Änderungen in untrennbarem Zusammenhang mit den Gehältern der Unterbeamten stünden, eine Änderung der Gehaltsordnung im Kriege aber ausgeschlossen sei. So werde auch im Reich und in anderen Bundesstaaten verfahren und mit Teuerungszulagen ausgeholfen. Immerhin seien einzelne Verbesserungen erfolgt. Die Löhne des weiblichen Personals seien um 30 ₰ erhöht, jüngere Arbeiter seien mit dem unverkürzten Arbeitslohn erwachsener Arbeiter eingestellt, und wo besondere Verhältnisse es erforderten, seien 20 ₰ Lohnzuschlag genehmigt worden. Ebenso wurden Zulagen für männliche Arbeiter in erweitertem Umfange gewährt und die Fahrgelder des Zugpersonals erhöht. — Von je einem Mitglied der Sozialdemokratie und des Zentrums wurden eine Reihe von Beschwerden einzelner Zweige und Sonderwünsche vorgetragen, auch solche rein persönlicher Art. Zur Sprache kam insbesondere die Lage der Zeit-Lohnarbeiter, die ungenügende Menge der Seife und Putzwolle und der geringe Einfluß der Arbeiterausschüsse. Weiter wurden berührt das Beurlaubungswesen im Krieg und die Verhältnisse der Güterbodenarbeiter. Von seiten der Verwaltung wurde auf die Knappheit aller Putzmittel hingewiesen. Weiter wurde der erfreuliche Rückgang der Erkrankungszahl erwähnt und betont, daß von einer Reihe äußerer Dienststellen auf dem Gebiet der Fürsorge für das Personal Anregungen von sich aus gegeben und nicht erst Weisungen abgewartet werden. Auch in der Nahrungsmittelfürsorge für das Personal sei sehr viel geschehen, wie z. B. Abgabe von Saatkartoffeln, Sämereien usw. Die vorgebrachten einzelnen Beschwerden werden weiter geprüft werden. Eine Eingabe des Landesvereins von Lokomotivheizern und Reserve-Lokomotivführern wurde nach dem Antrag des Berichterstatters Dr. v. Kiene zu Punkt 1 betr. Regelung der Anstellungs- und Beförderungsverhältnisse der Regierung zur Kenntnisnahme, zu Punkt 2 betr. Kleiderentschädigungsgeld zur Berücksichtigung und zu Punkt 3 Fortgewährung der Verantwortungszulage zur Erwägung mitgeteilt. Hierzu wurde von Ministerpräsident Dr. v. Weizsäcker erklärt, daß im nächsten Friedensetat eine erkleckliche Zahl von Lokomotivführerstellen geschaffen werden, und auch die Anstellungsverhältnisse für die Lokomotivheizer eine wesentliche Verbesserung erfahren sollen, dasselbe treffe auch für andere Unterbeamten- und Beamtenklassen zu. Das Kleiderentschädigungsgeld gehöre an sich zur Gehaltsordnung, aber die Verwaltung erkenne an, daß die bezüglichen Auslagen des Personals im Krieg gewachsen seien, ein Entgegenkommen sei deshalb in Aussicht genommen; es sollen jetzt schon vorläufige Beihilfen gewährt werden. Die Frage der Verantwortungszulagen berühre auch andere Dienstzweige und werde geprüft werden. Zu erwähnen ist noch, daß die Zahl der in diesem Sommer geführten Züge nicht 78, sondern 58 % des Friedensfahrplans beträgt. — Beim Dampfschiffahrtsetat wurde die Einstellung des Personenverkehrs von Langenargen nach der

Schweiz und umgekehrt vom Berichterstatter bedauert und von der Verwaltung auf Anfrage mitgeteilt, daß württembergische Dampfschiffkurse nur noch nach Rorschach, Romanshorn und Lindau geführt werden.

— **Kriegswirtschaftliche Maßnahmen zu Gunsten des württembergischen Eisenbahnpersonals.** Die Generaldirektion der württembergischen Staatseisenbahnen hat ihre Angestellten auf die Wichtigkeit der Verwertung der diesjährigen Obsternte für die Volksernährung durch Einlegen von frischem haltbarem Obst in den Keller, durch Dörren oder Trocknen des Obstes oder durch Herstellung von Obstsäften hingewiesen. Zum Trocknen des Obstes ist die Benutzung der von Gemeinden oder Vereinen da und dort zu allgemeiner Benutzung aufgestellten Trockenschränke empfohlen worden. Auf der Bahnstation Mühlacker wird die Eisenbahnverwaltung selbst den Angehörigen der Verkehrsanstalten einen Trockenschrank zu unentgeltlicher Benutzung zur Verfügung stellen. Damit den Angestellten der Eisenbahnverwaltung ein entsprechender Anteil an der diesjährigen Obsternte zukommt, soll das auf Bahnabschnitten und Bahnböschungen anfallende Obst, dessen Ertrag nicht in der Pacht des Grundstückes inbegriffen ist, freihändig zu angemessenem Preis an die Beamten, Unterbeamten und Arbeiter der Verwaltung zur Deckung des Hausbedarfs verkauft werden. Die Bauinspektionen sind angewiesen worden, die einzelnen Lose derart zu bemessen, daß möglichst viele Liebhaber befriedigt werden können. Kinderreiche und bedürftige Familien sind besonders zu berücksichtigen. — In einer weiteren Bekanntmachung ist das Eisenbahnpersonal darauf aufmerksam gemacht worden, daß es durch eine deutsche Erfindung möglich geworden ist, die Fasern der in Deutschland überall wildwachsenden Brennessel für Spinnzwecke zu verwerten, und daß einheimische Webereien für entblätterte und getrocknete, in Bündel gebundene Brennesselstengel nicht unerhebliche Beträge bezahlen. Über das Sammeln und Trocknen der Brennesseln wird eine eingehende Anweisung gegeben und schließlich dem Personal zugesichert, daß der Erlös für die von Leuten der Eisenbahnverwaltung auf Bahneigentum gesammelten Brennesseln den Sammlern verbleibt.

— **Vom Ruhrkohlenmarkt.** Im Monatsbericht für den März erwähnt die „Köln. Ztg." bereits, daß die von der Regierung gewünschte stark erhöhte Kokserzeugung einen entsprechenden Fortfall von Kohlen mit sich bringe, wodurch erhebliche Umwälzungen und Beschränkungen in den Mengen und Sorten herbeigeführt, dagegen die Abfuhrmöglichkeit wesentlich verringert werde. Dann hieß es:

Technische Schwierigkeiten stehen der erhöhten Kokserzeugung nicht entgegen. Eine Reihe von Koksbatterien stehen noch kalt und können in Betrieb genommen werden. Hemmend steht dagegen dem Absatz der mehrerzeugten Koksmengen die Tatsache gegenüber, daß bisher schon der Mangel an verfügbaren Eisenbahnwagen in erster Linie Kokswagen betrifft, nämlich die Eisenbahnwagen mit größerem Fassungsvermögen, die für den mehr Raum beanspruchenden Koks in Betracht kommen. Diese Wagen sind zur Ergänzung der Bestände an gedeckten Wagen seit Kriegsbeginn zunehmend in großem Umfange umgebaut und mit Bedachung versehen worden und dienen zur Beförderung von Munition, andere Wagen werden unter Wegnahme der Seitenwände zur Beförderung von Kriegsfahrzeugen benutzt. Durch die erhöhte Kokserzeugung fällt also Kohle fort, und der Koks, der nunmehr in weiter zunehmendem Maße als Ersatz für Kohlen zur Kesselheizung herangezogen werden muß, kann kaum in größerem Umfange, als es bisher schon geschieht, befördert werden. Da neben diesem Koksbedarf für Kesselzwecke der Koksbedarf der Hochofenwerke bei dem glänzenden Gang der Eisenindustrie sich in dauernder Zunahme befindet, so werden die Eisenbahnverwaltung und das Kriegsministerium zweifellos etwas tun müssen, um aus den Neuanschaffungen und den Beständen in Kokswagen solche zur erhöhten Beförderung von Koks zur Verfügung zu stellen. Man darf das Vertrauen haben, daß die Militärbehörde auch dieser Schwierigkeit im allseitigen Interesse zu Leibe gehen und sie überwinden wird. Die Lagerbestände in Koks haben bereits wieder zugenommen, und die weitere Lagerung bedeutender Kohlenmengen ist in Rücksicht auf den Mangel an Eisenbahnwagen ins Auge gefaßt. . . . . .

Nach dem Juniberichte derselben Zeitung scheinen die befürchteten Schwierigkeiten in der Gestellung genügender Kokswagen behoben zu sein. Es wird dort der Rückgang des Kohlenversands hervorgehoben und in Bezug auf den Mehrverbrauch an Koks zugestanden, daß dieser sich das Feld erobere. Der Bedarf der Koksöfen, bei denen es keine Feiertage gibt, hat außerordentlich viel von der Kohlenförderung verschlungen, so daß der Kohlenversand, ganz besonders in kleinen Nüssen, manche Abnehmer in ernstliche Verlegenheit bringt. Auch die Schiffsverladungen in kleinen Nußkohlen für die Industrie sind so gering gewesen, daß darin nur verschwindende Mengen unterwegs sind und auch bei Schiffsabnehmern in diesem Mo[nat] ein Mangel anhalten wird, den ein, wie dringend zu hoffen [ist], bedeutend besserer Versand im Juli mit 27 Arbeitstagen ni[cht] wird ausgleichen können. Die Knappheit in den Kohlensort[en], welche die Großbetriebe in Friedenszeiten bevorzugten oder [ausschließ]lich zu beziehen pflegten, spricht eine so eindringli[che] Sprache, daß sich der Koks, als Hilfsmittel mehr und mehr [ge]schätzt und angefordert, das Feld erobert. Auch das K-B[rot] hat zuerst nicht jedem geschmeckt und hat sich nunmehr in Ja[hr] und Tag als recht bekömmlich erwiesen. Mit dem K-Brot [der] Industrie, dem Koks, ist es ebenso; auch er will dem Kes[sel], dem Magen der Fabrik, zuerst nicht immer schmecken, bewä[hrt] sich aber, wenn die Versuche gemacht sind, als durchaus ge[eig]neter Ersatz und als Erzeuger der gleichen Wärmemengen [wie] die alte Nahrung, die Kohle . . . . Es wird ferner erwähnt, [daß] bei den angespannten Ansprüchen der Kokereien es schwie[rig] sein werde, den Bemühungen des Handels auf Bezug von F[ett]nüssen, Anthrazit und und Erdnüssen gerecht zu werden. D[ann] heißt es weiter: „Als eine sehr willkommene Maßnahme in vi[el]facher Beziehung stellt sich die Einführung der Sommerzeit [dar] aus; u. a. würde sonst die Versorgung der inländischen G[as]werke erheblich schwieriger sein, als es jetzt der Fall ist. Die Schwierigkeiten sind — in Rücksicht auf die Versorgung [mit] den Winter — groß genug und bedürfen der besonderen Fü[r]sorge. Der Koksabsatz der Zechen erreichte im Juni wieder[um] gewaltige Versandziffern. Neben den Bahnen und Industri[en] die Koks statt Kohle beziehen, rufen die Hüttenwerke nach [sich] vor stark ab und zeigen Verbrauchsmengen, die sich an Fr[ie]denszíffern anlehnen. Die vorliegenden Maiziffern der Ro[h]eisenerzeugung erreichen mit rund 1 112 000 t bis auf eine Kl[ei]nigkeit die bisherigen Kriegshöchstziffern des März."

— **Personalnachrichten.** Bei der preußisch-hessischen Sta[ats]bahnverwaltung sind die Regierungsbaumeister des Eisenba[hn]baufachs Seidenstricker, bisher in Essen, als Vorst[and] (auftrw.) des Eisenbahn-Betriebsamts 2 nach Bremen [und] Wist, bisher in Fulda, als Vorstand des Eisenbahn-Betri[eb]samts nach Bochum versetzt. — Der Regierungsbaumeister [des] Maschinenbaufachs Reck, bisher beurlaubt, ist beim Eisenba[hn]-Zentralamt mit dem Wohnsitz in Duisburg zur Beschäftig[ung] im Staatseisenbahndienste einberufen.

Österreich.

— **Reiseverkehr.** Ein Erlaß des Eisenbahnministeriums [vom] 21. Juni an die k. k. Direktionen und die k. k. Betriebsleit[ung] Czernowitz sowie an die Privatbahnverwaltungen, betreff[end] das Verbot der Fortsetzung der Reise über die Station hin[aus] bis zu der die Fahrkarte gilt, und der Benutzung eines Re[ise]weges, der von dem in der Fahrkarte bezeichneten Wege [ab]weicht, besagt das Nachstehende: Auf Grund des § 93 der Ei[sen]bahnbetriebsordnung vom 16. November 1851 wird den [im] engeren Kriegsgebiet reisenden Zivilpersonen die Fortsetz[ung] der Reise über die Station hinaus, bis zu der ihre Fahrk[arte] gilt, und die Benutzung eines Reiseweges, der von dem in [der] Fahrkarte bezeichneten Wege abweicht, verboten. Im eng[eren] Kriegsgebiet darf daher zu den erwähnten Zwecken eine N[ach]zahlung im Zuge nicht erfolgen; auch im weiteren Kri[egs]gebiete und im Hinterlande ist eine solche Nachzahlung nur [in] soweit gestattet, als das Reiseziel und der ganze Reise[weg] außerhalb des engeren Kriegsgebietes liegen. Zivilperso[nen], die dieses Verbot übertreten, werden von der Beförderung [ge]schlossen und unterliegen einer Strafe von 2 bis 200 K. [oder] von 6 Stunden bis 14 Tagen Arrest.

— **Fortzahlung der Erwerbsteuer der österreichischen Staatsbahnen samt Zuschlägen.** Die umfassenden Arbeiten [für] die Feststellung des Reinerträgnisses der Staatsbahnen ver[an]sacht, bewirken, daß sich die Bemessung der Erwerbssteuer [für] die österreichischen Staatsbahnen bekanntlich oft um Jahre [ver]zögert. Bis zum Vorliegen einer neuen Bemessung zahlen [die] Staatsbahnen nach § 5 des Gesetzes vom 9. März 1870, R.G.[Bl.] Nr. 23, die Steuer und die davon entfallenden Zuschläge [auf] Grund der letzten Bemessung. Sobald die neue Bemessung [er]folgt, müssen natürlich die einstweilig geleisteten Fortzahl[ungen] in die festgestellte Gebühr eingerechnet, Überzahlu[ngen] rückvergütet und Nachzahlungen geleistet werden. Bei [den] starken Schwankungen, denen die Erträgnisse der Staatsba[hnen] unterworfen sind, und bei dem Nachhinken der Bemes[sung] hinter dem Erträgnisjahr sind diese Überzahlungen zeitw[eise] derart bedeutend gewesen, daß sie ein jähes Rückgehen [der] Steuereingänge und Erschütterungen des Gleichgewichtes [im] Haushalte autonomer Körperschaften, insbesondere der Ge[mein]den, bewirkt haben. Auf diese Art bewirken die Fortzahlu[ngen] gerade, was das Gesetz von 1870 vermeiden wollte, näm[lich]

jähes Hinaufschnellen und Herabgehen der Eingänge an Steuern und Zuschlägen. Zur Vermeidung dieser üblen Folgen hat das Finanzministerium schon in früheren Jahren gegebenen Falls die Stundung dieser Fortzahlungen bewilligt.

Bis zum ersten Vierteljahr haben nun die Staatsbahnen die Steuer und Zuschläge nach der auf Grund der Erträgnisse der Staatsbahnen im Jahre 1912 erfolgten Bemessung für das Jahr 1913 geleistet. Die Nachweisungen des Erträgnisses der Staatsbahnen in der Betriebsperiode 1914/15, deren Ergebnis für die Steuerbemessung des Jahres 1916 bestimmend ist, zeigen jedoch, daß bei der Kaiser-Ferdinands-Nordbahn, für die nach den Bestimmungen des Verstaatlichungsgesetzes eine besondere Betriebsrechnung zu führen ist, ein starker Rückgang eingetreten ist, so daß die ungeschmälerte Fortzahlung der Steuern und Umlagen zu erheblichen Überzahlungen führen müßte. Bei den übrigen Linien der Staatsbahnen ist der Rückgang derartig, daß die für 1916 zu bemessende Steuer voraussichtlich nicht einmal die Hälfte des Betrages decken wird, der aus der Staatsbahnsteuer für die in den Jahren 1905 bis 1909 neu verstaatlichten Linien vorweg auszuscheiden wäre. Auf die älteren Linien der Staatsbahnen wird sonach im Jahre 1916 eine Steuer überhaupt nicht entfallen; für die älteren Linien, denen nach den geltenden gesetzlichen Bestimmungen nur der nach Ausscheidung des Anteils der neu verstaatlichten Linien verbleibende Rest der Steuer zuzuweisen ist, wird selbst die für 1915 zu bemessende Steuer voraussichtlich um die Hälfte hinter der für 1913 bemessenen Steuer zurückbleiben, auf deren Basis die Fortzahlungen bisher geleistet wurden.

Daraus ergibt sich, daß die ungeschmälerte Fortzahlung der Steuern und Zuschläge der Staatsbahnen nach der Bemessung 1913 zu gewaltigen Überzahlungen und zu einem späteren plötzlichen Rückgange der Steuereingänge und Erschütterung im Gleichgewichte der Haushalte der autonomen Körperschaften führen müßte. Das Finanzministerium hat deshalb der Staatsbahnverwaltung die weitere Einzahlung für das zweite bis vierte Vierteljahr des Jahres 1916 teilweise, und zwar bezüglich der Nordbahn mit 30 %, bezüglich der übrigen Staatsbahnlinien mit 50 % gestundet.

Die Finanzverwaltung erwägt übrigens Maßnahmen, die die Bemessung der Erwerbsteuer der Staatsbahnen in Zukunft einfacher gestalten könnten, damit sie nicht, wie bisher, trotz des großen Arbeitsaufwandes so spät erfolgen müsse; auch wird erwogen, wie den für die Haushalte der autonomen Körperschaften, insbesondere der Gemeinden, außerordentlich abträglichen Schwankungen begegnet werden könnte.

— **Die Salzburger Eisenbahn- und Tramwaygesellschaft** erzielte im Jahre 1915: 661 579 K. (im Vorjahre 543 601 K.) Bruttoeinnahme und verteilt 4 K. (im Vorjahre keine) Dividende. Der Verkauf der Linie Salzburg-Lambrechtshausen an das Staatsärar ist in der Lokalbahnvorlage vorgesehen, deren Erledigung jedoch hinausgeschoben erscheint. Über den Kaufpreis ist noch keine Einigung erfolgt.

— **Aktiengesellschaft der Schneebergbahn.** Am 30. Juni fand in Wiener-Neustadt die achte ordentliche Generalversammlung statt. Das Betriebsjahr 1915 hat einen Gebarungsüberschuß von 295 908 K. ergeben. Es wurde beschlossen, den Verlustvortrag aus dem Jahre 1914 abzüglich des obigen Gebarungsüberschusses auf neue Rechnung zu übertragen.

— **Die Kohlenförderung Österreichs.** Nach amtlichen Quellen wurden in Österreich im Monate Mai 15.3 (+ 2.04) Millionen Meterzentner Steinkohle und 20.7 (+ 3.3) Millionen Meterzentner Braunkohle gefördert. Von der Mehrförderung an Steinkohle entfallen auf Ostrau 1,5 und auf Galizien 0.5 Millionen Meterzentner. Kladno hat um 177 000 Meterzentner weniger, dagegen Pilsen um 100 000 Meterzentner mehr gefördert. An der Mehrförderung von Braunkohle waren beteiligt: Brüx mit 2.2, Falkenau mit 0.6 und Trifail-Sagor mit 0.17 Millionen Meterzentner. In den ersten fünf Monaten wurden 73.3 (+ 7) Millionen Meterzentner Steinkohle und 99,4 (+ 6) Millionen Meterzentner Braunkohle gewonnen. An den erhöhten Ziffern der Steinkohle sind beteiligt: Ostrau mit 6,3 und Galizien mit 1.4 Millionen Meterzentner. Kladno hatte einen Ausfall von 1,3 Millionen Meterzentner. Pilsen dagegen einen geringen Zuwachs. Von der Erhöhung der Braunkohlengewinnung entfallen 3,5 Millionen Meterzentner auf Brüx, 1,4 Millionen Meterzentner auf Falknau und 0,5 Millionen Meterzentner auf Trifail-Sagor.

— **Besitzwechsel im Falkenauer Revier.** Ein bemerkenswerter Besitzwechsel hat sich kürzlich im Falkenauer Revier vollzogen: die Buschtiehrader Eisenbahn hat gemeinsam mit dem Aussiger Chemischen Verein unter Mitwirkung der Bodenkreditanstalt ein Kohlenwerk im dortigen Revier erworben. Der Kaufpreis soll 2 Millionen Mark betragen. Es handelt sich um die bisher noch nicht aufgeschlossenen Kästnerschen Grubenfelder, deren jährliche Förderungsmöglichkeit auf rund eine halbe Million Tonnen geschätzt wird. Die Förderung wird zwischen der Buschtiehrader Bahn und dem Aussiger Chemischen Verein in der Weise aufgeteilt, daß die Buschtiehrader Bahn, die derzeit nur Steinkohlenwerke im Kladnoer Revier besitzt, nunmehr auch über eigene Braunkohlen verfügen wird. Sie übernmmt die Großsorten, während der Aussiger Chemische Verein die Klarsorten übernimmt. Der Aussiger Chemische Verein wird in Falkenau eine neue Kalk-Stickstoffabrik errichten, für welche die neue Kohle in erster Linie bestimmt ist. Das Vorgehen ist in der Weise gedacht, daß durch die Falkenauer Bergbaugesellschaft eine neue Aktiengesellschaft mit 4 Millionen Aktienkapital gegründet wird, deren Aktien von der Buschtiehrader Bahn und vom Aussiger Chemischen Verein, zum geringen Teil von der Bodenkreditanstalt übernommen werden.

Ungarn.

— **Ungarische Lokaleisenbahnen, A.-G. in Budapest.** Der Abschluß für 1915 ergab an Dividenden und Verlosungsgewinnen 2 647 526 K. (i. V. 2 309 591 K.), während Unkosten 209 145 K. (214 185 K.), Kursunterschiede der im Ausland eingelösten verlosten Schuldverschreibungen und Zinsscheine 475 333 K. (109 942 K.) und Kursunterschiede der Wertpapiere des Sicherstellungsbestandes 0 K. (255 000 K.) erforderten. Es verblieb zuzüglich 242 087 K. (271 623 K.) Vortrag ein Reingewinn von 2 205 135 K. (2 002 087 K.) zu folgender Verwendung: 9% (7 %) Dividende gleich 1 620 000 K. (1 260 000 K.), Rücklage 250 000 K. (300 000 K.), Sonderrücklage 100 000 K. (200 000 K.) und Vortrag 235 135 K. Wie der Geschäftsbericht ausführt, ergibt der für 1915 dividendenberechtigte Teil der Vizinalbahn-Aktien, auf den Buchwert des Besitzes berechnet, einen Ertrag von 5,94 % (i. V. 5,83 %). Infolge einer wesentlichen Zunahme des Militär- und Zivilverkehrs steigerten sich die Personeneinnahmen bedeutend, während die Einnahmen aus dem Güterverkehr sich wohl ebenfalls gehoben haben, bei vielen Bahnen jedoch fühlbar zurückgegangen sind. Zweifellos könne man nach dem Krieg auf die Rückkehr normaler Verhältnisse rechnen. In den ersten zwei Monaten des laufenden Jahres betrugen die reinen Mehreinnahmen der Eisenbahnen bereits 270 000 K., woraus wohl gefolgert werden könne, daß die Ergebnisse des neuen Jahres nicht hinter denen des Jahres 1915 zurückbleiben, ja sogar diese möglicherweise noch übertreffen werden. Im Bestand der Gesellschaft befinden sich Vorzugsaktien im Nennwert von 131 030 500 K., die mit 88 848 983 K. zu Buch stehen, d. h. zum Durchschnittskurs von 67,81 % (67,71 %); der Unterschied ergibt sich aus den erfolgten Verlosungen.

Übrige europäische Länder.

— **Der große Güterverkehr auf den dänischen Staatsbahnen.** Wie in den anderen skandinavischen Ländern hat auch der Eisenbahnverkehr in Dänemark während des Krieges solche Zunahme erfahren, daß in denjenigen Erwerbszweigen, die in besonderem Grade für die Beförderung ihrer erzeugten oder benötigten Gütermengen auf Eisenbahnen angewiesen sind, fortgesetzt lebhafte Klagen über ungenügende Zahl Eisenbahnwagen laut werden. Die hier in Frage kommenden Erwerbskreise, die ein großes Wagenmaterial beanspruchen, sind beispielsweise die Landwirtschaft mit ihren riesigen Ausfuhr, Getreide- und Futterstoffgeschäfte, Kohleneinführer, Düngerfabriken usw. So sehr nun auch der angeschwollene Eisenbahnverkehr ein deutliches Zeichen dafür ist, welche reichen Einnahmen verschiedenen Erwerbszweigen durch die Kriegsverhältnisse erwachsen, so bringt er doch dem Eisenbahnverkehr die große Ungelegenheit, daß alle Bestandteile des dänischen Staatsbahnwesens, das rollende Material und die Bahnhöfe, die schon für den gewöhnlichen Verkehr der letzten Jahre knapp ausreichten, dem jetzigen Andrang gegenüber versagen. Auch das Eisenbahnpersonal wird aufs äußerste angestrengt. Verhältnismäßig am besten können noch die Dampffährenlinien, die den Eisenbahnverkehr zwischen den einzelnen Teilen Dänemarks oder mit dem Auslande aufrechterhalten, den Anforderungen genügen, wenngleich auch alle verfügbaren Dampffähren stark in Anspruch genommen sind. Ein Teil der jetzigen schwierigen Verhältnisse im Güterverkehr Dänemarks ist auch dem Umstand zuzuschreiben, daß die meisten Bahnen nur ein Gleis haben. Gegenwärtig ist die Generaldirektion der dänischen Staatsbahnen mit Ausarbeitung eines Planes beschäftigt, demzufolge sämtliche (?) Staatsbahnen Dänemarks Doppelgleis erhalten sollen, aber dieser umfassende Umbau nimmt ebenso wie andere Maßregeln, die eine durchgreifende Verkehrsverbesserung bringen könnten, einen beträchtlichen Zeitraum in Anspruch, so daß die beabsichtigten Verbesserun-

gen für eine Abstellung der gegenwärtigen Mißstände nicht in Frage kommen. Diese Mißstände sind eben gerade eine Folge des Krieges, den zudem noch bewirkt hat, daß auch ein großer Teil des Frachtverkehrs der Dampfschiffe auf die Staatsbahnen übergegangen ist. Außerdem muß der ganze Durchgangsverkehr der Nachbarländer erledigt werden. Nach einer Äußerung des Generaldirektors der dänischen Staatsbahnen, Andersen Alstrup, werde die Güterbeförderung in Dänemark ebenso sehr durch die mangelhaften Bahnhofsanlagen wie durch den Wagenmangel gehemmt. Der Verkehr sei so überwältigend, daß die Güter nicht so schnell, wie sie eintreffen, entladen werden könnten. Selbst wenn Wagen genug vorhanden wären, würde die mangelnde Leistungsfähigkeit den Stationsanlagen ein Hindernis bilden. Es fehle an Arbeitskräften, um die Wagen auf die Entladegleise zu bringen. Den gegenwärtigen Verhältnissen völlig Rechnung zu tragen, ginge nicht an. In solchem Falle würden die Staatsbahnen, wenn einmal der Krieg und damit die außergewöhnlichen Verhältnisse zum Abschluß kämen, nur eine Reihe kostspieliger Anlagen haben, die dann nutzlos wären. Auch bei der Beschaffung von Wagenmaterial, das nach Möglichkeit vermehrt werde, ergäben sich Schwierigkeiten, indem die Räderpaare wesentlich aus Deutschland bezogen würden, und es sei jetzt nicht leicht, dies Material heranzuschaffen. — Wie sich nach alledem ergibt, wird also auch noch während der ganzen Kriegsdauer mit den herrschenden Verkehrsschwierigkeiten in Dänemark zu rechnen sein. Ähnlich dürfte die Sache in Schweden und Norwegen liegen. M.

— **Holzkohlenbeförderung auf den Eisenbahnen des schwedischen Norrlands.** Die bekannten Schwierigkeiten der Beschaffung der Brennstoffe in Schweden haben zu einer ganz außerordentlichen Erhöhung der Holzkohlenherstellung und des Transportes der Holzkohle auf gewissen Eisenbahnen des schwedischen Norrlands geführt. Gegenüber dem gleichen Zeitraum des vorigen Jahres sind heuer um 27 % mehr befördert worden. Auf den Staatsbahnen nördlich Krylbo sind vom 1. Januar bis zum 15. April d. J. rund 14 000 Wagenladungen Holzkohle südwärts befördert worden. Zur Beförderung der beladenen und leer zurückgehenden Holzkohlenwagen waren in beiden Richtungen zusammengerechnet 800 Züge erforderlich oder auf 100 Tage ausgerechnet etwa je 4 Züge täglich in beiden Richtungen. Diese Beförderungen haben besonders an die Linie Ange-Krylbo ganz besondere, auf schwedischen einspurigen Bahnen noch nicht dagewesene Ansprüche gestellt, wobei die Schwierigkeiten noch durch ungünstige Witterungsverhältnisse — metertiefen Schnee und Kälte bis zu —40 Grad — erhöht wurden. Dr. S.

— **Schweizerische Eisenbahnstatistik für das Jahr 1914.** Im Eingange weist das Eisenbahndepartement zunächst darauf hin, wie der Betrieb der Eisenbahnen, der in den ersten sieben Monaten des Jahres eine regelmäßige, fortschreitende Entwicklung genommen hatte, durch den Ausbruch des Weltkrieges eine schwere Beeinträchtigung erlitt. Der Personen- und Warenverkehr im Innern des Landes und über seine Grenzen hinaus geriet ins Stocken. Die ordentlichen Anschlüsse in Basel und Delle gingen verloren. Der regelmäßige Fahrplan erlitt eine empfindliche Einschränkung. Einzelne Bergbahnen stellten die Fahrten ganz ein, die vorwiegend auf den Sommerverkehr angewiesenen Bergbahnen erlitten Einbußen bis zur Hälfte ihrer Einnahmen. Bei den Voll- und Schmalspurbahnen erreichten die Mindereinnahmen durchschnittlich gegen 20 %. In allen Dienstzweigen mußte infolgedessen auf große Sparsamkeit gehalten werden. Der Ausgleich wurde durch Einschränkung der Neubauten, verminderte Fahrleistungen, Herabsetzung der Personalbestände, Aufschub der planmäßigen Gehaltserhöhungen und bei einigen sehr bedrängten Verwaltungen sogar durch Lohnherabsetzungen zu erreichen gesucht. Die Kapitalverzinsung mußte bei einigen zu sehr geschwächten Unternehmungen aufgeschoben werden. Der Bundesrat faßte unterm 27. November 1914 einen Beschluß, nach dem das Eisenbahndepartement ermächtigt wurde, bei Liquidationsbegehren vermittelnd aufzutreten und, je nach Lage der Dinge, Zahlungsaufschub zu gewähren.

Von den statistischen Ergebnissen heben wir folgende hervor: Die Baulänge der in der Schweiz vorhandenen Bahnen betrug Ende 1914: 5535 km (Zuwachs 44 km). Hiervon entfallen auf Bundesbahnen: 2725 km, andere Voll- und Schmalspurbahnen: 2262 km, Trambahnen 455 km, Drahtseilbahnen 48 km, ausländische Bahnen 45 km. Unter den neu eröffneten Bahnen sind zu nennen: die schmalspurigen Strecken Chur-Arosa 26 km und Beatenbucht-Interlaken 10 km. An Tunneln sind in der Schweiz 577 mit einer Gesamtlänge von 235 km vorhanden. Die größte Länge weist der Simplontunnel auf mit 19 803 m. Dann folgen Gotthardtunnel mit 14 998 m, Lötschbergtunnel mit 14 612 m, Rickentunnel mit 8603 m, Jungfrautunnel mit 7113 m und Albulatunnel mit 5865 m. Mit zweispurigen Betriebsstrecken waren im ganzen 860 km ausgerüstet, davon auf den Bundesbahnen 832 km, d. s. 30 % d ganzen Betriebslänge. Betriebsmittel. An Lokomotive waren vorhanden: 1540 Dampflokomotiven und 111 elektrisch Es betrug die Anzahl der Triebwagen 329, der Personenwag 4869, der Gepäckwagen 985, der Güterwagen 18 055 und die A zahl der Achsen bei den Personenwagen 14 784 (2,86 auf 1 Bah kilometer), bei den Gepäck- und Güterwagen 38 633, (7,57 a 1 Bahnkm). Bei den Vollbahnen ist die elektrische Zug förderung vorhanden: auf der Simplonbahnstrecke der Bu desbahnen (22 km) sowie auf den Linien Arth-Goldau, Spie Frutigen-Brig, Burgdorf-Thun, Freiburg-Murten-Ins, Martign Orsières, Orbe-Chavornay und auf der Seetalbahn, im ganz auf 248 km Bahnlänge. Fahrleistungen. Die eigene und fremden Wagen legten in Achskilometern zurück: Persone und Gepäckwagen 467 399 233, Güterwagen 669 155 656, Za und Leistungen der Züge. Die Zusammenfassung d Zugverkehrs ergibt folgendes Bild: Geleistete Zugkilomet 47 292 848. Verkehr. Befördert wurden 114 819 370 Persone und 2 388 260 591 Personenkilometer, durchschnittlich auf 1 k 464 245 Personen, somit jede Person 20,80 km; 284 959 t Gepäc 1 390 939 896 tkm Güter, 270 379 t durchschnittlich auf 1 k 81,35 km durchschnittlich jede Tonne. Betriebsergebniss Die wichtigsten Zahlen sind folgende: 91 890 221 Fr. Ein nahmen aus dem Personenverkehr, 17 862 Fr. a 1 Bahnkm, 0,80 Fr. auf 1 Person 3,85 Cts. auf 1 Personenk 118 021 836 Fr. Einnahmen aus dem Gepäck-, Tie und Güterverkehr, 22942 Fr. auf 1 Bahnkm, 16,36 C auf 1 Achskm, 8,48 Cts. auf 1 t und km; 219 795 764 Fr. G samteinnahmen, 42 725 Fr. auf 1 Bahnkm, 4,65 Fr. a 1 Zugkm, 18,49 Ct. auf 1 Achskm; 149 605 081 Fr. Betrieb ausgaben, 29 081 Fr. auf 1 Bahnkm, davon entfallen Prozenten auf Allgemeine Verwaltung 3,65, Unterhaltung u Aufsicht 15,73, Abfertigungs- und Zugdienst 32,58. Fahrdien 38,67, verschiedene Ausgaben 9,37. Die Gesamtausgabe beliefen sich auf 165 079 856 Fr., d. s. 32 089 Fr. auf 1 Bahnk 3,49 Fr. auf 1 Zugkm, 13,89 Cts. auf 1 Achskm. Die B triebszahl betrug 75,11 %. Der Überschuß der Gesam einnahmen betrug 54 715 908 Fr., d. s. 10 636 Fr. auf 1 Bah kilometer. Gegenüber dem Vorjahre sind zurüc gegangen in Prozenten: die Einnahmen aus dem Persone verkehr um 17,21, aus dem Güterverkehr um 13,35, die Gesam einnahmen um 14,78, die Gesamtausgaben um 4,41 und der Ei nahmeüberschuß um 35,79. Die Betriebszahl ist von 66,96 auf 75,11 % gestiegen. Der Bestand des Betriebspe sonals bezifferte sich auf 43 008, d. s. auf 1 Bahnkm 8 2 Auf je 10 000 Fr. Einnahmen entfielen 1,96 Bedienstete. Un fälle. Gesamtzahl: 1585. Auf 10 Millionen Personenkm wurd 0,09 Reisende getötet und 0,24 verletzt. Auf 100 000 Lokomotivk wurden 0,06 Bahnbedienstete getötet und 2,26 verletzt. Auf 1 Bahnkm wurden 0,58 dritte Personen getötet und 0,76 verlet Die Unterstützungskassen zählten 48 685 beitrag pflichtige Mitglieder und hatten bei einer Einnahme v 20 612 993 Fr. und einer Ausgabe von 8 974 359 Fr. einen Ei nahmeüberschuß von 11 638 634 Fr. Außerdem enth die Statistik noch Angaben über die Straßenbahnen, Drahtse bahnen und Privatanschlußgleise.

— **Privatgüterverkehr nach und von Serbien.** Wie W. T. aus Wien meldet, sind hierüber folgende Bestimmungen e lassen worden: Mit dem 15. Mai d. J. ist der Zivilgüterverke auf den Strecken der M. E. D. 7 Belgrad-Crvenikrst, Velil Plana-Semendria, Paracin-Ber, Cuprija-Revnareka unter Vorb halt jederzeitigen Widerrufes aufgenommen worden. V diesem Tage an können Sendungen mit durchgehenden Frac briefen sowohl nach und von Stationen dieser Strecken, a nach und von den an diese Linie anschließenden Heeresbah strecken (Mladenowa-Lajkovac-Valjevo, Lajkovac-Bolje vci, da Stalac-Krusevac-Uzice) von und nach Stationen in Österreic Ungarn und Deutschland angenommen worden. Im Verkehr n Österreich-Ungarn sind österreichisch-ungarische Frachtbriefe, i Verkehr mit Deutschland „Internationale Frachtbriefe" zu ve wenden. — Hinsichtlich der Ein-, Aus- und Durchfuhr gelten d Strecken der M. E. D. 7 gegenüber Österreich-Ungarn und Deutsc land als im Auslande gelegen. Sendungen von und nach dies Gebieten sind daher die von den Zollbehörden vorgeschriebene P piere beizugeben, auch sind die sonstigen von diesen Behörd und den Militärbehörden erlassenen Vorschriften, namentlich d erlassenen Ausfuhrverbote zu beachten.

Von der Beförderung ausgeschlossen sind die nach dem inte nationalen Übereinkommen von der Annahme zur Bahnbeförd rung ausgeschlossenen oder nur bedingungsweise zum Tra port zugelassenen Gegenstände. (Anlage I zum International Übereinkommen.)

An Stelle der in den oben angeführten Frachtbriefen ang führten Bestimmungen gelten auf den Bahnstrecken in Serbi lediglich nur die in den Tarifen der M. E. D. 7 und Heeresbah Süd angeführten Bestimmungen. Ueber Boljevci-Batajni findet zurzeit ein durchgehender Zivilverkehr nicht statt. De

eichen ist zurzeit ein durchgehender Verkehr über Semendria ch nicht zugelassen.
Weiter wird bekanntgegeben, daß der Zivilgüterverkehr nach d von Bulgarien und der Türkei voraussichtlich in Bälde f dem Bahnwege über Belgrad-Nisch-Sofia in beschränktem mfange eröffnet werden dürfte. Entsprechende Veröffentlichungen durch die betreffenden Zentralstellen sind abzuarten.

— **40 000 Werst neue Eisenbahnen in Rußland.** In einer gemeinschaftlichen Beratung der Minister des Kriegs, der Finanzen, r Landwirtschaft, des Handels und der Industrie, der Verehrsanstalten und der Reichskontrolle, also fast des gesamten aatsministeriums, an der sich noch die Vertreter der Rayonomitees und anderer Körperschaften beteiligten, ist die Frage s Ausbaues des Eisenbahnnetzes beraten worden. Den Anß hierzu hat die Wahrnehmung gegeben, daß der Fortgang der nbauten in letzter Zeit sich ganz besonders verlangsamt hat. Es konnte festgestellt werden, daß der Umfang den Beförderngsmengen sehr schnell gewachsen ist. Eine Folge dieser rhältnisse ist es dann gewesen, daß eine Überlastung und rstopfung des bestehenden Eisenbahnnetzes beobachtet wern konnte. In der Versammlung bestand keine Meinungsverhiedenheit darüber, daß mit allen Kräften an der Beseitigung eser Mißstände gearbeitet werden müsse. Namentlich sei es rmeidlich, planmäßig einen Ausgleich zwischen der tatchlich fortzuschaffenden Gütermenge und dem dadurch notndig werdenden Ausbau des Eisenbahnnetzes herzustellen. nächst wurde der Versammlung der Nachweis erbracht, daß rzeit 7 der vorhandenen Eisenbahnlinien unter dieser Überstung bzw. Verstopfung zu leiden haben. Hierher gehören in ster Reihe die Bahnen, die vom Donezbecken ausgehen, die s Sibirien und aus Mittelasien die Verbindung mit dem euroischen Rußland herstellen. Soll diesen Bahnen durch Erauung neuer eine Entlastung gebracht werden, so kommen rner als nicht minder wichtig die sog. „Pionierbahnen" in Beacht, denen die Aufgabe zufällt, Schienenwege in die Gebiete tragen, die noch fern vom Verkehr liegen, aber natürliche denschätze, wie Steinkohlen, Naphtha, Wälder, Bergwerke w. in reicher Fülle aufweisen. Endlich sei aber auch dem rden Rußlands ganz besondere Aufmerksamkeit zu schenken, n mit seinem außerordentlich großen Reichtum an Wäldern nz besonders die Absatzmöglichkeiten gegeben werden müssen, n das Holz an den Markt bringen zu können. Ebenso dürfe cht übersehen werden, daß in Sibirien und Mittelasien vorndene Kurorte durch Eisenbahnen erreichbar gemacht wern müssen, weil sie zahlreiche und sehr heilkräftige Quellen ben. Alle diese Erfordernisse seien sehr dringend und erderten eine schnelle Befriedigung. Soll diese wirklich eintten, dann müßten rd. 40 000 Werst (= 42 680 km) Eisenhnen erbaut werden. Die Versammlung war der Ansicht, daß eser Bau in den nächsten 5 Jahren durchgeführt werden isse.
Also jährlich 8000 Werst neue Eisenbahnen! Man könnte es inahe dem Lande wünschen, daß diese kühnen Pläne in Erllung gehen. Aber wenn man sich vergegenwärtigt, was die schichte des Eisenbahnbaues in Rußland lehrt, und sich dabei t beiden Füßen auf den Boden der Wirklichkeit stellt, dann mmt man doch dazu, daß eine so große Versammlung, wie hier besprochene, sich nicht reinen Träumereien hingeben llte, falls sie die ernste Absicht hat, dem Lande zu helfen. kann doch in Rußland nicht unbekannt sein, daß derartige, r Rußland ins Ungemessene gehende Pläne schon sehr oft fgestellt, aber wohl nie durchgeführt worden sind. Dabei ist n früher noch vorsichtiger gewesen und hat nicht gleich 40 000 erst verlangt und dennoch sind die Pläne — Pläne geblieben. as aber schließlich von den Plänen ausgeführt wurde, brauchte zu in der Regel das Mehrfache der in Aussicht genommenen Zeit. zu kommt dann noch die drückende Zeit mit ihrer schwer f dem Staatskredit lastenden Bedrängnis. Die für den Eisenhnbau unternehmungsfreudigste Zeit fällt in die letzten 20 Jahre. dieser Zeit wurden 31 223 Werst (= 33 315 km) für den Betrieb öffnet, d. h. 1611 Werst (= 1719 km) im Durchschnitt der hre. Dabei war der Höhepunkt der Leistungen des Landes im hre 1899 erreicht, in dem das Eisenbahnnetz um 4693 Werst = 5004 km) wuchs. Ein früherer Bauabschnitt, der gleichfalls nz besonders viele Werst Eisenbahnen dem Lande brachte, war e Regierungszeit Alexanders II. Während der 24 Jahre wurden 5C1 Werst (= 21 942 km) oder im Jahresdurchschnitt 856 Werst = 913 km) dem Betriebe übergeben. Also nicht annähernd so el, als man jetzt in Petersburg träumt, bauen zu können. Man t sich ja während der Dauer des Weltkrieges allmählich daran wöhnt, mit größeren Zahlen zu rechnen als früher, immerhin ire eine außerordentlich große Steigerung der finanziellen istungsfähigkeit die Voraussetzung, um durchschnittch im Laufe von fünf Jahren je 8000 Werst zu uen, gegenüber den bisher erreichten 1611 Werst. o wird aber nach dem Kriege diese notwendige, wirtschaftliche Spannkraft herkommen, um solche Riesenleistungen durchführen zu können? Wird Rußland wirklich noch den alten Kredit genießen? und wird das Privatkapital wirklich nichts von seinem Vertrauen in Rußlands Kreditfähigkeit eingebüßt haben? Der Betrag, der hier in Frage kommt, bewegt sich zwischen 5 bis 6 Milliarden Rubel! Wer wird sie für Rußland zur Verfügung stellen? Das sind Fragen, deren Beantwortung allerdings in erster Reihe Rußland berührt, die aber ebenso für diejenigen von Interesse sind, welche von der Entwicklung der Verhältnisse in Rußland auf die Nachbarländer eine wesentliche Rückwirkung erwarten. Gelingt es Rußland wirklich, in kurzer Zeit sein Eisenbahnnetz namhaft zu vergrößern, so wird Rußland in demselben Umfange, als es durch Eisenbahnen das Land weiter erschließt, wirtschaftlich leistungsfähiger und damit kreditfähiger. Damit ist natürlich auch der Boden zu lebhaften und nutzbringenden Handelsbeziehungen geschaffen, was auch für Deutschland von der allergrößten Bedeutung sein muß.[1]

Dr. Mertens.

Fremde Erdteile.

— **Eisenbahn- und Hafenbau in Marokko.** Der Bau der von Tanger ausgehenden Eisenbahn wird jetzt mit großem Nachdruck betrieben, der Compagnie générale du Maroc sind erweiterte Finanzgarantien gewährt worden, wogegen sie sich verpflichtet hat, die Bauarbeiten innerhalb einer Frist von sechs Monaten zu beginnen. Ein gleiches Abkommen ist mit der spanischen Gesellschaft getroffen worden, die die Bauausführung auf spanischem Gebiet übernommen hat. Auch der Bau des Hafens von Tanger soll jetzt rascher gefördert werden; Konzessionsträgerin ist die französische Société internationale des travaux publics, an deren Spitze der Präsident des Crédit Foncier d'Algérie steht. („Hamb. Corresp.")

— **Betriebsergebnisse der deutschen Kolonialbahnen im Jahre 1913** [2]).

1913	Betriebslänge	Roheinnahme	Betriebsüberschuß im ganzen	Betriebsüberschuß für 1 km
	km	in Mark		
1. Ostafrika:				
Usambarabahn	352	1 194 657	455 749	1295
Tanganjikabahn (Kalenderjahr)	848	4 196 108	1 579 925	1863
zusammen .	1200	5 390 765	2 035 674	
im Vorjahre	1121	5 401 509	1 808 375	
2. Togo:				
Küstenbahn	44	102 714	24 620	560
Inlandbahn	119	381 073	215 654	1812
Hinterlandbahn . . .	167	374 949	145 916	874
Landungsbetrieb in Lome	—	293 815	114 796	—
zusammen .	330	1 152 551	500 986	
im Vorjahre	323	1 278 092	552 236	
3. Südwest:				
Karibib-Windhuk . .	191	1 255 601	528 141	2765
Windhuk - Keetmanshoop	507	602 332	73 022	144
Südbahn	545	2 038 807	384 958	706
Otavibahn	671	5 344 633	2 960 656	4412
zusammen .	1914	9 241 373	3 946 777	
im Vorjahre	1812	8 577 466	3 145 811	
4. Kamerun:				
Nordbahn	160	950 700	433 530	2709
Mittellandbahn (Kalenderjahr)	150	237 118	?	—
zusammen .	310	1 187 818	433 530	
im Vorjahre	160	623 558	219 466	
im ganzen	3754	16 972 507	6 916 967	1845
im Vorjahre	3416	15 870 625	5 725 888	1676
gegen das Vorjahr mehr	338	1 101 882	1 191 079	169

Die Betriebszahl ist von 63,9 im Vorjahre auf 59,2 % herabgegangen, und der Betriebsüberschuß für das Kilometer hat

[1]) Zunächst muß sich doch Rußland von den Schlägen des Weltkrieges erholen! Das wird sehr lange dauern! Die Schriftl.

[2]) Infolge der durch den Krieg gestörten Verbindung mit den Schutzgebieten gelangten die Betriebsabrechnungen unserer Kolonialbahnen so verspätet nach Deutschland, daß die Ergebnisse von 1913 erst jetzt veröffentlicht werden konnten.

sich von 1676 auf 1845 ℳ gesteigert, womit das durchschnittliche Anlagekapital von rund 82 000 ℳ/km eine Verzinsung von 2,25 % erhält. Nach der Höhe des kilometrischen Betriebsüberschusses geordnet, ergibt sich nachstehende Reihenfolge der Bahnen: Otavibahn 4412, Karibib-Windhuk 2765, Kameruner Nordbahn 2709, Tanganjikabahn 1863, Togo-Inlandbahn 1812, Usambarabahn 1295, Togo-Hinterlandbahn 874, Lüderitzbahn 706, Togo-Küstenbahn 560, Nordsüdbahn in Südwest 144 ℳ.

— **Amerikanische Eisenbahnen.** Die amerikanischen Bahnen zeigen in diesem Jahr eine Steigerung der Einnahmen, wie sie seit vielen Jahren nicht dagewesen ist. Allerdings hatten die beiden Vorjahre starke Rückgänge zu verzeichnen. Nachfolgende Übersicht bringt die „Frankf. Ztg.“:

Jan./Mai	Zahl der Bahnen	Länge in 1000 Meilen	Roh-einnahmen	gegen das Vorjahr
1905	51	75	231 Mill.	+ 14
1906	70	97	380 „	+ 52
1907	67	94	381 „	+ 33
1908	51	73	213 „	— 40
1909	50	78	241 „	+ 25
1910	48	86	299 „	+ 43
1911	44	87	304 „	+ 1
1912	48	90	329 „	+ 22
1913	49	89	355 „	+ 33
1914	48	95	338 „	— 24
1915	45	89	300 „	— 27
1916	40	88	354 „	+ 70

Danach sind in den ersten fünf Monaten des laufenden Jahres die Roheinnahmen der amerikanischen Bahnen um fast 25 % gestiegen. Nimmt man den Mai allein, so ergibt sich für diesen Monat eine Zunahme von nicht weniger als 18 Mill. Dollar gleich 31½ %.

Allgemeines.

— **Eine französische Hundeeisenbahn in den Vogesen.** Ein neues Kapitel zur Anteilnahme der Tiere an den mannigfachsten Aufgaben und Arbeiten im Dienste des Krieges liefert eine den französischen Blättern entnommene Schilderung der französischen Hundeeisenbahn, die in den letzten Wintern hinter der feindlichen Schützenlinie betrieben wurde. Da die Franzosen die großen Transporte in den Vogesen wegen der Schneemassen nicht zu bewältigen vermochten, ging die französische Heeresleitung daran, die schon seit längerer Zeit in Vorschlag gebrachte Idee einer Hundeeisenbahn zur Ausführung zu bringen. Zu diesem Zweck wurden mehrere Hundert dressierte Hunde aus Alaska, dem nordwestlichen Kanada und Labrador an die Front gebracht. Die Hunde, die zuerst Schlitten zogen, wurden dann ihrer neuen Bestimmung als „Eisenbahnhunde“ überantwortet. Man baute eine ebenso kleine wie leichte Feldeisenbahn, auf der wegen der fortwährenden steilen Steigungen keine Lokomotive zu verkehren vermochte. Die Hunde mußten die Maschinenkraft vertreten, indem sie vor die kleinen Lastwagen gespannt wurden, um diese die schroffen Hänge emporzuziehen. Bei dieser Arbeit zeigten sich die schon früher bei Nordpolexpeditionen mit Vorliebe verwendeten Hunde aus Alaska am brauchbarsten. Die neuartige Kriegseinrichtung der Hundeeisenbahn an der Front wurde auch Vertretern des englischen Heeres vorgeführt und gegebenenfalls zur Nachahmung empfohlen.

Rechtspflege.

— **Haftung der Eisenbahn für Diebstahl aus offenen Wagen.** (Entscheidung des Kammergerichts zu Berlin vom 6. Mai 1916.) Eine Kraftwagenfabrik übergab im Januar 1915 in München einen Kraftwagen zur Beförderung mit der Eisenbahn nach Berlin an den Beklagten. Der Wagen war durch die Absenderin selbst verladen worden, und zwar nach Vereinbarung mit der Eisenbahnverwaltung auf einen offenen Eisenbahnwagen. Bei der Ankunft des Gutes in Berlin fehlten zwei Ersatzräder, die an dem Kraftwagen durch Anschnallen befestigt gewesen waren. Beklagter hat auf Zahlung des Wertes der Räder in angeblicher Höhe von 680 ℳ gegen die Eisenbahnverwaltung Klage erhoben. Durch Urteil des Landgerichts I zu Berlin vom 20. Mai 1915 ist der Anspruch dem Grunde nach für gerechtfertigt erklärt worden.

Auf die Berufung der Eisenbahnverwaltung hat das Kammergericht (12. Zivilsenat) diese Entscheidung durch Urteil vom 6. Mai 1916 aufgehoben und die Klage kostenpflichtig abgewiesen.

Gründe:

Unstreitig sind die beiden in Rede stehenden Reserverädr während der vom Beklagten übernommenen Beförderung, nämlich in der Zeit von der Annahme zur Beförderung bis zur Ablieferung in Verlust geraten. Die Eisenbahn haftet daher an sich gemäß § 456 HGB., § 84 EVO. für den hierdurch entstandenen Schaden, da keiner der dort erwähnten Befreiungsgründe von der Haftung Platz greift, auch der Schaden gemäß § 8 EVO. rechtzeitig amtlich festgestellt ist.

Unter den Parteien ist nicht streitig, daß der Verlust der Räder nur auf einen während des Transportes verübten Diebstahl zurückzuführen ist, da irgendwelche Anhaltspunkte dafür, daß der Verlust in anderer Weise entstanden ist, nicht vorliegen. Daß der Eisenbahn, sofern dieser Diebstahl etwa durch einen ihrer Angestellten verübt ist, für den Verlust unbedingt haften würde, kann keinem Bedenken unterliegen, da die Eisenbahn gemäß § 458 HGB. für ihre Leute und andere Personen, deren sie sich bei der Ausführung der Beförderung bedient, haftet. Der Kläger, welcher nach dieser Richtung hin beweispflichtig ist (vergl. Staub § 459 Anm. und R. G. in Jur. Woch. 1891, S. 297), hat jedoch eine dahingehende Behauptung nicht aufgestellt oder unter Beweis gestellt; die bloße Vermutung aber, daß der Diebstahl wahrscheinlich durch Bahnangestellte verübt sei, kann eine solche Behauptung nebst dem erforderlichen, bestimmten Beweisantritt nicht ersetzen. Hiernach ist davon auszugehen, daß der Diebstahl der beiden Räder auf unaufzuklärende Weise durch unbekannte Täter verübt ist.

Gegenüber dem Ersatzanspruche aus der Haftung für einen solchen Diebstahl hat sich der Beklagte nun auf die Vorschrift des § 86 Nr. 1 EVO. (§ 459 HGB.) berufen, wonach die Eisenbahn in Ansehung der Güter, die nach den Vorschriften der Eisenbahn-Verkehrs-Ordnung oder des Tarifs oder nach einer in den Frachtbrief aufgenommenen Vereinbarung mit dem Absender in offenen Wagen befördert werden, nicht haftet für den Schaden, der aus der mit dieser Beförderungsart verbundenen Gefahr entsteht. Daß das Gut in dem hier vorliegenden Falle auf offenem Wagen befördert ist und daß diese Beförderungsart auf der maßgebenden Tarifvorschrift sowie auf einer Vereinbarung mit dem Absender beruht, ist zwischen den Parteien unstreitig. Streitig dagegen ist, ob zu den Gefahren, bezüglich deren die Eisenbahn nach § 86 Nr. 1 EVO. von der Haftung befreit ist, auch die Diebstahlsgefahr zu rechnen ist, sofern der Diebstahl nicht nachweisbar durch Bahnangestellte verübt ist. Diese Frage war, im Gegensatz zu den Vorderrichter, zu bejahen.

Unter den Gefahren, bezüglich deren die Eisenbahn gemäß § 86 Nr. 1 EVO. von der Haftung befreit ist, sind keineswegs nur solche zu verstehen, welche ausschließlich bei den auf offenen Wagen beförderten Gütern vorkommen, vielmehr fallen darunter auch solche Gefahren, die an sich auch auf in geschlossenen Wagen beförderte Güter einwirken können. So gehören zu denjenigen Gefahren, für welche gemäß § 6 Nr. 1 EVO. die Eisenbahn bei Beförderung des Gutes in offenen Wagen nicht haftet, nach der herrschenden Ansicht, wie auch Kläger nicht bestreitet, z. B. atmosphärische Niederschläge, Hitze, Kälte usw.; alle diese Gefahren können aber auch bei in geschlossenen Wagen beförderten Gütern den Verlust oder Beschädigung hervorrufen. Ferner sind die Funkenfluge sowohl die in geschlossenen Wagen beförderten Güter (durch etwa vorhandene Öffnungen), als auch die in offenen Wagen befindlichen Güter ausgesetzt, während nun bei der ersteren Beförderungsart die Eisenbahn für den auf solche Weise entstandenen Schaden nach der herrschenden Ansicht haftet, ohne sich auf höhere Gewalt berufen zu können, ist sie bei der zweiten Beförderungsart von der Haftung für Funkenflug gemäß § 86 Nr. 1 EVO. befreit. Der wesentliche Gesichtspunkt, von dem bei der Beurteilung der Frage auszugehen ist, ist aber der, daß bei der Beförderung auf offenen Wagen das Gut der betreffenden Gefahr in besonders leichter Weise, in besonders erhöhtem Maße ausgesetzt ist.

Was insbesondere die Diebstahlsgefahr betrifft, so ist natürlich auch die in geschlossenen Wagen beförderten Güter solcher Gefahr ausgesetzt, aber die auf offenen Wagen beförderten Güter sind es in besonders hohem Grade, und zwar gerade mit Rücksicht auf diese Beförderungsart. Dabei ist es unerheblich, ob etwa zu gewissen Zeiten, durch Zusammenwirken besonderer Umstände — z. B. weil zeitweise Banden, die sich zum Zwecke der Beraubung von Eisenbahngütern zusammengetan haben, ihr Wesen treiben — eine besonders häufige Beraubung auch geschlossener Wagen stattfindet; vielmehr kommt es nur darauf an, ob objektiv die Beförderungsart als solche die Gefahr des Diebstahls begünstigt. Daß dies aber bei der Beförderung der Güter auf offenen Wagen der Fall ist, kann keinem Zweifel unterliegen. Einmal ist das auf offenen Wagen beförderte Gut den Blicken Jedermanns freier zugänglich, und es ist daher, sofern das Gut einigermaßen wertvoll ist, der Anreiz zum Diebstahl ein erheblich größerer, als bei geschlossenen Wagen, bei denen der Betreffende regelmäßig nicht wissen kann, welcher

r Inhalt des Wagens ist. Dies trifft auch dann zu, wenn das
ut auf offenen Wagen mit einer Plandecke überdeckt ist, da
tzterer Umstand regelmäßig nicht hindern wird, die Art des
utes zu erkennen. Im vorliegenden Falle ist aber der Kraft-
agen mit solcher Plandecke gar nicht versehen gewesen, wie
raus zu entnehmen ist, daß der Frachtbrief einen darauf hin-
utenden Vermerk nicht enthält; dies ist aber beim Vor-
ndensein einer Plandecke stets der Fall, da die Eisenbahn,
elche für ein Abhandenkommen des Plans haftet, dann stets
r die Aufnahme eines solchen Vermerks in den Frachtbrief
rge trägt. Die gegenteilige Behauptung des Klägers er-
hien daher durch den Inhalt des Frachtbriefs widerlegt.
emnach waren die beiden Ersatzräder, welche dem Kraft-
agen angeschnallt waren, dem Blick desjenigen, der den
iebstahl ausgeführt hat, offen preisgegeben, und sie mußten
gesichts der Tatsache, daß gerade während der Kriegszeit —
e Verladung ist im Januar 1915 erfolgt — Gummiwaren sehr
n Preise gestiegen sind, einen besonderen Anreiz zum Dieb-
ahl hervorrufen.

Ferner kommt in Betracht, daß bei den auf offenen Wagen
förderten Gütern ein Diebstahl sich bei weitem leichter aus-
ihren läßt, als aus geschlossenen Wagen, welche regelmäßig
ch besonders verschlossen und plombiert sind. Da die beiden
äder im vorliegenden Falle an dem Kraftwagen nur ange-
hnallt waren, so ließen sie sich ohne Schwierigkeit davon
lösen.

Endlich war zu erwägen, daß die in geschlossenen Wagen
förderten Güter vor der Gefahr des Diebstahls deshalb mehr
esichert sind, weil ein Diebstahl aus geschlossenen und plom-
ierten Wagen unter der hohen Strafandrohung des schweren
iebstahls steht, ein Schutz, welcher den auf offenen Wagen
eförderten Gütern fehlt. Unzutreffend ist die Ansicht des
lägers, daß, sofern der Kraftwagen mit einer Plandecke be-
eckt war, eine Entwendung von zu dem Wagen gehörigen
egenständen ebenfalls der Strafe des schweren Diebstahls
nterlegen sein würde, da dann der Diebstahl nur mittels Ab-
hneidens oder Ablösens von Befestigungs- oder Verwahrungs-
itteln ausführbar gewesen wäre, was nach § 243 Nr. 4 StrGB.
leichfalls als schwerer Diebstahl anzusehen sei. Selbst wenn
ine solche Plandecke vorhanden gewesen wäre, würde sie doch
ur an dem Kraftwagen selbst befestigt gewesen sein, um ihn
or äußeren Einwirkungen zu schützen, nicht aber an dem
isenbahnwagen, auf dem der Kraftwagen sich befand; als Be-
estigungsmittel im Sinne des § 243 Nr. 4 StrGB. sind aber nur
olche anzusehen, welche den Gegenstand der Beförde-
rung mit dem Transportmittel verbinden
vergl. Frank, Strafgesetzbuch § 243 Anm. R. G. Strafsachen
Bd. 35, S. 431). Als schwerer Diebstahl hätte daher auch beim
Vorhandensein einer Plandecke die Entwendung der beiden
Räder nicht erachtet werden können. Im übrigen ist aber auch,
wie oben bemerkt, eine solche Plandecke überhaupt nicht bei
der Beförderung des Kraftwagens benutzt worden.

Nach alledem hat der Senat angenommen, daß die Diebstahls-
efahr zu denjenigen Gefahren zu rechnen ist, welche bei den
uf offen gebauten Wagen beförderten Gütern mit dieser be-
onderen Beförderungsart verbunden sind, und für welche da-
er bei einem aus solcher Gefahr entstandenen Schaden die
Eisenbahn gemäß § 86 Nr 1 EVO. nicht haftet. Die gleiche
Ansicht wird auch von Staub (§ 459 Anm. 13) und Eger (EVO.
Anm. 455) vertreten. Auch das Reichsgericht steht augen-
scheinlich auf demselben Standpunkt, denn in der vom Beklagten
überreichten Abschrift des Urteils vom 17. November 1914 heißt
es: „Das Berufungsgericht hätte vielmehr prüfen müssen, ob
nicht die bei der Beförderung im offnen Wagen bestehende
Gefahr des Abhandenkommens (durch Diebstahl, Herunter-
fallen usw.) im vorliegenden Falle dadurch ausgeschlossen war
usw." Das Reichsgericht sieht also offenbar die Diebstahls-
gefahr an sich als eine mit der Beförderungsart im offenen
Wagen verknüpfte Gefahr an, die nur durch besondere, hier
nicht obwaltende Umstände ausgeschlossen werden kann.

Dieser Ausschluß der Haftung der Eisenbahn für den Schaden, der aus der mit der Beförderung auf offenen Wagen verbundenen Gefahr entsteht, greift jedoch nach § 86 Nr. 1 Abs. 2 EVO. dann nicht Platz, wenn es sich dabei um den „Verlust ganzer Stücke" handelt. In diesem Falle ist also die Eisenbahn ersatzpflichtig, auch wenn das betreffende Gut durch Diebstahl auf unaufgeklärte Weise in Verlust geraten ist. Es fragt sich daher, was im Sinne jener Vorschrift unter „ganzen Stücken" zu verstehen ist. In dem oben erwähnten Urteile sagt das Reichsgericht, daß „als ganze Stücke füglich nur Gegenstände angesehen werden können, die im Frachtvertrag besonders bezeichnet sind". Ausweislich des überreichten Frachtbriefes . . . ist darin als Gegenstand des Frachtvertrages angegeben ein Automobil, unter Angabe des Zeichens . . ., der Nummer . . ., der Anzahl . . . und des Gewichtes . . . Außerdem befindet sich dort noch der Zusatz: „2 Reserve-Räder", ohne daß jedoch hierbei irgendwelche, auf Zeichen, Nummer oder Gewichtsangabe hindeutende Vermerke ersichtlich sind. Da dieser Zusatz augenscheinlich mit einer von den übrigen Eintragungen des Frachtbriefes abweichenden Schrift und Tinte geschrieben ist, so lag die Annahme nahe, daß der Zusatz erst nachträglich nach der Aufgabe des Frachtgutes in dem Frachtbriefe hinzugesetzt ist. Der nach dieser Richtung erhobene Beweis hat jedoch kein Ergebnis gehabt, da der Zeuge W. den Frachtbrief nur unterschrieben, aber nicht selbst ausgefüllt hat, dies vielmehr durch den Kläger geschehen ist, und der Zeuge nicht angeben konnte, ob bei der Aufgabe des Frachtguts bereits der Vermerk „2 Reserve-Räder" sich im Frachtbrief vorfand oder nicht.

Es kann dies jedoch dahingestellt bleiben, denn selbst wenn jener Zusatz: „2 Reserve-Räder" bereits bei Aufgabe des Frachtguts in dem Frachtbriefe enthalten war, so haben die beiden Räder dadurch doch nicht die Eigenschaft „ganzer Stücke" im Sinne des § 86 Nr. 1 EVO. erhalten.

Nach § 56 EVO. sind in dem Frachtbriefe bei Versendung von Stückgütern die Anzahl, Nummer und Zeichen sowie das Gewicht anzugeben, und nach § 57 ebenda haftet der Absender der Eisenbahn gegenüber für die Richtigkeit und Vollständigkeit dieser Angaben, zumal wenn er, wie hier, die Verladung selbst bewirkt hat. Aus dem Frachtbrief ergibt sich nun aber, wie schon bemerkt, daß nur „1" Frachtgut, nämlich das Automobil, zur Beförderung aufgegeben ist; daß auch nur bezüglich dieses einen Frachtstückes Nummer, Zeichen sowie Gewichtsangabe im Frachtbrief enthalten sind. Alle diese Angaben fehlen bei den beiden Reserverädern. Ihr Gewicht ist also in dem Gesamtgewicht mit enthalten, und für dieses Gesamtgewicht ist auch nur ein einheitlicher Frachtsatz von 92.20 ℳ berechnet. Aus diesem Sachverhalt ist zu entnehmen, daß der Absender die beiden Reserveräder, welche unstreitig an dem Automobil angeschnallt waren, nicht als besonderes selbständiges Frachtgut aufgegeben hat und hat aufgeben wollen, sondern lediglich als Zubehörstück des Automobils, und durch die Hinzufügung des Vermerks „2 Reserve-Räder" nur den Beweis sich hat sichern wollen, daß die beiden Räder auch tatsächlich mit aufgeliefert sind. Der Begriff „ganze Stücke" im Sinne des § 86 Nr. 1 Abs. 2 EVO. ist aber nur dann erfüllt, wenn es sich um ein als besonderes selbständiges Stückgut (Kollo) aufgegebenes Frachtgut handelt und dies aus dem Frachtbrief deutlich hervorgeht. In Ermangelung dieser Erfordernisse kann daher die Ausnahmevorschrift des Absatz 2 des § 86 Nr. 1 EVO. hier keine Anwendung finden, weil die beiden Reserveräder nicht „ganze Stücke" im Sinne dieser Vorschrift darstellen. Hiernach kommt die bei dem Verluste „ganzer Stücke" bestehende, unbedingte Haftung der Eisenbahn in Fortfall. Da aber im übrigen, wie oben dargelegt, eine Haftung der Eisenbahn für Diebstahlsverlust bei Frachtgütern, die auf offenen Wagen befördert werden, zu verneinen ist, so mußte die Klage der Abweisung unterliegen. Der Berufung war daher unter Abänderung der Vorentscheidung stattzugeben. N.

Amtliche Mitteilungen der Geschäftsführenden Verwaltung.

Rundschreiben der Geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. I 62 vom 8. Juli d. J. an die am Vereinsreiseverkehr selbständig beteiligten Verwaltungen und die k. k. Staatsbahndirektionen, betreffend Änderung der Fahrscheinverzeichnisse (abgesandt am 13. Juli d. J.).

Nr. III 97 vom 19. Juni d. J. an sämtliche Vereinsverwaltungen betreffend die Niederschrift Nr. 69 über die Sitzung des Ausschusses für die Vereinssatzungen und allgemeine Verwaltungsangelegenheiten in Teplitz-Schönau am 2. und 3. Juni d. J. (abgesandt am 27. Juni d. J.).

Nr. III 119 vom 8. Juli d. J. an die Vereinsverwaltungen, die im II. Vierteljahr 1916 zahlpflichtige Bekanntmachungen in der Vereinszeitung erlassen haben, sowie an das Königliche Eisenbahn-Zentralamt in Berlin, betreffend Kosten für Bekanntmachungen in der Vereinszeitung (abgesandt am 13. Juli d. J.).

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Nachrufe.

Am 3. Juli 1916 starb den Heldentod fürs Vaterland der

Königliche Regierungsassessor

Herr Schultz-Fademrecht,

Hilfsarbeiter der Königlichen Eisenbahndirektion,
Oberleutnant der Reserve und Führer der Maschinengewehr-Kompanie des Grenadier-Regiments Nr. 5,
Ritter des Eisernen Kreuzes zweiter und erster Klasse.

Voll Begeisterung zog er beim Kriegsbeginn hinaus in den Kampf. Im Osten und Westen focht und blutete er. Nur kurze Zeit durfte er in unserem Kreise tätig sein, aber sie genügte, uns sein lauteres Denken, seine vorbildliche Pflichttreue und seine anspruchslose Bescheidenheit kennen und schätzen zu lernen.

Sein Andenken werden wir stets in Ehren halten.

Altona, den 11. Juli 1916. (942)

Der Präsident
und die höheren Beamten der Königlichen Eisenbahndirektion.

Nach langem und schwerem Leiden ist heute früh

der Königliche Regierungs- und Baurat

Herr Albert Wendt

im Alter von noch nicht 58 Jahren hierselbst verschieden.

Der Verstorbene hat der Preußischen Staatseisenbahnverwaltung mehr als 30 Jahre hindurch angehört, zuletzt seit 1908 als Mitglied unserer Behörde.

Ein Mensch von edelstem Charakter, von seltener Herzensgüte und größter persönlicher Liebenswürdigkeit, ein hochbegabter Beamter von reichen Kenntnissen und vorbildlicher Pflichttreue ist mit ihm dahingegangen. Wir empfinden den Verlust dieses trefflichen Mannes aufs schmerzlichste; unsere Zuneigung und Verehrung bleiben ihm über das Grab hinaus.

Cassel, den 12. Juli 1916. (947)

Der Präsident
und die höheren Beamten der Königlichen Eisenbahndirektion.

2. Güterverkehr.

Norddeutsch-Ungarischer Verkehr.
Tarif Teil II. Heft 1 vom 1. April 1913.

I. Als vorletzter Absatz ist im Warenverzeichnis des Ausnahmetarifs 11 A und B (Gemüse als Eilgut) auf Seite 47 des Nachtrags II folgender Vermerk aufzunehmen:

„Die Frachtsätze dieses Ausnahmetarifs gelten bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1916."

II. Absatz 3 des Warenverzeichnisses des Ausnahmetarifs 13 A (Beeren, frische usw. als Eilgut) auf Seite 69 des Nachtrags II wird wie folgt abgeändert:

„Die Schnittfrachtsätze des Schnittpunktes II gelten bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1916."

III. Die Gültigkeit des Ausnahmetarifs 13 A 1 (Beeren, frische usw. als Eilgut) auf Seite 79 des Nachtrages II wird bis auf Widerruf, längstens bis 30. Juni 1917 verlängert.

Breslau, den 10. Juli 1916. (944)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

Süddeutsch-Ungarischer Verkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. August 1916 kommt für die Beförderung von gereinigtem Petroleum rumänischer Herkunft bei Frachtzahlung für mindestens 10000 kg für den Eisenbahnwagen und Frachtbrief von Budapest dunap. t. p. nach Regensburg der Frachtsatz von 347 ₰ für 100 kg zur Einführung.

München, den 11. Juli 1916. (945)
Tarifamt der K. Bay. St.-E.-B. r. d. Rh., namens der beteiligten Verwaltungen.

Güterverkehr der badisch-schweizerischen Übergangsstationen mit der Schweiz.

Mit Gültigkeit vom 1. August 1916 wird für die frachtgutmäßige Beförderung von Soda, roher kalzinierter, schweiz. Ursprungs (ausgenommen kaustische und kristallisierte Soda, sowie doppelkohlensaures Natron) in Wagenladungen von mindestens 10000 kg oder dafür zahlend ab Rekingen nach Basel Bad. Stb. ein Ausnahmefrachtsatz von 29 cts. für 100 kg eingeführt.

Karlsruhe, den 10. Juli 1916. (939)
Gr. Generaldirektion der Staatseisenbahnen.

Güterverkehr der badisch-schweiz. Übergangsstationen mit der Schweiz.

Vom 1. Juli 1916 an gilt der gemeinsame schweiz. Ausnahmetarif Nr. 41 für flüssige Milch usw. auch im Verkehr mit der Bern-Schwarzenburg-Bahn.

Karlsruhe, den 11. Juli 1916. (94
Gr. Generaldirektion der Staatseisenbahnen.

3. Personen- und Gepäckverkehr.

Badischer Personentarif, Teil II, Heft

Mit Gültigkeit vom 1. August 19 erscheint der Nachtrag II. Er enthä Änderungen der besonderen Ausfü rungsbestimmungen zur Eisenbahnve kehrsordnung und der Preistafeln, d bereits im Verfügungswege eingeführ sind, ferner neben einigen unwesentliche Änderungen der Bestimmungen u Preistafeln eine Erweiterung der beso deren Bestimmungen über die Ausgal von Schülerkarten, wonach diese Kart von Schülern im engeren Sinne zum B such des Gottesdienstes benutzt werd dürfen. Nähere Auskunft erteilt uns Verkehrsbureau.

Karlsruhe, den 11. Juli 1916. (94
Gr. Generaldirektion der Staatseisenbahnen.

4. Verdingungen.

Verdingung von Weichenteilen.

1. 295 Stück Zungenvorrichtungen Regelweichen 8 a und 6 d, 22 Stü zu Federweichen 8a und 6d,
2. 438 einfache und Doppelherzstück 8 a und 6 d,
3. 320 Weichenböcke,
4. Etwa 32 t Hakenschloßteile, Dre lager, Spurstangen, Zungenkloben

Die Verdingungsunterlagen liegen b unserer Materialienverwaltung hie selbst zur Einsicht aus und können v dieser Dienststelle bezogen werden gege Einsendung von je 1 ℳ zu 1 und 2, v je 0,50 ℳ zu 3 und 4.

Angebote sind verschlossen und m entsprechender Aufschrift bis zu 22. Juli, vormittags 11 Uhr, dem Zei punkt der Öffnung, an uns einzusende

Zuschlagsfrist 3 Wochen.

Schwerin (Meckl.) 8. Juli 1916. (94
Großherzogliche General-Eisenbahndirektion.

5. Verkauf von Altmaterialien.

Die angesammelten und unbrauchbare Werkstattsmaterialien sollen verkau werden und zwar:

Schweiß- und Flußeisen, Gußeise Stahl usw.

Die Bedingungen und die zu den A geboten zu benutzenden Formula können in unserem Zentralbure (Fürstenstraße Nr. 1—10) eingesehe auch von diesem gegen postfreie Ei sendung von 50 ₰ in bar (nicht in Brie marken) bezogen werden. Die Angebo sind verschlossen und mit entsprechen der Aufschrift — bis zum Eröffnungste min — kostenfrei an uns einzusende Das Öffnen der Angebote findet sta am 8. August 1916, vormittags 11 U im Verwaltungsgebäude, Fürstenstraß 1—10; Zuschlagsfrist bis 26. Augu 1916.

Königliche Eisenbahndirektion Magdeburg. (94

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Eisenbahndirektions-Präsident a. D. v. Mühlenfels in Berlin.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nummer 56. 19. Juli 1916. LVI. Jahrgang.

Inhalt:

Tariferhöhungen im Berliner Verkehrswesen.

Die Eisenbahnen der Erde.

Periodische gesundheitliche Untersuchungen des Eisenbahnpersonals.

Ungarische Wirtschaftsfragen und Eisenbahnpläne zum Anschluß an Bulgarien nach dem Kriege.

Nachrichten.

Deutschland: Frachturkundenstempelgesetz. — Freie Fahrt für nicht kriegsverwendungsfähige Militärpersonen. — Bekanntmachung der Berichte der Obersten Heeresleitung. — Gepäck von Militärpersonen bei Reisen nach den besetzten Gebieten Rußlands. — Fahrpreisermäßigung. — Frachtbegünstigung für die Leipziger Mustermesse. — Vom Beirat der württembergischen Verkehrsanstalten. — Neue Vorschriften für leichte Züge in Württemberg. — Norddeutscher Lloyd. — Deutsche Schiffsbauten für die Handelsmarine. — Stahlwerksverband, A.-G. in Düsseldorf. — Personalnachrichten.

Österreich: Regelung des Ausfuhrverkehrs nach Rumänien. — Bestellungen der Staatsbahnen. — Speisewagenverkehr. — Reiseerleichterungen für Steiermark und die angrenzenden Gebiete. — Die Buschtiehrader Bahn im ersten Halbjahre 1916. — Der Absatz der Eisenwerke.

Übrige europäische Länder: Wirtschaftliche Wirkungen und Fernwirkungen des Seekrieges im Mittelmeer. — Die Kohlenversorgung Italiens. — Spanischer Eisenbahnerausstand. — Vom englischen Schienenmarkt. — Ein russischer Eisenbahnbauplan. — Die Einfuhr nach Rußland über das Weiße Meer. — Unfälle auf der Nikolaibahn.

Fremde Erdteile: Eine neue persische Eisenbahn. — Die Sibirische Eisenbahn. — Die Bahnen in Deutsch-Südwestafrika. — Eiserne Personenwagen auf der Neuyorker Untergrundbahn.

Allgemeines.

Rechtspflege.

Bücherschau.

Amtliche Bekanntmachungen.

Tariferhöhungen im Berliner Verkehrswesen.

Die lange Dauer des Krieges, dessen Ende auch heute noch nicht abzusehen ist, hat in allen kriegführenden Ländern, vor allem aber in den von der Außenwelt abgeschnittenen Mittelstaaten, starke Verteuerungen auf allen Gebieten der Lebenshaltung, der Gewerbe, des Handels und des Verkehrslebens hervorgerufen, die noch ständig zunehmen und nach dem Kriege auch nur teilweise wieder rückgängig gemacht werden können. Zum Teil sind die Preissteigerungen wohl durch unzulässige Bereicherungssucht, wie im Kettenhandel, mit verschuldet; in der Hauptsache sind sie indessen darauf zurückzuführen, daß in Bezug auf Arbeitskräfte, Nahrungsmittel, Roh- und Hilfsstoffe nur eine wesentlich verringerte Auswahl zu Gebote steht, die insbesondere durch die Bedürfnisse der Heeresverwaltung noch weiter vermindert ist. Daß dadurch die Selbstkosten jeder Art von Leistungen in hohem Maße wachsen müssen, bedarf keiner Begründung; hierbei ist es gleichgültig, ob es sich um Leistungen in der Privatwirtschaft oder der Gemeinwirtschaft handelt.

Wenn die Selbstkosten einer Leistung wachsen, muß naturgemäß auch der Preis der Leistung steigen. Wir sehen dies überall in der Landwirtschaft, im Handwerk und in den Gewerbebetrieben, im Handel und Verkehr. Die Bevölkerung schickt sich in die Unvermeidlichkeit der Verhältnisse, sofern nur Gleiches für Alle gilt und Mißbräuche verhindert werden. Insbesondere dem Deutschen wohnt ein hohes Maß von Gerechtigkeitssinn inne, das ihm selbst Entbehrungen erträglich macht, wenn sie nur von allen gleichmäßig getragen werden.

Hier interessiert vor allem die starke Verteuerung der Selbstkosten, die im Verkehrswesen Platz gegriffen hat, die, solange auch versucht worden ist, ihr durch sparsame Wirtschaft entgegenzuarbeiten, doch nachgerade ein solches Maß erreicht hat, daß das Kapitel der Tariferhöhungen jetzt immer breiteren Raum bei allen Verkehrsanstalten eingenommen hat. Bei Erörterungen ist es aber nicht geblieben: verschiedene Verkehrsanstalten haben bereits Tariferhöhungen beschlossen, andere solche in Aussicht genommen oder beantragt, ohne erst das Ende des Krieges abzuwarten; das ist verständlich und berechtigt, da ja niemand voraussetzen kann, daß bei der allgemeinen Aufwärtsbewegung der Preise auf allen anderen Gebieten nur die Verkehrsanstalten eine Ausnahme zu machen und daher die bisherigen Tarife beizubehalten hätten, wenn auch die Selbstkosten einschließlich des Kapitaldienstes nicht gedeckt werden. Das würde letzten Endes zu finanzieller Zerrüttung führen, der im Kriege erst recht vorgebeugt werden muß. Für Unternehmungen, die sich in der Entwicklung befinden oder noch weiter ausgestaltet werden, sind natürlich auch weitere Geldbeschaffungen ausgeschlossen, falls sie notleidend werden.

Daß zahlreiche Kleinbahnen Tariferhöhungen im Personen- und Güterverkehr bereits beantragt haben, ist bekannt; die Straßenbahnen haben ja schon vor einiger Zeit die Notwendigkeit einer Fahrpreiserhöhung eingehend begründet. Was dem einen recht ist, muß dem andern billig sein. Die städtischen Verkehrsmittel leiden nicht minder unter der Not der Zeit, wie die des Überlandverkehrs. Für die Groß-Berliner Verkehrsmittel hat die Frage begreiflicherweise besondere Wichtigkeit. Hier sind es zunächst die, wenn auch der Zahl und der Verkehrsbedeutung nach jetzt wenig mehr hervortretenden Autos, die mit behördlicher Zustimmung ihre Fahrpreise erhöht haben. Schwerer betroffen von der Steigerung aller Betriebsstoffe und der Löhne ist die Omnibusgesellschaft, die, abgesehen von einer einzigen übrig gebliebenen Kraftwagenlinie durch die Friedrichstraße, nur noch die lange eingebürgerten Pferdeomnibusse verkehren läßt, darunter die bekannten kleinen „Sechseromnibusse", die als Verkehrsmittel des kleinen Mannes einen sehr bedeutenden Verkehr an sich gezogen haben. Dieser Teilstreckenfahrpreis von 5 ₰ ist es, der der Gesellschaft immer steigende Fehlbeträge verursacht, die, wie bekannt geworden ist, sich schon im Laufe eines Tages auf Tausende von Mark, im Jahre auf weit über eine Million und, wenn die notwendigen Abschreibungen gemacht werden sollen, auf nahe an

2 Millionen Mark beziffern. Da bleibt denn keine Wahl: entweder Erhöhung dieses Teils der Fahrpreise oder Einstellung des Betriebes. Die Gesellschaft hat die Erhöhung des 5 ₰-Fahrpreises um 2½ ₰ ins Auge gefaßt und will zur Herstellung dieser Fahrpreiseinheit eine Metallmarke prägen lassen, die dem Publikum für 2½ ₰ in Zahlung gegeben und von ihm inZahlung genommen wird — jedenfalls ein weiterer Schritt auf dem schon von der Postverwaltung klar gewiesenen Wege der Herstellung einer Einheitsmünze von 2½ ₰, die an die Stelle der bisherigen 2- und 3 ₰-Werte treten würde, neben der dann allenfalls noch das 1-Pfennigstück bestehen bliebe.

Solange eine solche allgemeine Wertmünze nicht besteht, würde die für den Betrieb des Omnibusses in Aussicht genommene Ausgleichsmarke allen Ansprüchen genügen; das Publikum würde sich an diese das Wechselgeld ersetzende Marke sicher ebenso gut gewöhnen, wie an die bei zahlreichen Straßenbahnen eingeführten Zahlmarken, ferner die Speise- und Getränkemarken, die in Kaufgeschäften üblichen Ausweismarken u. a. m. Die Fahrpreiserhöhung des Omnibus ist nun an die Zustimmung der Polizeibehörden und der Stadt Berlin gebunden. Bei den oben angeführten großen Verlusten, die dem Omnibus bisher entstanden sind, ist aber wohl anzunehmen, daß Einwendungen gegen die Erhöhungen nicht erhoben werden.

Einen Antrag auf Tariferhöhung hat ferner auch die Große Berliner Straßenbahn gestellt, während von der Hochbahngesellschaft nur verlautet, daß sie eine Fahrpreiserhöhung auch in ihrem Betriebe für notwendig ansieht. Wollte man die Notwendigkeit der Tariferhöhungen der beiden Bahnunternehmungen nach der Höhe der Dividenden beurteilen, die während der Kriegszeit verteilt worden sind, so könnte eingewendet werden, daß die Straßenbahn einer Erhöhung der Einnahmen auf dem Wege der Tariferhöhung nicht bedürfe, da sie ja im Jahre 1915 noch 6 % Dividende verteilt habe. Es ist auch geltend gemacht worden, daß sich der Verkehr der Straßenbahnen durch Zuzug aus dem Omnibusverkehr sogar gehoben habe. Aber schon der Augenschein über die Beschaffenheit der Strecken und des rollenden Materials zeigt ohne weiteres, welche Schäden hier auszuheilen sind, für deren Behebung es während des Krieges an Material und Arbeitskräften mangelte. Durch Hinausschiebung der Ausbesserungen, zumal durch Jahre hindurch, können sie einen sehr bedeutenden Umfang annehmen. Zwar wurden an sich erhebliche Rückstellungen dafür gemacht, indessen will ein Betrag von beispielsweise einer Million Mark hier wenig besagen; um einen ordnungsmäßigen Friedenszustand wiederherzustellen, bedarf es bei einem so gewaltigen Unternehmen der Aufwendung erklecklicher Millionen. Gesellschaften, die dazu in der Lage sind, werden daher gut tun, die Kriegsdividende in solchen Grenzen zu halten, daß möglichst auskömmliche Rückstellungen für die Instandsetzungsarbeiten gesammelt werden können, die nach dem Kriege kommen werden. Aber aus den Berichten der Großen Berliner Straßenbahn geht hervor, daß im Monat Mai d. J. die Mehreinnahmen durch die Mehrausgaben bereits aufgezehrt sind. Für eine etwaige Tariferhöhung würde es natürlich einer Prüfung darüber bedürfen, daß in der Tat der Ertrag unzulänglich wird. Was endlich die Hochbahngesellschaft betrifft, so ist bereits die Friedensdividende von 6 % auf 4½ und dann auf 4 % zurückgegangen, also auf einen Satz, der angesichts der immer noch steigenden Lasten gewiß auf die Notwendigkeit eines Ausgleichs durch eine Fahrpreiserhöhung hinweist. Aber au dieser Satz konnte nur durch Opferung offener, wahrscheinli auch stiller Rückstellungen erreicht werden.

Für die Genehmigung der Fahrpreiserhöhungen der beid Bahnunternehmungen ist der Verband Groß-Berlin, der soge Zweckverband, zuständig. Richtiger gesagt, es ist diejeni Mehrheit unter den im Zweckverband vertretenen Gemeind ausschlaggebend, die für eine Tariferhöhung sein wi den, was bei dem bekannten Interessenwiderstreit zwisch den einzelnen Gemeinden natürlich nicht ohne weiteres zu üb sehen ist. Eine weitere Schwierigkeit liegt darin, daß die Fa preiserhöhungen bei den einzelnen Unternehmungen einschli lich des Omnibusses, abgesehen höchstens von der Erhöhu des 5-Pfennig-Fahrpreises bei letzterem, nach einem Gesamtpla erfolgen müssen, wenn nicht Verkehrsverschiebungen eintret sollen, die für das Publikum wie für die Unternehmungen gle unerwünscht sind. Aus diesen Gründen ist die Regelung nic ganz einfach, selbst bei wohlwollender Haltung der Gemeind

In der Angelegenheit hat sich letzthin eine Pressepolem entwickelt, die auch eine gewisse Stellungnahme der Genehmigungsberechtigten bereits erkennen läßt. Die allgemeine Stimmung wendet sich naturgemäß immer gegen Preiserhöhung irgendwelcher Art, wenn auch die Gründe, welche dagegen g tend gemacht werden, nicht durchweg sachlich sind. So, wen gegen eine Tariferhöhung eingewendet wird, daß es „von denklichen Folgen für die Ernährung und die Kinderpflege si wenn die unbemittelten Fahrgäste zu Fußmärschen übergeh müßten". Wenn ferner beispielsweise eine Dividende von 4 wie sie die Hochbahngesellschaft zuletzt zahlte, für „as reichend" erklärt wird, so wird nicht bedacht, daß bei einn Ertrag von 4 % weitere Geldbeschaffungen für die H stellung der geplanten Erweiterungslinien zur Unmöglichk t werden, da ja doch der Zinsfuß der Anleihen und selbst e stelliger Hypotheken bereits auf 5 % gestiegen ist. Ausf rungen wie die, daß „es doch kein Dogma sei, daß die Krie zeit von allen Erwerbsunternehmungen benutzt werden müs um statt eines Schäfchens deren mehrere ins Trockne zu b gen", u. a. sind Redensarten. Weitaus wichtiger als derart Auslassungen sind die, welche die mutmaßliche Stellungnah der für die Genehmigung zuständigen Stellen erkennen lass Wer die nach ihrer Tonart als aus amtlicher Feder stamm anzusehenden Mitteilungen durchliest, ersieht zweierlei. stens, daß die Stadtgemeinden wenigstens die größeren, Tar erhöhungen abhold sind; zweitens, daß zwischen ihnen und Leitung des Zweckverbandes keine Übereinstimmung herrs Unter derartigen inneren Meinungsverschiedenheiten le leicht die Sache selbst, in der das Hauptgewicht auf die Prüf der Frage zu legen ist, wie für die infolge der Kriegsverh nisse in ungewöhnlichem Maße gestiegenen Lasten der Verke sanstalten ein Ausgleich geschaffen werden kann.

Es wäre einseitig und auch ungerecht, zu sagen, daß, o es sich infolge des Krieges nicht nur um vorübergehende, son um dauernde Verteuerungen handelt, lediglich die Verkehrsanstalten bei den durch die Verhältnisse überholten Fahrpreisen ltgehalten werden müßten. Das würde letzten Endes die Fge haben, daß das Verkehrswesen, auf das sich die ganze Großstadtentwicklung aufbaut, der Verkümmerung entgegengeführt wü e.

Kemman

Die Eisenbahnen der Erde.

Bereits im Vorjahr hatte die alljährlich im Mai/Juni-Heft des „Archivs für Eisenbahnwesen" nach amtlichen Quellen veröffentlichte statistische Übersicht über die Entwicklung des Eisenbahnnetzes der Erde insofern unter dem Einfluß des Weltkrieges zu leiden, als infolge der Unterbrechung des Verkehrs mit den feindlichen und einem Teil der neutralen Staaten eine Anzahl amtlicher Veröffentlichungen über die Entwicklung der Eisenbahnen im Jahre 1913 nicht zugänglich gewesen war, so daß ein Teil der statistischen Angaben anderen Quellen entnommen werden mußte, deren Nachprüfung nicht möglich war. Immerhin konnte die vorjährige Veröffentlichung noch im vorherigen Umfange erfolgen. Leider ist nun im abgelaufenen Jahr 15 der Eingang an amtlichen statistischen Unterlagen für die Aufstellung der Übersicht derart gering geworden, daß es sich nicht hat ermöglichen lassen, die üblichen Zusammenstellungen anzufertigen. An amtlichen Veröffentlichungen standen hierfür nur die des Deutschen Reiches, der Niederlande, von Norwegen und den Vereinigten Staaten von Amerika zur Verfügung.

lan hat sich daher in der diesjährigen Veröffentlichung darauf beschränkt, für diejenigen Länder, über die neue Zahlen bekannt geworden sind, den Zuwachs im Jahre 1914 gegen das Vorjahr festzustellen. Unter Berücksichtigung der vorläufigen Ermittlung hätte sich das Eisenbahnnetz der Erde im Jahre 1914 von 1 099 634 km Ende 1913 auf 1 113 540 km, also um nur 13 906 km vermehrt. Im Jahre 1913 wurden dagegen im ganzen auf der Erde 22 729 km Eisenbahnen neu in Betrieb genommen. Die Vermehrung im Jahre 1914 dürfte demnach tatsächlich wohl erheblich größer sein, als dies nach den vorläufigen Ermittlungen der Fall ist. Es ist mit Sicherheit anzunehmen, daß in verschiedenen Ländern, über die keine Zahlen zu erlangen waren, — es fehlen u. a. die sämtlichen Angaben für das australische Eisenbahnnetz, — der Bahnbau im Jahre 1914 gleichfalls Fortschritte gemacht haben wird. Von dem insgesamt festgestellten Zuwachs des Jahres 1914 von 13 906 km entfallen auf Europa 1590 (i. V. 3611) km, auf Amerika 10 496 (11 401 km), auf Asien 1391 (917) km und auf Afrika 429 (1602) km. Auf Australien, für das, wie erwähnt, diesmal keine Statistik vorliegt, betrug der Zuwachs im Jahre 1913 gegen 1912 rd. 620 km.

Die Länge der im Betrieb befindlichen Eisenbahnen betrug am Ende des Jahres 1914 in den einzelnen Ländern der Erdteile, ausgenommen Australiens, soweit dies zahlenmäßig festzustellen war, in Kilometern (das Mehr gegenüber den Ergebnissen des Vorjahres ist den Zahlen in Klammern beigesetzt):

I. Europa: In Deutschland insgesamt 64 319 (+ 589), davon in Preußen 38 464 (+ 433), Bayern 8626 (+ 83), Sachsen 3190 (+ 2), Württemberg 2198 (+ 5), Baden 2417 (+ 22), Elsaß-Lothringen 2107 (+ 0), in den übrigen deutschen Staaten 7317 (+ 44), in Großbritannien 38 135 (+ 418), in Frankreich 51 431 (+ 243), in Italien 17 964 (+ 330), in den Niederlanden 3339 (+ 83), in der Schweiz 5077 (+ 214), in Norwegen 3164 (+ 72), in Griechenland 1628 (+ 19), in Bulgarien 2124 (+ 193) und in Montenegro 18 (+ 18). Wie ersichtlich, fehlen die Angaben für Österreich-Ungarn usw., für das europäische Rußland und Finnland, für Belgien, Luxemburg, Spanien, Portugal, Dänemark, Schweden, Serbien, Rumänien und die europäische Türkei.

II. Amerika: In Kanada 49 549 (+ 2399), in den Vereinigten Staaten einschließlich Alaska 411 215 (+ 4880), in Paraguay 468 (+ 95), Chile 8058 (+ 1688) und in Argentinien 33 649 (+ 1434). Hier fehlen die Angaben für Neufundland, Mexiko, Mittelamerika, die Antillen, die Vereinigten Staaten von Columbien, Guayana, Venezuela, Ecuador, Peru, Bolivia, Brasilien und Uruguay.

III. Asien: In China 9982 (+ 128), Siam 1457 (+ 327) und in Japan 11 922 (+ 936). Es fehlen somit die Angaben für das russische mittelasiatische Gebiet und Sibirien, für Britisch-Ostindien, Ceylon, Persien, Kleinasien, Portugiesisch- und Niederländisch-Indien, für die Malayischen Staaten, die französischen Kolonialländer und die Philippinen.

IV. Afrika: In Ägypten einschließlich Sudan 5966 (+ 20) und in Algier und Tunis 6791 (+ 409). Hier fehlen die Zahlen von Belgisch-Kongo, der Kapkolonie, Natals, der Zentral-Südafrikanischen und der Rhodesischen Bahnen, der deutschen, englischen und französischen Kolonialländer, der italienischen Kolonie Eritrea, von Portugiesisch-Angola und von Mozambique.

Über das Verhältnis der Eisenbahnlänge zum Flächeninhalt und zur Bevölkerungsziffer der einzelnen Länder sowie über die Anlagekosten der Eisenbahnen enthält die diesjährige Veröffentlichung keine Zahlen.

Periodische gesundheitliche Untersuchungen des Eisenbahnpersonals.

Unter diesem Stichwort behandelt der verdiente Vertrauensarzt der Generaldirektion der sächsischen Staatsbahnen, Medizinalrat Dr. Gilbert, dem die Ausgestaltung und Weiterentwicklung des deutschen Bahnarztwesens schon manche fruchtbare Anregung verdankt, in der Fachzeitschrift für Bahn- und Bahnkassenärzte, Jahrg. 1916, Heft 1, eine neuartige Frage, die nach seiner Überzeugung verdient, in den Kreisen der deutschen Eisenbahnverwaltungen, Eisenbahnbediensteten und Bahnärzte näher geprüft und erwogen zu werden.

Es handelt sich kurz um folgendes. Der Verfasser hat im Verlaufe seiner langjährigen fachlichen Tätigkeit bei der sächsischen Staatsbahnverwaltung teils als behandelnder Arzt, teils als Gutachter und Obergutachter zahlreiche Fälle vorzeitigen Todes, schweren Siechtums, häufiger und anhaltender rückfälliger Krankheiten, der Nichtanstellbarkeit als Beamter, der Kündigung, Dienstentlassung oder des wirtschaftlichen Zusammenbruches von Eisenbahnbediensteten kennen gelernt, die lediglich dadurch verursacht worden waren, daß nicht rechtzeitig die ersten oder frühen Anzeichen sich entwickelnder gesundheitlicher Störung erkannt oder beobachtet worden waren. In allen solchen Fällen hat sich Dr. Gilbert angesichts der betrübenden sozialen Folgeerscheinungen die Frage vorgelegt, ob nicht in den meisten Fällen rechtzeitigeres ärztliches Erkennen und Eingreifen die Sachlage gänzlich ändern oder wenigstens günstiger hätte gestalten können, ohne doch bis dahin zur Erkenntnis zu gelangen, in welcher Weise wohl gleiche Schäden und Vorkommnisse grundsätzlich beseitigt oder gebessert werden könnten. Da erhielt Dr. Gilbert vor kurzem von einem Vortrage Kenntnis, den ein amerikanischer Arzt, Dr. Lyman-Fisk, auf einer Ärzteversammlung in Newport über die „zeitweiligen Untersuchungen anscheinend Gesunder" gehalten hatte. Die in diesem Vortrage behandelten, seit etwa 5 Jahren in Nordamerika erstmalig ins Leben gerufenen Untersuchungen haben dort schnell von Jahr zu Jahr an Ausbreitung gewonnen und werden sowohl von Lebensversicherungen wie von staatlichen und privaten Vereinigungen neuerdings in breitem Umfange zu dem ausgesprochenen Zwecke ausgeübt, Vorhandensein und Umfang gesundheitlicher Anbrüchigkeit rechtzeitig festzustellen, um zum mindesten dem Fortschreiten festgestellter Krankheitsstörungen entgegentreten, Lebensweise und Berufsausübung ihnen anpassen zu können.

Eine solche in bestimmten Zeitabschnitten durchgeführte „Generaldurchsicht" des ganzen Körpers ist nach dem Dafürhalten Dr. Gilberts für den Untersuchten von größter Bedeutung, sie werde allerdings nur dann vollen Nutzen zeitigen können, wenn sie öfter und umfassend vorgenommen würde. In Amerika geschieht dies seit einigen Jahren in größerem Umfang. Ihren dortigen Mittelpunkt finden die angedeuteten Bestrebungen in einer sogen. „Lebensverlängerungsanstalt" (Life Extension Institute), die solche Untersuchungen durch ihre Ärzte in sachgemäßer Form vornimmt, ohne sich aber der Behandlung der Untersuchten zu widmen. Die Untersuchungsergebnisse werden auch nicht den Untersuchten, sondern nur den Ärzten zugestellt, um die nötigen ärztlichen Ratschläge einholen und erteilen zu können. Zwei der bedeutendsten Lebensversicherungsgesellschaften der Welt untersuchen bereits ihre Versicherten nach diesen Grundsätzen, auch Arbeitgeber haben diese Untersuchungen für ihre Arbeiter, Geschäftsleute für ihre Angestellten usw. angeordnet.

Die Beschäftigung mit dem Inhalte dieses Vortrages von Dr. Fisk regte Medizinalrat Gilbert an, die darin niedergelegten Gedanken und Anschauungen auch für die deutschen Eisenbahnverwaltungen und Eisenbahnbediensteten nutzbar machen zu helfen. Er denkt sich nun zunächst solche zeitweiligen gesundheitlichen Untersuchungen des Eisenbahnpersonals — der Arbeiter wie der Beamten — sowohl auf Antrag der Bediensteten als auch auf Antrag der Verwaltungen (die auf Grund dienstlicher Beobachtungen dazu kommen werden) statthaft und gegebenenfalls in Zwischenräumen (etwa von 3 Jahren) wiederholbar, stets aber unter der Voraussetzung der freiwilligen Entschließung der Bediensteten. „Diese sollen und müssen erkennen, daß es sich in erster Linie um eine für sie segensreiche Neueinrichtung handelt, nicht um eine disziplinarische Zwangsmaßnahme, hinter der sie eine dienstliche Überwachung ihrer Lebensführung wittern könnten. Der sichere Nutzen, den Untersuchte gesundheitlich und mittelbar auch dienstlich und wirtschaftlich aus diesen Untersuchungen ziehen, würde bald von selbst das beste Werbemittel für diese zeitweiligen gesundheitlichen Untersuchungen werden." Die Untersuchungen selbst sollen von den Eisenbahnverwaltungen eingeleitet, nach besonderem Fragebogen durch ihre Bahnärzte umfassend vorgenommen und, weil eine Wohlfahrtsmaßnahme und ein Nutzen für die Eisenbahnverwaltungen selbst, von letzteren auch bezahlt werden. Für die schriftliche Niederlegung des Ergebnisses der sehr sorgfältig vorzunehmenden umfassenden ärztlichen Untersuchungen hat Dr. Gilbert ein von ihm entworfenes Muster eines bahnärztlichen Zeugnisses und Gutachtens seiner Abhandlung beigefügt. Er wünscht, daß derartige Untersuchungen gerade deshalb Bahnärzten vorbehalten würden, weil diese „den richtigen Mittelweg innehalten und dafür sorgen werden, daß nur berechtigte und nötige Schlüsse aus den Ergebnissen ihrer Untersuchungen gezogen werden". Auf weitere Einzelheiten des Gilbertschen Vorschlages ist hier nicht einzugehen. Er ist unverkennbar dem Bestreben entsprungen, Lücken und Mängel beseitigen zu helfen, die der Verfasser vorliegender Abhandlung in seiner langen Praxis stets für so bedeutungsvoll gehalten hat, daß über sie sein „ärztliches und soziales Gewissen" nicht hinwegkommen konnte. Es ist weiterhin wohl anzuerkennen, daß mit dem Vorschlage

bezweckt wird, beide Parteien, den die Untersuchungen veranlassenden und deren Kosten tragenden Eisenbahnverwaltungen und den sich der Untersuchung unterziehenden Eisenbahnbediensteten, gleichzeitig zu nützen. Trotzdem läßt sich, und dessen ist sich der Verfasser wohl bewußt, gegen seinen Vorschlag mancherlei einwenden. Einen der hauptsächlichsten Einwände deutet der Verfasser selbst schon an, nämlich ob die Vorteile aus den vorgeschlagenen Untersuchungen die mit ihnen verbundenen, nicht unerheblichen Kosten für die Eisenbahnverwaltungen rechtfertigen würden (als Entgelt für jede Untersuchung wird von ihm ein Betrag von 10 ℳ veranschlagt). Außer diesem dürften wohl noch manche andere Bedenken gegen den Vorschlag geltend gemacht werden, wenn, wie es dem Wunsche und der Absicht des Verfassers entspricht, die beteiligten Kreise durch den Aufsatz dazu angeregt werden, seinen Vorschlag sachlich zu prüfen.

Diese Erwartung hat sich inzwischen erfüllt. Wie Medizinalrat Dr. Gilbert in Nr. 5 der „Zeitschrift für Bahn- und Bahnkassenärzte mitteilt, ist bisher — von einer Ausnahme abgesehen — von keinem der beteiligten 3 Faktoren, Eisenbahnverwaltungen, Eisenbahnbediensteten und Bahnärzten, sein Vorschlag von vornherein abgelehnt worden. Die Ausnahme bilden einige nicht immer in den Grenzen strenger Sachlichkeit gehaltene Einwendungen eines Bahnarztes, deren Berechtigung Dr. Gilbert bereits in Nr. 2 der genannten Zeitschrift näher erörtert hat und auf die er, soweit sie sachlich sind, auf der diesjährigen Ausschußsitzung des Verbandes deutscher Bahnärzte in Jena zurückzukommen beabsichtigt, wo über die Frage der periodischen gesundheitlichen Untersuchungen des Eisenbahnpersonals verhandelt werden soll.

Im übrigen hätten, wie Dr. Gilbert angibt, die deutschen Eisenbahnverwaltungen mit mehr oder minder ausführlichen und ihr Interesse kennzeichnenden Worten eine Prüfung der angeregten Frage zugesichert, teilweise bereits die Vorschläg ausdrücklich als voll beachtlich bezeichnet. Die Verwaltun der preußisch-hessischen Staatsbahnen habe sich eine Prüfun des Vorschlags vorbehalten. Von außerdeutschen Eisenbahn verwaltungen habe u. a. das Sanitätsdepartement des k. k. Eise bahnministeriums in Wien mitgeteilt, daß es im gegebene Zeitpunkte auf die in der Arbeit enthaltenen sehr beachtens werten Vorschläge des näheren eingehen wolle. Auf Befrage von urteilsfähigen Eisenbahnbediensteten, von führenden Pe sonen in den Beamtenvereinen und der Arbeiterpensionskass der sächsischen Staatsbahnverwaltung hat Dr. Gilbert gleich falls eine durchweg freundliche Beurteilung seines Vorschlage angetroffen. Der Vorstand der Arbeiterpensionskasse de sächsischen Staatsbahnen sei sogar von dem Werte und Nutze solcher periodischen gesundheitlichen Untersuchungen in de Grade überzeugt, daß er gar nicht daran zweifele, daß di Kosten dieser Untersuchungen gegebenenfalls ohne weiter von der Arbeiterpensionskasse selbst übernommen würde genau so, wie der Versicherungsträger die Kosten des Hei verfahrens zur Verhütung von Invalidität übernimmt.

Welche Stellung man auch in bezug auf die Einzelheiten de angedeuteten Frage einnehmen mag, so ist ihre grundsätzlich Bedeutung keinesfalls zu verkennen und man muß wünsche daß die weitere Erörterung sachlich begründeter Bedenke gegen den Vorschlag und seine Einzelheiten dazu führen würd die wohlgemeinte Anregung in irgendeiner brauchbaren For zu verwerten. Allerdings muß es, wie Dr. Gilbert mit Rec selbst hervorhebt, schon mit Rücksicht auf die Kriegszeit ers der Zukunft vorbehalten bleiben, die Ergebnisse der Prüfun im einzelnen zu sichten und kundzutun und die praktisch Durchführbarkeit oder Undurchführbarkeit seiner Vorschläge z erweisen.

Ungarische Wirtschaftsfragen und Eisenbahnpläne zum Anschluß an Bulgarien nach dem Kriege

Die orientalische Wirtschaftszentrale hielt jüngsthin unter dem Vorsitze des Geheimen Rates Leo Lánczy eine Festsitzung, auf deren Tagesordnung die Vorträge der bulgarischen Universitätsprofessoren Danailow und Zankow über die volkswirtschaftlichen Verhältnisse Bulgariens standen. Der Vorsitzende erwähnte bei Begrüßung der beiden Herren, daß, wie an der Hand statistischer Angaben einwandfrei festzustellen ist, der Außenhandelsverkehr Bulgariens mit seinen gegenwärtigen Verbündeten schon vor dem Kriege den Verkehr mit den Vierverbandsstaaten bedeutend überstiegen hat. Er betonte ferner, daß die ungarische Nation nicht einseitige Wirtschaftsinteressen verfolgt; es ist in Ungarn vornehmlich der Wunsch vorhanden, die Förderung der gegenseitigen Interessen mit Bulgarien gemeinschaftlich anzustreben. Nach der mit Beifall aufgenommenen Eröffnungsrede des Vorsitzenden folgten die Vorträge der Gäste, von denen vom Standpunkte des Eisenbahnwesens hauptsächlich der Vortrag des Vizepräsidenten des bulgarischen volkswirtschaftlichen Vereins, Professor Georg Danailow, außerordentliches Interesse verdient. Über die zukünftige Entwicklung der Verkehrspolitik zwischen Bulgarien und den Mittelmächten eröffnete er einen weiten Ausblick. Dem Vortrage entnehmen wir folgendes:

Das kleine Bulgarien brachte von jeher für seine Verkehrsmittel die größten Opfer. Fast alle im Auslande abgeschlossenen Anleihen waren zu Verkehrszwecken bestimmt. Bulgarien erklärte sich sofort nach Erlangung seiner Unabhängigkeit (1885) für den Grundsatz der staatlichen Schienenwege, und so wurden die im Besitze fremder Eisenbahnaktiengesellschaften befindlichen Eisenbahnlinien in kürzester Zeit vom Staate erworben. Die meisten dieser Linien hatten nur einen örtlichen und insoweit nur einen beschränkten wirtschaftlichen Wert. Die Linie Sofia-Staribrod-Belgrad-Budapest war die einzige, die internationalen Interessen dienen sollte, doch führte diese Strecke durch einen fremden Staat, der den bulgarischen Interessen jederzeit feindselig gegenüberstand. Der Weltkrieg hat aber nun Bulgarien eine gemeinsame Grenze mit Ungarn gegeben, die zu einer neuen Verteilung und Entwicklung der Verkehrsmittel zum Wohle beider Länder führen soll. Heute tritt wieder die Bedeutung der Donaustraße in den Vordergrund. Das Interesse für den Seehafen Varna wird sich hierdurch zweifelsohne abschwächen und der Donau wird ihr eigenes, natürliches, an Roherzeugnissen und Halbfabrikaten reiches Gebiet verbleiben. Selbst ohne staatliche Begünstigung wird der Donauhandel rasch emporblühen, weil die Erzeugungskräfte der bulgarischen Landwirtschaft sowohl in ihrer Menge wie in der Beschaffenheit in ständigem Wachstum begriffen sind und außerdem auf die Verwertung der gegenwärtig brachliegenden Gebiete Donaubulgariens mit Bestimmtheit gerechnet werden kann. Selbstredend wird auch die wirtschaftliche Entwicklung Ungarn nicht ohne Einfluß auf den Donauverkehr bleiben. Die Ver änderungen in den Grenzen Bulgariens fordern gebieterisch neu Verzweigungen und neue Richtungen der bulgarischen Schienen wege. Für das Gebiet der verbündeten Mächte kommen folgend zukünftige Hauptrichtungen in Betracht: 1. Ostungarn-Orsova Rustschuk-Varna-Konstantinopel; 2. Budapest-Orsova-Sistov Tirnovo-Balkangebirge-Konstantinopel oder Dedeagatsch-Ägä sches Meer; 3. Budapest-Orsova-Lom-Sofia-Konstantinopel ode Dedeagatsch-Ägäisches Meer; 4. Budapest-Orsova oder Báziás Donaubrücke-Timoktal-Pirot-Sofia-Konstantinopel oder Dedea gatsch; 5. Budapest-Belgrad-Nisch-Sofia-Konstantinopel ode Dedeagatsch; 6. Budapest-Belgrad-Nisch-Skoplje (Üsküb)-Var dartal-Saloniki oder Kavalla; 7. Süd- und Westungarn-Mitro wicza-Skoplje (Üsküb)-Vardartal-Saloniki oder Kavalla. Der Wirtschaftspolitiker Bulgariens drängen sich in Zukunft dre Hauptfragen auf. Erstens die von der Notwendigkeit, das unga rische Ufer der Donau bei Orsova mit dem bulgarischen Ufe zu verbinden. Zweitens muß Sofia zum Mittelpunkt der Ver bindungen in und über Bulgarien gemacht werden, von alle innerpolitischen Interessen abgesehen, auch vom Standpunkt einer zweckmäßig betriebenen internationalen Wirtschafts politik. Drittens muß Bulgarien in Zukunft seine Verkehrs wege zum Ägäischen Meer ausbauen. Von den zwei dortige Häfen: Dedeagatsch und Porto-Lagos besitzt Dedeagatsch ein große wirtschaftliche Bedeutung, da hier das fruchtbare Ma ritzatal seinen Ausgang findet; eine unmittelbare Dampferver bindung mit Konstantinopel auf dem Seeweg muß geschaffe werden. Porto-Lagos hat nur örtliche Bedeutung.

Der Vortragende sprach zum Schluß die Hoffnung aus, da die hier angeregten Gedanken, vornehmlich die Richtung de Verkehrs und seine Verbindung mit dem ungarischen Handels mittelpunkte auch von den maßgebenden Kreisen und Fach männern in Ungarn einer eingehenden Würdigung und Prüfun unterzogen werden.

Nach diesen beifällig aufgenommenen Ausführungen folgt der Vortrag des Generalsekretärs Professor Alexander Zan kow über die wirtschaftliche Lage und Entwicklung Bulgariens Nach einem ausführlichen geschichtlichen Rückblick auf di wirtschaftliche Entwicklung vom Jahre 1393 — vom Beginn de Türkenherrschaft an — bis zum heutigen Tage und nach einge hender Erörterung der sich ergebenden statistischen Angaben be tont der Vortragende, daß Bulgarien das Land der kleinen un mittleren landwirtschaftlichen Haushalte ist. Dank dieser de mokratischen Gestaltung des Grundbesitzes gibt es dort kein angehäuften Reichtümer, es herrscht aber ein Wohlstand, wie e bei keinem der anderen Balkannachbarn zu finden ist. Die Be arbeitung des Bodens ist noch weiträumig, neuerdings wird vie

it landwirtschaftlichen Maschinen gearbeitet, deren Wert im ihre 1887 kaum 230 000 Lewa und Ende des Jahres 1911 be- its 16 346 000 Lewa, demnach das siebzigfache betrug. iehzucht wird nur nebenbei betrieben. Einen großen Auf- hwung zeigt jedoch im letzten Jahrzehnt der bulgarische andel. Bulgarien nimmt in dieser Hinsicht am Balkan nach umänien den ersten Platz ein. Die Ausfuhr umfaßt hauptsäch- ch landwirtschaftliche Erzeugnisse und solche der Viehzucht, rner eine große Menge an Rosenöl. Die Einfuhr besteht rnehmlich aus fertigen Waren. Der Vortragende betont noch, ß Bulgarien zwar nie ein Industriestaat im engeren Sinne des ortes sein werde, doch könne es mit Stolz auf seine Industrie blicken, denn sie sei wirklich national. Fremdes Kapital kam erst in den letzten zehn Jahren zur Förderung der Industrie ins Land. Es ist hauptsächlich belgisches, dann russisches Geld, den dritten Platz behauptet das englische Kapital, den vierten das deutsche. — Zum Schluß erörterte Vizepräsident Danailow in einem aufschlußreichen Vortrage die Gesichts- punkte und Richtungen in der wirtschaftlichen Entwicklung Bulgariens, mit Hinweis auf das zukünftige wirtschaftliche Zu- sammengehen mit den Mittelmächten, vornehmlich mit Ungarn. Die Festsitzung wurde dann unter lebhaften Beifallsäußerungen geschlossen.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Frachturkundenstempelgesetz.** Durch Kaiserliche Verord- ng vom 11. Juli d. J. wird im Reichsgesetzblatt Nr. 159 be- nntgegeben, daß das Frachturkundenstempelgesetz vom 7. Juni d. J. mit dem 1. August d. J. in Kraft tritt.

— **Freie Fahrt für nicht kriegsverwendungsfähige Militär- rsonen.** Der preußische Eisenbahnminister und Chef des eichsamts für die Verwaltung der Reichseisenbahnen erklärt ch durch Erlaß vom 8. Juli damit einverstanden, daß für die auer des Krieges den zur Beschäftigung als Werkstätten- andwerker oder -Arbeiter von der Heeresverwaltung über- iesenen nicht kriegsverwendungsfähigen Militärpersonen, wenn e ihren eigenen Hausstand nicht am Beschäftigungsorte selbst aben, zum Besuch der Familie an den dienstfreien Tagen in äßigen Grenzen freie Fahrt gewährt wird.

— **Bekanntmachung der Berichte der Obersten Heeresleitung.** in Erlaß des preußischen Eisenbahnministers besagt folgendes: s ist der Wunsch laut geworden, daß die Reisenden an Sonn- nd Feiertagen zur Zeit Gelegenheit erhalten möchten, von dem ericht der Obersten Heeresleitung über die Kriegslage Kenntnis zu erhalten. Ich veranlasse daher die Königlichen Eisen- ahndirektionen, zu prüfen, ob nicht dem Wunsche Rechnung etragen werden kann, indem der Bericht an Sonn- und Feier- agen wenigstens auf denjenigen größeren Bahnhöfen, auf denen il- und Schnellzüge ausreichenden Aufenthalt haben, an ge- ignieten Stellen angeheftet wird.

— **Gepäck von Militärpersonen bei Reisen nach den besetzten ebieten Rußlands.** Der „Tarif- und Verkehrsanzeiger der reußisch-hessischen Staatseisenbahnverwaltung" schreibt: Die epäckabfertigungen verstoßen sehr häufig gegen die Anwei- ung des Ministerialerlasses vom 27. November 1915, als Reise- epäck nach den besetzten Gebieten von Militärpersonen nur egenstände, wie im § 30 der EVO. nebst Ausführungsbestim- ungen genannt, anzunehmen und mit Gepäckschein abzufertigen. Auch wenn im Militärfahrschein der Vermerk „Gepäck" nthalten ist, haben Militärpersonen nur Anspruch auf Ab- rtigung von Gepäck, das zum persönlichen Reisebedarf oder u den in den Ausführungsbestimmungen 1 bis 3 des § 30 der VO. — vergl. Teil I des Deutschen Eisenbahn-Personen- und epäcktarifs — genannten Gegenständen gehört. Der Chef des eldeisenbahnwesens hat mit Befehl vom 5. Mai 1916 II b r. 8160 darauf hingewiesen, daß nach der Verfügung des riegsministeriums vom 24. November 1915 Sendungen nur dann ls Reisegepäck einer begleitenden Militärperson befördert erden dürfen, wenn ihr Umfang als Reisebedarf für ange- essen zu erachten ist, damit die Packwagen der Züge nicht berlastet werden und die Pünktlichkeit des Betriebes nicht idet. Hiernach sind Kisten und dergleichen, die größere engen Lebens- und Genußmittel (Zigarren, Tabak, Wein, Spi- ituosen, Bier usw.) enthalten, auch bei Vorlage von Militär- hrscheinen mit dem Vermerk „Gepäck" zur Abfertigung als epäck nicht zugelassen. Nur bei ganz besonderen Gelegen- eiten — Unfall, unvorhergesehener Zwischenfall usw. —, wo chnelle Beschaffung von Ersatz und Entsendung eines Be- leiters unbedingt nötig, kann die Militär-Eisenbahnbehörde es Einladegebiets ausnahmsweise die Genehmigung zur Be- örderung eines Frachtstücks als Gepäck erteilen. Vorbedin- ung ist, daß der Inhalt der Sendung auf ihrer Außenseite weifelsfrei bezeichnet und mit Dienststempel und Unterschrift ines Offiziers oder im Offiziersrang stehenden Beamten be- laubigt ist. Zuständig für die Erteilung der Genehmigung sind n Inlande die Eisenbahn-Transport-Abteilungen, Linienkom- andanturen und die Bahnbeauftragten. Auch das Kaiserliche eneral-Gouvernement in Warschau hat unterm 10. Januar 1916 estimmt, daß aller Armeebedarf, einschließlich der Lebens- und Genußmittel, auf dem geordneten Etappenwege heranzuführen ist. Die Zollbehörden sind angewiesen, Sendungen von Lebens- und Genußmitteln, die nicht auf Grund von Frachtbriefen des Proviantdepots Posen oder der Armeeintendantur befördert werden, anzuhalten. Die Gepäckabfertigungen werden angewiesen, streng nach diesen Bestimmungen zu verfahren und die Gepäckaufgeber in den Fällen, in denen entgegen diesen Bestimmungen die Abfertigung als Gepäck verlangt werden sollte, auf den Befehl des Feldeisenbahnchefs an die Bahnhofskommandantur zu verweisen.

— **Fahrpreisermäßigung.** Das bayerische Staatsministerium gibt unterm 11. d. M. bekannt, daß den Angehörigen der vom Feinde internierten und in der Schweiz zu Erholungszwecken untergebrachten Zivilpersonen bei Besuchsreisen im Bereich der deutschen Staatseisenbahnen Fahrpreisermäßigungen in demselben Umfange und unter den gleichen Voraussetzungen gewährt werden, wie den Angehörigen kranker oder verwundeter deutscher Kriegsteilnehmer.

— **Frachtbegünstigung für die Leipziger Mustermesse.** Für diejenigen Gegenstände, die auf der am 27. August 1916 beginnenden Musterlagermesse in Leipzig ausgestellt und nicht verkauft worden sind, wird die gleiche Vergünstigung wie für Ausstellungsgüter (vgl. § 17 A. A. V. II) auf den deutschen Eisenbahnen gewährt. Die Bescheinigung, daß die Muster ausgestellt waren und nicht verkauft worden sind, wird die vom Rate der Stadt Leipzig eingesetzte Meßgeschäftsstelle im städtischen Kaufhause erteilen. Die Aufgabe zur frachtfreien Rückbeförderung muß spätestens 4 Wochen nach Schluß der Mustermesse (2. September 1916) erfolgen.

— **Vom Beirat der württembergischen Verkehrsanstalten.** Nach der Königl. Verordnung, betreffend den Beirat der Verkehrsanstalten, vom 28. Juli 1910 ist dem württembergischen Ministerium der auswärtigen Angelegenheiten, Verkehrsabteilung, ein Beirat beigegeben, der aus Vertretern der am Verkehr hauptsächlich beteiligten Bevölkerungskreise zu bilden ist. Aufgabe dieses Beirats ist es, in wichtigen Verkehrsfragen von allgemeiner Bedeutung gutachtliche Äußerungen an das Ministerium abzugeben; er kann Wünsche und Beschwerden, die solche Fragen betreffen, zur Kenntnis des Ministeriums bringen; vor Feststellung eines neuen Eisenbahnfahrplans ist er zu hören. Er besteht aus 30 Mitgliedern und ebensovielen Ersatzmännern. Sechs Mitglieder und ihre Ersatzmänner werden vom König ernannt; die weiteren 24 Mitglieder und ihre Ersatzmänner werden gewählt, und zwar acht vom Gesamtkollegium der Zentralstelle für die Landwirtschaft, acht von den Handelskammern und vier von den Handwerkskammern; für die übrigen vier Mitglieder und ihre Ersatzmänner war bisher bestimmt, daß sie von den in einem Arbeitsverhältnis stehenden Vertretern der Versicherten im Ausschuß der Versicherungsanstalt Württemberg gewählt werden. Ernennung und Wahl erfolgen auf je drei Kalenderjahre. Bei den Wahlen entschied bisher durchweg die einfache Stimmenmehrheit. Hierdurch fühlte sich die Minderheit im Ausschuß der Versicherungsanstalt beschwert. In Berücksichtigung der von ihr geltend gemachten Wünsche wurde nunmehr die Königl. Verordnung dahin abgeändert, daß die Vertreter der Versicherten im Ausschuß der Versicherungsanstalt Württemberg ihre vier Beiratsmitglieder und deren Ersatzmänner nach den Grundsätzen der Verhältniswahl auf Grund einer von dem Ministerium der auswärtigen Angelegenheiten, Verkehrsabteilung, aufgestellten Wahlordnung wählen. Gleichzeitig wurde das Erfordernis, daß die wahlberechtigten Vertreter der Versicherten in einem Arbeitsverhältnis stehen müssen, gestrichen. Die neuen Bestimmungen sind erstmals auf die Wahl für die Kalenderjahre 1917/19 anzuwenden.

— **Neue Vorschriften für leichte Züge in Württemberg.** Infolge der starken Heranziehung von Personal und Material für die besetzten feindlichen Gebiete kommt der Führung von leichten Zügen in der Heimat eine erhöhte Bedeutung zu. Die Generaldirektion der württembergischen Staatseisenbahnen hat

daher neue Vorschriften für die Führung solcher Züge erlassen, durch die die bisherigen Betriebsvorschriften für Kleinlokomotiven und Triebwagen aufgehoben werden. In den neuen Vorschriften werden die leichten Züge dahin bestimmt, daß es Züge mit beschränkter Belastung und vermindertem Zugpersonal sind. Von den für sie gegebenen besonderen Vorschriften sind hervorzuheben:

Lokomotive und Triebwagen sind in der Regel nur mit einem Mann (Lokomotivführer oder fahrberechtigter Heizer) besetzt, der den Dienst des Lokomotivführers und des Heizers zu versehen hat. Die Geschäfte des Heizers sind dabei so wahrzunehmen, daß die Sicherheit des Zugs durch ihre Besorgung nicht beeinträchtigt wird. Das Zugbegleitpersonal besteht für gewöhnlich nur aus dem Zugführer. Dieser muß auf Grund vorgängiger Unterweisung durch den zuständigen Betriebswerkmeister mit der Handhabung der technischen Einrichtungen der Lokomotive oder des Triebwagens soweit vertraut sein, daß er die erforderlichen Dampfpfeifensignale geben und den Zug in Notfällen zum Halten bringen kann; die Ingangsetzung des Zugs ist ihm nicht gestattet. Weiteres Zugbegleitpersonal darf nur beigegeben werden, wenn Gründe des Betriebs oder des Verkehrs dies erfordern; die regelmäßige Mitgabe kann nur von der Generaldirektion, die ausnahmsweise von den Stationen verfügt werden. Ein Heizer darf auch in Einzelfällen nur mit Genehmigung der Generaldirektion beigegeben werden. Zur Bildung leichter Züge dürfen nur Personenwagen mit Durchgang verwendet werden; vom letzten Personenwagen bis zum Führerstand der Lokomotive oder des Triebwagens ist mittels der Verbindungsbrücken ein Durchgang herzustellen, der stets freigehalten werden muß, Schutzabteile dürfen nicht abgeschlossen werden. Die Belastung der mit einer Lokomotive geführten leichten Züge darf 80 % der sonst zulässigen Belastung nicht übersteigen. Die Mitgabe von Anhängewagen an Triebwagen ist für die einzelnen Triebwagen und Strecken besonders geregelt. Der Zugführer hat während der Fahrt seinen Platz nach den allgemeinen Anweisungen hierfür zu wählen; fährt jedoch die Lokomotive der leichten Züge mit Tender voran, was in Ausnahmefällen für kürzere Strecken gestattet ist, so hat der Zugführer seinen Platz auf der Heizerseite der Lokomotive einzunehmen, und wenn der Triebwagen mit dem Führerstand nach hinten fährt, hat sich der Zugführer auf der vorderen Plattform aufzustellen und dort auf Strecke und Signale zu achten, sowie die vorgeschriebenen Signale zu geben und erforderlichenfalls die Notbremseinrichtung zu betätigen. Wenn bei der Einfahrt in eine Station der Lokomotivführer die Fahrgeschwindigkeit nicht rechtzeitig vermindert, hat der Zugführer die Notbremse zu ziehen und sich alsbald nach dem Führerstand zu begeben. Will der Lokomotivführer den Zugführer in besonderen Fällen herbeirufen, so hat er die Schnellbremse zu betätigen, worauf der Zugführer sofort nach dem Führerstand zu eilen hat. Wird der Lokomotivführer dienstunfähig, so hat er oder der herbeigeeilte Zugführer den Zug sofort anzuhalten; der Zug darf erst nach Eintreffen eines anderen Lokomotivführers weiterfahren. Wird der Zugführer dienstunfähig, so hat der Lokomotivführer den Zug vorsichtig bis zur nächsten Bahnstation weiterzuführen, die einen geeigneten, vom Lokomotivführer erforderlichenfalls über die technischen Aufgaben des Zugführers zu unterweisenden Ersatzmann beizugeben hat. Bei Rangierbewegungen sind die Lokomotiven und Triebwagen mit einem zweiten, bremskundigen Mann zu besetzen, soweit nicht Ausnahmen von der Generaldirektion zugelassen sind.

Die leichten Züge führen in der Regel nur die 4. Wagenklasse. Soweit Gepäckwagen mitgeführt werden, ist die Gepäckbeförderung unbeschränkt gestattet; Expreß- und Eilgüter, sowie Milch und Kleinvieh dürfen nur insoweit mitgegeben werden, als das Zugbegleitpersonal zur ordnungsmäßigen Geschäftsbesorgung ausreicht. Die Fahrkartenprüfung ist so einzurichten, daß der Zugführer seinen sonstigen Geschäften nachkommen kann. Auf Strecken ohne Bahnsteigsperre hat der Zugführer bei rückwärts fahrenden Triebwagen oder, wenn er während der Fahrt seinen Platz auf der Lokomotive einzunehmen hat, die Fahrkarten der Reisenden beim Ein- und Aussteigen zu prüfen und abzunehmen.

Für die Führung leichter Züge stehen zurzeit im Bereich der württembergischen Staatseisenbahnverwaltung 2 Kleinlokomotiven, 7 andere Lokomotiven und 17 Triebwagen, darunter einer für Schmalspur, zur Verfügung. Der Wagenraum und die Anhängewagen können in allen Fällen durch Dampf geheizt werden.

— **Norddeutscher Lloyd.** Die Verwaltung macht in ihrem soeben erschienenen Jahrbuch 1915/16 einige Angaben über die allgemeine Lage des Unternehmens. Durch möglichste Ausnutzung der verfügbaren Kräfte und Anlagen für vaterländische Zwecke hat der Norddeutsche Lloyd Vorsorge getroffen, daß die einzelnen Betriebe in der Lage sind, bis zum Friedensschluß durchzuhalten und die schweren Schäden der Kriegszeit zu überwinden. Einnahmen brachten auch die von der Regierung angeforderten Schiffe und die vom Reich gezahlten Ersatzwert für einzelne an die Kaiserliche Marine abgegebene Schiffe, die verloren gingen. Die drei im Suezkanal genommenen Schiffe wurden als Prise verurteilt, neun Dampfer in italienischen und portugiesischen Häfen werden nach dem Kriege zurückgegeben oder bezahlt werden müssen. Ebenso wurden fünf Dampfer in australischen Häfen von der Regierung angefordert und dafür bezahlt. In englischen Häfen sind fünf kleinere Küstendampfer festgehalten worden. Die Frage des Schadenersatzes für die in Antwerpen versenkten Lloyddampfer Gneisenau ist rechtlich noch nicht geklärt. Nach diesen bisherigen Verlusten sei die Gesellschaft nicht allzu sehr in Mitleidenschaft gezogen. Insbesondere die Verluste an Frachtraum würden fast vollständig durch Neubauten ausgeglichen, die bereits vor dem Kriege zu vergleichsweise billigen Herstellungskosten in Auftrag gegeben worden seien. Bei Wiederaufnahme der Fahrt werde der Lloyd vollständig gerüstet sein. Die Gesellschaft habe die Gewinne der dem Krieg vorangegangenen Jahre in erster Linie zu ihrer Stärkung und inneren Festigung verwandt. Dieser Umstand helfe ihr über die jetzigen schwierigen Verhältnisse ebenfalls hinweg. Bei den guten Aussichten, die nach dem Kriege voraussichtlich im Frachtgeschäft bestehen würden, dürfe die Handelsschiffahrt mit ziemlicher Zuversicht in die Zukunft sehen. Viel werde allerdings davon abhängen, in welchem Umfange das Kriegsentschädigungsgesetz zustande komme und zur Heilung oder Milderung der der deutschen Großschiffahrt durch den Krieg geschlagenen Wunden beitrage. In dieser Hinsicht werden allerdings zuversichtliche Erwartungen geäußert. Auch sonst bietet das Jahrbuch reichen Inhalt, insbesondere eine Reihe wertvoller Aufsätze, auf die wir noch zurückzukommen gedenken.

— **Deutsche Schiffsbauten für die Handelsmarine.** In seiner Unterredung mit dem Vertreter der Kopenhagener „Berlingske Tidende" machte Generaldirektor Ballin kürzlich folgende Angaben über die Bauaufträge der deutschen Reedereien:

Die Hamburg-Amerika-Linie baut gegenwärtig den „Bismarck", das größte Schiff der Welt, mit 56 000 t, ferner das Turbinenschiff „Tirpitz" mit 30 000 t, und drei andere Schiffe mit je 22 000 t. Auf der Vulkanwerft bei Bremen sind nicht weniger als neun Schiffe im Bau, darunter vier große Frachtdampfer von je 18 000 t. Auf der Werft in Flensburg, wo bereits drei große Personen- und Frachtdampfer im Bau sind, haben wir vor einigen Tagen noch zwei Dampfer bestellt. In Geestemünde werden für den Verkehr durch den Panamakanal zwei Frachtdampfer von je 17 000 t gebaut. Die Hamburg-Südamerika-Linie baut das „Cap Polonio", ein wesentlich verbessertes Schwesterschiff des Hilfskreuzers „Cap Trafalgar". Der Norddeutsche Lloyd baut in Danzig zwei Schnelldampfer „Kolumbus" und „Hindenburg", von je 35 000 t, ferner zwei Dampfer „München" und „Zeppelin", von je 16 000 t, außerdem 12 Dampfer von je 12 000 t. Die Afrika-Linie baut 8, die Hansa-Linie 8, die Kosmos-Linie 10 Dampfer, deren Größe zwischen 9000 bis 13 000 t schwankt.

Diese Zahlen sind, so fügte Generaldirektor Ballin hinzu, nicht erschöpfend, da ihm keine Einzelheiten über die Neubauten anderer Gesellschaften zur Hand seien.

— **Stahlwerksverband, A.-G. in Düsseldorf.** In der Hauptversammlung von Ende v. M. wurde über die Geschäftslage berichtet: Halbzeug. Die Nachfrage der inländischen Verbraucher war nach wie vor sehr rege, der Verband arbeitet mit allen Kräften darauf hin, ihren Bedarf zu befriedigen. Bestellungen des neutralen Auslandes wurden wie bisher mit Rücksicht auf die Versorgung der Inlandsabnehmer abgelehnt. Eisenbahnoberbaubedarf. Von den preußischen Staatsbahnen wurde ein weiterer Nachtragsbedarf an Schienen, Schwell- und Kleineisenbedarf für das Rechnungsjahr 1916 in Bestellung gegeben. Trotz dieser Nachtragsbestellung bleibt aber der Gesamtbedarf hinter dem Vorjahre zurück. Ferner wurde, wie schon gemeldet, mit dem Königlich preußischen Eisenbahnministerium ein neuer Lieferungsvertrag für die Rechnungsjahre 1917, 1918 und 1919 abgeschlossen, und zwar auf der Preisgrundlage von 129 ℳ die Tonne Schienen unter Fortfall des Längen-Überpreises für Schienen von 12 bis 15 m. Mehrere umfangreiche Abschlüsse wurden auch mit dem neutralen Ausland, u. a. nach den Balkanstaaten zu befriedigenden Preisen getätigt. Der Abruf in Grubenschienen war auch im Mai und Juni recht umfangreich. Die im ersten Halbjahr eingegangenen Bestellungen waren mehr als doppelt so hoch als in der Vergleichszeit des Vorjahres, was hauptsächlich auf die notwendige Befriedigung dringenden Heeresbedarfs zurückzuführen ist. Die Inlandsabrufe für Rillenschienen hielten sich auf der Höhe der letzten Monate. Aus dem neutralen Auslande wurden mehrere Bestellungen zu günstigen Preisen hereingenommen. Formeisen. Die Lage des Inlandsmarktes ist weiter unverändert ruhig, nur der Bedarf von Konstruktionswerkstätten

d Wagenbauanstalten ist nach wie vor groß. Aus dem neu-
ılen Auslande hält lebhafte Nachfrage an. Es könnten leicht
ößere Mengen dahin abgesetzt werden, wenn die Möglichkeit
nellerer Lieferung vorhanden wäre, abgesehen davon, daß
ch hier vor allem die Befriedigung des Inlandsmarktes an-
strebt werde.

Personalnachrichten. Bei der sächsischen Staatseisenbahnver-
ltung sind mit Wirkung vom 1. Juli d. J. an die Regierungs-
umeister Döhlert beim Neubauamt Dresden-A. Ost und
itter-Große beim Neubauamt Niederwiesa zu Bauamt-
nnern — zunächst unter Belassung bei ihren bisherigen
enststellen — ernannt. — Der außeretatmäßige Regierungs-
umeister beim Brückenbaubureau Zosel ist als Regierungs-
umeister angestellt.
Bei der badischen Staatseisenbahnverwaltung ist der Be-
ebsinspektor Adolf Hock in Karlsruhe unter Verleihung
s Titels Oberbetriebsinspektor zum Inspektionsbeamten bei der
neraldirektion (Vorstand des Rechnungsbureaus) ernannt.

Österreich.

— **Regelung des Ausfuhrverkehrs nach Rumänien.** Zufolge
rordnung des k. k. Handelsministeriums im Einvernehmen
t dem k. k. Eisenbahnministerium und dem k. k. Finanz-
nisterium vom 26. Juni 1916, R. G. Bl. Nr. 197, betreffend Rege-
ng des Ausfuhrverkehrs nach Rumänien (Verordnungsblatt
r Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 75), darf vom 1. Juli 1916
die Ausfuhr von Waren nach Rumänien nur durch Vermitt-
ng des Österreichischen Warenverkehrsbureaus in Wien (I.,
ubenring 8) erfolgen. Das Eisenbahnministerium hat hierzu
ne Verfügung an alle Organe des Transportdienstes erlassen,
lche im wesentlichen folgendes bestimmt:
Die durch das Österreichische Warenverkehrsbureau nach
mänien auszuführenden Waren werden in den Sammelstationen
ien Nordwestbahnhof, Pragerhof und Wien Donauuferbahnhof
sammelt. Andere Stationen als die genannten Sammelstationen
irfen Sendungen mit nach rumänischen Bestimmungsstationen
utenden direkten Frachtbriefen nicht annehmen. Von diesen
mmelstationen werden die Güter unter dem Stichwort
Merkur"-Transporte entweder in geschlossenen Eisenbahn-
igen (Zugteilen) bis zu der rumänischen Station Ploesti oder in
hleppbahnladungen nach den rumänischen Umschlagplätzen
fördert. In geschlossenen Eisenbahnzügen oder Zugteilen wer-
n die Güter (Stückgüter und Wagenladungen) befördert, die
n Sammelstationen Pragerhof und Wien Nordwestbahnhof zu-
wiesen sind. Mit Schiff in Schleppladungen werden jene Güter
itergeleitet, für die als Sammelstation Wien Donauuferbahn-
f bestimmt ist.
In Pragerhof werden bis auf weiteres alle in Mengen von
indestens 5000 kg zur Auflieferung gelangenden Güter ge-
mmelt, die in Tiroler Stationen südlich des Brenner, in Kärnten,
rain, dem Küstenlande und der Steiermark südlich Graz zur
ufgabe gebracht wurden und die nach den Bestimmungen des
sterreichischen, ungarischen und bosnisch-hercegovinischen
isenbahngütertarifes, Teil I, Abteilung B, in bedeckte Wagen
verladen sind oder für die bedeckte Wagen ausnahmsweise
igestellt wurden. Alle Wagenladungen aus anderen Gebieten,
e nach den Bestimmungen des österreichischen, ungarischen
nd bosnisch-hercegovinischen Eisenbahngütertarifes, Teil I, Ab-
ilung B, in bedeckte Wagen zu verladen sind oder für die be-
ckte Wagen ausnahmsweise beigestellt wurden, werden in
Wien Nordwestbahnhof gesammelt.
Daselbst erfolgt auch die Sammlung aller Stückgüter
hne Rücksicht auf die Lage der Versandstation, sofern ihre Be-
rderung nach den Bestimmungen des österreichischen, unga-
schen und bosnisch-hercegovinischen Eisenbahngütertarifes,
eil I, Abteilung B, in bedeckten Wagen zu erfolgen hat. Für
e Beförderung dieser Stückgüter von der Versandstation in die
mmelstation Wien Nordwestbahnhof können bedeckte oder
ötigenfalls auch offene Wagen verwendet werden.
In Wien Donauuferbahnhof werden ohne Rücksicht
f die Lage der Versandstation alle Güter gesammelt, die nach
n Bestimmungen des österreichischen, ungarischen und bosnisch-
rcegovinischen Eisenbahngütertarifes, Teil I, Abteilung B, in
ffenen Wagen zu befördern sind, sofern nicht ausnahmsweise
r ihre Verladung in der Versandstation ein bedeckter Güter-
agen beigestellt worden ist.
Damit die Wagenladungen, die in den Sammelstationen Prager-
of und Wien Nordwestbahnhof einlangen, ohne Umladung bis in
ie rumännische Bestimmungsstation rollen können, sind sie in
n Versandstationen in deutsche Wagen zu verladen. Die
estellung der erforderlichen leeren Wagen in den Versand-
ationen erfolgt durch das Österreichische Warenverkehrsbureau.
ie Versandstation hat die Wagen mit dem Beifügen, daß es sich
um „Merkur"-Transporte handelt, bei der zuständigen Wagendienststelle (Filialwagendirigierung) anzufordern, der die rechtzeitige Zuweisung der leeren Wagen nach den Weisungen der k. u. k. Zentraltransportleitung obliegt.
Bei der Abfertigung bis zu den Sammelstationen finden, soweit im folgenden nicht anderes festgesetzt ist, die Bestimmungen der Tarife Teil I, Abteilung A und B sowie der einschlägigen Tarife Teil II Anwendung. Jedem Frachtbriefe muß ein „Merkur"-Verladeschein beigeschlossen sein, den der Absender beizubringen hat. Als Bestimmungsstation ist eine der Sammelstationen anzugeben. Als Empfänger muß im Frachtbriefe das Österreichische Warenverkehrsbureau in Wien (I., Stubenring 8) oder in Pragerhof genannt sein. Die Angabe von Mittelspersonen als Empfänger ist unzulässig. Im Frachtbriefe muß in der Rubrik „Inhalt" nach der Warenbezeichnung der Zusatz „Zum Merkur-Transport nach Rumänien laut Merkurschein, Zahl . . . ." schon bei Auflieferung der Sendung eingetragen sein. Die Abfertigung bis zur Sammelstation hat in überwiesener Fracht (unfrankiert) zu erfolgen. Nachnahmen nach Eingang und Barvorschüsse des Versenders sind ausgeschlossen. Die Frachtkarten sind mit auffälliger Aufschrift „Merkursendung zu Merkurschein Zahl . . ." zu versehen. Das Österreichische Warenverkehrsbureau hat das Ausladen sowie das etwa erforderliche Umladen in der Sammelstation auf eigene Kosten zu besorgen.

— **Bestellungen der Staatsbahnen.** Die Staatsbahnen haben im laufenden Jahre bisher gegen 70 000 t Schienen bestellt. Die noch in Aussicht stehenden Aufträge dürften diese Menge auf mehr als 100 000 t steigern. An Fahrbetriebsmitteln haben die Staatsbahnen seit dem Beginn des Krieges 961 Lokomotiven, 3095 Personenwagen und 26 383 Güterwagen im Gesamtbetrage von 320 Millionen Kronen in Auftrag gegeben. Wie verlautet, hat das Eisenbahnministerium den Eisenwerken eine Bestellung von rund 25 000 t Schienen und 7000 t Befestigungsmittel im Werte von etwa 7 Millionen Kronen überwiesen.

— **Speisewagenverkehr.** Mit 8. Juli d. J. wurden zwei Speisewagendienste aufgenommen. Der eine dieser Speisewagen verkehrt in dem um 7 Uhr 10 Minuten morgens von Wien Westbahnhof nach Passau abgehenden Schnellzug. In der Gegenrichtung fährt der Speisewagen in dem um 5 Uhr 48 Minuten nachmittags von Passau abgehenden Schnellzug. Der andere Speisewagendienst wird in dem Schnellzug geführt, der von Wien Westbahnhof um 7 Uhr 40 Minuten morgens nach Salzburg abgeht. Auf der Rückfahrt geht dieser Speisewagen in dem um 5 Uhr 15 Minuten nachmittags von Salzburg abgehenden Schnellzug.

— **Reiseerleichterungen für Steiermark und die angrenzenden Gebiete.** Vom Armeeoberkommando wurden die nachstehend angeführten politischen Bezirke aus dem weiteren Kriegsgebiet ausgeschieden und als Hinterland erklärt: Gröbming, Liezen, Leoben, Bruck an der Mur, Mürzzuschlag, Graz Stadt, Graz Umgebung, Weiz, Hartberg und Feldbach. Das südwestliche weitere Kriegsgebiet umfaßt nunmehr in Steiermark die nachstehend angeführten politischen Bezirke: Murau, Judenburg, Voitsberg, Deutschlandsberg, Leibnitz, Radkersburg, Luttenberg, Windischgraz, Marburg Stadt, Marburg Umgebung, Pettau Stadt, Pettau Umgebung, Cilli Stadt, Cilli Umgebung, Gonobitz und Rann.
Innerhalb der Grenzen des zusammenhängenden Hinterlandes, das ist innerhalb Steiermark, soweit es dem Hinterlande angehört, Niederösterreich, Oberösterreich und Ungarn (ohne Kroatien und Slavonien) unterliegt der Verkehr keinerlei Beschränkungen. Es empfiehlt sich jedoch, auch bei Reisen innerhalb dieses Gebietes ein Ausweispapier (Reisepaß, Ausweiskarte, Arbeitsbuch, Dienstbotenbuch usw.) bei sich zu führen, um sich der Behörde gegenüber auf Verlangen ausweisen zu können. Innerhalb der Grenzen der zusammenhängenden Kriegsgebiete Steiermark und Salzburg unterliegt der Verkehr, soweit diese Kronländer dem weiteren Kriegsgebiete angehören, keinerlei Beschränkungen. — Im Verkehr zwischen Steiermark und dem anschließenden weiteren Kriegsgebiete der Königreiche Kroatien und Slavonien haben sich die reisenden Personen mit jenen Reiseschriftstücken auszuweisen, welche für das Betreten und Verlassen des weiteren Kriegsgebietes vorgeschrieben sind. Unter Reisen sind alle Arten von Reisen (Eisenbahn, Kraftwagen, Wagen, Schiffahrt, Fußmarsch usw.) zu verstehen.

— **Die Buschtiehrader Bahn im ersten Halbjahre 1916.** Die günstige Verkehrslage auf den Linien der Buschtiehrader Bahn hat im vorigen Monat angehalten. Für das Gesamtnetz wird eine Mehreinnahme im Monat Juni in der Höhe von 355 000 K. ausgewiesen, wobei aber in Betracht zu ziehen ist, daß der gleiche Monat des Vorjahres einen Ausfall von 428 000 K. ergeben hatte, somit niedrigere Einnahmeziffern die Vergleichsbasis bildeten. Etwa zwei Drittel der ausgewiesenen Mehrein-

nahmen entfallen auf das B-Unternehmen, das im Vorjahre auch einen entsprechend hohen Ausfall zu verzeichnen hatte. Der Frachtenverkehr erfuhr eine Steigerung um 112 000 t, an der die Kohle mit 95 000 t und die verschiedenen Güter mit 17 000 t beteiligt waren. Die Kohlentransporte des B-Netzes waren um 71 000 t, jene des A-Netzes um 24 000 t stärker als im Vorjahre. Auch hat sich der Personenverkehr gesteigert, was teilweise mit dem besseren Besuche der böhmischen Kurorte zusammenhängt. Es wurden 54 000 Reisende mehr befördert und hierfür 47 000 K. mehr eingenommen. Im ersten Halbjahr 1916 ergab sich eine Erhöhung des Personenverkehrs um 370 000 Reisende gleich 20 % mit einer Mehreinnahme von 236 000 K. Der Güterverkehr im ersten Halbjahr zeigt eine Zunahme um 600 000 t. Auch gegenüber der Verfrachtungsmenge in der Hälfte des Friedensjahres 1914 ergab sich eine Erhöhung um 140 000 t. Die Einnahmen aus dem Frachtgutverkehr sind gegenüber dem Vorjahre um 1 870 000 K. gestiegen, so daß für den gesamten Transportverkehr eine Mehreinnahme von 2 105 000 K. ausgewiesen wird, die sich mit ziemlich gleichen Beträgen auf die beiden Netze verteilt. Die Einnahmen der Buschtiehrader Bahn haben sich in der ersten Hälfte des laufenden Jahres demnach in recht befriedigender Weise entwickelt. Demgegenüber wäre jedoch darauf hinzuweisen, daß auch die Ausgaben im Jahre 1916 eine sehr bedeutende Steigerung aufzuweisen haben werden.

— **Der Absatz der Eisenwerke.** Sämtliche österreichischen Eisenwerke sind, wie der „Neuen Fr. Presse" aus Fachkreisen geschrieben wird, weiterhin bis an die Grenze ihrer Leistungsfähigkeit, teilweise sogar über das Ende dieses Jahres hinaus mit Arbeit versehen. Die gute Beschäftigung hat sich gegenwärtig auf alle Waren der Eisenindustrie ausgedehnt. Die Befürchtung, daß die österreichische Eisengewinnung zur Deckung des heimischen Bedarfes nicht ausreichen werde, hat sich als unbegründet erwiesen, so daß von einer Eisennot heute nicht gesprochen werden kann. Die österreichische Eisenindustrie war während des Krieges in der Lage, ihre Erzeugung sehr zu steigern, so daß diese gegenwärtig das bisherige Rekordjahr 1912 bereits weit übertrifft, was in der deutschen Eisenindustrie bisher nicht der Fall ist. Wenn stellenweise die Versorgung beengter zu sein scheint, so ist dies auf das Deckungsbedürfnis vieler Händler und Verbraucher zurückzuführen, die bei der heutigen Beschäftigung ihren Bedarf zu den jetzigen Preisen auch für einen längeren Zeitraum sicherstellen wollen. Der Kriegsbedarf wird glatt gedeckt. Der von manchen Stellen befürchtete Mangel an Rohstoffen ist ebenfalls nicht eingetreten. Die Erzgewinnung wurde noch während des Krieges erhöht und auch Alteisen ist in genügenden Mengen sowohl im Inlande als auch aus dem Auslande erhältlich. Ebenso sind die zur Flußeisenerzeugung notwendigen Manganlegierungen in hinreichenden Mengen verfügbar. Die Preisbewegung ist eine anhaltend steigende. Die Vereinbarungen, die die deutsche Staatsverwaltung mit den Eisenwerken getroffen hat, dürften auch auf die Preisgestaltung in Österreich nicht ohne Rückwirkung bleiben. Die Preisbewegung im Inland wird auch während des Krieges durch den deutschen Markt stark beeinflußt, der gegenwärtig von der deutschen Regierung beherrscht wird. Die preußische Regierung hat einen dreijährigen Schienenabschluß gemacht, was einen Rückschluß auf die Auffassung der preußischen Staatsverwaltung hinsichtlich der künftigen Lage des Eisenmarktes gestattet. Die Lager der Eisenhändler sind stark gelichtet. Die durch den Beschäftigungsstand hervorgerufenen langen Lieferfristen veranlassen die Abnehmer, einen großen Teil ihres Bedarfes den Händlerlagern zu entnehmen, was naturgemäß zu deren Lichtung führt. Die Ausfuhr bewegt sich in bescheidenen Grenzen, was teilweise mit der Zurückhaltung bei Erteilung der Ausfuhrbewilligungen zusammenhängt. Durch die Errichtung des österreichischen Warenverkehrsbureaus ist eine Steigerung unserer Ausfuhr nach Rumänien zu gewärtigen.

Übrige europäische Länder.

— **Wirtschaftliche Wirkungen und Fernwirkungen des Seekrieges im Mittelmeer.** Unter diesem Stichwort schreibt die „Köln. Ztg.": Obschon in letzter Zeit durch gewisse frachtpolitische Maßnahmen der englischen Regierung einzelne Frachtsätze gesunken sind, haben die Kohlenfrachten England-Italien keine Senkung erfahren, und die italienischen Kohlenpreise verharren auf ihrer fast unglaublichen Höhe. Dies ist wesentlich eine Folge davon, daß deutsche und österreichisch-ungarische Seestreitkräfte das Mittelmeer unsicher machen, wie es gerade die reichlichen Versenkungen der letzten Zeit gezeigt haben, und damit Frachten und Preise der Kohle steigern. In einer Unterredung hat nach der „Vossischen Zeitung" der Präsident der Schweizerischen Eidgenossenschaft dem Berner Vertreter des „Echo de Paris" erklärt, daß die Schweiz heut ausschließlich auf die Einfuhr deutscher Kohle angewiesen se da ein Transport von englischer Kohle durch Frankreich a gesichts der Belastung der Eisenbahnlinien und Häfen nicl möglich sei, während die englische Kohle in Mailand 200 Fra ken die Tonne koste. In Wirklichkeit ist nach einem Mark bericht vom 14. Juni der Kohlenpreis in Italien schon wiede beträchtlich höher; es kostet nämlich zweitklassige Cardif Kohle schon in Genua 235 Lire die Tonne, während erstklassig Kohle anscheinend in Italien überhaupt nicht mehr erhältlic ist. Da nach den Angaben des Schweizer Präsidenten Deutsc land den Bundesbahnen in Basel die Tonne Kohle zu 7 Franke in deutschen Wagen liefert, so ist also die Schweiz auf unse Kohle angewiesen, und der Präsident hat dies auch deutlic zum Ausdruck gebracht. „Weigern wir uns", so sagte er, „ wird Deutschland uns Kohle, Eisen usw. entziehen und sie m andern neutralen Ländern austauschen, die ihm Nahrungsmitt in genügenden Mengen liefern können." Hier ergibt sich ei eigentümlicher und beachtenswerter Zusammenhang. D Tätigkeit und Erfolge unserer und der uns verbündeten Se streitkräfte im Mittelmeer haben die mittelbare Wirkung, u Nahrungsmittel nach Deutschland zuzuführen. Denn die hoh Kohlenpreise in Italien festigen unsere Stellung als ausschlie licher Kohlenversorger der Schweiz im Kriege, und damit i für die Nahrungsmittelausfuhr aus der Schweiz der wichtigs Gegenwert in unseren Händen.

— **Die Kohlenversorgung Italiens.** Wie dem „Secolo" a London telegraphiert wird, steht der Besuch des italienische Schatzministers Carcano und des Generals Dallolio in Englar im Zusammenhang mit der Kohlenversorgung Italiens. Sowol die Frage der Preise wie der Schiffsfrachten stehe unmittelb vor einer zufriedenstellenden Lösung durch eine internationa Kommission. Um das getroffene Übereinkommen aber rec wirksam zu machen, sei es nun notwendig, daß der italienisc Staat die ihm zur Verfügung stehenden Verkehrsmittel gehör unterstütze, damit sie den neuen Transportaufgaben auch g wachsen seien. Die Fähigkeiten des neuen Handelsministers Nava ließen erwarten, daß dies im vollen Umfange geschehe werde.

— **Spanischer Eisenbahnerausstand.** Seit mehreren Tag ist in Spanien eine große Ausstandsbewegung im Gange. S begann bei den Eisenbahnarbeitern der großen spanischen Nor bahn und wurde durch die auch in Spanien herrschende Leben mittelteuerung hervorgerufen. Die Regierung verhängte weg der drohenden Ausbreitung des Ausstands den Belagerung zustand über das ganze Land. Es scheint jetzt wieder über Ruhe zu herrschen, doch soll der Bahnverkehr noch in einig Gegenden stocken. Ob es wirklich zu einem allgemeinen Eise bahnerstreik gekommen ist, läßt sich nach den bisherigen M dungen nicht erkennen. Jedenfalls hieß es am 16. d. M., d Ausstand beginne nachzulassen, doch drohten nun wieder d Bergarbeiter mit einem allgemeinen Streik. Jedenfalls hof die Regierung, den allgemeinen Ausstand durch militärisc Maßnahmen niederzuschlagen.

— **Vom englischen Schienenmarkt** wird der „Köln. Ztg." a London berichtet, daß Eisenbahnschienen ruhig liegen, zum T infolge des Umstandes, daß die britischen Stahlwerke infol ihrer starken Inanspruchnahme für Kriegszwecke außerstan sind, neue Aufträge hereinzunehmen, zum andern Teil desha weil die für Friedensbedarf verfügbaren Stahlmengen auße ordentlich knapp sind. Die Preise haben sich nicht verände und stehen demgemäß für schwere Schienen auf 10 £ 17 sh 6 frei an Bord. Auch die britischen Eisenbahngesellschaften halt mit neuen Aufträgen zurück. Infolgedessen und infolge d Zurückhaltung, die an den Märkten des Auslandes und der Ko nien herrscht, sammelt sich ein gewaltiger Bedarf an, dess Wiederhervortreten man nach Beendigung des Krieges erhof Unterdessen beherrschen die amerikanischen Walzwerke d ihnen zunächst gelegenen Märkte und nehmen alle diejenig Geschäfte herein, die an den Markt kommen. In der ersti Hälfte des Monats Juni sind ihnen 150 000 t neuer Aufträ zugeflossen, darunter ein sehr großer italienischer Auftrag u zwei große Aufträge amerikanischer Bahnen, die nun ber sind, die höheren Preise anzulegen, vor deren Bezahlung sich vor einigen Monaten noch scheuten.

— **Ein russischer Eisenbahnbauplan.** Die Petersburger Te graphenagentur meldet: Die Regierung hat die Ausarbeitu eines ins einzelne gehenden Programms für den Bau von Eise bahnen beendet, das für den Zeitraum von 1917 bis 1922 ei Gesamtausgabe von 3 Milliarden Rubel, d. h. 600 Millione jährlich, vorsieht. Während dieses Zeitraumes sollen auf strategischen Eisenbahnen Linien für den öffentlichen Gebrau von einer Gesamtlänge von 31 024 Werst gebaut werden. F den Zeitraum 1922 bis 1927 ist der Bau von 25 Linien in ei

samtlänge von 10 490 Werst geplant. (Es handelt sich hier fenbar um den von uns schon in der vor. Nr. S. 665 mitgeteil- n Plan. Woher Rußland das Geld nehmen will, ist nicht ge- gt. Die Schriftleitung.).

— **Die Einfuhr nach Rußland über das Weiße Meer.** Vor gar ht langer Zeit, gegen Ende April, ist, wie die „Torgowo- om.-Gaseta" (Nr. 87) mitteilt, kurz und bündig angeordnet rden: Die Einfuhr von Gütern über das Weiße Meer, die ht unmittelbar Zwecken der Landesverteidigung dienen, ist rboten.

Diesem außerordentlich scharf und klar gehaltenen Verbot ist nn noch hinzugefügt: Gesuche um Genehmigung zur Einfuhr n Gegenständen, die zur Landesverteidigung notwendig sind, issen in jedem einzelnen Falle dem Ministerium für Handel d Gewerbe vorgelegt werden: Die Genehmigung zur Ein- hr dieser Gegenstände wird vom Marineministerium erteilt. Damit ist der Bezug des gesamten Bedarfs der Bevölkerung n der Benutzung über diesen einzigen, zugänglichen, russi- hen Hafen in Europa ausgeschlossen. Es bleibt also nur der eg über die skandinavischen Länder frei. Die geringe istungsfähigkeit der Bahn von Archangelsk und wahrschein- h der dem Hafen anhaftende gleiche Mangel an genügenden nrichtungen werden wohl den Anlaß zu dem Erlaß gegeben ben. Es ist aber doch sehr bezeichnend für russische Ver- ltnisse, daß es im Laufe von zwei Jahren nicht ermöglicht rden konnte, hier Zustände zu schaffen, die den Bedarf eini- rmaßen zu befriedigen vermochten. Dazu war es aber natür- h notwendig, den Hafen von Archangelsk aufnahmefähig und e anschließende Bahn leistungsfähig zu machen. Beides ist enbar bisher nicht zustande gebracht worden, und so ist es nn notwendig geworden, den Hafen für den Handelsverkehr sperren. Die Folge wird natürlich die sein, daß das Land nen sehr erheblichen Bedarf an Gegenständen westeuropäi- her Erzeugnisse nicht decken kann, denn auch der Weg über andinavien und Finnland ist, wie russische Nachrichten be- gen, infolge der Unzulänglichkeit der finnländischen Hafen- itze und namentlich der finnländischen Eisenbahnen nicht hr leistungsfähig. Es sollen in den Hafenplätzen ganz ßerordentliche Mengen Güter liegen, ohne in absehbarer it Aussicht auf Weiterbeförderung zu haben. Danach schei- n die Aussichten auf Zufuhr von Bedarfsgegensänden recht nig aussichtsvoll zu sein. Dieser Ausfall wird besonders pfindlich bei der Industrie bemerkt werden, soweit eine che noch vorhanden ist, denn die russische Industrie, ohne fuhr der Halberzeugnisse, der fertigen, einzelnen Bestand- le von Maschinen usw., ist einfach nicht vorhanden. Die Not rd also groß werden! m.

— **Unfälle auf der Nikolaibahn.** „Utro Rossij" veröffentlicht nen statistischen Bericht über die Zahl der Unglücksfälle, die h 1915 auf der Nikolaibahn ereignet hätten. Danach scheint genwärtig die Benutzung der russischen Eisenbahnen mit ßter Lebensgefahr verbunden zu sein. Nach dem Bericht, r von einem Ingenieur der Nikolaibahn verfaßt ist, waren Laufe des Jahres allein auf dieser Bahn 3289 Unglücksfälle verzeichnen, und 900 mehr als im Vorjahre. Die Unglücks- le ereigneten sich vornehmlich auf der Hauptlinie Peters- rg-Moskau. Die Zahl der getöteten Personen ist 153, etwas niger als 1914, wo 190 umkamen. Dagegen ist die Zahl der rletzten gegen das Vorjahr um 21 % vermehrt. Die genauen hlen sind hierbei bezeichnenderweise nicht angegeben. Der richt bemerkt schließlich, das ungeheure Anwachsen der Un- icksfälle zeuge von einer bedauerlichen Zunahme des Mangels Sorgfalt und Gewissenhaftigkeit bei dem Eisenbahnpersonal Ausübung des Dienstes.

Fremde Erdteile.

— **Eine neue persische Eisenbahn.** In Täbris ist, wie der „Weltkourier" mitteilt, vor kurzem die Eisenbahnlinie Täbris- Dschulfa eröffnet worden. Die von den Russen schon vor dem Kriege lange geplante Bahnlinie ist die Fortsetzung der von Tiflis über Alexandropol und Eriwan zur russisch-persischen Grenzstation Dschulfa führenden russischen Strecke. Die gleichnamige Stadt Täbris ist der Haupt- und Regierungsort der nordpersischen Provinz Aserbeidschan. Von Täbris gehen alte Handelsstraßen nach Südosten, nach Kaswin und Teheran.

— **Die Sibirische Eisenbahn.** Den Namen hat der große Schienenweg, der nach dem Willen seines Schöpfers, des Zaren Alexander III., das gewaltige Ländergebiet, das politisch mit dem Namen Sibirien bezeichnet wird, von einem Ende — dem Ural — zum anderen Ende — dem Stillen Ozean — durchziehen sollte, von diesem Sibirien. Daraus ergab sich eine Längenausdehnung von rd. 7900 Werst (= 8429 km). Nun gestalteten sich aber die Dinge anders, als der Zar sich das gedacht hatte, namentlich konnte der Plan, den Bau einheitlich und ohne Unterbrechung durchzuführen, nicht aufrechterhalten werden. So kam es, daß zunächst die Bahn bis zum Baikalsee gebaut wurde. Diese Teilstrecke behielt den Namen Sibirische Bahn. Als Fortsetzung wurde dann die Baikal-Umgehungsbahn, die Transbaikal- und die Amurbahn gebaut. Die Ussuribahn, die letzte Strecke bis Wladiwostok, war bereits im Betrieb. So ist das große Unternehmen tatsächlich schon während des Baues in vier verschieden benannte Teile (Sibirische Bahn 3148 Werst; Transbaikalbahn 1703 Werst; Amurbahn 2100 Werst; Ussuribahn 910 Werst) zerlegt worden, das nach Absicht des Zaren als eine „Sibirische Bahn" baulich hergestellt und später so verwaltet werden sollte, denn er hatte wiederholt die Einheitlichkeit des großen Unternehmens betont. Aber die Verhältnisse waren auch hier mächtiger als der Wille des Zaren. So hatte schließlich sich der Name an die westliche Anfangsstrecke geheftet und wurde von ihr bis zum 1. Januar 1915 geführt. Mit diesem Tage ist eine Neueinteilung eingetreten, offenbar weil der Verwaltungsbezirk der „Sibirischen Bahn" noch immer zu groß war. Auch waren neue Bahnen zur Verbindung mit dem europäischen russischen Eisenbahnnetz hergestellt worden, die einheitlich geleitet werden sollten, weshalb die Neueinteilung der Verwaltungsbezirke vorgenommen wurde. Diese Neueinteilung ergibt nun zwei Verwaltungsbezirke:

1. Omsk, zu ihm gehören die Bahnstrecken: Tjumen-Kulomsino, Ssinarskaja-Schadrinsk, Jekaterinburg-Tjumen, Bogdanowitsch-Ssinarskaja, Jekaterinburg-Tscheljäbinsk-Nowonikolajewsk, zusammen 2549 Werst (= 2720 km);
2. Tomsk, zu ihm gehören die Bahnstrecken: Innokentjewskaja-Mandschurija, Karymskaja-Srjetensk, zusammen 1821 Werst (= 1943 km).

Mit diesen Bezeichnungen ist überall da zu rechnen, wo über Dinge verhandelt wird, die in die Zeit nach 1. Januar 1915 fallen. m.

— **Die Bahnen in Deutsch-Südwestafrika.** Über die Bahnen in Deutsch-Südwestafrika, insbesondere über die während des Feldzugs gegen dieses Schutzgebiet von den Engländern aus strategischen Gründen gebauten, schreiben die „Cape Times" in einer ihrer letzten Nummern u. a.:

„Vor dem Feldzug gegen Deutsch-Südwestafrika waren folgende Bahnen vorhanden: die Otavibahn von Swakopmund nach Tsumeb, mit Abzweigungen von Onguati nach Karibib und von Otavi nach Grootfontein; die staatliche Nordbahn von Swakopmund über Jakalswater nach Karibib und Windhuk; die Nordsüdbahn von Windhuk nach Keetmanshoop; die Südbahn von Lüderitzbucht nach Keetmanshoop mit einer Abzweigung von Seeheim nach Kalkfontein. Dazu kamen noch verschiedene kleine Schmalspurbahnen für private Betriebe, so die Kleinbahnen von Kolmanskop nach Bogenfels über die Pomona-Mine; von der Bahnstation Rehoboth nach der gleichnamigen Stadt; von der Station Arandis an der Otavibahn zur Khan-Mine und endlich von Karibib zu den Marmorbrüchen. Zu diesen vorhandenen Bahnen wurden aus militärischen Gründen gebaut: von Walfischbay aus eine Anschlußbahn an die Swakopmundbahn, die durchweg mit der breiten Kapspur versehen wurde; eine Abkürzungslinie von Usakos nach Karibib und vor allen Dingen die 172 englische Meilen lange Verbindungsbahn von Upington nach Kalkfontein, durch die jetzt eine direkte Verbindung zwischen Kapstadt und Walfischbay über Windhuk hergestellt ist. Bei dem Bau dieser Bahnen wurde außer auf militärische Bedürfnisse auch auf wirtschaftliche Möglichkeiten nach dem Kriege Rücksicht genommen. Am 1. August 1915 wurden alle diese Bahnlinien auf Anordnung der südafrikanischen Regierung von der südafrikanischen Eisenbahnverwaltung übernommen, wobei der Zukunft die Lösung der Frage überlassen blieb, inwieweit zu ihrer Übernahme der südafrikanische Eisenbahnetat erhöht werden solle."

Der Aufsatz der „Cape Times" läßt dann im Anschluß hieran durchblicken, daß man für die fernere Zukunft sich große wirtschaftliche Vorteile für den englisch-südafrikanischen Handel aus diesem während des Krieges vervollständigten südafrikanischen Bahnnetz verspricht. Auch wir wollen, bemerkt hierzu der „Hamburgische Correspondent", die Lösung der ganzen südwestafrikanischen Bahnfrage ruhig der Zukunft überlassen, glauben aber, daß die Vorteile, welche das neue Bahnnetz ganz zweifellos für unser altes Deutsch-Südwestafrika hat, von denen, wie sie die „Cape Times" erhoffen, etwas verschieden sein werden.

— **Eiserne Personenwagen auf der Neuyorker Untergrundbahn.** Infolge der Ereignisse bei der Feuersbrunst auf der Neuyorker Untergrundbahn ist die Eisenbahngesellschaft von den Behörden angewiesen, jetzt sämtliche 478 Wagen, die noch aus einer Verbund-Konstruktion aus Eisen und Holz bestanden,

aus dem Verkehr zu nehmen und durch völlig eiserne zu ersetzen. Einzelne dieser Wagen sind umgebaut worden, während andere für den Dienst auf den Hochbahnlinien der Gesellschaft belassen wurden. Letztere wurden derart umgebaut, daß an Stelle der schweren Untergestelle solche von leichterer Bauart angeordnet wurden.

Allgemeines.

— **Zur Ankunft des deutschen Tauchbootes „Deutschland" in Amerika**, die in der ganzen Welt höchste Bewunderung erregt, schreibt die „Köln. Ztg." unter dem Kennwort „Wir fahren drunter durch!": Es zeigt sich wieder einmal, daß es keine Schwierigkeit gibt, mit der deutsche Tatkraft nicht fertig würde. Die regelmäßige Verbindung mit den Vereinigten Staaten ist hergestellt. Mag man es Blockade oder Absperrung nennen, womit die Engländer uns von Übersee trennen wollen, wir fahren drunter durch. Die neuen U-Boote, die jetzt regelmäßig zwischen Deutschland und den Vereinigten Staaten verkehren werden — ein Handelsverkehr, den keine Macht der Erde hindern kann — sind imstande, jeweils Waren in Mengen von mehreren Güterzügen zu befördern. Die neue Verkehrsmöglichkeit ist also durchaus ernst zu nehmen. Wir können nunmehr nach Belieben nicht nur Briefe, Depeschen und Zeitungen durch die englische Sperre bringen, sondern auch diejenigen Waren nach den Vereinigten Staaten befördern, die dort besonders willkommen und erwünscht sind, wie zum Beispiel Farben, Chemikalien, Arzneimittel usw., während wir unter anderm den uns besonders nötigen Gummi und anderes mehr erhalten können, dessen Wiedervorhandensein sehr bald angenehm empfunden werden wird. Mit Stolz und Dankbarkeit kann der Deutsche wieder einmal feststellen, daß unter uns nie die Männer fehlen, die jedes feindliche Bemühen zuschanden zu machen wissen.

Über die Fahrt selbst heißt es in einem Telegramm desselben Blattes aus Washington, 9. d. M.: Die erwartete, aber stark bezweifelte Ankunft des deutschen Tauchbootes Deutschland an diesem Morgen an der virginischen Küste erregte das größte Aufsehen, das man je beobachtet hat. Nach Angabe des Boots ist es am 22. Juni abgefahren, und wurde um vier Tage aufgehalten, da es von feindlichen Kriegsschiffen entdeckt und verfolgt wurde. Es wurde gezwungen, unterzutauchen und sich für 800 Seemeilen aus seinem Kurse zu entfernen, indem es um 200 Seemeilen zurückging. Es wurde zuerst entdeckt, als es 600 Meilen von der Küste entfernt war, sodann wieder, als es sich am Freitag bemühte, das Baltimore-Schleppboot Timmeus einzuholen, das über eine Woche gewartet hatte; es tauchte wieder unter, änderte seinen Kurs und kam in der Dunkelheit um die Vorgebirge herum; die Vorbeifahrt gelang ihm diesen Morgen um 1 Uhr 45 Min. Dort wurde es von dem Lotsen des Timmeus, Cook, getroffen, der das Schiff nach Chesapeake ins Dock brachte und am Montagmorgen nach Baltimore. Von den 4200 Seemeilen der Reise wurden 1800 unter Wasser gemacht. Das Tauchboot ist in ausgezeichnetem Zustand. Die atlantische Küste war seit einer Woche scharf bewacht worden. Besonders zwei Kriegsschiffe fuhren um die Vorgebirge herum. Die Dreimeilenzone erreichte das Unterseeboot 150 Meilen südlich Kap Henry. Dort blieb es unentdeckt.

— **Praktikanten-Vermittlungsstelle des Deutschen Ausschusses für technisches Schulwesen.** Für junge Leute, die während des Krieges die Schule verlassen und die Ingenieurlaufbahn einschlagen wollen, bestehen zurzeit verhältnismäßig große Schwierigkeiten, eine Praktikantenstelle in der Industrie zu erlangen, um die für ihre Ausbildung vorgeschriebene praktische Arbeitszeit durchzumachen. Diese Schwierigkeiten liegen darin begründet, daß die Mehrzahl der in Betracht kommenden industriellen Betriebe sehr überlastet ist und unter Mangel an leitenden technischen Personen leidet, so daß sie sich scheuen, die durch eine zweckmäßige Ausbildung der Praktikanten entstehende Mehrarbeit ebenfalls zu übernehmen. Da aber eine gute praktische Ausbildung für die künftigen Ingenieure und Techniker von allergrößtem Wert ist, so ist bereits vor mehreren Jahren von dem Deutschen Ausschuß für technisches Schulwesen, dem die maßgebenden technischen Vereine angehören, eine Vermittlungsstelle für Praktikantenarbeit eingerichtet worden, die mit einer großen Anzahl unserer angesehensten Maschinenfabriken in Verbindung steht. Es kann daher allen angehenden Ingenieuren und ihren Angehörigen empfohlen werden, sich wegen Beschaffung einer Praktikantenstelle an diese Praktikanten-Vermittlungsstelle des Deutschen Ausschusses für technisches Schulwesen, Charlottenburg, Hardenbergstr. 3, zu wenden, um so mehr, als irgend welche Gebühren von dieser gemeinnützigen Organisation für ihre Bemühungen nicht berechnet werden. Die Vermittlungsstelle befaßt sich sowohl mit der Beschaffung von einjährigen Praktikantenstellen für künftige Hochschul-Studierende, wie auch mit der Beschaffung von zweijährigen Praktikantenstellen für junge Leute, die später eine technische Mittelschule beziehen wollen. Nach Meldung bei dieser Vermittlungsstelle geht dem Bewerber zunächst ein Fragebogen zur genaueren Angabe seiner Wünsche zu. Da die Beschaffung einer Praktikantenstelle ziemlich viel Zeit in Anspruch nimmt, so empfiehlt es sich, die Bewerbung um eine Praktikantenstelle geraume Zeit, und zwar mindestens zwei Monate vor dem Verlassen der Schule bei der erwähnten Vermittlungsstelle einzureichen.

Rechtspflege.

— **Entschädigungspflicht der Eisenbahnverwaltung bei Einziehung eines Wegüberganges.** (Urteil des Landgerichts Freiburg vom 5. Januar 1904 Nr. 2531 und des Oberlandesgerichts Karlsruhe vom 27. Juni 1904 Nr. 13 756.)*)

Der Kläger ist Eigentümer der zu beiden Seiten der Höllentalbahn gelegenen Grundstücke LB. Nr. 125 und 454, die vor Erbauung der Bahn (1885) ein geschlossenes Ganze — LB. Nr. 76 — bildeten. Von diesem mußte der Vater des Klägers zur Anlage des Bahnkörpers im Wege des Enteignungsverfahrens eine Teilfläche derart abtreten, daß das Grundstück durch die Bahn in zwei Teile getrennt wurde, nämlich in das nördlich der Bahn gelegene Grundstück Nr. 454 und in das südlich der Bahn befindliche Grundstück Nr. 125. Verbunden waren die beiden Grundstücke einmal durch einen unter einer Eisenbahnbrücke hindurchführenden Karrenweg von 2 m Breite und dann durch einen öffentlichen, im Eigentum der Gemeinde K. stehenden Feldweg, der in Schienenhöhe die Bahn überschritt. Für die durch die Durchschneidung des Grundstücks Nr. 76 verursachte Wirtschaftserschwerung wurde dem Vater des Klägers eine Minderwertsentschädigung zuerkannt. Im Jahre 1903 wurde der Feldwegübergang im Einverständnis mit der Gemeinde K. aus Gründen der Sicherheit des Bahn- und Straßenverkehrs von der beklagten Eisenbahnfiskus beseitigt. Der Kläger verlangt Ersatz des Schadens, der ihm durch die Aufhebung des Übergangs erwachse, indem er den Klageanspruch auf eine zu Gunsten des Grundstücks Nr. 454 bei der Enteignung bestellte Grunddienstbarkeit stützt, inhaltlich deren er zur Bewirtschaftung des Grundstücks den Bahnübergang stets zu benützen berechtigt sei; die Aufhebung des Überganges enthalte eine Beeinträchtigung der Dienstbarkeit und verpflichte den Eisenbahnfiskus als den Störer zum Schadensersatz.

Das Landgericht wies die Klage ab, da es an jeder Grundlage für die Annahme des Klägers fehle, daß seinem Vater bei der Enteignung die beanspruchte Grunddienstbarkeit bestellt worden sei. Der Kläger muß selbst einräumen, daß der damalige Eigentümer eine ausdrückliche Vereinbarung mit dem Eisenbahnfiskus nicht getroffen habe, dagegen schließt er eine stillschweigende Abmachung aus den den Bahnübergang enthaltenden, dem Enteignungsverfahren zu Grunde gelegten Plänen und aus dem Umstand, daß bei der Bemessung der Enteignungsentschädigung der Übergang als vorhanden angenommen worden sei. Es mag dem Kläger zugegeben werden, daß es nicht ausgeschlossen, sogar wahrscheinlich ist, daß seinem Vater eine höhere Entschädigung zuerkannt worden wäre, wenn nicht die damaligen, sondern die heutigen Zufahrtsverhältnisse für das Grundstück Nr. 454 zu Grunde gelegt worden wären. Jedenfalls kann aber daraus und aus der von den Beklagten damals zugesagten Aufrechterhaltung des Feldwegs und der dazu nötigen Schaffung eines Bahnüberganges keineswegs auf eine Absicht des Beklagten gefolgert werden, zu Gunsten des genannten Grundstücks den Bahnkörper mit einer Grunddienstbarkeit zu belasten. Eine solche hätte nur durch „Vergünstigung" (LRS. 691) erworben werden können, d. h. durch Vertrag; ein solcher ist aber weder durch übereinstimmende ausdrückliche Willenserklärungen noch stillschweigend im Sinne des LRS. 1108 b abgeschlossen worden, denn selbst der Kläger kann nicht behaupten, daß sein Rechtsvorgänger mit Beklagten die Einräumung einer Servitut beansprucht habe, worauf ihm durch konkludente Handlungen die Einwilligung hierzu erteilt worden sei. Das Bestehen der behaupteten Dienstbarkeit war daher zu verneinen.

Auf die Berufung des Klägers hat das Oberlandesgericht den Klageanspruch dem Grunde nach für berechtigt erklärt, indem es erwog: Unbestritten war die Enteignung vom Jahre 1885 gegen den Vater des Klägers auf der Grundlage des vom Beklagten ausgearbeiteten Planes erfolgt, der den jetzt streitigen Bahnübergang als eine der vorgesehenen Anlagen zeigt; ferner bildete bei der Bemessung des Entschädigungsbetrages der Weiterbestand des Überganges einen wesentlichen Umstand.

*) Anmerkung des Einsenders: Die Veröffentlichung dieser Urteile ist durch die Urteile des Reichsgerichts vom 16. Januar 1914 (RGZ. Bd. 84 S. 113), vom 10. November 1915 (Recht 1916 S. 48/49; Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen 1915 S. 1180/1181; vgl. daselbst auch S. 585/586) und vom 17. Dezember 1915 (Recht 1916 S. 226) veranlaßt.

ie Ausgleichung des Vermögensstandes des Vaters des Klägers gegenüber den durch den Bahnbau verursachten Beeinträchtigungen wurde daher in zweifacher Art ausgeführt: einmal urch Zahlung einer Geldentschädigung und dann durch Bessung des Bahnüberganges nebst der dazu erforderlichen Zuhrt. Durch diese Anlage wurde eine noch weitergehende ertsminderung des nördlichen Trenngrundstücks verhütet und her dem Enteigner die Zahlung einer entsprechend größeren inderwertsentschädigung erspart (vgl. RG. II. ZS. vom 3. Juni 1891 in Eger, Preuß. Enteignungsgesetz 2. Aufl. 1902 118). Wenn die jetzt durchgeführte Beseitigung jenes berganges schon im Jahre 1885 im Enteignungsplane vorgeehen gewesen wäre, würde die Minderwertsentschädigung — n Hinblick auf den nun viel längeren Umweg — höher zu bessen gewesen sein. Auf die jetzige Zahlung dieses Mindertsunterschiedes hat der Kläger als Gesamtnachfolger des rsprünglich Enteigneten einen zivilrechtlichen Anspruch. adurch, daß der Enteigner den Verhandlungen mit dem Entgneten den erwähnten Plan, in dem der Übergang eingeichnet war, zu Grunde legte, hat er den Bestand und die Bessung des Überganges vertraglich zugesagt und zwar als inen Teil seiner Gegenleistungen für die Enteignung. Die eiderseitige Vertragsabsicht war jedoch nur auf eine Alterativverpflichtung des Enteigners gerichtet: entweder die herfahrt in Natur zu gewähren oder eine Geldentschädigung ir ihre Beseitigung zu bezahlen. An derartigen, dem öffentchen Verkehr bestimmten Einrichtungen, wie der Bahnkörper, önnen privatrechtliche Berechtigungen stets nur mit ablöschen Wirkungen eingeräumt werden (vgl. RG. V. ZS. vom 3. November 1889 in Eger, a. a. O. S. 489/490). F.

Bücherschau.

— **Der Krieg und die Seeschiffahrt** mit besonderer Berücksichtigung des Norddeutschen Lloyd. II. Teil. (Jahrbuch des orddeutschen Lloyd 1915/16.) Welt-Reise-Verlag G. m. b. H., erlin, Preis 4,50 *M*.

Zum zweiten Male während des Krieges gibt der Norddeutsche loyd unter obigem Titel sein Jahrbuch heraus, das, ebenso ie das vorjährige, besondere Beachtung verdient. In dem rsten Teile dieses Buches wird ein Gesamtüberblick über die age der Weltschiffahrt während des Krieges gegeben. Aus llen schiffahrttreibenden Ländern ist hier ein umfangreiches laterial zusammengetragen worden, das sowohl in politischer, ie in wirtschaftlicher Beziehung von großem Werte ist. Die Kampfmethoden und die Aussichten des englischen Handelskrieges gegen Deutschland werden von Herrn Generaldirektor Heineken in einem besonderen Artikel kritisch behandelt. Seine beachtenswerten Ausführungen sind geeignet, das deutsche Kraft- und Siegesbewußtsein nicht nur auf Grund allgemeiner Hoffnungen, sondern auf Grund von Tatsachen zu stärken. Ein weiterer Aufsatz beschäftigt sich mit den „Expansionsbestrebungen Japans im fernen Osten und in der Südsee". Die Gegensätze zwischen dem mächtig aufstrebenden Inselreich einerseits den Vereinigten Staaten und Australien anderseits, die Schiffahrts- und Auswanderungspolitik sowie die beiderseitigen Rüstungen werden ausführlich dargestellt. Von zeitgemäßem Interesse sind auch die beiden Artikel „Der Suezkanal im Kriege" und „Vom Panama-Kanal". Bei dem ersteren tritt neben der wirtschaftlichen die völkerrechtliche, bei dem letzteren die technische Seite in den Vordergrund. Der zweite Teil des Jahrbuches ist ausschließlich dem Norddeutschen Lloyd gewidmet. Wenn auch der gesamte Betrieb der deutschen Schiffahrt während des Krieges ruht, so hat sich doch der Lloyd bemüht, seine Kräfte, Anlagen und Schiffe nach Möglichkeit in den Dienst des Vaterlandes zu stellen. Schon im vorigen Jahrbuch war über die vom Lloyd gestellten Hilfskreuzer, Begleit- und Lazarettschiffe berichtet worden; diesmal wird in großen Zügen zunächst die allgemeine Geschäftslage und die hauptsächlichste Betätigung des Norddeutschen Lloyd geschildert und insbesondere dargelegt, wie den Seeleuten der deutschen Handelsmarine keine Gefahr zu groß, kein Weg zu weit war, um nach Kriegsausbruch die Heimat zu erreichen und sich der Heeres- oder Marineverwaltung zur Verfügung zu stellen. Besonderem Interesse dürfte die Beschreibung der Fahrt des Lloyddampfers „Choising" aus der Feder des Oberleutnant z. S. Wellmann begegnen. Der Verfasser hat persönlich an dem letzten Teil der Fahrt des Landungskorps der „Emden" an Bord der „Ayesha" und des Dampfers „Choising" teilgenommen; er berichtet über seine Erlebnisse in anschaulicher und lebendiger Sprache. Aus den Personal-Angaben ergibt sich, daß rund 4000 Angestellte des Norddeutschen Lloyd im Felde stehen, von diesen haben bis zum Mai 1916 etwa 150 den Heldentod erlitten. Mit dem Eisernen Kreuz 1. Klasse sind, soweit bekannt geworden, bis jetzt 12, mit dem Eisernen Kreuz 2. Klasse rund 200 Angestellte ausgezeichnet. Aus dem übrigen Inhalt des Jahrbuches seien noch hervorgehoben eine aus Anlaß des 50jährigen Bestehens der Deutschen Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger bearbeitete Zusammenstellung der in diesen 50 Jahren an Rettungen aus Seenot beteiligten Lloyd-Schiffe und Besatzungen und eine Beschreibung der Bremer Auswandererhallen als Lazarett. Besondere Erwähnung verdienen auch die zahlreichen Tiefdruck-Bilder, durch die das Jahrbuch wirkungsvoll illustriert wird.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Eröffnung von Strecken.

Am 24. Juli d. J. wird die Hauptbahn Riesenburg-Miswalde mit dem Bahnhof 4. Klasse Vorwerk (Kr. Mohrungen) zunächst für den Wagenladungsverkehr eröffnet.

Die Eröffnung der übrigen, an der Neubaustrecke gelegenen Bahnhöfe für den Wagenladungsverkehr und der sämtlichen Bahnhöfe für den Gesamtverkehr erfolgt später.

Auf Bahnhof Vorwerk (Kr. Mohrungen) ist die Annahme und Auslieferung von Gegenständen, zu deren Ver- und Entladung eine feste Rampe erforderlich ist, sowie von Sprengstoffen ausgeschlossen.

Mit dem gleichen Tage wird der neue Bahnhof in den Staatsbahn- und Privatbahn-Gütertarif einbezogen.

Nähere Auskunft über die Höhe der Frachtsätze erteilen die Abfertigungsstellen.

Danzig, den 14. Juli 1916. (962)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der beteiligten Verwaltungen.

2. Güterverkehr.

Pfälzisch-Württ. Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. August 1916 werden im Tarif sämtliche Entfernungen für Bieberehren und die Entfernungen zwischen Röttingen Bf. einerseits, Albsheim (Eis) Bahnhof und Bockenheim-Kindenheim anderseits gestrichen. Sie sind im neuen Bayerisch-Pfälzischen Tarif enthalten.

Stuttgart, 15. Juli 1916. (964)
Generaldirektion
der K. W. Staatseisenbahnen.

Ostdeutsch-Österreichischer Verkehr. Teil II. Heft 2 vom 1. April 1912.
Druckfehlerberichtigung.

Im Nachtrag VI, Seite 13, ist mit sofortiger Gültigkeit der Frachtsatz des Ausnahmetarifs 13 (A. Obst, frisches) Burgau-Berlin Zentralmarkthalle unter b (5 t) von 389 auf 489 ₰ zu berichtigen.

Breslau, 17. Juli 1916. (965)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Sächsisch-Südwestdeutscher Güterverkehr.

Am 1. August 1916 treten zu den Tarifheften 1—4 die Nachträge VII in Kraft. Sie enthalten außer den bereits durch Bekanntmachung verlautbarten Tarifmaßnahmen im wesentlichen noch Änderungen und Ergänzungen des Kilometerzeigers sowie einen neuen Ausnahmetarif 7 (Blechgeschirre usw.) für den Verkehr von Sachsen nach Rheinau Hafen. Soweit Frachterhöhungen eintreten, gelten sie erst vom 1. Oktober 1916 an. Abdrücke der Nachträge sind durch die beteiligten Stationen zu beziehen.

Dresden, 17. Juli 1916. (966)
Kgl. Gen.-Dir. d. Sächs. Staatseisenb.,
als geschäftsführende Verwaltung.

Badisch-Bayerischer Gütertarif vom 1. Dezember 1909.

1. Im Ausnahmetarif 2 — vgl. Nachtrag IV, Seite 55/56 — sind nachstehende Änderungen in Kraft getreten:

Ziff. 6 des Warenverzeichnisses erhält folgende Fassung:

„Häcksel von Heu und Stroh."

Ziff. 7 des Warenverzeichnisses erhält folgende Fassung:

„7. Heu und Stroh (Gersten-, Hafer-, Roggen-, Weizenstroh, ferner Bohnen-, Erbsen-, Linsen-, Wicken-, Rüben-, Mais- und Rapsstroh), auch gepreßt."

Ziff. 11 b des Warenverzeichnisses wird durch folgenden Zusatz ergänzt:

„Gemenge von gemeinsam getrock-

neten Schnitzeln, Blättern und Köpfen von Rüben."

2. Im Ausnahmetarif 5 wird bei Ziff. 3 des Warenverzeichnisses (im Nachtrag III, Seite 33) vorgemerkt:

„Schlacken für Kläranlagen gehören nicht zum Ausnahmetarif 5."

München, den 12. Juli 1916. (960)
Tarifamt der k. bayer. Staatseisenbahnen r. d. Rh.

Ausnahmetarif für verschiedene Futtermittel. — Tfv. 2 III u.

Mit Gültigkeit vom 17. d. Mts. treten auch die bayerischen Staatsbahnen und die hier anschließenden Nebenbahnen der Erweiterung des Warenverzeichnisses auf Leimkraftfutter bei.

Berlin, den 12. Juli 1916. (953)
Königliche Eisenbahndirektion.

Verkehr deutscher Sechäfen mit österr. und ungarischen Stationen.

Mit dem 10. August 1916 erhält in den Tarifheften 1 und 2 das Warenverzeichnis des Ausnahmetarifs 170 unter „Gummi" folgende Fassung:

„Gummi (auch Kautschuk [Gummi elastikum]),
Balata und Guttapercha".

Altona, den 12. Juli 1916. (954)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

Tarif Nr. 1100 Heft 1. Oberschlesischer Staats- und Privatbahn-Kohlenverkehr — Heft 1 — östliches Gebiet.

Mit Gültigkeit vom Tage der Betriebseröffnung für den Wagenladungsverkehr werden die zum Eisenbahndirektionsbezirk Danzig gehörigen Stationen Alt Christburg, Jakobsdorf (Kr. Rosenberg [Westpr.]), Münsterberg (Kr. Mohrungen), Riesenkirch. Teschendorf (Kr. Stuhm) und Vorwerk (Kr. Mohrungen) in die Abteilung A einbezogen.

Kattowitz, den 11. Juli 1916. (952)
Königl. Eisenbahndirektion Kattowitz, namens der beteiligten Verwaltungen.

Norddeutsch- bzw. Preußisch-Hess.-Schweizer. Güterverkehr

Die Gültigkeitsdauer der Frachtsätze des Ausnahmetarifs Nr. 5 für frische Äpfel und Birnen im Teil II. der Hefte 2 und 3, des Ausnahmetarifes Nr. 5 a für frische Beeren und Kirschen usw. im Tarif Teil II. der Hefte 3 und 3 a sowie der Abt. I des Ausnahmetarifes Nr. 5 für frische Äpfel und Birnen im Tarif Teil II. der Hefte 4 und 5 (Nachträge VII und VIII) wird bis auf weiteres, spätestens bis 30. Juni 1917, verlängert.

Karlsruhe, den 11. Juli 1916. (957)
Namens der beteiligten Verwaltungen: Gr. Generaldirektion der Bad. Staatseisenbahnen.

Südwestdeutsch-schweizerischer Güterverkehr.

Die Bestimmung über die Frachtberechnung nach dem Ladegewicht der gestellten Wagen findet vom 1. August 1916 an keine Anwendung mehr auf die im südwestd.-schweiz. Tarifheft 2 enthaltenen Frachtsätze des A.-T. 12. Abteilung II und III (Steine usw.) im Verkehre mit Badisch Rheinfelden, Haagen (Baden), Lörrach, Riehen b. Basel und Wyhlen. Näheres in unserem Tarifanzeiger.

Karlsruhe, den 13. Juli 1916. (958)
Gr. Generaldirektion der Staatseisenbahnen.

Orts- und Übergangsverkehr mit den auf niederländischem Gebiet liegenden Stationen deutscher Verwaltungen.

Die Bestimmung II A, Absatz 2, im Anhang II zum Tarif 200 (Seite 6 des Nachtrags 9) wird mit Gültigkeit vom 15. Juli 1916 ab durch folgende ersetzt:

„Der Umrechnung in die Markwährung werden die bahnamtlich festgesetzten und durch Schalteranschlag bekanntgegebenen Kurse, unter Aufrundung des Ergebnisses auf ganze Pfennig, zugrunde gelegt."

Diese Änderung gilt auch für alle übrigen Tarife, die die bisherige Bestimmung enthalten.

Berlin, den 13. Juli 1916. (950)
Königliche Eisenbahndirektion.

Deutsch-Dänischer Eisenbahnverband. Ausnahmetarif für frisches, nicht zubereitetes Fleisch von Rindvieh usw. zum Verbrauch im Deutschen Reich und Großherzogtum Luxemburg.

Am 20. Juli 1916 werden die dänischen Stationen Haslev, Herning, Soro Bystation und Struer als Versandstation einbezogen.

Nähere Auskunft erteilen die Güterabfertigungen.

Altona, den 12. Juli 1916. (949)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

Deutsch-Dänischer Güterverkehr über Vamdrup, Hvidding-Vedsted und Warnemünde-Gjedser.

Am 20. Juli 1916 treten im Deutsch-Dänischen Gütertarif folgende Ergänzungen und Änderungen ein:

Neu aufgenommen werden die Stationen Waldenburg (Schlesien) unt. Bf. des Direktionsbezirks Breslau, Fürstenwalde (Spree) und Neukölln des Direktionsbezirks Berlin, Klein Wittenberg des Direktionsbezirks Halle (Saale) sowie St. Georgen (Schwarzwald) der badischen Staatsbahn. Die bisher nur mit Frachtsätzen für die Ausnahmetarife 8 oder 6 ausgerüsteten Stationen Nienburg (Weser) des Direktionsbezirks Hannover und Ründeroth des Direktionsbezirks Elberfeld erhalten auch Frachtsätze für den Klassentarif und den Ausnahmetarif 3.

Die Station Brandenburg Altstadt der Brandenburgischen Städtebahn wird in den Ausnahmetarif 6 für Eisen und Stahl einbezogen. Die Station Altwasser des Direktionsbezirks Breslau erhält ermäßigte Schnittsätze für Schnittpunkt III. Zur Berichtigung von Druckfehlern wird Schnittsatz I für Eilgut der Station Ratibor des Direktionsbezirks Kattowitz von 1582 auf 1482 ₰ ermäßigt und der Schnittsatz I Klasse a für die dänische Station Skive im Ausnahmetarif 9 für Haidekraut von 46 auf 48 ₰ erhöht.

Nähere Auskunft erteilen die Güterabfertigungen.

Altona, den 12. Juli 1916. (948)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

Westdeutsch-Sächsischer Verkehr.

Am 17. Juli 1916 wird die Station Rotthausen (Kr. Essen) als Versandstation in den Ausnahmetarif 6 für Brennstoffe aufgenommen; die Frachtsätze für Rotthausen (Kr. Essen) Zechen Dahlbusch I, III, IV und VI treten dagegen am 17. September 1916 außer Kraft. Ferner werden am 17. Juli 1916 die sächsischen Stationen Altmittweida und Grünha nichen-Borstendorf als Empfangsstatio nen in den Ausnahmetarif 11 für Dach schiefer einbezogen. Näheres ist au dem Tarif- und Verkehrsanzeiger de preußisch-hessischen Staatseisenbahne und aus unserem Verkehrsanzeiger z ersehen, auch geben die Stationen Aus kunft.

Dresden, am 14. Juli 1916. (95€
Kgl. Gen.-Dir. d. Sächs. Staatseisenb namens der beteiligten Verwaltungen

Gütertarife der badisch-schweiz. Übergangsstationen mit der Schweiz.

Mit Gültigkeit vom 5. Oktober 1916 s werden in den Gütertarifen Basel Ba Stb. — Schweiz und Waldshut usw. - Schweiz im Verkehr mit der Worblenta bahn als Rollschemelgebühr für de Normalbahnwagen auf der Station Zoll kofen 2,50 Fr. berechnet.

Karlsruhe, 14. Juli 1916. (95
Gr. Generaldirektion der Staatseisen bahnen.

Staats- und Privatbahn-Güterverkel Heft C 2.

Mit Gültigkeit vom 20. Juli 1916 we den die Stationen Dillenburg und Obe scheld-Hochofen als Versandstationen den Ausnahmetarif 7 m für Roteise stein in Mengen von mindestens 200 nach Bremen Zollausschluß einbezoge Näheres bei den beteiligten Dienststell und im Tarifanzeiger der preußisch hessischen Staatsbahnen.

Frankfurt (Main), 10. Juli 1916. (95
Königliche Eisenbahndirektion.

3. Personen- und Gepäckverkehr.

Brandenburgische Städtebahn-Aktien gesellschaft.

Auf Seite 13 des diesseitigen Binn - Personentarifs werden mit Gültigk vom Tage der Betriebseröffnung e neuerrichteten Personenhaltepun Gapel und Premnitz-Süd t Entfernungen nachgetragen.

Premnitz-Süd wird am 18. d. Mts. öffnet. Der Tag der Eröffnung des P sonenhaltepunkts Gapel wird besond bekanntgegeben. Nähere Auskunft teilen die Stationen. (9

Brandenburg a. H., den 11. Juli 19 Die Direktion.

4. Verdingungen.

Verdingung von Weichenteilen.

Zeitpunkt für Einsendung und nung der Angebote ist vom 22. auf 26. Juli verlegt.

Schwerin, den 14. Juli 1916. (9
Großherzogliche General-Eisenbah direktion.

5. Offene Stellen.

Zur Vertretung eines zum Militär dienst einzuberufenden Stationsassis ten wird ein kautionsfähiger, im di ten Güterverkehr durchaus erfahre Beamter gesucht, der in der Lage ist, Güterabfertigung einer größeren Sta selbständig zu verwalten. Lückenl Lebenslauf mit beglaubigten Z nisabschriften Bedingung.

Bentheimer Kreis-Bahn. (9

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen von dem verantwortlichen Schriftleiter, Eisenbahndirektions-Präsident a. D. v. Mühlenfels in Berlin.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nummer 57. 22. Juli 1916. LVI. Jahrgang.

Inhalt:

r Frage der Versicherungspflicht der Zivil-Bahnschutzwächter.
e Verwendung des Betons und Eisenbetons zu Eisenbahnbauten.
chrichten.
Deutschland: Die Einnahmen der preußisch-hessischen Eisenbahngemeinschaft. — Stempelmarken für den Frachturkundenstempel. — Geschäftsabteile in D-Zügen. — Die Beibehaltung der Sommerzeit. — Anbau von Gemüse und Feldfrüchten im Eisenbahndirektionsbezirk Erfurt. — Verpachtung der Obstnutzungen auf Bahnland bei den sächsischen Staatseisenbahnen an Eisenbahnbedienstete im Jahre 1916. — Karlsruher Hafenverkehr. — Personalnachrichten.
Österreich: Die Wasserstraßen der Monarchie. — Eisenbahner-Erholungsheim in Neulengbach. — Der Geschäftsgang der Wagenfabriken. — Galizische Karpathen-Petroleum-Aktiengesellschaft. — Eisenbahn-Schematismus für Österreich-Ungarn.
Ungarn: Vereinigte Arader und Csanader Eisenbahnen.
Übrige europäische Länder: Der Kanaltunnel von Dover nach Calais. — Das Ende des Ausstandes in Spanien. — Die Beförderung von Steinkohlen und Naphtha in Rußland.
Allgemeines.
Amtliche Mitteilungen.
Amtliche Bekanntmachungen.

Zur Frage der Versicherungspflicht der Zivil-Bahnschutzwächter.

Von Ministerialrat Dr. Reindl in München.

In Nr. 48, S. 569 des laufenden Jahrgangs der Vereinszeitung t Regierungsrat Dr. Behre die Frage erörtert, ob die auf rund des Kriegsleistungsgesetzes aufgestellten sogen. Zivil-hnschutzwächter der Unfallversicherung unterliegen und wer s Träger der Unfallversicherung zu gelten hat.

Aus den Mitteilungen Dr. Behres geht hervor, daß in Preun die in Betracht kommenden Verwaltungen — Eisenbahnrwaltung und Heeresverwaltung — noch zu keiner Einigung er die Frage gekommen sind, und daß das Reichsversicherungsnt auf die nach § 1736 RVO. erfolgte Anrufung seiner Entheidung ebenfalls keine Stellung genommen hat. Dr. Behre lbst ist der Meinung, daß ein versicherungspflichtiges Verltnis überhaupt nicht vorliege, weil der Zivil-Bahnschutzichter kein „Arbeiter" im Sinne der R.-V.-O. sei, vielmehr ne mit der Ausübung eines staatlichen Hoheitsrechtes, und war eines Teiles der Militärhoheit betraute Person, ein Organ r Staatsgewalt, wie der gemeine Soldat, der als unterstes lied der militärischen Hierarchie ebenfalls Mitträger der aatsgewalt und Teilhaber an ihrer Ausübung sei. Wenn her ein solcher Zivilwachmann im Eisenbahnbetrieb verunücke, habe die Eisenbahnverwaltung die Leistungen der Unllversicherung abzulehnen; gelänge es, was in den meisten ällen möglich sein werde, den Zivilwachmann als Militärperson zusehen, dann käme das Mannschaftsversorgungs- oder Militärhinterbliebenengesetz zur Anwendung; in den meisten Fällen er werde kein Rechtsanspruch gegen das Reich bestehen; eine aftung der Eisenbahn auf Grund des Haftpflichtgesetzes werde ohl niemals gegeben sein.

Diese Ausführungen Behres scheinen mir fehl zu gehen. ie Bahnschutzwächter werden auf Grund des Kriegsleistungsesetzes (§ 3 Ziff. 6) vom 13. Juni 1873 von den Gemeinden estellt, erhalten ihre Entlohnung durch Vermittlung der Bahnehörden auf Rechnung der Militärverwaltung und unterstehen er Aufsicht der Militärbehörden (Bahnaufsichtsoffiziere) und er Eisenbahnbehörden (Bahnmeister). Ihr Verhältnis zur eeresverwaltung gründet sich auf das Kriegsleistungsgesetz, mit allerdings auf das öffentliche Recht, nicht etwa auf einen ienstvertrag des bürgerlichen Rechts; richtig ist auch, daß sie als militärische Organe und nicht als Bedienstete im Sinne des bürgerlichen Rechtes anzusehen sind. Das schließt aber nicht aus, daß sie zum Kreis der in § 165 und in § 1226 RVO. der Kranken- und Invalidenversicherungspflicht unterliegenden Personen gehören. Das wesentliche Merkmal des nach § 165 und 1226 a. a. O. erforderlichen Arbeitsverhältnisses ist in der persönlichen und wirtschaftlichen Abhängigkeit des Arbeiters (Gehilfen) zum Arbeitgeber zu erblicken. Nicht erforderlich ist, daß ein Arbeitsvertrag im Sinne des bürgerlichen Rechtes vorliegt, das Arbeitsverhältnis kann auch in dem öffentlichen Recht begründet sein (vgl. Anleitung des R.-Vers.-Amts über den Kreis der nach der RVO. gegen Invalidität und gegen Krankheit versicherten Personen vom 26. April 1912 Ziff. 10 u. 11); das letztere geht aus § 169 und 172 sowie 1234 und 1235 RVO., wonach auch Beamte, die in einem öffentlich-rechtlichen Dienstverhältnis stehen und mit der Ausübung staatlicher Hoheitsrechte betraut sind, nur unter den dort angeführten Voraussetzungen von der Versicherungspflicht befreit sind, unzweifelhaft hervor. Daß die Zivil-Bahnschutzwächter nicht zu den Personen des Soldatenstandes gehören und daher als solche gemäß § 172 Ziff. 2 und § 1235 Ziff. 2 RVO. von der Versicherungspflicht befreit wären, kann ebenfalls keinem Zweifel unterliegen; denn wer als Person des Soldatenstandes anzusehen ist, ist in §§ 4 u. 5 des Mil.-Str.-G.-B. vom 20. Juni 1872 und Verzeichnis A hierzu (R.-G.-Bl. S. 204) ausdrücklich bestimmt. Hiernach werden die Bahnschutzwächter nach § 165 ff RVO. gegen Krankheit und nach § 1226 ff RVO. gegen Invalidität versichert sein. Die Versicherung gegen Krankheit wird bei der örtlichen Krankenkasse oder, wo die Heeresverwaltung eine eigene Betriebskrankenkasse (Militärkrankenkasse) errichtet hat, bei dieser Betriebskrankenkasse, die Versicherung gegen Invalidität bei der zuständigen Landesversicherungsanstalt zu erfolgen haben.

Ebenso wie gegen Krankheit und Invalidität sind die Zivilbahnschutzwächter aber auch gegen Unfall nach Maßgabe der RVO. versichert. Nach § 537 Nr. 5 RVO. unterliegen der Unfallversicherung die Betriebe der Eisenbahn und der Heeresverwaltungen. Versichert sind nach § 544 RVO. die in diesen

Betrieben beschäftigten Arbeiter und Gehilfen. Als solche Arbeiter oder Gehilfen sind nach den vorstehenden Ausführungen auch die Bahnschutzwächter zu erachten. Daß es auch hier auf die Frage der Versicherungspflicht ohne Einfluß ist, ob die Dienstleistung auf Grund privaten Dienstvertrages oder öffentlich-rechtlicher Bestimmungen erfolgt und ob der Beamte bei seiner Tätigkeit im Betriebe staatliche Hoheitsrechte ausübt oder nicht, kann im Hinblick auf § 544 RVO. ebenfalls keinem Zweifel unterliegen. Die Frage, ob der Bahnschutzwächter im Betriebe der Eisenbahnverwaltung oder der Heeresverwaltung beschäftigt ist, wird im letzteren Sinne zu entscheiden sein. Denn der Bahnschutz wird im Sinne der RVO. als ein Betrieb der Heeresverwaltung, welcher auf Rechnung des Reiches geht, zu erachten sein. Auf diesen Standpunkt hat sich in einem ähnlichen Falle auch schon das R.-Vers.-Amt in einer Entscheidung in den Amtl. Nachr. des R.-Vers.-Amts 1890 S. 491 Nr. 851 gestellt, indem dort die Beschaffung derjenigen Leistungen, welche die Militärbehörden auf Grund des Natural-Leistungsgesetzes in Anspruch nehmen, als zum Betriebe der Heeresverwaltung gehörig angesehen wurde. Für die Folgen von Unfällen, welche dem Zivilbahnschutzwächter bei der Ausübung des Bahnschutzes zustoßen, wird somit die Heeresverwaltung nach Maßgabe der RVO. aufzukommen haben. Träger der Versicherung ist daher, da der Betrieb der Heeresverwaltung während des Krieges auf Rechnung des Reiches geht, das Reich (§ 624, 892 RVO.), das durch die als Ausführungsbehörden bestimmten militärischen Behörden (Intendanturen) vertreten wird.

Nach diesen Grundsätzen ist hinsichtlich der Versicherungspflicht der Zivilbahnschutzwächter schon seit Beginn des Krieges in Bayern nach übereinstimmender Auffassung der bayerischen Eisenbahnverwaltung und der bayerischen Heeresverwaltung verfahren worden.

Einen Anspruch auf Versorgung nach Maßgabe des Mannschaftsversorgungsgesetzes und des Militärhinterbliebenengesetzes haben die Zivilbahnschutzwächter zweifellos nicht, da sie nicht zu den Personen des Soldatenstandes und auch nicht zu den Militärpersonen der Unterklassen nach § 38 des Reichsmilitärgesetzes gehören, auch nicht unter die Vorschrift des § 35 des Offizierpensionsgesetzes fallen.

Es erübrigt nun nur noch die Frage, ob die Bahnschutzwächter gegen die Eisenbahnverwaltung einen Anspruch auf Grund des Reichshaftpflichtgesetzes haben, wenn sie bei Ausübung ihres Dienstes durch den Eisenbahnbetrieb verunglücken. Besteht ein solcher Anspruch, so geht er gemäß § 1542 RVO. auf die Träger der Versicherung (Krankenkasse, Landesversicherungsanstalt und Reich als Träger der Unfallversicherung) insoweit über, als sie dem Bahnschutzwächter nach der RVO. Leistungen zu gewähren haben, während der Anspruch zu dem darüber hinausgehenden Betrage dem Verunglückten verbleibt. Die Entscheidung der Frage aber, ob ein solcher Anspruch auf Grund des Haftpflichtgesetzes besteht, scheint mir doch nicht so zweifelsfrei in verneinendem Sinne zu liegen, wie Dr. Behre annimmt. Daß ein Betriebsunfall im Sinne des Haftpflichtgesetzes vorliegt, wenn ein Zivilbahnschutzwächter bei Ausübung seines Dienstes beispielsweise von dem vorüberfahrenden Eisenbahnzug getötet oder verletzt wird, kann jedenfalls nicht in Abrede gestellt werden; daß dabei der Bahnschutzwächter zugleich in Ausübung des Dienstes für die Heeresverwaltung begriffen war, ist ohne Bedeutung, da nach dem Haftpflichtgesetz jeder Mensch geschützt wird, der durch den Eisenbahnbetrieb zu Schaden kommt, gleichviel ob er hierbei im Dienste eines anderen behandelt oder nicht; auch der Arbeiter eines gewerblichen Bauunternehmers, der beispielsweise auf einem Bahnhof im Auftrage seines Arbeitgebers Arbeiten vorzunehmen hat und dabei von einem Zug überfahren wird, hat einen Betriebsunfall im Sinne des § 1 des Haftpflichtgesetzes erlitten. Die Haftpflicht der Eisenbahn ist daher nur dann ausgeschlossen, wenn eigenes Verschulden des verletzten oder getöteten Bahnschutzwächters oder aber höhere Gewalt vorliegt. Ob eigenes Verschulden gegeben ist, ist natürlich nur Sache der Entscheidung im einzelnen Fall; dagegen wird die Frage nach dem Vorliegen höherer Gewalt einer allgemeinen Entscheidung fähig sein. Und da hat nun das O.-L.-G. Cassel in einem Fall, in welchem ein zur Bewachung einer Bahnstrecke abkommandierter Landwehrmann durch einen vorüberfahrenden Zug getötet wurde, tatsächlich ausgesprochen, daß die Haftung der Eisenbahnverwaltung nach § 1 Haftpflichtgesetz ausgeschlossen sei, weil die Abordnung von Bahnschutzwachen durch die Militärbehörde seitens der Bahn nicht abwendbar sei und daher höhere Gewalt inmitte liege (Kgl. Leipziger Zeitschrift 1916 S. 569 und Recht 1916 Nr. 623 S. 356). Das O.-L.-G. beruft sich dabei auf Art. 47 der Reichsverfassung und § 31 des Kriegsleistungsgesetzes, wonach die Eisenbahnverwaltungen bezüglich der Benutzung der Eisenbahn und der Einrichtung des Bahnbetriebs den Anordnungen der Militärbehörden Folge zu leisten haben und den Eisenbahnbehörden daher keine Möglichkeit gegeben sei, den Anordnungen der Militärbehörde hinsichtlich der Bahnschutzwache, selbst wenn sie diese Anordnungen im einzelnen Fall für unzweckmäßig oder bedenklich halten sollten, zu widerstreben.

Ob diese Auffassung des O.-L.-G. Cassel über den Begriff der höheren Gewalt zutreffend ist, möchte dahingestellt bleiben; jedenfalls erscheinen die Ausführungen der Entscheidung auf die Zivilbahnschutzwächter insofern nicht zutreffend, als diese nach den einschlägigen Bestimmungen (Bahnschutzdienstanweisung) nicht nur der Aufsicht der Militärbehörden, sondern auch der Eisenbahnbehörden unterliegen, von den Organen der Eisenbahnverwaltung nähere Anweisung über ihre Obliegenheit, über die Gefahren des Eisenbahnbetriebs usw. zu erhalten haben und daher hier jedenfalls mehr als fraglich erscheint, ob die Voraussetzungen für die Annahme höherer Gewalt allgemein gegeben sind.

Anm. d. Schriftl.: Wir werden in einer der nächsten Nummern einen Aufsatz aus sehr geschätzter Feder veröffentlichen, der den gleichen Gegenstand noch von anderen Gesichtspunkten aus behandelt, aber zu ähnlichem Ergebnis gelangt.

Die Verwendung des Betons und Eisenbetons zu Eisenbahnbauten.

Von Professor **Dr. P. Rohland***).

Der Bau des Leipziger Hauptbahnhofs ist vollendet. In reichlichem Maße ist Beton und Eisenbeton bei ihm verwendet, das Hauptgebäude ist mit Sandstein umkleidet worden. Gegen die Verwendung von Sandstein in großen Städten könnte man einiges Bedenken haben; am Cölner Dom und Ulmer Münster, bei denen Buntsandstein Verwendung gefunden hat, sind viele schadhafte Stellen bemerkt worden und haben ausgebessert werden müssen. Das rührt daher, daß die einzelnen Sandsteinteilchen durch Salze von kolloider Beschaffenheit zusammengehalten, und diese von der in der Atmosphäre enthaltenen schwefligen Säure angegriffen und zerstört werden. Man hat die Sandsteinverwitterung am Cölner Dom auf sog. rhythmische Kristallisation der Sulfate des Kaliums und Magnesiums, die sich aus den verkittenden Karbonaten unter dem Einfluß der schwefligen Säure bildeten, zurückführen wollen, ferner auch auf eine Hydratierung und Quellung dieser Salze. Es genügt aber schon die einfache Einwirkung der schwefligen Säure auf die kolloiden, die Sandteilchen zusammenhaltenden Salze, um die Zerstörung der Sandsteine hervorzurufen. Allerdings ist zu beachten, daß die Sandsteine verschiedene Struktur besitzen; in Leipzig ist eine Sorte verwendet worden, die eine dichte Struktur hat, und Beschädigungen haben sich bisher nicht gezeigt.

*) Der Verfasser ist am 6. April d. J. verstorben.

Für reine Nutzbauten, wie Stellwerkhäuser usw., ist Eisenbeton verwendet worden. Das Hauptstellwerk überbrückt mehrere Gleispaare mit einer lichten Weite von 27,5 m. Eisenbau wurde für das Stellwerkhaus nicht gewählt, weil Eisen von der in den Rauchgasen enthaltenen schwefligen Säure unter Bildung von Schwefeleisen stark angegriffen wird, und weil bei Eisenbau die Innenräume der Stellwerke zu sehr den Temperatureinflüssen ausgesetzt sind.

Beton und Eisenbeton sind schlechtere Wärmeleiter als Eisen. Freilich werden auch diese von schwefliger Säure angegriffen; aber nur unter den Bedingungen, daß der Zement noch im abbindenden und erhärtenden Zustand sich befindet, oder daß der Beton und Eisenbeton durchnäßt ist. An Tunnelwänden und Decken kann man das öfter beobachten; entweder ist Beton durch die Erdfeuchtigkeit oder durch die dichten Rauchgase der Lokomotiven durchnäßt worden.

Die erste Bedingung kann vermieden werden; in diesem Falle beruht die Einwirkung der schwefligen Säure darauf, daß sie sich mit dem hydrolytisch abgespaltenen Kalk des Zements zu schwefelsaurem Kalk verbindet. Die Verschalungen dürfen also auch bei Ausbesserungen nicht eher entfernt werden, als bis der Zement abgebunden hat und über das erste Erhärtungsstadium hinaus ist.

Trockene schweflige Säure wirkt auf vollständig erhärteten Beton und Eisenbeton nicht ein. Das Leipziger Stellwerk ist dann noch mit Graukalkmörtel verputzt worden, aber auch auf das Kalziumkarbonat des Mörtels wirkt feuchte schweflige Säure allmählich ein. Es wäre vorteilhafter gewesen, es steinmetzmäßig bearbeiten zu lassen und mit einer Schutzfarbe zu versehen, z. B. mit Veton. Dieses von den Farbenfabriken Rosenzweig & Baumann hergestellte Schutzmittel habe ich in einer Atmosphäre, die schweflige Säure enthielt, geprüft; es hat sich gut bewährt; der darunter liegende Beton war vor Angriffen der schwefligen Säuren vollkommen geschützt.

Weiterhin sind jetzt vielfach Wassertürme aus Eisenbeton errichtet worden, im Danziger, Posener, Cölner, Frankfurter und Halleschen Bezirk. Die einzelnen Eisenbahnverwaltungen haben sich teils anerkennend, teils abweisend gegen diese Bauweise ausgesprochen. Vom physikalisch-chemischen und bautechnischen Standpunkt läßt sich gegen die Verwendung von Beton und Eisenbeton zum Bau von Wassertürmen nichts einwenden; das einzige ist, daß, wenn eine Bahnhofserweiterung in Aussicht steht, der Wasserturm wieder entfernt werden muß, was bei Betonbauten immer mit einigen Schwierigkeiten verbunden ist. Auch Wasserbehälter aus Eisenbeton sind mehrfach benutzt worden.

Was die Wasserdichtigkeit des Betons und Eisenbetons anbetrifft, so ist zunächst festzustellen, daß es vollständig wasserdichten Beton überhaupt nicht gibt; doch ist das so zu verstehen, daß bei normalem Beton kein Durchsickern des Wassers, sondern nur eine Durchfeuchtung stattfindet; die Wasserdichtigkeit ist annähernd der Festigkeit des Betons entsprechend. Die Druckfestigkeit des mit Wasser durchtränkten Betons ist geringer als die des trockenen, wie aus folgenden Zahlen hervorgeht: 1 Teil Zement, 2 Teile Kies: Druckfestigkeit nach 6 Wochen:

Trocken:	Mit Wasser getränkt:
546	486
543	456
510	486
506	490
513	480
Mittel: 524	472

Nicht jede Betonmischung kann als „wasserdicht" bezeichnet werden; ein Höchstmaß dieser Eigenschaft besitzt der Beton, der den genügenden Gehalt an Zement hat, gehörig gestampft ist, keine Hohlräume besitzt und noch mit Zement verputzt ist. Es ist in dieser Hinsicht festgestellt worden, daß sog. satter Beton einen Mörtelbedarf von 50 % nicht zu übersteigen braucht, wenn die Korngröße richtig gewählt ist. Das alles bedeutet aber nur, daß hinreichend Zement hinzugesetzt werden muß, damit sich beim Anrühren mit Wasser Kolloidstoffe in genügend großer Menge bilden können, denn diese sind es, welche die Wasserdichtigkeit des Betons und Eisenbetons bedingen. Die Wasserdichtigkeit wächst mit fortschreitendem Alter des Betons in dem Maße, wie seine Festigkeit zunimmt.

Für Wasserbehälter usw. genügt oft ein innen aufgebrachter, sorgfältig geglätteter Verputz aus fettem Zementmörtel; besser ist es aber noch, durch einen Zusatz die Wasserdichtigkeit des Betons und Eisenbetons zu verstärken, wie durch das von den Farbenfabriken Rosenzweig & Baumann in Cassel hergestellte Trutzit. Nach meinen Untersuchungen schützt mit Trutzit versehener Zementmörtel vor aufsteigender Bodenfeuchtigkeit, Schlagregen, selbst vor einer Wassersäule, die 4—5 Atmosphären Druck ausübt.

Auch Teere, Öle, fetthaltige Flüssigkeiten wirken im allgemeinen nicht auf Eisenbeton ein und können in Behältern aus diesem aufbewahrt werden.; doch sind zwei Punkte beachtenswert, erstens die chemische Beschaffenheit dieser Flüssigkeiten; bei solchen, die im Laufe der Zeit infolge Oxydation sauer werden können, ist eine Einwirkung auf den Eisenbeton unverkennbar. Hierher gehören animalische und vegetabilische Öle, wie Knochenöl, Tran, Rindertalg, Kunstfette, Olivenöl, Rüböl, während mineralische Öle, die wesentlich aus Kohlenwasserstoffen bestehen, wirkungslos sind. Es könnte sich höchstens Naphthasäure bilden, die den Eisenbeton schädigt.

Wiederum dürfen solche Öle, die von vornherein Fettsäuren enthalten, keinesfalls mit Eisenbeton in länger dauernde Berührung kommen. Hieraus erledigt sich die sehr wichtige Frage, ob bei dem Bau großer Tanks für Heizöl, Treiböl, Petroleum, Eisenbeton für die Wandungen verwendbar ist. Eisenbetonbehälter für die letztere Flüssigkeit haben sich gut bewährt. Fetthaltige Flüssigkeiten verseifen den Kalk des Zements; es bilden sich fettsaure Kalksalze, und es entstehen auch häßliche Flecke.

Unbedingt notwendig ist bei der Herstellung von Eisenbetonbehältern große Dichtigkeit des Betons, nicht zu großer Wasserzusatz und gründliches Stampfen.

Dann ist versucht worden, Rauchkanäle, besonders für zentrale Rauchabführung und hohe Schornsteine aus Eisenbeton zu erbauen. Es konnte vorausgesehen werden, daß die Haltbarkeit der Kanäle infolge der schädlichen Einflüsse der Rauchgase, besonders der schwefligen Säure, von kurzer Dauer war. Auch die Schornsteine aus Eisenbeton scheinen sich aus dem gleichen Grunde nicht gut bewährt zu haben; dazu kam, daß der Zug beim Anheizen der Lokomotiven zu schwach war. Dies wird darauf zurückgeführt, daß die Abkühlung infolge der dünnen Betonwandungen zu stark ist. Besser als Eisenbeton ist für Rauchkanäle und Schornsteine der Klinker, verbunden durch Estrichgipsmörtel.

Dieser letztere, hergestellt aus dem Gipsstein, bei höherer Temperatur, bei rd. 500°, ist wasserfreier Gips, der im Gegensatz zum Stuckgips langsam abbindet. Er besitzt sehr große Festigkeiten und wird, was die Hauptsache ist, von der schwefligen Säure nicht angegriffen. Ebenso kann der Estrichgips als Belegstoff für Eisenbetondecken in Werkstätten und Lagerräumen, wo jetzt häufig Guß-, Stampf- oder Plattenasphalt angewandt wird, benutzt werden. Man findet ihn noch häufig in den Vorräumen alter Patrizierhäuser aus dem Mittelalter; er hat sich dort sehr gut erhalten.

Bei dem Bau von Werkstätten aus Eisenbeton empfiehlt es sich, schon bei dem Bau ausreichende Vorkehrungen durch Aussparen von Löchern oder durch Einbetonieren von Rohrstücken, durch welche die Befestigungsschrauben gezogen werden können, zu treffen; nachträglich sind solche Ausführungen mit Schwierigkeiten verbunden*).

Für Zierbauten kann auch weißer Zement angewandt werden; er wird aus Lehm, Feldspat, Quarz, reinem Ton und Kalkstein hergestellt; bei richtiger Zusammensetzung ergibt sich ein reines Weiß. Diese muß ungefähr folgende sein:

Kieselsäure	23,38 %
Tonerde	6,03 „
Eisenoxyd	0,53 „
Kalk	68,35 „
Magnesia	1,38 „
Natron	0,01 „
Kali	0,14 „
Glühverlust	0,60 „
	100,42 %

Außerdem wurden bei einem Versuch 2—3 % Gips zugesetzt. Die Zugfestigkeit betrug nach 180 Tagen 25,9 kg/qcm, die Druckfestigkeit 210,7 kg/qcm.

*) Vergl. Zweckmäßigkeit und Wirtschaftlichkeit des Eisenbetons bei den Bauten der Eisenbahnen, herausgegeben vom Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen, 1914.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Die Einnahmen der preußisch-hessischen Eisenbahngemeinschaft** zeigen laut „Berl. Pol. Nachr." eine Entwicklung, die man in Anbetracht des Krieges als verhältnismäßig befriedigend bezeichnen darf. Die Einnahmen aus dem Personenverkehr ergeben freilich einen starken Ausfall gegenüber der Friedenszeit, weil ein großer Teil der Reisenden aus Militärpersonen besteht, deren Fahrgeld ein überaus niedriges ist. Dagegen halten sich die Einnahmen aus dem Güterverkehr etwa in der Höhe der Friedenszeit, obwohl die Verkehrsmengen geringere sind, weil anderseits die Verfrachtung hochwertiger Güter, die verhältnismäßig hohe Frachten bedingen, befriedigend war und ein großer Teil der Güter auch über weite Strecken befördert wurde. Wenn hiernach die Einnahmen nicht entfernt so weit hinter denen der Friedenszeit zurückbleiben, als im Anfang des Krieges zu erwarten war, so darf daraus nicht ohne weiteres auf die Höhe des Betriebsüberschusses geschlossen werden. Die Betriebszahl ist sehr viel ungünstiger als in der Friedenszeit und zwar wegen der Steigerung der persönlichen und sachlichen Ausgaben. In letzterer Hinsicht bedingt allein die Erhöhung der Kohlenpreise eine Mehrausgabe von vielen Millionen. Für die Zukunft ist eher noch eine weitere Vermehrung der Betriebsausgaben zu befürchten.

— **Stempelmarken für den Frachturkundenstempel.** Der Frachturkundenstempel wird nach einer Kaiserlichen Verordnung am 1. August eingeführt. Wie die „Köln. Ztg." erfährt, ist die Reichsdruckerei mit der Herstellung von Stempelmarken beschäftigt, die nach einem Beschlusse des Bundesrats zur Entrichtung der Steuer dienen. Die Marken erhalten eine Länge von 38 und eine Breite von 20 Millimeter. Sie zeigen einen Merkurkopf, der von einem Perlenrand umgeben ist. Der Kopf sieht bei den Markwerten nach links, bei den Pfennigwerten nach rechts. Alle haben die Aufschrift „ Deutsches Reich". „Frachtstempel", die Wertbezeichnung und am untern Rande den Vordruck „den" für den Tag der Verwendung. Hergestellt werden Marken zu 5 ₰ schokoladenbraun, 10 ₰ rot, 20 ₰ blau, 25 ₰ orange, 30 ₰ braun, 40 ₰ schiefergrau, 50 ₰ violett, 75 ₰ grün, 1 ℳ grün und rot, 1½ ℳ rotbraun und hellviolett, 2 ℳ blau und gelb, 3 ℳ braungrün und hellgrünbraun, 5 ℳ rot und orange, 10 ℳ violett und grau. Die gestempelten Vordrucke für Frachtbriefe und Eisenbahnpaketadressen werden mit einem schwarzen Stempelaufduck versehen. Die Ausgabestellen werden von den Landesregierungen bestimmt, die Marken auch von den Eisenbahnen und Kleinbahnen geführt. Entwertet werden sie durch Eintragung von Tag, Monat und Jahr. Die Marke darf auch durchlocht werden. Die Eisenbahndienststellen entwerten durch Stempel.

— **Geschäftsabteile in D-Zügen.** Die Handelskammer zu Cöln sandte dem Deutschen Handelstag am 26. Juni Abschrift einer am gleichen Tage an den preußischen Minister der öffentlichen Arbeiten gerichteten Eingabe betr. Einrichtung von Geschäftsabteilen in D-Zügen mit der Bitte, der darin enthaltenen Anregung seine Förderung zuteil werden zu lassen.

In der Eingabe heißt es:

„Die D-Züge werden heute viel benutzt, um zu geschäftlichen Konferenzen, Besprechungen, Sitzungen usw. zu reisen. Ohne Zweifel würde es nun für manchen sehr angenehm sein, wenn er die langen Stunden der Fahrt ausnutzen und dieselben je nach dem hervortretenden Bedürfnis für die Bearbeitung und Ordnung mitgenommener Schriftstücke und Akten, für Vorbereitungen der geschäftlichen Zwecke, denen die Reise dienen soll, oder für etwaige Vorbesprechungen und Beratungen, die erwünscht sind, verwenden könne. Daran hindert aber jetzt der Mangel entsprechender Einrichtungen in den Zügen. Im Personenabteil wird die Gegenwart anderer Reisender störend empfunden, so daß schon deswegen vieles, namentlich was mehr oder weniger vertraulicher Natur ist, im Abteil nicht erledigt werden kann; andererseits ist die Ausführung von Arbeiten infolge der Unbequemlichkeiten und der für diesen Zweck mangelnden Einrichtungen hier so gut wie unmöglich. Um dem hervortretenden Bedürfnis abzuhelfen, und den Reisenden Gelegenheit zu bieten, allein oder mit Geschäftsfreunden geschäftliche Angelegenheiten während der Reise zu erledigen, würde die Schaffung besonderer separater ‚Geschäftsabteile' in den D-Wagen mit entprechender Ausrüstung (größerem Tisch, Stühlen, Schreibzeug usw.) oder eventl. auch die Einstellung besonderer Wagen, welche, analog den Schlaf- und Speisewagen, für diesen speziellen Zweck zu bauen und in geeigneter Weise auszustatten wären, ins Auge zu fassen sein. Daß von einer derartigen Einrichtung in unserer heutigen Zeit ausgiebig und gern Gebrauch gemacht werden würde, dürf außer Zweifel stehen, wenn man bedenkt, wieviel kostbare Ze hierbei vorteilhaft verwertet werden kann, die jetzt gewöhnli ungenutzt über der bloßen Fahrt zugebracht werden muß. N türlich würde für die Benutzung gedachter Arbeitsabteile ei besondere, etwa stundenweise zu berechnende Gebühr zu erheb sein. Mancher wäre gewiß gern bereit, für ein solches Abteil ei Gebühr von etwa 1.50 ℳ bis 2 ℳ für die Stunde zu entrichte Wir möchten Eure Exzellenz bitten, in eine geeignete Prüfung d Angelegenheit einzutreten, da wir überzeugt sind, daß die Eise bahnverwaltung mit einer derartigen Neuerung, auch nach d finanziellen Seite hin, gute Erfahrungen machen dürfte. Es wür sich vielleicht empfehlen, schon jetzt bei Neubestellungen von Wagen mit der Einrichtung einen Versuch zu machen, um na Friedensschluß Wagen dieser Art dem Betrieb übergeben können."

Über dieselbe Angelegenheit verhandelte kürzlich die Handelskammer zu Elberfeld. Sie verkennt nicht die Schwierigkeite die dem Vorschlag in eisenbahntechnischer Beziehung und weg der Kostenfrage entstehen, beschloß jedoch, wegen der groß Vorteile, die eine solche Einrichtung für die Geschäftswelt hab würde, bei dem Minister der öffentlichen Arbeiten durch d Königliche Eisenbahndirektion Elberfeld die Einführung dies Einrichtung zu beantragen.

— **Die Beibehaltung der Sommerzeit.** Die preußischen M nister der öffentlichen Arbeiten, des Innern, für Handel, Unte richt, Landwirtschaft und der Finanzen haben einen gemei samen Runderlaß an die Oberpräsidenten über die Frage d dauernden Einführung der Sommerzeit und die Wirkungen d Einrichtung ergehen lassen. Es heißt darin:

„Nachdem die durch Bundesratsverordnung vom 6. April 19 angeordnete Vorverlegung der Stunden für die Zeit vom 1. M bis 30. September 1916 eingetreten ist, wird zu erwägen se ob eine gleiche, auf eine bessere Ausnutzung des Tageslic gerichtete Maßnahme auch für später zu treffen sein wird. I in erster Reihe die Notwendigkeit, mit den für Beleuchtung zwecke verfügbaren Rohstoffen und Erzeugnissen sparsam u zugehen, zu dieser Anordnung geführt hat und dieselben Grün auch für die weitere Dauer des Krieges und für die erste Z nach dem Kriege vorliegen werden, so muß von vornherein d mit gerechnet werden, daß die sogenannte Sommerzeit sowo für die ganze Kriegszeit als auch für die Übergangszeit beibehalten wird. Es wird sich aber fragen, ob nicht darüber hinaus eine solche Einrichtung dauernd geschaffen werden soll und ob nicht zweckmäßig eine andere Zeit, etwa vom 1. April bis 30. September, für die Vorverlegung der Stunden zu wählen sein möchte. Für die Wintermonate wird eine Vorrückung der Tagesstunden nicht in Frage kommen, weil Vorteile hierdurch für die Allgemeinheit nicht zu erwarten sind."

Die Minister ersuchen daher die Oberpräsidenten, sich nach Anhörung von Regierungspräsidenten, Eisenbahndirektionen, Präsidenten der Oberzolldirektionen, Oberbergämter, Königlichen Bergwerksdirektionen, Provinzialschulkollegien, der Handelsvertretungen, Handwerkskammern, Landwirtschaftskammern, von technischen und Fortbildungsschulen, von Lokalbehörden und anderen geeigneten Stellen bis zum 15. November 1916 ausführlich darüber zu äußern, ob die dauernde Vorverlegung der Stunden für die Sommermonate befürwortet wird und für welche Zeit. Insbesondere soll festgestellt werden, welche Erfahrungen die Schulärzte und Lehrer an den Schulkindern in Stadt und Land seit der Einführung der neuen Sommerzeit gemacht haben. Es soll dabei ermittelt werden, ob die Behauptungen, daß die nicht ausgeschlafenen Kinder zu regsamer geistiger Tätigkeit gar nicht fähig wären und daß infolge des vermehrten Hungergefühls außer dem ersten und zweiten Frühstück noch eine neue Mahlzeit vor dem Mittagessen eingeschoben werden müsse, zu Recht bestehen. Die Gewerbeaufsichtsbeamten sollen Erfahrungen über den Grad der Betriebssicherheit in den Fabriken gesammeln, da angeblich zu befürchten sei, daß die Arbeiter und Angestellten infolge der Schlafentziehung an großer Müdung und Unterernährung leiden würden. Die Handelskammern sollen ferner darüber befragt werden, ob und welche nachteilige Folgen auf den Gesundheitszustand der männlichen und weiblichen Handlungsgehilfen und Lehrlinge ihnen bekannt geworden sind. Damit die für die Beurteilung dieser Fragen erforderlichen Grundlagen gewonnen werden können, erscheint es den Ministern geboten, daß die Oberpräsidenten alsbald die nötigen Schritte wegen einer eingehenden Beobachtung der Wirkungen der Sommerzeit tun. Insbesondere würde es von Wert sein, die volkswirtschaftlichen und volkshygienischen Wirkungen abzuschätzen und, soweit möglich, für einzelne größere Betriebe statistisch zu erfassen, auch die Ersparnis an Leuchtstoffen durch Erhebungen bei einzelnen größeren kommunalen Gasanstalten und Stromwerken festzustellen, damit beurteilt werden kann, ob die Vorteile der getroffenen Maßnahme die Nachteile, insbesondere im Hinblick auf die Übergangszeit, überwiegen.

— **Anbau von Gemüse und Feldfrüchten im Eisenbahndirektionsbezirk Erfurt.** Im Interesse der Volksernährung hat die Königliche Eisenbahndirektion Erfurt zur Förderung des Anbaues von Gemüse und Feldfrüchten im Frühjahr 1915 für ihren Bezirk 272 Morgen Land zur Bewirtschaftung den Eisenbahnbediensteten bereitgestellt. Zu diesen sind noch im Laufe des Jahres 1915 rund 24 Morgen Urland durch Urbarmachung hinzugekommen. Infolge dieser Maßnahmen hat sich die Zahl der garten- und landwirtschafttreibenden Bediensteten im letzten Jahre um rund 950 erhöht, so daß von den 20 250 Bediensteten des Direktionsbezirks rund 7750, das sind fast 40 %, die Vorteile der eigenen Ernte genießen. Die Zahl der Kleintierhalter unter ihnen ist gleichfalls erheblich gestiegen: von 2000 auf 3800. Dabei betreiben fast 3000 Hühnerzucht. Auf urbar gemachten Flächen sind geerntet worden: 68 700 Zentner Kartoffeln, 8100 Zentner Gemüse und Wurzeln, außerdem an Bohnen, Erbsen, Getreide, Spinat, Rüben usw. rund 11 000 Zentner.

— **Verpachtung der Obstnutzungen auf Bahnland bei den Sächsischen Staatseisenbahnen an Eisenbahnbedienstete im Jahre 1916.** Die sächsische Staatseisenbahnverwaltung hat, um den Preistreibereien des Zwischenhandels möglichst zu begegnen und ihren Bediensteten Obst zu angemessenen Preisen zu vermitteln, angeordnet, daß die Obstnutzungen aller Art auf Bahnland im Jahre 1916, soweit sie nicht bereits verpachtet sind, nach folgenden Grundsätzen zu vergeben sind. 1. Kleinere Anpflanzungen in Reihen an Straßen, Rändern, Böschungen, Bahnhöfen usw. und einzelstehende Bäume sind ausschließlich an Eisenbahnbedienstete (Beamte, diätarisch Besoldete, Gehilfen und Arbeiter) aller Dienstzweige zu verpachten, soweit von diesen angemessene Preise geboten werden (vgl. nachstehend unter Punkt 6). 2. Damit eine möglichst große Anzahl von Bediensteten berücksichtigt werden kann, sind die Bäume in Gruppen oder auch einzeln zu vergeben. 3. Können nicht alle Bewerber berücksichtigt werden, so ist die Auswahl nach der Bedürftigkeit zu treffen. 4. An Beamte, auf deren Dienst- bzw. Pachtland Obstbäume anstehen, deren Nutzung ihnen ohne besondere Obstachtung zusteht, dürfen nur dann weitere Bäume verpachtet werden, wenn andere Bewerber aus dem Eisenbahndienste nicht vorhanden sind. 5. Ein geschäftsmäßiger Weiterverkauf des Obstes durch den im Staatseisenbahndienste stehenden Pächter ist verboten. 6. Der Pachtpreis ist, unter Berücksichtigung des diesjährigen Ertrages, nach dem Durchschnitt des in den letzten beiden Friedensjahren erzielten Erlöses festzusetzen. 7. Größere zusammenhängende Anpflanzungen sind im ganzen dem Verein der Beamten der sächsischen Staatseisenbahnen zur Pachtung anzubieten, der sich verpflichtet hat, den Obstertrag lediglich Eisenbahnbediensteten zugute kommen zu lassen. 8. Auch hier ist unter Berücksichtigung des diesjährigen Ertrages der Durchschnitt des Erlöses der letzten beiden Friedensjahre dem Pachtpreis zugrunde zu legen.

— **Karlsruher Hafenverkehr.** Wie die jetzt vorliegende endgültige Abrechnung der Ergebnisse des Karlsruher Hafenverkehrs im Jahre 1915 zeigt, hat die Kriegszeit auch weiter ungünstig auf die Entwicklung des Verkehrs eingewirkt. Denn während im Jahre 1913: 1 483 607 t umgeschlagen wurden, waren es 1914 nur 1 222 011 t und 1915: 1 204 411 t, d. h. im ersten Kriegsjahr eine Abnahme um 18,8 % gegen das letzte Friedensjahr und 1915 wieder eine Abnahme gegen 1914 um 1,44 %. Die ungünstige Entwicklung prägt sich natürlich auch in den finanziellen Ergebnissen aus. In den Jahren 1912 und 1913 konnte der Karlsruher Rheinhafen nicht nur die Verzinsung und Tilgung des Bauaufwandes erwirtschaften, sondern erstmals auch darüber hinaus kleine Reineinnahmen an die Stadtkasse abliefern. 1914 aber war zu dem Tilgungsaufwand ein Zuschuß der Stadtkasse erforderlich mit rund 51 800 ℳ und 1915 mit rund 139 800 ℳ. Freilich zeigt eine vorliegende Zusammenstellung, daß andere deutsche Binnenhäfen noch ungünstigere Ergebnisse hatten. Daher kommt es, daß unter den 13 Binnenhäfen, deren Verkehr berechnet ist, Karlsruhe 1915 an 5. Stelle steht, während es 1914 und 1913 erst an 9. Stelle stand. So ist z. B. um nur die beiden größten zu nennen, der Verkehr in den Duisburg-Ruhrorter Häfen von 27 920 461 t im Jahr 1914 auf 20 175 248 t 1915 zurückgegangen, der in Mannheim in derselben Zeit von 4 916 633 t auf 3 158 759 t. Hier in Karlsruhe scheint sich indessen der Verkehr im laufenden Jahr wieder zu heben. Die vier ersten Monate des Jahres 1916 ergaben einen Umschlag von 474 434 t gegen 357 656 t in dem gleichen Zeitraum des Jahres 1915. („Schw. Merkur".)

— **Personalnachrichten.** Bei der preußisch-hessischen Staatseisenbahnverwaltung ist der Regierungs- und Baurat Albert Wendt, Mitglied der Eisenbahndirektion in Cassel, gestorben.

Bei den bayerischen Staatseisenbahnen wurden ab 1. August befördert zu Oberinspektoren die Eisenbahnassessoren Wilhelm Puchta in Würzburg bei der Eisenbahndirektion daselbst, Dr. Otto Hellmann in München bei dem Tarifamt der Staatseisenbahnen r. d. Rh. daselbst, Max Schlägel in Regensburg bei der Eisenbahndirektion daselbst, Dr. Gustav Eccardt in Nürnberg bei der Eisenbahndirektion daselbst, Dr. Friedrich Karner in Augsburg bei der Eisenbahndirektion daselbst und Franz Mader in Regensburg bei der Eisenbahndirektion daselbst; ferner zum Obermaschineninspektor der Vorstand der Betriebswerkstätte Rosenheim, Eisenbahnassessor Ernst Berg an seinem bisherigen Dienstorte.

Österreich.

— **Die Wasserstraßen der Monarchie.** Die Länge der befahrbaren Fluß-, Kanal- und Binnenseestrecken beträgt 13 787 km, wovon auf Österreich 48,9 %, auf Ungarn, Kroatien und Slawonien 43,6 % und auf Bosnien und die Hercegovina 7,5 % entfallen. An dem gesamten befahrbaren Wasserstraßennetz waren die nur für die Flößerei geeigneten Strecken mit 31,9 % und die für die gewöhnlichen Schiffe befahrbaren Strecken mit 68,1 % beteiligt. Von letzteren waren 62,7 % auch für Dampfschiffe befahrbar. An dem gesamten Wasserstraßennetz sind die für die Dampfschiffahrt geeigneten Strecken mit 39,7 % beteiligt, 95,3 % vom gesamten Wasserstraßennetz entfielen auf die Flußstrecken, 2,2 % auf die Kanalstrecken und 2,5 % auf die Binnenseestrecken. An der gesamten befahrbaren Wasserstraßenlänge Österreichs nahm von dem Verwaltungsgebiete Galizien mit 31,2 % die erste Stelle ein; es folgen Böhmen mit 17,2 %, Oberösterreich mit 10,1 %, Steiermark mit 9,7 %, Tirol mit 5,3 %, Kärnten mit 5,1 %, die Bukowina mit 5 %, Niederösterreich mit 4,7 %, Mähren mit 3,5, Krain mit 2,3 %, das Küstenland mit 1,8 %, Salzburg mit 1,5 %, Vorarlberg mit 1,4 %, Dalmatien mit 0,5 % und Schlesien mit 0,4 %. Nach Ausscheidung der in dieser Darstellung doppelt gezählten Grenzflußstrecken vermindert sich die Länge der nur flößbaren Strecken in der österreichischen Reichshälfte von 3856 auf 3771 km und jene der auch für Schiffe geeigneten Flußstrecken von 2582 auf 2491 km, die Gesamtlänge der in Österreich befahrbaren Wasserstraßen von 6737 auf 6562 km.

— **Eisenbahner-Erholungsheim in Neulengbach.** Ende Juni hat in Neulengbach in Anwesenheit von Vertretern des Eisenbahnministeriums und anderer Behörden und Körperschaften die Eröffnung des neuerrichteten Eisenbahner-Erholungsheims stattgefunden. Dieses jüngste Werk der sozialen Fürsorge der Staatseisenbahnverwaltung ist der Pflege erholungsbedürftiger österreichischer Eisenbahner gewidmet. Besonders sollen dort auch solche Eisenbahner Genesung finden, welche in der aufreibenden Arbeit des Kriegsverkehres ihre Kräfte erschöpft haben oder im Kriegsdienste verwundet worden oder erkrankt sind und einer Nachbehandlung bedürfen.

— **Der Geschäftsgang der Wagenfabriken.** Die Wagenfabriken, denen im vorigen und auch in diesem Jahre große Bestellungen der Staatsbahnen zugekommen sind, liefern jetzt, wie die „Neue Freie Presse" schreibt, fortlaufend fertiggestellte Wagen ab. Dadurch, daß den Fabriken die Aufträge bis in das nächste Jahr hinein bekanntgegeben worden sind, gestaltete sich für sie die Arbeitseinteilung etwas leichter, und sie konnten die entsprechende Rücksicht auf das vorhandene Material und die verfügbaren Arbeitskräfte nehmen. Da die Fabriken durch staatliche Bestellungen stark in Anspruch genommen sind, so werden private Aufträge nur mit mehrmonatiger Lieferungsfrist entgegengenommen, und auch in den letzten Monaten ist keine wesentliche Verkürzung dieser Lieferungstermine zu beobachten gewesen. Die Preise der Wagen haben sich nicht unerheblich erhöht, und namentlich sind Spezialwagen, für die sich von mehreren Seiten Nachfrage zeigte, im Preise stärker gestiegen. Die Verteuerung von Wagen veranlaßt private Besteller sowie die Wagenleihanstalten zu einer gewissen Zurückhaltung, weil sie mit Rücksicht auf die für sie bedingte Rentabilität der Wagen diese nicht zu teuer bezahlen können.

— **Galizische Karpathen-Petroleum-Aktiengesellschaft.** Nach Vornahme von Abschreibungen an den Immobilien in der Höhe von 3 000 000 K. ergibt das Geschäftsjahr 1915/16 einen Reingewinn von 7 329 530 K. Es wird der Generalversammlung der Antrag unterbreitet werden, aus diesem Reingewinne den Betrag von 1 638 335 K. in den ordentlichen Reservefonds zu hinterlegen, dem Assekuranzreservefonds 400 000 K., dem Rekonstruktionsreservekonto 1 000 000 K. zuzuweisen, weiter für Steuern den Betrag von 750 000 K. zurückzustellen und eine Dividende von 15 %, d. i. 75 K. für die Aktie, zur Ausschüttung zu bringen. Der Restbetrag von 162 454 K. wird auf neue Rechnung vorgetragen.

— **Eisenbahn-Schematismus für Österreich-Ungarn.** Dieses seit dem Jahre 1860 (demnach seit mehr als 56 Jahren) herausgegebene, in Eisenbahn- und Geschäftskreisen sehr beliebte

Buch ist kürzlich als 42. Jahrgang erschienen und wird mit Rücksicht darauf, daß dessen Inhalt nur auf amtlichen Angaben beruht, und das Reinerträgnis von der Redaktion in selbstloser Weise dem „Eisenbahn-Unterstützungsfonds" gewidmet wird, welcher die Unterstützung der nichtpensionsberechtigten Witwen und Waisen zum Zwecke hat (ihm wurden bereits 37 800 Kronen in österreichischer Notenrente und 2250 K. in bar überwiesen), jedermann, welcher sich für Eisenbahnbeamte u. dergl. interessiert, wärmstens empfohlen. Das Buch ist bei allen Buchhandlungen sowie bei der Redaktion Wien II/2 Nordbahnstraße 50 (k. k. Nordbahndirektion) erhältlich.

Ungarn.

— **Vereinigte Arader und Csanader Eisenbahnen.** Der Personenverkehr konnte in 1915 nur in beschränktem Maße aufrechterhalten werden. Wegen der Erhöhung der Benzinpreise mußten die Motorfahrten stark vermindert werden, was indes für den Betrieb keine Verluste zur Folge hatte. Auch der Güterverkehr hat hinsichtlich der Einnahmen steigende Tendenz gezeigt, trotzdem an Massengütern keine großen Transporte waren. Für die voraussichtlich großen Ausgaben infolge der während des Krieges im Wagenpark der österreichischen und ungarischen Eisenbahnen entstandenen Schäden ist schon jetzt ein entsprechender Betrag sichergestellt, indem aus den Betriebseinnahmen 320 000 K. ausgeschieden wurden. Nach dem Kriege wird ferner eine Rückzahlung streitiger Frachtgebühren stattfinden. Für diesen Zweck wurde eine Reserve von 40 000 K. gebildet. Nach Abzug dieser Verlust-Reserven betragen die Roh-Einnahmen 7 781 086 K., die Ausgaben 5 504 523 K., der Betriebsüberschuß 2 276 563 K. Die Hauptversammlung beschloß, 6 % Dividende auf die Prioritäts-Aktien 1. Serie, 5 % Dividende auf die Prioritäts-Aktien 2. Serie, 5 % auf die Stammaktien zu zahlen und 90 400 K. zu Tilgungszwecken zu verwenden. Von den verbleibenden 392 927 K. sind für den Stammaktien-Reservefonds 169 280 K., für den Reservefonds der Marosbrücke 100 000 K. zu verwenden und der Rest von 50 793 K. vorzutragen.

Übrige europäische Länder.

— **Der Kanaltunnel von Dover nach Calais.** Das „Daily Chronicle" tritt, wie der „Köln. Ztg." gemeldet wird, neuerdings für die Notwendigkeit der Anlage des vielgenannten Kanaltunnels zwischen England und Frankreich ein. Das liberale Blatt sagt:

Wenn das Werk fertig wäre, hätten unsere verwundeten Soldaten, die jetzt nach langem Aufenthalt und nicht ohne Gefahr aus Frankreich kommen, die Fahrt von Calais nach Dover unter dem Kanal hindurch in weniger als 40 Minuten zurücklegen und in voller Sicherheit nach England übergeführt werden können. Ein Unglück wie das des Dampfers Sussex und andere schwere Unfälle wären vermieden worden. Die Zufuhr von Vorräten würde leichter gewesen sein. Wir vernehmen, daß jetzt Tonnen von Gemüse auf der Fahrt von Frankreich verderben, weil bei der Seefahrt unvermeidliche Verzögerungen eintreten. Auch für diesen Verkehr könnte der Tunnel von Nutzen sein, allein von größerer Bedeutung ist, daß unser Heer nach Frankreich und Belgien in viel kürzerer Zeit, viel sicherer und in weniger kostspieliger Weise hätte befördert werden können, weil die Flotte dabei keine Hilfe oder keinen Schutz hätte leisten müssen. Unterseeboote können nicht in den Tunnel eindringen, die Minen können ihm auch nichts anhaben, solange die beiden Enden in französischen und englischen Händen sind. So sehr sind die Franzosen überzeugt, England werde niemals den Wahn für einen Einbruch in Frankreich durch den Tunnel hegen, daß die Kraftstation für die Lieferung des elektrischen Stromes als Triebkraft für die Züge in Dover angelegt und in englischen Händen bleiben würde, so daß England den Tunnel unbrauchbar machen würde, sobald ihm Gefahr daraus zu drohen schiene. Zudem ist in den Zeichnungen und Plänen für das Werk die Möglichkeit vorgesehen, ein Stück von einer Meile (1609 m lang) unter Wasser zu setzen und den ganzen Tunnel mit giftigen Gasen anzufüllen, und zwar von dem englischen Ende aus, das obendrein durch die Geschütze von Dover beherrscht würde. Die Franzosen würden sich damit begnügen, einige Geschütze bei dem Ausgang von Calais aufzustellen; es würde nur wenig übrig bleiben von einem Heer, das so wahnsinnig wäre, durch einen von modernen Geschützen beherrschten Tunnel heranzukommen.

Die Pläne der englischen und französischen Ingenieure für den Tunnelbau sind jetzt bekannt genug. Es soll nämlich zwei Tunnel geben, den ersten für die Hinfahrt, den andern für die Rückfahrt, beide 46,5 km lang, davon 35,25 km unter Wasser. Der Durchstich würde durch die Schicht von grauem Kalkstei gemacht, der den Kanalboden bildet. Zwischen den beide Tunneln sollen Verbindungsgänge hergerichtet werden. Auch so in jedem Tunnel ein Fußweg bleiben, den die Reisenden im No falle benutzen könnten. Gewöhnliche Dampflokomotiven solle die Reisenden bis an die Durchgänge bringen, in diesen selb aber soll nur elektrische Kraft benutzt werden. Der berühmt Ingenieur Sir Francis Fox erklärte, die Luftzuführung würde i dem Falle, wo die Wagen sich aus eigener elektrischer Kra fortbewegen, leicht sein im Vergleich zu dem Tunnel im Simplo und unter dem Mersey. Die Wagen sollen aus feuersichere Stoff angefertigt werden. Die Spurweite ist auf dem Festland meist dieselbe wie die englische; nur Spanien und Rußlan haben eine andere. Die Reisenden könnten mithin von Londo aus weite Reisen, ohne umzusteigen, ausführen. Die Fahrt nac Paris würde durch den Tunnel um zwei Stunden abgekürzt. D Kosten für den Kanalbau werden auf 16 Millionen Pfund, d jährlichen Kosten auf 420,000 Pfund, die Einnahmen dagege auf 1 538 000 Pfund angeschlagen.

Hierzu bemerkt die „Köln. Ztg.":

Vor dem Kriege kam der Anstoß zum Kanalbau aus Franl reich, der Widerstand aus England, wenngleich vor längere Jahren von dort aus durch Sir Edward Watkin die erste Anr gung erging. Jetzt ist es umgekehrt, von England aus wird g trieben. Dort rechnet man anscheinend mit der dauernden Unte würfigkeit, wenn nicht Unterwerfung Frankreichs.

— **Das Ende des Ausstandes in Spanien.** „Petit Parisier meldet aus Madrid, daß Ministerpräsident Graf Romanones nac Besprechungen mit verschiedenen sozialistischen Republikaner sowie Vertretern des allgemeinen Arbeiterbundes den Zeitunge mitteilen ließ, die Ausständigen hätten grundsätzlich die Bi dung eines schiedsrichterlichen Ausschusses angenommen. I Anschluß hieran wird aus Madrid gemeldet, daß im Vertraue auf die amtliche Vermittlung die Eisenbahner beschlossen habe die Arbeit am 18. d. M. wieder aufzunehmen.

— **Die Beförderung von Steinkohlen und Naphtha in Ru land.** Wenn man nach den vielen Kommissionsberatungen, d über die Beförderung von Heizstoffen an die Verbrauchspunk stattfinden, urteilen will, dann befindet sich Rußland in ein gewaltigen Bedrängnis. Es vergeht kaum ein Tag, an dem nicl in dieser oder jener Form darüber beratschlagt wird, wie ma es ermöglichen könnte, Petersburg, Moskau, Riga und wie son noch die großen Verbrauchspunkte alle heißen mögen, und nic minder die Eisenbahnen rechtzeitig mit Kohlen und Naphth zu versorgen. Bekanntlich ist man bemüht, einzelne Bahne die die Verbindung zwischen dem Donezbecken und Petersbu und Moskau herstellen (siehe Nr. 39 S. 460 der Ztg.), no schleunigst leistungsfähiger zu machen, wenigstens hat d Minister selbst das in der Duma in Aussicht gestellt. Ab vorsichtige Leute setzen nicht so leicht alles auf eine Kart und da es auch in Rußland Leute gibt, die die Erfahrung meh fach gemacht haben, daß das Aufstellen von Plänen und der rechtzeitige Durchführung zwei ganz verschiedene Dinge sin so hat man sich in diesem Jahre eifrig abgemüht, eine Er lastung der Eisenbahnen in die Wege zu leiten. Diese kann ab nur durch die Wasserwege stattfinden. In dieser Erkenntn hat die Regierung mit den Schiffseignern auf der Wolga, Ol und dem Mariensystem Verträge über die Beförderung v 35 Millionen Pud (= 573 300 t) abgeschlossen. 10 Millionen P (= 163 800 t) sollen davon Petersburg zugeführt werden. D Rest ist für die Eisenbahnen bestimmt, weshalb auch von dies die Wasserfracht mit 11 Millionen Rubel zu bezahlen ist. D mit scheint alles bezeichnet zu sein, was von der Wolgaschil fahrt für die Kohlenbeförderung geleistet werden soll. Es i immerhin mit Rücksicht auf den mehrere Tausend Werst lang Wasserweg eine Leistung, die die Eisenbahnen nicht unerhe lich zu entlasten geeignet ist. Dazu treten aber noch für d Wolga die sehr großen Mengen Naphtha zu Heizzwecken, d gleichfalls fortbewegt werden müssen, wie das vom Komit zur Regelung der Wasserbeförderung mitgeteilt worden i nämlich in Millionen Pud (1 Million Pud = 16 380 t): 114 Beda der Eisenbahnen; 66 für das Moskauer Bedarfsgebiet; 41 F darf der Schiffahrt; 20 für das Petersburger Bedarfsgebiet; für Fabriken. Also Naphtha 279 Millionen Pud (= 4,6 Million Tonnen).

Zur Versorgung des Ural mit Kohlen und Koks hat man si noch in letzter Stunde dazu aufgerafft, die nötigen Vorkehru gen zu treffen, um aus Westsibirien größere Mengen Kohlen u Koks auf dem Wasserwege heranzuschaffen. In aller Eile si daher am Tom Ufergleise, Verbindungsbahnen usw., namer lich im Gebiete der Ost-Ural-Bahn Umgehungsgleise und ze weilige Brücken zu erbauen beschlossen worden. Auf die Weise hofft man 10 Millionen Pud (= 163 800 t) Kohlen d Uralindustrie liefern zu können, die ohne diese Hilfe lah gelegt wäre, weil sie nicht die Möglichkeit gehabt hat, im Wint die früher verwendete Holzkohle in genügendem Umfange he stellen zu können. m.

Allgemeines.

— **Neue Fabriken für Motorfeuerungsmaterial in Deutschland.** Gegenwärtig sind in Deutschland nicht weniger als 14 Fabriken i Bau begriffen, die auf Grund eines zwischen dem Staat und r schwedischen Aktiengesellschaft Ethyl abgeschlossenen ertrages Sulfitspiritus herstellen werden. Es handelt sich rbei um eine schwedische Erfindung, mittels der aus Abfallodukten der Celluloseindustrie Sulfitspiritus gewonnen wird, mit man einen billigen Ersatz für Benzin erhält, der somit Motorbetrieb verwendbar ist. In Schweden hat man den lfitspiritus sogar auch für Kleinbahnen brauchbar befunden; kommt dort auf zwei Bahnen zur Verwendung. Die betreffenn deutschen Fabriken werden ebenso wie die schwedischen briken für Sulfitspiritus bei Cellulosefabriken angelegt, die n also für bisher nutzlose Abfallstoffe eine passende Verndung finden. Nach Mitteilung des Direktors der eingangs wähnten schwedischen Gesellschaft, Ingenieur G. Ekström, l der Bau der Fabriken in Deutschland so beschleunigt wern, daß sie schon Ende d. J. große Mengen Spiritus für Motorierung und andere Zwecke liefern können. Die schwedische Gesellschaft hat die Überwachung des Baues der Fabriken übernommen und setzt auch den Betrieb in Gang, worauf dann der Staat den Betrieb übernimmt. M..

— **Das Sauerland,** dieses im südlichen Westfalen gelegene interessante, waldreiche Mittelgebirge mit Höhen bis zu 843 m, ist wie geschaffen zu einem genußreichen Sommeraufenthalt. Wer fern von dem geräuschvollen Alltagsleben in friedlicher Waldeinsamkeit sich erholen und seinen Nerven Ruhe gönnen will, dem sei eine Reise ins Sauerland, das eine unerschöpfliche Fülle von Naturschönheiten bietet und von Fremden nicht überlaufen ist, aufs angelegentlichste empfohlen. Wundervolle stundenweite Hochwälder, Bergesgipfel mit überraschend schönen Fernblicken, wildromantische Tropfsteinhöhlen wechseln mit schroffen Felsen, tiefeingeschnittenen Tälern, malerisch gelegenen Burgen, Ruinen und Schlössern. Zahlreiche sehenswerte Talsperren beleben das entzückende Landschaftsbild. Ein mit Übersichtskarte und Bildschmuck versehenes Werbebüchlein betitelt „Auf ins Sauerland", welches auch näheren Aufschluß über Unterkunfts- und Verpflegungsverhältnisse gibt, ist gegen Portoersatz erhältlich vom Öffentlichen Verkehrsbureau in Berlin, Unter den Linden 14.

Amtliche Mitteilungen der Geschäftsführenden Verwaltung.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.

Die am 11. Juli d. J. eröffnete, nur dem öffentlichen Güterrkehr dienende 5,034 km lange Strecke Neuses b. Krolch-Weißenbrunn der Königlich bayerischen aatseisenbahnen ist den Vereinsbahnstrecken zugehnet worden; ferner ist die 32,01 km lange Strecke Riesenrg-Miswalde der Königlichen Eisenbahndirektion Dan, die am 24. Juli d. J. zunächst für den öffentlichen Wagenlungsverkehr eröffnet werden wird, vom Tage ihrer Betriebsöffnung an als Vereinsbahnstrecke zu betrachten.

Eröffnung von Stationen.

K. k. österreichische Staatsbahnen. Am 1. Mai J. ist der Betrieb der Abfertigungsstelle Wien Winterhafen eröffnet worden. Die Güterabfertigung ist auf Sendungen (Stückgüter und Wagenladungen) der Donauregulierungskommission und des Lagerhauses der Stadt Wien bzw. auf Sendungen (Stückgüter und Wagenladungen), die durch Vermittlung der Donauregulierungskommission oder des Lagerhauses der Stadt Wien auf- oder abgeliefert werden, beschränkt.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

K. k. österreichische Staatsbahnen. Die Abfertigungsstelle Wien Zwischenbrücken ist auch für die Loko-Abgabe von Baumaterialien und Einrichtungsgegenständen für den Magazinbau der Firma Caro und Jellinek eröffnet worden. Die Sendungen müssen im Gewichte von mindestens 5000 kg für den Wagen zur Aufgabe gelangen.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Verkehrsstörung.

Königsberg-Cranzer Eisenbahn-Gesellschaft.

Bei unserer Station Garbseiden gingen über Rothenstein-Cranz am 4. Juli cr. Güterwagen Sachsen 52 573 beladen, Cln 67 080 und Essen 81 697 leer; am Juli cr. Hannover 55 946 und Cöln 029 leer. Sämtliche fünf Wagen nnten wegen der am 5. Juli eingetrenen Unterspülung des Bahndammes in r Nähe von Garbseiden nicht rechtzeit zurückbefördert werden. Die Rückbe ist erst am Montag, den 10. Juli er Neukuhren und die Samlandbahn folgt. Wir bringen dieses mit Bezug f die Bestimmungen des § 11, 2 a und 4 s Wagenübereinkommens zur Kenntis.

Königsberg i. Pr., 19. Juli 1916. (978)
Die Direktion.

2. Eröffnung von Strecken.

Eisenbahn-Gesellschaft Altona-Kaltenkirchen-Neumünster.

Am 1. August 1916 wird die Teilstrecke d Bramstedt-Neumünster als Verlängrung der Bahnlinie von Altona bis d Bramstedt dem öffentlichen Verkehr ergeben.

Die Bahn ist eine eingleisige Nebenhn, Eigentum der Eisenbahn-Gesellschaft Altona-Kaltenkirchen-Neumünster und wird von derselben in eigener Verwaltung betrieben.

Die neue Strecke Bad Bramstedt-Neumünster hat Anschluß durch ihren Bahnhof Neumünster Süd an die Staatsbahnstrecke Neumünster-Oldesloe.

Die Betriebslänge beträgt 20,02 km.

Die Bahn wird durch Dampfkraft betrieben.

An der neuen Bahnstrecke liegen die Bahnhöfe Wiemersdorf, Großenaspe, Boostedt und Neumünster Süd. Sämtliche Verkehrsstellen sind für den Personen-, Gepäck-, Güter- und Tierverkehr eingerichtet.

Die Züge werden nach den besonders veröffentlichten Fahrplänen verkehren.

Für die neue Bahnstrecke haben Gültigkeit die Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung vom 4. November 1904 und die Eisenbahn-Verkehrsordnung vom 23. September 1908.

Altona, den 18. Juli 1916. (979)
Eisenbahn-Gesellschaft
Altona-Kaltenkirchen-Neumünster.
Die Direktion.

3. Güterverkehr.

Deutsch-dänischer Güterverkehr über Vamdrup, Hvidding-Vedsted und Warnemünde-Gjedser.

Am 1. August 1916 wird die Station Rodby Havn der lolländischen Eisenbahnen in den Klassentarif, sowie die Ausnahmetarife 1—3 und 6 aufgenommen. Am 1. Oktober 1916 treten für die Station Skagen der Skagens-Bahn erhöhte Frachtsätze in Kraft.

Nähere Auskunft erteilen die Güterabfertigungen.

Altona, den 18. Juli 1916. (982)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Kriegsausnahmetarife sowie Ausnahmetarif 2 h für frisches Fleisch.

Mit Gültigkeit vom 25. September 1916 werden die Butzbach-Licher, Greifswald-Grimmener, Mühlhausen-Ebelebener, Neustadt-Gogoliner und Stralsund-Triebseer Eisenbahn aus dem Ausnahmetarif 2 h für frisches Fleisch sowie sämtlichen Kriegsausnahmetarifen, denen diese Bahnen gegenwärtig noch angehören, gestrichen. Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbureau, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 19. Juli 1916. (983)
Königliche Eisenbahndirektion.

Staats- und Privatbahn-Güterverkehr, Tfv. 5. Heft B I u. B II, Stationstarif (Gemeinsamer Anhang 4 zu Nr. 5 u. 200 des Tarifverzeichnisses), Heft C 1 und Heft C 2 c.

Am 1. August 1916 wird die Neubaustrecke Bad Bramstedt-Neumünster der

Altona-Kaltenkirchen-Neumünster Eisenbahn eröffnet. Näheres über die hierdurch im Tarif eintretenden Änderungen und Ergänzungen enthält die Nr. 71 des Gemeinsamen Tarif- und Verkehrsanzeigers. Auskunft geben auch die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbureau, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 19. Juli 1916. (980)
Königliche Eisenbahndirektion.

Orts- und Übergangsverkehr mit den auf niederländischem Gebiet liegenden Stationen deutscher Verwaltungen.

Die Bestimmung II A, Absatz 2, im Anhang II zum Tarif 200 (s. unsere Bekanntmachung vom 13. d. Mts.) hat eine geänderte Fassung erhalten; diese ist in der nächsten Nummer des Gemeinsamen Tarif- und Verkehrsanzeigers abgedruckt. Diese Änderung gilt auch für alle übrigen beteiligten Tarife.

Berlin, den 20. Juli 1916. (981)
Königliche Eisenbahndirektion.

a) Staats- und Privatbahn-Güterverkehr. Heft A — Tfv. 5. —
b) Gemeinsames Heft für den Wechselverkehr deutscher Eisenbahnen untereinander — Tfv. 200. —

Vom 24. Juli 1916 ab gilt die im Abschnitt H (Übergangstarif für den Verkehr mit Kleinbahnen) festgesetzte Kürzung um 2 ₰ für 100 kg bei Erfüllung der Vorbedingungen auch für Ladungen von und nach der Kleinbahn-Übergangsstation Rosenthal b. Breslau und den an diese angeschlossenen Werken. — Bei lfd. Nr. 22 Breslau-Trebnitz-Prausnitzer Kleinbahn ist daher in Spalte 2 hinter dem Stationsnamen Rosenthal b. Breslau das Zeichen * nachzutragen.

Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbureau, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 19. Juli 1916. (973)
Königliche Eisenbahndirektion.

Güterverkehr der Rhein- und Mainhafenstationen mit Bayern, rechtsrh. Netz (Frankfurt usw. — Bayer. Gütertarif) vom 1. Juni 1911.

1. Im Ausnahmetarif 2 — vgl. Nachtrag III, Seite 7 — sind am 1. Juli 1916 nachstehende Änderungen in Kraft getreten:

Ziff. 7 des Warenverzeichnisses erhält folgende Fassung:

„7. Heu und Stroh (Gersten-, Hafer-, Roggen-, Weizenstroh, ferner Bohnen-, Erbsen-, Linsen-, Wicken-, Rüben-, Mais- und Rapsstroh), auch gepreßt."

Ziff. 11 b des Warenverzeichnisses wird durch folgenden Zusatz ergänzt:

„Gemenge von gemeinsam getrockneten Schnitzeln, Blättern und Köpfen von Rüben."

2. Ziff. 9 des Warenverzeichnisses des Ausnahmetarifs 26, Abt. III (Thüringische usw. Waren) wird durch folgende Erläuterung ergänzt:

„Papierblumen, leicht mit Wachs überzogen, fallen unter die Güter dieses Ausnahmetarifs."

3. Im Ausnahmetarif 5 (Wegebaustofftarif) wird bei Ziffer 3 des Warenverzeichnisses (im Nachtrag III, Seite 9) vorgemerkt:

„Schlacken für Kläranlagen gehören nicht zum Ausnahmetarif 5."

München, den 12. Juli 1916. (977)
Tarifamt der K. bayer. St.-E.-B. r. d. R.

Staats- und Privatbahn-Güterverkehr; Ausnahmetarif 2 III q für Zinkblende.

Mit sofortiger Gültigkeit werden die Tarifstationen Herbesthal Grenze und Aachen-Bleyberg Grenze als Empfangsstationen in den Ausnahmetarif 2 III q für Zinkblende einbezogen. Die Frachtsätze betragen:

Von \ nach	Aachen-Bleyberg Grenze	Herbesthal Grenze
Beuthen (Oberschles. Hbf.) ..	114 Pf.	116 Pf.
Karf	114 „	115 „

für je 100 kg und gelten nur für die nach der belgischen Station Lommel mit direkten Frachtbriefen aufgelieferten Sendungen. Vorläufig erfolgt die Abfertigung nur auf Herbesthal Grenze.

Kattowitz, den 18. Juli 1916. (975)
Königliche Eisenbahndirektion.

Pfälzisch-Württ. Güterverkehr. Elsaß-Lothringisch-Luxemb.-Württ. Güterverkehr.

Vom 1. Oktober 1916 an werden die Frachtsätze der Privatbahnstationen der Strecken Amstetten-Gerstetten, Ebingen-Onstmettingen, Gaildorf-Untergröningen, Jagstfeld-Ohrnberg, Nürtingen-Neuffen und Vaihingen (Enz) Stb.-Enzweihingen für Eil- und Frachtstückgut um 10 ₰, für Wagenladungen um 2 ₰ für 100 kg erhöht. Für Holz in Wagenladungen bleibt bei den Strecken Amstetten-Gerstetten und Gaildorf-Untergröningen der bisherige Zuschlag von 3 ₰ für 100 kg unverändert. Ferner treten bei einigen Stationen Änderungen in den Dienstbeschränkungszeichen ein. Näheres bei den Dienststellen und in unserem Tarifanzeiger.

Stuttgart, den 15. Juli 1916. (972)
Generaldirektion der K. Württ. Staatseisenbahnen.

Württembergischer Binnen-Gütertarif. Gemeinsames Heft für den Wechselverkehr deutscher Eisenbahnen untereinander.

Mit Gültigkeit vom 1. Oktober 1916 werden für Sendungen nach und von den Privatbahnen Amstetten-Gerstetten, Ebingen-Onstmettingen, Gaildorf-Untergröningen, Jagstfeld-Ohrnberg, Nürtingen-Neuffen und Vaihingen (Enz) Stb.-Enzweihingen Zuschläge zu den auf Grund der Tarifverzeichnisse ermittelten Frachtsätzen erhoben, soweit solche nicht bereits bestehen. Die Zuschläge betragen für Eil- und Frachtstückgut 10 Pfennig, in den Wagenladungsklassen 2 Pfennig für 100 kg; für einzelne Güter in Wagenladungen bestehen Ausnahmen.

Näheres bei den Dienststellen und in unserem Tarifanzeiger.

Stuttgart, den 12. Juli 1916. (971)
Generaldirektion der K. Württ. Staatseisenbahnen.

Staatsbahn- und Privatbahn-Güterverkehr sowie Ost-Mitteldeutsch-Sächsischer Güterverkehr.

Ab 1. August dieses Jahres ist der zwischen den Bahnhöfen Wernsdorf und Lützkendorf, rechts der Bahnlinie Merseburg-Mücheln gelegene Bahnhof 4. Klasse Neumark-Bedra, welcher bisher nur dem Personen-, Gepäck- und Stückgutverkehr diente, auch Tarifstation für den Wagenladungsverkehr der daselbst angeschlossenen Grube Leonhardt. Auskunft über die Tarifsätze erteilen die Güterabfertigungen.

Halle (Saale), den 15. Juli 1916. (969)
Königliche Eisenbahndirektion.

Holländische Eisenbahn-Gesellschaft.

Mit Gültigkeit vom 1. August 1916 gelangt der 9. Nachtrag zum internationalen Lokal-Gütertarif unserer Verwaltung zur Einführung.

Exemplare des Nachtrags sind bei den Dienststellen käuflich zu haben.

Amsterdam, den 12. Juli 1916. (970)

Staats- und Privatbahn-Güter- und Tierverkehr. Ost-Mitteldeutsch-Sächsischer Verkehr. Mitteldeutsch-Südwestdeutscher Verkehr. Mitteldeutsch-Bayerischer Verkehr. Böhmisch-Norddeutscher Braunkohlen-Verkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. Oktober 1916 treten im Verkehr mit Stationen der Osterwieck-Wasserlebener Eisenbahn Entfernungserhöhungen von 1—4 km sowie entsprechende Erhöhungen bestehender Stationsfrachtsätze ein. Näheres ergeben die Tarifnachträge bzw. Ergänzungsblätter und der gemeinsame Tarif- und Verkehrsanzeiger. Auskunft erteilen auch die Güterabfertigungen.

Berlin, den 18. Juli 1916. (970)
Direktion der Osterwieck-Wasserlebener Eisenbahn,
namens der beteiligten Verwaltungen.

4. Verdingungen.

Die Lieferung von 5000 qm klarem Glas soll verdungen werden. Angebotbogen und Bedingungen können in unserm Zentralbureau, Fürstenstraße 1—11, eingesehen, auch von dort gegen portofreie Einsendung von 50 ₰ in bar (nicht in Briefmarken) bezogen werden. Die an uns einzusendenden Angebote werden **am 23. August 1916, vormittags 11 Uhr** im Verwaltungsgebäude, Fürstenstraße 9 bis 10, eröffnet. Der Zuschlag erfolgt bis zum 19. September 1916. (97

Königliche Eisenbahndirektion
Magdeburg.

Verdingung

der Lieferung von Pappe für die Königliche Eisenbahndirektion Hannover, und zwar: 90 000 kg in Tafeln, 96 × 96 cm und 121 × 121 cm groß oder dafür 45 000 kg in Rollen, 95 und 120 mm breit.

Eröffnung der Angebote am Donnerstag, den 3. August 1916, vormittags 11 Uhr. Verdingungsunterlagen gibt unser Zentralbureau gegen 0,50 ℳ bar in Zimmer 292 ab. Zuschlagsfrist bis 5. August 1916.

Hannover, den 15. Juli 1916. (96
Königliche Eisenbahndirektion.

5. Offene Stellen.

Zur Vertretung eines zum Militärdienst einzuberufenden Stationsassistenten wird ein kautionsfähiger, im direkten Güterverkehr durchaus erfahrener Beamter gesucht, der in der Lage ist, die Güterabfertigung einer größeren Station selbständig zu verwalten. Lückenloser Lebenslauf mit beglaubigten Zeugnisabschriften Bedingung.

Bentheimer Kreis-Bahn. (96

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Eisenbahndirektions-Präsident a. D. v. Mühlenfels in Berlin.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nummer 58. 26. Juli 1916. LVI. Jahrgang.

Inhalt:

Vereinheitlichung der Gütertarife für den Verkehr zwischen Deutschland, Österreich und Ungarn.

Die Eisenbahnen in der Denkschrift der österreichischen Regierung über die Kriegsmaßnahmen.

Die Deutsch-Südwestafrikanische Südbahn im Rechnungsjahr 1913.

Nachrichten.

Deutschland: Mitteleuropäische Fahrplanbesprechung. — Besoldungsordnung für Beamte des Deutschen Reiches. — Erhebung des neuen Frachturkundenstempels. — Erhöhung der Verkaufspreise für Vordrucke. — Fahrpreisermäßigung für deutsche Kriegsbeschädigte. — Werbeplakate zur Sammlung von Steinobstkernen zur Ölgewinnung. — Benutzung des Postscheckkontos der Eisenbahnhauptkassen. — Direkte D-Zugverbindung zwischen Berlin und Brest-Litowsk. — Eine neue Spreebrücke. — Die AEG-Schnellbahn im Norden Berlins. — Der bayerische Landeseisenbahnrat. — Beamtenrechtliche Kriegsfragen im württembergischen Landtag. — Personalnachrichten.

Österreich: Südbahn. — Verschiebebahnhof in Wiener-Neustadt. — Lokalbahn Innsbruck-Hall i. T. — Die Hochkonjunktur in der österreichischen Erdöl-Industrie.

Ungarn: Die Betriebsergebnisse der Pécs (Fünfkirchen)-Barcser Eisenbahn im Jahre 1914/15.

Rumänien: Gesundheitliche Maßnahmen.

Niederlande: Die Niederländische Staatseisenbahn-Betriebsgesellschaft 1915.

Übrige europäische Länder: Brennstoffe für skandinavische Bahnen. — Wie sich England Schwellenholz verschafft. — Balkanzug. — Das Elend der russischen Eisenbahnen. — Wunder der Neuzeit. — Der Fahrkartenverkauf in Rußland.

Fremde Erdteile: Suezkanal.

Allgemeines.

Rechtspflege.

Amtliche Bekanntmachungen.

Vereinheitlichung der Gütertarife für den Verkehr zwischen Deutschland, Österreich und Ungarn.

Von **Emil Rank.**

In Nr. 45 d. Ztg. vom 7. Juni d. J. hat Zeller nochmals die Schwierigkeiten hervorgehoben, die einer Vereinheitlichung der Gütertarife der drei Mittelmächte entgegenstehen. Nichtsdestoweniger kann bereits eine erfreulich berührende Annäherung an den Standpunkt der Gegenseite festgestellt werden. Es sei hier gestattet, dieser wichtigen Frage noch einige Worte zu widmen.

Nach Zeller stellen sich der zu schaffenden Einheitlichkeit auf der Grundlage des deutschen Tarifsystems vom Standpunkte Ungarns aus besonders folgende Hindernisse entgegen:

1. die Notwendigkeit der Ersetzung der österreichisch-ungarischen Spezialtarife 1, 2 und 3 durch Ausnahmetarife. Dieses Hindernis darf aber nicht überschätzt werden, seine geringe Bedeutung wird sofort erkannt, wenn die Frage gestellt wird: „Was ist wichtiger: die Einheitlichkeit der normalen Tarifgrundlagen oder der Weiterbestand der Spezialtarife 1, 2 und 3 innerhalb des Tarifschemas?“ Die überragende Bedeutung der Einheitlichkeit tritt dann klar zutage. Ernster ist das Hindernis, das durch die verschiedene Behandlung einiger wichtiger Güter, insbesondere von Getreide, Mehl, Kleie und Ölkuchen in den beteiligten Ländern gebildet wird. Aber auch diese Schwierigkeit läßt sich gerade durch die Entfernung der drei Spezialtarife aus dem allgemeinen Tarifschema am leichtesten beseitigen, da ja die hauptsächlichste Voraussetzung für die angestrebte Einheitlichkeit der allgemeinen Tarifgrundlagen klar und bleibt, daß jedem der beteiligten Staaten die Freiheit gesichert bleibt, Ausnahmetarife in allen Fällen zu schaffen, in denen dies die Verhältnisse dieser Staaten erfordern. Dabei möge aber nochmals recht eindringlich auf die Tatsache hingewiesen werden, daß der Einfluß der Eisenbahntarife auf die Wirtschaftsbeziehungen oft überschätzt wird, insbesondere soweit die Ein- und Ausfuhr in Frage kommt. Nüchterne Beurteilung der wirklichen Sachlage wäre hier von großem Segen.

2. Die Befürchtung, daß die Tarife durch den Zuwachs von Ausnahmetarifen noch unübersichtlicher werden würden, als dies bisher schon der Fall ist, dürfte wohl kaum zutreffen. Die Vereinfachung der Tarife, die durch die Einheitlichkeit ihrer Grundlagen herbeigeführt werden würde, wäre eine so ungeheure, daß ihr gegenüber auch eine starke Vermehrung der Ausnahmetarife nicht in Betracht kommt. Die richtige Einteilung des Stoffes in den Tarifen läßt hier auch vieles mildern. Entscheidend für die ganze Frage ist nur, daß wenigstens 95 % aller Güterabfertigungen der Eisenbahnen auf Güter entfallen, die Klassen des deutschen Tarifschemas angehören. Daher ist auch schon die nur formale Übernahme des deutschen Tarifsystems kein nur scheinbarer Vorteil, wie Zeller meint. Dem steht ja auch entgegen, daß Zeller nunmehr selbst die Übernahme des deutschen Tarifschemas als wünschenswert erklärt. Die Frage, ob und welche Ausnahmetarife notwendig werden, muß zunächst gegenüber jener zurücktreten, ob es sich empfiehlt, für mindestens 95 % aller Güterabfertigungen einheitliche, klare und übersichtliche Tarife zu schaffen. Es wäre ersichtlich nicht richtig, dies deshalb zu unterlassen, weil dabei für 5 % der Güterabfertigungen eine Ausnahmebehandlung notwendig wird. Dieser wichtigen Frage gegenüber spielt es keine Rolle, ob die Zahl der Ausnahmetarife größer oder geringer wird. Es wäre also sehr zu wünschen, daß bei der weiteren Überlegung der Sache die Frage der Gestaltung der Klassenguttarife von jener der Ausnahmetarife streng getrennt wird.

3. Die Ansicht, daß das deutsche Tarifsystem den deutschen Verhältnissen angepaßt ist und sich auf die österreichisch-ungarischen Verhältnisse nicht leicht übertragen lasse, dürfte sich bei näherer Überlegung kaum aufrecht erhalten lassen. Das Verhältnis der Gütererzeugung, des Güterverbrauches und des Güterversandes zu den Eisenbahnen hat sich vielmehr durch die riesige Ausbreitung des Eisenbahnnetzes im ganzen Bereiche Mitteleuropas so sehr ausgeglichen, daß die Frage, welches

das beste Tarifschema ist, zurzeit weder eine rein deutsche, noch eine rein österreichisch-ungarische, sondern eine ganz allgemein beantwortbare geworden ist.

4. Zeller meint, daß die unveränderte Übernahme aller deutschen Tarifgrundlagen eine Erschütterung der ungarischen Industrie und der ungarischen Landwirtschaft mit sich brächte. Demgegenüber muß hervorgehoben werden, daß ja die entscheidenden sachlichen Grundlagen nicht unverändert übernommen, sondern erst vereinbart werden sollen. Dabei kann zunächst für mindestens 95% aller Güterabfertigungen der Eisenbahnen ein befriedigender Ausgleich gewiß erzielt werden. Für die übrigen 5%, für die sich im Tarifschema nicht Vorsorge treffen läßt, und zu denen auch die von Zeller erwähnten Güter, Getreide, Mehl, Kleie und Ölkuchen, gehören, läßt sich durch Ausnahmetarife vorsorgen. Genau dasselbe geschieht seit der Tarifreform in Deutschland. Auch dort wird den Sonderverhältnissen der einzelnen Bundesstaaten im Wege von Ausnahmetarifen abgeholfen, ohne daß jemals der Wunsch hervorgetreten wäre, bei den Normaltarifen von der geschaffenen segensreichen Einheitlichkeit abzugehen. Die Notwendigkeit, Sonderverhältnissen durch Ausnahmetarife Rechnung zu tragen, ist es ja auch, die sowohl Preußen, als auch Sachsen und die süddeutschen Bundesstaaten hauptsächlich veranlaßte, gegen den Plan der Schaffung eines Reichseisenbahnnetzes aufzutreten.

Zur Regelung der Sonderbedürfnisse gehört nur, daß die Forderungen nicht überspannt und daß die Wirkungen des Eisenbahntarifes richtig und nicht nur nach Schlagworten eingeschätzt werden. Im übrigen bringt jeder Eingriff in das Wirtschaftsgebiet Nachteile und Vorteile für die Einzelwirtschaften mit sich. Maßgebend kann nur die Wirkung auf die Allgemeinwirtschaft sein. Diese Wirkungen beschränken sich aber nicht auf Ungarn. Deutschland und Österreich sind davon genau so betroffen. Es möge hier aber auf den außerordentlich wohltätigen Einfluß hingewiesen werden, den die schon erwähnte, in den 70er Jahren des vorigen Jahrhunderts von den Hauptbahnen freiwillig vereinbarte Vereinheitlichung des Tarifschemas, der Frachteinheitssätze und Abfertigungsgebühren im ganzen Deutschen Reiche auf die wirtschaftliche Entwicklung aller beteiligten Staaten gehabt hat. Dabei ist zu bedenken, daß die wirtschaftlichen Gegensätze zwischen Nord- und Süd-, sowie Ost- und Westdeutschland womöglich noch größer waren als die zwischen Österreich und Ungarn. Es liegt nicht der geringste Anlaß vor, zu bezweifeln, daß ei ähnliche Wirkung auch bei der Durchführung der in Verhan lung stehenden Maßnahmen eintreten werde.

5. Zeller hält den Umstand für hinderlich, daß in Unga 9000 km Staatsbahnen rund 12 500 km Lokalbahnen gegenübe stehen, die höhere Tarife haben. Die Frage, ob und wie weit möglich ist, die Lokalbahnen in die Vereinheitlichung d Frachtsätze einzubeziehen, kann naturgemäß nur der ungarisc Fachmann beurteilen. Ähnliche, wenn auch nicht so schrof Verhältnisse liegen aber auch in Deutschland und Österrei vor. Ein Hindernis wird dadurch aber nicht geschaffen, es genügt, die Einheitlichkeit der Sätze und den Durchrec nungsgrundsatz auf die Hauptbahnlinien zu beschränken.

6. Der Umstand, daß die Erfordernisse der Zoll- und Handel politik immer ein Hindernis für die Vereinheitlichung d Eisenbahntarife bilden werden, ist der Tarifvereinheitlichung n scheinbar hinderlich. Denn die Einheitlichkeit der Tarife wird nur für jene Güter verlangt, die in das allgemeine Tarifsche fallen und für die besondere handelspolitische Maßnahmen nic als erforderlich angesehen werden. Es ist dies der weita größte Teil aller Güter, die überhaupt zur Abfertigung gelange Im übrigen werden die Anhänger der Bismarckschen Ansic daß die Eisenbahnen die Zollpolitik nicht beeinflussen dürfe immer zahlreicher. In der Tat ist es wenig aufrichtig, na Abschluß eines Zollvertrages nachträglich zu versuchen, ei Änderung der dadurch geschaffenen Verhältnisse durch Frac nachlässe zu erreichen. Abgesehen von der politischen Sei der Frage habe ich aber auch ziffernmäßig nachzuweisen ve sucht, daß sich auf diesem Wege infolge der Geringfügigk der Frachtunterschiede gegenüber den Zollsätzen ein wirklich Erfolg nur in wenigen Ausnahmefällen erzielen läßt. In d meisten Fällen beschränkt sich die Wirkung auf eine Min rung der Eisenbahneinnahmen zu Lasten des Staatsschatz Die Freiheit der Entschließung der einzelnen Staaten, Sond tarife für die Ein- und Ausfuhr zugestehen zu können, soll aber gewahrt bleiben.

Wie sich aus den vorstehenden Ausführungen ergibt, si die Hindernisse, die sich der Vereinheitlichung der Grundlag der Klassenguttarife entgegenstellen, keineswegs von ausschla gebender Bedeutung. Möge also die Großzügigkeit und klare Einsicht der leitenden Staats- und Eisenbahnmänner d Bevölkerung der verbündeten Reiche die große Wohltat d Einheitlichkeit möglichst bald schaffen!

Die Eisenbahnen in der Denkschrift der österreichischen Regierung über die Kriegsmaßnahme.

(Vergl. Nr. 76 Jahrg. 1915 d. Ztg.)

In Fortsetzung der am 30. Juni 1915 herausgegebenen Denkschrift über die aus Anlaß des Krieges getroffenen Maßnahmen hat die österreichische Regierung der Öffentlichkeit eine Übersicht über jene Maßnahmen übergeben, welche sie in der zweiten Hälfte des Jahres 1915 auf dem Gebiete des volks- und staatswirtschaftlichen Lebens getroffen hat. In einer kurzen Einleitung dieser Denkschrift hebt der Ministerpräsident Graf Stürghk mit Dank und Befriedigung hervor, daß die immer tiefer in das Volks- und Wirtschaftsleben eingreifenden Verfügungen der Regierung überall Verständnis, nachhaltige Unterstützung und opferwilligste Mitarbeit gefunden hätten. Über die Eisenbahnen enthält die Denkschrift nachstehende Mitteilungen:

Personenverkehr.

Im zweiten Halbjahr 1915 wurden weitere Ausgestaltungen des Fahrplanes durchgeführt, soweit es mit den vorhandenen Betriebsmitteln möglich war. Auf den Eisenbahnlinien in Galizien und in der Bukowina wurde allmählich der Personenzugverkehr in beschränktem Umfange wieder aufgenommen, ein durchlaufendes Schnellzugspaar in der Strecke Wien Nordbahnhof-Krakau-Lemberg-Czernowitz sowie ein direkter Verkehr zwischen Wien und Warschau eingerichtet.

In die letzte Zeit des Jahres 1915 fallen die Beratungen mit den Eisenbahnvertretern der verbündeten Zentralmächte über die Einführung des seither in Verkehr gesetzten „Balkanzuges".

Wagendienst.

Infolge der Vermehrung des Wagenparkes und des beschle nigten Wagenumlaufes wurde der Rüben-, Getreide-, Mehl- u Kartoffelverkehr im allgemeinen zufriedenstellend abgewicke durch bevorzugte Wagenbeistellung für den Kohlenverkehr ei tunlichst ungestörte Fortführung der Betriebe und eine an messene Versorgung der sonstigen Verbraucher ermöglic Namentlich wurde der Kohlenbezug der Wiener Gaswerke a dem Mährisch Ostrauer Revier durch eine besondere Aushi mit Wagen des Deutschen Staatsbahnwagenverbandes gesiche Zur Erleichterung der Rohölbezüge wurde die Freigabe ein bestimmten Anzahl der durch die k. u. k. Heeresverwaltung schlagnahmten Bahn- und Parteikesselwagen erwirkt.

Infolge des siegreichen Vordringens der verbündeten Arme in Russisch-Polen wurden die dort österreichischerseits okk pierten und auf Normalspur umgebauten Bahnlinien durch fo schreitende Erwerbungen und Hinzutritt von Neubaustrecke derart vermehrt, daß hinsichtlich der Wagenbeistellung bes dere Vorkehrungen nötig wurden. Zu diesem Zwecke hat k. u. k. Heeresverwaltung 600 gedeckte und 100 offene ho bordige Güterwagen angemietet. Die k. k. österreichisc Staatseisenbahnverwaltung hat den Bestand des derzeit geme samen österreichisch-ungarischen Wagenparkes durch schaffung von 4000, die Königl. ungarische Staatseisenbahnv waltung in gleicher Weise um 2000, zusammen um 6000 Gü

en vermehrt. Der weitere, diese Wagenbeschaffung nicht deutend übersteigende Bedarf der k. u. k. Heeresbahn an onen-, Dienst- und Güterwagen wird nach wie vor aus den n Beständen des gemeinsamen Wagenparkes bedeckt. Ebenso t das Wagenerfordernis der okkupierten serbischen normal- igen Bahnlinien aus diesen Beständen bestritten; für die alspurigen Linien wird Aushilfe aus den Beständen der reichischen Schmalspurbahnen geleistet.

Stations- und Fahrdienst.

hufs Deckung des Bedarfes an Zugbegleitern für die eige- Linien, den Etappenraum und die Heeresbahnen wurden An- ellte der Wiener Straßenbahnen zum Hauptbahndienste ngezogen. Infolge des Pferdemangels wird auf Wunsch Handelsministeriums die Überführung der Postpakete zwi- n den Wiener Bahnhöfen mittels Eisenbahnwagen be- t . . . .

n von der Station Mährisch Ostrau-Oderfurt große Mengen hartiger Frachten (Kohle) über weite Strecken ausgehen, len daselbst Ferngüterzüge mit Gaskohle nach Nord- und reußen, nach den besetzten Gebieten in Rußland, nach dem rsten Osten Galiziens und nach Rumänien gebildet; die n vorher eingerichteten Ferngüterzüge für und über Wien Pola wurden aufrechterhalten.

e lebhaftere Zunahme des Zivilgüterverkehrs hat neben der ien Vorsorge für eine entsprechende Vermehrung des Güter- enmaterials auch bauliche Investitionen erforderlich ge- t. Es mußten insbesondere in zahlreichen Stationen die henden Verkehrs- und Aufstellungsgleise vermehrt und auf n Bahnhöfen die Magazine, Laderampen und Freiladeanlagen itert werden. In der Reichshauptstadt wird der durch den gel an Fuhrwerken und Pferden verursachten Überfüllung Bahnhöfe mit Abgabsgütern in der Weise begegnet, daß Massengut- und Magazinsanlagen geschaffen werden; dort n die auf den Bahnhöfen angesammelten und nicht bezoge- Güter gesammelt und eingelagert werden, damit die Eisen- wagen baldigst entladen und wieder verwendet werden en.

Zugförderungsdienst.

Kriegsgebiete wurden die Schäden an Zugförderungs- gen ermittelt, ein Programm für den Wiederaufbau aufge- t und Verfügungen zur raschen Beschaffung von Material Inventar für die galizischen Linien getroffen. Insbesondere len Drehscheiben und Wasserstationseinrichtungen, wie Re- oire, Pumpanlagen und Ersatzbestandteile in großer Zahl rbeit gegeben. Die Deckung des Lokomotivbedarfs und die ltung der Leistungsfähigkeit der Lokomotiven erforderte ler außerordentlichen Inanspruchnahme und den Schwierig- en der Instandhaltung des Lokomotivparkes im Etappen- ie eine Reihe von einschneidenden Maßnahmen. Die Aus- ung der Lokomotiven wurde durch Ausdehnung der Fahr- len, Überfahren der Direktionsgrenzen und durch Verlegung Lokomotivwechselstationen gesteigert. Behufs besserer endung leistungsfähigerer Lokomotiven wurden solche auf ler wichtigen Strecken gegen minder leistungsfähige aus- uscht, abgenutzte Lokomotiven des Etappengebietes gegen und wiederhergestellte des Hinterlandes ausgewechselt.

e Bestrebungen, schwer erhältliche Betriebsstoffe durch im nd leichter zu beschaffende Materialien zu ersetzen, wurden setzt. Rohöl wurde bei den Lokomotivarmaturbeleuchtun- vollständig durch Paraffin ersetzt, neue Stopfbüchsenknet- ungen aus Metallrückständen wurden statt der Hanfpackun- eingeführt, mit einer grundlegenden Regelung des Schmier- stes der Wagen begonnen. Der Einbau von flußeisernen n statt der kupfernen, der Ersatz kupferner Stehbolzen h eiserne u. a. m. schreitet fort. Die Verwertung alter ellen wurde durch Errichtung neuer Holzzerkleinerungs- gen erleichtert, Putzwolle in den Heizhäusern teilweise h Holzwolle ersetzt.

Werkstättendienst, Beschaffung von Fahrbetriebsmitteln.

n Werkstättendienst ist das zweite Halbjahr 1915 gekenn- net durch die Bestrebungen zur Wiederaufnahme der Arbeit len zerstörten Heizhaus- und den größtenteils beschädigten ptwerkstätten Galiziens. Bei den dort herrschenden Verhält- en mußten sämtliche Wiederherstellungsarbeiten von der rale aus eingeleitet und durch unmittelbare Beschaffung bei der ustrie des Hinterlandes sichergestellt werden; dies wurde ls Heranziehung von vorübergehend entbehrlichen Einrich- en der westlichen Werkstätten und Ankauf noch vorhandener ger Werkzeugmaschinen der Privatindustrie erreicht. . . . ndsätzlich wurde bei dieser ersten Ausrüstung nur soweit für schleunigste Instandsetzung vorgesorgt, daß die laufenden raturen von Lokomotiven und Wagen an Ort und Stelle hgeführt werden konnten, während die Hauptausbesserungen den westlichen Werkstätten vorbehalten blieben. Von wesentlichem Vorteil erwies es sich, daß an einer besonderen Sammelstelle (Nordwestbahn und Nordbahn) die erforderlichen Stücke für den Ersatz des abhanden gekommenen Inventars, der Werkzeuge und der nötigen Requisiten gesammelt wurden, so daß die Versorgung durch rascheste Zusendung erfolgen konnte.

Starke Beschäftigung für die Werkstätten selbst boten außer den häufigen und großen Fahrparkreparaturen (Wiederherstellung der beschädigten galizischen Fahrbetriebsmittel, Wiederaufbau von Wagenkästen auf Untergestelle statt Kassierung der alten Wagen usw.) auch weiterhin die zahlreichen Arbeiten für den Bau von Spezialzügen und -wagen (Panzerzüge, Wagen für Trinkwasserbereitung und Eiserzeugung usw.) sowie die Arbeiten für die Wiederherstellung von Kraftwagen, Flugzeugen und von sonstigem technischen Heeresbedarfe. Ferner waren die Werkstätten auch im zweiten Semester 1915 beim Bau von Desinfektoren neuer Sanitätszüge, insbesondere des Schul- und Musterinfektionszuges Nr. 112 (Maria Theresien-Zug), beschäftigt. . . .

In weiterer Ergänzung der außerordentlichen Nachschaffungen von Fahrbetriebsmitteln für die österreichischen Staatsbahnen wurden außer den bereits im ersten Halbjahr 1915 bestellten Fahrzeugen 567 Lokomotiven nebst Tendern, 1251 Personen- und Dienstwagen und 15 973 teils gedeckte, teils offene Güterwagen bestellt. Hiervon gelangen 119 Lokomotiven bis Ende Juni 1916, 220 Lokomotiven bis Ende Dezember 1916 und 228 Lokomotiven bis Ende Juni 1917 zur Einlieferung. Ferner sind einzuliefern bis Ende Juni 1916 751 Personen- und Dienstwagen und 2473 Güterwagen, bis Ende Dezember 1916 500 Personen- und Dienstwagen und 13 500 Güterwagen. Seit Kriegsbeginn ergibt sich somit eine Gesamtbestellung von 961 Lokomotiven nebst Tendern, von 3095 Personen- und Dienstwagen und 26 383 teils gedeckten und teils offenen Güterwagen mit einem Gesamtaufwand von rd. 320 Millionen Kronen.

Überdies wurde der Wagenpark durch die Anmietung der bei der Ersten Eisenbahnwagen-Leihgesellschaft von der Militärverwaltung in Anspruch genommenen 209 gedeckten Güterwagen vermehrt. Ferner wurde für Zwecke des Rüben- und Kohlenverkehres beim Deutschen Staatsbahnwagenverbande im Juli 1915 die leihweise Überlassung von 3150 offenen Wagen und im Oktober 1915 von weiteren 630 offenen Wagen erwirkt. Diese 3780 Leihwagen des Deutschen Staatsbahnwagenverbandes verbleiben, falls nicht militärische Rücksichten die deutsche Verwaltung zu einer früheren Zurückziehung nötigen, der Staatseisenbahnverwaltung für die Dauer des Bedarfes überlassen. Überdies wurde die Überlassung von 200 deutschen Lokomotiven für die Heeresbahnen erwirkt.

Bauarbeiten.

Im zweiten Halbjahr 1915 wurde die Wiederherstellung der beschädigten Bahnstrecken im nordöstlichen Kriegsgebiete intensiv fortgesetzt. Die beschädigten oder ganz zerstörten Unterbauten wurden ausgebessert oder durch neue ersetzt, bezüglich größerer, nur provisorisch fahrbar gemachter Brücken die Entwürfe für neue eiserne Tragwerke verfaßt und deren Lieferung an Eisenwerke vergeben. Die Beschädigungen am Oberbau wurden vollständig behoben.

Die Hochbauprojekte wurden nach der Art und dem Umfange ihrer Beschädigung entweder ganz oder vorläufig in dem für Betriebszwecke zunächst erforderlichen Ausmaße wieder hergestellt oder durch provisorische Holzbauten ersetzt. Die Wiederherstellung der Signal- und Sicherungsanlagen ist ebenfalls weit fortgeschritten.

Infolge der Kriegsverhältnisse waren bei der programmäßigen Durchführung der Arbeiten vielfache Störungen und Erschwernisse, vor allem in der Lieferung der großen Mengen an Baustoffen und Ausrüstungsgegenständen, in der Beförderung der Materialien und in der Beschaffung von Arbeitskräften, namentlich von geschulten Werkleuten, zu überwinden. Zur Förderung der Arbeiten wurden aus den westlichen Verwaltungsbezirken Hilfsarbeiter und Professionisten samt Arbeitsgeräten und zur Aushilfe bei der Projektsverfassung und Bauaufsicht eine größere Zahl von Bahningenieuren zugewiesen; auch wurden fahrbare Werkstätten eingerichtet, die sich bei der Behebung der vielen geringfügigeren Schäden an den verschiedenen Bahnobjekten sehr bewährt haben.

Im August 1915 wurde das zweite Gleis in der Strecke Schwarzach-St. Veit-Wörgl dem Betriebe übergeben, wodurch nunmehr ein durchgehender zweigleisiger Linienzug von Wien über Salzburg-Innsbruck-Bozen bis Branzoll zustandegekommen ist.

Außer den schon früher begonnenen, weiter fortgesetzten Neu-, Zu- und Umbauten auf den Staatsbahnlinien wurden zahlreiche sonstige Bauten, insbesondere, wie erwähnt, Gleiserweiterungen in den Stationen durchgeführt oder in Angriff genommen. Auch wurde mit dem Bau des zweiten Gleises in den Bahnstrecken Gaisbach-Wartberg-Budweis und Leitmeritz-Schreckenstein mit Verwendung von Kriegsgefangenen als Arbeitskräften begonnen. Kriegsgefangene sind auch zu den Arbeiten am zweiten Gleis in der Strecke Schwarzach-St. Veit-Wörgl und zu vielen ande-

ren Bauherstellungen herangezogen worden. Die Gesamtzahl der bisher verwendeten Kriegsgefangenen belief sich auf rund 10 000 Mann.

Von den in der zweiten Hälfte des Jahres 1915 vorbereiteten größeren Bauten verdienen vornehmlich die Anlagen für die Umleitung des Wiener Transitgüterverkehrs Erwähnung. Durch diese (Bahnverbindung an der Peripherie oder außerhalb des Weichbildes der Stadt Wien und großer Rangierbahnhof in Breitenlee) sollen die bestehenden Wiener Bahnhöfe entlastet und die seit langem fühlbaren, durch den Kriegsverkehr gesteigerten Verkehrsschwierigkeiten behoben werden. Voraussichtlich wird im März 1916 mit den Bauarbeiten begonnen werden können. Auch bei diesen Arbeiten wird eine größere Anzahl Kriegsgefangener verwendet werden.

Für die Zulegung eines dritten Gleises in den besonders stark beanspruchten Strecken der Linie Wien-Ostrau werden Baupläne ausgearbeitet. Die Fortsetzung der Bahnlinie Teschen-Suchau-Kunzendorf über die letztgenannte Station hinaus zur Nordbahnstation Polanka wird beschleunigt, um die Transporte mit Umgehung des stark überlasteten Knotenpunkts Mährisch Ostrau abwickeln zu können.

Im Bahnaufsichtsdienste wurden Vereinfachungen und Personalersparnisse erzielt, der Mangel an Bahnerhaltungsarbeitern durch möglichst ausgedehnte Verwendung Kriegsgefangener und weiblicher Hilfskräfte gemildert. Für die Bereitstellung größerer Arbeiterpartien aus militärischen Ständen für Arbeiten bei Schneefällen und sonstigen Elementarereignissen wurde einvernehmlich mit den militärischen Stellen vorgesorgt.

Neben der Beschaffung der für den gewöhnlichen Bedarf und der für Oberbauanlagen notwendigen Oberbaumaterialien waren auch die großen Erfordernisse für die militärischen Bahnbauten im Ausmaße von 500 vollständigen Gleiskilometern und 200 Weichen zu befriedigen.

(Schluß folgt.)

Die Deutsch-Südwestafrikanische Südbahn im Rechnungsjahre 1913.

Der bisherige Pachtvertrag vom 9. Dezember 1909 (15. Januar 1910) war am 20. August 1912 gekündigt worden, nachdem sich das Gouvernement entschlossen hatte, die inzwischen vollendete Nord-Südbahn Windhuk-Keetmanshoop in ganzer Ausdehnung in eigenen Betrieb zu nehmen, so daß eine Erweiterung des Pachtgegenstandes der Verkehrsanlagen des Südens nicht in Frage kam. Der bisherigen Pächterin der Deutschen Kolonial-Eisenbahn-Bau- und Betriebsgesellschaft, wurde die Weiterführung des Betriebes der Südbahn vom 1. April 1913 ab für die Rechnung des Fiskus nach den Anweisungen des Gouvernements und auf Grund der Bestimmungen des letzten Pachtvertrages übertragen. Hierbei erhält die Betriebsführerin als Enschädigung den festen Satz von 30 000 ℳ jährlich und 5 % der von ihr zu Lasten des Reservebaufonds gemachten Aufwendungen.

Der Landungsbetrieb in Lüderitzbucht wurde vom 1. Oktober 1912 ab der Woermann-Linie übertragen mit der Maßgabe, daß die Betriebspächterin der Bahn als Beauftragte der Woermann-Linie den bisher von ihr ausgeübten Teil des Landungsgeschäftes weiter betreiben und daür eine Vergütung von 60 ₰ für jede Maß- oder Gewichtstonne (wie im Landungstarif vorgesehen) erhalten soll. Entsprechend diesen Änderungen werden nunmehr für das Rechnungsjahr 1913 nur die Betriebsergebnisse der Bahn mitgeteilt, und die früher besonders gegebene Übersicht der Betriebsergebnisse der Verkehrsanlagen, d. h. der Bahn einschließlich des Landungsbetriebes, ist entbehrlich geworden und fortgefallen.

Deutsch-Südwestafrikanische Südbahn, 545 km	Rechnungsjahr 1912	Rechnungsjahr 1913	Unterschied gegen das Vorjahr in Mark im ganzen	Unterschied gegen das Vorjahr in %
	in Mark			
Einnahmen aus:				
Personenverkehr	213 143	210 263	+ 6 120	+ 2,9
Güterverkehr	1 243 681	1 365 238	+ 121 557	+ 9,8
Tierverkehr	31 056	53 077	+ 22 021	+ 70,9
sonstigen Quellen	348 039	401 229	+ 53 190	+ 15,2
Gesamteinnahme	1 835 920	2 038 807	+ 202 887	+ 11,0
Betriebsausgabe	1 474 682	1 653 849	+ 179 167	+ 12,1
Betriebszahl %	80,3	81,1	—	—
Betriebsüberschuß	361 238	384 958	+ 23 720	+ 6,6
Befördert:				
Personen	25 433	28 456	+ 3 023	+ 11,9
Personenkilometer	4 833 260	5 891 668	+ 1 058 408	+ 21,9
Durchschnittsfahrt für die Person km	190	207	+ 17	+ 8,95
Tonnen	26 792	33 025	+ 6 233	+ 23,3
Tonnenkilometer	5 035 361	5 077 450	+ 42 089	+ 0,83
Durchschnittslauf für die Tonne km	188	154	— 34	— 18,1
Großvieh Stück	1 078	1 957	+ 879	+ 81,5
Kleinvieh "	6 639	9 403	+ 2 764	+ 41,6
Zugkilometer	231 466	270 602	+ 39 136	+ 16,9
1 Zugkm beförderte:				
Personen	20,88	21,77	+ 0,89	+ 4,3
Tonnen	21,75	18,76	— 2,99	— 13,7
Achsen	25	22	— 3	— 12
1 Zugkm kostete ℳ	6,38	6,11	— 0,27	— 4,2
Achskilometer der Personenwagen	394 479	466 760	—	—
Gepäckwagen	288 984	300 052	—	—
Güterwagen, beladen	4 020 941	3 835 690	—	—
davon Wassertender	763 106	452 560	—	—
Güterwagen, leer	1 061 479	1 405 983	—	—
= %	20,8	26,8	—	—
	5 765 833	5 988 485		

Der Strandbetrieb in Lüderitzbucht hat im Rechnungsjahr 1913 bei einer Ausgabe von 21 593 ℳ eine Einnahme von 53 8[illegible] Mark, mithin einen Überschuß von 32 306 ℳ erbracht; befördert wurden 2463 Gepäckstücke und 86 769 t oder Kubikmeter Gut.

Die Ergebnisse des Betriebes der Südbahn im Rechnungsjahr 1913 verglichen mit dem Vorjahre zeigt die vorstehende Zusammenstellung, aus der ersichtlich ist, daß sich die Leistungen und die wirtschaftlichen Verhältnisse der Bahn im allgemeinen nicht wesentlich gegen das Vorjahr geändert haben.

Bei der Vergleichung der Betriebsausgaben ist zu berücksichtigen, daß für das Rechnungsjahr 1913 abweichend vom Vorjahre die feste Entschädigung des Pächters von 30 000 ℳ für die Betriebsleitung als Betriebsausgabe verbucht ist. Die vorgeschriebene Rücklage in den Spezialreservefonds zur Bekämpfung der Dünengefahr ist mit 140 000 ℳ gleichfalls als Betriebsausgabe verbucht.

Der Güterverkehr zeigt eine Mehreinnahme gegen das Vorjahr von 121 557 ℳ = + 9,8 %, der Tierverkehr bemerkenswerterweise eine Mehreinnahme von 22 021 ℳ = + 70,9 %, und die sonstigen Quellen zeigen eine solche von 53 190 ℳ = + 15,2 %. Die Gesamteinnahme ist demnach gegen das Vorjahr um 202 887 Mark = 11 %, die Gesamtausgabe um 179 167 ℳ = 12,1 % gestiegen. Mithin ergibt sich ein Mehrüberschuß von 23 720 ℳ = + 6,6 % und die Betriebszahl steigert sich von 80,3 im Jahre 1912 auf 81,1 % im Jahre 1913.

Der Personenverkehr — Personenkilometer — zeigt gegen das Vorjahr eine Zunahme um 21,9 %, der Güterverkehr — Tonnenkilometer — nur um 0,83 %. Insbesondere ist der durchschnittliche Lauf der Tonne von 188 auf 154 km, also um 18 % gesunken. Die Zugkilometer sind trotzdem um 16,9 % gesteigert und die Ausnutzung der Züge zeigt daher eine Abnahme von 21,75 auf 18,76 t, das ist um 13,7 % und von 25 auf 22 Achsen, das ist um 12 %. Die Leerläufe der Güterwagen haben sich von 20,8 auf 26,8 % gesteigert, während dagegen die Achskilometer der Wassertender von 763 106 auf 452 560 zurückgegangen sind. Der Personenverkehr und die Einnahme daraus verteilen sich auf die verschiedenen Klassen wie folgt:

Klasse	Reisende 1912	Reisende 1913	Einnahme in Mark 1912	Einnahme in Mark 1913
I.	3 635	3 998	52 651	49 503
II.	6 520	7 079	66 443	72 498
III.	15 278	17 379	79 723	84 898
zusammen	25 443	28 456	198 817	206 899

An Reisegepäck und Expreßgut wurden im ganzen 602[illegible] (i. V. 444,82) t befördert und dafür 21 717 (22 610) ℳ eingenommen. Die beförderten Güter umfassen 2946,4 (2654,1) t gewöhnliches Stückgut und 29 469,3 (22 899,3) t Wagenladung, wofür vereinnahmt wurden 163 007,9 (170 117) ℳ und 1 180 411 (1 050 612) ℳ. Von dem Gesamtgüterverkehr sind 2234 t Stückgut und 28 160 t Wagenladungen, zusammen 30 394 (24 629) nach dem Innern gegangen; an Großvieh gingen 529 Stück ins Innere, 1428 Stück zur Küste, Kleinvieh 1806 Stück ins Innere, 7597 Stück zur Küste. An Landeserzeugnissen wurden versend[illegible]

ren 0,42 t, Obst 0,47 (3,1) t, Butter 12,580 (2,9) t, Milch 0 t, Eier 2,119 (3,9) t, Feld- und Gartenfrüchte 42,46 (23,07) t, s 0,36 t, Kartoffeln 16,88 (30,5) t, Gras 153,71 (521,3) t; isch 69,36 (54,65) t, Gehörne 8,38 (1,7) t, Häute und Felle 4 (66,6) t, Wolle 23,41 (37,8) t, Tabak 0,57 t, Heira t, Kalk 216,77 (210,27) t, Erzproben 1,28 (36,4) t, Brenn- 251,72 (49,3) t, im ganzen 875,589 t mit 18 404 ℳ Frachter- gegen 1043,5 t mit einem Frachtbetrag von 19 873 ℳ. Der kgang der Versandmengen gegen das Vorjahr scheint zu eisen, daß die Ermäßigung der Frachtsätze für Landeserzeug- e eine besondere Verkehrsbelebung im Bereiche der Süd- n nicht nach sich gezogen hat. Die Verkehrszunahme, die in der Steigerung der beförderten Tonnen von 26 792 im jahre auf 33 025 t, das ist ein Mehr von 23,3 %, ausdrückt. ht auf den Verfrachtungen von Baustoffen der Kolonial- gbau-Gesellschaft zur Errichtung neuer Diamantengewin- gsanlagen, auf der umfangreichen Versendung von Militär- sowie auf der durch die Vollendung der Nordsüdbahn er- ten unmittelbaren Gleisverbindung mit dem Norden des utzgebiets. Von der Wasserstation Garub wurden im monat- en Durchschnitt 2200 cbm Wasser entnommen. Durch lerbringen eines vierten Bohrloches soll versucht werden, die iebigkeit der Wasserstation zu steigern.

Die zur Bekämpfung der Dünengefahr angewandte Abdeckung der Wanderdünen mit Jutematten hat sich auch in der verflossenen Sturmzeit gut bewährt; statt der Jutematten soll künftig die Verwendung von Drahtgeflechten erprobt werden, die eine größere Haltbarkeit in Aussicht stellen.

Fahrzeuge: Eine Motordräsine von 24 PS wurde in Betrieb genommen. Am Schlusse des Berichtsjahres waren vorhanden 22 (28) Lokomotiven und zwar 14 Stück 4/5 gekuppelte Zwillingslokomotiven, 6 desgleichen 5/5 gekuppelt und 2 Stück 3/3-Lokomotiven; Personenwagen 9 (9); Gepäck-, Güter- und Viehwagen 252 (366), und zwar 6 Post- und Gepäckwagen, 54 gedeckte Güterwagen von 7 t Ladegewicht, 10 desgleichen von 10 t Ladegewicht, 138 offene Güterwagen von 7 t Ladegewicht, 15 Oc-Wagen von 8,5 t Ladegewicht, 10 desgleichen von 10 t Ladegewicht, 10 Viehwagen, 6 Rungen-(-Slrug-)Wagen, 2 Wasserkesselwagen von 18 cbm Inhalt, 52 Bahnmeisterwagen, 2 Handdräsinen.

Personal: Im Berichtsjahre wurden beschäftigt 125 (125) Weiße (Beamte und Arbeiter) und 490 (435) farbige Arbeiter.

Betrieb: Seit dem 1. Januar 1913 wurden auf der Strecke Lüderitzbucht-Keetmanshoop wöchentlich 3 Zugpaare, auf der Strecke Seeheim-Kalkfontein wöchentlich 1 Zugpaar gefahren.

Nachrichten.

Deutschland.

- **Mitteleuropäische Fahrplanbesprechung.** Der „Schwäb. kur" berichtet: „Am 18. und 19. Juli fand im Landesgewerbe- eum zu Stuttgart eine Fahrplanbesprechung statt, an der Vertreter sämtlicher deutscher Staatsbahnverwaltungen, r größeren Anzahl österreichischer und ungarischer Eisen- verwaltungen und der Schweizer Bundesbahnen teilnahmen. hauptsächlichsten Beratungsgegenstand bildete die Fest- ung der Grundsätze für die Regelung des Fahrplans in der ht vom 30. September auf 1. Oktober beim Übergang von der merzeit zur mitteleuropäischen Zeit und im Anschluß daran nötigen Maßnahmen für die einzelnen Züge. Im übrigen delte es sich um Änderungen für den Winterfahrplan, zu- st solche, die hervorgetretene Anstände beseitigen sollen, in wenigen Fällen um Herstellung neuer, weitere Kreise ihrender Verbindungen."

- **Besoldungsordnung für Beamte des Deutschen Reiches.** Das hs-Gesetzblatt Nr. 158 veröffentlicht eine Bekanntmachung Reichskanzlers vom 11. Juli d. J., durch welche auf Grund § 9 des Gesetzes vom 9. Juni 1916, betreffend die dritte Er- zung des Besoldungsgesetzes, der Text der dem Besoldungs- tze vom 15. Juni 1909 beiliegenden Besoldungsordnungen Beamte des Deutschen Reiches bekannt gemacht wird. ie für die einzelnen Beamtenklassen der Reichsbahnen in racht kommenden Erhöhungen der Bezüge sind im allgemei- in Nr. 49 S. 586 d. Ztg. mitgeteilt.

- **Erhebung des neuen Frachturkundenstempels.** Die in er Zeitung mehrfach erörterten Änderungen des Reichs- mpelgesetzes über Frachturkunden treten am 1. August d. J. Kraft. Den Eisenbahnen ist durch das Gesetz die Befugnis eben, die Einlieferung von Frachturkunden mit aufgeklebt- Stempel zu verlangen, sofern nicht Urkunden mit einge- cktem Stempel verwendet werden. Von dieser Bestimmung, hauptsächlich mit Rücksicht auf den umfangreichen Stück- und Expreßgutverkehr aufgenommen wurde, machen denn h die Eisenbahnen bei diesen Gütern Gebrauch. Fracht- iere über Eilstückgut-, Frachtstückgut- und Expreß- sendungen müssen daher von obigem Zeitpunkte an, falls t Vordrucke mit eingedrucktem Stempel verwendet werden, Absender mit aufgeklebter Stempelmarke eingeliefert wer- und zwar ist die Stempelmarke an der für Stempel der Versandstation vorgesehenen Stelle aufzu- en. Bei Wagenladungen, im Tierverkehr, bei Leichen- dungen und bei Fahrzeugen, für die Wagenladungsfracht r Fracht nach der Zahl der Achsen berechnet wird, oder auf Beförderungsschein abgefertigt werden, ferner bei stigen Abfertigungen auf Abfertigungs- oder Beförderungs- ein wird der Stempel hingegen durch die Eisenbahn verwen- Die gleichen Bestimmungen gelten auch für den direkten kehr nach dem Auslande (internationale Sendungen); bei dungen im direkten Verkehr vom Auslande wird der mpel durch die Eisenbahn verwendet. Befreit von der Ent- tung des Stempels sind Urkunden über Sendungen, die htfrei zu befördern sind, Urkunden über die Beförderung cher Milch, soweit sie nicht in Wagenladungen erfolgt, und Urkunden über Durchfuhrsendungen im internationalen Verkehr. Ebenso unterliegen Duplikate, weitere Ausfertigungen oder Abschriften der Frachturkunden dem Stempel nicht.

— **Erhöhung der Verkaufspreise für Vordrucke.** Infolge Erhöhung der Herstellungskosten sind die Verkaufspreise für Frachtbriefe (deutsche und internationale), für Vordrucke zu Zoll- und Steuerpapieren und für statistische Anmeldescheine (s. Abschnitt I, Ziffer 1—7 des Nebengebührentarifs im Deutschen Eisenbahn-Gütertarif, Teil I B) mit Gültigkeit vom 1. August 1916 auf das doppelte der bisherigen Sätze erhöht worden (vergl. Nachtrag I vom 1. August 1916 zu dem genannten Tarif). Die Gebühren für die Ausfüllung der vorbezeichneten Vordrucke sind hingegen unverändert geblieben. Bei Frachtbriefen mit eingedrucktem Frachturkundenstempel, die infolge Änderung des Reichsstempelgesetzes über Frachturkunden voraussichtlich vom gleichen Zeitpunkt an zum Verkauf gelangen werden, erhöht sich der tarifmäßige Verkaufspreis noch um den Betrag des eingedruckten Stempels.

— **Fahrpreisermäßigung für deutsche Kriegsbeschädigte.** Mit Gültigkeit vom 1. August 1916 ist die Fahrpreisermäßigung für deutsche Kriegsbeschädigte (Ausführungsbestimmung C. XI zu § 12 EVO.) weiter ausgedehnt worden auf Reisen a) zu Beratungsstellen, die von der amtlichen bürgerlichen Kriegsbeschädigtenfürsorge oder von den Gewerkschaften eingerichtet sind, b) zum Arbeitgeber zwecks Vorstellung, c) zum Stellenantritt (vergl. Nachtrag I zum Deutschen Eisenbahn-Personen- und Gepäcktarif, Teil I).

Beratungsstellen sind von dem genannten Reichsausschuß eingerichtet für einen engeren Bezirk (örtliche Beratungsstellen) und für einen größeren Bereich (hauptamtliche Beratungsstellen, in Preußen z. B. in der Regel eine in jeder Provinz). Soweit am Orte des Kriegsbeschädigten Beratungsstellen der Gewerkschaften bestehen, ist deren Inanspruchnahme vereinbart, um Reisen tunlichst einzuschränken. An die hauptamtlichen Beratungsstellen wird der Kriegsbeschädigte verwiesen, wenn die Sachkunde der örtlichen Beratungsstellen nicht ausreicht.

Die Reisen zu b) und c) sollen es dem Kriegsbeschädigten ermöglichen, mit dem Arbeitgeber in persönliches Benehmen zu treten, um seine Eignung für die in Aussicht genommene Tätigkeit feststellen zu können. Derartige Reisen, die für Arbeitgeber und Arbeitnehmer gleich wichtig sind, werden insbesondere in den ersten Zeiten, wo den Fürsorge- (Beratungs-) stellen eine größere Erfahrung in der Beurteilung der Verwendungsfähigkeit des Kriegsbeschädigten noch fehlt, häufiger sein.

— **Werbeplakate zur Sammlung von Steinobstkernen zur Ölgewinnung.** Der preuß. Eisenbahnminister und Chef des Reichsamts für die Verwaltung der Reichseisenbahnen hat an den Kriegsausschuß für Fette und Öle einen Erlaß folgenden Inhalts gerichtet: „Zur Unterstützung Ihrer Bemühungen, betreffend die Sammlung von Steinobstkernen zur Ölgewinnung, will ich Ihrem Antrage gemäß genehmigen, daß in den Wagenabteilen I., II. und III. Klasse sowie auf sämtlichen Stationen und Haltestellen der preußisch-hessischen Staatsbahnen und der Reichseisenbahnen in Elsaß-Lothringen Werbeplakate, die auf die Sammlung von Obstkernen hinweisen, kostenlos ausgehängt werden. Die Plakate für die Wagen sind etwa 14 × 21 cm groß zu wählen

und mit Klebstoff zum Anheften an den Wänden der Wagenabteile zu versehen. Die Plakate für die Bahnhöfe dürfen die Größe von 60 × 90 cm nicht überschreiten. Die Anzahl der erforderlichen Plakate wird Ihnen die hiesige Königliche Eisenbahndirektion mitteilen und die kostenfreie Versendung an die übrigen Eisenbahndirektionen vermitteln." Gleichzeitig sind die betr. Eisenbahnbehörden mit Weisung wegen des Anklebens der Plakate in den Wagen versehen. In den Seitengängen der D-Züge sind die Plakate nicht anzubringen.

— **Benutzung des Postscheckkontos der Eisenbahnhauptkassen.** Nach einem Erlaß des preußischen Eisenbahnministers vom 18. d. M. können Stationskassen, die in der Nähe von Postämtern gelegen sind, ihre Geldbestände statt Übersendung in Geldtaschen durch Vermittlung der Zugführer durch Einzahlung mittels Zahlkarte auf das Postscheckkonto der Eisenbahnhauptkasse abliefern. Die hierdurch eintretenden Ersparnisse an Materialien (Geldtaschen, Bindfaden, Siegellack usw.) sowie die größere Sicherheit gegen Verlust und Diebstahl wiegen die entstehenden Gebühren für die Einzahlung mittels Zahlkarte auf. Die Ablieferungsscheine sind in zweifacher Ausfertigung (je eine an die Hauptkasse und das Rechnungsbureau) einzusenden.

— **Direkte D-Zugverbindung zwischen Berlin und Brest-Litowsk.** Vom 1. August d. J. ab verkehrt zwischen Berlin und Brest-Litowsk über Posen-Thorn bzw. Thorn-Schneidemühl mit Anschluß nach Baranowitschi mit 1.—3. Klasse ein neues Schnellzugpaar D 37/36 in nachstehenden Fahrplänen: Charlottenburg ab 10^{35}, Friedrichstr. 10^{56}, Schlesischer Bhf. 11^{16}, Frankfurt (Oder) 12^{39}, Reppen 1^{07}, Bentschen 2^{32}, Posen 4^{14}, Gnesen 5^{18}, Hohensalza 6^{20}, Thorn 6^{52}, Alexandrowo 8^{11}, Warschau 10^{8}, Lukow 4^{23}, an Brest-Litowsk 6^{25}; Rückfahrt: Brest-Litowsk ab 6^{07}, Lukow an 8^{05}, Warschau 11^{15}, Alexandrowo 3^{56}, Thorn 5^{07}, Bromberg 6^{17}, Schneidemühl 7^{42}, Kreuz 8^{44}, Landsberg (Warthe) 9^{38}, Cüstrin-Neust. 10^{21}, Schlesischer Bhf. 11^{41}, Friedrichstr. 11^{58}, Charlottenburg 12^{18}. Die Züge fahren erstmalig am 1. August von Charlottenburg bzw. Brest-Litowsk ab.

— **Eine neue Spreebrücke.** Die „T. R." schreibt: Der Bau der südlichen Berliner Umgehungsbahn macht die Überbrückung der Spree zwischen Adlershof-Spindlersfeld und Cöpenick notwendig. Die Eisenbahnverwaltung hat jetzt den Entwurf zu dieser neuen großen Spreebrücke bereits fertiggestellt. Die Brücke wird in drei großen Bogen den Fluß überspannen und aus einer Mittelöffnung von 75 m und aus zwei Seitenöffnungen von je 32 m bestehen. Die lichte Öffnung der Mittelhöhe beträgt bei Hochwasser 6½ m. Mit dem Bau wird noch in diesem Jahre begonnen werden, da auch der Bau der Bahn selbst trotz des Krieges rüstig gefördert wird. Ursprünglich sollte die neue Eisenbahnbrücke auch einen Fußgängerweg erhalten; von diesem Wunsche haben die beteiligten Gemeinden Adlershof, Niederschöneweide und Oberschöneweide jedoch Abstand genommen, da die Forderungen der Eisenbahnverwaltung zu hoch waren. — Die südliche Berliner Umgehungsbahn wird von der neuen Brücke über Bahnhof Cöpenick, wo sie sich an die Schlesische Bahn anschließt, über Bahnhof Hirschgarten, wo sie nach der Ostbahn abzweigt und von dort nach Mahlsdorf geführt, wo sie in die Ostbahn einmündet.

— **Die AEG-Schnellbahn im Norden Berlins.** Unter der steil ansteigenden Brunnenstraße ist ein etwa 1¾ km langes Stück der Untergrundbahn Gesundbrunnen-Neukölln im Bau, das man getrost als ein reines Kriegsbauwerk ansprechen darf, denn es ist tatsächlich erst nach der Mobilmachung in Angriff genommen worden. Langsam aber sicher haben hier die Ersatzmänner und Frauen gearbeitet, denn der hoch oben an der Voltastraße gelegene Bahnhof ist bereits im Rohbau fertig. Er macht mit seinen massigen Granitsäulen einen recht vorteilhaften Eindruck, der dadurch noch unterstützt wird, daß die Höhen- und Längenmaße etwas reichlicher bemessen sind, als bei der Mehrzahl der vorhandenen Unterpflaster-Bahnhöfe. Dementsprechend sind auch die Schaltervorräume geräumiger. Nordwärts ist der Tunnel auf einer Strecke von 200 m in Bahnhofsbreite fortgeführt, wodurch zwischen den Gleisen wertvolle Lagerräume gewonnen werden. Das im großen AEG-Werk Volta-Straße beschäftigte Arbeiterheer wird — soweit es die Schnellbahn benutzt — beim Kommen und Gehen die Straße nicht zu betreten brauchen: unmittelbar am Ausgange des Bahnhofs führt eine Treppe zu einem unterirdischen Verbindungsweg hinab, auf dem man nach dem Fabrikgrundstück der AEG gelangt. Decke und Seitenwände des Bahnsteigs sollen mit farbigen Mosaiksteinen ausgelegt werden. An Probeaufbauten werden gegenwärtig Versuche mit elektrischen Zug-An- und Abmeldern angestellt, welche die üblichen Richtungsschilder ersetzen sollen. Der Bahnhof Voltastraße erstreckt sich bis zur Demminer Straße.

— **Der bayerische Landeseisenbahnrat** ist auf den 1. August d. J. zu seiner 17. Sitzung nach München einberufen worden. Die Tagesordnung umfaßt zunächst die übliche Bekanntgabe des Verzeichnisses der in der Zeit vom 1. Januar bis 30. Juni 1916 eingeführten oder aufgehobenen Ausnahmetarife — solche kommen, abgesehen von den aus Anlaß des Krieges vorübergehend gewährten Frachterleichterungen, nicht in Betracht. Hieran reiht sich die Erörterung über Frachtermäßigung für besonders zubereitete trinkfertige Kindermilch. Sodann folgen Mitteilungen über Gewährung der Reexpeditionsbegünstigung an eine Reihe von genossenschaftlichen Lagerhäusern. Den Schluß bildet die Beratung über den Entwurf des Winterfahrplans 1916/17.

— **Beamtenrechtliche Kriegsfragen im württembergischen Landtag.** In der Sitzung des Finanzausschusses der württembergischen Zweiten Kammer vom 4. d. Mts. und in der Vollsitzung der Zweiten Kammer vom 14. d. Mts. wurden die Rechtsverhältnisse der württembergischen Beamten besprochen, die im Militär- und Zivildienst der besetzten feindlichen Gebiete beschäftigt sind. Es standen dabei im Vordergrund die vielen Beamten und Unterbeamten der Staatseisenbahnverwaltung, die zu den Bau- und Betriebskolonnen des Militäreisenbahndienstes übergegangen sind. Von der Regierung wurde nun dem „Staatsanzeiger für Württemberg" die Erklärung abgegeben, daß die beamtenrechtlichen Verhältnisse der abkommandierten Beamten nicht anders zu beurteilen seien als bei Verwendung von Beamten in auswärtigen Diensten. Sie bleiben württembergische Beamte und unterstehen nach wie vor nicht dem Reichsbeamtengesetz, sondern dem württembergischen. Die Pensionsansprüche der Hinterbliebenen von Beamten, die in den besetzten feindlichen Gebieten verwendet gewesen und dort gestorben seien, regeln sich daher zweifellos nach württembergischem Recht. Wer aber die auf Grund dieser Ansprüche aufzuwerfende Summe zu tragen habe, das Reich oder der Einzelstaat, darüber schweben zurzeit noch Verhandlungen. In bestimmten Fällen, z. B. wenn der Tod infolge unmittelbarer Kriegsereignisse eingetreten sei, werde es sich ja ganz von selbst verstehen, daß die Reichskasse diese Last übernehme. Aber auch in anderen Fällen sollte das Reich hier dem Einzelstaat seine Pflicht abnehmen. Das Reichsschatzamt scheine in dieser Beziehung immerhin geneigt zu sein, entgegenzukommen. Die Reichskasse werde in den dazu geeigneten Fällen jedenfalls aber auch neben den einzelstaatlichen pensionsrechtlichen Beträgen noch ihrerseits mit Rücksicht auf die besondere Lage der Verhältnisse Zuschüsse gewähren.

Hinsichtlich der Verwendung von Kriegsinvaliden im staatlichen Dienst wurde im Finanzausschuß auf die in schlägigen Reichsgesetze und die hierzu ergangenen Verwaltungserlasse verwiesen. Vom Berichterstatter der Kammer wurde auf Grund der Ausschußverhandlungen ohne Widerspruch ausgeführt, daß Kriegsinvaliden, die ständig im Staatsdienst angestellt waren, in ihre frühere Dienststellung zurückkehren und daß auf die noch nicht ständig angestellten öffentlichen Diener, die unter der Fahne stehen, bei Besetzung der Stellen tunlichst Rücksicht genommen werde; auch auf die freiwillig Ausgezogenen werde alle tunliche Rücksicht genommen werden. Im übrigen wurde gegenüber den Wünschen auf Unterbringung der Kriegsinvaliden im Staatsdienst, unter anderem auch im Verkehrsdienst, betont, daß im Verkehrswesen die Sicherheit vor allem entscheidend sein müsse und daß es schon im Frieden schwer gewesen sei, die Eisenbahninvaliden alle unterzubringen.

— **Personalnachrichten.** Dem Dirigenten im Reichsamt für die Verwaltung der Reichseisenbahnen, Geheimen Oberregierungsrat Dr. jur. Leese ist der Charakter als Wirklicher Geheimer Oberregierungsrat mit dem Range eines Rates erster Klasse verliehen.

Der Geheime Baurat und vortragende Rat im preußischen Ministerium der öffentlichen Arbeiten Karl Mellin ist zum Geheimen Oberbaurat ernannt.

Bei der sächsischen Staatseisenbahnverwaltung ist der Juristischen Oberrat bei der Generaldirektion Oberfinanzrat Dr. v. Geldern-Crispendorf der Titel und Rang als Geheimer Finanzrat und dem Technischen Oberrat bei der Generaldirektion Oberbaurat Holekamp der Titel und Rang als Geheimer Baurat verliehen und der Vorstand des Allgemeinen techn. Bureaus präd. Oberbaurat Haase zum Oberbaurat bei der Generaldirektion ernannt. — Versetzt sind die Finanz- und Bauräte Worgitzky von der Betriebsdirektion Dresden-N. zur Betriebsdirektion Dresden-A. und Rothe vom Neubauamt Leipzig zur Betriebsdirektion Dresden-N., die Baurate Junge vom Neubauamt Plauen (Vogtl.) West zum Bauamt Plauen (Vogtl.) und Rudolph vom Neubauamt Plauen (Vogtl.) West zum Neubauamt Plauen (Vogtl.) Ost, ferner der Bauamtmann Herbig vom Neubauamt Leipzig zum Oberbaubureau. — Vom gleichen Tage an sind der Vorstand des Oberbaubureaus, Finanz- und Baurat Lehmann, b. a. w. auch mit der Leitung des Allgemeinen technischen Bureaus und der Bauamtmann Erler beim Neubauamt Leipzig mit der Lei-

dieses Neubauamtes beauftragt worden. — Der Technische Oberrat bei der Generaldirektion Geh. Baurat Baumann ist in den Ruhestand getreten. — Gestorben ist der Finanz- und Baurat Schurig, Vorstand des Bauamts Dresden-N.

Österreich.

— **Südbahn.** Im ersten Halbjahr 1916 erfuhren nach Wiener Meldung die Ausgaben der Südbahn durch Steigerung der Personalkosten und Materialverteuerungen, namentlich bei Kohle, Eisen und Schmierölen, eine beträchtliche Erhöhung, die den Voranschlag des Sanierungsabkommens überschreitet. Die Einnahmen waren sowohl im Güter- wie im Personenverkehr durch die Kriegsereignisse im Süden beeinflußt.

— **Verschiebebahnhof in Wiener-Neustadt.** Das Eisenbahnministerium hat das Projekt der Südbahngesellschaft für die Errichtung eines Verschiebebahnhofs in Wiener-Neustadt der Linie Wien-Triest vom fachlichen Standpunkt für entsprechend befunden und hierüber die Vornahme der politischen Begehung und Enteignungsverhandlung angeordnet.

— **Lokalbahn Innsbruck-Hall i. T.** In der kürzlich abgehaltenen außerordentlichen Generalversammlung wurde, wie wir dem „Eisenbahnblatt" entnehmen, das Übereinkommen mit der Stadt Innsbruck einstimmig genehmigt. Da nun auch in den nächsten Tagen die vom Gemeinderat Innsbruck an die Übernahme der Haftung der Stadt Innsbruck weiter geknüpfte Bedingung des Verkaufes von 1 500 000 K. 4½ prozentige Prioritäten erfüllt sein wird, so steht der Einräumung der Garantie seitens des Landes Tirol kein Hindernis mehr im Wege. Die 4½ proz. Prioritäten der Lokalbahn Innsbruck-Hall i. T. werden hierdurch ein Anlagepapier allerersten Ranges, dessen Sicherheit außer jedem Zweifel steht. In der Generalversammlung wurde gleichzeitig von allen Rednern der lebhafte und dringende Wunsch ausgesprochen, daß sich möglichst viele Kreise an dem Ankauf der Prioritäten beteiligen, damit in kürzester Zeit der Gesamtbetrag von 2½ Millionen Kronen verkauft werde.

— **Die Hochkonjunktur in der österreichischen Erdöl-Industrie.** Hierüber wird der „Köln. Ztg." aus Wien vom 7. d. M. geschrieben: Der Krieg hat die Verhältnisse der österreichischen Erdöl-Industrie in außerordentlichem Maße beeinflußt. Die meisten österreichischen Aktienunternehmungen der Petroleum-Industrie schließen ihr Geschäftsjahr Ende April ab. In das Geschäftsjahr 1914/15 fiel die Besetzung der galizischen Erdölgebiete durch die Russen, die große Menge von Erdölvorräten und sehr viele Bohrtürme und Brunneneinrichtungen vernichteten. Soweit die Raffinerien aber ihre Erdölvorräte verarbeiten konnten, erzielten sie aus der sprunghaften Preissteigerung der Fertigerzeugnisse wesentlich erhöhte Gewinne. Demgemäß gestaltete sich das Geschäftsjahr 1914/15 für die großen Petroleumgesellschaften verschieden. Überaus empfindlich wurde durch den Russeneinbruch die Galizische Karpathenpetroleumgesellschaft getroffen. Die langwierigen Kämpfe bei Maryampol vernichteten einen großen Teil ihrer dort befindlichen Raffinerien samt Vorräten, auch ihre Erdölvorräte und ein Teil ihrer Grubeneinrichtungen wurden durch den Feind vernichtet. Die Gesellschaft wies 1914/15 einen um 4,5 Millionen geringeren Rohertrag und nach Abschreibungen von 4,2 (2,4) Millionen K. einen Verlust von 4,7 Millionen K. aus, nachdem sie das Jahr vorher eine Dividende von 11 % verteilt hatte. Ganz anders schnitt im Geschäftsjahr 1914/15 die A.-G. für Mineralöl-Industrie vormals Fanto ab; die Russen hatten zwar vor ihrem Abzug den größten Teil ihrer Bohrtürme und Erdölbehälter in Brand gesteckt und sie mußte im Verlauf des Jahres den Betrieb ihrer in Böhmen gelegenen Raffinerien infolge der Unterbindung des Erdölverkehrs sowie auch den Betrieb ihrer Raffinerie Orsova einstellen; gleichwohl war sie in der Lage, die Dividende von 7 auf 8 % zu erhöhen, wobei sie annahm, daß die französische Compagnie des Pétroles Fanto, deren Aktien sie besitzt, keinen Verlust erlitten habe. Auch die Schodnica A.-G. für Petroleum-Industrie erhöhte für 1914/15 ihre Dividende von 5 auf 7 %. Die Gesellschaft, die 1912 ihre Erdölgruben an die Galizische Naphtha-Bergbau-A.-G. verkauft und gemeinsam mit der Deutschen Erdöl-A.-G. die „Vulkan" Rohölbergbau-Gesellschaft ins Leben gerufen hat, war durch Verarbeitung der bei Kriegsausbruch vorhandenen beträchtlichen Vorräte in der Lage, ihre außerhalb des Kriegsgebiets liegenden Raffinerien hinreichend zu beschäftigen. Die Galizische Naphtha-A.-G. Galicia hatte ihre Hauptversammlung für das Geschäftsjahr 1913/14 erst im Februar 1915 abgehalten und infolge der durch die russischen Truppen verursachten und zur Zeit der Hauptversammlung bereits festgestellten Schäden auf die beabsichtigte Verteilung einer Dividende von 10 % verzichtet. Das Ende des folgenden Geschäftsjahres wurde ausnahmsweise auf Ende August 1915 verlegt; für die 16monatige Geschäftszeit gelangte nach erhöhten Abschreibungen und Rückstellungen eine Dividende von 24 % (gegen 10 % im Jahre 1912/13) zur Verteilung. Da die Gruben und die Raffinerie der Gesellschaft bis Mitte Mai 1915 in Feindeshand waren, entstand der Gewinn zu weitaus überwiegenden Teile aus den zu wesentlich erhöhten Preisen getätigten Verkäufen in der Zeit vom Abzug der Russen bis zum Schluß des Geschäftsjahres und aus der durch die Preissteigerung ermöglichten Höherbewertung der Vorräte, die zum größten Teil in der Raffinerie unversehrt wiedergefunden wurden.

Eine niemals zuvor verzeichnete Hochkonjunktur brachte der Petroleumindustrie das zweite Kriegsjahr, das Geschäftsjahr 1915/16, und die österreichischen Petroleumgesellschaften wiesen denn auch wahre Rekordabschlüsse für diese Geschäftszeit auf. Die „Schodnica" erzielte mit 3,16 Millionen K. ein Reingewinnsteigerung von 280 %, sie wird einen um 1,4 Millionen größeren Betrag als im Vorjahre zurückstellen und die Dividende um 5 % auf 12 % erhöhen. Über das Maß der Abschreibungen, die schon im Vorjahr mit Rücksicht auf die Kriegsschäden der Unternehmungen, an denen die Gesellschaft beteiligt ist, von 0,6 auf 1,02 Millionen K. erhöht wurden, wurde noch keine Mitteilung gemacht; sie werden zweifellos beträchtlich sein, wie auch für entsprechende Steuerrückstellungen Vorsorge getroffen sein wird. Stille Rüchstellungen werden wohl alle großen österreichischen Petroleumgesellschaften im abgelaufenen Jahr in namhaftem Ausmaß vorgenommen haben. Die Galizische Karpathen-Petroleum-Gesellschaft erzielte nach Abschreibungen von 3 Millionen K., die jene des letzten Friedensjahres um 1,2 Millionen K. übersteigen, einen Reingewinn von 7,3 Millionen K. gegenüber dem Verlust von 4.7 Millionen K. im Jahre 1914/15; nach Zuweisungen von 3,8 Millionen K. an den Versicherungsbestand, die Steuerrücklage und einen Umbaubestand wird sie eine Dividende von 15 % (i. V. 0) gegen 11 % des letzten Friedensjahres verteilen. Die „Galicia" hat ihren Abschluß für das Ende April abgelaufene Geschäftsjahr noch nicht veröffentlicht; man erwartet bei weitgehenden Abschreibungen und Rückstellungen überaus günstige Ergebnisziffern. Die Dividende der der Creditanstalt nahestehenden Fiumaner Mineralöl-Raffinerie wird auf 15 % gegen 10 % im Jahre vorher geschätzt. Besonders glänzend ist der Abschluß der A.-G. für Mineralöl-Industrie Fanto. Sie weist für 1915/16 nach Abschreibungen von 2,8 (+ 1) Millionen K. einen Reingewinn von 11.66 Millionen K. aus, der den des Vorjahres um mehr als das Sechsfache übersteigt. Zurückgestellt werden 5.9 Millionen K., darunter für Steuern 3,6 Millionen K. Die Dividende auf das um 8 Millionen K. erhöhte Aktienkapital wird von 8 % auf 20 % erhöht. Zwei Jahre vorher war in der Vermögensrechnung der Gesellschaft die Gläubigerrechnung noch mit 21,6 Millionen ausgewiesen; im folgenden Jahr war sie bereits auf 5,4 Millionen zurückgegangen. Der Abschluß des abgelaufenen Geschäftsjahres wird gewiß schon überwiegende Bankguthaben ausweisen. Die steigende Ausdehnung ihres Geschäftsbetriebes veranlaßt die Gesellschaft, ihr Aktienkapital neuerdings um 8 auf 32 Millionen K. zu erhöhen. Mehr noch als bei dieser großen österreichischen Petroleumgeschaft kommt die Hochkonjunktur der Petroleumindustrie im Abschluß einer kleinen Gesellschaft, der Böhmischen Petroleum-A.-G. zum Ausdruck. Diese Gesellschaft, die in der Zeit von 1901 bis 1915 ein einziges Mal eine Dividende verteilt hat, im Jahre 1914 zur Deckung von Verlusten das Aktienkapital durch Abstempelung von 1,5 auf 0 37 Millionen K. herabsetzen mußte und es durch Begebung neuer Aktien wieder auf 1.5 Millionen K. erhöhte, hatte im Geschäftsjahr 1914/15 einen Gewinn von 10 000 K. erzielt; im abgelaufenen Geschäftsjahr betrug der Gewinn 2.06 Millionen K. oder 137 % des Aktienkapitals; verteilt wird eine Dividende von 30 %, der Restgewinn wird nach reichlichen Abschreibungen zurückgestellt.

Ungarn.

— **Die Betriebsergebnisse der Pécs (Fünfkirchen)-Barcser Eisenbahn im Jahre 1914/15.** Wie wir bereits anläßlich der in vorjähriger Nr. 8 unserer Zeitung erschienenen Mitteilung über die Ergebnisse der ersten Hälfte 1914 dieser Bahn erwähnt haben, hat die Gesellschaft das neue mit dem 1. Juli beginnende und mit Ende Juni des folgenden Jahres schließende Staatsvoranschlagsjahr als Verrechnungsjahr angenommen, da die Bahn im Betrieb der ungarischen Staatseisenbahnen steht, und sie überdies die staatliche Zinsenversicherung genießt. Da somit das als Übergangsjahr behandelte erste Halbjahr 1914 nicht zur Vergleichsgrundlage für das Jahr 1914/15 dienen kann, müssen behufs Vergleichung die Ergebnisse des Jahres 1913 herangezogen werden. Wir schicken noch voraus, daß die Betriebslänge unverändert mit 68,1 km anzusetzen ist.

Es wurden geleistet im Jahre 1914/15: 233 167 (im Jahre 1913: 239 265) Zugkm und 78 458 (65 647) Tausendrohtonnenkm und

befördert: 630 897 (572 842) Zivilreisende und 113 756 (10 195) Soldaten, zusammen 744 653 (583 037) Personen; ferner 698 (733) t Gepäck, 9481 (6340) t Eilgut und 389 985 (410 165) t Frachtgut. Der durchschnittlich zurückgelegte Weg war bei Reisenden 23,41 (22,70), bei Soldaten 38,10 (49,10), bei 1 t Gepäck und Eilgut 38,56 (36,43) und bei 1 t Frachtgut 46,71 (46,53) km. An Einnahme entfielen auf einen Reisenden 55 (51) h., auf einen Soldaten 61 (79) h., auf 1 t Gepäck und Eilgut 8,61 (8,50) K. und auf 1 t Frachtgut 2,97 (2,92) K. auf 1 Personenkm 2,37 (2,25) bzw. 1,60 (1,60) h, auf 1 tkm Gepäck und Eilgut 22,33 (23,34) und auf 1 tkm Frachtgut 6,37 (6,28) h.

Betriebsergebnisse	1914/15 Kronen	gegen 1913 Kronen	gegen 1913 %
Einnahmen:			
a) aus dem Betriebe.....	1 666 691	+ 106 603	+ 6,84
b) aus sonstigen Quellen .	729 638	+ 88 292	+ 13,76
zusammen	2 396 329	+ 194 895	+ 8,85
Ausgaben:			
a) aus dem Betriebe.....	1 815 651	+ 2 449	+ 0,13
b) sonstige	154 381	— 2 866	— 1,82
zusammen	1 970 032	— 417	+ 0,02
Betriebsüberschuß	426 297	+ 195 312	+ 84,56

Die Betriebszahl stellte sich somit auf 82,21 gegen 89,51 %, besserte sich also um 7,30 %.

Der Betriebsüberschuß verzinste das 13 826 400 K. betragende ursprüngliche Anlagekapital mit 3,08 gegen 1,67 %, genügte aber nicht zur Begleichung des Tilgungs- und Zinsenerfordernisses der Vorzugsschuldverschreibungen und der mit 5 % zugesicherten Dividenden der Aktien im Betrage von 698 760 K. Den Ausfall von 272 463 K. sowie das überdies nach der Investitions-Goldanleihe zu zahlende 40 796 K. ausmachende Erfordernis mußte daher der ungarische Staat zuschießen. (Im Jahre 1913 war der Zuschußbetrag nahezu 510 000 K.) Mr.

Rumänien.

— **Gesundheitliche Maßnahmen.** Der Ministerrat hat mit Rücksicht auf den Mangel an sicheren Nachrichten über ansteckende Krankheiten aus den Nachbarländern mit Ausnahme Österreich-Ungarns beschlossen, daß für den Donauverkehr aus Österreich-Ungarn, Serbien und Bulgarien die Häfen Severin, Giurgiu, Braila und Galatz, für den Seeweg aus Bulgarien nur der Hafen von Konstanza und für den bulgarischen Landweg Oborischte geöffnet werden. Auf den genannten Stationen in Rumänien ankommende Reisende sind den gesundheitlichen Maßregeln unterworfen, wie sie die Pariser Konvention vom Jahre 1903 vorschreibt.

Niederlande.

— **Die Niederländische Staatseisenbahn-Betriebsgesellschaft 1915.** Die großen wirtschaftlichen Vorteile, die Holland aus dem Weltkrieg zu ziehen verstanden hat, sind auch auf die Ergebnisse der großen Eisenbahngesellschaften nicht ohne Einfluß gewesen. Während die Staatseisenbahn-Betriebsgesellschaft für das Jahr 1914 vereinbarungsgemäß etwa 3 Millionen Gulden vom Staat erhielt, damit die Reineinnahmen 4 % des Kapitals erreichten, konnte die Gesellschaft für 1915, ohne auf die Garantie des Staates zurückzugreifen, eine Dividende von 5 % verteilen. Die Einnahmen erreichten überhaupt eine Höhe wie nie zuvor. Zu bemerken ist hierbei allerdings, daß die Gesellschaft im ersten Kriegsjahr vom Staate für ihre Leistungen im Dienste der Mobilmachung nichts bekommen hatte (dafür erhielt sie nachher die Entschädigung von 3 Millionen Gulden), während für 1915 eine Vereinbarung über die Abgeltung der Leistungen der Eisenbahnen zustande kam. Insofern sind auch die geldlichen Ergebnisse der beiden Kriegsjahre nicht gut vergleichbar. Zum Vergleich wird vielmehr besser das letzte Friedensjahr herangezogen.

Aus dem Geschäftsbericht ist von Interesse die Mitteilung, daß England 14 für die Gesellschaft von der Firma Beyer Peacock & Co. erbaute Lokomotiven unmittelbar vor ihrer Absendung beschlagnahmte. Im einzelnen seien folgende Zahlen hervorgehoben. Die Roheinnahmen aller Linien (neue Linien kamen 1915 nicht hinzu) betrugen 45 231 171 Fl. gegen 36 636 333 Fl. für 1914 und 39 964 678 für 1913. Von den Einnahmen entfallen auf den Personenverkehr 21 849 679 (15 210 938 für 1914 und 17 266 236 für 1913), auf den Güterverkehr 20 729 551 Fl. (1914: 18 988 686 und 1913: 20 265 435 Fl.). Die Betriebsausgaben beliefen sich 1915 auf 29 256 522 Fl. gegen 27 661 839 für 1914 und 26 865 638 für 1913. Der Güterverkehr mit Frankreich und Belgien brachte naturgemäß nur eine ganz kleine Summe auf, der mit England garnichts. Aus dem Güterverkehr mit Deutschland hatte indes die Gesellschaft eine Einnahme von über 5 Millionen Gulden, was gegen 1914 eine Abnahme von kaum 160 000 Gulden, gegen 1913 eine solche von noch nicht 700 000 Gulden bedeutet.

Im Ganzen ergab sich ein Betriebsüberschuß von 17 134 881 gegen 12 748 661 für 1914 und 14 187 350 Fl. für das Jahr 1913, wobei zu beachten ist, daß für 1914 die als Entschädigung vom Staate gezahlte Summe angerechnet ist. Nach Abzug der Zinsen und Abschreibungen verblieb ein verteilungsfähiger Reingewinn von 1 167 523 Fl. Hiervon bekam der Staat als vertragsmäßigen Gewinnanteil 223 901 Fl., während den Aktionären eine Dividende von 5 % (1914: 3 %, 1913: 5 %) zufloß.

Das Ergebnis der letzten 10 Jahre veranschaulicht die untenstehende Übersicht. Hierzu ist zu bemerken, daß der Staat an dem Gewinn der Gesellschaft nur dann beteiligt ist, wenn diese in der Lage ist, eine Dividende von über 4 % zu verteilen (der Pachtzins für die Benutzung der Staatsbahnen in Höhe von etwa 3,7 Millionen Gulden ist vorab zu begleichen) und daß das Aktienkapital der Gesellschaft 18 Millionen Gulden beträgt. Dr. O.

Übrige europäische Länder.

— **Brennstoffe für skandinavische Bahnen.** Not macht erfinderisch. Der bekannte Mangel Skandinaviens an Brennstoffen begünstigt unter gegenwärtigen Verhältnissen das Aufkommen neuer Einrichtungen und die Verwertung neuer Erfindungen. An der Eisenbahn Karlstad-Munkfors bedient man sich schon seit vergangenem Herbst ernstlich des Benzols und einer Sulfitspritmischung für den Eisenbahnbetrieb, und zwar mit gutem Erfolg. Die Eisenbahn gebraucht sowohl gewöhnliche Dampflokomotiven wie auch Motorwagen. Die letzteren waren eigentlich für den Betrieb mit Benzin vorgesehen, aber bei der Bestellung der Motorwagen machte die Eisenbahnverwaltung die Bedingung, die Motorwagen sollten so gebaut sein, daß sie auch für den Betrieb mit Sprit verwendet werden könnten. Das kam nun der Verwaltung zugute, als die Benzinpreise in die Höhe gingen und die Eisenbahn sich vom Benzinverbrauch unabhängig machen konnte. Wie schon erwähnt, verwendet die Eisenbahn fortwährend auch gewöhnliche Lokomotiven und zwar für Güterzüge. Es liegen aber keine Hinderungsgründe vor, auch den Güterzugbetrieb bis zu einem gewissen Maße mit Sulfitsprit zu bewerkstelligen, wenn hierfür eigens gebaute Lokomotiven angeschafft werden. Eine derartige Erweiterung der Sulfitspritanwendung steht denn auch nun für die Bahn Karlstad-Munkfors in Frage. Auch die Eisenbahn von Norra Östergötland ist im

Jahr	Gesamteinnahmen	Betriebsausgaben	Betriebszahl	Reingewinn	Gewinnanteil der Gesellschaft	Gewinnanteil des Staates	Dividende	Stand aller Reserven
	Gulden			Gulden			%	Gulden
1906	29 579 377	19 817 462	66,998	948 092	833 496	114 596	4,6	9 443 894
1907	30 841 024	21 541 533	69,847	541 494	541 494	—	3,0	9 357 802
1908	31 961 688	21 880 708	68,459	539 679	539 679	—	3,0	8 382 944
1909	32 555 206	22 320 572	68,562	537 105	537 105	—	3,0	8 057 924
1910	33 878 426	22 557 159	66,583	719 371	719 371	—	4,0	8 452 421
1911	36 190 131	23 615 623	65,254	719 933	719 676	256	4,0	9 572 028
1912	39 249 943	24 790 899	63,162	1 150 651	935 046	215 606	5,0	11 449 462
1913	41 052 988	26 865 638	65,441	1 165 191	942 376	222 816	5,0	11 757 952
1914	40 410 500	27 661 839	68,452	539 670	539 670	—	3,0	11 639 263
1915	46 391 404	29 256 522	63,065	1 167 323	943 621	223 901	5,0	14 040 310

Begriff, einen Versuch mit Sulfitsprit zu machen. Daß der Versuch nicht schon seit Mai im Gang ist, liegt nur an einer Lieferungsverspätung.

Man ist zurzeit im Begriff, eine schwedische Erfindung, die möglicherweise größte Bedeutung erlangen kann, in den Betrieb einzuführen. Es handelt sich um die Ausnützung eines Stoffes, der aus Sulfitabfall gewonnen wird, und der die Steinkohle ersetzen soll. Man erhält ein Kohlenpulver, das die gleiche Heizwirkung wie beste Steinkohle besitzt. Man hat festgestellt, daß das Kohlenpulver 6900 Wärmeeinheiten liefert, während beste englische Steinkohle 7000 Wärmeeinheiten hat. Erfinder ist Ingenieur R. W. Strehlenert in Gotenburg. Auf Grund der guten Ergebnisse, die bisherige Versuche brachten, hat sich mit dem Sitz in Norwegen unter norwegisch-schwedischer Leitung mit 4,6 Millionen Kronen eine Aktiengesellschaft gegründet. Die erste Fabrik, für die zu Anfang eine Jahreserzeugung von 30 000 t Sulfitkohle vorgesehen ist, ist zurzeit in Greaaker im Bau. Dr. S.

— **Wie sich England Schwellenholz verschafft.** Wir lesen in der „Köln. Ztg.": In den Kampfgebieten gehen die Wälder, teils durch Geschosse weggefegt, teils als Bau- oder Brennholz benutzt, ihrem Untergang entgegen; aber auch fern vom Schuß, auf der britischen Insel sind sie schwer bedroht. Während in Deutschland der Wald den vierten Teil der Oberfläche einnimmt, bedeckt er im Vereinigten Königreich nicht einmal den 15. Teil. Jetzt erfaßt ihn die zermalmende Faust des Krieges, der die Zufuhr fremder Hölzer durch Frachtschwierigkeiten hindert, aber an Schwellen für Eisenbahnen, an Brettern und Pfählen für militärische Anlagen aller Art große Anforderungen stellt. Kanadische Soldaten, von Haus aus geübte Holzfäller und umsichtige Forstleute, gehen den britischen Waldungen in England und Schottland zu Leibe; in Irland hat die Axt habgieriger Grundbesitzer ja kaum einen Waldbaum übriggelassen. Die Londoner können sich das ungewohnte Schauspiel eines sterbenden Waldes jetzt leicht verschaffen; sie brauchen nur nach dem Bahnhof Virginia Water zu fahren und den Kanadiern an der Ecke des 730 Hektar umfassenden Parkes von Windsor zuzusehen, wo schon der Uhrkasten, der nach seiner Gestalt so benannte eckige Turm einer alten königlichen Behausung, aus dem Laubwerk hervortritt, das ihn seit Menschengedenken verhüllte. Die undertaker — das englische Wort für geschäftliche Unternehmer, und noch gewöhnlicher für Leichenbesorger, beides paßt hier —, schätzten den ihnen angewiesenen, zum Abholze verurteilten Waldblock auf mehr als eine Million Längenmeter Bauholz.

— **Balkanzug.** In dem von Berlin (Anhalter Bahnhof) über Dresden-Wien-Budapest nach Konstantinopel und zurück verkehrenden Balkanzug wurde bisher außer dem Schlafwagen Berlin-Konstantinopel nur ein durchlaufender Wagen I. und II. Klasse zwischen Berlin und Belgrad geführt. Dieser letztere Wagen wird im Interesse der tunlichsten Förderung und Erleichterung des stetig zunehmenden Reiseverkehrs von Dresden und Wien nach dem Balkan von nun an über Belgrad hinaus bis Sofia weiter geführt.

— **Das Elend der russischen Eisenbahnen** überschreibt die Zeitung „Rußkoje Slowo" einen Aufsatz, in dem sie die beklagenswerten Zustände auf den Eisenbahnen Rußlands scharf tadelt. Die Zeitung greift auf die Besprechung des Eisenbahnetats zurück und führt dabei aus, wie sich das Eisenbahnwesen noch immer in dem chaotischen Zustand befindet wie in den letzten Monaten der Verwaltung Ruchlows. Bei seinem Amtsantritt erklärte Trepow öffentlich, daß in einigen Monaten sich unser Eisenbahnbetrieb wesentlich bessern würde. Die vom Minister selbst gesetzte Frist ist verstrichen, wir haben deshalb das Recht, die Einlösung des gegebenen Versprechens zu erwarten. Anstatt dessen erschallen wie bisher von allen Enden Rußlands Klagen über die äußerste „Desorganisation" des Beförderungsdienstes und besonders darüber, daß die Benutzung der Bahnen zu Warentransporten nach wie vor in den Händen eines Häufleins Vermittler ruht. Auch wenn man ein gut Teil Übertreibungen von diesen Klagen abzieht, bleibt doch die unbestreitbare Tatsache bestehen, daß die Eisenbahntransporte äußerst ungleichmäßig je nach der Stellung der Absender verteilt werden. Im allgemeinen sind die Leistungen der Bahnen trotz des Krieges auf der gleichen Höhe geblieben mit rund 3 Milliarden Pud Gütertransport 1913, 14 und 15. In Wirklichkeit hätte wegen des Aufhörens des Außenhandels und wegen des Wegfalls der Transporte in das vom Feinde besetzte Gebiet diese Ziffer zurückgehen müssen. Trotz aller Unzulänglichkeit unserer Eisenbahnstatistik kann man sagen, daß 23 % des Gütertransports Ausfuhrgut nach den Häfen der Ostsee und des Schwarzen Meeres und über die preußische und österreichische Landesgrenze befördert sind. Zieht man noch den Bedarf der besetzten Gebiete ab, so kommt man auf eine Entlastung der Bahnen um mindestens 30 %. Da in Wirklichkeit die Transportziffer nur um 3 % zurückgegangen ist, kann man sagen, daß im letzten Jahre 3 Milliarden Pud mehr als gewöhnlich bewegt worden sind. Und trotzdem genügt es nicht für den Bedarf des Landes. Seit Herbst 1915 haben sich die Warenstauungen fast verdoppelt, sie betragen jetzt etwa 160 000 Wagenladungen.

Da das System der Güterverteilung und die Kontrolle über die Ausführung der Beförderungsvorschriften die alten geblieben sind, so ist die einzige Möglichkeit, die Transportleistung unsres Eisenbahnnetzes zu heben, die Anlage einer ganzen Reihe neuer Eisenbahnen. Leider ist die Veröffentlichung genauer Angaben hierüber verboten. Die Heimlichkeit geht so weit, daß sogar in den amtlichen Ausgaben des Verkehrsministeriums die Angaben über die im Bau befindlichen Bahnen fortgelassen sind, obgleich die Lieferungen öffentlich in Zeitungen ausgeschrieben werden. Wir müssen uns daher auf einen kurzen Überblick beschränken. Von den während des Krieges im Bau begonnenen Linien sollen in diesem Jahre nach Trepows Angaben 1500 Werst fertig werden. Die wichtigsten sind die Murmanbahn und die Bahn Petersburg-Rybinsk. Die erstere Bahn wird die sibirische, die jetzt für private Frachten zum größten Teil gesperrt ist, entlasten. Die Bahn nach Rybinsk soll die Zufuhr des Wolgagetreides, Naphthas und Brennholzes nach Petersburg erleichtern. Leider ist bisher nichts davon zu hören, daß Moskau eine gleiche Entlastung zuteil werden soll. Wenn nicht eine Bahn Moskau-Reval gebaut wird, ist in den nächsten Jahren die Versorgung Moskaus mit Brennholz nicht sicherzustellen. Ebenso wichtig ist der Bau einer neuen Linie von Moskau in das Donezbassin, wozu nur die Strecken Wenew-Uslowaja und Waluicki-Rostow, zusammen 360 Werst, gebaut werden müßten. Auch nach Sibirien müßte Moskau eine neue Bahn haben, da die beiden Tscheljäbinsk-Ssysran und Jekaterinburg-Wologda völlig verstopft sind. Leider ist nichts davon zu hören, daß der Bau der Bahn Kasan-Jekaterinburg sich seinem Ende näherte. Wenn ferner die südsibirische Bahn Orsk-Ssemipalatinsk fertig wäre, litte Moskau jetzt nicht an Fleisch- und Butternot. Die zur Verbindung mit Transkaukasien bestimmte Bahn Tuapse-Kwaloni wird schwerlich in naher Zukunft fertig werden.

Soweit die russische Quelle.

Zur Berichtigung sei hier nur hinzugefügt, daß die Angaben über die in den Jahren 1913—1915 beförderten Gütermengen falsch sind. Die angegebenen 11 Milliarden Pud (= 1802 Millionen Tonnen) sind die Gütermenge, die von den Staatseisenbahnen bewegt worden ist. Sämtliche Bahnen, also einschl. die Privatbahnen, haben dagegen 1913 15,7, 1914 14,7 Milliarden Pud (= 2571,5 bzw. 2407,8 Millionen Tonnen) bewegt. Für 1915 sind die Zahlen erst bis einschl. September bekannt gegeben, danach haben die sämtlichen Bahnen 9,9 Milliarden Pud (= 1621,6 Millionen Tonnen) bewegt. Da nun 1914 von diesen Bahnen in dem gleichen Zeitabschnitt 10,4 Milliarden Pud (= 1703,5 Millionen Tonnen) bewegt worden sind, so wird man keinen sehr großen Fehler begehen, wenn man die Endzahlen 1915 denjenigen von 1914 gleichstellt. Danach würden also die Bahnen Rußlands annähernd 15 Milliarden Pud jährlich befördert haben.

Der Schlußfolgerung der „Rußkoje Slowo" kann aber auch nicht beigetreten werden. Denn tatsächlich haben die russischen Bahnen nach den bisher bekannt gegebenen Zahlen weniger geleistet. Will man ihnen aber gutbringen, daß sie trotz des Wegfalles der Bedienung der besetzten Ländergebiete auf dem verbliebenen Rest dennoch annähernd die gleiche Menge bewegt haben, so kann man das wohl tun, aber ob das 3 Milliarden oder 3 Millionen Pud sind, kann doch unmöglich mit Sicherheit gesagt werden. Diese ganze von dem russischen Blatt aufgestellte Rechnung bewegt sich in so wenig sicheren Angaben, daß Schlußfolgerungen aus ihnen kaum Anspruch auf Zuverlässigkeit machen können. Die kurzen Bedenken gegen die Äußerung des ziemlich viel gelesenen Blattes, das auch in Deutschland als Quelle zur Beurteilung russischer Verhältnisse häufig angezogen wird, mußten gemacht werden, weil auch die vorstehenden Angaben den Weg in die deutsche Presse fanden. Auch durfte die „Rußkoje Slowo" die Angabe des Ministers Trepow, die Murmanbahn werde in diesem Jahre in Betrieb genommen werden können, nicht mitteilen, ohne gleichzeitig festzustellen, daß davon auch nicht einmal annähernd die Rede sein kann. Kurz — es sollte hiermit darauf hingewiesen werden, daß das russische Blatt mit Vorsicht gelesen werden muß. Es ist ein Parteiblatt und dient der Partei ohne Rücksicht auf angeblich Nebensächliches, wie z. B. die Übereinstimmung mit der Wirklichkeit. m.

— **Wunder der Neuzeit.** Unter dieser Überschrift berichtet „Rjetsch" von einer zahlreich besuchten Versammlung im großen Hörsaal des polytechnischen Museums in Moskau. Zahlreiche gelehrte und technische Gesellschaften und Vertreter des Kriegsindustrieausschusses waren anwesend, einen Vortrag des Bericht-

erstatters Kirsch über die Frage der Versorgung Zentralrußlands mit Brennstoff zu hören. Der Vortrag streifte auch Tatsachen, die an neuzeitliche Wunder glauben machen. Die Hausbesitzer von Moskau erhielten nachweislich aus Vorräten 400 Tausend Pud Kohlen und die Stadtverwaltung gab ihnen desgleichen nachweislich 1 Million Pud, nicht mehr. Tatsächlich aber verbrauchten die Hausbesitzer 7 Millionen Pud. Wie ging das zu? Woher erhielten die Hausbesitzer die fehlenden mehr als 5 Millionen? Die Beförderung der Kohlen auf den Eisenbahnen und die Verteilung auf die einzelnen Verbraucher ist genau geregelt und überwacht. Auf Grund welcher Anordnungen wurden die fehlenden 5½ Millionen auf den Bahnen befördert? Nach den Mitteilungen des Berichterstatters sind einige Grundlagen für die Lösung dieses großen „arithmetischen Wunders" vorhanden, und es ist gar nicht ausgeschlossen, daß sich mit der weiteren Lösung dieses Zahlenrätsels — der Staatsanwalt befassen wird. Es sollen nämlich bekannte Personen und Vereinigungen, die Kohlen im größeren Umfange für Unternehmungen zu Zwecken der Vaterlandsverteidigung erhielten, diese Kohlen mit großem Gewinn weiterverkauft haben. Die Mitteilung erregte begreifliches Aufsehen. Dr. S.

— **Der Fahrkartenverkauf in Rußland** steht gegenwärtig unter dem Einflusse eigenartiger Verhältnisse. Beim Eisenbahnministerium wurde ein besonderer Ausschuß gebildet, um den vielen einlaufenden Klagen nachzugehen, darüber, daß auf russischen Bahnen wegen Mangel an Fahrkarten das Reisen zurzeit außerordentlich erschwert ist. Dieser Ausschuß stellte fest, daß der Fahrkartenmangel eine Folge zu weit gehender Anwendung des „Verfahrens der außerordentlichen Fahrkartenausgabe" sei. Augenscheinlich ist zurzeit in Anbetracht der beschränkten Fahrgelegenheiten den verschiedenen Ministerien für ihre unterstellten Beamten das Recht der außerordentlichen bevorrechteten Fahrkartenausgabe verliehen. Außer dem Kriegsministerium machen auch fast alle übrigen Dienstzweige von dieser außerordentlichen Fahrkartenausgabe Gebrauch. So kommt es, daß nur 34 % der ganzen Fahrkartenzahl (? dies kann sich doch wohl nur auf bestimmte einzelne Züge beziehen. Die Schriftl.) für den allgemeinen öffentlichen Gebrauch übrig bleiben. Der Ausschuß bezeichnete es als notwendig, den Verkauf dieser außerordentlichen Fahrkarten in wenigen Händen zu vereinigen und an die Ministerien mit der Bitte heranzutreten, sie möchten die Benutzung der außerordentlichen Fahrkarten möglichst einschränken.

Es wäre für russische Verhältnisse verwunderlich, wenn nicht auch hier wieder das beteiligte Eisenbahnpersonal auf mißbräuchlichem Wege aus diesen Umständen klingenden Vorteil sich zu verschaffen suchen würde. Und so kommt denn auch neuerdings pünktlich die Nachricht, daß die Direktion der Moskau-Windau-Rybinsker Eisenbahn für ihr Petersburger Eisenbahnnetz durch einen besonderen Untersuchungsausschuß die Bestimmung erlassen mußte, daß in Anbetracht bemerkten Aufkaufes von Fahrkarten durch das Eisenbahnpersonal und Wiederverkaufes zu Wucherpreisen ein strenges Verbot erlassen wird unter Androhung von Arreststrafe bis zu 3 Monaten oder von Geldstrafe bis zu 500 Rubel. Dr. S.

Fremde Erdteile.

— **Suezkanal.** Die „Köln. Ztg." schreibt: Unter der Einwirkung des Krieges ist der Verkehr durch den Suezkanal selbstverständlich stark zurückgegangen. Noch mehr haben die Einnahmen gelitten. Wie die Entwicklung während der letzten zehn Jahre verlaufen ist, zeigt die nachfolgende Übersicht:

	Tonnenzahl (in 1000 t)	Roheinnahmen	Betriebsgewinn in 1000 Fr.	Rückstellung	Dividende Fr.
1906	13 446	111 989	85 740	4150	141
1910	16 582	133 704	106 821	9000	158
1912	20 275	139 923	110 077	8000	165
1914	19 409	125 121	92 180	3000	120
1915	15 266	98 228	66 198	3000	120

Danach hat der Durchgangsverkehr in der Tonnenzahl bis zum Jahre 1912 eine ständig aufsteigende Entwicklung verfolgt in Übereinstimmung mit der allgemeinen Lage der Weltwirtschaft. Die Bewegung der Einnahmen und der Betriebsgewinne ist schon vor dem Kriege etwas anders verlaufen und hat von Jahr zu Jahr gelegentliche Schwankungen gezeigt, was zum Teil damit zusammenhängt, daß wiederholt die auf die Tonne entfallenden Abgaben ermäßigt wurden. So wurde schon im Jahre 1903 die Tonnenabgabe von 9 Fr. auf 8,50 Fr. heruntergesetzt. Im Jahre 1906 folgte eine weitere Ermäßigung auf 7,75 Fr., im Jahre 1910 ging man auf 7,25 Fr., im Jahre 1911 auf 6,75 Fr. und im Jahre 1912 auf 6,25 Fr. herunter. Infolge der durch den Krieg bedingten Verminderung des Durchgangsverkehrs ist nunmehr, wie die vorstehende Übersicht zeigt, eine starke Verminderung der Einnahmen eingetreten und in deren Verfolg auch ein Rückgang der Dividende. Um dem entgegenzuwirken, hat die Gesellschaft vom 1. April d. J. ab die auf die Tonne entfallende Abgabe wieder um 50 Cts. erhöht, und da sich gezeigt hat, daß dadurch keine durchgreifende Besserung des Ertrags zu erzielen ist, hat der Verwaltungsrat beschlossen, mit Wirkung vom 5. Oktober d. J. ab eine weitere Erhöhung um 50 Cts. eintreten zu lassen, so daß von diesem Tage an die Gebühr, die von beladenen Schiffen auf die Tonne zu entrichten ist, wieder 7,25 Fr. beträgt, während die leer fahrenden Schiffe 4,75 Fr. für die Tonne zahlen. Der Verwaltungsrat der Gesellschaft bemerkt dazu, daß die Gewinne des Jahres 1915 an und für sich die Verteilung einer Dividende von 120 Fr. auf die Aktie nicht gestattet haben würden. Man sei dazu nur deswegen imstande gewesen, weil man aus dem Vorjahr einen Vortrag von 18 704 000 Fr. übernommen habe. Im Jahre 1915 aber hat die Gesellschaft eine neue 5 proz. Anleihe von fünf Millionen Franken aufgenommen, um sich die Mittel zur Durchführung notwendiger Arbeiten und Neuanlagen zu beschaffen. Die erste Hälfte des laufenden Jahres hat jedoch trotz der Tariferhöhung, die am 1. April eingetreten ist, keine günstige Entwicklung der Einnahmen gebracht. Diese zeigen vielmehr gegenüber dem entsprechenden Zeitraum des Vorjahres einen Rückgang von zwei Millionen Franken oder um 6½ %. Würde der Erlös aus den Einnahmen für das ganze Jahr um vier Millionen Franken hinter dem vorjährigen Ergebnis zurückbleiben, so würde die Dividende von 120 Fr. auf die Aktie nicht aufrechterhalten werden können. Hieraus erklärt sich also der Beschluß, eine weitere Erhöhung der Durchgangsabgabe eintreten zu lassen. Von den Störungen, die der Krieg bekanntlich auch schon im Jahre 1915 im Betrieb des Kanals zur Folge gehabt hat, ist in obiger Darstellung auffallender Weise mit keinem Wort die Rede. Da hat sich, wie wir einer anderen Quelle entnehmen, die Durchfahrtszeit durch den Kanal, die in 1914 durchschnittlich 16 Stunden 11 Minuten betragen hatte, infolge der militärischen Forderung, Kriegsschiffe allen anderen Fahrzeugen voranzulassen, auf 17 Stunden 58 Minuten erhöht. Insgesamt haben auf 3708 Reisen 15 266 000 t Raumgehalt den Kanal in 1915 durchfahren.

Allgemeines.

— **Panzerzüge als neuzeitige Kampfmittel.** Wie wir einem Aufsatz von Regierungsrat Dr.-Ing. Selter, Zehlendorf, im „Organ d. Fortschritte des Eisenbahnwesens" entnehmen, wurde zum ersten Mal ein Panzerzug im Jahr 1871 von den Franzosen zur Unterstützung eines großen Ausfalles aus dem belagerten Paris verwendet. Der Erfolg soll allerdings sehr gering gewesen sein, da der mit dünnen Panzerblechen versehene Zug den Geschossen der deutschen Feldartillerie keinen Widerstand zu leisten vermochte. Von den Engländern wurde im ägyptischen Feldzuge ein Panzerzug eingerichtet, der aus einer Lokomotive in der Mitte des Zuges und mehreren Eisenbahnwagen, die mit Schienen, eisernen Platten und Sandsäcken gepanzert waren, bestand. Auf dem ersten gepanzerten Wagen war ein Maschinengewehr, auf dem nächsten ein 40 pfündiges Schiffsgeschütz aufgestellt. In etwas größerem Umfange machten die Engländer im Burenkriege von Panzerzügen Gebrauch. Kurz vor Ausbruch des Krieges wurden in der Kapkolonie im Salt-River-Werke vier Panzerzüge hergestellt. Jeder von ihnen bestand aus zwei hochbordigen Wagen und einer kleinen Lokomotive. Alle Wagen und die Lokomotive waren mit dünnen Blechen mit Schießscharten umkleidet, die Lokomotive stand in der Mitte. Im vordersten und hintersten Wagen war je ein Maxim-Gewehr aufgestellt. Die besten Dienste hat ein Panzerzug geleistet, dem es bei den Kämpfen am Tugela gelang, mit 2000 Soldaten von Chively nach Colenso zu fahren und dort ein von Freiwilligen gehaltenes Fort zu entsetzen. Auf der Colenso-Linie in Natal haben die Engländer auch noch einen Panzerzug benutzt, dessen Lokomotive statt mit Panzerblechen mit einem Schutzmantel von Schiffstauen umkleidet war.

Ob die Engländer im jetzigen Kriege an der Font in Flandern Panzerzüge verwenden, ist nicht bekannt geworden, die Franzosen sollen solche benutzen. So werde von einem französischen Panzerzuge vor der Festung Verdun berichtet, dessen Schienenweg so durch Erdwälle geschützt sein soll, daß die Geschütze nur eben über diese hinwegragen. Über die sonstige Bauart und Ausrüstung dieses Zuges sei bisher nichts bekannt geworden. Nicht zu den eigentlichen Panzerzügen gehören die von den Franzosen verwendeten fahrbaren schweren Eisenbahnbatterien, die mit 20-cm-Haubitzen ausgerüstet sind und aus zwei Geschütz- und zwei Munitionswagen bestehen, einer davon mit

ıszieh barem Turm für Beobachter. Wie aus den Berichten r deutschen und österreichisch-ungarischen Heeresleitung rchtlich, sind im gegenwärtigen Kriege von den Russen mehrch Panzerzüge verwendet worden. Bei einem von den Deutıhen eroberten russischen Panzerzuge waren auch die Räder ızeln geschützt. Ein im Oktober 1915 von den österreichischıgarischen Truppen auf der Eisenbahnstrecke Olyka-Rowno ır Entgleisung gebrachter Panzerzug war mit Maschinengehren und Geschützen ausgerüstet. In welchem Umfange und it welchem Erfolge auf deutscher Seite Panzerzüge im gegenärtigen Kriege zur Verwendung gelangt sind, wird erst nach ıendigung des Krieges bekannt werden. Jedenfalls steht fest, ß Panzerzüge in manchen Fällen, wie bei Zerstörung wichger Gleisteile und Bauwerke in Feindesland im Anfange eines rieges bei noch schwach besetzter Grenze, ferner bei Aufärungsfahrten, zur Sicherung besetzter Eisenbahnlinien für n eigenen Nachschub und dergl., wertvolle Dienste leisten ınnen.

Der Verfasser erwähnt in seiner Arbeit einen in England ıtentrechtlich geschützten, nur aus einer Lokomotive besteıenden Panzerzug, auf der die Geschütze und die Besatzung ıtergebracht werden. Der Erfinder Garrat benutzt die von m eingeführte Bauart der Lokomotive mit zwei selbständigen Triebgestellen. Vor den Triebdrehgestellen ist noch je eine ıufachse gelagert, der Kessel liegt zwischen den Triebgeellen, die nur die Behälter für Wasser und Heizstoff aufhmen. Die Lokomotive ist mit seitlichen Panzerplatten umeidet, in denen auch Schießscharten vorgesehen werden ınnen. Diese Art Panzerlokomotive soll gegenüber den übchen Panzerzügen den Vorteil haben, daß sie vermöge ihres roßen toten Gewichts, das erheblich größer als das eines agens der Panzerzüge ist, ruhiger laufen kann als ein lcher, also ein sichereres Schießen gestattet. Aus demselben runde wird die Garrat-Panzerlokomotive weniger leicht ent-eisen als die Panzerzüge und auch schneller fahren können. e Anordnung von Triebgestellen erleichtert zudem die Fahrt rch scharfe Bogen.

Rechtspflege.

— **Ist eine zum Zwecke der Ausführung von Erdarbeiten errichtete Schmalspurbahn eine Eisenbahn im Sinne des Haftpflichtgesetzes?** RHaftpfl. § 1. (Urteil des Reichsgerichts vom 22. März 1915, bei Gruchot, Bd. 60, Seite 137.) Ohne zureichende Gründe beanstandet die Revision die Ansicht des Berufungsgerichts, daß die erwähnte Schmalspurbahn als Eisenbahn im Sinne des Haftpflichtgesetzes aufzufassen sei. Es sind im Gegenteil alle wesentlichen Merkmale einer Eisenbahn vorhanden. Schwere Lasten werden auf metallener Grundlage, auf Eisenschienen, unter Zuhilfenahme der Dampfkraft befördert, die glatte Unterlage bedingt die Schwierigkeit des Anhaltens, und die Gebundenheit an den Schienenweg macht das Ausweichen vor Hindernissen unmöglich. Daß die Schienen auf Holzschwellen befestigt waren, die nicht fest in den Boden eingebaut waren, und daß daher das ganze Gleis verlegt werden konnte, sobald es der Fortschritt der Erdarbeiten verlangte, ist unerheblich, weil das Haftpflichtgesetz keine dauernden Anlagen voraussetzt. Ebensowenig wird seine Anwendung dadurch ausgeschlossen, daß es sich um eine den Zwecken nur eines Unternehmers dienende Arbeitsbahn handelte. Wie schon das Reichsoberhandelsgericht ausgesprochen hat (ROHG. 20. 151; auch 21. 243 ff; 25, 203 ff.), sind die Bestimmungen des Haftpflichtgesetzes auch auf solche Bahnen dann anzuwenden, wenn sie in Ansehung der Gefährlichkeit des Betriebs den zum allgemeinen Verkehre bestimmten Eisenbahnen gleich geachtet werden können. Das trifft im vorliegenden Falle unbedenklich zu und wird auch durch die geringe Geschwindigkeit der Züge nicht ausgeschlossen. Mag diese auch die mit dem Betriebe verbundene Gefahr verringern, so vermag sie doch keineswegs die den Eisenbahnen eigenen Gefahren, die namentlich in der Unmöglichkeit des Ausweichens und des schnellen Anhaltens zu finden sind, zu beseitigen. Dem entspricht es, wenn in dem bei Warneyer, Rechtsprechung 12 Nr. 401 abgedruckten Urteil eine zum Transporte von Steinen bestimmte, mit Pferden betriebene Förderbahn, auf der die Züge nur 7.2 km stündlich zurücklegten, dem Haftpflichtgesetze unterstellt worden ist. Htze.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Güterverkehr.

iterverkehr der badisch-schweiz. Übergangsstationen mit der Schweiz.

Die im gemeinsamen schweiz. Aushmetarif Nr. 18 für Holz und Torf zur ıchtberechnung vorgesehenen Zuılagskilometer für die Saignelégierovelier-Bahn finden auch im Transitrkehr über diese Bahn Anwendung.

Karlsruhe, den 21. Juli 1916. (993)

roßh. Generaldirektion der Staatseisenbahnen.

ıyerisch - Schweizerisch - Elsässisch - dbadischer Gütertarif, Teil II vom 1. April 1910.

Mit Gültigkeit vom 1. August 1916 ist r Nachtrag II wie folgt zu ergänzen:

bei a) ist zu ergänzen:

Nachnahmen des Absenders und Barrschüsse sind in beiden Verkehrsrichngen nur in der Frankenwährung zulassen, im Verkehre nach Deutschland r bis 12,49 Franken.

bei b) sind die letzten 3 Absätze zu eichen und wie folgt zu ersetzen:

Sendungen nach und aus der hweiz oder darüber hinaus, e auf diesen Grenzstationen umbeındelt oder aufgegeben wern, oder die entladen werden, um mit uhrwerk oder auf dem Bodensee er die Grenze gebracht zu werden, rden dagegen in der Frankenihrung nach den unter a enthaltenen stimmungen für Basel und Schaffusen abgefertigt.

Nachnahmen des Absenders und Barrschüsse für solche Sendungen sind nur der Frankenwährung zulassen.

Nachnahmen des Absenders von 12,50 anken und mehr auf Sendungen aus der Schweiz, die in Konstanz oder Singen (Hohentwiel) aufgegeben werden, werden von den Bestimmungsstationen zu einem Kurse umgerechnet und erhoben, der um 10 ℳ für 100 Franken höher ist als der für Erhebungen sonst bahnamtlich festgesetzte Umrechnungskurs.

Bei Sendungen nach diesen Grenzstationen, die zur Weiterbeförderung nach der Schweiz oder darüber hinaus bestimmt sind, ist dies in der Frachtbriefspalte „Inhalt" ersichtlich zu machen. Bei Sendungen aus der Schweiz, die auf diesen Grenzstationen aufgegeben werden, ist im Frachtbrief in der Spalte „Inhalt" die Herkunft aus der Schweiz anzugeben.

Bei Wagenladungen, die aus Gütern teils schweizerischer, teils deutscher Herkunft oder Bestimmung bestehen, wird die Fracht in der Markwährung berechnet, falls das Gewicht der Güter schweizerischer Herkunft oder Bestimmung nicht mehr als 5 v. H. des Gesamtgewichts ausmacht. Andernfalls wird die Fracht für die ganze Sendung in der Frankenwährung berechnet; ergibt jedoch bei getrennter Gewichtsangabe die Einzelberechnung im Sinne des § 11 der Allgemeinen Tarifvorschriften im Teil I B des Deutschen Eisenbahn-Gütertarifs eine billigere Fracht, so wird diese im Erstattungswege gewährt, wenn der Antrag binnen 6 Monaten nach Empfang des Gutes gestellt wird.

Bei Stückgutsendungen, die aus Gütern teils schweizerischer und teils deutscher Herkunft oder Bestimmung bestehen, wird die Fracht stets in der Frankenwährung berechnet.

Zu a) und b)

Die Nachnahmeprovision beträgt:

a) bei Beträgen bis 125 Franken 1 v. H.;
b) bei Beträgen von mehr als 125 Franken:
für die ersten 125 Franken . 1 v. H.,
für d. überschießenden Betrag ½ v. H.

Mindestens werden zu a) 10 Rp. erhoben. Angefangene Franken werden voll gerechnet.

München, den 17. Juli 1916. (985)

Tarifamt der K. Bayer. St.-E.-B. r. d. Rh.

Badisch-Pfälzischer Güterverkehr.

Vom 1. August 1916 ab befinden sich die Tarifentfernungen für die Stationen Wertheim und Würzburg mit den pfälzischen Stationen Biebermühle, Dellfeld, Oppau-Edigheim, Pirmasens, Rieschweiler, Thaleischweiler-Fröschen und Waldfischbach im Tarif für den bayerisch-pfälzischen Güterverkehr. Sie sind daher auf den genannten Zeitpunkt im badisch-pfälzischen Tarif zu streichen.

Karlsruhe, den 21. Juli 1916. (996)

Großh. Generaldirektion der Staatseisenbahnen.

Badischer Gütertarif.

Mit Gültigkeit vom 1. August 1916 ab wird Baden-Baden als Versandstation in den Ausnahmetarif 5 g für Steingrus usw. aufgenommen.

Karlsruhe, den 22. Juli 1916. (995)

Gr. Generaldirektion der Bad. Staatseisenbahnen.

Westdeutsch-Südwestdeutscher Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. Oktober 1916 werden für einige württembergische Privatbahnstationen Frachtzuschläge eingeführt, die für Eil- und Frachtstückgut 10 ₰, für Wagenladungen 2 ₰ für 100 kg betragen.

Näheres bei den beteiligten Dienststellen und im Tarifanzeiger der preußisch-hess. Staatsbahnen. (994)

Frankfurt (Main), 22. Juli 1916.

Königliche Eisenbahndirektion.

Ausnahmetarif für Miesmuschel- und Krabbenfleisch usw. — Tfv. 2 IV e.

Mit Gültigkeit vom 27. Juli 1916 erhält das Warenverzeichnis folgende Fassung:

„Miesmuscheln und Miesmuschelfleisch, } abgekocht und
Krabben u. Krabbenfleisch } gesalzen,
das Fleisch auch in Gallert."

Diese Tarifmaßnahme gilt für die Strecken der bayerischen Staatsbahnen und der hier anschließenden Privatbahnen zunächst noch nicht.

Berlin, den 21. Juli 1916. (992)

Königliche Eisenbahndirektion.

Binnengütertarif vom 1. August 1914.

Die Bestimmungen über die Erhebung der Frachten und Nachnahmen in der Frankenwährung in Basel werden dahin ergänzt, daß die Umrechnung aus der Mark- in die Frankenwährung zu den durch Schalteranschlag bekanntgegebenen Umrechnungskursen erfolgt.

Straßburg, den 20. Juli 1916. (986)

Kaiserliche Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

Ausnahmetarif 2 III u für Futtermittel.

In dem Warenverzeichnis wird mit Gültigkeit vom 24. Juli 1916 unter D und E hinter dem Worte „Lupinen" nachgetragen „und Lupinenmehl (gemahlene Lupinen)".

Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbureau, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 20. Juli 1916. (991)

Königliche Eisenbahndirektion.

Ausnahmetarif 2 I e für tierische und pflanzliche Fette und Öle aller Art.

Mit Gültigkeit vom 27. Juli 1916 gilt der Ausnahmetarif für gebrauchte paraffinhaltige Bleicherde auch für das rechtsrheinische Netz der bayerischen Staatseisenbahnen und die anschließenden Privatbahnen.

Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbureau, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 21. Juli 1916. (990)

Königliche Eisenbahndirektion.

Am 1. August 1916 treten in Kraft:

1. Zum Deutschen Eisenbahn-Gütertarif, Teil I Abteilung A vom 1. Januar 1912 der Nachtrag IX,
2. zum Deutschen Eisenbahn-Gütertarif, Teil I Abteilung B vom 1. Mai 1916 der Nachtrag I,
3. zum Deutschen Eisenbahn-Personen- und Gepäcktarif, Teil I vom 1. Mai 1916 der Nachtrag I.

Die Nachträge enthalten Änderungen und Ergänzungen der Ausführungsbestimmungen zur Eisenbahn-Verkehrsordnung, der Allgemeinen Tarifvorschriften nebst Güterklassifikation und des Nebengebührentarifs. Hervorzuheben von diesen Änderungen sind die Bestimmungen betr. die Erhebung des neuen Frachturkundenstempels und die Erhöhung der Verkaufspreise für Vordrucke (Frachtbriefe usw.).

Die Ausführungsbestimmungen zur Eisenbahn-Verkehrsordnung sind gemäß § 2 dieser Ordnung, das unverzügliche Inkrafttreten der erhöhten Verkaufspreise für Frachtbriefe usw. gemäß dem vorübergehend geänderten § 6 a. a. O. genehmigt.

Gleichzeitig wird zum „Deutschen Eisenbahn-Gütertarif, Teil I B nebst Erläuterungen und Entscheidungen sowie einem ausführlichen Sachverzeichnis" vom 1. Mai 1916 der Nachtrag I ausgegeben, der neben dem vollständigen Wortlaut des Nachtrages unter 2 unverbindliche Erläuterungen enthält. Druckabzüge der Nachträge können vom 30. Juli 1916 an zum Preise von 5 ₰ für das Stück von den deutschen Eisenbahnverwaltungen, in Berlin von dem Auskunftsbureau (Bahnhof Alexanderplatz) bezogen werden.

Berlin, den 18. Juli 1916. (987)

Königliche Eisenbahndirektion, namens der beteiligten Verwaltungen.

Deutscher Eisenbahn-Tiertarif, Teil I (Tfv. 1500).

Mit Gültigkeit vom 1. August 1916 wird zu § 48 der Eisenbahn-Verkehrsordnung folgende Ausführungsbestimmung aufgenommen:

„XVII. Der Frachturkundenstempel wird durch die Eisenbahn verwendet."

Berlin, den 18. Juli 1916. (988)

Königliche Eisenbahndirektion, namens der beteiligten Verwaltungen.

Erhebung des neuen Frachturkundenstempels.

Am 1. August d. J. treten wichtige Änderungen des Reichsstempelgesetzes über Frachturkunden in Kraft.

Der Stempel wird künftig betragen:

für Frachtstückgut und Expreßgut 10 ₰,
für Eilstückgut 20 ₰,
für Frachtgut in Wagenladungen
bei einem Frachtbetrage bis 25 ℳ 1,00 ℳ,
bei einem Frachtbetrage von mehr als 25 ℳ 2,00 ℳ,
für Eilgut in Wagenladungen
bei einem Frachtbetrage bis zu 25 ℳ 1,50 ℳ,
bei einem Frachtbetrage von mehr als 25 ℳ 3,00 ℳ.

Der Stempel für Wagenladungen ist um die Hälfte ermäßigt, wenn das Ladegewicht des Wagens weniger als 10 t beträgt.

Befreit sind: Urkunden über Sendungen, die frachtfrei zu befördern sind, Urkunden über die Beförderung von frischer Milch, soweit sie nicht in Wagenladungen erfolgt, und Urkunden über Durchfuhrsendungen im internationalen Verkehr. Duplikate, weitere Ausfertigungen, Abschriften der Frachturkunden unterliegen dem Stempel nicht.

Den Eisenbahnen ist durch das Gesetz die Befugnis gegeben, die Einlieferung von Frachturkunden mit aufgeklebtem Stempel zu verlangen, sofern nicht Urkunden mit eingedrucktem Stempel verwendet werden.

Von dieser Ermächtigung machen die deutschen Eisenbahnen bei Frachtstückgut- und Eilstückgutsendungen sowie bei Expreßgutsendungen Gebrauch; Frachtbriefe über Stückgutsendungen sowie Eisenbahnpaketadressen hat daher der Absender von obigem Zeitpunkte an mit aufgeklebten Marken oder eingedrucktem Stempel in dem vorgeschriebenen Betrage d Frachturkundenstempels zu übergebe Die Marke ist an der für den Stempel d Versandstation vorgesehenen Stelle au zukleben.

Bei Wagenladungen und im Tierve kehr wird der Frachturkundenstemp durch die Eisenbahn verwendet.

Für den direkten Verkehr au Deutschland nach dem Aus lande (internationale Sendungen) ge ten die gleichen Bestimmungen, wie f den Inlandsverkehr. Der Absender h also auch hier bei Stückgutsendunge Frachtbriefe mit aufgeklebten Marken i vorgeschriebenen Betrage des Stempe zu übergeben, falls er nicht Frachtbrie mit eingedrucktem Stempel verwende Im direkten Verkehr aus dem Aus lande nach Deutschland lieg dagegen die Verwendung des Stempe der Eisenbahn ob.

Berlin, den 18. Juli 1916. (989

Königliche Eisenbahndirektion, namens der beteiligten Verwaltungen

Staats- u. Privatbahn-Güter-Verkeh Heft C 2.

Mit Gültigkeit vom 1. August 191 wird die Station Algermissen des Direktionsbezirks Hannover in die Ausnahmtarife 3 e, f u. h für Steinsalz und in de Ausnahmetarif S 10 für Stein- u. Siedsalz zur Verschiffung seewärts einbezogen.

Hannover, den 23. Juli 1916. (997

Königliche Eisenbahndirektion.

Direkter Güterverkehr mit der k. u. Heeresbahn Nord. Verkehr mit Öster reich. Einführung eines direkten Tarife

Mit Gültigkeit vom 1. August 1916 g langt ein Eisenbahngütertarif, enthalten Bestimmungen und Frachtsätze für d direkte Beförderung von Frachtgüter zwischen Stationen der k. k. pri Aussig-Teplitzer Eisenbahn, der An schließend priv. Buschtehrader Eisen bahn, der k. k. priv. Kaschau-Oderberge Eisenbahn (österr. Linie), der k. österr. Staatsbahnen (einschließlich d vom Staate betriebenen Lokalbahnen sowie der k. k. priv. Südbahn-Gesel schaft (österr. Linien) einerseits un Stationen der k. u. k. Heeresbahn Nor anderseits zur Einführung.

Abdrucke dieses Tarifes sind bei de beteiligten Endverwaltungen und durc Vermittlung der beteiligten Stationen sowie bei der k. u. k. Warenverkehrszentrale in Krakau, den Auskunftsstelle des Militär-Generalgouvernements Krakau, ul. sw. Gertrudy, in Rzeszó in Lemberg, ul. Akademicka, in Petrikau ferner in Österreich auch bei der Zen tralverkaufsstelle für Tarife, Wien Biberstraße 16, zum Preise von 3 Krone 80 Heller für das Stück zu erhalten.

Wien, am 21. Juli 1916. (998

K. k. österreichische Staatsbahnen. namens der beteiligten Verwaltungen

2. Verdingungen.

Verdingung von Weichenteilen.

Der Zeitpunkt für die Einreichung v Angeboten ist erneut verlegt und a Sonnabend, den 5. August, vormittag 11 Uhr, festgesetzt worden.

Schwerin, den 21. Juli 1916. (98

Großherzogliche General-Eisenbahndirektion.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen von dem verantwortlichen Schriftleiter, Eisenbahndirektions-Präsident a. D. v. Mühlenfels in Berlin.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nummer 59. 29. Juli 1916. LVI. Jahrgang.

Inhalt:

ftung für Unfälle der im Bahnschutzienst tätigen Zivilpersonen.

Eisenbahnen in der Denkschrift der sterreichischen Regierung über die .riegsmaßnahmen. (Schluß.)

e Denkschrift über die Umgestaltung es Groß-Berliner Verkehrs.

hrichten.

eutschland: Mitteleuropäische Fahrplankonferenz. — Leitung des Baues und Betriebes von Neubaustrecken. — Fahrpreisermäßigung für Angehörige der in der Schweiz internierten Zivilgefangenen. — Verwertung der Sonnenblumenkerne. — Verpachtung der Obstnutzungen bei den preußisch-hessischen Staatsbahnen. — Der Berliner Ferienreiseverkehr. — Brohltalbahn. — Die Kriegsteuerungszulagen vor dem württembergischen Landtage. — Eisenbahn-Erholungsheim Carlshafen a. d. Weser. — Kriegsauszeichnungen.

Österreich: Änderung des Betriebsreglements bezüglich des Viehverkehrs. — Das Verwaltungsjahr. — Erhöhung der Kokstarife. — Südbahn. — Gemeinschaftsküchen der Staatseisenbahnbeamten. — Brand am Nordbahnhofe in Wien.

Ungarn: Kriegsunterstützung der im öffentlichen Dienst stehenden Angestellten. — Von den ungarischen Eisenbahnern.

Übrige europäische Länder: Die Ausstellung für soziale Fürsorge Brüssel 1916. — Die Eisenbahn-Drehbrücke von Caronte. — Die Beraubung von Gütern auf den Eisenbahnen innerhalb des besetzten russischen Gebiets. — Eine besondere Steuer von jedem auf den russischen Eisenbahnen beförderten Güterwagen. — Ausfuhr von geschlachtetem Geflügel und von Wild aus Rußland.

Fremde Erdteile: Elektrischer Betrieb auf der Bahn Philadelphia-Paoli. — Eiserne Personenwagen auf den Eisenbahnen in den Vereinigten Staaten von Amerika.

Bücherschau.

Amtliche Mitteilungen.

Amtliche Bekanntmachungen.

Haftung für Unfälle der im Bahnschutzdienst tätigen Zivilpersonen.

Von Reg.-Assessor Dr. Schultz, Stettin.

Die Ausführungen des Herrn Regierungsrats Dr. Behre zu ger Frage in Nr. 48 dieser Zeitung vom 21. Juni 1916 gegen zu dem unbilligen Ergebnis, daß ein Zivilwachmann in meisten Fällen überhaupt keinen Rechtsanspruch auf Entädigung hat, wenn er im Bahnwachdienst verunglückt. Auf Grund der folgenden Erwägungen komme ich jedoch in fast n Punkten zu einer andern, für den Zivilwachmann wesentlin günstigeren Auffassung als B.

Der gesetzliche Anspruch auf Unfallentschädigung auf Grund RVO. hat die Voraussetzung, daß der Verletzte „Arbeiter" im Sne der RVO. ist. B. lehnt die Annahme des „Arbeiter"-Begffes mit der Begründung ab, daß dem Zivilwachmann wie dem Sdaten die Ausübung eines Teils der Militärhoheit übertragen sei. Der Vergleich mit dem Soldaten geht aber meines Erachtens fehl. Der Soldat als solcher ist allerdings kein „Arbeiter". Er hat vielmehr eine staatsrechtliche Stellung, die in der Wehrpflicht besteht (Art. 57 RV.). Diese Verpflichtung zum Militärdienst beschränkt sich aber nicht auf den Waffendienst, sondern es können auch andere Dienstleistungen von den Wehrpflichtigen gefordert werden, z. B. Dienst in den Bureaus, Lazaretten, Landwerksstätten (Laband, Staatsrecht d. D. R. 3. Aufl. 1902 § 2 I 1 S. 264). Daraus folgt, daß die staatsrechtliche Stellung des Soldaten als Teilhaber an der Ausübung der Militärgewalt unabhängig ist von der ihm im Einzelfall übertragenen Tätigkeit. Deshalb kann dieselbe Tätigkeit, deren Ausübung durch den Soldaten ein Akt der Staatshoheit bleibt, von einer Zivilperson ausgeübt doch eine „Arbeiter"-Tätigkeit im Sinne der RO. sein. Es kommt daher lediglich auf den Inhalt der Tätigkeit an. Die Zivilwachmänner haben Brücken, Wegeübergänge oder einen bestimmten Streckenabschnitt der Bahn zu bewachen. Ihre Aufgaben bestehen in erster Linie darin, die Beschädigung der Eisenbahn- und Telegraphenanlagen zu verhindern und Unbefugte von der Bahnanlage fernzuhalten. Ihr Augenmerk hat sich auch darauf zu richten, ob etwa der Bahnkörper oder die Telegraphenleitungen schadhaft geworden sind. Entdecken sie solche Schäden, so müssen sie dies sofort melden und bei Gefahr im Verzuge den sich der schadhaften Stelle nähernden Zug zum Halten bringen. Insoweit unterscheidet sich ihre Tätigkeit nicht von der des Wächters einer privaten Fabrikanlage; es handelt sich also um einfache „Arbeiter"-Dienste im Sinne der RVO. Selbst zum Gebrauch von Gewalt bedürfen die Zivilwachleute an sich noch keiner öffentlich-rechtlichen Funktion, denn im Rahmen der Notwehr, die hier meistens vorliegen wird (§ 227 BGB., § 53 StrGB.) und deren Ausübung auch jeder private Arbeitgeber seinen Leuten anbefehlen kann, darf auch jede Zivilperson Gewalt anwenden, und nach § 127 StrPrO. ist sogar jedermann ohne richterlichen Haftbefehl zur vorläufigen Festnahme des auf frischer Tat betroffenen Täters befugt, wenn dieser der Flucht verdächtig ist oder seine Persönlichkeit nicht sofort festgestellt werden kann. Es ist aber zuzugeben, daß die Zivilwachmänner darüber hinaus auch gewisse öffentlich-rechtliche Befugnisse haben, insbesondere die, verdächtige oder bei einem Zerstörungsversuch betroffene Personen zu „verhaften" und ihnen etwa mitgeführte Waffen oder Zerstörungswerkzeuge abzunehmen. Diese Befugnisse sind ihnen in der von der Eisenbahnverwaltung aufgestellten Dienstanweisung übertragen. Solche Verbindung öffentlicher und privater Obliegenheiten ist aber mehrfach rechtlich anerkannt und findet sich ebenso bei dem mit Polizeigewalt ausgestatteten Hilfsbeamten der Eisenbahn und auf dem Gebiete des Jagd-, Forst- und Fischereischutzes. Hierdurch wird die Anwendung der RVO. nicht ausgeschlossen (Handb. d. Unf.-Vers., Bd. 1, 1909, S. 58 unter 14). Für die Bewertung einer Tätigkeit im Sinne der RVO. ist es ferner unerheblich, ob der Endzweck der Tätigkeit durch öffentliche oder private Interessen bestimmt wird. An dieser Beurteilung der Tätigkeit der Zivilwachmänner wird endlich auch dann nichts geändert, wenn sie auf Grund des Kriegsleistungsgesetzes herangezogen werden. Denn die Ver-

pflichtungen auf Grund des KrLG. gehören nur ihrem Rechtsgrunde nach dem öffentlichen Rechte an, stehen aber ihrem Inhalte nach den Verpflichtungen des Privatrechts gleich; sie sind nämlich nur Vermögensleistungen, während die Wehrpflicht die Person als solche ergreift. Auch eine auf Grund des KrLG. erzwungene Arbeitsleistung fällt unter die RVO. (Handb. S. 59 unter 15).

Als versicherungspflichtige Betriebe führt § 537⁵ RVO. den Betrieb der Eisenbahn- und den der Heeresverwaltung auf. Indem letztere auf Grund des KrLG. Leistungen in Anspruch nimmt, eröffnet sie einen der RVO. unterfallenden Betrieb (Moesle und Rabeling, Unf.-Vers., 1913, § 537, Note 38). Es kommt also darauf an, ob der Betrieb der Eisenbahn- oder der der Heeresverwaltung für den Unfall versicherungspflichtig ist. Es handelt sich hier um eine einheitliche, beiden Betrieben gemeinsame Arbeitsleistung, die in ihrer Gesamtheit hauptsächlich der Militärverwaltung zu dienen bestimmt ist. Deshalb muß der Militärfiskus als Träger der Unfallversicherung angesehen werden (Handb. S. 119 unter 59). Wollte man aber auch annehmen, es lasse sich nicht zuverlässig feststellen, welchem Betrieb diese Tätigkeit im ganzen vorwiegend dient oder wäre man der Ansicht, daß an der Gesamtheit der von den Zivilwachmännern geübten Tätigkeit der Militär- und Eisenbahnbetrieb gleichmäßig beteiligt sei, so würde diese Arbeitsleistung dem Betriebe zuzurechnen sein, von dem der Zivilwachmann gelöhnt wird und der die Verfügungsgewalt im Sinne der Versicherungsgesetzgebung über ihn hat (Lange u. Saucke, Gew.-Unf.-Vers., 1912, S. 37, Handb. S. 120 unter 59). Das ist die Militärverwaltung. Dabei ist unerheblich, daß die Eisenbahnverwaltung für die Ausübung dieses Wachdienstes gewisse sachliche Anweisungen erteilt, denn hierin erschöpft sich nicht der Begriff der Verfügungsgewalt; er umfaßt weit mehr, nämlich das Recht der Auswahl, der Annahme, der Lohnfestsetzung, der Bestrafung, der Aufsicht, der Entlassung usw.; alle diese Befugnisse stehen nur der Militärverwaltung zu, die sie zum Teil selbst ausübt oder zu deren Ausübung sie sich der Hilfe anderer Stellen bedient. Ebenso hat die Militärverwaltung in einem Abkommen mit der Eisenbahnverwaltung die Kosten dieses Personals übernommen. Dieses Abkommen hat daher nicht nur, wie B. meint, Bedeutung für das innere Verhältnis zwischen Eisenbahn- und Militärverwaltung, sondern auch unmittelbare Bedeutung für die Rechtsansprüche der Zivilwachmänner, weil durch dieses Abkommen eine der Voraussetzungen geschaffen wird, von denen die Bestimmung des versicherungspflichtigen Betriebes abhängt.

In den meisten Fällen werden diese Unfälle „beim Betrieb der Eisenbahn" geschehen und damit auch die Voraussetzungen des § 1 des Haftpflichtgesetzes gegeben sein. Die Eisenbahn kann sich insbesondere nicht auf die Bestimmung des § 898 RVO. berufen, weil nach dieser nur der Arbeitgeber, also der Militärfiskus eine über die Leistungen der RVO. hinausgehende Haftung ablehnen kann. Dagegen gestattet das RHpflG. den Einwand, daß der Unfall auf eigenes Verschulden des Verletzten oder auf höhere Gewalt zurückzuführen ist. Das Landgericht Hanau und Oberlandesgericht Cassel (Beschl. v. 22. Jan. 16. 2 W 95. 15) haben höhere Gewalt als Ursache solches Unfalls angesehen, weil die Eisenbahn die den Bahnschutz anordnenden Maßnahmen der Militärverwaltung auf Zweckmäßigkeit und gefahrlose Durchführbarkeit nicht nachzuprüfen habe und den militärischen Anordnungen durch eigene nicht begegnen könne. Dies ist aber dahin zu berichtigen, daß die Wachtposten von der Eisenbahn eine Dienstanweisung erhalten, in der sie auch auf besondere Gefahren des Eisenbahnbetriebes hingewiesen werden und zum Schutze gegen diese Gefahren Verhaltungsmaßregeln erhalten. Natürlich ist es der Eisenbahn unmöglich, dadurch Unfälle gänzlich auszuschließen. Es bleibt also nur die Frage offen, ob der gesetzliche Zwang für die Eisenbahn, innerhalb ihres Gefahrenbereiches die Tätigkeit der Bahnschutzposten hinzunehmen (Art. 47 RV., § 31 KrLG.), den Einwand höherer Gewalt rechtfertigt. Die Frage ist zu verneinen. Denn wie die Aufnahme der Bahnschutzposten, so hat auch die Au nahme der Bahnpostbeamten in den Gefahrenbereich des Eise bahnbetriebes in gesetzlichen Vorschriften ihren Grund (Ar 2 b des Ges. v. 20 XII. 75 über Änderung des Eisenbahnpos gesetzes), und auch die Beförderung der durch das RHpflG. g schützten Reisenden beruht nicht etwa auf freier vertraglicher Ve einbarung, sondern ebenfalls auf gesetzlicher Verpflichtun nämlich auf dem Beförderungszwang. In der Entscheidung d Reichsgerichts vom 26. I. 84 (Egers Entscheidungen III. Nr. 73 in welcher die Eisenbahn zum Schadenersatz an einen im Eise bahnpostdienst verunglückten Postschaffner verurteilt ist, i ausgesprochen, daß die Eisenbahn ohne Rücksicht darauf haft ob der Verunglückte im Dienste einer anderen Verwaltung od im eigenen Interesse tätig war. Es kann auch keinen Unterschi ausmachen, daß die Bahnschutzmänner den unabwendbaren G fahren des Eisenbahnbetriebes in viel höherem Maße als die Reise den und Postbeamten ausgesetzt sind; denn die Bewahrung d Eisenbahnbediensteten vor Betriebsunfällen ist ebenfalls so gut w unmöglich, gleichwohl aber mußten ihre Entschädigungsansprüc bis zum Inkrafttreten der Unfallversicherung und des Pr. Beamte Unfallfürsorgegesetzes auf Grund des Haftpflichtgesetzes gereg werden. Mit mehr Erfolg wird sich die Eisenbahn in vielen Fäll auf eigenes Verschulden des Verletzten berufen können, besonde wenn die Wachtposten die zu ihrem Schutz gegebenen Anweisung nicht beachtet haben.

Soweit nun ein Verletzter von der Militärverwaltung als d Trägerin der Unfallversicherung Ersatz seines Schadens erlan gehen seine Schadensersatzansprüche auf Grund des Haftpflic gesetzes auf den Träger der Unfallversicherung über (§ 15 RVO.). Auf diese Bestimmung kann sich jedoch die Milit verwaltung gegenüber der pr. Eisenbahnverwaltung nicht ber fen; denn da in dem oben erwähnten Abkommen zwischen Eise bahn- und Militärverwaltung letztere die Lasten der Unfallv sicherung übernommen hat, so würde es gegen Sinn und Inh dieses Vertrages verstoßen, wenn sie die Bestimmung des § 15 RVO. dazu benutzen wollte, um sich für ihre Leistungen von d Eisenbahn wieder Ersatz zu verschaffen.

Soweit die Eisenbahn von dem Verletzten auf Grund des Haftpflichtgesetzes in Anspruch genommen wird, wird sie für die Leistungen von der Militärverwaltung Ersatz verlangen könn. § 29⁴ der Militärtransportordnung bestimmt über die Vorbereitu der Militärtransporte: „Wenn der Offizier oder Beamte beim I treten der Bahn getötet oder körperlich verletzt worden ist und Eisenbahnverwaltung den nach den Gesetzen ihr obliegend Schadenersatz dafür geleistet hat, so ist die Militärverwaltung v pflichtet, ihr das Geleistete zu ersetzen, falls nicht der Tod o die Körperverletzung durch ein Verschulden der Eisenbahn o eines ihrer Bediensteten herbeigeführt worden ist." Die Milit verwaltung hat sich bereits 1907 und 1911 allgemein bereit erkl der pr. Eisenbahnverwaltung gegenüber „auch über diese Fä hinaus in den Grenzen des § 29⁴ die Haftung für alle Schäden übernehmen, die aus Anlaß militärischer Übungen oder sonst e stehen, wenn aus dienstlichen Gründen ein Betreten von Ba anlagen durch Militärpersonen stattfindet." Als solcher Fall die „Unterweisung der für Ausübung des Bahnschutzes besond bestimmten und hierin vorzubildenden Persönlichkeiten" besond aufgeführt. Dieses Abkommen von 1907/1911 bezieht sich d nach nicht nur auf die Haftung für den Schadenersatz, der „Milit personen" zu leisten ist, sondern es ist dabei auch schon an Zivilwachmänner gedacht. Und wenn unter den angeführ Fällen nur der der „Unterweisung" von Bahnschutzposten sonders erwähnt ist, während es sich hier um Unfälle beim Ba schutz selbst handelt, so ist diese Aufzählung von Einzelfällen nic als eine abschließende, alle weiteren Fälle ausschließende auf fassen, sondern dies sind nur Beispiele für die allgemein von Militärverwaltung übernommene Haftung.

Die Eisenbahnen in der Denkschrift der österreichischen Regierung über die Kriegsmaßnahmen.

(Schluß aus Nr. 58.)

Tarifarische Maßnahmen.

Die zum Besuche verwundeter und kranker österreichisch-ungarischer Krieger gewährten Fahrpreisermäßigungen wurden im Wege der Reziprozität auch den Angehörigen deutscher Krieger zugestanden und die für deutsche und österreichisch-ungarische Teilnehmer am Kriege bei Fahrten in Kurorte bestehenden Tarifbegünstigungen auch auf bulgarische und türkische Kriegsteilnehmer ausgedehnt. Weiter wurde die Anwendung des Militärtarifes auf Wehrmachtangehörige der verbündeten Reiche (Deutschlands, der Türkei und Bulgariens) zugestanden.

Die bis Ende Juni 1915 auf dem Gebiete des Gütertarifwesens getroffenen Maßnahmen erfuhren im zweiten Halbjahr 1915 eine weitere Ausgestaltung. So wurde eine allgemein gültige Frachtbegünstigung für den Rücktransport jener Güter verlautbart, die seinerzeit aus dem vom Feinde bedrohten Gebiet in das Hinterland befördert und nach Eintritt ruhigerer Verhältnisse wieder in die ursprüngliche Versandstation aufgegeben wurden. Auch die Frachtberechnung für Bergungsgüter erfuhr eine allgemeine Regelung. Die bisher nur für die Zeit der Mobilisierung gewährten Erleichterungen bei der Berechnung des Wagenstand- und Lagergeldes wurden durch die Verfügung erweitert, daß Gebühren dieser Art, sofern sie anläßlich einer späteren Verkehrseinstellung oder infolge Handhabung der Ausfuhrverbote ohne Verschulden der Partei erwachsen sind, bis auf die Bahnseitigen Selbstkosten erstattet werden. Für eine Reihe von Artikeln, deren Beförderung durch die geänderten Wirtschaftsverhältnisse nunmehr eine gewisse Bedeutung erlangt hat, wurden neue Frachtbegünstigungen eingeführt. . . .

Eisenbahnpersonal.

In der zweiten Hälfte des Jahres 1915 fanden die nach Kriegsausbruch auf dem Gebiete der Personalwirtschaft, der Personalfürsorge und des Sanitätsdienstes getroffenen Verfügungen eine den neu aufgetretenen Bedürfnissen entsprechende Ausgestaltung und Erweiterung. Hierzu gehören die Maßnahmen zur Regelung des Dienstverhältnisses der zum Militärdienst einberückten Bediensteten sowie der Ansprüche dieser Bediensteten und ihrer Angehörigen an die Invaliditäts- und Altersversorgungsinstitute, ferner die Zuwendungen zur Erleichterung der erschwerten Lebensbedingungen der Bediensteten.

Zahlreiche und mannigfache Vorkehrungen erheischte die Sicherstellung des außerordentlichen Mehrbedarfes an Personal, der durch die Erweiterung des Kriegsgebietes und durch die Besetzung des Eisenbahnnetzes in Russisch-Polen und Serbien bedingt wurde. Den durch die Fortführung des Krieges neugeschaffenen Bedürfnissen mußte auch durch entsprechende Maßnahmen auf dem Gebiete des außertarifmäßigen Fahr- und Frachtbegünstigungswesens Rechnung getragen werden.

Das im Verlaufe des Krieges immer mehr um sich greifende Auftreten von Infektionskrankheiten erheischte schließlich die Anordnung weiterer sanitärer Vorkehrungen für den Bereich der Staatseisenbahnverwaltung und jenen der Privatbahnen.

Für die zahlreichen zur Deckung des erhöhten Personalbedarfes im Etappenraume rückbeurlaubten Bediensteten wurde aus Billigkeitsrücksichten der Grundsatz aufgestellt, daß sie hinsichtlich der Intimierung und Stabilisierung denjenigen Bediensteten gleichgestellt werden sollen, die ihre Eisenbahnkriegsdienstleistung nicht unterbrochen haben. In gleicher Richtung bewegten sich die Weisungen betreffend die Beförderung der in Kriegsgefangenschaft geratenen Bediensteten, die Stabilisierung der auf den Heeresbahnen im militärischen Dienstverhältnisse verwendeten Hilfsbediensteten, endlich die Stabilisierung von infolge des Krieges noch nicht der Qualifikation unterzogenen Beamtenaspiranten.

Im Anschlusse an die bis Ende Mai 1915 getroffenen Vorsorgen wurde angeordnet, daß die Bestimmung über die Wiederverwendung und Wiederaufnahme der aus dem Kriegsdienste zurückkehrenden statusmäßig eingereihten Bediensteten und Arbeiter auch auf Bedienstete Anwendung zu finden haben, die seinerzeit aus Anlaß der Ableistung der Militärpräsenzdienstpflicht aus dem Bahndienst ausgetreten, in unmittelbarem Anschlusse an den Präsenzdienst jedoch seither ununterbrochen im Militärdienste gestanden sind. Behufs Verbesserung der Lage der Angehörigen der als Gagisten eingerückten und in Kriegsgefangenschaft geratenen Bediensteten, die nach den bestehenden Bestimmungen nur Anspruch auf die reduzierten Zivilgebühren haben, wurde nach dem Vorbilde der für die Staatsbediensteten im engeren Sinne hinausgegebenen Verfügung die Anordnung getroffen, daß sie für die Dauer der Kriegsgefangenschaft die vollen Zivilbezüge erhalten. Den Angehörigen der zum Militärdienst eingerückten vermißten Bediensteten wurden Alimentationen in der Höhe der Witwen- und Waisenversorgung ausbezahlt. Für die Behandlung der evakuierten Bediensteten der Direktionen Triest, Innsbruck und Villach fanden im allgemeinen jene Fürsorgemaßnahmen Anwendung, welche aus Anlaß der in den Monaten August und Dezember 1914 durchgeführten Evakuierung des Eisenbahnpersonals aus den galizischen Direktionen und der Bukowina getroffen wurden. Diese Maßnahmen betrafen die Vorauszahlung der Gehaltsbezüge, Lohnvorschüsse und Geldaushilfen. Hinsichtlich der evakuierten Arbeiter wurde die Auszahlung des bei der normalen Kündigungsfrist entfallenden Lohnes für zulässig erklärt, die Evakuierungszeit für die Lohnvorrückung in Anrechnung gebracht und unter gewissen Voraussetzungen Zehrgelder für wieder in den Dienst gestellte evakuierte Arbeiter bewilligt. Den im Rückzugsorte verwendeten evakuierten und verheirateten Bediensteten wurden bis zur Dauer von drei Monaten die vollen Diäten und Zehrgelder zuerkannt. Für die Zeit eines längeren dienstlichen Aufenthaltes wurde den evakuierten Bediensteten bei Verwendung im Etappenbereiche der Fortbezug der vollen Diäten und den außerhalb des Etappenbereiches verwendeten eine entsprechende Pauschalentschädigung angewiesen. Angesichts der im Kriegsgebiete herrschenden Teuerung wurden dem entlehnten Zugsbegleitungspersonal, für das die Zehrgelder sehr niedrig bemessen sind, sowie dem eigenen Fahrpersonal, ferner den exponierten Bediensteten und dem im wiederbesetzten Stationsort verwendeten Personal, das von den Familienangehörigen getrennt leben muß, entsprechende Bezugsaufbesserungen gewährt. Ebenso wurden den im Hinterland stationierten Bediensteten bei den in das Kriegsgebiet unternommenen Dienstreisen oder bei Exponierungen im Kriegsgebiete Aufbesserungen des Diäten- und Zehrgeldbezuges bewilligt.

Die rasche Wiedereröffnung der zum größten Teil zerstörten Eisenbahnlinien Galiziens und Russisch-Polens nach der Wiederbesetzung dieser Gebiete, die Erweiterungen vieler Stationsanlagen und der Neubau mehrerer Linien daselbst und im übrigen Eisenbahnnetze stellten an die Stände sowohl des Baupersonals als auch des Personals der anderen exekutiven Dienstzweige unerwartet hohe Anforderungen, zumal auch auf den südlichen Linien Bedienstete des Hinterlandes zugewiesen werden mußten. Gleichzeitig war bei den Militäreisenbahnbehörden ein Mehrbedarf an hochqualifizierten Eisenbahnbediensteten zu decken und mußte für die Dienstesversehung auf dem umfangreichen Netze des okkupierten russischen Gebietes, ferner auf den serbischen Bahnlinien vorgesorgt werden. Für diese Zwecke standen nur die Personalstände des stark eingeschränkten nordwestlichen Hinterlandes zur Verfügung. Zur Deckung dieser erheblichen Anforderungen wurde einerseits die Heranziehung von Hilfspersonal angeordnet, anderseits aber eine größerer Arbeitsökonomie durch Vereinfachung des Dienstes, Änderungen der Diensteinteilungen, Verlängerung der Amtsstunden herbeigeführt; auch wurde die Heranziehung von Bediensteten des Ruhestandes, ferner die Anwerbung jugendlicher und weiblicher Arbeitskräfte zum Eisenbahndienste im ausgiebigsten Umfang verfügt.

Die Zahl der weiblichen Kräfte, welche bei den Staatsbahnen als Ersatz für männliche Kräfte verwendet wurden, beträgt rund 7000. Im großen und ganzen wurden nicht ungünstige Erfahrungen gemacht. Neben dem Schreibgeschäfte, manipulativen Arbeiten, dem Kanzleigeschäfte, dem leichteren Rechnungsgeschäfte und dem Telegraphendienste wurden weibliche Arbeiter vielfach in den exekutiven Dienstzweigen verwendet, und zwar zu Magazinsarbeiten, zu leichteren Bahnerhaltungsarbeiten, zu Reinigungsarbeiten am Bahnkörper, zu Schotterarbeiten, zur Wagenreinigung, zum Lokomotivputzen, zum Kohlenladen und auch zu Handlangerdiensten. Vereinzelt kommt sogar die Verwendung im technischen Dienste und im Lokomotivheizerdienste vor. Daneben wird die Ergänzung des Personals durch Aufnahme dauernd anzustellender Bediensteter fortgesetzt.

Nachdem das k. u. k. Kriegsministerium schon im März 1915 die weitere Einberufung von Eisenbahnbediensteten eingestellt hatte, wurde im Mai 1915 die Enthebung der schon eingerückten, jedoch noch im Hinterlande stehenden Bediensteten des Verkehrs- und Zugförderungsdienstes, im Juni die Enthebung der in gleicher Lage befindlichen Bediensteten des Bahnerhaltungs- und Werkstättendienstes angeordnet. Anfangs Juli wurde vom Kriegsministerium ein Teil des bei der Armee im Felde stehenden Eisenbahnpersonals der Exekutivdienstzweige enthoben.

Im August 1915 wurde schließlich ein Befehl des Armeeoberkommandos erwirkt, wonach mit gewissen Ausnahmen alle Eisenbahnbediensteten und Arbeiter, gleichviel ob sie noch im Hinterlande oder im Felde standen, rückzubeurlauben waren. Trotzdem übersteigt noch die Zahl der derzeit im Militärdienste stehenden Eisenbahnbediensteten und Arbeiter 18 000.

Bei der stetig steigenden Teuerung fand die Gewährung von Geldaushilfen und Lohnerhöhungen mit besonderer Berücksichtigung des im unmittelbaren Bereiche der militärischen Operationen befindlichen Personals auf breiterer Grundlage als bisher ihre Fortsetzung. Jenen Staatsbahnbediensteten, die anläßlich der russischen Invasion Verluste an Hab und Gut erlitten haben, wurden ebensolche Mobiliarbeihilfen gewährt, wie sie für die Staatsbediensteten im engeren Sinne bewilligt wurden. Den Lebensmittelmagazinen wurden unverzinsliche Zuschüsse gewährt, die Rückzahlungstermine erstreckt. Bei der Beschaffung der Waren wurden die Magazine wirksam unterstützt, in den einzelnen Amtsbereichen eine größere Anzahl von Personalküchen geschaffen, die Errichtung von Gartenanlagen, die Beistellung und Verpachtung von Grundstücken an das Personal gefördert, Beihilfen für die Schuhbeschaffung und die Anschaffung von Uniformstücken gewährt. Besondere Sorgfalt wurde der Verbesserung der Unterkunfts- und Verpflegungsverhältnisse der Eisenbahnbediensteten im Etappenraum zugewendet.

Es wurde der Grundsatz aufgestellt, daß alle aus dem Staatseisenbahndienste unmittelbar zur Kriegsdienstleistung einberufenen Bediensteten und Arbeiter, die sich unmittelbar und ohne selbstverschuldete Verzögerung nach ihrer Beurlaubung aus dem Militärdienste wieder zum Eisenbahndienste melden, gleichviel ob durch den Militärdienst das Dienstverhältnis gelöst worden ist oder nicht, wieder anzustellen sind. Den infolge von Krankheit oder Verletzung für ihren früheren Dienst Ungeeigneten werden leichtere Dienstleistungen zugewiesen. Zu den nach dem Statute der Krankenkasse für das Personal der k. k. österreichischen Staatsbahnen gebührenden Krankengeldern sind 10- bis 15prozentige Zuschläge bewilligt worden.

Den vor Vollendung der fünfjährigen Karenzfrist infolge des Krieges dienstuntauglich gewordenen Bediensteten wurden im Falle der Bedürftigkeit einmalige oder fortlaufende Unterstützungen gewährt. Waren seit dem Eintritte der Bediensteten in das Altersversorgungsinstitut mindestens fünf Jahre verstrichen, so wurden die Militärversorgungsgenüsse auf das Ausmaß der nach Teilnahmszeit von zehn Jahren gebührenden Versorgungsgenüsse aus den Mitteln des betreffenden Fonds ergänzt. Mit der Wiederanstellung von Hilfsbediensteten bei den k. k. österreichischen Staatsbahnen werden diese ohne Rücksicht auf ihren Gesundheitszustand auch in das Provisionsinstitut wieder aufgenommen. Die Anwendbarkeit der hinsichtlich des Fortbezuges von Erziehungsbeiträgen für mobilisierte Perzipienten verfügten allgemeinen Erleichterungen wurde auf die zu Freiwilligenformationen eingerückten Söhne der Mitglieder der Alterversorgungsinstitute erstreckt und solche Erleichterungen auch für den Fortbezug von Studienzuwendungen gewährt.

Besondere Begünstigungen wurden für die Beschaffung von Lebensmitteln u. dgl. den Bahnarztsubstituten und deren Angehörigen, den rückkehrenden Bediensteten der bosnisch-hercegovinischen Landesbahnen und deren Angehörigen, den in Österreich-Ungarn befindlichen reichsdeutschen Flüchtigen aus Belgien und anläßlich der im Verlaufe des Krieges erfolgten Wiederbesetzung der vom Feinde geräumten Gebiete in Galizien und der Bukowina in verschiedenem Umfange gewährt. Den heimkehrenden Internierten und Konfinierten aus Russisch-Polen wurde die freie Fahrt zugestanden.

Eisenbahnpolitische Maßnahmen.

Zur Betriebführung der Eisenbahnen in den infolge des Fortschrittes der militärischen Operationen weiter besetzten Gebieten Russisch-Polens wurden zunächst außer der Nordbahndirektion auch die Staatsbahndirektionen Krakau und Lemberg bezüglich der an ihren Amtsbereich anschließenden Linien herangezogen. In weiterer Folge hat die Heeresverwaltung zur einheitlichen Leitung und Betriebführung die in Russisch-Polokkupierten und neuerbauten Linien zu einer „k. u. k. Heeresbahn" vereinigt (Kommando Radom). Vor Abschluß dieser Organisation wurde die Betriebführung auf den Linien der k. u. k. Heeresbahn — mit Ausnahme der Linien Kamionka strumilowa — Krystynopol und Belzec-Cholm provisorisch dahin geregelt, daß der exekutive Betriebsdienst vom k. u. k. Heeresbahnkommando selbständig besorgt wurde, während die Besorgung des kommerziellen, des Einnahmenkontroll-, des finanziellen und Rechnungsdienstes sowie des Materialdienstes bezüglich aller übrigen Linien der k. k. Nordbahndirektion verblieb. Auf den Linien Krystynopol-Kamionka strumilowa und Belzec-Cholm wird der gesamte Betriebsdienst von der k. k. Staatsbahndirektion Lemberg allein besorgt. Das Kommando der k. u. k. Heeresbahn ist in ähnlicher Weise wie die k. k. Staatsbahndirektion in acht nach Dienstzweigen abgegrenzte Abteilungen gegliedert. Ihm sind vier Betriebsabteilungen unterstellt. Jede Betriebsabteilung zerfällt nach den drei Hauptdienstzweigen in je eine Verkehrs-, Bahnerhaltungs- und Zugförderungsabteilung. In Unterordnung unter die Betriebsabteilungen sind für die Besorgung des lokalen Betriebsdienstes auf den einzelnen, den Betriebsabteilungen unterstellten Linien unter Trennung der Hauptdienste voneinander, Verkehrsdetachements (Bahnerhaltungssektionen und Heizhausdetachements oder Heizhausexpositursdetachements bestellt. An der Organisation des Kommandos der k. u. k. Heeresbahn hat die k. k. Staatseisenbahnverwaltung insofern mitgewirkt, als ihrerseits auf Anforderung der Heeresverwaltung die Abteilungsvorstände für die erste Einrichtung des Dienstes aus dem Beamtenstand der Staatsbahnen beigestellt wurden. Im exekutiven Betriebsdienste der k. u. k. Heeresbahn steht derzeit teils militarisiertes, teils Aushilfspersonal der k. k. Staatseisenbahnverwaltung in Verwendung.

Auf den aus Anlaß des Krieges neuerbauten Militärbahnen Dorna Watra-Pojana stampi-Dorna völgy, Jakobeny-Kirlibaba Reichsgrenze und Hermagor-Kötschach wurde die Betriebführung namens und für Rechnung der Heeresverwaltung durch die Staatseisenbahnverwaltung übernommen. Für die Dauer des Krieges wurde die Besorgung des gesamten Zugförderungsdienstes auf den Linien Körösmezö-Delatyn, Stryj-Lawoczne-Sianki-Sambor und Mezölaborcz-Neu-Zagorz den Königlich ungarischen Staatseisenbahnen, auf der Linie Neusandez-Orlo der Kaschau-Oderberger Eisenbahn übertragen. Konzessionen wurden erteilt für die Brüxer Kleinbahnlinie mit elektrischem Betriebe auf die Tschöpperner Höhe und die Lokalbahn mit elektrischem Betriebe Peggau-Deutsch Feistritz-Übelbach.

Kriegsfürsorge bei der Staatseisenbahnverwaltung.

Die Anfertigung von Kälteschutzmitteln wurde auch für den zweiten Winterfeldzug aufgenommen. Obwohl einer an die vorjährigen Verhältnisse heranreichenden Ausdehnung dieser Aktion die Knappheit des zur Verfügung stehenden Rohmaterials entgegenstand, wurden doch von den Frauen und Töchtern der Staatsbahnbediensteten wie auch von den weiblichen Staatsangestellten die von der Staatseisenbahnverwaltung kostenlos zur Verfügung gestellten 5200 kg Schafwolle zu 27 000 Paar Warmsachen verarbeitet und dem Kriegsfürsorgeamte übergeben. Die Invalidenfürsorge schloß, soweit das zu Ausheilung, Schulung und Erwerbsversorgung der am schwersten betroffenen kriegsverletzten Eisenbahner bestimmte Genesungsheim (Grinzing) in Betracht kommt, im verflossenen Jahre mit dem Ergebnisse, daß von 211 Pfleglingen dieser Anstalt 136 bereits wieder ins Berufsleben zurückkehren konnte. Mit den im Eigenbetriebe des Genesungsheims hergestellten Fußprothesen ist die Staatseisenbahnverwaltung auf der Charlottenburg tagenden Sonderausstellung von Ersatzgliedern und Arbeitshilfen vertreten.

Eine Denkschrift über die Umgestaltung des Groß-Berliner Verkehrs.

Wie die „Berliner Börsen-Zeitung" mitteilt, hat der Verbandsdirektor des Verbandes Groß-Berlin für die demnächst beginnenden Beratungen über die Tarifschwierigkeiten der Groß-Berliner Verkehrsunternehmungen eine Denkschrift verfaßt, die sich nicht auf die Tariffrage beschränkt, sondern die gesamte zukünftige Gestaltung des Verkehrs, wie sie das Groß-Berliner Interesse erfordert, eingehend behandelt. Es dreht sich bei den jetzt zur Beratung stehenden Fragen nicht in erster Linie um eine Erhöhung der Straßenbahntarife — gegen eine solche Tariferhöhung während der Kriegszeit hat sich der Verbandsausschuß Groß-Berlin im vorigen Jahre ausgesprochen —, sondern um die weit bedeutungsvollere, grundlegende Frage einer umfassenden Neugestaltung des gesamten Groß-Berliner Verkehrswesens. In erster Reihe steht hier die Frage des Erwerbs der Großen Berliner Straßenbahn und ihrer Tochtergesellschaften durch den Zweckverband und die notwendige Verbesserung derjenigen Tariferhöhung, zu der die Große Berliner Straßenbahn auf Grund des Vertrages mit der Stadt Berlin im Jahre 1920 ohne weiteres berechtigt ist, die aber dem Groß-Berliner Interesse widersprechen würde. Dieser Staffeltarif soll von d

roß-Berliner Bevölkerung abgewendet und zugleich die jetzt bestehenden Tarifungleichheiten der einzelnen Gemeinden Groß-erlins durch einen Einheitstarif für ganz Groß-Berlin beseitigt erden. Auch die Frage der Erwerbung des Hochbahnunter-ehmens und seiner Tarife sowie die Regelung der Verkehrs-gaben an den Verband Groß-Berlin sollen in diesem Zu-mmenhang anders geregelt werden. Der Grund, warum diese ragen gerade jetzt zur Erörterung gelangen, beruht darin, daß r Verband Groß-Berlin bis Ende nächsten Jahres sich über die rage schlüssig gemacht haben muß, ob er sein Erwerbsrecht genüber der Straßenbahn ausüben will. Daß den Groß-erliner Körperschaften zu einer gründlichen Beratung dieser ußerordentlich wichtigen Frage und der damit zusammenhän-enden Tariffrage ein Zeitraum von mindestens 1½ Jahren zu-emessen werden muß, dürfte einleuchten.

Die Denkschrift des Verbandsdirektors Dr. Steiniger über die Groß-Berliner Verkehrsreform" geht in diesem Sinne von der oraussetzung aus, daß es, nachdem sämtliche Zustimmungs-erträge der Gemeinden mit den Verkehrsgesellschaften kraft es Gesetzes auf den Verband übergegangen sind, eine zwin-ende Notwendigkeit ist, baldigst die Verbandsversammlung mit er Frage einer umfassenden Neuregelung des Groß-Berliner erkehrs zu befassen, und führt dann u. a. weiter aus:

Nach dem Vertrag der Stadt Berlin mit der Großen Berliner raßenbahn muß das dem Verband gegenüber den Straßenbahnen n Jahre 1920 gegebene Erwerbsrecht mit Ablauf des nächsten ahres ausgeübt werden. Ob es ausgeübt werden soll, wird die erbandsversammlung entscheiden müssen; auch die Tariffrage ann ohne Erörterung durch die Verbandsversammlung nicht er-digt werden. Eine richtige Verkehrspolitik für die Zukunft uß auch hier von den Mängeln der Gegenwart und ihren Grün-en ausgehen. Die gegenwärtige Lage des Straßenbahnwesens t für Groß-Berlin nicht mehr erträglich. Es ist nicht möglich, on den Straßenbahngesellschaften Zugeständnisse zur Ver-esserung des Verkehrs in den Vororten zu erhalten. Wenn die esellschaften gegenwärtig infolge der Einstellung zahlreicher mnibuslinien einen verhältnismäßig starken Verkehr aufweisen,) ist damit nicht eine Grundlage für ihre dauernde Leistungs-ähigkeit gegeben. Außerdem haben sie nach dem Kriege mit ner Fülle neuer Anforderungen an ihre Finanzen und damit u rechnen, daß ihnen die Eröffnung der neuen Untergrund-hnen außerordentlich große Ausfälle bringt. Leistungsfähig-eit der Unternehmungen ist aber selbstverständliche Voraus-etzung für Ansprüche auf neue Leistungen. Unerträglich sind uch die bestehenden Tarifverhältnisse der Straßenbahnen. Die ielgestaltigkeit und Buntheit der einzelnen Tarife ist sehr groß. on den insgesamt 132 Linien der Großen Berliner Straßenbahn nd ihrer Tochtergesellschaften sind 79 Linien 10-Pfennig-inien, 28 Linien 15-Pfennig-Linien, und bei 25 Linien beträgt er Fahrpreis 20 Pfennig.

Eine vollständige Umwälzung droht diesen Tarifzuständen urch die Bestimmung des Berliner Vertrages, wonach die Große erliner Straßenbahn 1920 für Fahrten von mehr als 5 km 15 ₰ nd für Fahrten von mehr als 10 km 20 ₰ erheben darf. Der erliner Magistrat hat bekanntlich bereits im vorigen Jahre eine Verbandsausschußmitglieder zu der Erklärung verpflich-tet, daß sie einer Änderung des Berliner Vertrages widersprächen, aber der sofortigen Einführung des in diesem Vertrage für 1920 vorgesehenen Tarifs zustimmten. Vom Standpunkt des einheitlichen Verkehrsgebiets Groß-Berlin und vom sozialpolitischen Standpunkt aus ist — nach den Ausführungen der Denkschrift — ein solcher Staffeltarif unerträglich und nur ein Einheitstarif annehmbar. Der Berliner Tarif von 1920 würde für das Leben in den Vororten überaus belastend wirken. Die Berliner Verträge belasten auch in anderer Beziehung Groß-Berlin auf das schwerste durch die Bestimmung, daß der Erwerbspreis 1920 mindestens 200 % des Aktienkapitals betragen muß und dadurch, daß die Vorortbewohner zu der Nettoabgabe der Großen Berliner Straßenbahn auch für deren Außenstrecken an Berlin beisteuern müssen. Als Aufgaben der nächsten Zukunft ergeben sich hiernach für den Verband Groß-Berlin die folgenden:

Klärung der Frage, ob die Straßenbahnen zum Jahre 1920 erworben werden sollen; andernfalls Umgestaltung der Vertragsbeziehungen zu den Straßenbahngesellschaften in der Richtung, daß sie angehalten werden, dem Verkehrsbedürfnis Groß-Berlins gerecht zu werden und insbesondere ihre bestehenden Vertragspflichten zu erfüllen, ferner — soweit sie zu diesem Zweck nötig ist — Stärkung der Finanzkraft des Unternehmens, Herstellung des Einheitstarifs für Groß-Berlin unter endgültiger Beseitigung der Anschlußbetriebsstrecken und Änderung der Verträge mit der Hochbahn und Auseinandersetzung mit den ersatzberechtigten Gemeinden Groß-Berlins.

Zur Lösung dieser Fragen unterbreitet der Verbandsdirektor dem Verbandsausschuß eine Reihe von Vorschlägen. Es kann danach der Erwerb der Straßenbahnen in Frage kommen, aber nicht nach dem für Groß-Berlin ungünstigen Berliner Vertrage, sondern etwa nach dem Lichtenberger oder einem gleichlautenden Vertrage. In diesen Verträgen ist eine Begrenzung des Erwerbspreises auf einen Mindestbetrag wie bei Berlin nicht vorgesehen. Oder es kann eine Tarifreform durchgeführt und in Verbindung hiermit das Erwerbsrecht des Verbandes für den nächsten Zeitpunkt, das Jahr 1930, zugunsten des Verbandes verbessert werden. Ferner wäre die Verpflichtung der Straßenbahnen zur Herstellung neuer Linien sicherzustellen. Ein Einheitstarif von etwa 12½ ₰ für den gesamten Groß-Berliner Verkehr mit der Maßgabe, daß zu diesem Preis Sammelscheine ausgegeben werden, während für eine einzelne Fahrt 15 ₰ zu zahlen sind, würde für eine große Zahl von Vorortbewohnern eine unmittelbare Verbesserung gegen den bisherigen Zustand bedeuten. Soweit er dem Verband Groß-Berlin Abgaben bringt, ermöglicht er ihm, einen Betrag für neue Verkehrsunternehmungen alljährlich bereitzustellen und den Rest auf die Verbandsmitglieder zu verteilen. Man kann auch daran denken, daß auf diese Weise die Gemeinden Groß-Berlins von einer Belastung für den Waldankauf noch in den nächsten Jahren ganz oder teilweise befreit bleiben.

Es bleibt abzuwarten, wie sich die Verbandsversammlung zu den oben kurz skizzierten Vorschlägen des Verbandsdirektors stellen wird. Inzwischen hat am 24. d. M. eine Aussprache im Verbandsausschuß stattgefunden. Die nächste Ausschußsitzung über den Gegenstand findet im September d. J. statt.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Mitteleuropäische Fahrplankonferenz.** Wie bereits in r. 58, S. 693 d. Ztg. kurz berichtet, bildete den Hauptbera-ungspunkt dieser am 18. und 19. Juli abgehaltenen Konferenz e schwierige Frage der Überleitung der Fernzüge vom Sommer- in en Winterfahrplan, somit aus der sogenannten Sommerzeit in die n allgemeinbürgerlichen Leben Mitteleuropas geltende Mittel-uropäische Zeit, in der Nacht vom 30. September zum 1. Ok-ber d. J. Bei dieser Zeitumwälzung müssen sämtliche Uhren ine Stunde zurückgestellt werden, so daß wir diese Stunde oppelt durchleben und der letzte September oder der erste ktober danach 25 Stunden erhält, je nachdem man die Uhren-egulierung um 11 Uhr oder um Mitternacht vornimmt. Welche ieser beiden Möglichkeiten gewählt werden wird, kann die isenbahn gegenüber der erdrückenden Übermacht sonstiger ffentlicher Uhren natürlich nicht entscheiden; es wird hierzu denfalls noch eine besondere Bundesratsverordnung ergehen. Was die eigentliche Aufgabe der Eisenbahn in dieser Frage be-rifft, die Verkehrsüberleitung, so hat man sich, wie die Reichs-auptstädt. Correspondenz mitteilt, auf eine Reihe allgemeiner rundsätze, nach denen die Fahrpläne in der Übergangsnacht n behandeln sein werden, geeinigt. Es wird danach, wie in er Nacht zum 1. Mai d. J., ein Teil der Fernzüge eine Stunde päter abgelassen, ein anderer Teil so verzögert werden, daß die Züge schließlich mit den Zeiten des Winterfahrplans übereinstimmen, für andere Züge endlich wird ein besonderer Ausgleichsfahrplan aufgestellt werden. Man hofft, daß der Zugverkehr sich ebenso glatt und pünktlich abwickeln wird, wie bei Einführung der Sommerzeit. Der örtliche Eisenbahnverkehr wird, abgesehen von Berlin, keinerlei Schwierigkeiten bieten. Selbstverständlich wird das reisende Publikum über die einschneidenden Fahrplanänderungen wieder rechtzeitig durch amtliche Bekanntmachungen unterrichtet werden.

— **Leitung des Baues und Betriebes von Neubaustrecken.** Ein Allerhöchster Erlaß vom 8. Juli d. J. ordnet auf entsprechenden Bericht des preußischen Eisenbahnministers zur Ausführung des Eisenbahnanleihegesetzes vom 17. April d. J. an, daß die Leitung des Baues und demnächst auch des Betriebes der Haupteisenbahn von Losheim nach Sankt Vith der Eisenbahndirektion in Cöln übertragen wird. Die Leitung des Baues der Haupteisenbahn von Neuwied nach Coblenz und weiter auf dem rechten Moselufer nach Bengel sowie der Verbindungsbahn zwischen der rechts- und linksrheinischen Eisenbahn bei Remagen und ferner des Betriebs der Teilstrecke von Coblenz nach Bengel dieser Haupteisenbahn ist der Eisenbahndirektion in Saarbrücken, die Leitung des Betriebs der Teilstrecke von Neuwied bis Coblenz der Haupteisenbahn Neuwied-Coblenz-Bengel sowie der Verbindungsbahn zwischen der rechts- und linksrheinischen Eisenbahn bei Remagen der Eisenbahndirektion in Cöln zu übertragen. Zugleich ist bestimmt worden, daß das Recht zur Enteignung und dauernden Beschränkung des Grundeigentums, das zur Bauausführung nach den vom Eisen-

bahnminister festzustellenden Plänen notwendig ist, nach den gesetzlichen Bestimmungen Anwendung finden soll: 1. für die Haupteisenbahn von Losheim nach Sankt Vith und von Neuwied nach Coblenz und weiter auf dem rechten Moselufer nach Bengel sowie für die Verbindungsbahn zwischen der rechts- und linksrheinischen Eisenbahn bei Remagen, 2. für die zweiten Gleise auf den Strecken Volmarstein-Vorhalle, Bartenstein-Miswalde und Riesenburg-Czersk sowie die dritten und vierten Gleise auf den Strecken Czersk-Konitz und Bengel-Ehrang, soweit das Enteignungsrecht bei ihnen nicht bereits nach den geltenden gesetzlichen Bestimmungen oder einem früheren landesherrlichen Erlasse Platz greift.

— **Fahrpreisermäßigung für Angehörige der in der Schweiz internierten Zivilgefangenen.** Den Angehörigen der in der Schweiz internierten deutschen Zivilgefangenen ist es, wie durch „W. T. B." mitgeteilt wird, ebenso wie den der internierten deutschen Kriegsteilnehmer jederzeit gestattet, zu ihrem Besuche dorthin zu reisen. Als Ausweis für die Reise ist ein Auslandspaß nach der Kaiserlichen Paßverordnung vom 21. Juni 1916 erforderlich. Die Angehörigen (Eltern, Kinder, Geschwister, Ehefrau und Verlobte) der Internierten werden, wie bereits in Nr. 56, S. 673 d. Ztg. erwähnt, auf den deutschen Staatseisenbahnen in der II., III. und IV. Wagenklasse zum halben Fahrpreis befördert. Die Fahrkarten werden von den Fahrkartenausgaben auf Grund des vorgeschriebenen Ausweises der Ortspolizeibehörde verabfolgt, der den Namen des Reisenden, Anfangs- und Endstation der Reise, Reiseweg und die mit Stempel und Unterschrift der Ortspolizeibehörde versehene Bescheinigung enthalten muß, daß die Reisenden Angehörige in der Schweiz internierter deutscher Kriegsteilnehmer oder Zivilgefangener sind. Auch entferntere Verwandte erlangen diese Fahrpreisermäßigung, wenn der Ausweis die polizeiliche Bescheinigung enthält, daß die nächsten Angehörigen nicht mehr leben oder aus Alters-, Gesundheits- oder ähnlichen Rücksichten nicht reisefähig sind.

— **Verwertung der Sonnenblumenkerne.** Der preußische Eisenbahnminister und Chef des Reichsamts für die Verwaltung der Reichseisenbahnen hat sich wieder wie im Vorjahre (vgl. Nr. 74, S. 889, Jahrg. 1915 d. Ztg.) bereit erklärt, die Sonnenblumenkerne aus den von der Eisenbahnverwaltung und von deren Bediensteten gepflanzten Sonnenblumen sowie von Gartenbesitzern, die der Eisenbahnverwaltung fernstehen, gegen Vergütung an den Kriegsausschuß für Öle und Fette abzuliefern. Von der Eisenverwaltung werden für 1 kg Sonnenblumenkerne vergütet: a) bei Ablieferungen außerhalb der Eisenbahnverwaltung stehender Dritter 45 ₰, b) für die auf dem Gebiet der Eisenbahnverwaltung von Eisenbahnvereinen usw. und von einzelnen Eisenbahnbediensteten erzielte Ernte 47 ₰. Für die hiernach gesammelten und für die von der Verwaltung selbst geernteten Samen vergütet der Kriegsausschuß nach mit ihm getroffener Vereinbarung der Verwaltung 47 ₰ für 1 kg.

Wie dem Minister vom Kriegsausschuß mitgeteilt wurde, ist ein großer Teil der vorjährigen Samen zu früh abgeerntet worden, wodurch bei einem Teil der Ablieferungen etwa die Hälfte der Samen unreif und daher für die Ölgewinnung oder für die neue Aussaat in diesem Jahr unbrauchbar war. Über die zweckmäßige Art, in der die Sonnenblumenkerne zu ernten sind, verweist er deshalb auf die Ausführungen in seinem Erlaß vom 19. August 1915 und auf Ziffer 10 der zum Erlaß vom 25. März 1915 gehörenden Anleitung. Gleichzeitig weist er die Direktionen usw. an, dafür Sorge zu tragen, daß die in Betracht kommenden Bediensteten und die sonstigen Gartenbesitzer hierüber genügend aufgeklärt werden.

— **Verpachtung der Obstnutzungen bei den preußisch-hessischen Staatsbahnen.** Der preußische Eisenbahnminister hat nach Lage der Verhältnisse genehmigt, daß für die Dauer des Krieges von einer Vergebung des Anhangs der fiskalischen Obstbäume im Wege der öffentlichen Ausschreibung abgesehen werden kann, sofern ein Bedürfnis besteht, den Bediensteten die Beschaffung von Obst zu einem mäßigen Preise zu sichern. In diesen Fällen ist die fiskalische Obstnutzung freihändig gegen einen unter Berücksichtigung des Zweckes angemessen festzusetzenden Taxpreis den Eisenbahnvereinen zur Abgabe an ihre Mitglieder zu überlassen. — Die sächsische Staatsbahnverwaltung hat bekanntlich eine ähnliche Anordnung getroffen (vgl. Nr. 57, S. 685 d. Ztg.).

— **Der Berliner Ferienreiseverkehr.** Nach einer amtlichen Zusammenstellung sind an den Hauptreisetagen, vom 6. bis 11. Juli, von den Berliner Fernbahnhöfen nicht weniger als 215 Feriensonderzüge abgelassen worden und 108 hier angekommen, davon entfallen auf den 8. und 9. Juli allein 126 bzw. 67 Züge. Das vorläufige Ergebnis der Zählungen zeigt, daß der Reiseverkehr gegen das Vorjahr um etwa 10 % zugenommen hat, denn die Zahl der an den bezeichneten Tagen verkauften Fahrkarten betrug in diesem Jahre rund 434 000, im Vorjahre 392 000. Am lebhaftesten war der Reiseverkehr an den Tagen nach Schulschluß am 8. und 9. Juli, an welchen allein 94 000 bzw. 83 000 Fahrkarten verkauft wurden. Das Hauptreiseziel der Berliner scheinen die Ostseebäder gewesen zu sein, denn an den Schaltern des Stettiner Bahnhofs wurden rund 80 000 (gegen 68 000 im Vorjahr) Fahrkarten ausgegeben. Ihm folgten der Anhalter Bahnhof (mit 54 000 gegen 48 000 im Vorjahre), der Lehrter Bahnhof (44 000 gegen 43 000) und der Schlesische Bahnhof (mit 40 000 gegen 37 000 Fahrkarten im Vorjahre). Auffallen dürfte, daß der Verkehr am Potsdamer und Bahnhof Friedrichstraße gegen das Vorjahr etwas abgenommen hat; es wurden dort nur 27 000 bzw. 18 000 (gegen 31 000 bzw. 21 000) Fahrkarten gelöst. In gleichem Maße, wie die Fahrkarten, hat auch die Zahl der aufgelieferten Gepäckstücke zugenommen; sie stieg von 94 000 auf 102 000, wovon auf den Stettiner Bahnhof allein 20 000 (im Vorjahr 15 000) Gepäckstücke entfallen. Vergleicht man die Gesamtzahlen mit denen der letzten Friedensferien, so ergibt sich, daß der Krieg die Ferienreisenden lange nicht in dem Maße abgeschreckt hat, als man annehmen sollte; denn an den Hauptreisetagen des Juli 1914 wurden auf den Berliner Fernbahnhöfen rund 537 000 Fahrkarten verkauft und 168 000 Gepäckstücke befördert gegen 434 000 bzw. 102 000 in diesem Jahre.

— **Brohltalbahn.** Nach den Berichten des Vorstandes der Gesellschaft über das am 31. März d. J. abgelaufene Geschäftsjahr haben die aus den Betriebseinnahmen nach Bestreitung der Ausgaben verbleibenden Barüberschüsse nicht ausgereicht, die festen Lasten der Gesellschaft an Obligationenzinsen und Tilgung, Rücklagen in die Pflichtfonds und die sonstigen Zinsen zu decken; es hat hierfür vielmehr Kredit in Anspruch genommen werden müssen, der sich am Schlusse des Berichtsjahres auf 123 396 ℳ belief. Die Betriebseinnahmen betrugen 192 469 ℳ (214 131 ℳ i. V.). In diesem Betrage sind enthalten an Umladekosten von Schmalspur auf Vollspur 16 716 ℳ (22 422 ℳ i. V.), welche Summe in annähernd gleicher Höhe bei den Ausgaben erscheint, so daß die Verkehrseinnahmen 175 752 ℳ (191 709 ℳ) betrugen. Die Betriebsausgaben beliefen sich nach Absetzung der vorbenannten Umladekosten auf 151 010 ℳ (160 751 ℳ). Der Überschuß beträgt demnach 24 743 ℳ (30 958 ℳ). Im Gegensatz zu den Vorjahren konnten im Jahre 1914/15 aus den Betriebsüberschüssen die festen Lasten der Gesellschaft, d. h. die Obligationen- und Darlehnszinsen sowie die Rücklagen in die Pflichtfonds nicht gedeckt werden. In der Erwartung eines besseren Ergebnisses für 1915/16 waren deswegen die regulativmäßigen Einlagen in die Pflichtfonds mit rund 18 300 ℳ unterlassen und die Genehmigung hierzu bei der Aufsichtsbehörde beantragt worden. Es ergab sich auch dann noch nach Deckung der Schuldenzinsen mit 61 875 ℳ und der Abschreibungen mit 593 ℳ ein Verlust von 30 907 ℳ, wobei der Bilanzreservefonds, dem bisher alljährlich über die gesetzliche Verpflichtung hinaus ein Betrag in der Höhe der jeweiligen Obligationentilgung zugeführt worden war, keine Einlage erhielt. Da entgegen den Erwartungen das Jahr 1915/16 eine weiteren Rückgang zeigte, so erschien eine nochmalige Rückstellung der Einlagen in die Pflichtfonds nicht angebracht, und es erscheinen deswegen in diesem Jahresabschluß die beiden Rücklagen. Zugleich wurde für 1915/16 die buchmäßige Einlage in den Bilanzreservefonds in Höhe der Obligationentilgung (19 000 ℳ) wieder vorgenommen. Es ergibt sich hiernach für das Berichtsjahr ein Jahresverlust von 96 787 ℳ. Während demnach im Jahre 1913/14 aus dem Reingewinne von 13 136 ℳ noch eine Dividende von ⅓ % auf das 3 700 000 ℳ betragende Aktienkapital zur Ausschüttung gelangen konnte, erbrachte das Geschäftsjahr 1914/15 aus dem Betriebe einen Verlust von 67 183 ℳ und das Jahr 1915/16 einen solchen von 78 512 ℳ. Durch die geschilderte Hinausschiebung der Auffüllung der Pflichtfonds und die Nichtdotierung des Reservefonds ist in der Bilanz für 1914/15 nur ein Verlust von 30 908 ℳ in Erscheinung getreten, der aus dem Bilanzreservefonds gedeckt wurde. Dagegen ergibt das Jahr 1915/16 einen um die doppelte Rücklage höheren Bilanzverlust von 96 787 ℳ, zu dessen Deckung in Bilanzreservefonds nur noch 68 981 ℳ vorhanden sind. Nach deren Verbuchung im neuen Geschäftsjahre bleibt somit ein Verlust von 27 806 ℳ, der auf die Rechnung des neuen Jahres vorzutragen ist.

— **Die Kriegsteuerungszulagen vor dem württembergischen Landtage.** Der Finanzausschuß der Zweiten württembergischen Kammer beriet in seiner Sitzung vom 1. d. Mts. über Eingaben um Erhöhung und weitere Ausdehnung der Kriegsteuerungszulagen. Diese Eingaben waren vor allem auch von Eisenbahnbeamtenvereinen und Eisenbahnarbeiterverbänden eingereicht worden. Vom Finanzminister wurde nach dem „Staatsanzeiger für Württemberg" darauf hingewiesen, daß die seitherigen Teuerungszulagen für das Jahr 1915 einen tatsächlichen Aufwand von rd. 650 000 ℳ ausmachen, der Jahresaufwand aber

ch den neuen Sätzen vom 1. Mai d. J. (vergl. S. 511 dieser itung) sich auf 2,2 Millionen Mark stellen werde und daß, nn man weiter gehe, sehr erhebliche Summen in Betracht mmen. Übrigens habe die Regierung neuerdings bereits, chdem in Preußen die Zulagen wiederum ausgedehnt worden ien, Erhebungen nach den gewünschten Richtungen eingeleitet. r Finanzausschuß einigte sich auf den Antrag, die Regierung ersuchen: 1. Sämtlichen Beamten, Unterbeamten und Arbeitern zu einer bestimmten, gegen bisher zu erhöhenden Gesamtkommensgrenze Teuerungszulagen zu gewähren; die bisher gewährten Kinderzulagen zu erhöhen, die bisher r die Gewährung der Kinderzulagen festgesetzte Höchstgrenze s Gesamteinkommens erheblich hinaufzusetzen und die Kinderlagen auch auf die über 16 Jahre alten, im elterlichen Unterlt stehenden Kinder auszudehnen; 3. die Zulagen in der Weise zustufen, daß sie um so größer werden, je geringer das Gemteinkommen ist; 4. auch bedürftigen Pensionären unter entrechender Anwendung der Grundsätze der Ziffern 1 bis 3 erhte Unterstützungen zu gewähren.

In der Vollsitzung der Zweiten Kammer vom 18. d. Mts. stellte nisterpräsident Dr. v. Weizsäcker dem Ausschußantrag eine hlwollende Aufnahme seitens der Regierung in Aussicht. r Ausschußantrag wurde sodann angenommen.

— **Eisenbahn-Erholungsheim Carlshafen a. d. Weser.** Wir en in der „Eisenbahn“: Da für die Militärverwaltung kein dürfnis mehr vorliegt, das Erholungsheim in Carlshafen als reinslazarett zu benutzen, so wird das Heim alsbald wieder inen Betrieb für Gäste aus allen Kreisen der Eisenbahner öffnen. Es soll versucht werden, diesen bis Oktober durchzuhren, vorausgesetzt, daß es möglich sein wird, unter den zigen schwierigen Verhältnissen Lebensmittel in ausreichenr Weise zu beschaffen. Wir glauben annehmen zu dürfen, ß es trotz der Beschränkung des Urlaubs während der Kriegsit den Bediensteten und ihren Angehörigen willkommen sein rd, sich nach langer durch den Krieg gesteigerter Arbeit im enste einige Zeit im behaglich ausgestatteten Erholungsim mit seiner herrlichen Umgebung ausruhen und erholen zu nnen.

Bei den zurzeit ganz erheblich gesteigerten Lebensmittelreisen war es leider nicht möglich, die bisherigen niedrigen rpflegungspreise beizubehalten. Diese mußten vielmehr tsprechend erhöht werden. Sie betragen jetzt je nach Lage s Zimmers 3,75—4.50 *M*. Etwaige Änderungen dieser Sätze ben je nach der Entwicklung der Preisgestaltung auf dem bensmittelmarkt nach vorheriger Ankündigung vorbehalten. here Auskunft erteilt auf Wunsch die Verwalterin des Erlungsheims.

— **Kriegsauszeichnungen.** 1. Mit dem Eisernen Kreuz . Klasse sind ausgezeichnet worden: a) aus dem Bereich der eußisch-hessischen Eisenbahngemeinschaft: die Eisenbahnrkehrsinspektoren Dieckhoff in Magdeburg und othert in Lyck sowie die Regierungsbaumeister Dr. Ing. äseler in Erfurt, Knoch in Braunschweig, Reichert Hannover und Steuernagel in Ahrweiler; b) aus dem reich der Reichseisenbahnverwaltung der Regierungsbauister Frorath in Straßburg (Els.); c) aus dem Bereich der yerischen Staatseisenbahnverwaltung der Direktionsrat Emch in Neu-Ulm, der Obergeometer Zölch in München und r Eisenbahnassessor Haagner in Würzburg; d) aus dem Beich der württembergischen Staatseisenbahnverwaltung der erbaurat Kräutle bei der Generaldirektion und der Reerungsbaumeister Krauß bei der Eisenbahnbausektion Horb. 2. Den bayerischen Militärverdienstorden IV. Klasse mit hwertern erhielten: die Direktionsräte Hennch und berle in Nürnberg und der Obergeometer Zölch in ünchen. — 3. Mit dem Großherzoglich mecklenburg-schwenischen Militärverdienstkreuz II. Klasse wurde der Regiengsrat Krämer in Regensburg ausgezeichnet. — 4. Das mburgische Hanseatenkreuz erhielt der Direktionsrat Emch in Neu-Ulm.

Österreich.

— **Änderung des Betriebsreglements bezüglich des Viehverhrs.** Das Reichsgesetzblatt veröffentlicht eine Verordnung, e das Eisenbahnministerium im Einvernehmen mit dem Justiz- d Handelsministerium wegen Änderung des Eisenbahnbetriebsglements vom 11. November 1909 erlassen hat. Diese Verdnung, die mit der ungarischen Regierung vereinbart ist, beeht sich auf die Beförderung lebender Tiere. Bisher erfolgte ese auf Grund eines einheitlichen Frachtbriefes; von m ab wird, wie bei anderen Gütern, ein Unterschied zwischen r Beförderung als Eilgut und als Frachtgut gemacht erden. Hierbei werden die Lieferfristen beim Eilfrachtbrief etwas gekürzt. Dies wird mit den Erfahrungen erklärt, die bei dem Transport von lebendem Vieh in manchen Fällen gemacht worden sind. Namentlich in lokalbahnreichen Gegenden Ungarns ist lebendes Vieh, das ursprünglich für einen Personenzug aufgeliefert wurde, auf einen Güterzug überstellt worden, und in den verschiedenen Fällen haben, wie mitgeteilt wird, die Versender mit einer solchen Möglichkeit spekuliert. Die Verfrachter haben reklamiert und erhielten Rückvergütungssummen, die in ihrer Gesamtheit nicht unerheblich waren. Die Überschreitungen der Lieferfristen und die erwähnten Vorgänge, die dazu führten, daß der Staat Rückvergütungen leisten mußte, haben Veranlassung gegeben, das Betriebsreglement zu ändern. Hierüber wurden Verhandlungen mit der ungarischen Regierung geführt und auf Grund derselben die Verordnung erlassen, die am 1. November in Kraft treten wird.

— **Das Verwaltungsjahr.** Am 11. Juli ist ein Erlaß des Eisenbahnministeriums, betreffend Einführung des Ausdruckes „Verwaltungsjahr“ zur Bezeichnung des Zeitraumes vom 1. Juli des einen bis 30. Juni des folgenden Jahres erflossen. Der Erlaß lautet: „Das Finanzministerium hat mit dem an die Dienststellen der Finanzverwaltung gerichteten Erlasse vom 29. v. M. gemäß § 7 der Kaiserlichen Verordnung vom 28. v. M. angeordnet, daß zur Bezeichnung des Zeitraumes vom 1. Juli des einen bis 30. Juni des folgenden Jahres der Ausdruck „Verwaltungsjahr“ zu verwenden ist. Die Zeit vom 1. Juli bis 31. Dezember heißt: „Erstes Verwaltungshalbjahr“, die Zeit vom 1. Januar bis 30. Juli: „Zweites Verwaltungshalbjahr“, beide Male mit der in Bruchform beigesetzten Bezeichnung des Verwaltungsjahres. Als Abkürzung ist zu wählen: „1. Vhj. 191./1.“ und „2. Vhj. 191./1.“ Diese Anordnung wird hiermit auch für den gesamten Dienstbereich des Eisenbahnministeriums in Wirksamkeit gesetzt.“

— **Erhöhung der Kokstarife.** Mit 1. Oktober d. J. tritt eine neue, insbesondere die Eisenindustrie treffende Tarifmaßnahme auf den österreichischen Staatsbahnen in Kraft. Der vom 1. Januar 1910 gültige Ausnahmetarif 1a des Lokalgütertarifs der österreichischen Staatsbahnen wird aufgehoben und an dessen Stelle tritt ein erhöhter Tarif. Wie der „Tarifanzeiger“ hierzu bemerkt, betragen die Erhöhungen bei größeren Entfernungen durchschnittlich 4 H. für 100 kg. Bei Entfernungen unter 150 km schwanken die Erhöhungen zwischen 1 bis 4 H. für 100 kg. Aus Fachkreisen wird der „N. Fr. Pr.“ hierzu noch folgendes berichtet: Die große Tarifreform des Jahres 1909, in welche die verstaatlichten Privatbahnen einbezogen waren, hatte zum erstenmal eine Trennung des Kohlentarifs in vier Unterteilen zur Einführung gebracht. Ein genereller Tarif für außerösterreichische Kohle, ein Tarif für Koks von österreichischen Stationen, ein Tarif für Steinkohle von österreichischen Stationen und schließlich ein Tarif für Braunkohle von österreichischen Stationen waren nach vielfachen Beratungen mit den Beteiligten eingeführt worden. Der Trennung der Frachtsätze für österreichische und außerösterreichische Kohle war eine ähnliche Maßregel in Deutschland vorangegangen. Hingegen war Österreich der erste Staat, der für Koks besondere Tarife einführte. Nun werden mit 1. Oktober d. J. die Sondersätze für Koks wieder aufgehoben. Selbstredend wird sich diese Tariferhöhung auch auf jene Kokstransporte beziehen, die in Stationen der Privatbahnen zur Ablieferung gelangen. Es wird also in Fachkreisen angenommen, daß der direkte Frachtsatz für Steinkohlenkoks für die Alpine Montangesellschaft in Donawitz, welcher zurzeit 1446 H. für die Tonne beträgt, erhöht werden wird. Die Tariferhöhung für Koks ist zweifellos als eine Folge der im Kriege zutage getretenen Bestrebung anzusehen, den Staatsbahnen erhöhte Einnahmen zu schaffen. Es wurde im Kriege eine ganze Reihe von Ausnahmetarifen sowohl im Inlandverkehre als für die Ausfuhr bereits aufgehoben, und man ist in Fachkreisen der Ansicht, daß mit der Beseitigung des Ausnahmetarifes für Koks die steigende Bewegung der Tarife noch nicht abgeschlossen ist.

— **Südbahn.** Nach einer kürzlich veröffentlichten Mitteilung der preußischen Staatsbahnen halten sich die Einnahmen aus den Gütertransporten trotz geringerer Verkehrsmengen etwa auf der Höhe der Friedenszeit, weil die Verfrachtung hochwertiger Güter, die auch teilweise längere Strecken durchlaufen, durchaus befriedigend sei. Die Einnahmen im Personenverkehr würden durch die niedrigen Tarife für Militärpersonen beeinflußt. Die preußischen Staatsbahnen weisen aber zugleich darauf hin, daß die Betriebsausgaben infolge der vermehrten Bezüge des Personals und der hohen Materialpreise sich gesteigert haben und daß eine weitere Zunahme der Betriebsausgaben vorauszusehen sei. Ähnliche Erscheinungen wie in Preußen müssen sich, namentlich was die Gestaltung der Ausgaben betrifft, auch in Österreich bei den Staats- und Privatbahnen zeigen. Was die Südbahn betrifft, so ist es selbstverständlich, daß der Krieg mit Italien, der vom ersten Halbjahr 1915 nur

einen Monat umfaßte, auf die ganze erste Hälfte d. J. seine Wirkung üben und daß sich dies im Tiroler, im internationalen und im Seehafenverkehr zeigen muß. Sowohl der Personen- als auch der Güterverkehr und demgemäß auch die Einnahmen haben eine Einschränkung erfahren, doch würde dies allein nicht so sehr ins Gewicht fallen. Die Ausgaben sind jedoch aus denselben Gründen, welche die preußischen Staatsbahnen bekanntgegeben, in einer Steigerung begriffen. Dem Personal wurden Teuerungszulagen gewährt, Kriegsunterstützungen erteilt, und die Personalkosten haben sich auch dadurch erhöht, daß Ersatzkräfte herangezogen werden mußten. Die Materialpreise sind bekanntlich in verschiedenen Artikeln wesentlich verteuert. Das gilt von der Kohle, von den Schmierölen und von Eisenmaterialien. Die Unregelmäßigkeiten des Betriebes erschweren überdies eine weitgehende Wirtschaftlichkeit. Der Voranschlag, der seinerzeit vorgelegt worden ist, konnte angesichts der durch den Krieg hervorgerufenen Ausgabensteigerung nicht eingehalten werden. Die weitere finanzielle Entwicklung wird zum Teile davon beeinflußt sein, ob bezw. welche Entschließungen die Staatsverwaltung in der Frage der Tarife treffen wird.

— **Gemeinschaftsküchen der Staatseisenbahnbeamten.** Kürzlich fand in Wien eine vom Deutsch-österreichischen Eisenbahnbeamtenverein einberufene Besprechung in Angelegenheit der zu schaffenden Gemeinschaftsküchen statt, in der zunächst in eingehender Weise ausgeführt wurde, wie notwendig die gegenwärtigen Verhältnisse den Beamten den Zusammenschluß zum Zwecke der Selbsthilfe machen und wie notwendig es sei, sich nach Möglichkeit die nötige Nahrung mit Ausschaltung von unnötigem Unternehmergewinn zu beschaffen; durch Schaffung von Gemeinschaftsküchen am Sitze der großen Zentralstellen wären einfache, billige Mahlzeiten herzustellen. Im Anschluß an diese Ausführungen teilte der Vorsitzende mit, welche Schritte der Verein der deutsch-österreichischen Eisenbahnbeamten bisher unternommen habe. Nach dem Muster der im Eisenbahnministerium eingerichteten Personalküche werde vorerst im Gebäude der Staatsbahndirektion Wien für die Bediensteten der Staatsbahndirektion, des Tariferstellungs- und Abrechnungsbureaus und des Zentralwagendirigierungsamtes eine Zentralküche errichtet werden, deren Führung der zu errichtende Verein — in der Hauptsache aus Hausfrauen gebildet — übernehmen werde. Da man an maßgebender Stelle der Angelegenheit sehr wohlwollend gegenübersteht, könne man erwarten, daß das wichtige Unternehmen sehr bald in Wirksamkeit treten werde.

— **Brand am Nordbahnhofe in Wien.** Am 18. Juli mittags ist in den Kohlenhöfen der Nordbahn in der Nähe des Heizhauses ein Ölbrand entstanden, der einen mit Rohölfässern beladenen Wagen verzehrte, aber durch das rechtzeitige Eingreifen der städtischen Feuerwehr trotz vieler widriger Umstände gelöscht werden konnte, ohne weitere Ausdehnung gewonnen zu haben. Der Brand verursachte durch die hohen Stichflammen, noch mehr aber durch die gewaltige Rauchentwicklung, großes Aufsehen und machte den Eindruck, als ob er weit größeren Umfang gewonnen habe, als es wirklich der Fall war. Der Wagen, der den Flammen zum Opfer gefallen ist, stand ganz allein auf einem Gleise ganz nahe dem Heizhause. Es ist ein Plattformwagen, der mit Fässern beladen war, die ungefähr 5000 bis 6000 Liter Rohöl enthielten. Man vermutet, daß das Feuer durch Selbstentzündung zum Ausbruch gekommen ist. Es wurde erst bemerkt, als die Flammen schon hoch emporschlugen. Die Feuerwehr arbeitete mit zwei Motorspritzen und einer Dampfspritze und ließ noch zwei Rundlaufpumpen nachkommen. Die Bekämpfung des Brandes begegnete großen Schwierigkeiten, die in der mühseligen Wasserbeschaffung begründet waren. Zwei Hydranten, die benützt werden konnten, waren ziemlich weit gelegen, und, um die fünf Schlauchlinien, mit denen der Angriff unternommen werden mußte, zu legen, waren mehr als 100 m Schläuche notwendig. Das Wasser stand auch unter fast gar keinem Druck, so daß die Pumpen eingeschaltet werden mußten. Dazu kamen noch die furchtbare Hitze, die der Brand verbreitete, und der dicke Rauch. Trotzdem gelang es nach verhältnismäßig kurzer Zeit schon, jede Gefahr einer Weiterverbreitung der Flammen abzuwenden, und innerhalb 2½ Stunden den Brand völlig zu unterdrücken. Brennendes Öl troff von dem Wagen und brachte stellenweise die vor dem Heizhause lagernden Kohlen zum Glimmen, doch vermochte die Feuerwehr auch hier jede Gefahr zu bannen.

Ungarn.

— **Kriegsunterstützung der im öffentlichen Dienst stehenden Angestellten.** Der diese Unterstützung betreffende Gesetzentwurf, dessen Verhandlung von allen Schichten der ungarischen Staatsangestellten mit dem größten Interesse und mit Spannung erwartet wurde, ist am 3. Juli d. J. in der Konferenz d Nationalen Arbeitspartei und am darauffolgenden Tage im A geordnetenhause unter allgemeiner Aufmerksamkeit verhande worden. Der Finanzminister unterbreitete den Gesetzentwur er führte aus, er habe mit der größten Bereitwilligkeit der Au forderung des Finanzausschusses entsprochen, die Unte stützungsskala der Staatsangestellten zu erhöhen, da die R gierung die hingebungsvolle und aufopfernde Tätigkeit der B amtenschaft vollauf zu würdigen wisse. Der ursprüngliche Wunsch der Beamten war, die Unterstützung dem Familienstan anzupassen. Dies hätte jedoch nicht entsprechend durchgefüh werden können. Es mußten in erster Reihe die Gehaltsklasse als Grundlage genommen werden, ferner mußte auf den Umstan Rücksicht genommen werden, daß die Kriegsunterstützung au auf jene öffentlichen Beamten erstreckt werde, die in ande von den Gehaltsklassen der Staatsbeamten abweichende G haltsabteilungen eingeteilt sind (z. B. Angestellte der ung rischen Staatseisenbahnen). Infolgedessen sind im Gesetzen wurf die Gehaltsgrenzen angeführt, laut welchen die Krieg unterstützung im Verhältnis des bezogenen Gehaltes gewäh wird; u. zw. wird die Kriegsunterstützung bei Beamten b 3200 K. Gehalt 35 %, bis 6000 K. 30 % und von 7200 K. Geha angefangen 25 % des Gehalts betragen. Die Unterstützung d Unterbeamten und der Diener wird auf der ganzen Linie m 35 % des Gehalts festgestellt. Das Mindestausmaß der Unte stützung der Beamten beträgt für das Jahr 1917 600 K. gegen 400 K. im Jahre 1916, das der Unterbeamten und Diener 300 gegen 200 K. Allen anderen Angestellten, denen das gegenwärti Gesetz eine feste Unterstützung sichert, wird durch den neu Gesetzentwurf eine Erhöhung dieses festen Betrages um d Hälfte gesichert. Durch diese Kriegsunterstützung erwäch dem Staatshaushalt den bisher vorgesehenen 96 Million Kronen gegenüber eine Belastung von rund 140 Millionen, wou aber die Regierung, wie Finanzminister v. Teleszky erwähnt an der Grenze ihrer Leistungsfähigkeit angelangt ist. Im Z sammenhange mit dieser Frage äußerte sich der Minister in de Klub der Nationalen Arbeitspartei auch dahin, daß die Ei kaufsvorschüsse der Beamten bis zur Hälfte der zugesichert Kriegsunterstützung im Laufe des Sommers den Beteiligten a gewiesen werden. Die bisher gewährten und noch nicht abg zogenen Vorschüsse werden auch von der nächstjährigen Krieg unterstützung nicht abgezogen werden. Die Vorlage wurde a 5. Juli unter Zustimmung der Mehrheit vom Abgeordnetenhau angenommen.

— **Von den ungarischen Eisenbahnern.** Von Dr. Desider Buda Professor an der Rechtsakademie in Kecskemét, erschien v kurzem in der wissenschaftlichen Monatsschrift „Budapes Szemle“ eine ausführliche Studie über die Gegenwart und Z kunft der ungarischen Beamtenklassen, in welcher auch die au gebreitete Schicht der ungarischen Eisenbahnangestellten au ausführlichste behandelt wird. Es wird unter anderem bemerk „Zufolge ihrer riesigen Zahl überragt die Kopfzahl der ung rischen Eisenbahnangestellten die Zahl aller Angestellten d anderen Berufsklassen. Im Jahre 1913 betrug die Zahl dies Angestellten 37 000 mittlere und höhere, 122 000 Unterbeam und ständig Angestellte, 74 000 Arbeiter und Tagelöhner. Da unter befanden sich 1181 Frauen. Die Viertelmillion Eisenbah angestellter stellt die größte Organisation Ungarns dar. muß noch bemerkt werden, daß diese Klasse rein ungarisch i Kaum eine Nation besitzt noch eine solche Eisenbahnerklas die mit nationalen Gefühlen so mächtig durchtränkt wäre. muß festgestellt werden, daß das ungarische Eisenbahn- u Postwesen jährlich eine Unmasse von frischer ungarischer A beitskraft in sich aufsaugt.“

Übrige europäische Länder.

— **Die Ausstellung für soziale Fürsorge Brüssel 1916.** Infol Erlasses des Generalgouverneurs in Belgien, Frhrn. v. Bissin und unter dessen Ehrenvorsitz ist am 15. Juli in Brüssel ei Ausstellung für soziale Fürsorge eröffnet worden. Der Zwe der Ausstellung ist, den Besuchern die unmittelbaren und mitt baren Ergebnisse der deutschen Sozialversicherung vor Aug zu führen. Die Ausstellungsgegenstände werden vorhanden Sammlungen der Reichsversicherungsbehörden, der Eisenbah pensionskasse und aus auserlesenen privaten Wohlfahrtssam fungen entnommen. Es wird bei der Anordnung und Aufstellu der Sammlungen Bedacht darauf genommen werden, daß die z Schau gestellten Gegenstände in anregender Weise angeordn sind, so daß den Besuchern die beabsichtigte Belehrung in g genehmster und unterhaltendster Form übermittelt wird. D Ganze ist in vier Hauptabteilungen gegliedert: 1. Organisieru und Ergebnisse der Reichsversicherung, 2. Arbeiterwohnung 3. Volksseuchen, 4. Unfall- (Kriegsbeschädigten-) Fürsorge. D

deutung der Ausstellung liegt hauptsächlich darin, daß den wohnern des besetzten Landes gezeigt wird, in welcher umssenden und gründlichen Weise in Deutschland für die Angeellten und Arbeiter gesorgt ist. Bekanntlich liegt die Sozialrsorge gerade in Belgien recht tief darnieder, so daß man hier f eine nachhaltige propagandistische Wirkung des Gezeigten hnen kann. Mit der Durchführung der Ausstellungsarbeiten , die Abteilung „Soziale Fürsorge" des belgischen Roten Kreuz unter Leitung des Geheimrats Prof. Dr. Pannwitz beauftragt. r Arbeitsausschuß steht unter dem Vorsitz des Verwaltungsefs der Zivilverwaltung, v. Sandt. Das Gouvernement Brüssel lt für die Ausstellung den Lunapark, nahe dem Nordbahnhof, r Verfügung gestellt. An der Ausstellung beteiligt sind das ichsversicherungsamt unter dem Vorsitz des Präsidenten ufmann, die Reichsversicherungsanstalt unter dem Vorsitz s Präsidenten Koch, das Deutsche Zentralkomitee zur Bempfung der Tuberkulose mit seiner Wanderausstellung und e Deutsche Gesellschaft zur Bekämpfung der Geschlechtsankheiten. Angegliedert ist ein Kinotheater mit 1000 Sitzsitzen, in dem Anschauungsunterricht in angenehmster Form eilt werden soll. Die vorgeführten Kinobilder werden in uartiger Anordnung zwar ernste Belehrung vermitteln, diese er mit Hilfe der kinematographischen Technik äußerlich so staltet, daß die Zuschauer anziehende, ja oft humoristisch rkende Bilder zu sehen bekommen. Durch diese Mischung, e die belehrende Kraft der Vorführungen nicht mindert, wird s Interesse am Dargebotenen sicher lebhaft verstärkt werden. rner werden bei den Vorträgen und Vorführungen in dem eater Sachverständige aller Stände und Berufe mitwirken. r deutsche Text wird nach Bedarf auch flämisch und französch wiedergegeben. Die hauptsächlichsten Lehr- und Erfahngssätze der sozialen Fürsorge werden auf Merkblättern in drei Sprachen den Besuchern zur Verfügung gestellt. Dat möglichst viele Belgier Gelegenheit haben, die Ausstellung sehen, werden die Eisenbahnen den Besuchern Fahrpreisnäßigungen gewähren. Die Ausstellung dauert vom 15. Juli zum 15. Oktober 1916.

— **Die Eisenbahn-Drehbrücke von Caronte.** Die insgesamt 3 m lange Eisenbahnbrücke, mit der die neue Bahnlinie von ramas nach Marseille den See von Caronte überschreitet, umßt zwei Öffnungen von 51,2 m Spannweite, eine Drehbrücke n 114 m Länge, mit Drehpunkt in der Mitte, über zwei Schiffrtsrinnen von je 42,72 m lichter Breite, und acht Öffnungen n 82,5 m Spannweite. Bei den zehn Öffnungen des festen lückenteiles werden die beiden Gleise über zwei voneinander abhängige Paralleträger mit obenliegender Fahrbahn geführt, ren Hauptträger bei den kleinen Spannweiten je 5,42 m Höhe d 3,04 m Axenabstand, bei den großen je 9,10 m Höhe und 7 m Axenabstand besitzen. Die größte Gründungstiefe der eiler beträgt 24,58 m unter dem See-, bezw. Meeresspiegel. e Drehbrücke ist zweigleisig, mit untenliegender Fahrbahn; e in 5,27 m Axenabstand liegenden Hauptträger mit schrägen dfeldern haben in der Mitte 11,80 m, an den Enden 7,06 m he. Die Brücke dreht sich in einem stählernen Spurlager mit lsenförmigem Einsatz aus Phosphorbronze von 0,83 m Durchsser. Das gesamte, auf dem Lager lastende Gewicht beträgt li geöffneter Brücke 1450 t, bei geschlossener Brücke, ohne rkehrslast 1350 t. Zur Bewegung der Brücke, die, mit Rücksht darauf, daß sie in geschlossenem Zustand für die Schiffrt 23 m lichte Höhe freiläßt, nur selten geöffnet werden muß, ent ein Verbrennungsmotor von 100 PS Leistung. Die für das fnen oder Schließen erforderliche Zeit beträgt 6 Minuten.
(„Schweizer. Bau-Ztg.")

— **Die Beraubung von Gütern auf den Eisenbahnen innerhalb s besetzten russischen Gebiets** hat schon oft Anlaß zu Klagen geben, weil von der Militär-Eisenbahnverwaltung eine Haftung für derartige Schäden nicht übernommen werden kann. r Handelskammer zu Berlin, die deswegen bei der Militärsenbahnverwaltung vorstellig geworden war und um tunhste Abstellung der Mißstände gebeten hatte, ist von der Miär-Generaldirektion der Eisenbahnen in Warschau mitgeteilt rden, daß die erforderlichen Sicherheitsmaßnahmen im Einrnehmen mit den beteiligten militärischen und polizeilichen llen getroffen worden sind; unter anderem sind die Bahnchen verstärkt, die Patrouillen vermehrt, Razzias angeordnet, rufsmäßige Kriminalbeamte herangezogen und Wächterhunde r das Eisenbahnpersonal beschafft worden; auch sind die bahen Anlagen der Güterbahnhöfe planmäßig verbessert worden. r die Aufdeckung von Diebstählen sind Belohnungen ausgesetzt worden und dank der unermüdlichen Aufmerksamkeit s deutschen Eisenbahnpersonals ist bereits ein erheblicher ckgang der Diebstähle zu verzeichnen. Zur Förderung der strebungen der Militär-Eisenbahnverwaltung in der Bekämpfung der Mißstände würde es jedenfalls beitragen, wenn nzelne Fälle von Beraubungen und Beschädigungen von Eisenhnsendungen unverzüglich der Militär-Eisenbahnverwaltung behufs Nachforschung bekanntgegeben werden. Die Handelskammer zu Berlin kann daher den beteiligten Verfrachtern nur im eigenen Interesse dringend empfehlen, der genannten Generaldirektion so bald als möglich von Vorfällen der vorstehenden Art Kenntnis zu geben, da die amtlichen Untersuchungen um so größeren Erfolg versprechen, je schneller sie eingeleitet werden.

— **Eine besondere Steuer von jedem auf den russischen Eisenbahnen beförderten Güterwagen.** Am 13. Mai d. J. ist Allerhöchst eine Verfügung des Minister-Komitees bestätigt worden, der zufolge für die Dauer des Krieges für jeden beladenen Güterwagen vom Empfänger 10 Kopeken zu zahlen sind „im Zusammenhang mit der Verstärkung der wirtschaftlichen Regulierung der Güterbewegung". Diese Steuer ist zu erheben nicht nur von jedem mit Handelsgut beladenen Wagen, sondern auch von solchen, die mit Kriegsmaterial beladen auf einer Station eintreffen. Man wird in Westeuropa vermutlich nicht verstehen, was das heißen soll: „im Zusammenhang usw." — ich verstehe es leider auch nicht —, die Hauptsache bleibt aber doch leicht verständlich, es sollen eben 10 Kopeken mehr in die Kassen der Eisenbahnen fließen. Zum Schluß dieser Mitteilung bemerkt die „Torgowo-Prom.-Gas.", der die Nachricht entnommen ist, daß d i e s e 10 Kopeken neben j e n e n 10 Kopeken zu erheben sind, die für jeden beladenen Wagen zugunsten des Central-Komitees und der Rayon-Komitees zur Leitung des Güterverkehrs bereits auf Grund einer früheren Verfügung erhoben werden müssen. Also das Wichtigste: 20 Kopeken sind zu zahlen für jeden Wagen! Zurzeit scheint es bedenklich zu sein, in Rußland Handelsunternehmungen zu führen. Täglich drohen neue Steuern und dazu solche, bei denen der Erfindungsgeist bewundert werden muß, ohne den Zusammenhang mit dem Eisenbahnverkehr begreifen zu können. m.

— **Ausfuhr von geschlachtetem Geflügel und von Wild aus Rußland.** Unter Hinzuziehung von Vertretern der beteiligten, verschiedenen Ministerien wurde im Zolldepartement die Frage beraten, ob die Ausfuhr von geschlachtetem Geflügel und von Wild ins Ausland fernerhin noch zu gestatten sei. Nach den Feststellungen des Zolldepartements ergibt sich, daß während der Dauer des Krieges ein regelmäßiger und steigender Ausfuhrverkehr mit den vorbezeichneten beiden Gegenständen über Archangelsk, Wladiwostok und die finnländische Grenze stattgefunden hat. Es sind auf diesen Wegen ausgeführt worden:

	geschlachtetes Geflügel	Wild
1914	373 Pud	5 260 Pud
1915	39 735 „	38 525 „
1916 bis Mai . .	4 872 „	21 595 „

„Eine stark wachsende Ausfuhr kann unmöglich nur mit der lebhafteren Nachfrage aus England und den neutralen Staaten, deren Grenzen immer offen gewesen sind, erklärt werden. Mit Rücksicht auf diesen Umstand, aber auch mit Rücksicht auf den Bedarf an Fleisch im Reiche selbst, hält die Versammlung ein Ausfuhrverbot für notwendig." Nun müssen England und die neutralen Staaten darben aus Furcht, daß nicht etwa Deutschland einen schönen Bissen erhält. Viel wird England dadurch leider nicht geschädigt, aber vielleicht etwas doch. m.

Fremde Erdteile.

— **Elektrischer Betrieb auf der Bahn Philadelphia-Paoli.** Die Gesamtlänge dieser neu für elektrischen Betrieb eingerichteten Strecke beträgt 150 km, die größte Steigung 1,5 %. Die Hälfte der ganzen Linie besteht aus Krümmungen. Die elektrischen Züge sind nur zur Bewältigung der Personenbeförderung im Nahverkehr vorgesehen, während die Durchgangs- und die Güterzüge nach wie vor mit Dampf betrieben werden. Es sollen täglich 78 Züge verkehren; in den Morgen- und Abendstunden ist ein dichter Verkehr vorgesehen, während zu den übrigen Tageszeiten die Züge in halbstündigen Abständen fahren sollen. Auf der ganzen Strecke sind 19 Haltestellen. Die Fahrgeschwindigkeit beträgt durchschnittlich 40 km in der Stunde, wofür das Kraftwerk rund 6000 KW abgibt. Jeder Triebwagen hat 2 Motoren von je 225 PS, die als Wechselstrom-Reihenschluß-Repulsionsmotoren ausgebildet sind und mittels Vorgelege die Achsen antreiben. Der hochgespannte Wechselstrom von 25 Per.-Sek. wird in 2 Leitungen an der Bahnlinie entlang zur Unterstation geführt. Von der Oberleitung wird der Strom durch Walzenstromabnehmer den Wagen zugeleitet, wo er für den Betrieb der Motoren umgeformt wird.

— **Eiserne Personenwagen auf den Eisenbahnen in den Vereinigten Staaten von Amerika.** Am 31. Dezember 1915 waren von 61 728 Personenwagen der Eisenbahnen in den Vereinigten Staaten 14 286 völlig aus Eisen gebaut, 5050 hatten Unter-

gestelle aus Eisen, während 41 382 aus der alten Holzbauart bestanden. Der Prozentsatz der in den letzten 7 Jahren neu angeschafften völlig aus Eisen hergestellten Personenwagen hat sich von 26 im Jahre 1909 auf 73.7 % im Jahre 1915 gesteigert. Der Prozentsatz der neu gebauten hölzernen Personenwagen betrug im Jahre 1915 auf den nordamerikanischen Bahnen noch 0.2 %.

Bücherschau.

— **Wie baut man fürs halbe Geld in Ost und West neu auf?** Volkstümliche Bauweise für Stadt und Land mit ungeübten Arbeitern und eigenem Baumaterial von jedermann in 8 Wochen gebrauchsfertig auszuführen. Mit zahlreichen Abbildungen herausgegeben von Dipl.-Ing. Curt Adler. Preis 1 M. (Porto 10 Pf.) Heimkultur-Verlagsgesellschaft, Wiesbaden.

Für den Wiederaufbau zerstörter Ortschaften im östlichen und westlichen Kriegsgebiet, sowie auf dem Balkan, ferner für Notbauten und selbst für die Unterkunfts- und sonstigen Baulichkeiten unserer Krieger wird hier eine dem Betonbau ähnliche billige Massivbauweise in Wort und Bild vorgeführt, die 40—60 % Ersparnis gegenüber dem Ziegelbau und dabei mehrfach schnellere Herstellung ermöglicht. Wo man also billig und schnell, dabei aber dauerhaft bauen will, sollte man nicht versäumen, diese ansprechende Schrift zu lesen, die besonders auch allen Landwirten und unseren Kriegern willkommen sein wird.

Amtliche Mitteilungen der Geschäftsführenden Verwaltung.

Fahrscheinverzeichnisse.

Mit Gültigkeit vom 1. August d. J. ab ist je ein Berichtigungsblatt III zu dem alphabetischen und arithmetischen Fahrscheinverzeichnis herausgegeben worden.

Vereinskilometerzeiger.

Zu dem Kilometerzeiger Nr. 88 (Niederländische Staatsbahn) ist der Nachtrag II herausgegeben worden.

Rundschreiben der Geschäftsführenden Verwaltung sind ergangen lassen worden:

Nr. I 59 vom 18. Juli d. J. an die am Vereinsreiseverkehr selbständig beteiligten Verwaltungen und die K. K. Staatsbahndirektionen, betreffend das III. Berichtigungsblatt zu den Fahrscheinverzeichnissen (abgesandt am 20. Juli d. J.).

Nr. V 120 vom 24. Juli d. J. an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend die Sammlung von Vereinskilometerzeigern (abgesandt am 26. Juli d. J.).

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Eröffnung von Stationen.

Niederlausitzer Eisenbahn.

Am 1. August d. J. wird in Km. 2,145 der Bahnstrecke Falkenberg bei Torgau-Klein Rössen die Tarifstation Falkenberg bei Torgau Nord eröffnet und vom gleichen Tage ab in den diesseitigen Binnentarif einbezogen. Dieselbe dient nur dem Wagenladungsverkehr der Firma Kupsch & Seidel, Holzhandlung und Imprägnierwerk. Annahme und Auslieferung von Sprengstoffen sowie von Fahrzeugen und lebenden Tieren ist ausgeschlossen. Abfertigung der Frachtbriefe erfolgt durch Station Herzberg (Elster) Stadt. Die Tarifentfernung wird gebildet durch Anstoß von 3 km an Falkenberg und 4 km an Klein Rössen.

Berlin, den 24. Juli 1916. (1016)
Die Direktion.

2. Güterverkehr.

Ausnahmetarif 2 q für Natriumnitrit und Natriumnitrit-Nitrat.

In Abänderung unserer Bekanntmachung vom 26. Mai 1916 wird der Ausnahmetarif bis zum 31. Dezember 1916 verlängert.

Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbureau, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 26. Juli 1916. (1025)
Königliche Eisenbahndirektion.

Güterverkehr mit den besetzten Gebieten Rußlands.

Vom 29. Juli 1916 ab gelten für frisches Kern-, Stein- und Beerenobst, das aus dem besetzten Gebiet in Rußland nach den Provinzen Ost- und Westpreußen, Posen, Brandenburg (einschl. Berlin) und Schlesien eingeführt wird, die Frachtsätze und Anwendungsbedingungen des deutschen Ausnahmetarifs 23 für die Gesamtentfernung von der Versandbis zur Bestimmungsstation über den benutzten Grenzübergang. Fracht hat stets der Empfänger zu zahlen.

Bromberg, den 26. Juli 1916. (1027)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der beteiligten Verwaltungen.

Norddeutsch-Schweiz. Güterverkehr.

Im Tarif, Teil II, Heft 3 vom 1. Januar 1915 werden Frachtsätze des Ausnahmetarifs Nr. 23 für Soda, kaustische, ab Würselen auf die folgenden Beträge geändert:

Bruggen a 450, b 405, Gossau a 457, St. Gallen a 447, b 402 Winkeln a 453 Centimes.

Karlsruhe, den 26. Juli 1916. (1015)
Namens der beteiligten Verwaltungen:
Gr. Generaldirektion der Bad. Staatseisenbahnen.

Betrifft: Ausnahmetarif 3 e für Steinsalz.

Mit sofortiger Gültigkeit wird Aachen-Rothe Erde als Empfangsstation in obigen Tarif aufgenommen.

Cöln, den 25. Juli 1916. (1019)
Königliche Eisenbahndirektion.

Tfv. 1253. Oberschlesisch-österreichischer Kohlenverkehr. Eisenbahngütertarif Teil II Heft 1, gültig vom 1. September 1913.

Mit Gültigkeit vom 1. Oktober 1916 bis zur Durchführung im Tarifwege werden die Frachtsätze für Groß Seelowitz der Abteilung A (Steinkohlen, Steinkohlenlösche [Steinkohlenasche] und Steinkohlenziegel [Briketts]) um 20 Heller für 1000 kg und der Abteilung B (Steinkohlenkoks und Steinkohlenkoksasche [mit Ausnahme von Gaskoks]) um 50 Heller für 1000 kg erhöht.

Kattowitz, den 27. Juli 1916. (1020)
Königl. Eisenbahndirektion Kattowitz, namens der beteiligten Verwaltungen.

Staats- und Privatbahn-Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. August 1916 tritt für die Verkehrsverbindung Wurzbach (Thür.)-Lauban ein Ausnahmetarif für Asbesterde in unreinem, meist feuchtem Zustande in Kraft.

Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbureau, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 27. Juli 1916. (10[illegible])
Königliche Eisenbahndirektion.

Deutsch-schwedisch-norwegischer Eisenbahnverband über Vamdrup und Saßnitz-Trälleborg. Gütertarif Teil II.

Am 1. August d. Js. wird die schwedische Station Bofors in den Tarif einbezogen.

Nähere Auskunft erteilen die Abfertigungsstellen.

Altona, den 25. Juli 1916. (10[illegible])
Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

Norddeutsch-niederländischer Güterverkehr.

Am 1. August 1916 tritt zum Ausnahmetarif für die Beförderung von Steinkohlen usw. von deutschen Stationen nach Stationen der niederländischen Eisenbahnen vom 1. Februar 1910 ein Nachtrag 13 in Kraft, enthaltend auch Änderungen des Tarifs Frachtsätze Abteilung A für verschiedene neue niederländische Empfangsstationen. Preis des Nachtrages 0,25 *M*.

Essen, den 24. Juli 1916. (10[illegible])
Königliche Eisenbahndirektion.

Tfv. 1253 und 1267. Oberschlesisch-Österreichischer Kohlenverkehr. Eisenbahngütertarif, Teil II, Hefte 1 und 3 gültig vom 1. September 1913. Aufhebung von Koksfrachtsätzen. Einführung neuer Frachtsätze.

Mit 30. September 1916 werden die den obengenannten Tarifheften und den Nachträgen in der Abteilung B enthaltenen, sowie die im Rahmen dieser Tarife

fte im Kundmachungswege eingeführ-
n Frachtsätze für Steinkohlenkoks und
inkohlenkoksasche nach den unten an-
führten Stationen außer Kraft gesetzt.
n Stelle der außer Wirksamkeit ge-
zten Frachtsätze treten am 1. Oktober
16 neue Frachtsätze in Kraft, die
genüber den gegenwärtig geltenden
achtsätzen nachstehende Erhöhungen
fweisen werden:

a) Im Hefte 1.

Erhöhungen bis zu 10 Heller für 1000
logramm nach:
Czernowitz bei Brünn transit, Friedek-
stek, Latein bei Brünn (nur rücksicht-
h der Versandstation Nr. 38), Leipnik,
iglitz, Poysdorf (nur rücksichtlich der
rsandstation 38) und Schimitz;
Erhöhungen bis zu 20 Heller für 1000
logramm nach:
Bad Ullersdorf, Bärn Stadt, Groß Opa-
vitz, Hombok, Mähr. Schönberg,
erau, Reutenhau und Wien Handels-
i;
Erhöhungen bis zu 30 Heller für 1000
logramm nach:
Auspitz, Bisenz-Pisek, Bladowitz,
ünn Nordbahnhof, Brünn Staatsbahn-
f, Czeitsch, Deutsch Liebau, Drasow,
wanowitz in der Hanna, Fischamend,
witsch-Jaroměřitz, Göding, Groß Kar-
vitz, Grumwirsch, Haugsdorf in Nie-
rösterreich, Heilendorf, Hohenstadt,
obouk, Königsfeld, Konitz, Liderzo-
tz, Mähr. Neustadt, Nedwieditz, Po-
chowitz, Proßnitz Lokalbahn, Proß-
z Nordbahnhof, Rausnitz-Slawikowitz,
kolnitz, Steinitz, Tischnowitz, Ung.
adisch, Wien Praterkai, Wischau,
setin und Zöptau;
Erhöhung um 30 Heller für 1000 kg
ch:
Angern, Bedihost, Brodek, Bystřitz
Hostein, Chropin, Drösing, Felds-
rg, Groß Pawlowitz, Grusbach-
hönau, Hlinsko u. H., Hohenau
rdbahnhof, Holleschau, Holubitz,
schtitz, Kobyli, Kojetein, Kremsier,
enowitz Nordbahnhof, Kwassitz-
umatschau, Laa Nordbahnhof, Lunden-
rg, Malenowitz, Marchegg, Mödritz,
pajedl, Neusiedl-Dürnholz, Otrokowitz,
rnhofen-Wulzeshofen, Rohatetz, Rohr-
ch i. M., Saitz, Sternberg, Wall.
seritsch, Zahlinitz, Zborowitz, Zellern-
rf, Zlin und Zwingendorf;
Erhöhungen bis zu 40 Heller für 1000
logramm nach:
Bennisch, Gänserndorf Nordbahnhof,
achowetz, Marienthal, Roznau am Rad-
st, Stadlau und Wien Franz-Josefs-
hnhof;
Erhöhungen bis zu 60 Heller für 1000
logramm nach:
Groß Wisternitz, Heiligenstadt, Nuß-
rf, Straßhof, Wien Donaukaibahnhof,
ien Donauuferbahnhof, Wien Kaiser-
atz, Wien Ostbahnhof und Wien Zwi-
henbrücken;
Erhöhungen bis zu 80 Heller für 1000
logramm nach:
Deutsch Wagram, Floridsdorf-Jedlesee,
ütteldorf-Hacking, Olmütz-Bleich,
mütz Hauptbahnhof, Olmütz-Hodolein,
nzing und Wien Westbahnhof;
Erhöhungen bis zu 96 Heller für 1000
logramm nach:
Floridsdorf, Gersthof, Groß Schwechat,
ernals, Inzersdorf Ort, Klein Schwechat,
ichelbeuren, Namiescht bei Olmütz,
ber Laa, Olmütz Neugasse, Olmütz
adt, Ottakring und Wien Nordwest-
hnhof.
Die Koksfrachtsätze nach Wien Nord-
hnhof loko und Wien Nordbahnhof
ansit werden mit 30. September 1916
ßer Kraft gesetzt. Hingegen werden
1. Oktober 1916 Koksfrachtsätze nach
Wien Nordbahnhof eingeführt, die bis zu 92 Heller für 1000 kg höher sind, als die gegenwärtig geltenden Koksfrachtsätze nach Wien Nordbahnhof loko.

b) Im Hefte 3.

Erhöhungen bis zu 12 Heller für 1000 Kilogramm nach:
Bruck a. d. M. Frachtenbahnhof, Gloggnitz, Pottschach, Ternitz, Wiener Neustadt Hauptbahnhof und Wiener Neustadt Schneebergbahn;
Erhöhungen bis zu 22 Heller für 1000 Kilogramm nach:
Neunkirchen Südbahnhof und Payerbach-Reichenau;
Erhöhungen bis zu 32 Heller für 1000 Kilogramm nach:
Breitenstein, Ebreichsdorf, Mürzzuschlag, St. Peter in Krain, Semmering und Triest (S. B. und St. B.);
Erhöhungen bis zu 42 Heller für 1000 Kilogramm nach:
Kapfenberg Südbahnhof, Mitterdorf und Steinbrück;
Erhöhungen bis zu 52 Heller für 1000 Kilogramm nach:
Faal, Graz Hauptbahnhof, Graz Staatsbahnhof, Judendorf, Markt Tüffer, Retznei und Wildon;
Erhöhungen bis zu 62 Heller für 1000 Kilogramm nach:
Marburg Hauptbahnhof;
Erhöhungen bis zu 82 Heller für 1000 Kilogramm nach:
Aspang, Atzgersdorf-Mauer, Baden Frachtenbahnhof, Biedermannsdorf, Brunn-Maria-Enzersdorf, Edlitz-Grimmenstein, Erlach, Fischau, Gumpoldskirchen, Inzersdorf (S. B.), Klein Wolkersdorf, Liesing, Maria-Lanzendorf, Mödling, Ober Waltersdorf, Perchtoldsdorf, Pitten, Vöslau-Gainfarn und Waldmühle;
Erhöhungen bis zu 92 Heller für 1000 Kilogramm nach:
Guntramsdorf (W. L. B.), Hetzendorf, Inzersdorf (W. L. B.), Leesdorf-Baden Frachtenbahnhof, Traiskirchen Aspangbahnhof, Traiskirchen Lokalbahn, Vösendorf-Siebenhirten und Wiener Neudorf;
Erhöhungen bis zu 112 Heller für 1000 Kilogramm nach:
Simmering Aspangbahnhof und Wien Aspangbahnhof.

Die Koksfrachtsätze nach Wien Südbahn loko und Wien Südbahn transit werden mit 30. September 1916 außer Kraft gesetzt. Hingegen werden ab 1. Oktober 1916 Koksfrachtsätze nach Wien Südbahn eingeführt, die bis zu 92 Heller für 1000 kg höher sind, als die gegenwärtig geltenden Koksfrachtsätze nach Wien Südbahn loko.

Die ziffermäßig ausgerechneten neuen Frachtsätze werden in demnächst erscheinende Tarifnachträge aufgenommen werden. Auskunft über die Höhe der neuen Frachtsätze erteilt unser Verkehrsbureau.

Bemerkt wird noch, daß die im Bekanntmachungswege eingeführten besonders ermäßigten Frachtsätze für Steinkohlenkoks und Steinkohlenkoksasche nach Triest (S. B. und St. B.) und Donawitz mit dem 30. September lfd. Js. ebenfalls außer Kraft treten.

Kattowitz, den 24. Juli 1916. (1010)
Königl. Eisenbahndirektion Kattowitz, namens der beteiligten Verwaltungen.

Staats- und Privatbahn-Güterverkehr, Teil II, Heft C 2.

Mit Gültigkeit vom 1. August 1916 wird die Station Laurahütte in die Ausnahmetarife 13 b und S 8 für Zink usw. als Versandstation mit den Frachtsätzen der Station Kattowitz aufgenommen.

Kattowitz, den 25. Juli 1916. (1007)
Königliche Eisenbahndirektion.

Niederländisch-Südwestdeutscher Güterverkehr.

Vom 1. Oktober 1916 ab werden die Frachtsätze der Station Tailfingen der Württemberg. Eisenb.-Gesellschaft in den Eilgut- und den Frachtstückgutklassen um je 10 ₰, in den Wagenladungsklassen um je 2 ₰ für 100 kg erhöht.

Cöln, den 24. Juli 1916. (1008)
Königliche Eisenbahndirektion.

Elsaß-Lothringisch-Luxemburgisch-Bayerischer Güterverkehr.

Im Warenverzeichnis des Ausnahmetarifs 5 a (für Steine) wird nachgetragen:
ferner für: Dachschiefer.

München, den 24. Juli 1916. (1009)
Tarifamt der K. B. Staatseisenb. r. d. Rh.

Güterverkehr der badisch-schweiz. Übergangsstationen mit der Schweiz.

Mit Gültigkeit vom Tage der Betriebseröffnung der Linie Brienz-Interlaken Ost an tritt zum Gütertarif Basel Bad. Stb.-Schweiz der Nachtrag V und zum Gütertarif Waldshut usw.-Schweiz der Nachtrag XV in Kraft. Die Drucksachen sind bei unserem Verkehrsbureau für 30 und 20 ₰ käuflich.

Karlsruhe, den 25. Juli 1916. (1017)
Gr. Generaldirektion der Staatseisenbahnen.

Staatsbahn- und Privatbahn-Güterverkehr. Heft C 1.

Am 1. August 1916 wird die Station Sötern in den Stationstarif mit Bingen (Rhein) Übergang Wasserweg aufgenommen. Auskunft über die Frachtsätze geben die beteiligten Güterabfertigungen und unser Verkehrsbureau.

Saarbrücken, 24. Juli 1916. (999)
Königliche Eisenbahndirektion.

Sächsisch-Schweizerischer Güterverkehr über Lindau. Tarif Teil II, 1. Heft.

Am 1. August 1916 treten folgende Frachtsätze des Ausnahmetarifs 13 B (Tonwaren aller Art) in Kraft:

Von \ Nach	Aarau SBB	Bern Hbf.	Biel (Bienne)	Luzern	Olten Bf.
	Abteilung III				
	für 100 kg in Centimes				
Meißen.....	260	316	302	292	269

Dresden, am 25. Juli 1916. (1000)
Kgl. Gen.-Dir. d. Sächs. Staatseisenb., namens der beteiligten Verwaltungen.

Binnentarif der Nebenbahn Krozingen-Münstertal-Sulzburg.

Mit sofortiger Wirkung wird zum Ausnahmetarif 1 a für die Stationsverbindung Etzenbach-Krozingen Kyanisieranstalt ein Ausnahmefrachtsatz von 9 ₰ für 100 kg eingeführt.

Karlsruhe, den 22. Juli 1916. (1002)
Betriebsdirektion.

---

a) Staats- und Privatbahn-Güterverkehr, Heft A, Anhang 4 (Stationstarif). — Tfv. 5. —

b) Gemeinsames Heft für den Wechselverkehr deutscher Eisenbahnen untereinander. — Tfv. 200. —

Sosnowice W. E. ist Tarifstation nicht allein für Wagenladungsgüter, sondern auch für Stückgüter im Durchgangsverkehr nach und von den k. u. k. Heeresbahnen jenseits Sosnowice W. E.

Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbureau, hier, Bahnhof Alexanderplatz.
Berlin, den 24. Juli 1916. (1001)
Königliche Eisenbahndirektion.

Sächsisch-Schweizerischer Güterverkehr (Verkehr mit Basel und Schaffhausen).
Am 1. August 1916 tritt der Nachtrag IX zum Gütertarif Teil II in Kraft. Er enthält Änderungen und Ergänzungen der Tariftabellen. Ferner werden durch ihn die Warenverzeichnisse zu den Ausnahmetarifen 1 (Holztarif), 2 (Rohstofftarif), 9 (Metalle usw.) und 9a (Eisen und Stahl usw.) und der Anhang geändert. Der Nachtrag kann von den beteiligten Verwaltungen und Stationen bezogen werden.
Dresden, am 25. Juli 1916. (1006)
Kgl. Gen.-Dir. d. Sächs. Staatseisenb., als geschäftsführende Verwaltung.

Niederländisch-Österreichisch-Ungarischer Verband.
Tarifheft 1 vom 1. Februar 1913 und Tarifheft 2 vom 1. Mai 1914.
Mit Gültigkeit vom 20. August erhält das Warenverzeichnis des Ausnahmetarifs 170 unter „Gummi" folgende Fassung: „Gummi (auch Kautschuk [Gummi elastikum]), Balata und Guttapercha".
Dresden, 25. Juli 1916. (1011)
Kgl. Gen.-Dir. d. Sächs. Staatsb., namens der beteiligten Verwaltungen.

Die „Bestimmungen für die bahnseitige Ver- und Entladung von Gütern in Cosel Hafen", gültig vom 10. Mai 1912, werden zum 30. September d. J. aufgehoben. An ihre Stelle tritt am 1. Oktober 1916 die „Hafenordnung für die Umschlagschlagstelle Cosel Hafen." Diese enthält als besondere Ausführungsbestimmungen zum Deutschen Eisenbahn-Gütertarif Teil I Abt. B Abschnitt B (Nebengebührentarif) und zum Staats- und Privatbahngüterverkehr, Gütertarif Teil II Heft A und C die Bedingungen, unter denen der Umschlag von Gütern in Cosel Hafen ausgeführt wird, ferner Bestimmungen über die Umladung von Gütern vom Schiff aufs Land und umgekehrt, sowie den Gebührentarif.
Die Hafenordnung ist zum Preise von 30 Pf. für 1 Stück bei den Stationskassen Breslau Hbf., Kandrzin, Kattowitz und Beuthen (Oberschles.), sowie bei der Güterabfertigung in Cosel Hafen erhältlich.
Kattowitz, den 24. Juli 1916. (1018)
Königliche Eisenbahndirektion.

Güter- und Tierverkehr zwischen Deutschland einerseits, Dänemark, Schweden und Norwegen andererseits.
Unsere unter dem 29. März d. J. erlassene Bekanntmachung, betreffend die durch Bundesratsverordnung vom 16. März d. J. getroffenen Bestimmungen über Nachnahme-Einschränkungen bei Sendungen vom Auslande und Verpflichtung zur Frachtzahlung im Auslande, wird aufgehoben. An ihre Stelle sind die von der Königlichen Eisenbahndirektion Berlin unterm 28. VI. d. J. — 8 V 8 — veröffentlichten Bestimmungen über Frachtzahlung und Nachnahmebelastung im Verkehr mit den nordischen Ländern, den Niederlanden und der Schweiz getreten.
Nähere Auskunft erteilen die Güterabfertigungen.
Altona, den 25. Juli 1916. (1013)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

Auf 1. Oktober 1916 erhalten im Tarif die Stationsnamen
Degmarn,
Enzweihingen,
Frickenhausen,
Gochsen,
Kleinglattbach,
Kochendorf Nord,
Kochersteinsfeld,
Kochertürn,
Linsenhofen,
Möglingen (Kocher),
Neuenstadt (Kocher),
Neuffen,
Oedheim,
Ohrnberg,
Onstmettingen,
Tailfingen,
Truchtelfingen,
Vaihingen (Enz) Stadt
das Verweisungszeichen Zu. Auf den gleichen Zeitpunkt werden erhöht:
a. die Frachtsätze dieser Stationen in den Ausnahmetarifen 1 (Holztarif), 1a für Stammholz usw., 2b für Zuckerrüben usw. 5b für Steine usw. (im Verkehr mit den Stationen Enzweihingen, Kleinglattbach und Vaihingen (Enz) Stadt nur die Frachtsätze für Pflastersteine), 10 und 10a für Getreide usw., um 2 ₰ für 100 kg,
b) die Stationsfrachtsätze Konstanz-Detal bei Amstetten, Gerstetten, Gussenstadt, Schalkstetten, Stubersheim und Waldhausen bei Geislingen in den Eil- und Frachtstückgutklassen um 10, in den Wagenladungsklassen mit Ausnahme der des Ausnahmetarifs 1a um 2 ₰ für 100 kg. Die Fußanmerkung zu den Frachtsätzen der Spezialtarife A 2, II und III und des Ausnahmetarifs 1 lautet vom gleichen Zeitpunkt ab: „Für Holz usw. (wie bisher) um 1 ₰ zu erhöhen."
Karlsruhe, den 26. Juli 1916. (1014)
Gr. Generaldirektion der Staatseisenbahnen.

3. Personen- und Gepäckverkehr.

Binnentarif der Lokalbahn Rhein-Ettenheimmünster.
Mit Wirkung vom 1. Oktober 1916 werden die besonderen Bestimmungen über die Ausgabe der Schülerzeitkarten geändert, und Schülerkarten für 15 Tage ausgegeben. Ferner gelangen auf 1. August 1916 Marktfahrkarten zur Einführung. Auskunft erteilt die Bahnverwaltung Ettenheim.
Karlsruhe, den 22. Juli 1916. (1003)
Betriebsdirektion.

Infolge Streckenverlegung zwischen Dragebruch und Kreuz treten ab 1. Oktober 1916 in einer größeren Anzahl der über diese Strecke gebildeten Stationsverbindungen geringe Tariferhöhungen im Personenverkehr ein.
Nähere Auskunft erteilt unser Verkehrsbureau.
Bromberg, den 27. Juli 1916. (1026)
Königliche Eisenbahndirektion, zugleich namens der mitbeteiligten Königlichen Eisenbahndirektionen.

Am 1. August 1916 erscheint ein Nachtrag X zum Personen- und Gepäcktarif der Königlich Sächsischen Staatseisenbahnen, Teil II, vom 1. Mai 1912, de Änderungen und Ergänzungen der Ausführungsbestimmungen zur Eisenbahn Verkehrsordnung sowie Änderungen de Anlagen enthält. Der Nachtrag liegt au allen Stationen des Sächsischen Staatsbahnnetzes aus und kann durch die Fahrkartenausgaben für 5 ₰ bezogen werden.
Dresden, am 26. Juli 1916. (1012)
Kgl. Gen.-Dir. d. Sächs. Staatseisenb.

4. Verdingungen.

Die Ausführung der Fahrbahndecken des Erweiterungsbaues des Bahnhofs Friedrichstraße in Berlin aus Lochsteinen und Beton soll öffentlich verdungen werden. Umfang des Objekts ca 900 qm 1,0 m starke Decke. Die Verdingungsunterlagen und Zeichnungen liegen im Geschäftszimmer der unterzeichneten Bauabteilung aus und können von dort, soweit der Vorrat reicht, vom 3. VIII. 1916 ab zum Preise von 1,00 ℳ für das Angebotheft und 2,00 ℳ für die Zeichnungen gegen post- und bestellgeldfreie Bareinsendung des Betrages (nicht in Briefmarken) bezogen werden. Die Angebote sind bis zur 15. August 1916, vormittags 11 Uhr versiegelt und mit entsprechender Aufschrift versehen einzureichen.
Zuschlagfrist bis zum 11. IX. 1916.
Frist für die Vertragserfüllung 2 Monate. (1004)
Königliche Eisenbahn-Bauabteilung Berlin, Prinz Louis Ferdinandstr. 1

5. Verkauf von Altmaterialien.

Verkauf von Altpapier.
Das bei der Eisenbahngüterabfertigung in Gustavsburg lagernde Altpapier soll verkauft werden, und zwar ungefähr:
55 500 kg beschriebene Akten, Bücher usw. zum Einstampfen,
47 700 kg bedruckte Akten, Bücher usw. zum Einstampfen,
13 700 kg alte Depeschenstreifen ohne Holzkern zum Einstampfen
1300 kg bedruckte Altpapiere zur freien Verwendung,
6900 kg in Ballen gepreßtes Kraftpapier zur freien Verwendung,
3700 kg alte Bücherdeckel, Aktendeckel und harte Papiere zur freien Verwendung,
3000 kg Eisenbahnpaketadressen und Benachrichtigungskarten zum Einstampfen.
Angebote sind post- und bestellgeldfrei und verschlossen, mit der Aufschrift „Angebot auf Ankauf von Altpapier" spätestens bis Dienstag den 8. August d. J., vormittag 11 Uhr, an uns einzusenden. Eröffnung derselben erfolgt im Beisein etwa erschienener Bieter zu dem bezeichneten Zeitpunkt im Verwaltungsgebäude, Rheinausstraße 1, Zimmer 72. Zuschlagfrist 22. August d. J. Angebotbogen nebst Bedingungen können bei unserem Zentralbureau eingesehen oder gegen postfreie Einsendung von 50 ₰ in bar von dort bezogen werden. Abnahme hat bis zum 30. September d. J. zu erfolgen.
Mainz, den 21. Juli 1916. (1005)
Königl. Preuß. u. Großh. Hess. Eisenbahndirektion.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen von dem verantwortlichen Schriftleiter, Eisenbahndirektions-Präsident a. D. v. Mühlenfels in Berlin.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nummer 60. 2. August 1916. LVI. Jahrgang.

Inhalt:

Die Haftpflichtversicherung im Bereich der württembergischen Staatseisenbahnverwaltung.

Ein neuer Frachtbrief mit Papierersparnis als Vorläufer eines neuen Abfertigungsverfahrens.

Nachrichten.

Deutschland: Über die mitteleuropäische Fahrplanbesprechung. — Frachtfreiheit der Wanderausstellung für Säuglingsfürsorge. — Eisenbahnunfall auf Bahnhof Cöln-Ehrenfeld. — An das sächsische Staatseisenbahnpersonal. — Gebührenerhöhung für die württembergischen Güterbeförderer. — Neuregelung der Teuerungszulagen und Beihilfen für staatliche Arbeiter, Bedienstete und Beamte in Baden. — Kleintierzucht im Eisenbahndirektionsbezirk Essen. — Groß-Berliner Verkehrsfragen.

Österreich: Die Buschtiehrader Bahn im ersten Halbjahr 1916. — Weibliche Schaffner bei der Südbahn. — Die Kohlenversorgung von Prag.

Niederlande: Die Nordbrabant-Deutsche Eisenbahn-Gesellschaft.

Übrige europäische Länder: Schwedisch-finnische Eisenbahnverknüpfung. — Nachrichten von den schweizerischen Eisenbahnen. — Vom englischen Frachtenmarkt. — Das finanzielle Ergebnis der russischen Eisenbahnsteuer.

Allgemeines.

Bücherschau.

Amtliche Mitteilungen.

Amtliche Bekanntmachungen.

Die Haftpflichtversicherung im Bereich der württembergischen Staatseisenbahnverwaltung.

Von Finanzrat **Honold**, Stuttgart.

Durch die neuere Gesetzgebung sind immer weitere Fälle der Schadenhaftung ohne Verschulden geschaffen worden. Dadurch hat die Versicherung gegen Haftpflicht im allgemeinen Wirtschaftsleben eine erhöhte Bedeutung gewonnen. Für einen der wichtigsten Fälle der Haftung ohne Verschulden, für die Haftung beim Betrieb der Eisenbahnen, hat jedoch diese Versicherung eine entsprechende Bedeutung bisher nicht zu erlangen vermocht. Dies hat seinen Grund nicht etwa in behördlicher Schwerfälligkeit, sich neuen Erscheinungen auf wirtschaftlichem Gebiet anzupassen; die Gründe liegen vielmehr in der Sache selbst. Die Gefahrtragung für die Eisenbahnen ist bei den Versicherungsgesellschaften nicht eben beliebt, einmal wegen des weiten Umfangs der Haftpflicht, der die Eisenbahnen schon nach den gesetzlichen Bestimmungen und noch mehr nach der Rechtsprechung mit ihrer ausdehnenden Auslegung des Begriffes „beim Betriebe einer Eisenbahn" unterliegen, und sodann wegen der außerordentlichen Höhe des Schadens, der bei schwereren Betriebsunfällen zu vergüten sein mag. Andererseits fallen die Gründe, die den privaten Unternehmer zur Versicherungsnahme gegen Haftpflicht veranlassen müssen, bei den Vielmillionenetats der Staatseisenbahnen weg. Auch bei schweren Unfällen wird der Etattitel dieser Verwaltungen für Haftpflichtzahlungen gegenüber den andern Ausgabetiteln verhältnismäßig von so untergeordneter Bedeutung bleiben, daß eine empfindlichere Störung des allgemeinen Staatshaushalts ausgeschlossen erscheint. Überdies sieht das Gesetz als Regel Rentenzahlungen und nur ausnahmsweise Kapitalabfindungen (vgl. Reichshaftpflichtgesetz § 7 und BGB. § 843) vor, so daß schlimmstenfalls eine Verteilung auf eine größere Zahl von Etatsjahren möglich ist. Auch könnten für den Abschluß eines Versicherungsvertrages mit Rücksicht auf die Höhe des möglichen Schadens nur ganz kapitalkräftige Versicherungsgesellschaften unter weitgehender Heranziehung der Rückversicherung in Frage kommen.

Und doch gibt es auch bei den Staatseisenbahnen ein weites Gebiet, auf dem die Versicherungnahme gegen Haftpflicht möglich und angezeigt ist. Dies sind alle die Fälle, wo einem Dritten eine Einräumung gemacht wird, die zu einer Haftpflicht der Eisenbahnverwaltung führen kann. Hier darf das Entgegenkommen, das einer einzelnen Person gewährt wird, nicht dazu führen, daß die Allgemeinheit mit einer Haftung aus diesem Vorgang zu Gunsten des Einzelnen belastet wird. Es ist deshalb üblich geworden, in solchen Fällen die vertragliche Übernahme der Haftpflicht durch den Gesuchsteller oder, soweit dies gesetzlich unzulässig (vgl. Reichshaftpflichtgesetz § 5) oder als nicht ausreichend anzusehen ist, durch einen Dritten auszubedingen. Diese vertragliche Haftpflicht pflegt sich in den Verträgen ganz schön auszunehmen und scheint bei rein formaler Betrachtung der Eisenbahnverwaltung volle rechtliche Sicherheit zu bieten. Aber wie steht es mit der praktischen Durchführung solcher Vertragsbestimmungen? Wenn es einmal zu einem größeren Schadenfall kommt und der vertragliche Haftpflichtanspruch geltend zu machen ist, so erheben sich fast immer gegen seine Durchführung die größten Schwierigkeiten. Es kann sich bei den meist auf die Dauer berechneten Vertragsverhältnissen die Vermögenslage des Vertragsgegners oder seines Rechtsnachfolgers im Laufe der Zeit verschlechtert haben, so daß eine Beitreibung aussichtslos ist; bei Gesellschaften mit beschränkter Haftung kann von vornherein für größere Haftpflichtansprüche die erforderliche Deckung fehlen. Aber auch, wo der Vertragsgegner an sich zahlungsfähig ist, werden sich bei größeren Ansprüchen, die seine Vermögensverhältnisse fühlbar beeinflussen, allerlei Rücksichten und Einflüsse geltend machen, die einer staatlichen Verwaltung die volle Durchführung ihres Anspruchs gegenüber einem einzelnen Staatsbürger erschweren oder vereiteln. Außerdem ist die vertragliche Haftpflicht häufig aus Billigkeitsgründen dahin ein-

geschränkt, daß sie bei Verschulden der Leute der Eisenbahn nicht eintritt. Es gibt aber beim Eisenbahnbetrieb kaum einen Unfall, bei dem schließlich nicht mit irgend welchen Gründen ein Verschulden eines Angesellten der Eisenbahn einzuwenden versucht wird. Wenn in solchen Fällen die Haftpflicht für den Schaden eines Dritten auferlegt ist, so können sich für die Behandlung des Schadenfalls ganz außerordentliche Umständlichkeiten und Weitläufigkeiten ergeben. Durch die vertraglichen Abmachungen zwischen der Eisenbahn und ihrem Vertragsgegner wird ja an der gesetzlichen Haftpflicht der Eisenbahn gegenüber dem Dritten nichts geändert. Es wird also zunächst zum Rechtsstreit zwischen dem Dritten und der Eisenbahn über seinen Schadenersatzanspruch kommen und diesem Rechtsstreit wird der Rechtsstreit zwischen der Eisenbahn und ihrem Vertragsgegner über die Voraussetzungen seiner vertraglichen Haftpflicht folgen; diesen beiden Rechtsstreiten ist womöglich noch im Falle von Zweifeln über die gesetzliche Haftpflicht oder im Falle der Verkennung der rechtlichen Bedeutung der vertraglichen Haftpflicht ein Rechtsstreit zwischen dem Dritten und dem Vertragsgegner der Eisenbahn vorhergegangen.

Die Erkenntnis dieser Sachlage hat die württembergische Staatseisenbahnverwaltung veranlaßt, im Laufe der letzten Jahre in ihre Verträge über Einräumungen irgend welcher Art an Stelle der bloßen Auferlegung vertraglicher Haftpflicht die Versicherungnahme gegen Haftpflicht mit Ersatz der Versicherungsprämie durch den Vertragsgegner aufzunehmen. Und zwar erstreckt sich diese Maßnahme nicht etwa nur auf neu abzuschließende Verträge, sondern auch im Benehmen mit dem andern Vertragsteil auf alle bereits bestehenden Verträge, schon um deswillen, weil nur dadurch bei der Versicherungnahme die günstigen wirtschaftlichen Folgen einer einheitlichen Zusammenfassung aller gleichartiger Haftpflichtgefahren durch entsprechende Ermäßigung der Prämiensätze erreicht werden konnten. Es kamen hier vor allem fünf Vertragsgruppen in Frage:

1. die Verträge über die Zulassung von Anschlußgleisen,
2. die Verträge über den Anschluß von Privatbahnen,
3. die Verträge über die Zulassung des Überschreitens der Bahngleise und des sonstigen Betretens der Bahnanlagen,
4. die Verträge über die Vermietung von Bahneigentum,
5. die Zulassung der Besichtigung von Bahnanlagen und -betriebsmitteln.

Die Überleitung der einzelnen Vertragsgruppen in die Haftpflichtversicherung soll im Folgenden näher dargestellt werden.

I. Anschlußgleise.

Die praktisch bedeutsamste und in ihrer Regelung schwierigste Gruppe waren die Verträge über die Zulassung von Anschlußgleisen. In diesen Verträgen war nach den allgemeinen Bestimmungen, die das K. Württ. Ministerium der auswärtigen Angelegenheiten, Verkehrsabteilung, am 28. Januar 1893 über die Zulassung von Zweiggleis- und Weichenanschlußanlagen erlassen hatte, vereinbart, daß der Anschlußgleisbesitzer für den Betrieb auf dem Anschlußgleis als Betriebsunternehmer zu haften habe und daß er der Eisenbahnverwaltung für den bei einem Unfall oder sonst eintretenden Schaden an Personen oder Sachen haftbar und ersatzpflichtig sei, soweit nicht der Unfall oder der sonst eingetretene Schaden durch Verschulden der Eisenbahnverwaltung oder ihrer Leute herbeigeführt ist; auch hatte der Anschlußgleisbesitzer gegenüber der Eisenbahnverwaltung auf den Ersatz eigenen Schadens zu verzichten, soweit dieser nicht durch Verschulden von Eisenbahnbediensteten verursacht ist. Von den über 300 württembergischen Anschlußgleisen werden nur ganz wenige vom Anschlußgleisbesitzer mit eigenen Lokomotiven und eigenem Personal betrieben; auf allen übrigen stellt die Eisenbahnverwaltung ihre Lokomotiven und ihr Personal dem Anschlußgleisbesitzer zur Verfügung. Nach der früheren Rechtsprechung war als Betriebsunternehmer eines Anschlußgleises im Sinne des Reichshaftpflichtgesetzes anzusehen, wer aus dem Betriebe dieses Gleises wirtschaftlichen Vorteil zog. Insolange konnten in Übereinstimmung mit den Haftpflichtbestimmungen des Anschlußgleisvertrags Dritte ihre Ansprüche mit Erfolg gegen den Anschlußgleisbesitzer geltend machen und von der Eisenbahnverwaltung unbedenklich mit ihren Ansprüchen an den Anschlußgleisbesitzer verwiesen werden. Späterhin aber ging die Rechtsprechung dazu über, die Eisenbahnverwaltungen hinsichtlich des mit ihren Lokomotiven und ihrem Personal auf den Anschlußgleisen geführten Betriebs ausschließlich als Betriebsunternehmer anzusehen. Nunmehr mußten sich die eingangs erwähnten Schwierigkeiten bei der Behandlung der Ansprüche Dritter und bei der Durchführung der vertraglichen Ersatzansprüche gegen den Anschlußgleisbesitzer ergeben. Diese Schwierigkeiten waren gerade bei den Anschlußgleisen besonders unerwünscht, weil sie geeignet waren, die guten Beziehungen zwischen Eisenbahnverwaltung und Verfrachter zu stören. Für Unfälle, die der Person des Anschlußgleisbesitzers beim Betrieb des Anschlußgleises zustießen, hatte die Eisenbahnverwaltung überhaupt keine Deckung, weil insoweit die vertragliche Überwälzung der Betriebsunternehmereigenschaft auf den Anschlußgleisbesitzer nach Reichshaftpflichtgesetz § 5 ohne rechtliche Wirkung war.

Eine Neuregelung der Haftpflicht mußte sich daher gerade bei den Anschlußgleisen besonders nahe legen. Diese Regelung konnte, wenn einfache und klare Verhältnisse geschaffen werden wollten, nur dahin gehen, daß die Eisenbahnverwaltung die Folgerungen aus der Rechtsprechung zog und ihre gesetzliche Haftpflicht aus dem Betriebe auf den Anschlußgleisen, soweit er von ihr geführt wurde, auch vertraglich anerkannte. Ein Ausgleich für diese wirtschaftlich zugunsten des Anschlußgleisbesitzers übernommene Haftpflicht war an sich in verschiedener Weise denkbar, einmal durch Erhöhung der Überfuhrgebühren, sodann durch die Auflage voller Versicherungnahme seitens des Anschlußgleisbesitzers und endlich durch eigene Versicherungnahme der Eisenbahnverwaltung mit Ersatz der Prämie durch den Anschlußgleisbesitzer. Bei der Erhöhung der Überfuhrgebühren wäre mit der Abneigung der Anschlußgleisbesitzer zu rechnen gewesen, auch war eine volle Deckung dabei nicht für alle Fälle gesichert. Die Auflage der Versicherungnahme durch die Anschlußgleisbesitzer erschien nicht zweckmäßig, denn der einzelne Anschlußgleisbesitzer, soweit er nicht schon versichert war, hätte ungünstigere Bedingungen bei den Versicherungsgesellschaften für sich erlangt, als die Eisenbahnverwaltung bei einer einheitlichen Versicherung für alle Anschlußgleise. auch hätten die Anschlußgleisbesitzer dabei im Wege der Haftpflichtversicherung ihren eigenen Schaden nicht gedeckt erhalten können und die Überwachung des Abschlusses und der Fortdauer der Versicherungen wäre schwierig gewesen. So mußte denn als gangbarster Weg die einheitliche Versicherungnahme durch die Eisenbahnverwaltung und der Ersatz der anteilmäßigen Versicherungsprämie durch die Anschlußgleisbesitzer erscheinen.

Auch dabei ergaben sich Schwierigkeiten aus den bestehenden Versicherungsverhältnissen der Anschlußgleisbesitzer. Diese Schwierigkeiten wurden jedoch dank dem einsichtsvollen Zusammenwirken aller Beteiligten überwunden. Bei den Vorerhebungen wurde übrigens festgestellt, daß nur ein Teil der Anschlußgleisbesitzer gegen die ihnen auferlegte vertragliche Haftpflicht versichert war, während die übrigen entweder nur gegen ihre durch die Rechtsprechung wesentlich verringerte gesetzliche Haftpflicht oder überhaupt nicht versichert waren. Von den versicherten Anschlußgleisbesitzern war nahezu die Hälfte bei der gleichen Gesellschaft versichert, ein Sechstel bei

ner anderen Gesellschaft, die übrigen zwei Sechstel verteil-
'n sich auf eine große Zahl anderer Gesellschaften. Es wurden
nächst von verschiedenen Gesellschaften Angebote eingeholt.
ie Verhandlungen hierüber führten dazu, daß der Versiche-
ngsvertrag mit der bisher meistbeteiligten Gesellschaft ab-
schlossen wurde, der es dann überlassen blieb, andere Gesell-
haften zu beteiligen.

Die Haftpflichtbestimmungen in den An-
chlußgleisverträgen wurden als Grundlage für den
schluß des Versicherungsvertrags im Benehmen mit den An-
hlußgleisbesitzern dahin abgeändert, daß nunmehr die Eisen-
hnverwaltung nach Maßgabe der gesetzlichen Bestimmungen
r den Schaden haftet, der bei dem mit ihren Lokomotiven und
rem Personal geführten Betrieb des Anschlußgleises durch
ötung oder Körperverletzung von Personen oder durch Be-
hädigung von Sachen entsteht. Aus versicherungstechnischen
ründen, um den eigenen Schaden der Eisenbahnverwaltung in
e Versicherung mit einbeziehen zu können, und aus sonsti-
n Zweckmäßigkeitserwägungen wurde eine auch die Grenz-
lle regelnde Ersatzpflicht des Anschlußgleisbesitzers gegen-
er der Eisenbahnverwaltung in die Bestimmungen aufge-
mmen. Hiernach hat der Anschlußgleisbesitzer der Eisen-
hnverwaltung alle Aufwendungen zu ersetzen, die dieser ent-
hen aus ihrer Haftung beim Betriebe des Anschlußgleises
genüber Dritten, einschließlich der Leute des Anschlußgleis-
sitzers, aus Unfällen ihrer Leute bei diesem Betrieb auf
rund der Bestimmungen des Unfallfürsorgegesetzes für Beamte
d des Gewerbeunfallversicherungsgesetzes, aus Unfällen der
eute des Anschlußgleisbesitzers während ihres Aufenthaltes
f oder an den Staatsbahngleisen beim Wagenverstellen, aus
schädigung von Lokomotiven und Wagen nebst Zubehören
ährend ihres Aufenthalts auf dem Anschlußgleis und aus den
nwirkungen der vom Anschlußgleisbesitzer und seinen Leuten
f dem Anschlußgleis und den anschließenden Staatsbahngleisen
rgenommenen Betriebshandlungen auf die Staatsbahnanlagen
d die daselbst befindlichen Personen und Sachen. Für die
ernach vom Anschlußgleisbesitzer übernommene vertragliche
aftpflicht verpflichtet sich die Eisenbahnverwaltung, zu seinen
unsten Versicherung zu nehmen, während der Anschlußgleis-
sitzer der Eisenbahnverwaltung die Versicherungsprämie zu
setzen hat.

Der von der Eisenbahnverwaltung auf dieser Grundlage ab-
schlossene Versicherungsvertrag bietet Deckung gegen

1. die gesetzliche Haftpflicht der Eisenbahn-
verwaltung aus dem Betriebe der Anschlußgleise,
2. die vertragliche Haftpflicht der Anschluß-
gleisbesitzer im Rahmen der vorerwähnten Bestim-
mungen,
3. die gesetzliche Haftpflicht der Anschluß-
gleisbesitzer, soweit sie ihnen auch bei Überlassung
von Lokomotiven und Personal der Staatseisenbahnverwal-
tung verblieben ist, z B. aus dem Wagenverschieben durch
eigene Leute im Fabrik- oder Werkhof.

Obgleich die Haftpflicht unter 3. das Verhältnis zwischen
isenbahnverwaltung und Anschlußgleisbesitzer nicht berührt,
schien es doch im Interesse der Anschlußgleisbesitzer angezeigt,
e in die Versicherung mit einzubeziehen, um dadurch dem
nschlußgleisbesitzer eine getrennte Versicherungnahme mit
esonderer Prämie zu ersparen. Aus dem gleichen Grunde wur-
en auch die wenigen, vom Besitzer mit eigenen Lokomotiven
d Leuten betriebenen Anschlußgleise in die Versicherung mit-
einbezogen, da auch bei ihnen die Möglichkeit aushilfsweiser
Verwendung von Lokomotiven und Personal der Staatseisen-
bahnverwaltung jederzeit gegeben ist.

Die Versicherungsprämie wird berechnet nach der
Zahl der Wagen, die dem einzelnen Anschlußgleisbesitzer jähr-
lich zugeführt werden. Dabei wird der Prämienberechnung für
das am 1. April beginnende Versicherungsjahr die Zahl der im
vorausgegangenen Kalenderjahr zugeführten Wagen zugrunde
gelegt. Die Prämie wird für die ermittelte Gesamtwagenzahl
sämtlicher Anschlußgleise von der Eisenbahnverwaltung jähr-
lich vorausbezahlt und von der Eisenbahnverwaltung auf die
einzelnen Anschlußgleisbesitzer nach ihrem Anteil an der Ge-
samtwagenzahl umgelegt. Die sich dabei ergebenden Aufrun-
dungen bieten der Eisenbahnverwaltung einen ausreichenden
Ausgleich für ihren Verwaltungsaufwand und ihre Schäden
unter 10 ℳ, die aus Gründen der Geschäftsvereinfachung von
der Versicherung ausgenommen sind. Infolge der einheitlichen
Zusammenfassung aller Anschlußgleise ließ sich die Höhe der
Versicherungsprämie, unter gleichzeitiger Auskömmlichkeit für
den Versicherer, so günstig gestalten, daß die Anschlußgleis-
besitzer, die schon bisher gleichwertig, also vor allem auch
gegen ihre vertragliche Haftpflicht, versichert waren, einen
erheblich geringeren Betrag an die Eisenbahnverwaltung zu be-
zahlen haben, als sie bisher ihrer Versicherungsgesellschaft an
Prämie zu entrichten hatten. Diese Ermäßigung geht soweit,
daß einzelne Anschlußgleisbesitzer nur noch ein Dritteil ihrer
früheren Prämie zu bezahlen haben.

Zur tunlichsten Niedrighaltung der Prämie war in den neuen
Haftpflichtbestimmungen in Anlehnung an die älteren Bestim-
mungen vorgesehen, daß der Anschlußgleisbesitzer gegen die
Einräumung des Gleisanschlusses der Eisenbahnverwaltung
gegenüber auf den Ersatz des beim Betrieb des Anschlußgleises
ihm etwa an seinem Eigentum entstehenden Schadens verzichte.
Dieser Verzicht ist nach Art. 3 des württ. Sachschadengesetzes
vom 4. Juni 1903 rechtlich zulässig. Nachträglich wurde an-
läßlich eines bestimmten Schadenfalles aus den Kreisen der An-
schlußgleisbesitzer der Wunsch ausgesprochen, ihnen auch die
Möglichkeit der Versicherung ihres eigenen Schadens zu ver-
schaffen. Durch einen Nachtrag zum Versicherungsvertrag
wurde daher die Versicherung später erstreckt auch auf die
gesetzliche Haftpflicht der Eisenbahnverwal-
tung wegen Beschädigung des Eigentums der
Anschlußgleisbesitzer durch den Betrieb auf den An-
schlußgleisen, einschließlich der auf den Anschlußgleisen für
die Anschlußgleisbesitzer beförderten Sachen. Diese Ausdeh-
nung der Versicherung sollte nur für die Anschlußgleise gelten,
deren Besitzer sich freiwillig daran beteiligen wollten. Da eine
nach dem Umfang der Beteiligung abgestufte Zusatzprämie ver-
einbart wurde und die weit überwiegende Zahl der Anschluß-
gleisbesitzer zur Beteiligung bestimmt werden konnte, so ließ
sich eine mäßige Zusatzprämie erzielen.

Nach dem Ausgeführten hat durch die Neuregelung im Wege
der Haftpflichtversicherung die Eisenbahnverwaltung den ihr
nach den früheren Bestimmungen verbliebenen Teil der mit dem
Betriebe der Anschlußgleise zusammenhängenden Haftpflicht,
insbesondere die Haftpflicht wegen Verschuldens ihrer Leute,
in ihrer wirtschaftlichen Wirkung verloren. Trotzdem zahlen
die Anschlußgleisbesitzer an Versicherungsprämie unter
gleichen Bedingungen erheblich weniger als früher. Die Neu-
regelung hat also beiden Vertragsteilen in gleicher Weise
wirtschaftliche Vorteile gebracht. (Fortsetzung folgt.)

Ein neuer Frachtbrief mit Papierersparnis als Vorläufer eines neuen Abfertigungsverfahrens.

Unter dieser Überschrift sind in der Nr. 38 dieser Zeitung Vor-
chläge zur Umgestaltung des deutschen Frachtbriefes gemacht,
ie davon ausgehen, daß die in Aussicht stehende Ausdehnung
es Frachturkundenstempels auf Stückgutsendungen es nötig
ache, die Frachtbriefe mit eingedruckten Steuerwertzeichen
erzustellen.

Bei dieser Gelegenheit sei es angebracht, dem Frachtbrief
gleichzeitig eine andere, zweckmäßigere Form zu geben, die
dem augenblicklichen Bedürfnis nach Papierersparnis Rechnung
trage, vor allem aber eine gegen jetzt schnellere und einfachere
Abfertigungsweise ermögliche.

Soweit die Form der Steuererhebung in Betracht kommt, sind

die Ausführungen durch die inzwischen bekannt gegebenen Ausführungsbestimmungen zum neuen Steuergesetz gegenstandslos geworden, da nach diesen nicht nur das Einstempeln der Steuerwertzeichen — sogar durch Privatdruckereien — zugelassen ist, sondern auch, und das erscheint mir als das Wesentlichste, dem Absender die Verpflichtung zur Zahlung der Steuer für Stückgutsendungen und auch das Aufkleben der Steuermarken im Falle der Verwendung von Frachtbriefen ohne eingedruckte Marken auferlegt ist. Eine nennenswerte Erschwerung des Abfertigungsgeschäftes der Eisenbahn durch die Steuererhebung für Stückgutsendungen kommt also auch bei Beibehaltung des jetzigen Frachtbriefmusters kaum in Frage.

Die gemachten Vorschläge zu dessen Änderung erscheine aber trotzdem wichtig genug, um ein weiteres Eingehen darau angezeigt erscheinen zu lassen.

Es kann meines Erachtens nicht bestritten werden, daß da jetzige Abfertigungsverfahren, das in den deutschen Verkehrbeziehungen die früher auch hier benutzten Frachtkarten b seitigte, zwar gegen den früheren Zustand eine wesentlich Verbesserung gebracht hat, aber noch nicht einfach genug is um den Anforderungen des fortgesetzt zunehmenden Verkeh (Friedensverhältnisse vorausgesetzt) noch auf absehbare Ze gerecht werden zu können; daß ferner auch das jetzige Frach briefmuster durch seine zweiseitige Form die Behandlung d

Bemerkung: Der stark umrahmte Teil ist durch den Absender auszufüllen. Eigentumsmerkmal und Nummer des Wagens sind nur einzutragen bei Gütern, die der Absender verladen hat.

Frachtbrief.

(Für den Frachtvertrag gelten die EVO. und die Tarife.)

Wägestempel | Stempel der Versandstation

An. . . . . .

in . . . . . (auch Wohnung)

Duplikat(Aufnahmeschein-)stempel | Steuerstempel

Bestimmungsstation . . . . . Abgefertigt nach: | Lade- oder Leitungsvorschri Lade- od. Kurswagennumme

Bestimmungsort . . . . . (Nur anzugeben, wenn er ein anderer ist als die Bestimmungsstation.)

Zulässige oder vorgeschriebene Erklärungen wie: bahnlagernd, Anschlußgleis, Zoll- oder Steuerabfertigung in . . . . . ., mit Kleinbahn weiter nach . . . . . u. dgl.

Duplikat (Aufnahmeschein) beantragt?

Freivermerk

Stempel der Umbehandlungsstation

Adresse oder Zeichen	Nummer des Wagens: Eigentumsmerkmal	Nummer	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Rohgewicht kg
. . . . .	. . . . .	. . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .
. . . . .	. . . . .	. . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .
×—×—×—	×—×—×—	×—×	—×—×—×	—×—×—×—×—×—×—×—×—	—×—×—×	

Verladen (von der Eisenbah in Wagen:

Umlade- oder Zugeingangsstempel:

Interesse an der Lieferung: (in Buchstaben) ℳ

Nachnahme: . . . . . ℳ . . . . ₰

(Etwaiger Einzelnachweis Rückseite) Zu wiederholen (die Mark in Buchstaben):

ℳ ₰

Unterschrift des Absenders:

. . . . . ., den . . . / . . . . 19 . . . . . .

Wohnung:

×—×—×—×—×—×—×—

Frachtbriefkarte.

An . . . . . .

in . . . . . .
(auch Wohnung)

Bestimmungsstation . . . . . .

Bestimmungsort . . . . . .

Zulässige oder vorgeschriebene Erklärungen:	Duplikat (Aufnahmeschein) beantragt?
. . . . .	. . . . .
. . . . .	Freivermerk
	. . . . .

Adresse oder Zeichen des Wagens Eigentumsmerkmal	Nummer des Wagens Nummer	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Rohgewicht kg
. . . . .	. . . . .	. . .	. . . . .	. . . . .	. . .
—×—	—×—	—×—	×—×—	×—×—×—×—×—×—	×—×

Interesse an der Lieferung (in Buchstaben) . . . . . .

Nachnahme . . . . . ℳ . . . ₰

Unterschrift des Absenders

. . . . . .

. . . . . ., den . . / . . . . . 19 . .
Wohnung

Berechnung Ladegewicht / Ladefläche)		Tarifklasse	Tarifsatz	Vom Absender bezahlt	Rechnung	Vom Empfänger zu erheben
erlangt (m)	gestellt (qm)			ℳ ₰		ℳ ₰
. .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .
—×—	—×—	×—×—	—×—	×—×—	×—×—×—×—×—×—	—×—

achtbriefe bei der Versand- und Empfangsabfertigung erwert, jedenfalls schwerfälliger macht, als sie wäre, wenn e Angaben auf einer Seite ständen. Schon aus diesem Grunde cheint der Versuch, eine einseitige Frachtbriefform zu affen, beachtenswert. Für eine Vereinfachung des Abfertigungsgeschäftes, für die im wesentlichen die ganze oder teilise Beseitigung der jetzigen zeitraubenden Eintragungen in Versandbücher in Betracht kommt, wird der einseitige Frachtef geradezu Bedingung, weil dann, wie schon in den Ausrungen in Nr. 38 d. Ztg. angedeutet ist, eine Pause oder ein schnitt des Frachtbriefes auf der Versandstation zurückbeten werden muß. Das in den erwähnten Ausführungen für sen Zweck vorgeschlagene Muster eines neuen Frachtbriefes weist sich jedoch meines Erachtens dazu nicht brauchbar ug. Vor allem tritt die Durcheinanderschachtelung der vom sender und der von der Eisenbahn einzutragenden Angaben der stärker hervor; ein Übelstand, der bei dem jetzt im brauch befindlichen Frachtbrief gegenüber dem vor diesem itenden glücklich beseitigt war.

s fragt sich ferner, ob nicht noch weitere Vordruckangaben die vorgeschlagenen über „Zollerledigung und Umbehandlg“ entbehrt werden können. Das ist meines Erachtens der Fall bezüglich der Spalten für „Prüfungsstempel der Bahn, Kurswagen- und Markensendung Nr., für Eigentumsmerkmal und Nummer des Wagens“, sowie der neu vorgesehenen Spalte für die Versandnummer.

Der Prüfungsstempel der Bahn kann jetzt durch die Steuerstempelung ersetzt werden. Er ist außerdem eine veraltete Einrichtung und bietet doch keine ausreichende Gewähr für vorschriftmäßiges Papier und richtigen Druck, da er größtenteils gar nicht mehr von der Eisenbahn angebracht wird. Wenn schon bei den geldwerten Fahrkarten der Kontrollstempel seit länger als 15 Jahren für entbehrlich erachtet wird, dürfte er hier erst recht zu entbehren sein.

Die Markenbuchnummer kann ebenso wie jetzt die Versandbuchnummer im Stempel angebracht werden. Da der Stempel, der die für die Frankatur verwendeten Eisenbahnmarken entwertet, im Frachtbrief auf einer ganz anderen Stelle als der Stempel der Versandstation steht, kann eine Verwechselung mit der Versandnummer nicht vorkommen. Der Eintrag der Markenbuchnummer in den diese entwertenden Stempelabdruck oder in die Marke selbst bietet außerdem bessere Gewähr für richtige Marken-Verwendung und -Entwertung. Wie die Zusammenlegung der Spalten für Kurswagennummer, Eigentumsmerkmal und Nummer des Wagens und Ladegewicht mit anderen gedacht ist, läßt der in den mit ×—×—× gezeichneten Räumen in verkleinertem Maßstabe wiedergebene Musterentwurf ohne weiteres erkennen. Es sei dabei auch auf die veränderte Fassung der „Bemerkung“ hingewiesen. Da sehr häufig mehrere Ladungen mit einem Frachtbrief aufgegeben werden, so muß, wenn das Bedürfnis einer besonderen Spalte für Angabe des angeforderten und des bereitgestellten Ladegewichts überhaupt anerkannt wird, diese auch mehrere Querspalten für die entsprechenden Angaben mehrerer Wagen haben. Gebraucht werden die Angaben nur für die Berechnung der Fracht und der Steuer*). Sie werden deshalb zweckmäßig ebenso wie die übrigen Angaben für die Berechnung unmittelbar neben die Rechnung gebracht, ebenso wie die für das abgerundete (besser gesagt „berechnete“) Gewicht. Damit wird die bewährte Einrichtung der Rechnungsseite des jetzigen Frachtbriefes beibehalten.

Die unmittelbare Über- und Nebeneinanderstellung derjenigen Absenderangaben und eisenbahndienstlichen Eintragungen, die ihrem Wesen nach zusammengehören oder voneinander abhängen, wird das Muster übersichtlicher machen und damit den Gebrauch erleichtern. Insbesondere wird es wertvoll sein, die mangels einer Vorschrift des Absenders nötig werdende eisenbahnseitige Angabe des Eingangsbahnhofs bei Orten mit mehreren Bahnhöfen unmittelbar neben den Namen der Bestimmungsstation setzen zu können, ohne den Grundsatz der scharfen Unterscheidung der Räume für Absender- und Eisenbahneinträge verlassen zu müssen. Da der Raum für den „Stempel der Umbehandlungsstation“ nur in verhältnismäßig sehr wenigen Fällen gebraucht wird, ist das Anbringen unter dem für die „Lade- oder Leitungsvorschrift“ zweckmäßig, damit er für diese nötigenfalls mit ausgenutzt werden kann. Dasselbe gilt für die Kurswagennummer, deren Angabe in viel weniger Fällen in Frage kommt, als die Lade- oder Platznummer. Im übrigen soll das Muster auch ermöglichen, in der Pause des Frachtbriefes (Frachtbriefkarte) nur die dafür nötigen Angaben vorzusehen, nicht auch die nur für Unterwegs- und Empfangsstation erforderlichen, weil dann die Größe der Pause eine wünschenswerte Verringerung erfahren kann. Die Größe ist so gedacht, daß sie nur über etwa ¾ der Breite des Frachtbriefes selbst reicht und außer dessen stark umrahmten Teil nur noch die Rechnung und den Raum für Wäge- und Duplikatstempel, sowie für die Angabe des Abfertigungsbahnhofes deckt. Auf der Pause bleibt dann oben rechts ein freier Raum für eisenbahndienstliche Angaben der verschiedensten Art, soweit sie für die Versandabfertigung nötig werden, z. B. für Tagesstempel mit Buchungsnummer, Umbehandlungsstation, Vermerke über nachträgliche Verfügungen und dergleichen. Für alle einen Vordruck vorzusehen, erscheint nicht erforderlich. Regelung geschieht besser durch Abfertigungsvorschriften. Bei geringerer Größe unterscheidet sich die Pause in augenfälliger Weise vom Frachtbrief, erleichtert die Unterschiebung des Pauspapieres und die Abtrennung vom Frachtbrief. Den notwendigen Heftrand ergibt ohne Überschreitung des Reichsbogenformates der Abschnitt, in dem die „Bemerkung“ angebracht ist.

Bei der etwaigen Einführung des neuen Frachtbriefmusters

*) Nach dem inzwischen festgesetzten neuen Steuertarif ist für die Steuerberechnung eine Unterscheidung nach angefordertem und gestelltem Ladegewicht nicht mehr erforderlich. Da für die Frachtberechnung lediglich das gestellte Ladegewicht oder die gestellte Ladefläche maßgebend ist, so kann die Unterscheidung zwischen angefordertem und gestelltem Ladegewicht jetzt überhaupt entfallen. Für die Geldspalten der Rechnung wird dadurch in wünschenswerter Weise noch etwas an Breite gewonnen.

D. Verf.

wird auch darauf Bedacht genommen werden müssen, daß mit Rücksicht auf nichtgeschäftsmäßigen Versand von Privatleuten, denen die Vorhaltung von Pausgerätschaften für einzelne Versandfälle nicht gut wird zugemutet werden können, auch die Möglichkeit der Herstellung der Frachtbriefkarte im gewöhnlichen Schriftwege offen gelassen werden muß. Es müssen also 2 Sorten Frachtbriefe vorrätig gehalten werden; die eine zum Pausen eingerichtet, die andere zum Ausfüllen im gewöhnlichen Schriftwege. Schwierigkeiten dürften sich aus diesem Grunde kaum ergeben, da kein verschiedenartiger Druck, sondern nur wenig voneinander abweichende Papiersorten in Frage kommen.

Für das eigentliche Frachtbriefblatt kartonähnliches Papier zu verwenden, wie vorgeschlagen wurde, ist jedoch auf keinen Fall angängig. Es liegt zwar nahe, dem nur aus einem Blat bestehenden neuen Frachtbrief durch Verwendung von Karto papier die dem jetzigen vermöge seines Doppelblattformate eigene hohe Widerstandsfähigkeit gegen Zerknittern und Zer reißen zu erhalten oder sie noch zu überbieten. Der Gedank muß jedoch an dem Erfordernis scheitern, daß beim Ein-, Au und Umladen der Güter die Frachtbriefe zu dicken Packen vere nigt von den arbeitsharten Händen des Ladepersonals am untere Ende festgehalten und mit dem oberen umgeblättert werde müssen. Das würde bei der Steifigkeit kartonähnlichen P piers nicht möglich sein und die Frachtbriefe für die Behan lung durch das Ladepersonal geradezu gebrauchsunfähi machen. J

Nachrichten.

Deutschland.

— **Über die mitteleuropäische Fahrplanbesprechung** in Stuttgart am 18./19. Juli (vergl. Nr. 58, S. 693 d. Ztg.) entnehmen wir dem „Schwäb. Merkur" noch Folgendes: Beim Übergang von der Sommerzeit zur mitteleuropäischen Zeit in der Nacht vom 30. September auf 1. Oktober sollen grundsätzlich die Nachtzüge des Fernverkehrs, soweit möglich, von ihrem Ausgangspunkt entsprechend später abgehen, damit den Reisenden ein Aufenthalt unterwegs erspart wird. Bei einzelnen Zügen des Fernverkehrs und bei den Zügen des Nahverkehrs wird sich allerdings ein entsprechender Aufenthalt auf geeigneten Bahnhöfen unterwegs nicht vermeiden lassen. Bei der Besprechnung herrschte übrigens Einmütigkeit darüber, daß die Uhr von 1 Uhr auf 12 und nicht etwa von 12 auf 11 zurückgerichtet werden solle.

Außer den Maßnahmen für den Übergang beim Zeit- und Fahrplanwechsel wurden auch die Fragen erörtert, wie sich die Sommerzeit im Eisenbahnverkehr bis jetzt bewährt habe und ob vom Standpunkt des Fahrplans einer Ausdehnung der Sommerzeit über den Winter oder ihrem früheren Beginn etwa am 1. April, das Wort geredet werden könnte. Die Erfahrungen mit der Sommerzeit gingen allgemein dahin, daß sich erheblichere Schwierigkeiten nur bei der allerdings derzeit besonders wichtigen Milchbeförderung ergeben hätten, da die Landwirtschaft sich vielfach der Vorrückung der Zeit nicht anpassen konnte; doch sei fast in allen Fällen eine befriedigende Regelung erreicht worden und mit der reicheren Ausgestaltung des Fahrplans in Friedenszeiten werden die Anstände sich wohl ohne weiteres beheben. Im Ausflugsverkehr haben sich nur kleine Verschiebungen ergeben, denen die Bahnen ohne Schwierigkeit gerecht werden konnten. Bedeutende Ersparnisse an Beleuchtungskosten seien ohne Zweifel zu erwarten. So günstig also die Wirkung der Sommerzeit beurteilt wurde, so entschieden sprachen sich die Vertreter der deutschen, österreichischen und ungarischen Bahnen gegen ihr Erstreckung über den Winter aus, während für Friedenszeiten ihr früherer Beginn nicht von der Hand gewiesen wurde, jedoch in der Annahme, daß dann der Zeitwechsel getrennt vom Fahrplanwechsel durchzuführen sei.

— **Frachtfreiheit der Wanderausstellung für Säuglingsfürsorge.** Dem Wunsche des Hauptvorstandes des Vaterländischen Frauenvereins entsprechend, hat der preußische Eisenbahnminister angeordnet, daß die Gegenstände, die auf der vom Vaterländischen Frauenverein für die Zwecke der Kriegswohlfahrtspflege geschaffenen Wanderausstellung für Säuglingsfürsorge ausgestellt werden, auf den preußisch-hessischen Staatseisenbahnen frachtfrei befördert werden. Für die Beförderung der Ausstellungsgüter wird jedesmal ein geschlossener Güterwagen zur Verfügung gestellt werden.

— **Eisenbahnunfall auf Bahnhof Cöln-Ehrenfeld.** Amtlich wird aus Cöln unterm 27. Juli gemeldet: Heute nachmittag 2 Uhr 32 Minuten entgleiste der Personenzug 419 Herbesthal-Cöln bei der Durchfahrt durch den Bahnhof Cöln-Ehrenfeld. Die vier letzten Wagen des Zuges stürzten um. Zwei Reisende wurden getötet und etwa 25 verletzt, unter ihnen einige schwer. Die Ursache ist noch nicht aufgeklärt. Eine Untersuchung ist eingeleitet. Der Zugverkehr wird durch eingleisigen Betrieb aufrechterhalten. — Nach einer weiteren amtlichen Meldung vom 28. Juli ist eine der getöteten Personen der Kohlenhändler Peter Döhmen aus Tetz bei Jülich, bei der zweiten Person konnten die Personalien noch nicht endgültig festgestellt werden. Vermutlich ist es der Gastwirt Wilhelm Reger aus Stolberg-Atsch. Schwer verletzt sind: Hermann Pieck, Schneidermeister aus Habbelrath bei Horrem, Heinrich Zingsheim, Eisenbahnarbeiter aus Cöln-Nippes, Schillstraße 2, Fräulein Anna Biermatzki, Arbeiterin aus Reinickendorf-West bei Berlin, Frau Katharin Erdmann aus Arnoldweiler bei Düren, Fräulein Hubertine R sell aus Bergheim (Erft), Heinrich Esser aus Oberhausen.

— **An das sächsische Staatseisenbahnpersonal.** Der Präsider der Generaldirektion der sächsischen Staatseisenbahnen hat i deren Amtsblatt vom 29. Juli d. J. an das Personal folgende Vertrauensausspruch gerichtet:

Vor einem Jahre habe ich dem sächsischen Staatseisenbahn personal die Anerkennung und den Dank der Generaldirektio für sein Verhalten in schwerer Zeit und die Zuversicht ausg sprochen, daß es sich auch weiterhin allen Anforderungen de Krieges gewachsen zeigen werde. Nun am Ende des zweite Kriegsjahres stehend, dürfen wir mit Stolz sagen, daß dies Zuversicht nicht getäuscht hat. Draußen haben wiederun Hunderte unserer Mitarbeiter ihre Vaterlandstreue mit dem Tod besiegelt. Tausende stehen im blutigen Ringen an den Fronte und weitere Tausende widmen unter schwierigen Verhältnisse ihre Kraft den Eisenbahnen in den besetzten Gebieten. I Heimatlande aber sind im zweiten Kriegsjahre bei verminderte Zahl der Arbeitskräfte nicht geringere Betriebsaufgaben bewä tigt worden, als im ersten, während in den Familien der bitter Ernst des Krieges immer stärker fühlbar geworden ist. Auc da wird standhaft und treu mitgekämpft. Jetzt, da die ganz Nation in opfervollem, mutigem Ringen steht, werden unse Eisenbahner nicht erneut einen besonderen Dank und hervo hebende Anerkennung vernehmen wollen. Beides mögen sie abe in unserem festen Vertrauen dazu erblicken, daß die Beamte und Arbeiterschaft der sächsischen Staatseisenbahnen unwande bar der Hort hingebender Berufstreue, strengen Pflichtgefüh und opferfreudiger Tatkraft bleiben wird, als der sie sich bisher bewährt hat, und dessen das Vaterland jetzt mehr denn je b darf.

— **Gebührenerhöhung für die württembergischen Güterbeförderer.** Die württembergischen Güterbeförderer und Rollfuh unternehmer hatten bisher, soweit nicht von der Generaldirektio der Staatseisenbahnen für bestimmte Orte andere Sätze festg setzt waren, von den Empfängern und Versendern an Gebühre anzusprechen für die Bestellung und für die Abholung d Stückgüter bei Eilgut für je angefangene 50 kg 10 ₰, mindeste jedoch 20 ₰, bei Frachtgut für je angefangene 50 kg 8 ₰, mi destens jedoch 15 ₰. Sie sind nunmehr mit Rücksicht auf d durch den Krieg geschaffenen Verhältnisse ermächtigt worde bis auf weiteres zu erheben bei Eilgut für je angefangene 50 k 12 ₰, mindestens jedoch 20 ₰. Die Eilgutsätze gelten auc für Expreßgutsendungen von über 5 kg, soweit nicht einzel Güterbeförderer und Rollfuhrunternehmer hierfür schon bisher höhere Sätze hatten, die beibehalten werden dürfen. Die Mi destgebühr von 25 ₰ bei Expreßgutsendungen über 5 kg i auch bei Bestellung durch Stationspersonal zu erheben.

— **Neuregelung der Teuerungszulagen und Beihilfen für staatliche Arbeiter, Bedienstete und Beamte in Baden.** Die Zunahm der Teuerung und die sonstigen Erschwernisse der Lebens mittelversorgung haben die Großh. badische Regierung wi derum zu einer Neuregelung der Teuerungszulagen und Be hilfen für staatliche Arbeiter, Bedienstete, Beamte und Lehr veranlaßt. Durch die mit Wirkung vom 1. Juli in Kraft tr tenden neuen Bestimmungen wird die Einkommensgrenze, inne halb welcher Teuerungszulagen bewilligt werden (bisher fi die Ortsgruppen I und I a 200 ℳ, für die übrigen Ortsgrupp 185 ℳ im Monat) einheitlich auf 225 ℳ im Monat hinaufgesetz d. i. auf ein Jahreseinkommen von 2700 ℳ. Diese Obergren darf, wie bisher, überschritten werden, wenn in einer Famil mehr als 3 Kinder unter 15 Jahren vorhanden sind oder we neben mehr als 2 Kindern noch ein erwerbsunfähiges Angehörig zu unterhalten ist. Neu vorgesehen sind Teuerungszulagen fi ledige Arbeiter mit einem monatlichen Diensteinkommen v nicht mehr als 100 ℳ und für verheiratete Arbeiter ohne Kind innerhalb der allgemeinen Einkommensgrenze von 225 ℳ i

nat. Verwitwete oder geschiedene Arbeiter ohne eigenen Haus-
lt und ohne Kinder werden wie ledige, solche mit eigenem
aushalt wie verheiratete Arbeiter behandelt. Die Teuerungs-
lagen für Familien mit Kindern unter 15 Jahren sind in der
eise gebildet, daß zu dem Satze für die Familie ohne Kinder
ie Zulage für die Kinder zugeschlagen ist. Um Arbeiter mit
deren Diensteinkommen besonders zu berücksichtigen, wer-
n die nach den allgemeinen Bestimmungen zu berechnenden
lagen bei Diensteinkommen von nicht mehr als 130 ℳ im
nat um 30 % erhöht. Da für die Aufwendungen einer Fa-
lie allgemein nicht die Verhältnisse am Beschäftigungsort
s Mannes, sondern am Wohnort der Familie ausschlaggebend
id, ist für die Bemessung der Teuerungszulagen jetzt nicht
hr der Beschäftigungsort, sondern der Wohnort maßgebend.
ergibt sich daraus eine besondere Berücksichtigung der in
n Städten wohnenden Arbeiter.

Die monatlichen Teuerungszulagen betragen:

	an Wohnorten der Ortsgruppen					
	I und I a		II und II a		III und III a IV und IV a	
	ab 1. Juli	bisher	ab 1. Juli	bisher	ab 1. Juli	bisher
	bei einem monatlichen Diensteinkommen von nicht mehr als 100 ℳ					
für ledige Arbeiter	ℳ 5	ℳ —	ℳ 4	ℳ —	ℳ 3	ℳ —
	bei einem monatlichen Diensteinkommen					
	über 130 ℳ bis mit 225 ℳ	bis mit 130 ℳ	bis mit 200 ℳ	über 130 ℳ bis mit 225 ℳ	bis mit 130 ℳ	bis mit 185 ℳ	über 130 ℳ bis mit 225 ℳ	bis mit 130 ℳ	bis mit 185 ℳ
verheiratete Arbeiter	ℳ	ℳ	ℳ	ℳ	ℳ	ℳ	ℳ	ℳ	ℳ
ne Kinder..	8	10,4	—	6	7,8	—	5	6,5	—
t 1 Kind ...	12	15,6	6	10	13,0	5	8	10,4	4
2 Kindern	15	19,5	9	13	16,9	8	11	14,3	7
3 „	18	23,4	12	16	20,8	11	14	18,2	10
4 „	21	27,3	15	19	24,7	14	17	22,1	13
5 „	24	31,2	18	22	28,6	17	20	26,0	16
6 „	27	35,1	21	25	32,5	20	23	29,9	19
					u. s. f.				

Die Zulagen für verwitwete oder geschiedene Arbeiter ohne
genen Haushalt aber mit Kindern unter 15 Jahren sind für
ohnorte der Ortsgruppen I und I a um je 3 ℳ (3,90 ℳ), für
e übrigen Wohnorte um je 2 ℳ (2,60 ℳ) niedriger als die
lagen für verheiratete Arbeiter mit Kindern.

Neben diesen Zulagen wird, wie bisher, eine monatliche Zu-
ge von 3 ℳ bewilligt, wenn der Arbeiter erwerbsunfähige
tern, Großeltern oder Geschwister oder solche seiner Ehefrau
nz oder vorwiegend unterhalten muß.

Die vertragsmäßigen Bediensteten sowie die nichtetatmäßigen
d etatmäßigen Beamten und Lehrer können wie bisher Bei-
lfen nach den gleichen Grundsätzen und in gleicher Höhe er-
lten, wie sie nach dem Vorstehenden für die Teuerungszu-
gen der Arbeiter gelten. Eine Abweichung findet nur inso-
rn statt, als bei den etatmäßigen Beamten das Wohnungsgeld
d bei den etatmäßigen Lehrern die freie Wohnung oder die
etzinsentschädigung als Einkommensteil außer Betracht ge-
ssen werden und mit Rücksicht darauf die Einkommensgrenzen
rchweg um 300 ℳ für das Jahr — den auch in Reich und
reußen angenommenen Betrag — oder 25 ℳ für den Monat
drigen festgesetzt sind, als beim übrigen Personal.

Die finanziellen Wirkungen der Neuregelung stehen noch
ht fest; der entstehende Mehraufwand wird aber bei der star-
n Ausdehnung (teilweise über 100 %) des Personenkreises
d der namhaften Erhöhung der Zulagen recht erheblich sein.

— **Kleintierzucht im Eisenbahndirektionsbezirk Essen.** Nach
ier am 1. Juli d. J. veranstalteten Zählung waren in diesem
zirk vorhanden: 144 Bienenzüchter, 2741 Ziegenzüchter, 7770
ninchenzüchter und 3744 Geflügelzüchter. Es betreiben so-
t 14 399 Bedienstete Kleintierzucht, das sind 34 % der Gesamt-
hl der Bediensteten des Direktionsbezirks Essen. Die vorge-
nnten Züchter besaßen 718 Bienenvölker in beweglichem Bau, 253 Bienenvölker in unbeweglichem Bau, 4195 Ziegen (einschl. Lämmer), 436 Schafe, 49 000 Kaninchen und 35 103 Stück Geflügel.

Vergleichszahlen über Tierbestände in den früheren Jahren liegen nicht vor, dagegen solche über die Zahl der Züchter. Wir führen die Zahlen einer besonderen Zählung im Oktober 1913 an. Zu dieser Zeit waren vorhanden 125 Bienenzüchter, 1530 Ziegenzüchter, 1624 Kaninchenzüchter und 2484 Geflügelzüchter, insgesamt 5763 Kleintierzucht treibende Bedienstete. Die Gegenüberstellung dieser Zahlen mit den oben stehenden von 1916 läßt den gewaltigen Aufschwung der gesamten Kleintierzucht ohne weiteres erkennen. Die Zahl der Ziegen- und Kaninchenzüchter hat sich in einem solchen Umfange vermehrt, daß daraus zu ersehen ist, daß die Maßnahmen der Eisenbahnverwaltung zur Förderung der Kleintierzucht vollen Erfolg gehabt haben. Besonders erfreulich ist es, daß die Zahl der Geflügelzüchter sich trotz der gewaltigen Schwierigkeiten in der Futterbeschaffung nicht verringert, sondern ebenfalls vermehrt hat. Auch der Zusammenschluß der Bediensteten zu eigenen Fachvereinen hat günstige Fortschritte gemacht. Während im Oktober 1913 nur 117 Bedienstete in 3 Eisenbahn-Kleintierzuchtvereinen waren, bilden jetzt 3100 in 45 Vereinen die Bezirksvereinigung der Eisenbahnkleintierzüchter des Direktionsbezirks Essen. Zahlreiche weitere Bedienstete haben sich sonstigen Fachvereinen angeschlossen. Hoffentlich bringen die Bediensteten der gesamten Kleintierzucht weiter wie bisher reges Interesse entgegen, damit sie dadurch zum Wohle ihrer Familien und der Gesamtheit wirken.

— **Groß-Berliner Verkehrsfragen.** Gegen die in Nr. 59, Seite 704 ff. mitgeteilten Vorschläge des Direktors des Zweckverbandes Groß-Berlin wendet sich ein Beschluß des Berliner Magistrats. Letzterer hat sich in seiner Sitzung vom 21. Juli d. J. mit der Denkschrift beschäftigt und auf Grund dieser Beratungen folgende Erklärung veröffentlicht: „Der Direktor des Verbandes Groß-Berlin hat es für angemessen erachtet, eine Denkschrift über das Verkehrswesen veröffentlichen zu lassen, in welcher die Interessen Berlins in einen Gegensatz zu denen der Vororte gestellt und wohlerworbene Vertragsrechte Berlins als belanglos und lästig beiseite geschoben werden.

Die Veröffentlichung ist an demselben Tage erfolgt, an welchem einigen Mitgliedern der Berliner Stadtverwaltung ein Exemplar der Denkschrift zuging. Dem Magistrat von Berlin und dem Vorsitzenden des Verbandsausschusses ist die Denkschrift bisher überhaupt nicht zugegangen. Dieser Vorgang kennzeichnet die Auffassung, welche der Verbandsdirektor von den Rechten und der Stellung der Verbandsmitglieder hegt. Wollte man die Denkschrift zur Grundlage von Beratungen machen, so würde das die Eröffnung erbitterter kommunaler Streitigkeiten bedeuten, welche mit dem bewährten und erfolgreichen Handinhandgehen der Groß-Berliner Gemeinden während der gesamten bisherigen Kriegszeit nicht in Einklang zu bringen wären.

Berlin wird mit allen Kräften bestrebt sein, einer derartigen Entwickelung entgegenzutreten und dazu beizutragen, daß auch die großen Verkehrsfragen in Einmütigkeit aller Gemeinden behandelt und gelöst werden. Es hegt aber schwere Bedenken gegen die Tariferhöhung und die daraus eintretende außerordentliche Belastung des Verkehrs, welche den Ausgangspunkt und das Rückgrat der Denkschrift bildet, und welche über die Pläne des vorigen Jahres um das Vierfache hinausgeht. Angesichts der Aufwendungen, die der Krieg für die gesamte Bürgerschaft mit sich bringt, und welche die Leistungsfähigkeit der minderbemittelten Bevölkerung bis zur äußersten Grenze in Anspruch nehmen, könnte eine so einschneidende Verteuerung des Verkehrs nur im Falle zwingendster Not gutgeheißen werden. Eine solche Notlage kann aber namentlich bei den beiden größten Verkehrsunternehmungen nicht als vorhanden angesehen werden. Der Magistrat hält es deshalb für notwendig, diese Tariferhöhungsfrage bis zum Ende des Krieges ruhen zu lassen."

Österreich.

— **Die Buschtiehrader Bahn im ersten Halbjahr 1916.** In Ergänzung unserer Mitteilung in Nr. 56, S. 675 d. Ztg. entnehmen wir der „N. fr. Pr." noch folgendes: Die Buschtiehrader Bahn weist für das erste Halbjahr eine Mehreinnahme von rund 2,1 Millionen Kronen aus, an der beide Netze mit ziemlich gleichen Teilen beteiligt sind. Dabei sind die Einnnahmen nur für die ersten zwei Betriebsmonate endgültig ermittelt. Bei der endgültigen Buchung hat sich für den Monat Januar eine Mehreinnahme von 232 000 K. und für den Monat Februar eine solche von 143 000 K. ergeben. Ob sich bei den weiteren Richtigstellungen ähnlich günstige Ergebnisse zeigen werden, läßt sich natürlich nicht voraussehen. In der Hauptsache wurden die bisherigen Mehreinnahmen aus dem Frachtenverkehr erzielt,

der insbesondere durch die Eisenindustrie Zufuhren erhielt. Im Monat Juli werden voraussichtlich, wenn keine Zwischenfälle eintreten, weitere Mehreinnahmen in die Erscheinung treten, da der gleiche Monat des Vorjahres einen Ausfall von etwa 400 000 K. aufgewiesen hatte. Wie sich aber die Einnahmen weiterhin gestalten werden, läßt sich besonders in der Kriegszeit begreiflicherweise nicht voraussagen. Im zweiten Halbjahre 1915 hatte der Verkehr gegenüber den Kriegsmonaten 1914 eine bedeutende Steigerung erfahren, so daß sich in dieser Zeit die Betriebseinnahmen um rund 1.9 Millionen K. gehoben hatten. Es werden also im zweiten Halbjahre beziehungsweise in den letzten 5 Monaten des Jahres 1916 verhältnismäßig hohe Einnahmeziffern die Vergleichsgrundlage bilden, was immerhin einer weiteren Entwicklung der Mehreinnahmen entgegenwirken könnte. Zu der bisherigen Besserung der Betriebseinnahmen hat auch die Erhöhung der Kohlentarife im Verkehre von Stationen der Buschtiehrader Bahn nach Stationen anderer inländischer Bahnen beigetragen. Diese Tariferhöhung, die von der Regierung auf höchstens 3 K. für den Wagen eingeschränkt wurde, ist erst im letzten Vierteljahr 1915 in Wirksamkeit getreten. Sie hatte demgemäß im Vorjahre ihren Einfluß nur für 3 Monate geübt, während sie für 1916 das ganze Jahr hindurch wirksam sein wird. Den Mehreinnahmen werden aber auch bedeutende Mehrausgaben gegenüberstehen. Um zunächst eine wichtige Ausgabenpost hervorzuheben, sei auf das kommende Steuererfordernis hingewiesen, das im Jahre 1915 um 1.4 Millionen Kronen kleiner war, weil das niedrigere Erträgnis des Jahres 1914 die Besteuerungsgrundlage gebildet hatte. Nun ist der für das Jahr 1916 zu besteuernde Reingewinn um 5.4 Millionen Kronen höher als im Vorjahre, woraus sich eine entsprechende Mehrleistung an Steuern ergeben wird, die mit mehr als einer Million Kronen veranschlagt werden kann. Auch die sonstigen Auslagen werden ein starkes Mehrerfordernis ausweisen. Abgesehen von den Mehrleistungen des Bahnbetriebes sind dem Personal Teuerungszulagen gewährt und die Lebensmittelmagazine ausgestaltet worden, was ganz bedeutende Kosten verursachte. Alles in allem genommen ist mit einer bedeutenden Steigerung der Lasten für das Jahr 1916 zu rechnen. Bei der Gewinnverteilung des Lit. B-Unternehmens wird sich eine Entlastung zweifacher Art ergeben. Das B-Netz hatte aus dem verfügbaren Erträgnisse des Jahres 1915 den von der A-Strecke im Jahre 1914 vorschußweise bestrittenen Abgang von 125 000 K. gedeckt, ferner den dem Reservefonds zur Zahlung einer zweiprozentigen Dividende entnommenen Betrag von 692 000 K., anstatt allmählich, auf einmal zurückerstattet. Diese beiden Ausgabeposten, welche 817 000 K. ausmachten, werden diesmal entfallen.

— **Weibliche Schaffner bei der Südbahn.** Nun beginnt die Schaffnerin auch auf den Eisenbahnen heimisch zu werden. Immer mehr männliches Personal der großen Verkehrsstrecken wird zum Kriegsdienst einberufen, ein großer Teil muß außerdem den Heeresbahnen überlassen werden, und so hat denn das Eisenbahnministerium, dem Zug der Zeit gehorchend, einen Erlaß herausgegeben, in dem die Anstellung weiblicher Schaffner gestattet wird. Seit beiläufig 14 Tagen sind auf der Südbahn auch schon die ersten Schaffnerinnen zu sehen. Da ihre Amtskleider, die den Schaffneruniformen von den gleichen Gesichtspunkten aus nachgebildet sein werden wie bei den Straßenbahnen, erst in einigen Tagen fertig werden, so kennzeichnen die neuartige Amtsperson vorläufig eine Tellerkappe, eine Armbinde und die Zwickzange in der Hand. Auch ist die Verwendung der Schaffnerinnen gegenwärtig noch eine begrenzte. Laut erwähnten Erlasses dürfen sie weder im Kriegsgebiet noch auf Schnellzügen zum Dienst herangezogen werden. Auf Lastzügen, wo ihnen die Arbeit des Kuppelns zufallen würde, ist die Beschäftigung von Schaffnerinnen gleichfalls verboten; ebenso auf Zügen, die den Brenner oder den Semmering passieren, da dort den Schaffner bei Eisenbahnunfällen als Bremser eine große Verantwortung trifft. Nur Bruchstrecken des Personenzugverkehrs und die Lokalzüge bilden daher das Betätigungsfeld der Schaffnerin. Doch sind demgegenüber die Vorschriften, die für die „Exekutivdiensttauglichkeit" festgesetzt sind, ebenso streng, wenn nicht schärfer, wie bei den Schaffnern. Die bahnärztliche Untersuchung muß die volle körperliche Eignung der Bewerberinnen ergeben. Die Eisenbahnschaffnerin steht im Tagelohn, der 2.60 K beträgt.

— **Die Kohlenversorgung von Prag.** Am 17. und 18. Juli fanden auf Anregung der Prager Handels- und Gewerbekammer Beratungen über die Frage statt, ob zur Ergänzung der Kohlenvorräte in Prag Brennstoff aus den Stationen auf dem Bahnwege nach Aussig beziehungsweise Rosawitz und von dort auf dem Elbe- und Moldauwege nach Prag verfrachtet werden soll. Nach einer eingehenden Erörterung wurde mit Rücksicht auf die beruhigenden Erklärungen der Vertreter der Kohlengruben und des Eisenbahnministeriums beschlossen, vom Plane des Kohlentransportes auf dem Wasserwege abzusehen, aber alle Vorkehrungen zur künftigen Belebung des Verkehres auf der Elbe-Moldauwasserstraße zu treffen.

Niederlande.

— **Die Nordbrabant-Deutsche Eisenbahn-Gesellschaft 1915.** Die Gesellschaft, deren einzige Linie Boxtel-Wesel fast ganz von dem deutsch-englischen Durchgangsverkehr abhängig ist, hat naturgemäß unter dem Krieg besonders zu leiden gehabt. Die Gesamteinnahmen, die im letzten Jahr vor dem Kriege ihren höchsten Stand mit 1 361 740 Fl. erreicht und sich 1914 bereits auf 1 050 312 Fl. vermindert hatten, sanken 1915 auf 706 717 Fl. Das entspricht etwa den Einnahmen des Jahres 1898. Die Ausgaben beliefen sich demgegenüber auf 976 059 Fl. gegen 1 002 975 Fl. im Jahre 1914.

Wegen der Leistungen im Dienste der Mobilmachung kam zwischen der Gesellschaft und der Regierung eine Vereinbarung dahin zustande, daß der Staat, solange die Einnahmen der Gesellschaft nicht ausreichen, um die Betriebsausgaben zu bestreiten, für die Dauer der Mobilmachung für den Fehlbetrag aufzukommen hat. Dementsprechend zahlte der Staat zu den Einnahmen von 706 717 Fl. den Betrag von 630 330 Fl. Hierdurch wurde die Gesellschaft in die Lage gesetzt, wie 1914 die Zinsen der ersten Hypothek zu bezahlen. Die zweite Hypothek ging ebenso wie 1914 leer aus; eine Dividende hat die Gesellschaft noch nie verteilt. Die auf deutschem Boden gelegene Strecke der Gesellschaft wird seit Ausbruch des Krieges von der preußischen Staatsbahn (K. D. Essen) betrieben. Dr. O.

Übrige europäische Länder.

— **Schwedisch-finnische Eisenbahnverknüpfung.** Auf Grund einer eben zwischen Schweden und Rußland zustande gekommenen Abmachung wird nunmehr über den schwedisch-finnischen Grenzfluß Torneälf zwischen Torneå und Haparanda eine große Eisenbahnbrücke gebaut werden, die das fehlende Glied zwischen den Eisenbahnnetzen Schwedens und Finnlands bildet. Denn wie die finnischen Bahnen längst bis nach Torneå hinaufgehen, so ist auch die schwedische Staatsbahn, die schon vor etlichen Jahren etwa 30 km nördlich von Haparanda die finnische Grenze erreicht hatte, im letzten Jahr südwärts bis nach Haparanda fortgesetzt worden, so daß nur noch die Verbindung mit Torneå erübrigt. Zu diesem Zwecke war im vorigen Jahre eine schwedisch-russische Kommission niedergesetzt worden, deren Aufgabe darin bestand, über die Einzelheiten des Baues der Eisenbahnbrücke zu beraten. Mit dem Bau der Brücke, deren Kosten etliche Millionen Kronen betragen, soll im September d. J. begonnen werden; die Fertigstellung steht im Herbst 1918 zu erwarten. Die Brücke, in Eisenkonstruktion auf Pfeilern ausgeführt, erhält eine Länge von 405 m, und wird in der Mitte mit Rücksicht auf den Flußverkehr mit einem Drehspann von etwa 65 m versehen. Die Kosten werden je zur Hälfte von Schweden und Rußland getragen, doch dürfte der ganze Bau selbst von Schweden ausgeführt werden. Seit dem Kriegsausbruch hat der Verkehrsweg über Haparanda und Torneå bekanntlich für Rußland eine ungewöhnlich große Bedeutung erlangt, da die Schiffahrt zwischen Schweden und Finnland über den Bottnischen Meerbusen vielen Störungen ausgesetzt ist, während die übliche Winterschiffahrt nach dem finnischen Hafen Hangö vorläufig überhaupt nicht möglich ist, weil bald nach Kriegsbeginn ein übereifriger russischer Offizier die Wellenbrecher und sonstigen Einrichtungen Hangös in die Luft gesprengt hatte. Im letzten Winter war der Güterverkehr über Haparanda besonders groß, so daß sich der Mangel einer Bahnverbindung zwischen der schwedischen und der finnischen Grenzstadt, wo der Verkehr auf dem Fluß- und Landwege vor sich gehen mußte, besonders fühlbar macht. Nach der Fertigstellung der Eisenbahnbrücke wird der Verkehr über Haparanda eine durchgreifende Verbesserung erfahren und Haparanda selbst eine erhöhte Bedeutung gewinnen, aber für den für Rußland wichtigsten jetzigen Verkehrsabschnitt kommt sie zu spät. Immerhin wird die Verschiedenheit der Spurweite einem durchgehenden Verkehr entgegenstehen. M.

— **Nachrichten von den schweizerischen Eisenbahnen.** Zu den in Nr. 53 d. Ztg. bereits kurz erwähnten Ergebnis des Betriebes auf der Lötschbergbahn für das Jahr 1915 ist aus dem Geschäftsberichte noch folgendes nachzutragen. Die Gegenüberstellung der Betriebseinnahmen der Jahre 1914 und 1915 zeigt folgendes Bild:

	1914	1915	1915 gegen 1914
		Franken	
rsonenverkehr	1 705 677	872 071	— 833 606
(päckverkehr	143 326	61 659	— 81 667
'erverkehr	74 319	80 524	+ 6 205
(terverkehr	1 707 395	2 523 510	+ 816 115
(samte Betriebseinnahmen	3 630 719	3 537 765	— 92 954

Die Mindereinnahme ist besonders zurückzuführen auf den im ni 1915 erfolgten Eintritt Italiens in den Krieg und die damit Zusammenhang stehende Unterbindung des Durchgangsverhrs Deutschland-Italien, der zu Beginn des Jahres 1915 großen nfang angenommen hatte. Die Lage wurde dadurch noch verlimmert, daß der Fremdenverkehr fast völlig stockte. Im rigen beschränkte sich der Güterverkehr aus dem Ausland, soit er nach den einschränkenden Vorschriften der kriegführenu Staaten überhaupt erlaubt war, hauptsächlich auf Sendungen Genua zur Versorgung der Schweiz. Dieser Verkehr wurde er durch Ausfuhrschwierigkeiten, durch außergewöhnliche enzmaßnahmen und sonstige Hindernisse stark beeinträchtigt. nen Lichtblick in die sonst so ernste Lage brachte die am Oktober 1915 erfolgte Inbetriebnahme der neuen Jura-Abrzungslinie Münster-Lengnau. Allerdings kann die interionale Bedeutung dieses Teilstücks der Bern-Lötschberg-Simpnbahn während der Kriegsdauer nicht zur Geltung kommen. nn das Eingangstor Delle ist beinahe vollständig gesperrt. e neue Linie ist aber auch berufen, die inneren schweizeschen Verbindungen Basel-Westschweiz zu fördern, indem Züge von Münster aus nicht mehr den Höhepunkt der erre-Pertuis mit den Rampen von 25 ‰ Steigung zu überden haben, sondern mit einer Höchststeigung von nur 15 ‰ s dem Aaretal in das Birstal gelangen können. Die Fahrzeitkürzung auf der Strecke Delsberg-Biel beträgt für Schnellge rund eine halbe, für Personenzüge nahezu eine ganze unde. — Die Bodensee-Toggenburgbahn, die nächst n Bundesbahnen die größte schweizerische Vollspurbahn ist d sich aus den Linien Romanshorn-St. Gallen-Wattwil und mat-Neßlau zusammensetzt, gehört auch zu den notleidenden hnen. Dieser Notstand ist aber, wie die „Neue Zürcher Ztg." sführt, weniger verursacht durch den Krieg, als durch die ßerordentlich hohen Anlagekosten und den teuren, von den ndesbahnen besorgten Betrieb. Die Baukosten betragen für s Kilometer 533 635 Fr. (122 000 Fr. mehr als im Durchschnitt i den Bundesbahnen) und bedeutend mehr als bei allen anderen hweizer Privatbahnen, ausgenommen die Lötschbergbahn. Die hresrechnung für 1915 schließt mit einem Verlust von 64 000 Fr. ab, d. s. rd. 520 000 Fr. mehr als im Jahre 1914. Mit icksicht auf dieses ungünstige Ergebnis beabsichtigt die Bahn, 1. Mai 1917 zum Selbstbetrieb überzugehen und hofft, dadurch ößere Ersparnisse zu erzielen. — Ebenso wie die Eisenbahnen ben auch die Schiffsgesellschaften schwer unter den Wirkun- des Krieges zu leiden. Einen Beleg hierfür gibt der jetzt schienene Bericht der Schweizerischen Dampfbootsellschaft für den Untersee und Rhein für s Jahr 1915. Paß- und sonstige Schwierigkeiten ließen einen nnenswerten Fremdenverkehr überhaupt nicht aufkommen. e Gesamteinnahme aus dem Personenverkehr betrug nur 622 Fr. und ging gegenüber 1914 um 50 % zurück. Keines r 51 Jahre seit dem Bestehen der Gesellschaft weist im entntesten ein so schlechtes Betriebsergebnis auf. Trotz bedutender Ersparnisse schließt das Jahr 1915 mit einem Verlust n 35 613 Fr. ab. Bei diesem schlechten Ergebnis war es der sellschaft nicht möglich, die zweite Jahreszahlung von 750 Fr. für das Anlehen zu leisten, das man seinerzeit bei der schaffung des Dampfbootes Schaffhausen hatte aufnehmen issen. Die Bürgen haben nun für den Ausfall eintreten issen: Die badische Regierung zahlt 50 %, die Regierungen der ntone Thurgau und Schaffhausen je 25 % des Betrages. — ese wenig erfreulichen Ergebnisse schweizerischer Verkehrsstalten beanspruchen naturgemäß in hohem Maße die Aufmerkmkeit der beteiligten Handelskreise. So veröffentlicht jetzt Berner Handelsbank eine bemerkenswerte Untersuchung er den Einfluß des Krieges auf bernische Verehrsunternehmen, worin u. a. gesagt wird: „Bei der uppe der Touristenbahnen zeigen sich in erschreckender eise die großen finanziellen Schäden, welche der europäische ieg verursacht hat. Gut begründete Unternehmungen, die seit ner langen Reihe von Jahren mit schönem Nutzen arbeiten nten, die durch die Bewältigung eines großen einheimischen d fremden Touristenverkehrs ihre Daseinsberechtigung beesen und dem wirtschaftlichen Leben im Bernerlande große enste geleistet haben, befinden sich zurzeit in einer Lage, auch die schwarzsichtigsten Beurteiler von Touristenbahnen ht ahnen konnten. Gegenüber dem Jahre 1913, in welchem Vergleich zu den Jahren 1910 und 1911 bereits ein Rückgang der schweizerischen Fremdenindustrie festzustellen war, sind Betriebseinnahmen dieser Bahnen im Jahre 1915 im Durchnitt um 87.20 % zurückgegangen. Trotz ihrem Charakter als Touristenbahn ist die Möglichkeit einer Ausgabeverminderung eine begrenzte, und es weisen daher diese Bahnen Betriebszahlen auf, in welchen sich die Wunden, die der Krieg geschlagen, nur allzu deutlich widerspiegeln. Dank verfügbarer Mittel konnten die Berner Oberlandbahnen bis Ende 1915 ihren sämtlichen Verpflichtungen (einschließlich Verzinsung ihrer Anleihen) ohne Inanspruchnahme von Bankkrediten nachkommen, und auch gleich wie die Lauterbrunnen-Mürrenbahn den Fehlbetrag der Gewinn- und Verlustrechnung durch vorhandene Reserven tilgen, was leider bei der Wengernalpbahn und der Jungfraubahn nicht der Fall ist. Die Bilanzen dieser beiden letzten Unternehmungen weisen Ende Dezember 1915 neben den festen Anleihen infolge von nicht konsolidierten Baukrediten bedeutende schwebende Schulden auf. Da auch das Jahr 1916 noch unter dem Zeichen des Krieges steht, so wäre es verfrüht, über Maßnahmen zu verhandeln, welche einmal getroffen werden müssen, um die rückständigen Obligationencoupons, soweit solche vorhanden, einzulösen und die schwebenden Schulden zu tilgen, ohne allzu große Schädigung der Aktionäre. Kleine Touristenbahnunternehmungen, die schon vor dem Kriege in bedrängter Lage waren, werden vielleicht diese Krisis nicht überstehen können, aber für die andern bietet ihre Vergangenheit eine gute Gewähr, daß bei Eintritt ruhiger Zeiten auch wieder normale Betriebsergebnisse mit Sicherheit zu erwarten sind."

— **Vom englischen Frachtenmarkt.** Der „Köln. Ztg." wird geschrieben: Während im vergangenen Monat die Getreidefrachten von den nordamerikanischen Häfen nach England mit 6 sh. für das Quarter eine Erleichterung gezeigt hatten, haben sie sich jetzt auf das Doppelte des genannten Satzes erhöht, da nunmehr im Verkehr nach Nordamerika eine starke Knappheit an Schiffsraum infolge des Umstandes herrscht, daß die englische Regierung eine Anzahl von Schiffen nach den argentinischen Häfen geschickt hat. Diese Lage im Zusammenhang mit dem unbestimmten Wetter und den ungünstigen Ernteaussichten, die jetzt in England und ebenso in Frankreich herrschen, macht die Aussicht für die Herbstverschiffungen ziemlich ungewiß, und obgleich die ankommenden Getreidemengen ziemlich beträchtlich sind, muß man doch für die nächste Zeit mit einem Rückgang der Zufuhr rechnen, wenn der Mangel an Frachtraum nicht schnell wieder ausgeglichen werden kann. Schiffsraum ist jetzt begehrt für die Versendung von Hafer nach den französischen Häfen. Da aber die Reeder mit ihren Forderungen in der Mehrzahl über den Sätzen des Marktes bleiben und daran festhalten, sind nur sehr wenige Dampfer in Fahrt. Die in den La Plata-Häfen zur Ausfuhr verfügbaren Schiffe können zwar volle Frachtsätze in Anspruch nehmen, haben aber nicht viel Rückfracht in Aussicht. Für neutrale Dampfer wurden kürzlich 165 sh. gezahlt. Die Kohlenmärkte sind ruhig gewesen, und die Reeder haben Schwierigkeiten gehabt, die gewünschten Frachtsätze aufrecht zu halten. Der Ausfuhrhandel will weder am Tyne noch in Süd-Wales mehr als 70 sh. nach der italienischen Westküste bezahlen. Eine ziemlich beträchtliche Anzahl von Anfragen für Verfrachtung nach den französischen Häfen liegt zu den von der Regierung festgesetzten Sätzen vor. Dieser Verkehr scheint sich jetzt glatter abzuwickeln als im Anfang. Holzfracht von der Ostsee zeigt keine Bewegung infolge der Knappheit an Schiffen. Die Sätze nach den französischen Häfen sind noch hoch, und es ist nunmehr sicher, daß das Ergebnis der Geschäftszeit sehr enttäuschend sein wird, da wenig Aussichten darauf vorhanden sind, daß Holz, solange der Krieg dauert, in genügenden Mengen hereinkommen wird.

— **Das finanzielle Ergebnis der russischen Eisenbahnsteuer.** In der Nr. 25 S. 294 d. Ztg. ist bereits über das finanzielle Ergebnis der russischen Eisenbahnsteuer im Jahre 1915 berichtet worden. Danach hatte die Steuer dem Staatssäckel den Betrag von 224,7 Mill. Rubel eingetragen. Nunmehr teilt das Amtsblatt des Ministeriums der Verkehrsanstalten das Ergebnis der Steuern für das erste Viertel des laufenden Jahres mit und zwar gingen ein:

	Mill. Rubel
1. 15 % Staatssteuer vom Personen- und Gepäckverkehr	11,1
2. 25 % zeitweilige Steuer hiervon	21.6
3. zeitweilige Steuer vom Güterverkehr	45.6
4. besondere zeitweilige Steuer von der Beförderung von Baumwolle	18,2
zusammen	96,5

Nach dem Budgetvoranschlage werden für das ganze Jahr aus diesen Steuern Einnahmen im Betrage von 240 Mill. Rubel erwartet. Die Einnahmen des ersten Vierteljahres, die bereits 40,2 % des gesamten Voranschlages ergeben haben, lassen danach einen erheblich größeren Eingang an Steuern aus dieser Quelle erwarten. Es ist somit der Schluß zulässig, daß sich der Verkehr auf den russischen Eisenbahnen, entgegen allen Erwartungen, stark gehoben hat. m.

Allgemeines.

— **Restlose Kohlenvergasung.** Der Krieg hat uns darüber belehrt, daß wir bisher auf manchen Gebieten des häuslichen und industriellen Lebens wenig wirtschaftlich geschaltet haben; Chemie und Technik sind daher im Verlaufe des Krieges vor gewaltige neue Aufgaben gestellt worden, von denen die restlose Vergasung der Kohle mit Gewinnung aller Nebenprodukte wohl eine der wichtigsten ist. Mit der Kohle treiben wir eine große Verschwendung. Drei Viertel aller im Lande verbrauchten Kohle werden, wie in der „Sozialen Kultur" ausgeführt wird, als Hausbrand und in der Industrie für die Dampfkesselfeuerung verwendet, und dabei können nicht viel mehr als 10—20 % der der Kohle innewohnenden Wärmeenergie für die zu leistende Arbeit nutzbar gemacht werden. Die übrigen mehr als 80 % des Heizwertes der Kohle gehen als Abwärme, im energieverbrauchenden Dampfkessel, bei der Übertragung der Dampfkraft auf den hin und her gehenden Kolben, bei der Wasserkühlung der arbeitenden Maschinenteile usw. verloren. Gewaltige Mengen an Kohle könnten gespart werden durch Ausschaltung der Kolbendampfmaschine für die Kraftübertragung und ihre Ersetzung durch eine in wärmetechnischer Hinsicht wirtschaftlicher arbeitende Gaskraftturbine.

Noch weit auffallender ist die unwirtschaftliche Arbeitsweise der Kohlenfeuerungen, wenn man das Schicksal der Nebenerzeugnisse der Kohlenverarbeitung ins Auge faßt. Aus den 50 Millionen Tonnen Kohle, die jährlich in Deutschland verkokt werden, erhalten wir an Nebenerzeugnissen (also abgesehen von Gas und Koks): für 45 Millionen Mark Teer, für 125 Millionen Mark Ammoniak und für 125 Millionen Mark Benzol, also zusammen für 295 Millionen Mark Nebenprodukte. Da bei der Verbrennung der Kohle unter dem Dampfkessel und im häuslichen Herd diese Nebenerzeugnisse ausnahmslos in die Luft treten, so entspricht das ohne weiteres einem sichtbaren Verlust von 885 Millionen Mark für 150 Millionen Tonnen Kohle, die jährlich in Deutschland in Industrie und Haushalt bei uns jahraus, jahrein verfeuert werden, wenn man allein die bis zur Verkokung der Kohle entweichenden Nebenerzeugnisse berücksichtigt. Aber, und das ist das Wesentliche, das Ziel sparsamer Verwendung unserer Kohlenvorräte ist nicht schon erreicht in der Verkokung der Kohle unter Gewinnung aller dabei entstehenden Nebenerzeugnisse, wie Teer, Ammoniak, Benzol und Gas, sondern es muß noch die Forderung aufgestellt werden, daß für die Hauptmasse der 150 Millionen Tonnen Hausbrandkohle und Industriekohle allmählich eine noch weit vollkommenere Ausnutzung in die Wege geleitet wird, und zwar in Hinsicht sowohl auf den Heizwert als auch auf die Gewinnung der Nebenerzeugnisse, insbesondere des Stickstoffgehalts der Kohle. Das Gedeihen unserer Landwirtschaft und damit die Zukunft unseres Volkes ist größtenteils bedingt durch die Bereitstellung genügend großer Mengen billigen Stickstoffdüngers. Bisher glaubten wir ohne Chilesalpeter nicht auskommen zu können; der Krieg hat es zuwege gebracht, daß die verschiedenen Verfahren der Nutzbarmachung des Luftstickstoffs heute schon so weit in die Praxis eingeführt worden sind, daß wir hoffen dürfen, zukünftig ganz ohne Chilesalpeter auszukommen. Aber es gibt noch einen anderen Weg, den Stickstoffbedarf der Landwirtschaft zu billigem Preis in jeder Menge sozusagen nebenher zu decken. Dieses Verfahren besteht in der „restlosen Vergasung der Steinkohlen auf dem Wege der trocknen Destillation verbunden mit der Einwirkung von Wasserdampf und Luft auf den durch die Destillation entstandenen Koks". Bei der nur bis zur Verkokung gehenden Vergasung der Kohlen bleibt bei weitem die größte Menge des in der Kohle vorhandenen Stickstoffs im Koks zurück und geht dann beim Verbrennen des Koks in die Luft. Bei der restlosen Vergasung der Kohle wird außer den anderen Bestandteilen auch fast aller Stickstoff in Form von Ammoniak gewonnen. Da die gesamte Ausnutzung des Heizwertes der Kohle in Gasform gegenüber der festen Form eine etwa vierfach bessere ist, so würde eine bedeutend geringere Kohlenförderung für alle Zwecke genügen, dadurch eine Überproduktion an Nebenerzeugnissen verhindert und das kostbare Material für kommende Zeiten sinngemäß gespart werden können.

Bücherschau.

— **Teubners Kriegstaschenbuch, ein Handlexikon über den Weltkrieg.** Herausgegeben von Ulrich Steindorff (346 Seiten). Verlag von B. G. Teubner in Leipzig und Berlin. Geh. 3 *M*, geb. 3,50 *M*. In mehr als 5000 Stichworten gibt das Taschenbuch rasche Auskunft über alle militärischen und politischen Ereignisse des Krieges, über alle Persönlichkeiten, die in ihm hervorgetreten sind, über kriegsgeographische Fragen wie über alle irgendwie mit dem Krieg im Zusammenhang stehenden wirtschaftlichen Ereignisse und Maßnahmen, insbesondere auf dem Gebiete des Handels, des Geldmarktes, der Volksernährung, der Kriegsstoffbeschaffung usw. Es verzeichnet die Kräfteverhältnisse der Mächte, Größe, Bevölkerung, und enthält die wissenswertesten Angaben über Heer, Flotte, Wirtschaft und Handel, die politischen Einrichtungen und ähnliches auch bei den befreundeten und den feindlichen Ländern. Besonders willkommen werden die Auskünfte sein, die es über alle militärischen oder sonst mit dem Krieg zusammenhängenden Fachausdrücke und über Wesen und Technik der wichtigsten Kriegsmittel gibt. 5 Karten, auf die bei den einzelnen geographischen Stichworten hingewiesen ist, geben einen hübschen Überblick über die wichtigsten Kriegsschauplätze und über die Kriegslage zu verschiedenen Zeiten. Ein äußerst reichhaltiges Nachschlagewerk. Auch aus dem weiten Gebiete des Eisenbahnwesens sind eine Reihe von Angaben aufgenommen, denen man allerdings an verschiedenen Stellen eine Ergänzung oder Verbesserung wünschen möchte. So sollten z. B. unter „Eisenbahnen" nicht nur die Einstellung des Güterverkehrs, sondern auch die verschiedenen Stufen der Wiederaufnahme dieses Verkehrs (und auch des Personenverkehrs) vermerkt sein. Überhaupt ist das, was über Eisenbahnen gesagt ist, etwas dürftig. Im ganzen erfüllt das Werkchen sicher trefflich ein in weitesten Kreisen empfundenes Bedürfnis. Es wird sich auch bei unseren Bundesgenossen viele Freunde erwerben.

Mitteilung der Schriftleitung.

Der Unterzeichnete wird in der Zeit vom 2. bis 25. d. M. von Berlin abwesend sein. Herr Geh. Baurat Kemmann übernimmt die Vertretung.

Berlin, 1. August 1916. v. Mühlenfels.

Amtliche Mitteilungen der Geschäftsführenden Verwaltung.

Anschluß von Bahnen an den Verein.

Auf den Verkehr mit der Elmshorn-Barmstedt-Oldesloer Eisenbahn, der Hildesheim-Peiner Kreiseisenbahn, der Meppen-Haselünner Eisenbahn, der Rinteln-Stadthagener Eisenbahn, der Stendal-Tangermünder Eisenbahn und der Zschipkau-Finsterwalder Eisenbahn haben die Vereinseinrichtungen Anwendung zu finden.

Zurechnung von Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.

Die vollspurigen Kleinbahnstrecken Alkmaar-Schagen, Denekamp-Oldenzaal-deutsche Grenze, Egmond-Alkmaar-Bergen, Schagen-Wognum, van Ewycksluis-Schagen, Bussum-Huizen, Hoorn-Bovenkarpsel-Grootebroek und Haag-Scheveningen (zusammen 145,81 km) sind den Vereinsbahnstrecken der Holländischen Eisenbahngesellschaft, und die Strecke der Neuhaldensleber Eisenbahn, der Osterwieck-Wasserlebener Eisenbahn und der Wenigentaft-Öchsener Eisenbahn den Vereinsbahnstrecken der Zentralverwaltung für Sekundärbahnen (H. Bachstein) in Berlin zugerechnet worden.

Rundschreiben der Geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. I 60 vom 23. Juli d. J. an sämtliche Vereinsverwaltungen betreffend: Einheitlicher Ersatz von Fremdwörtern durch deutsche Ausdrücke (abgesandt am 27. Juli d. J.).

Nr. III 134 vom 28. Juli d. J. an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend die Beschlüsse des Ausschusses für die Vereinssatzungen und allgemeinen Verwaltungsangelegenheiten (abgesandt am 28. Juli d. J.).

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Eröffnung von Strecken.

isenbahndirektionsbezirk Cassel.

1 14. August d. J. wird die normalge Teilstrecke Eimelrod-eln der Neubaustrecke Corbach-n-Wald als Nebenbahn mit dem hof 4. Klasse Usseln für den Per-, Güter- und Gepäckverkehr sowie ie Abfertigung von Leichen, Fahr-n und lebenden Tieren eröffnet.

Abfertigung von Sprengstoffen ist schlossen.

r Bahnhof Usseln erhält eine feste e für Kopf- und Seitenverladung.

Züge werden nach den besonders fentlichten Fahrplänen verkehren.

r die neue Bahnstrecke haben Gülit: die Eisenbahn-Bau- und Betriebsng vom 4. November 1904 und die bahn-Verkehrsordnung vom 1. April

er die Höhe der Tarifsätze geben Dienststellen Auskunft.

neue Bahnstrecke wird dem Beamt Corbach, dem Maschinen- und Verkehrsamt Warburg sowie dem stättenamt Cassel zugeteilt.

ssel, den 27. Juli 1916. (1041)
Königliche Eisenbahndirektion.

---

rste K. K. priv. Donaudampfschiffgesellschaft eröffnet bis auf weiteden Frachtgutverkehr mit Regens- Passau und Linz untereinander, sozwischen diesen Stationen und den en Güterverkehr eröffneten österr.-rischen Schiffsstationen.

Süddeutsche Donau-Dampfschiffgesellschaft eröffnet bis auf weitedie Güterannahme in Regensburg Wien Zwischenbrücken und Buda-Rudolfrakpart.

Beförderung erfolgt von diesen n Schiffahrtsgesellschaften nach den mmungen des Lokalgütertarifs vom rz 1912 nebst Nachträgen unter Aus- aller Ausnahmetarife, Kartierungs- und sonstigen Frachtermäßigungen.

Königl. Ungarische Fluß- und Seefahrts-Aktien-Gesellschaft eröffnet eute den Donauverkehr ab Regens- nach österr. und ungarischen Sta-n, sowie nach bulgarischen Hafen-en. (1048)

gensburg, den 29. Juli 1916.
Königliche Eisenbahndirektion.

2. Güterverkehr.

üterverkehr der badisch-schweizerchen Übergangsstationen mit der Schweiz.

: Gültigkeit vom Tag der Betriebsönung der Linie Brienz-Interlakenstan tritt zum gemeinsamen schweizeren Ausnahmetarif Nr. 20 für Kohlen der I. Nachtrag in Kraft. Die Druckist für 20 ₰ bei unserm Verkehrsau käuflich. (1046)

rlsruhe, 28. Juli 1916.
. Generaldirektion der Staatseisenbahnen.

Württ. Binnen-Gütertarif.

Gültigkeit vom 1. Oktober 1916 werrlie Bestimmungen über den Verkehr den Privatbahnen Korntal-Weißach Reutlingen-Gönningen sowie mit der il-bahn geändert. Hierdurch ergeben Frachterhöhungen.

heres bei den Dienststellen und in nem Tarifanzeiger.

uttgart, den 29. Juli 1916. (1047)
eraldirektion der K. Württ. Staatseisenbahnen.

Transittarif für den süddeutschen Güterverkehr nach den unteren Donauländern Teil II, vom 1. Februar 1907.

Mit Gültigkeit vom 1. Oktober 1916 sind auf Seite 27 des Tarifs die Entfernungen für Simbach trs.-Mannheim auf 492 km, Simbach trs.-Mannheim Industriehafen auf 498 km zu ändern.

München, den 28. Juli 1916. (1044)
Tarifamt der K. Bayer. Staatseisenbahnen rechts des Rheins.

Deutscher Seehafenverkehr mit Süddeutschland.

Mit Gültigkeit vom 1. Oktober 1916 ist im Abschnitt II. Südliche Stationen (Seite 9 und folgende des Tarifs) bei den württembergischen Stationen Enzweihingen, Neuffen, Truchtelfingen, Frickenhausen, Onstmettingen, Vaihingen (Enz) Stadt, Linsenhofen, Tailfingen das Zeichen „Zu“ nachzutragen.

Ferner sind vom gleichen Zeitpunkt ab die Stationsfrachtsätze der württembergischen Stationen Gaildorf Stadt, Neuffen und Vaihingen (Enz) Stadt im Ausnahmetarif 2 a für Torfstreu und Torfmull um je 2 ₰ für 100 kg zu erhöhen. (1043)

Hannover, den 29. Juli 1916.
Königliche Eisenbahndirektion.

Württembergische Nebenbahnen A.-G.

Am 1. Oktober d. J. treten im Binnen- und Übergangsverkehr der Strohgäubahn und Reutlingen-Gönninger Bahn infolge anderweiter Festsetzung der Tarifentfernungen Tariferhöhungen ein.

Näheres ist aus dem Tarifanzeiger der Württ. Staatseisenbahn zu ersehen und bei den Dienststellen zu erfahren.

Stuttgart, den 29. Juli 1916. (1042)
Direktion der
Württembergischen Nebenbahnen A.-G.

Württembergische Eisenbahn-Gesellschaft.

Zu dem Tarif der Württembergischen Nebenbahnen im Privatbetrieb tritt am 1. Oktober 1916 der Nachtrag 2 in Kraft, enthaltend Änderungen und Ergänzungen der besonderen Ausführungsbestimmungen zur Eisenbahn-Verkehrs-Ordnung, Änderungen der Preistafeln und des Entfernungszeigers. Der Nachtrag kann zum Preis von 10 ₰ von unseren Bahnverwaltungen und unserer Verkehrskontrolle bezogen werden, die auch jede weitere Auskunft erteilen.

Stuttgart, den 28. Juli 1916. (1045)
Direktion.

Bayerisch-Württembergischer Güterverkehr.

Mit Wirkung vom 1. Oktober 1916 werden für eine Anzahl württembergischer Privatbahnstationen neue Frachtzuschläge festgesetzt. Näheres bei den Dienststellen und in unserem Verkehrsanzeiger.

München, 27. Juli 1916. (1036)
Tarifamt der K. bayer. St.-E.-B. r. d. Rh.

Mitteldeutsch-Südwestdeutscher Güterverkehr (Tarifhefte 1—4) und Mitteldeutsch-Bayerischer Güterverkehr.

Mit Geltung vom 1. August d. J. wird die Station Neumark-Bedra des Direktionsbezirkes Halle (Saale) als Versandstation in den Ausnahmetarif 6 einbezogen, ferner treten anderweite Fassungen in Kraft: bei Ausnahmetarif 2 Nr. 7 (Heu und Stroh) und 11b (Rübenschnitze usw.) des Warenverzeichnisses und im Heft 2 des Mitteldeutsch-Südwestdeutschen Tarifs bei Ausnahmetarif 5b, auch wird die Entfernung Magerviehhof-Schaffhausen im Heft 1 des letztgenannten Tarifs von 928 in 828 km berichtigt.

Vom Tage der Eröffnung für den Güterverkehr (voraussichtlich vom 1. September 1916 ab) wird ferner die Station Nassenheide des Direktionsbezirks Stettin in die Güterverkehre mit Bayern und Südwestdeutschland einbezogen.

Außerdem wird mit Geltung vom 1. Oktober d. J. im Mitteldeutsch-Bayerischen Gütertarif die Entfernung Greußen Stb.-Würzburger Hbf. von 236 auf 238 km abgeändert.

Näheres bei den beteiligten Abfertigungen.

Erfurt, den 26. Juli 1916. (1030)
Königliche Eisenbahndirektion.

Ost-Mitteldeutsch-Sächsischer Verkehr. Heft 1 und 2.

Mit Gültigkeit vom 1. August werden die Stationen Vorwerk (Kr. Mohrungen) und Falkenberg b. Torgau Nord in den Tarif einbezogen. Ferner wird im Tarifheft 1 ein Ausnahmetarif 2u für Asbesterde und Abfälle bei der Gewinnung von Asbest aus Asbesterde eingeführt. Nähere Auskunft erteilen die beteiligten Güterabfertigungen.

Berlin/Wien, 27. Juli 1916. (1032)
Königliche Eisenbahndirektion. — K. k. österreichische Staatsbahnen, namens der beteiligten Verwaltungen.

Güterverkehr der badisch-schweiz. Übergangsstationen mit der Schweiz.

Mit dem Tag der Betriebseröffnung der Linie Brienz-Interlaken-Ost tritt eine Neuausgabe des gemeinsamen schweiz. Ausnahmetarifs Nr. 14 für Düngemittel usw. in Kraft. Die Drucksache ist bei unserm Verkehrsbureau für 1 ℳ 40 ₰ käuflich.

Karlsruhe, 26. Juli 1916. (1033)
Gr. Generaldirektion der Staatseisenbahnen.

Ausnahmetarif 2 r für landwirtschaftliche Geräte usw. nach Ostpreußen.

Mit Gültigkeit vom 1. Oktober 1916 wird der Ausnahmetarif neu ausgegeben und in seiner Gültigkeit dahin eingeschränkt, daß er für Bauholz, Hintermauerungssteine, Dachsteine, Dachziegel, Kalk, gebrannt und gelöscht und Mörtelmischungen aller Art mit dem 31. Dezember 1918, für Saatgut, Düngemittel und Futtermittel mit dem 31. Mai 1917, für alle anderen Güter (ausgenommen lebende Tiere) mit dem 31. Oktober 1916 außer Kraft tritt. Für alle Baustoffe wird er vom 1. Oktober 1916 ab nur noch bei Vorlage einer Bescheinigung des zuständigen Bauberatungsamtes, daß die Sendung zu Wiederherstellungsarbeiten im Geltungsbereich des Ausnahmetarifs bestimmt ist, gewährt. Näheres ist aus der Neuausgabe zu ersehen. Auch geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbureau, hier, Bahnhof Alexanderplatz, Auskunft.

Berlin, den 25. Juli 1916. (1035)
Königliche Eisenbahndirektion.

Güterverkehr der badisch-schweiz. Übergangsstationen mit der Schweiz.

Mit dem Tag der Betriebseröffnung der Linie Brienz-Interlaken-Ost tritt eine Neuausgabe des gemeinsamen schweiz. Ausnahmetarifs Nr. 6 für Getreide usw. in Kraft. Die Drucksache ist bei unserm Verkehrsbureau für 1 ℳ 20 ₰ käuflich.

Karlsruhe, den 27. Juli 1916. (1034)
Gr. Generaldirektion der Staatseisenbahnen.

Böhmisch-Norddeutscher Kohlenverkehr.
Am 14. August 1916 tritt ein neuer Frachtsatz von Ullersdorf A. T. E. nach Magerviehhof-Übergang von 848 ℳ für 1000 kg in Kraft. Der Satz gilt nur für den Übergangsverkehr nach der Industriebahn Tegel-Friedrichsfelde.
Dresden, am 26. Juli 1916. (1028)
Kgl. Gen.-Dir. d. Sächs. Staatseisenb., als geschäftsführende Verwaltung.

Donauumschlagsverkehr mit den unteren Donauländern über Pozsony. Gütertarif Teil II vom 1. September 1910.
Die Wiederaufnahme des Verkehrs findet mit sofortiger Gültigkeit unter folgenden Bedingungen statt:

A. Verkehr nach bulgarischen und rumänischen Schiffstationen.

Auf Grund des obenbezeichneten Gütertarifs werden Sendungen bei Frachtzahlung für mindestens 5000 kg für den Frachtbrief und Wagen nach den Schiffstationen Widdin, Lompalanka, Rahova, Somovit, Sistow, Rustschuk, Turn-Severin, Calafat, Corabia, Turn-Magurele und Giurgevo mit Umschlag in Pozsony zur Beförderung angenommen.
Für die Beförderung bis Pozsony gelten die Bestimmungen des obenbezeichneten Gütertarifs, ferner werden für den Durchlauf von der deutschen Versandstation bis Pozsony die Teilfrachtsätze der Schnittafeln I berechnet. Für die Weiterbeförderung auf den Schiffsstrecken unterhalb Pozsony dagegen gelten auf höhere Anordnung nicht die Bestimmungen und die Teilfrachtsätze der Schnittafeln II des obenbezeichneten Gütertarifs, sondern bis auf weiteres die **Bestimmungen und Frachtsätze des Lokalgütertarifs der Königl. ungarischen Fluß- und Seeschiffahrt A. G.** (mit Ausnahme aller Ausnahmetarife und Kartierungsfrachtsätze), insoweit als keine andere Verfügung ergeht.
Für die Schiffsstrecken wird eine Versicherung des über den tarifmäßig versicherten Wert um 150 Francs für 100 kg hinausgehenden Mehrwertes (Mehrwertversicherung) nicht übernommen. Nachnahmen nach Eingang und Barvorschüsse werden rücksichtlich der Schiffsstrecken nur in Kronenwährung zugelassen.

B. Verkehr nach Belgrad.

Für die im Donauumschlagsverkehr mit den unteren Donauländern über Pozsony abgefertigten Sendungen werden sowohl auf den Eisenbahn- wie auf den Schiffsstrecken die Bestimmungen und Frachtsätze der Schnittafeln I und II des in der Überschrift bezeichneten Gütertarifs angewendet.
Breslau, den 27. Juli 1916. (1031)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

Ausnahmetarif für Holzzellstoff (Zellulose) usw. — Tfv. Nr. 2 I n.
Mit Gültigkeit vom 3. August 1916 wird „Heiligenstadt Ost" als Empfangsstation in den Ausnahmetarif einbezogen.
Berlin, den 29. Juli 1916. (1039)
Königliche Eisenbahndirektion.

Ausnahmetarif für frische Feld- und Gartenfrüchte. — Tfv. 2 II z.
Mit Gültigkeit vom 3. August 1916 fallen im Ausnahmetarif 2 II z unter die Feld- und Gartenfrüchte des Spezialtarifs I auch „frische Pilze, mit Ausnahme von Morcheln, Champignons und Trüffeln".

Vom gleichen Zeitpunkt ab bis 31. August einschl. werden die frischen Feld- und Gartenfrüchte der Spezialtarife I und II einschließlich der Pilze sowie Kohl (Kraut) und Rhabarber des Spezialtarifs III bei Aufgabe mit weißem Frachtbrief zu den Frachtsätzen für Frachtgut mit Personen- und Eilgüterzügen befördert, soweit die Verwaltung nach den Betriebseinrichtungen und den Fahrplanbestimmungen die Benutzung dieser Züge nicht ausschließt.
Auskunft geben die Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbureau, hier, Bahnhof Alexanderplatz.
Berlin, den 29. Juli 1916. (1040)
Königliche Eisenbahndirektion.

Tfv. 1273. Oberschlesisch-Ungarischer Kohlenverkehr, Heft I, II und III, gültig vom 4. März 1912. Aufhebung von Koksfrachtsätzen und Einführung neuer Frachtsätze.

Mit 30. September 1916 werden die im Tarifhefte I auf Seite 58 und 59 und im zugehörigen Nachtrage II auf Seite 30 und 31, sowie die im Tarifhefte III auf Seite 76 und 79 und im zugehörigen Nachtrage III auf Seite 42 bis 45 enthaltenen Frachtsätze für Steinkohlenkoks nach den unten angegebenen Stationen, ferner die im Nachtrage III zum Tarifhefte II auf Seite 19 und 22 und die im Nachtrage III zum Tarifhefte III auf Seite 15 enthaltenen Schnittfrachtsätze für Duga Resa, Karlovac und Fiume, soweit sie für Steinkohlenkoks gelten, außer Kraft gesetzt. An Stelle der außer Wirksamkeit gesetzten Frachtsätze treten am 1. Oktober 1916 neue Frachtsätze in Kraft, die gegenüber den gegenwärtig geltenden Frachtsätzen nachstehende Erhöhungen aufweisen werden:

a) Im Tarifhefte I.

Nach	Erhöhung in Heller für 1000 kg
Berezó	bis zu 5
Bürszentmiklós, Gázlós, Királymajor, Sasvár und Szenicze	durchweg 30
Jablóncz	bis zu 15
Nyirmajor	bis zu 25

b) Im Tarifhefte II.

Duga Resa, Karlovac	durchweg 60

c) Im Tarifhefte III.

Agfalva und Savanyúkút	bis zu 10
Balatonboglár, Berzencze und Nagykanizsa	bis zu 50
Lajtaszentmiklós	15*)
Lövö	bis zu 30
Nagyczenk und Nagymárton	bis zu 20
Zalaszentiván	bis zu 3**)
Zalaszentmihály-Pacsa	bis zu 50
Fiume	durchweg 60

*) Nur von Grube 21.
**) Nur von Grube 38.

Die ziffermäßig ausgerechneten neuen Frachtsätze werden in demnächst erscheinende Tarifnachträge aufgenommen werden. Auskunft über die Höhe der neuen Frachtsätze erteilt unser Verkehrsbureau.
Kattowitz, den 27. Juli 1916. (1037)
Königl. Eisenbahndirektion Kattowitz, namens der beteiligten Verwaltungen.

Westböhmisch-Tirol-Vorarlberger Eisenbahnverband. Tarif Teil II, Heft 1 vom 1. Januar 1912. Ergänzungen und Berichtigungen.
Mit Gültigkeit vom 15. August 1916 bis auf Widerruf bzw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens bis 31. Dezember 1916, sind im obenbezeichneten Tarife folgende Ergänzungen und Berichtigungen durchzuführen:
Auf Seite 215 des Tarifs ist nachzutragen:
Duby (B. E. B.) — Bozen-Gries, Ausnahmetarif 6 280 Heller für 100 kg.
Auf Seite 48 des Nachtrags II ist der Frachtsatz des Ausnahmetarifs 6 zwischen Altkladno und Bozen-Gries von 288 ellern auf 282 Heller zu berichtigen.
Auf Seite 8 des Nachtrages IV ist in Schnitt-Tarif-Tabelle A, Ausnahmetarif für die Station Töll zu ergänzen 68/57**) und am Fuße der Tabelle die Anmerkung anzubringen:
„**) Nur gültig für Ferrosilizium Pos. E—7."
Wien, am 25. Juli 1916. (1029)
K. k. österr. Staatsbahnen, namens der beteiligten Verwaltungen.

Süddeutsche Donau-Dampfschiffahrt-Gesellschaft.
Teilweise Eröffnung der Güteranna in Regensburg.
Durch die Ausdehnung des im mili schen Betrieb abzuwickelnden Getr verkehrs nach Regensburg wird e auf weiteres möglich sein, gelege auch Zivilsendungen im Verkehr vo gensburg nach Wien Zwischenbrü und Budapest Rudolfrakpart z wickeln.
Für diese gelegentlich und nach lichkeit abzuwickelnden Sendungen ten bis auf weiteres unter Aussc aller Ausnahmetarife und Frachterl gungen nur die Bestimmungen und senfrachtsätze des seit Schiffahrtbe 1912 in Kraft stehenden Güter Teil I, Abteilung A und B, sowie Gütertarifs, Teil II, samt Nachträ
Mit Rücksicht auf die beste Knappheit an Kahnraum werden bis weiteres in Regensburg Güter jedoch über fallweise vorherige Vereinba zur Beförderung angenommen.
München, den 25. Juli 1916. (1

3. Verkauf von Altmaterialien

Verkauf von badischen Personen- Güterwagen sowie Untergestellen Personen- und Güterwagen, und z 17 gedeckte und 48 offene Güterw 6 Personenwagen = 4 C, 1 Ci und (Gepäck-) Wagen, 5 Untergestelle Personen- und 7 Untergestelle von terwagen. Die Fahrzeuge sind lauf und in beschränktem Verkehr verw bar. Verkaufsbedingungen und Z nungen auf postfreie Anfrage zum von 1,50 ℳ für Güterwagen, 0,50 ℳ Personenwagen und 0,50 ℳ für Unt stelle erhältlich. Versand nach ausw als portopflichtige Dienstsache postfreie Zusendung der Beträge 5 ℳ Bestellgeld an Stationskasse H werkstätte Karlsruhe. Angebote Aufschrift, verschlossen und post spätestens bis 25. August 1916. vo tags 10 Uhr, bei uns einzureichen. schlagfrist 4 Wochen.
Karlsruhe, im Juli 1916. (1
Gr. Verwaltung der Hauptwerkstä

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen von dem verantwortlichen Schriftleiter, Eisenbahndirektions-Präsident a. D. v. Mühlenfels in Berlin.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins

Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nummer 61. | 5. August 1916. | LVI. Jahrgang.

Inhalt:

Haftpflichtversicherung im Bereich er württembergischen Staatseisenahnverwaltung.

kan- und Orientsektion des Österreichischen Handelsmuseums.

hrichten.

eutschland: Regelung der Paßpflicht im Reiseverkehr von und nach dem Auslande. — Sammlung der Früchte des Weißdorns. — Die AEG-Schnellbahn am Alexanderplatz in Berlin. — Eierbeförderung in Württemberg. — Zur Gründung des Südwestdeutschen Kanalvereins für Rhein, Donau und Neckar. — Personalnachrichten.

Österreich: Günstige Verkehrseinnahmen der Staatsbahnen. — Die Aussig-Teplitzer Bahn im ersten Halbjahr 1916. — Südbahn. — Kolomeaer Lokalbahnen.

Ungarn: Gegenseitiges Schadenversicherungsübereinkommen der ungarischen Eisenbahnverwaltungen im Jahre 1915.

Niederlande: Frachterhöhung auf den niederländischen Eisenbahnen.

Übrige europäische Länder: Die Ausstellung für soziale Fürsorge in Brüssel 1916. — Wirtschaftliches aus Frankreich. — Der Warenverkehr mit Russisch-Polen. — Murmanbahn. — Der geplante Eisenbahnbau in Rußland. — Neuere Zugbrände.

Fremde Erdteile: St. Louis & San Francisco-Bahn.
Bahn.

Rechtspflege.

Amtliche Bekanntmachungen.

Die Haftpflichtversicherung im Bereich der württembergischen Staatseisenbahnverwaltung.

(Fortsetzung aus Nr. 60.)

II. Anschlüsse von Privatbahnen.

n den Verträgen zwischen der württembergischen Staatsenbahnverwaltung und den württembergischen Privatbahnen r den Anschluß der Privatbahnen auf Staatsbahnstationen l die Dienstbesorgung auf diesen Anschlußstationen war benmt, daß die Privatbahnen der Staatseisenbahnverwaltung die fwendungen zu ersetzen haben, die der Staatseisenbahnverwalg aus Unfällen der Leute der Privatbahnen m Betrieb der Staatseisenbahnen erwachsen. Diese fwendungen können bestehen einmal in dem Ersatz der von beteiligten Berufsgenossenschaft (Privatbahnberufsgenosschaft, vereinzelt auch Straßen- und Kleinbahn-Berufsgenosschaft) den Verunglückten oder ihren Hinterbliebenen zu ahlenden Beträge an die Berufsgenossenschaft gäß Reichsversicherungsordnung § 1542, und sodann in der rgütung des durch die Leistungen der Berufsgenossenschaft ht gedeckten, nach den gesetzlichen Haftpflichtbestimmungen erstattenden Mehrschadens an die Verunglückten er ihre Hinterbliebenen selbst.

Einige Privatbahnen hatten sich schon vor längerer Zeit um bemüht, die ihnen auferlegte vertragliche Haftpflicht beseitigen. Sie konnten sich dabei auf das Entgegenkomn der Privatbahnberufsgenossenschaft stützen, die sich der Staatseisenbahnverwaltung gegenüber bereit erklärte, nach em schon vor Jahren zwischen ihr und der preußischen Staatseisenbahnverwaltung betätigten Vorgang auf Ersatzanspüche wegen ihrer Leistungen zu verzichten, falls die Staatseisenbahnverwaltung einen gleichen Verzicht für ihre Leistungen aus Unfällen des Staatsbahnpersonals beim Betriebe der Privatbahnen gegenüber diesen erkläre. Eine Verständigung wurde damals nicht erreicht, vornehmlich aus dem Grunde, weil n zur Deckung des über die Leistungen der Berufsgenossenschaft hinausgehenden Mehrschadens auch fernerhin auf einer vertraglichen Haftpflicht der Privatbahnen hätte bestehen ssen.

Mit Hilfe der Haftpflichtversicherung war es jedoch nunmehr möglich, auf ein neues Gesuch der Privatbahnen hin der völligen Beseitigung ihrer vertraglichen Haftpflicht näher zu treten. Soweit die Leistungen der Berufsgenossenschaften in Frage kamen, fiel die Haftpflicht weg durch den Abschluß von Verträgen zwischen der Staatseisenbahnverwaltung und den Berufsgenossenschaften, wonach bei Unfällen der im Gemeinschafts- und Anschlußdienst der württembergischen Staatseisenbahnen und der württembergischen Privatbahnen dauernd oder vorübergehend beschäftigten Beamten und Arbeiter für die Leistungen nach der Reichsversicherungsordnung und den Unfallfürsorgegesetzen für Beamte grundsätzlich der Unfallversicherungsverband der Verwaltung aufzukommen hat, der der Verunglückte angehört, und wonach die Berufsgenossenschaften auf den Rückgriff wegen ihrer Leistungen gegen die Staatseisenbahnverwaltung und die Staatseisenbahnverwaltung auf jede Inanspruchnahme der Privatbahnverwaltungen wegen der von ihr nach den genannten Gesetzen zu leistenden Zahlungen verzichten. Zum Schutz gegen Ansprüche, die von den beim Betrieb der Staatsbahnen verunglückten Leuten der Privatbahnen oder ihren Hinterbliebenen wegen des durch die Leistungen der Berufsgenossenschaften nicht gedeckten Teils ihres Schadens gegen die Staatseisenbahnverwaltung erhoben werden könnten, nahm die Staatseisenbahnverwaltung Versicherung gegen ihre Haftpflicht unter Beschränkung auf diese Ansprüche. Die aus diesem Versicherungsvertrag zu bezahlende Prämie wird der Staatseisenbahnverwaltung von den Privatbahnen ersetzt. Die Prämie wird nach der Zahl der Wagen berechnet, die jährlich von den Staatsbahngleisen auf die Gleise der Privatbahnen übergehen; wo kein unmittelbarer Wagenverkehr mit der Staatsbahn stattfindet, ist eine niedrige Pauschalprämie zu bezahlen. Für die Dauer des Vertragsverhältnisses zu den Berufsgenossenschaften und der Versicherungsgesellschaft sind die Bestimmungen der Anschlußverträge über die vertragliche Haftpflicht der Privatbahnen außer Wirkung gesetzt worden.

III. Überschreiten der Bahngleise und sonstiges Betreten der Bahnanlagen.

Den Gesuchen um Erlaubnis zum Überschreiten der Gleise oder zum sonstigen Betreten der Bahnanlagen wurde früher, wenn sie begründet erschienen, unter der Bedingung ent-

sprochen, daß ein größeres Bankhaus oder eine zahlungsfähige Person, die ein Vermögen von mindestens 50 000 ℳ nachzuweisen hatte, sich zum Ersatz der Kosten für die Folgen aus Unfällen des Gesuchstellers nach dem näheren Inhalt einer von dieser dritten Person zu unterzeichnenden Gewährleistungsurkunde verpflichtete. Die Fälle, in denen eine solche Erlaubnis erteilt wurde, waren mannigfacher Art: meist handelte es sich um das Überschreiten von Stationsgleisen in zugfreien Pausen zur Wegabkürzung für Inhaber, Angestellte oder Arbeiter gewerblicher Betriebe jenseits der Stationsanlagen im geschäftlichen Verkehr mit den diesseits gelegenen Dienststellen der Eisenbahnverwaltung, sodann kam in Frage das Überschreiten der Stationsgleise oder der freien Strecke im Verkehr zwischen zwei durch die Bahnanlagen getrennten, auf den gewöhnlichen Wegen nur mit unverhältnismäßigem Umweg zu erreichenden Grundstücken des gleichen Besitzers, vereinzelt wurde auch erlaubt, das Betreten der Bahnanlagen zum Zwecke der leichteren Erreichbarkeit einer Station von einem an der freien Strecke gelegenen Anwesen aus oder zum Zwecke des Nachsehens der nur über Bahneigentum erreichbaren Quellen, Rohrleitungen usw., auch zum Zwecke der Ausübung der Jagd oder Fischerei oder zu wissenschaftlichen Zwecken; eine weitere Gruppe endlich bildeten die Fälle der Erlaubnis zum Betreten der Stationsanlagen für den Verkauf von Lebens- und Genußmitteln, Zeitungen usw. auf den Bahnsteigen und an den Zügen.

Da nach § 5 des Reichshaftpflichtgesetzes der Gesuchsteller auf seine Haftpflichtansprüche aus einem Unfall beim Betriebe der Eisenbahnen im voraus nicht rechtswirksam verzichten kann, so ist eine Sicherstellung der Staatseisenbahnverwaltung gegen solche Ansprüche notwendig. Die Stellung der vorerwähnten Bedingung des Gewährleistungsversprechens eines Dritten führte jedoch häufig zu Schwierigkeiten, da die Gesuchsteller die Bedingung als außerordentlich hart und unbequem empfanden und nicht immer über die erforderlichen Mittel und Beziehungen verfügten, um ihr entsprechen zu können. So mußte die Erteilung der Erlaubnis nicht selten in Fällen unterbleiben, wo aus allgemein wirtschaftlichen Erwägungen die Ermöglichung einer Ersparnis an Zeit und Arbeitskraft dringend erwünscht gewesen wäre. Aber auch wenn das geforderte Versprechen des Dritten beigeschafft wurde, so stand doch seine rechtliche Gültigkeit nicht außer Zweifel. Denn es wird wohl in den meisten Fällen, wie sich auch die Eisenbahnverwaltung nicht verhehlen konnte, dem Gesuchsteller nur dadurch gelungen sein, die Übernahme der Ersatzpflicht durch den Dritten zu erreichen, daß er sich diesem gegenüber wieder verpflichtete, ihn für eine etwaige Inanspruchnahme durch die Eisenbahnverwaltung schadlos zu halten. Darin konnte aber ein mittelbarer Verzicht des Gesuchstellers und daher rechtlich unzulässige Umgehung des § 5 des Reichshaftpflichtgesetzes erblickt werden. Eine ähnliche Rechtslage ergab sich auch in den vereinzelten Fällen, wo auf Wunsch des Gesuchstellers diesem nachgelassen worden war, für sich Versicherung zu nehmen und die Rechte aus dem Versicherungsvertrag an die Eisenbahnverwaltung abzutreten. Aus sozialen und rechtlichen Erwägungen mußte daher eine Änderung des bisherigen Verfahrens angestrebt werden.

Eine befriedigende Lösung ergab sich dadurch, daß die Eisenbahnverwaltung Versicherung gegen ihre Haftpflicht aus solchen Zulassungen nahm und die Versicherungsprämie sich vom Gesuchsteller ersetzen ließ. Nunmehr konnte dieser in Abwägung seiner ihn zu dem Gesuch bestimmenden Interessen von vornherein mit einem bestimmten, mäßigen Betrage rechnen, gegen dessen jährliche Zahlung er sich die Erlaubnis verschaffen konnte. Überdies blieb ihm sein Haftpflichtanspruch für den Fall, daß ihm ein Unfall zustoßen sollte, gewahrt, ohne daß er aus Anlaß des Unfalls irgend welche Leistungen zu übernehmen oder irgend welche Rechte aufzugeben hatte. Die nur widerruflich erteilte Erlaubnis wurde in allen laufenden Fällen auf einen bestimmten Zeitpunkt widerrufen, wobei den Beteiligten anheimgegeben wurd für die Folgezeit sich unter den nunmehr maßgebenden B dingungen die Erlaubnis erneuern zu lassen. Hiervon machte die Beteiligten sehr gerne Gebrauch. Die Eisenbahnverwaltun benutzte ihrerseits den Anlaß, in die Versicherung allgemei miteinzubeziehen die zum Gewerbebetrieb der Eisenbahnverwa tung im weiteren Sinn gehörigen, vertraglich angenommene Unternehmer, deren Angehörige, Angestellte und Arbeiter, s weit sie zur Tätigkeit an oder auf den Gleisen zugelassen un daher der Gefahr, einen Unfall beim Eisenbahnbetrieb zu e leiden, ausgesetzt sind, nämlich Güterbeförderer, Bahnhofwirt Bahnhofbuchhändler, sonstige Zeitungsverkäufer oder -ve teiler, Kleinverkäufer von Lebens- und Genußmitteln und ihr Leute. Für alle zum Überschreiten der Bahngleise oder zu sonstigen Betreten der Bahnanlagen zugelassenen Persone werden Erlaubniskarten auf Namen und jeweils auf d Zeit eines Rechnungsjahrs, das mit dem Versicherungsjahr z sammenfällt, ausgestellt. Diese Erlaubniskarten werden n nach vorheriger Bezahlung der Jahresgebühr und gegen Rück gabe der vorjährigen Karte ausgefolgt.

Der von der Eisenbahnverwaltung abgeschlossene Ver sicherungsvertrag umfaßt die gesetzliche Haftpflicht der Eisenbahnverwaltung und deren verfassungsmäßigen Ve treter aus Unfällen, die den mit Erlaubniskarten versehene Personen während und infolge des Überschreitens der Bah gleise und des Betretens der Bahnanlagen zustoßen sollten. D Versicherungsschutz erstreckt sich auch auf Ansprüche, die d Inhaber von Erlaubniskarten gegen die Eisenbahnverwaltur auf Grund der Bestimmungen der Unfallversicherungsgeset anstatt des Reichshaftpflichtgesetzes usw. mit Erfolg erhebe sollten. Wo für das Überschreiten der Gleise durch die Inhab von Erlaubniskarten besondere Übergänge hergestellt sind, gi die Eisenbahnverwaltung auch gegen die Haftpflicht aus de Überschreiten der Gleise durch Unbefugte mitversichert, unt der Voraussetzung, daß auf beiden Seiten der Bahn Warnung tafeln aufgestellt sind, wonach das Überschreiten der Gleise n Inhabern von Erlaubniskarten gestattet ist. Der Versicherung schutz für die Eisenbahnverwaltung beginnt jeweils an de Tage, von dem ab die Erlaubniskarte gültig ist; die Anmeldun zur Versicherung geschieht in einfachster Weise durch Übe sendung eines Doppels der Erlaubniskarte an den Versichere

Die Versicherungsprämie wird für die einzeln Personen, für die die Erlaubnis erteilt wird, auf die Zeit ein Jahres berechnet. Dabei wird die Prämie abgestuft nach d wirtschaftlichen Stellung dieser Personen, also in gleich Weise nach der wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit der G suchsteller, wie nach der Höhe der im Schadenfalle zu leiste den Vergütung. Für Personen weiblichen Geschlechts und f Personengruppen von Angestellten und Arbeitern bestehen b sondere Ermäßigungen; desgleichen für die Erteilung der E laubnis auf kürzere Zeiten als ein Jahr. Für einzelne örtli besonders gelagerte Fälle sind Pauschprämien vereinbart. D sich ergebende Gesamtprämie wird von der Eisenbahnverwa tung jährlich vorausbezahlt, nachdem zuvor die auf die ei zelnen Gesuchsteller entfallenden Einzelprämien für das nächs Jahr von diesen eingezogen worden sind. Über die Entrichtu der Prämie für die im Laufe eines Versicherungsjahres n hinzukommenden Fälle sind besondere Bestimmungen getroffe Neben dem Ersatz der Versicherungsprämie ist eine sch früher erhobene jährliche Gebühr von 3 ℳ für die Erteilu der Erlaubnis von allen nicht mittelbar im Dienste der Eise bahnverwaltung stehenden oder nicht sonstigen öffentlich Interessen dienenden Personen an die Eisenbahnverwaltu weiter zu entrichten. Von der Weitererhebung dieser Gebü abzusehen, lag kein Anlaß vor, da betriebliche Gründe eine a zugroße Ausdehnung der Erlaubniserteilung unerwünscht e scheinen lassen. Für den mit der Versicherung verbunden Verwaltungsaufwand findet die Eisenbahnverwaltung voll Ausgleich durch einen vom Versicherer eingeräumten Nachl der sich nach der Höhe der Gesamtprämie bemißt.

(Schluß folgt.)

Balkan- und Orientsektion des Österreichischen Handelsmuseums.

Unter dem Vorsitze des Obmannes des vorbereitenden Komitees Exzellenz Dr. Baernreither fand Anfang Juli im Industriehaus zu Wien die gründende Versammlung der Balkan- und Orientsektion des Österreichischen Handelsmuseums statt, deren ernehmster Zweck die Förderung der wissenschaftlichen und kulturellen Erforschung der Balkanländer (einschließlich Rumäniens) und des Orients sowie die Pflege und Ausgestaltung der wirtschaftspolitischen Beziehungen zu diesen Gebieten ist.

Eine große Zahl von Vertretern der Regierung, der Minister, der Handelskammern, hervorragender Korporationen, der Großindustrie und Kaufmannschaft wohnte der Versammlung bei. Der Vorsitzender Dr. Baernreither entwickelte ein ausführliches Programm für die Tätigkeit der Balkan- und Orientsektion des Handelsmuseums, welche von nun an den Namen k. k. Österreichische Orient- und Überseegesellschaft führen werde. Die Sektion werde wirtschaftspolitische Zwecke verfolgen und sie durch wissenschaftliche und kulturelle Studien unterstützen. Heute kommen vor allem Bulgarien und die Türkei in Betracht. Dieser Verkehr könne nur auf dem wechselseitigen Interesse aufgebaut werden. Von einer einseitigen Ausnützung könne keine Rede sein. Es handelt sich um handels- und verkehrspolitische Verwendungen im großen Stil. Eine wichtige persönliche Berührung werde durch lebhafte Bereisung durch Vertreter der Ausfuhrindustrien gefördert werden, die, der Sprache kundig, unser wirtschaftliches Interesse im höheren Sinne zu vertreten und Vertrauen zu erwecken imstande sind. Nicht nur eine andere Handelspolitik müssen wir einschlagen, sondern unsere Selbsttätigkeit, die eigene Ausfuhrkraft erhöhen. Das Zusammenwirken mit Deutschland ist notwendig. Die Orientsektion strebt die Verbindung wissenschaftlicher und kultureller Arbeit mit unmittelbar praktischen Zielen an. Für die Jugend des Balkans sollen in Wien die Hochschulen eine erhöhte Bedeutung erlangen. Die Möglichkeit, einen staatswissenschaftlichen Doktorgrad mit gewissen Erleichterungen zu erwerben, ist bereits praktisch ins Auge gefaßt. Eine ottomanisch-österreichische Bildungsanstalt für 250 Zöglinge, die sich durch mehrjähriges Studium in Wien zu Handels- und Bankangestellten. Professoren und Regierungsbeamten für den Orient ausbilden sollen, ist bereits im Zuge der Errichtung. Die bestehende Lehranstalt für orientalische Sprachen soll ausgestaltet werden. Auch der Fremdenverkehr müsse planmäßig gepflegt werden. Zum Schlusse wendete sich Dr. Baernreither an den Handelsminister, dessen ganze Laufbahn die Verbindung großer praktischer Erfahrung und tiefer wirtschaftlicher Arbeit aufzeige. Er habe das Vertrauen, daß er die Ziele der Balkan- und Orientsektion unterstützen werde, wie diese entschlossen sei, ihm seine verantwortungsvolle Stellung, so viel sie es im Stande sei, zu erleichtern. (Lebhafter Beifall.)

Handelsminister Dr. v. Spitzmüller führte aus, daß er mit großem Interesse und mit Vergnügen der Einladung zur errichtenden Sitzung gefolgt sei und dem von Dr. Baernreither entwickelten Programm vollinhaltlich beipflichte. Auch den neuen Namen des Vereins, in dem die künftige Tätigkeit zum Ausdruck kommt, finde er den Verhältnissen bestens angepaßt. Der Minister fühle sich verpflichtet, allen denjenigen Persönlichkeiten zu danken, die an den Vorarbeiten teilnahmen und die Gründung ermöglichen, und richtete außer an den Vorsitzenden Worte des Dankes an Hofrat Prälat Musil und an die Vertreter der Handels- und Gewerbekammer. Er gab der Hoffnung Ausdruck, daß die Aufgaben, die sich die Orientsektion gestellt hat, auch den wirtschaftlichen Kreisen Belebung und Anregung geben werde. Manche mit unserer wirtschaftlichen Zukunft auf dem Balkan zusammenhängenden ernst zu nehmenden Projekte liegen erfreulicherweise bereits vor. Zweifellos sei der jetzige Moment der geeignetste, um mit dem entwickelten Arbeitsprogramm zu beginnen. Mit besonderer Befriedigung erfülle den Minister der Hinweis, daß es sich nicht um eine einseitige Ausbeutung der Balkanländer, sondern um eine Verbindung wirtschaftlicher, wissenschaftlicher und kultureller Aufgaben handle, die geeignet seien, in der Bevölkerung der in Betracht kommenden Länder die Überzeugung zu wecken, daß wir uns ihre Liebe erringen wollen. Er stelle seine ganze Kraft und die Mitarbeit des Handelsministeriums zur Verfügung, um die in Frage stehenden Arbeiten zu fördern und stimme den einzelnen Programmpunkten um so mehr vollinhaltlich zu, als die Regierung ja sonst genötigt gewesen wäre, ein mit dem entwickelten übereinstimmendes Programm aufzustellen. Das Programm der Orientsektion sei somit auch das Programm der Regierung. Er wünsche der neuen Orientsektion den besten Erfolg und volles Gedeihen. (Beifall.)

Hofrat Musil begrüßte lebhaft die Gründung der Balkan- und Orientsektion, weil er damit die angestrebte Erschließung des Orients für gesichert betrachte. Ungeheure Schätze an Erzen, Naphtha- und Petroleumquellen und alle Erzeugnisse unseres Klimas seien auf den Hochflächen und Tiefebenen des vorderen Orients zu finden. In den unbegrenzten Steppen könnten zahlreiche Schafherden gutes Fleisch und beste Wolle liefern. Aber nicht nur diese Schätze an Bodenerzeugnissen, sondern auch wirtschaftliche Schätze harren der Erschließung. Diese einst so fruchtbaren Länder sind zu Wüsten geworden, die nur der starken wirtschaftlichen Bearbeitung warten. Einen dauernd günstigen Erfolg können wir nur durch kulturelle und wirtschaftliche Hebung dieser Länder erreichen, das heißt, wir müssen erst geben, um zu bekommen. Wir müssen trachten, jene Orientalen für die mannigfachsten Berufe in österreichischen Schulen heranzubilden und für den Besuch der Hochschule vorzubereiten. Der langjährige Aufenthalt in Österreich wird dann nicht ohne Wirkung auf sie bleiben, und sie werden, in ihre Heimat zurückgekehrt, ihre Dankbarkeit und Anhänglichkeit bekunden. Da aber auch die Religion im Orient eine große Rolle spielt, müssen wir ihnen auch die Möglichkeit geben, religiöse Studien in unserer Heimat zu betreiben, ferner müssen wir in Österreich das Interesse für den Orient in den breitesten Schichten wecken und allen Ständen, vom Arzte und Chirurgen bis zum Gewerbetreibenden und einfachen Arbeiter hinunter, Gelegenheit geben, lohnende Beschäftigung in diesen Ländern zu finden. Dies geschieht am besten dadurch, daß wir ihnen die Erlernung der in Betracht kommenden Sprachen in einer heimischen Schule ermöglichen. Die Grundbedingung des Erfolges, schloß der Redner, liegt in der planmäßigen Arbeit, und nur die zielbewußte und folgerechte Tätigkeit kann auf diesem Gebiete zum vollkommenen Erfolge führen. (Lebhafter Beifall.) Hierauf wurde die Geschäftsordnung ohne Debatte genehmigt und die Wahl des Vorstandes vorgenommen.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Regelung der Paßpflicht im Reiseverkehr von und nach dem Auslande.** Am 1. August ist eine neue Kaiserliche Verordnung über die Regelung der Paßpflicht in Kraft getreten. Die unter dem 21. Juni 1916 erlassene Verordnung fügt zu dem bestehenden Paßzwang die Bestimmung, daß der Paß vor jedesmaligen Grenzübertritt — aus dem Reiche oder in das selbe — des Sichtvermerks der zuständigen deutschen Behörde bedarf. Wer also künftig seinen Paß zum Übertritte über die Reichsgrenze benutzen will, muß ihn vorher visieren lassen, in Deutschland durch die Verwaltungsbehörde des Wohnortes oder dauernden Aufenthaltes oder falls solcher nicht besteht, durch die für den Ausreiseort zuständige Verwaltungsbehörde, im Ausland durch den deutschen Berufskonsul oder Gesandten in dem Staate, in dem der Paßinhaber seinen Wohnsitz oder dauernden Aufenthalt hat, in besonderen Fällen — vor allem bei den Personen, die ihre Reise außerhalb Europas angetreten haben — durch den Berufskonsul oder Gesandten in dem Staate, von dem aus der Grenzübertritt erfolgen soll.

Die neue Regelung, die zweifellos eine gewisse Erschwerung und Verzögerung in der Abwicklung des Reiseverkehrs mit dem Auslande mit sich bringen muß, wenn sie ihren Zweck schärferer Überwachung dieses Verkehrs erreichen soll, wird wie amtlicherseits durch „W. T. B." mitgeteilt wird, von den Interessenten der militärischen wie der wirtschaftlichen Kriegführung dringend gefordert. Die bisherigen Lücken in der Kontrolle des Grenzübertritts konnten unter Umständen zum Nachteile des Reichs durch den Kundschafterdienst des feindlichen Auslandes ausgenutzt werden; sie machten es ferner in vielen Fällen unmöglich, Reisen ins Ausland zu wirtschaftlich unerwünschten oder schädlichen Zwecken zu verhindern. Wenn zur Beseitigung dieser Mißstände auch dem vom Standpunkte des Staatsinteresses einwandfreien Reiseverkehr gewisse Unbequemlichkeiten auferlegt werden müssen, so wird dagegen kaum ernsthafter Einspruch erhoben werden. Soweit dies möglich ist, ohne das Ziel der Neuregelung zu durchkreuzen, sind übrigens für notwendige und berechtigte Reisen ins Ausland Erleichterungen vorgesehen. Bei völlig zuverlässigen Paßinhabern kann, wenn dringende staatliche wirtschaftliche oder als berechtigt anzuerkennende andere Bedürfnisse vorliegen, der Sichtvermerk bereits vor der Ausreise auch zur Rückreise oder zu mehrmaligem Grenzübertritt während einer bestimmten Zeit aus-

gestellt werden (Rückreise-, Dauersichtvermerk). Auch können in besonders dringlichen Fällen (wie etwa schwere Erkrankung von Angehörigen, drohende Vermögensschäden) die für den Grenzübertritt zuständigen Militärbefehlshaber, und zwar auch auf telegraphischem Wege Ausnahmen vom Sichtvermerkzwang bewilligen. Von den gleichen militärischen Stellen kann die Kontrolle des Grenzverkehrs für die Grenzbezirke oder im Verkehr auf bestimmten Wasserstraßen allgemein für gewisse Arten von Personen gemildert werden. Der wirtschaftlich nützliche oder durch berechtigte und wichtige private Gründe veranlaßte Reiseverkehr ins Ausland wird gewiß nicht unterbunden werden. Eine gewisse Erschwerung der überflüssigen — auch der reinen Vergnügungsreisen über die Reichsgrenzen ist in Kriegszeiten unbedenklich, ja sogar erwünscht.

Das Inkrafttreten der Verordnung fällt in die sommerliche Reisezeit. Es war daher notwendig, für gewisse Übergangserleichterungen zu sorgen, damit die Rückreise derer, die sich gerade im Auslande aufhalten, nicht ungebührlich verzögert wird. Die erforderlichen Anweisungen sind an die Grenzbehörden ergangen. Wer erst nach dem 1. August eine Auslandsreise antritt, muß den Anforderungen natürlich in vollem Umfange nachkommen. Es ist selbstverständlich, daß die Ausstellung des Sichtvermerks einige Zeit erfordert; wer eine Auslandsreise plant, wird deshalb guttun, die Visierung möglichst frühzeitig zu beantragen.

Die Überwachung des Grenzverkehrs ist in Kriegszeiten eine unvermeidliche Notwendigkeit. Sie wird nach den vorliegenden Berichten in Frankreich und England schon seit geraumer Zeit in für die Reisenden weit lästigerer Weise geübt, als dies auch nach den neuen Vorschriften in Deutschland beabsichtigt ist.

— **Sammlung der Früchte des Weißdorns.** Der preußische Eisenbahnminister und Chef des Reichsamts für die Verwaltung der Reichseisenbahnen hat den Königl. Eisenbahndirektionen und der Generaldirektion der Reichseisenbahnen mit Bezug auf seinen Erlaß vom 20. April d. J. einen Abdruck des von dem preußischen Minister des Innern am 21. Juli d. J. über die Sammlung der Früchte des Weißdorns an die Regierungspräsidenten gerichteten Erlasses mit dem Auftrage zugehen lassen, alsbald dafür Sorge zu tragen, daß dieser in den Kreisen des Eisenbahnpersonals in weitestem Umfange bekannt wird. Gleichzeitig hat er die Direktionen angewiesen, alsbald die erforderlichen Anordnungen zu treffen, daß die auf dem Gebiet der Eisenbahnverwaltung anfallenden Früchte gesammelt und an die nächste Kreis- oder Ortssammelstelle abgeliefert werden. Bei dieser Gelegenheit soll das Personal auf die vaterländische Bedeutung der Sache und auf die bei eifrigem Sammeln zu erwartende erhebliche Ersparnis an Getreide hingewiesen werden, das andernfalls, um die Bevölkerung den gewohnten Kaffee nicht entbehren zu lassen, zu Kaffeersatzmitteln verarbeitet werden müßte. Die nach dem Erlasse des Ministers des Innern zu erwartende Ersparnis an Gerste und Brotgetreide springt am besten in die Augen, wenn man sich klar macht, daß die in diesem angegebenen 10 000 t die Ladung von etwa 20 Güterzügen darstellen. — Die Eisenbahnkommissare erhielten Auftrag, eine Abschrift des Erlasses vom 29. Juli d. J. und des Erlasses des Ministers des Innern alsbald den unterstellten Privatbahnverwaltungen mitzuteilen.

— **Die AEG-Schnellbahn am Alexanderplatz in Berlin.** Der Bau der Schnellbahn, die nahe dem Alexanderplatz auch die Münz-, die Kaiser Wilhelm- und die Neue Friedrichstraße durchfährt, gestaltet sich innerhalb dieser Strecke besonders bemerkenswert, da sie reich an schwierigen Ingenieur-Bauausführungen ist. Gleich hinter der Dragonerstraße biegt die Bahn scharf nach Süden ab, um zunächst die bebauten Grundstücke der Münzstraße Nr. 10, 11 und 12, Ecke Kaiser Wilhelmstraße, zu unterfahren. Der fertige Tunnel wird im Bogen unter den Kellern dieser Gebäude liegen. Die Bauausführung hat innerhalb der Hausgrundstücke begonnen und ist jetzt im vollen Gange. Dabei werden die Grundmauern der Häuser stückweise tiefer geführt und soweit sie über dem Tunnel liegen, die Lasten des Hauses auf seitlich des Tunnels hergestellte mächtige Parallelmauern durch schwere eiserne Träger übertragen. An der Dircksenstraße wird die Bahn durch einen großen Notauslaß der städtischen Kanalisation gekreuzt. Dieser soll unter der Bahn durch ein umfangreiches Bauwerk, einen sogenannten Düker, hindurchgeführt werden. Gleich hinter dieser Stelle, also unmittelbar vor dem Bahnhof Alexanderplatz, findet im Zuge der Kaiser Wilhelmstraße die Kreuzung mit der Stadtbahn statt. Da die Schnellbahn hier in größerer Tiefe liegt, so muß die Bauausführung zwischen eisernen Spundwänden erfolgen, die eine sichere Absteifung der daneben liegenden Stadtbahnfundamente gewährleistet. Unmittelbar hinter der Stadtbahn tritt die Schnellbahn dann unter die Zentralmarkthalle, die auf eine größere Strecke zu unterfahren ist. Der Bauvorgang wird hierbei ähnlich sein wie bei den Häusern Münzstraße 10—12. Bekanntlich ist hier zwischen Panorama- und Königstraße eine Haltestelle vorgesehen, nämlich der Bahnhof Königstraße, dessen Herstellung wegen der verhältnismäßig geringen Breite der Neuen Friedrichstraße mit besonderen Schwierigkeiten verknüpft sein wird. Bei der Kreuzung der Schnellbahn mit der Königstraße muß darauf Bedacht genommen werden, daß dort später die geplante Frankfurter Allee-Linie der Hochbahngesellschaft liegen wird, welche unter der AEG-Schnellbahn hindurchgeführt werden muß; ferner, daß ein unterirdischer Verbindungsgang zwischen dem AEG-Schnellbahnhof und den Bahnhöfen Alexanderplatz der Stadtbahn und der Hochbahngesellschaft geschaffen werden soll. Diese schwierigen Nebenbauausführungen dürften der Bahnstrecke am Alexanderplatz den Charakter eines Tiefbauwerkes allerersten Ranges geben.

— **Eierbeförderung in Württemberg.** Die Generaldirektion der württembergischen Staatseisenbahnen hat auf Antrag der württembergischen Landesversorgungsstelle genehmigt, daß Stückgutsendungen von frischen Eiern bei Aufgabe mit weißem Frachtbrief im württembergischen Binnenverkehr bis auf weiteres eilgutmäßig befördert werden. Sämtliche württembergische Privatbahnen (mit Ausnahme der Jagstbahnlinie Möckmühl-Dörzbach) haben sich dem Vorgehen der Staatsbahn angeschlossen.

— **Zur Gründung des Südwestdeutschen Kanalvereins für Rhein, Donau und Neckar.** Am Montag, 17. v. Mts., fand in Maulbronn unter dem Vorsitz von Hofrat Bruckmann-Heilbronn eine weitere Sitzung des Arbeitsausschusses für den „Südwestdeutschen Kanalverein für Rhein, Donau und Neckar" — wie der Name der neuen Vereinigung lauten wird — bei nahezu vollständiger Beteiligung seiner württembergischen und badischen Mitglieder statt, um den Entwurf von Satzungen für den neuen Kanalverein zu beraten und deren endgültigen Wortlaut festzulegen. Bei den Beratungen ergab sich eine vollständige Übereinstimmung zwischen den württembergischen und nichtwürttembergischen Vertretern in allen grundsätzlichen Fragen, so daß der Entwurf einstimmige Annahme fand. Zweck, Name, Sitz und Rechtsform des Vereins wurden hierbei nach § 1 in folgenden Bestimmungen festgelegt:

„Der Verein bezweckt die Verbindung von Rhein und Donau durch Herstellung unmittelbarer Großschiffahrtswege zwischen Rheinpfalz, Baden, Hessen, Württemberg und Bayern. In erster Linie gehört hierzu der Großschiffahrtsweg auf dem Neckar, gemäß dem Reichswasserstraßennetz vom 24. Dezember 1911 die Weiterführung dieses Schiffahrtswegs bis zur Donau, die Herstellung eines Großschiffahrtswegs auf der Donau bis Ulm und dessen Weiterführung von Ulm über den Bodensee zum Rhein. Außerdem stellt sich der Verein die Förderung aller seinen Interessen dienenden Schiffahrtsbestrebungen, besonders auch Österreich-Ungarn zur Aufgabe. Der Verein führt den Namen „Südwestdeutscher Kanalverein für Rhein, Donau und Neckar". Sitz des Vereins ist Stuttgart. Der Verein ist in das Vereinsregister einzutragen."

— **Personalnachrichten.** Bei der preußisch-hessischen Staatsbahnverwaltung sind ernannt: der Geheime Regierungsrat und vortragende Rat im Ministerium der öffentlichen Arbeiten Dr. Paul Stapff zum Geheimen Oberregierungsrat; die Eisenbahn-Verkehrskontrolleure Hüttebräuker, bisher in Düren, unter Versetzung nach Saarbrücken und unter Übertragung der Stellung des Vorstands des Eisenbahn-Verkehrsamts in Saarbrücken und Kratz in Stolp unter Übertragung der Stellung des Vorstands des Eisenbahn-Verkehrsamts daselbst, zu Eisenbahn-Verkehrsinspektoren. — Versetzt sind: die Regierungsbaumeister des Eisenbahnbaufachs Koll, bisher in Mylowitz, als Vorstand (auftrw.) des Eisenbahn-Betriebsamts nach Neuwied, Dr.-Ing. Alberty, bisher in Kattowitz, zur Eisenbahndirektion nach Cöln und Federmann, bisher in Gleiwitz, zur Eisenbahndirektion nach Kattowitz. — Dem Regierungsbaumeister des Eisenbahnbaufachs Seidenstricker in Bremen ist eine etatsmäßige Stelle für Vorstände der Eisenbahn-Betriebsämter verliehen.

Österreich.

— **Günstige Verkehrseinnahmen der Staatsbahnen.** Die Ergebnisse der Verkehrseinnahmen der österreichischen Staatsbahnen liegen nunmehr in vorläufiger Ermittlung sowohl für den Monat Juni 1916 als auch für das ganze Verwaltungsjahr 1915/16 vor. Gegen die Vergleichszeit 1914/15, in welcher die Einnahmeziffern infolge der kriegerischen Ereignisse zumal im Bereiche der nordöstlichen Linien allerdings ungünstig beeinflußt waren, ergibt sich für den Monat Juni 1916 eine Mehreinnahme von 10,7 Millionen Kronen und für das Verwaltungsjahr 1915/16 eine solche von 203 Millionen Kronen.

— **Die Aussig-Teplitzer Bahn im ersten Halbjahr 1916.** Die Verkehrseinnahmen der Bahn haben im ersten Halbjahr eine Steigerung um mehr als eine halbe Million Kronen gegenüb.

m Vorjahre aufzuweisen, wobei noch ein Zuschlag von etwa
0 000 K. aus der endgültigen Abrechnung der Monate April,
ai und Juni zu erwarten ist. Die Steigerung verteilt sich nicht
eichmäßig auf alle Monate des Halbjahres, sondern stammt
uptsächlich aus dem Februar, März, Mai und Juni, während der
nuar und April zusammen um reichlich 200 000 K. gegen das
orjahr zurückgeblieben waren. Die Steigerung der Verkehrs-
nnahmen ist folgenden Ursachen zuzuschreiben: Der Erhöhung
s Personen- und Güterverkehrs auf dem Hauptnetze um 70 000
ersonen (+ 3,3 %) und 343 000 t Güter (+ 8,5 %), die eine
ehreinnahme von 574 000 K. (+ 9,2 %) ergeben hat, ferner der
eigerung des Personenverkehres auf der Lokalbahn um 125 000
ersonen (+ 12,2 %), die eine Mehreinnahme von 93 000 K.
+ 13,4 %) brachte. Dagegen ist der Güterverkehr auf der
okalbahn um 48 000 t (— 10,1 %) gesunken, was eine Minder-
nnahme um 161 000 K. (— 14,2 %) zur Folge hatte. Für die
ntwicklung der Einnahmen aus dem Güterverkehr der Haupt-
hn ist die Steigerung des Kohlenverkehrs zur Elbe um
000 t (+ 22,8 %) von Vorteil gewesen. Der Erhöhung der
erkehrseinnahmen wären noch die Einnahmen aus den Wagen-
eten zuzuschlagen, die beträchtlich größer angenommen wer-
n können als im ersten Halbjahre 1915. Demgegenüber steht
er eine Steigerung der Ausgaben. Dem Vernehmen nach
rften die Jahreskosten für Kriegszulagen der Bedien-
eten, Zuschüsse an das gesellschaftliche Lebensmittelmagazin
w., eine Mehrausgabe von etwa einer halben Million auf das
albjahr ergeben. Nebenher sind gewisse Verbrauchsstoffe, wie
hmiermaterialien, Beleuchtungsstoffe, Holz usw., erheblich im
eise gestiegen. Anderseits aber ist anzunehmen, daß die Ver-
altung wohl alles daran gesetzt haben dürfte, durch äußerste
arsamkeit der Steigerung der Ausgaben entgegenzuwirken.
e Schwankungen in der Entwicklung der Verkehrseinnahmen
wohl als auch der Wagenmieten gestatten heute noch keinen
hluß auf das Erträgnis des Jahres 1916, da ja auch in den
sgaben durch den Verlauf der kriegerischen Ereignisse noch
hebliche Veränderungen hervorgerufen werden können.

— **Südbahn.** Am 27. Juli d. J. wurde eine Verwaltungsrats-
zung der Südbahn abgehalten. In ihr wurden zunächst
ufende Angelegenheiten behandelt, worauf Generaldirektor
tter v. Weeber einen Bericht über die Gestaltung der Ver-
hrsverhältnisse erstattete. Er hob hierbei hervor, daß der
erkehr und die Einnahmen durch die Militärtransporte, die
ne wichtige Rolle spielen, beeinflußt werde. Der Personen-
rkehr ist gegenüber gewöhnlichen Zeiten zurückgegangen;
ch beim Güterverkehr ist dies der Fall, aber nicht im gleichen
nfang wie beim Personenverkehr. Sektionschef Ritter
Weeber teilte ferner mit, daß die Ausgaben, insbesondere in-
lge der Zuwendungen an das Personal und der Erhöhung der
terialienpreise, die bei verschiedenen Gegenständen sehr emp-
dlich sei, sich noch immer in einer fortgesetzten starken
eigerung befinden.

— **Kolomeaer Lokalbahnen.** In der am 11. Juli abgehaltenen
XX. ordentlichen Generalversammlung der Aktionäre wurde
richtet, daß der Betriebsabgang des Jahres 1915: 14 866 K.
trägt. Zuzüglich des Erfordernisses für die Verzinsung und
lgung des Prioritätsanlehens ergibt sich insgesamt ein Fehl-
trag von 33 890 K. 19 h., welcher durch die betriebführende
erwaltung gestundet wurde.

Ungarn.

— **Gegenseitiges Schadenversicherungsübereinkommen der
garischen Eisenbahnverwaltungen im Jahre 1915.** Die Schaden-
rsicherungsvereinigung der ungarischen Eisenbahnverwaltun-
n hielt vor kurzem ihre Vollversammlung in Arad ab, bei
elcher Gelegenheit die Endabrechnungen der Vereinigung über-
üft und genehmigt wurden. Mitglieder der Vereinigung waren
Eisenbahnen mit 3584 km Baulänge, gegen 3628 km im Jahre
14. Geschäftsführende Verwaltung waren auch in diesem
hre die Arader und Csanáder vereinigten Eisenbahnen. Zur
rrechnung gelangten im Jahre 1915 insgesamt Schäden im
erte von 494 791 K. Davon waren Bauschäden 4521 K.,
häden an Fahrbetriebsmitteln 6301 K., Feuerschäden infolge
okomotivfunken 2779 K., Unfallschäden an Personen 81 195 K.,
nfallschäden an Fahrbetriebsmitteln 97 219 K., Transport-
häden 89 929 K., insgesamt 281 944 K. An Verwaltungskosten
urden 10 859 K. (im Jahre 1914 12 023 K.), an Rückversiche-
ngskosten 3701 K. (4157) verausgabt. Behufs Vermehrung
s Reservefonds wurden im Jahre 1915 166 700 K. in Rechnung
stellt. Laut den hier angeführten Angaben betrugen dem-
ch die Gesamtauslagen samt den Reservefonds 463 205 K.
10 971 K.), welcher Betrag unter den beteiligten Verwaltungen
f Grund des festgestellten Teilungsschlüssels zur Aufteilung
langte. Die auf Grund der aufgelaufenen Schäden anerkannten
und abgerechneten Schadenbeträge wurden den Verteilungs-
beträgen gegenübergestellt, und auf diese Weise wurden dann
die der Gemeinschaft zugute kommenden oder ihr zur Last
fallenden Saldobeträge ermittelt, die zwischen den schuldenden
und Anspruch habenden Verwaltungen im Wege der
gemeinsamen Saldierungsstelle ausgeglichen wurden. Der Re-
servefonds des Schadenersatzverbandes betrug am 31. Dezember
1915 rund 290 040 K., der sich mit Einberechnung des in der
Schlußrechnung 1915 aufgenommenen Betrages von 166 700 K.
auf 456 740 K. erhöhte. Der Verband zeichnete bei den ein-
zelnen Kriegsanleihen insgesamt 267 700 K. Während des Jahres
wurden behufs Behandlung der einzelnen Schadenfälle und An-
träge mehrere Sitzungen in Budapest und Abbazia abgehalten.
die Vollversammlung fand jedoch, einer alten Gepflogenheit
gemäß, wie bereits oben erwähnt, in Arad statt. Der Schaden-
ersatzverband besteht in seiner heutigen Zusammensetzung das
zehnte Jahr; die bisher erzielten Ergebnisse sind eine sichere
Gewähr dafür, daß die Einrichtung auch in Zukunft als eine
nützliche und unentbehrliche in der ungarischen Eisenbahnver-
waltung fortwirken wird.

Niederlande.

— **Frachterhöhung auf den niederländischen Eisenbahnen.**
Aus Anlaß mehrfacher Anfragen weist die Handelskammer zu
Berlin die Verkehrsbeteiligten darauf hin, daß auf den nieder-
ländischen Staatseisenbahnen seit dem 20. April 1916 zur Be-
streitung der aus Anlaß des Weltkrieges erhöhten Betriebs-
kosten für alle Sendungen ein Frachtzuschlag zu zahlen ist,
der im Binnenverkehr 10 % der bezahlten Fracht, für den Aus-
landsverkehr für Stückgüter 20 %, für Wagenladungen 10 %
der Fracht der Klasse C für die niederländische Strecke von der
Versand- bis zu der benutzten Grenzstation beträgt. Diese
Bestimmungen finden auch sinngemäß Anwendung, falls die
Sendung auf einer niederländischen Station umbehandelt werden
sollte.

Übrige europäische Länder.

— **Die Ausstellung für soziale Fürsorge in Brüssel 1916.** Im
Anschluß an unsere Mitteilung hierüber in Nr. 59, S. 708
dieser Zeitung werden wir von geschätzter Seite darauf
aufmerksam gemacht, daß auch das Königliche Verkehrs- und
Bau-Museum in Berlin einen großen Umzugs- und einen Eisenbahnwagen mit Modellen aus seinem
Bestande im Werte von 60 000 ℳ nach Brüssel gesandt hat. Es
sind dies Modelle und Darstellungen über die in einzelnen
Jahren von der preußisch-hessischen Eisenbahngemeinschaft für
Unfall-, Krankenfürsorge und Invalidität verausgabten Beträge,
Darstellungen von Erholungs- und Ledigenheimen, Personen-
wagen für Kranken- und Verwundetentransporte, Hilfszüge für
Unfälle usw.

— **Wirtschaftliches aus Frankreich.** Eine höchst bedenkliche
Erscheinung für die östlichen Provinzen Frankreichs ist, wie
der „Neuen Zürcher Ztg." aus Frankreich geschrieben wird, die
Flucht der Industrie in die westlichen Provinzen des Landes, eine
Erscheinung, mit welcher jedoch die staatlichen Organe bereits
für die kommende Friedenszeit zu rechnen beginnen. So erhofft
namentlich die Normandie für die Zeit nach dem Abzug der Eng-
länder eine mächtige wirtschaftliche Förderung; denn bereits
haben sich dort zahlreiche Industrielle aus der Baumwoll- und
Metallindustrie des Nordens niedergelassen und neue Betriebe er-
öffnet. In der Gegend von Rouen haben sich die normannische
Hochofengesellschaft und die große Gießerei von Pont-à-Mousson
größere Landflächen gesichert, und auch die Ansiedlung der
chemischen Industrie wird vorbereitet. Der Hafen von Rouen
hat heute bereits einen wesentlich größeren Umschlag als vor dem
Krieg; er beträgt heute acht Millionen Tonnen gegen sechs
Millionen im Jahre 1913 und steht damit in bezug auf die Um-
schlagsmenge bereits über Marseille. Seit Beginn des Krieges
sind 713 m neue Kaianlagen für die Schiffahrt eröffnet und die
Umschlagseinrichtungen vermehrt worden. Man baut zurzeit an
einem neuen Umschlagshafen, dessen Wasserfläche sich auf
29 Hektar beläuft, und durch welchen 5000 m neue Kaianlagen
geschaffen werden.

Louis Viellard, der Kammerabgeordnete von Belfort, hat sich
kürzlich über die wirtschaftliche Zukunft der östlichen Provinzen
folgendermaßen ausgesprochen: Wir müssen uns namentlich vor
einer Überproduktion hüten, wie auch vor den Wirkungen eines
Wettbewerbs unter Franzosen, der im höchsten Grad bedenklich
wäre. Wenn sich die zahlreichen Betriebe im Osten und Norden
Frankreichs wieder auftun, namentlich diejenigen der Webstoff-

industrie, werden sie sich überholt sehen durch die weit von der Front entfernt liegenden Niederlassungen der Häuser der Nordprovinzen, die trotz des Krieges weiter arbeiten konnten. Es wäre sehr unvorteilhaft, sich mit ihnen in einen Wettlauf einzulassen, so daß für den Osten nichts anderes übrig bleibt, als sich andern Zweigen zuzuwenden, und da werden vor allen Dingen diejenigen Herstellungszweige in Betracht kommen, in denen Frankreich bisher von den Mittelmächten abhängig war, nämlich die chemischen Erzeugnisse, die Farbstoffe und die Elektrizität. Es wird zwar einige Zeit brauchen, um die Bevölkerung für die neuen Arbeitszweige heranzuziehen, aber diese Zeit wird nicht unnütz verwendet sein, wenn dadurch ein innerer Konflikt im Lande verhütet wird.

— **Der Warenverkehr mit Russisch-Polen.** Aus dem österreichisch-ungarischen Kriegspressequartier wird gemeldet: Die k. u. k. Warenverkehrszentrale für das österreichisch-ungarische Okkupationsgebiet in Polen teilt mit: Um mehrfach geäußerten Wünschen entgegenzukommen wurde die Auskunftsstelle Piotrkow am 15. Juli nach Radom verlegt. Der Bezirk umfaßt nach wie vor folgende Kreise: Piotrkow, Nowo-Radomsk, Konsk, Opoczno, Wierzbnik, Radom und Kozienice. Die Auskunftsstelle Radom ist infolge der verbesserten Verkehrsverhältnisse der k. u. k. Heeresbahn Nord sowie dank ihrer zentralen Lage für die Kaufmannschaft des größeren Teiles ihres Bezirks leichter erreichbar als es Piotrkow war.

— **Murmanbahn.** Zu den sich viel widersprechenden Nachrichten über die Murmanbahn bringt die schwedische Presse auf Grund von Mitteilungen, die der in russischen Verhältnissen wohlbekannte Direktor Lied der norwegisch-sibirischen Handelskompagnie im Morgenbladet veröffentlicht hat, interessante Aufklärungen über den Stand der tatsächlichen Verhältnisse. Nach den allerneuesten Nachrichten soll die Bahn Anfang 1917 in Benutzung genommen werden. Die Bahn ist jetzt fertig auf 780 Werst, von Petersburg gerechnet, und ebenso sind auf der letzten Strecke nach Alexandrowsk 265 Werst fertig. Im Rückstand ist nur noch eine Strecke von Kem bis Kandalaks. Diese soll bis Weihnachten fertig werden. Dr. S.

— **Der geplante Eisenbahnbau in Rußland.** Der Wjestnik putei ssoobschtschenija, das Verordnungsblatt des Ministeriums der Verkehrsanstalten, zählt in seiner Nr. 25 vom 18. Juni/1. Juli d. J. die vom Ministerkomitee zur Vorlage an die Reichsduma gutgeheißenen Gesetzentwürfe auf. Unter Punkt g heißt es da: „Die Frage zur Verstärkung der in Aussicht genommenen Kredite für außerordentliche Ausgaben des Ministeriums der Verkehrsanstalten während der Jahre 1917—1921 zum Bau neuer Eisenbahnen für Rechnung des Staates und im Zusammenhang damit der Plan des Eisenbahnbaus in den vorangegebenen 5 Jahren.“ Damit ist wenig anzufangen. Nur der Entschluß scheint daraus hervorzugehen, daß der Staat schon 1917 mit dem Bau von Eisenbahnen, und zwar Staatsbahnen zu beginnen die Absicht hat. Was aber das Verordnungsblatt verschweigt, erfährt man aus den großen russischen Tageszeitungen. So schreibt die „Now. Wremja“: In der letzten Ministerratssitzung ist zur Einbringung in die gesetzgebenden Körperschaften der Bauplan des Eisenbahnministeriums für das Lustrum 1917—1921 genehmigt worden, der den Bau von jährlich 6000 Werst neuer Linien vorsieht, und zwar 4000 Werst Staats- und 2000 Werst Privatbahnen. Da die Baukosten einer Werst mit 150 000 Rubeln eingesetzt werden, werden an Staatsmitteln 600 Millionen Rubel, auf 5 Jahre also 3 Milliarden Rubel, verlangt. Da die Eisenindustrie nur dann sich den großen, an sie gestellten Anforderungen wird anpassen können, wenn sie mit Bestellungen auf die ganze 5jährige Dauer bedacht wird, sollen die Kredite in Höhe von 3 Milliarden Rubeln unbedingt in einer Vorlage bewilligt werden. Und zu dem gleichen Gegenstande lassen sich die „Birshewija Wjedomosti“ von dem Grafen Kokowzew sagen: „Wenn man die Frage der Erweiterung des russischen Eisenbahnnetzes bespricht, so muß vor allem festgestellt werden, daß alle diese Gespräche nur Zukünftiges betreffen. Die Verhältnisse der Kriegszeit erlauben gar nicht, an eine sofortige größere Erweiterung des Bahnnetzes heranzugehen. Wenn wir einige Strecken schon jetzt bauen, so geschieht das nur entweder unter dem Druck der Notwendigkeit oder zur Beendigung begonnener Arbeiten. Ich teile nicht die Ansicht mancher Optimisten, die es für möglich halten, mit einem jährlichen Bau von 6000 Werst Bahnstrecke zu rechnen. Die Kosten jeder Werst bei Bahnbauten — natürlich nicht jetzt, sondern in gewöhnlichen Zeiten — betragen 100 000 Rubel. Bei diesem Programm würden jährlich 600 Millionen für Bahnbauten erforderlich sein, und diese aufzutreiben, scheint mir wenigstens in den nächsten Jahren unmöglich.“

Ich teile die Ansichten des Grafen Kokowzew durchaus und habe bereits in der Nr. 55 S. 665 d. Ztg.: „40 000 Werst neue Eisenbahnen in Rußland“, das Unwahrscheinliche des Planes näher begründet, was Graf Kokowzew jetzt auch behauptet. Eine kleine Änderung des ursprünglichen Planes ist aber doch schon zu verzeichnen. Die Heißsporne haben offenbar mit sich handeln lassen, sie sind von 40 000 auf 30 000 Werst zurückgegangen. Das bedeutet natürlich gar nichts in der Sache selbst, aber es zeigt doch, daß sich Widerspruch erhoben haben muß, der stark genug war, um 25 % des Planes fallen zu lassen. Die tatsächlichen Verhältnisse werden wahrscheinlich aber noch viel stärker sein als der Widerspruch, der sich im Ministerkomitee geltend gemacht hat, und sie werden den Bauplan sicher sehr verkürzen und die Bauzeit erheblich verlängern. m.

— **Neuere Zugbrände.** Neuerdings sind wieder zwei Eisenbahnunfälle bekannt geworden, bei denen die Gasbeleuchtung eine Rolle spielte. Aus den Berichten der „Daily News“ und der „Times“ vom 18. 12. 15 über einen in South Shields vorgekommenen Zusammenstoß entnehmen wir folgendes:

Am 17. Dezember fuhr bei starkem Nebel der von South Shields kommende Arbeiterfrühzug an der St. Bedes Kreuzung auf ein auf der Strecke haltende Maschine, die durch den Anprall gegen einen von der Nebenstrecke kommenden Leerzug geschleudert wurde; alle drei Maschinen rollten den Bahndamm hinab. Die hinteren Wagen des South Shieldszuges rissen sich los, die vorderen wurden ineinander geschoben; noch erhöht wurde die allgemeine Zerstörung, als die ersten drei Wagen Feuer fingen, so daß eine Anzahl Fahrgäste verbrannte. Der herbeigeeilten Feuerwehr und Soldaten, die in der Nähe geübt hatten, war es trotz aller Anstrengungen nicht mehr möglich, diese Unglücklichen zu retten, da die Flammen und die Hitze ein Eingreifen verhinderten. Es wurden 50 Leicht- und 14 Schwerverletzte gezählt; die Anzahl der Toten wird auf 10 bis 12 geschätzt, doch ist eine genaue Angabe unmöglich, da die menschlichen Überreste derart entstellt und verkohlt waren, daß irgendwelche Feststellungen unmöglich wurden. Die Lokomotivführer u. Heizer kamen mit dem Leben davon; sie wurden bei dem Anprall hinausgeschleudert; sie erlitten nur Schnittwunden und konnten nach kurzer Behandlung das Krankenhaus verlassen. Die Zahl der Opfer wäre noch größer gewesen, wenn sich nicht eine Anzahl der Arbeitsleute mit den mitgeführten Werkzeugen hätte befreien können.

Das Feuer, das den Unglücksfall so verhängnisvoll gestaltete, wurde nach Aussagen eines Zeugen, der wie durch ein Wunder entkam, durch die Gasbeleuchtung verursacht. Sein Abteil hatte sich sofort mit Gas gefüllt, durch das die Fahrgäste betäubt wurden; gleich danach seien die Flammen ausgebrochen.

Ein ähnliches Unglück, bei dem die Gasbeleuchtung ebenfalls schwere Folgen verursachte, ereignete sich nach einem Bericht von „Le Journal“ am 5. Februar d. J. bei St. Denis; die Zahl der Opfer wäre auch hier erheblich geringer gewesen, wenn nicht das nach dem Zusammenstoß ausströmende Gas den Zug in Brand gesetzt hätte. Ein Teil der Reisenden wurde, ebenso wie in England, durch das Gas betäubt und hilflos gemacht, ein anderer Teil, der nur leicht verletzt war, fand keine Möglichkeit, sich aus den Flammen zu retten. Die französische Regierung hatte die Eisenbahngesellschaften schon nach dem Eisenbahnunglück von Mélun aufgefordert, die Gasbeleuchtung der Züge aufzugeben, und war darin dem englischen Handelsamt gefolgt, das schon im Jahre 1906 aus gleichem Anlaß ein derartiges Verbot erlassen hatte. In Frankreich war schon damit begonnen, alle neuangeschafften Wagen mit elektrischer Beleuchtung zu versehen, als der Krieg ausbrach.

Fremde Erdteile.

— **St. Louis & San Francisco-Bahn.** In den Verhältnissen dieser bekanntlich unter Zwangsverwaltung stehenden Bahn ist jetzt insofern eine Änderung eingetreten, als die Bahn im Wege der Zwangsversteigerung veräußert worden ist. Damit ist ein weiterer wichtiger Schritt zur Neuordnung getan. Wie die „B. B.-Ztg.“ mitteilt, bedarf es jetzt noch der behördlichen Genehmigung dieses Aktes. Dann werden die Reorganisatoren die neue Gesellschaft eintragen lassen.

Rechtspflege.

— **Dem Enteigneten kann statt der Entschädigung in Geld ein Ersatz anderer Art nicht aufgezwungen werden.** (Entscheidung des Reichsgerichts vom 13. November 1914. Preußisches Kommunalarchiv Band 6, S. 128.) Aus den Gründen: Das Enteignungsgesetz wird von dem Grundsatz (§ 7) beherrscht, daß dem Eigentümer gebührende Entschädigung in Geld zu gewähren ist. Einen Ersatz anderer Art, insbesondere einen Ersatz in Natur, darf weder der Eigentümer fordern, noch der Unternehmer ihm aufdrängen. Ob man in der Vorschrift der §§ 1

wonach durch den Planfeststellungsbeschluß über Anlagen entscheiden ist, die der Unternehmer für Nachbargrundstücke (er im öffentlichen Interesse) zur Sicherung gegen Gefahren er Nachteile einzurichten verpflichtet sein soll, eine Ausnahme n dem Grundsatze der Entschädigung in Geld erblicken muß er ob § 14 vielmehr die Verhütung solcher Nachteile bezweckt. daß die Ersatzfrage gar nicht erst entstehen kann, bedarf r nicht der Untersuchung, da der erwähnte Überweg nicht f öffentlich-rechtlicher Anordnung durch den Planfeststellungsschluß beruht, sondern vom Kläger aus freien Stücken hergellt ist. Bis zur Enteignung hatte der Beklagte vermöge des mittelbaren und ununterbrochenen Zusammenhangs der Parle mit seinem übrigen Besitze von diesem her den Zugang zu . Durch die Enteignung der Grundstücksteile, auf denen die mpe angelegt wurde, ist die Parzelle von dem übrigen Restsitz abgeschnitten, jener Zusammenhang zerstört worden. eilich hat es der Richter, wenn wie hier die Enteigung wegen inglichkeit (§ 34 Enteign.-G.) noch vor Erledigung des chtsweges vollzogen ist, nicht mit einem erst in Zukunft berstehenden, sondern mit einem bereits eingetretenen nachlbringenden Ereignis zu tun, und für einen Fall solcher Art in dem Urteil des Reichsgerichts vom 26. Mai 1909 (RG. 71 205) ausgesprochen, daß der Richter „die Tatsachen so hinzuommen hat, wie sie ihm vorliegen", d. h. wie sie zur Zeit der teilserlassung bestehen. Nun mag es sein, daß in diesem itpunkte der Beklagte es in der Hand hatte, durch den Erwerb r angebotenen Grunddienstbarkeit die ihm durch die Enteigng entzogene rechtlich gesicherte Möglichkeit eines geeigneti Zugangs zu der Parzelle wiederzuerlangen. Ob er sich auf se Art des Ersatzes einlassen wollte, stand in seinem freien illen. Es ist auch nicht anzuerkennen, daß die Ablehnung s Angebots gegen Treu und Glauben verstoße; denn die llung eines Grunddienstbarkeitsberechtigten ist immerhin eine ndere als die eines Eigentümers, und in der angebotenen enstbarkeit ist darum keinesfalls ein vollwertiger Ersatz dafür zu finden, daß der Beklagte bisher den Zugang über sein enes Zwischenland hatte. Genug sachlich berechtigter Beweggründe lassen sich denken, aus denen es ihm unerwünscht scheinen möchte, zwecks Bewirtschaftung eines ihm gehörigen Landstücks auf einen, sei es auch privatrechtlich gesicherten Zugang ier ein, mittelbar jedenfalls, dem Eisenbahnbetriebe dienendes Grundstück angewiesen zu sein. Darum kann auch davon keine de sein, daß das Verhalten des Beklagten, wie Kläger bei iner Erwiderung auf die Revision geltend gemacht hat, gegen n Grundsatz des § 226 BGB. verstoße. Nach dieser Vorschrift die Ausübung eines Rechtes unzulässig, wenn sie nur den weck haben kann, einem anderen Schaden zuzufügen. Mit der lehnung der Grunddienstbarkeit und dem Übernahmeverlangen verfolgt aber der Beklagte vor allem seinen Vorteil, und das ist durch § 226 nicht verboten, auch wenn dadurch dem anderen Teile Schaden entsteht, wie das hier vielleicht durch die erzwungene Erwerbung und Bezahlung einer Parzelle, für die der Kläger keine geeignete Verwendung hat, bewirkt werden würde. Ist tatsächlich die Rampe an der Stelle, wo jetzt der Überweg hergestellt ist, nach der Enteignung vom Beklagen als Zugang zu der Parzelle ungehindert benutzt und dadurch ihre Bewirtschaftung in der bisherigen Art ermöglicht und erzielt worden, so würde das nur dann hier von rechtlicher Bedeutung sein, wenn daraus ein stillschweigendes Abkommen entsprechenden Inhalts zu entnehmen wäre, durch das also eine Einigung beider Teile über diese Art des Ersatzes an Stelle der Geldentschädigung erfolgt sein würde. Solcher Einigung würde die Rechtswirkung nicht versagt sein, da der Grundsatz des § 7 Enteign.-G. nicht zwingendes Recht enthält. Ein Abkommen jener Art ist indes bisher nicht festgestellt. Ohne diese Feststellung läuft aber die Auffassung des Berufungsgerichts darauf hinaus, daß dem Beklagten wider seinen Willen statt der ihm gesetzlich gebührenden Entschädigung in Geld in dem hier in Betracht kommenden Punkte ein Ersatz anderer Art aufgezwungen werden soll. Htze.

— **Enteignung (Preußisches Gesetz vom 11. Juni 1874). Schikanezwickel. Vereinigung mit dem Nachbargrundstück zu einer Baustelle. Kosten der Straßenreinigung und der Einfriedigungen an neuen Straßen** (Reichsgericht vom 8. Februar 1916. 300/15. Frankfurt, im „Recht" 1916, S. 257.) Die Parzelle ist durch die Abtrennung von dem übrigen Grundbesitz der Klägerin und durch ihre Lage auf der anderen Seite des neuen Straßenzuges zu einem sogen. Schikanezwickel oder Prellstück — (Baumaske) —, also zu einem Stück geworden, das nach den Erfahrungen des täglichen Lebens nicht nur mit dem Werte von Bauland, sondern weit über diesen Wert bezahlt zu werden pflegt. Einen Minderwert hat sie daher nicht erlitten. Einem Grundstück, das erst nach Vereinigung mit dem Nachbargrundstück eines anderen Eigentümers bebauungsfähig ist, kommt Baustellenwert nicht zu, wenn solche Vereinigung als unsicher und lediglich vom subjektiven Belieben der beteiligten Eigentümer abhängig zu denken ist (RGZ 30, 294). Die Reinigung der Straßenbürgersteige und die Herstellung sowie Unterhaltung von Einfriedigungen für die an die neue Straße stoßenden Restgrundstücke stellen Lasten dar, die ihren Gegenwert in den der Klägerin aus der Anlage der neuen Straße zufallenden Vorteilen finden. Dem Enteigneten steht wegen solcher Lasten, welche die Straßenanlieger ohne Unterschied, ob sie von einer Enteignung betroffen sind oder nicht, zu tragen haben, eine Entschädigung überhaupt nicht zu (vgl. RGZ. 57, 249; 67, 173). Htze.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Nachruf.

Am 26. d. M. verschied in Wiesbaden im 72. Lebensjahr

der Königliche Baurat

Albert Diekmann.

Der Verstorbene war vom 1. April 1907 bis zum Übertritt in den Ruhestand am 1. Oktober 1911 Vorstand des Königlichen Eisenbahn-Werkstättenamts b in Karthaus. Er hat sein verantwortliches Amt in unermüdlicher Pflichttreue und mit hervorragendem Erfolge verwaltet. Wir werden ihm ein treues Andenken bewahren.

Saarbrücken, den 30. Juli 1916. (1063)

Der Präsident

und die höheren Beamten der Königlichen Eisenbahndirektion.

2. Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Öffnung der Station Nassenheide für den Güterverkehr.

Am 1. September 1916 wird der ischen den Bahnhöfen Oranienburg d Grüneberg (Nordbahn) rechts der Bahnstrecke Berlin-Neubrandenburg gelegene Haltepunkt Nassenheide, welcher bisher dem Personen- und Gepäckverkehr diente, auch für die Abfertigung von Wagenladungs- und Stückgütern und Leichen eröffnet werden.

Die Abfertigung von Tieren, Fahrzeugen und Sprengstoffen ist bis auf weiteres ausgeschlossen.

Mit demselben Tage wird der Bahnhof IV. Klasse Nassenheide in den Staatsbahn- und Privatbahn-Gütertarif aufgenommen.

Über die Höhe der Tarifsätze geben die Dienststellen Auskunft.

Stettin, im August 1916. (1056)

Königliche Eisenbahndirektion.

3. Güterverkehr.

Ostdeutsch - Südwestdeutscher Güterverkehr.

Vom 1. Oktober 1916 ab ist bei den württembergischen Privatbahnstationen Frickenhausen, Gerstetten, Linsenhofen, Neuffen, Onstmettingen, Tailfingen und Truchtelfingen das Zeichen „Zu" zuzusetzen. Ferner ist mit sofortiger Gültigkeit bei der Station Sosnowice W. E. das Dienstbeschränkungszeichen „W" zu streichen.

Breslau, den 1. August 1916. (1064)

Königliche Eisenbahndirektion,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Härtsfeldbahn.

Mit Gültigkeit vom 3. Oktober d. J. werden im Binnen- und Übergangsver-

kehr die Tarifentfernungen sowie die Tarifsätze für den Übergangsverkehr durch Zuschlag fester Beträge erhöht.

Näheres bei den Dienststellen, im Tarifanzeiger der K. Württ. Staatseisenbahn und im Verkehrsanzeiger der K. Bayer. Staatseisenbahnverwaltung.

Stuttgart, den 1. August 1916. (1055)

Direktion
der Württembergischen Nebenbahnen A.-G.

Württemb. Binnen-Gütertarif.

Ab 3. Oktober 1916 werden die Bestimmungen über den Verkehr mit den Stationen der Härtsfeldbahn Aalen-Neresheim-Dillingen (Donau) geändert. Näheres über hierdurch eintretende Frachterhöhungen bei den Dienststellen und in unserem Tarifanzeiger.

Stuttgart, den 1. August 1916. (1062)

Generaldirektion der K. Württ. Staatseisenbahnen.

Ausnahmetarif für landwirtschaftliche Geräte usw. nach Ostpreußen. — Tfv. 2 r.

Mit Gültigkeit vom 22. August 1916 gewähren die Buttstädt-Rastenberger, Esperstedt-Oldislebener und Greußen-Ebeleben-Keulaer Eisenbahn für Sendungen des Ausnahmetarifs 3 (Kalitarif) den Ausnahmetarif 2 r mit der Maßgabe, daß im Versande von ihren Stationen den ermäßigten Frachtsätzen 2 ₰ für 100 kg hinzugerechnet werden. Nähere Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbureau, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 2. August 1916. (1059)

Königliche Eisenbahndirektion.

Ausnahmetarif für Superphosphat mit geringem Phosphorgehalt. — Tfv. 2 II i.

Mit Gültigkeit vom 7. August 1916 werden die Stationen Herbesthal und Herbesthal Grenze als Versandstationen in den Tarif aufgenommen. Nähere Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbureau hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 2. August 1916. (1058)

Königliche Eisenbahndirektion.

Westdeutsch-Österreichischer Verkehr. Heft 2 vom 1. Januar 1912.

Am 1. September d. J. wird die Station Prinzersdorf der k. k. österreichischen Staatsbahnen in den Ausnahmetarif 65 (Graphit) aufgenommen.

Näheres enthält der Tarif- und Verkehrsanzeiger der preußisch-hessischen Staatseisenbahnen.

Breslau, den 1. August 1916. (1057)

Königliche Eisenbahndirektion,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Pfälzisch-Bayerischer Güterverkehr.

1. Seite 91—95 des Pfälzisch-Bayerischen Gütertarifs vom 1. August 1916 sind die Entfernungen Otting-Weilheim-Albisheim (Pfrimm), Albsheim (Eis) Bf., Altleiningen, Asselheim, Assenheim (Pfalz), Bad Dürkheim, Bobenheim, Bockenheim - Kindenheim, Börrstadt, Dannstadt, Dirmstein Bf., Drahtzug, Ebertsheim Bf., Eisenberg (Pfalz), Ergolzheim, Flomersheim, Frankenthal Hbf., Freinsheim, Friesenheim (Pfalz), Göllheim-Dreisen, Großkarlbach, Grünstadt, Harxheim-Zell, Heidesheim (Pfalz), Heßheim Bf., Hettenleidelheim, Heuchelheim b. Frankenthal, Kirchheim (Eck.), Kirchheimbolanden, Lambsheim, Laumersheim, Marnheim, Maudach Bf., Meckenheim (Pfalz), Mertesheim, Mörschheim, Mundenheim, Mutterstadt Lb., Neuleiningen-Kleinkarlbach, Neuoffstein, Obrigheim-Colgenstein, Oggersheim, Oppau-Edigheim, Rheingönheim, Sausenheim, Tiefenthal, Weisenheim (Sand) je um 5 km und die Entfernungen Otting-Weilheim-Mutterstadt Hbf., Wachenheim (Pfalz) je um 4 km zu kürzen.

2. Seite 98 ist die Entfernung Lauterecken-Grumbach-Rohrbach zu ändern in „556“ km.

München, den 1. August 1916. (1061)

Tarifamt der K. Bayer. St.-E.-B. r. d. Rh.

Tfv. 1100 Heft 1. Oberschlesischer Staats- und Privatbahn-Kohlenverkehr — Heft 1 — Östliches Gebiet.

Mit sofortiger Gültigkeit wird die zum Eisenbahndirektionsbezirk Posen gehörige Station Metschlau einbezogen.

Der Frachtsatz von Grube 50 (Emanuelssegengrube — Boerschächte —) nach Richnau wird von 973 auf 873 berichtigt.

Kattowitz, den 29. Juli 1916. (1052)

Königl. Eisenbahndirektion Kattowitz,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Rheinisch-Bayerischer Güterverkehr. Tarif vom 1. April 1908.

Mit sofortiger Gültigkeit treten folgende Änderungen und Ergänzungen in Kraft:

I. In der Kilometertafel I sind folgende Ausnahmen nachzutragen:

bei Bad Steben Gesamtentfernung für Herbesthal und Herbesthal Grenze 599 km,
bei Hof Neuhof für Herbesthal und Herbesthal Grenze 619 km,
bei Köditz für Herbesthal und Herbesthal Grenze 613 km,
bei Lauenstein (Ofr.) für Herbesthal und Herbesthal Grenze 566 km,
bei Ludwigsstadt für Herbesthal und Herbesthal Grenze 569 km,
bei Mühlfeld für Herbesthal und Herbesthal Grenze 486 km,
bei Naila für Herbesthal und Herbesthal Grenze 599 km,
bei Rentwertshausen für Herbesthal und Herbesthal Grenze 480 km,
bei Selbitz für Herbesthal und Herbesthal Grenze 603 km,
bei Stegenwaldhaus für Herbesthal und Herbesthal Grenze 608 km,
bei Steinbach a. Wald für Herbesthal und Herbesthal Grenze 576 km.

II. Im Ausnahmetarif 2 erhält:

Ziff. 6 des Warenverzeichnisses folgende Fassung:

„Häcksel von Heu und Stroh.“

Ziff. 7 des Warenverzeichnisses folgende Fassung:

„7. Heu und Stroh (Gersten-, Hafer-, Roggen-, Weizenstroh, ferner Bohnen-, Erbsen-, Linsen-, Wicken-, Rüben-, Mais- und Rapsstroh), auch gepreßt.“

Ziff. 11 b des Warenverzeichnisses folgenden Zusatz:

„Gemenge von gemeinsam getrockneten Schnitzeln, Blättern und Köpfen von Rüben.“

III. Im Ausnahmetarif 5 wird bei Ziff. 3 des Warenverzeichnisses vorgemerkt:

„Schlacken für Kläranlagen gehören nicht zum Ausnahmetarif 5.“

IV. Im Ausnahmetarif 5 c wird das Warenverzeichnis geändert wie folgt:

„Steingrus (Steinsplitt) aus Steinbrüchen — Abfall bei der Herstellung von Steinschlag aus Bruchsteinen und bei der sonstigen Bearbeitung von Steinen — ungemahlen und ungewaschen, mit Ausnahme von Gipssteingrus, für alle Verwendungszwecke mit Ausschluß der Verwendung zur Herstellung künstlicher Steine, wie in Ziff. 8 der Tarifstelle „Steine“ des Spezialtarifs III genannt.“

München, den 28. Juli 1916. (1060)

Tarifamt der K. Bayer. St.-E.-B. r. d. Rh.

Tfv. 1103. Oberschlesisch-Sächsischer Kohlenverkehr, gültig vom 1. September 1913.

Zum 1. September 1916 gelangt der Tarifnachtrag I, enthaltend Frachtsätze von neuen Versandstationen und nach neuen Empfangsstationen sowie sonstige Änderungen, Ergänzungen und Berichtigungen, zur Ausgabe.

Abdrucke des Nachtrags sind zum Preise von 0.15 ℳ für das Stück durch Vermittelung der beteiligten Stationen erhältlich.

Kattowitz, den 29. Juli 1916. (1053)

Königl. Eisenbahndirektion Kattowitz,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Nordwestdeutsch-bayerischer Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 15. August 1916 werden

1. die Stationen Boostedt, Großenaspe, Neumünster Süd und Wiemersdorf in den Tarif einbezogen,
2. die Warenverzeichnisse der Ausnahmetarife 2 (Rohstoff) und 5 (Wegebaustoffe) geändert und
3. die Station Ahlen (Westf.) in den Ausnahmetarif 6 (Steinkohlen usw.) als Versandstation einbezogen.

Näheres bei den Güterabfertigungen und im Tarif- und Verkehrsanzeiger der preuß.-hess. Staatseisenbahnen.

Frankfurt (Main), 31. Juli 1916. (1054)

Königliche Eisenbahndirektion.

Süddeutsche Donau-Dampfschiffahrt-Gesellschaft.

Mit Geltung vom 10. August 1916 wird der Artikel „Maiskeime“ in die Ordnungsnummer 211 des Abschnittes D (Gütereinteilung) des Gütertarifs, Teil I, Abteilung B, aufgenommen.

Z. 34 650/T/1916.

München, den 5. August 1916. (1050)

4. Verkauf von Altmaterialien.

Verkauf von badischen Personen- und Güterwagen sowie Untergestellen von Personen- und Güterwagen, und zwar 17 gedeckte und 48 offene Güterwagen 6 Personenwagen = 4 C, 1 Ci und 1 Pi (Gepäck-) Wagen, 5 Untergestelle von Personen- und 7 Untergestelle von Güterwagen. Die Fahrzeuge sind lauffähig und in beschränktem Verkehr verwendbar. Verkaufsbedingungen und Zeichnungen auf postfreie Anfrage zum Preis von 1,50 ℳ für Güterwagen, 0,50 ℳ für Personenwagen und 0,50 ℳ für Untergestelle erhältlich. Versand nach auswärts als portopflichtige Dienstsache gegen postfreie Zusendung der Beträge mit 5 ₰ Bestellgeld an Stationskasse Hauptwerkstätte Karlsruhe. Angebote mit Aufschrift, verschlossen und postfrei spätestens bis 25. August 1916, vormittags 10 Uhr, bei uns einzureichen. Zuschlagfrist 4 Wochen.

Karlsruhe, im Juli 1916. (1051)

Gr. Verwaltung der Hauptwerkstätte.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Eisenbahndirektions-Präsident a. D. v. Mühlenfels in Berlin.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nummer 62. **9. August 1916.** **LVI. Jahrgang.**

Inhalt:

e Haftpflichtversicherung im Bereich der württembergischen Staatseisenbahnverwaltung.

e Eisenbahn im Briefmarkenbild.

mes I. Hill †. Der größte amerikanische Eisenbahnkönig.

chrichten.

Deutschland: Anrechnung des Kriegsdienstes auf das Dienstalter. — Allgemeine Deutsche Kleinbahn-Gesellschaft. — Westdeutsche Eisenbahn-Gesellschaft. — Der Eisenbahnetat in der württembergischen Zweiten Kammer. — Schiffahrtsfragen im württembergischen Landtag. — Deutscher und österreichisch-ungarischer Zolltarif. — Zum 75 jährigen Jubiläum der ersten Borsigschen Lokomotive. — Kriegsauszeichnungen.

Österreich: Schaffung einer Personalküche bei der k. k. Nordbahndirektion in Wien. — Elbe-Umschlagverkehr in Aussig. — Galizische Naphta-A.-G. „Galicia". — Österreichischer Wasserstraßentag in Wien. — Der Geschäftsgang der Lokomotivfabriken. — Der Ersatz für die englische Kohle in Österreich.

Niederlande: Die Niederländische Zentralbahn im Jahre 1915.

Übrige europäische Länder: Zur Vermehrung der Reisebequemlichkeiten auf den schwedischen Staatsbahnen; Privatdraisinen und Wagenfabriken. — Spanische Eisenbahnen. — Personen- und Gepäckverkehr in dem besetzten russischen Gebiet.

Bücherschau.

Amtliche Mitteilungen.

Amtliche Bekanntmachungen.

Die Haftpflichtversicherung im Bereich der württembergischen Staatseisenbahnverwaltung.

(Schluß aus Nr. 61.)

IV. Vermietung von Bahneigentum.

In den Verträgen über die Vermietung von Lagerplätzen auf Eisenbahnstationen waren früher über die vertragliche Haftpflicht des Mieters und über einen Verzicht auf den Ersatz eigenen Schadens Bestimmungen getroffen, die im Laufe der Zeit folgende Fassung erhalten hatten: „Der Mieter haftet für allen von ihm oder seinen Angehörigen, Dienstboten, Gehilfen usw. bei der Benützung des Lagerplatzes verursachten Schaden; ebenso haftet der Mieter für jeden Schaden, der der Eisenbahnverwaltung oder einer deren staatlichen Verwaltung durch einen Brand oder einen völligen oder teilweisen Einsturz eines auf dem Lagerplatz errichteten Gebäudes erwachsen sollte. Die Eisenbahnverwaltung haftet nicht für eine Beschädigung der auf dem Platz befindlichen Gegenstände oder eines auf ihm errichteten Gebäudes oder Schuppens, insbesondere nicht für Schaden durch Funkenwerfen der Lokomotiven, ferner nicht für den aus einer Einwirkung des Eisenbahnbetriebs entstehenden Schaden an den auf dem Platz verkehrenden Personen oder Fuhrwerken. Sollte die Eisenbahnverwaltung aus einem solchen Schaden von Dritten in Anspruch genommen werden, so hat der Mieter die der Eisenbahnverwaltung entstehenden Aufwendungen zu ersetzen." Solche Bestimmungen waren erforderlich, um von der Eisenbahnverwaltung die Gefahr abzuwenden, daß sie auf Grund der gesetzlichen Haftpflicht trotz des überwiegenden gewerblichen Interesses des Mieters an der Benutzung eines Bahnlagerplatzes Entschädigungsbeträge zahlen müßte, für die sie im Mietzins keinen genügenden Ausgleich hätte oder wegen deren sie den Mietzins auch für alle andern Beteiligten wesentlich erhöhen müßte. Es war aber andererseits nicht zu verkennen, daß die Bestimmungen in Einzelfällen zu einer empfindlichen Inanspruchnahme des Mieters führen konnten.

Zur Befreiung der Mieter von der finanziellen Belastung, die sich aus ihrer vertraglichen Haftpflicht ergeben konnte, entschloß sich daher die Eisenbahnverwaltung, Versicherung gegen ihre gesetzliche Haftpflicht und zugleich zugunsten der Mieter gegen deren vertragliche Haftpflicht zu nehmen und sich die Versicherungsprämie als Zuschlag zum Mietzins von den Mietern ersetzen zu lassen. Diese Maßnahme wurde von den Mietern durchweg freudig aufgenommen. Im Benehmen mit ihnen wurden die Mietverträge durch einen Nachtrag dahin abgeändert, daß es grundsätzlich bei den gesetzlichen Haftpflichtbestimmungen bewendet, mit der Ausnahme, daß der Mieter für alle Schäden haftet, die der Fiskus anläßlich der Benutzung des Lagerplatzes erleidet, gleichviel, ob der Schaden dem Fiskus unmittelbar entsteht oder ob Ansprüche von dritter Seite erhoben werden. Dementsprechend gewährt der von der Eisenbahnverwaltung abgeschlossene Versicherungsvertrag Schutz gegen die Haftpflicht für Personen- und Sachschäden aus Anlaß der Benutzung der Lagerplätze mit der Maßgabe, daß gedeckt ist die gesetzliche Haftpflicht des Eisenbahnfiskus gegenüber den Mietern und sonstigen Personen und die nach der vorerwähnten Änderung der Mietverträge von den Mietern übernommene Haftpflicht gegenüber dem Eisenbahnfiskus. Die Versicherung erstreckt sich auch auf die Fälle, wo der Schaden sich außerhalb des Lagerplatzes ereignet, vorausgesetzt, daß die Anwesenheit der verletzten Personen oder der beschädigten Sache auf dem betreffenden Platze mit der bestimmungsgemäßen Benutzung des Lagerplatzes zusammenhängt, z. B. beim Scheuen von Pferden im Falle der Ab- und Zufahrt vom und zum Lagerplatz. Von der Versicherung blieben aus Zweckmäßigkeitsgründen ausgeschlossen Feuerschäden am Eigentum der Mieter und Schäden des Mieters unter 10 ℳ, die Feuerschäden zur Vermeidung einer lediglich den Prämiensatz steigernden Doppelversicherung, die Schäden unter 10 ℳ aus Gründen der Geschäftsvereinfachung. Demgemäß hat im Mietvertrag der Mieter gegen Überlassung des Lagerplatzes auf Ansprüche gegen den Eisenbahnfiskus wegen Feuerschäden an seinem (des Mieters) Eigentum und auf Ansprüche wegen Schäden unter 10 ℳ zu verzichten; dieser Verzicht ist nach den

schon erwähnten Bestimmungen des württembergischen Sachschadengesetzes zulässig.

Die Versicherungsprämie wird nach Hundertteilen des Gesamtmietzinses berechnet, den die Eisenbahnverwaltung für die Vermietung der in die Versicherung einbezogenen Lagerplätze bezieht. Sie wird von der Eisenbahnverwaltung auf die Mieter in der vereinfachten Weise umgelegt, daß innerhalb bestimmter Mietzinsrahmen feste Versicherungszuschläge zum Mietzins erhoben werden. Die sich dabei ergebenden Aufrundungen sind zur Deckung des Verwaltungsaufwands der Eisenbahnverwaltung bestimmt. Die Versicherungszuschläge konnten so niedergehalten werden, daß eine fühlbare Mehrleistung für die Mieter sich nicht ergab.

Die Versicherungnahme wurde auch auf die Fälle ausgedehnt, wo ohne oder mit Abschluß eines förmlichen Mietvertrages von der Eisenbahnverwaltung Einräumungen über die Zulassung eines Wandels außerhalb der eigentlichen Bahnanlagen, von Rollbahngleisen, Drahtseilbahnen, Verladegerüsten usw. über Bahneigentum gemacht werden. Hier wird für die besondere Haftpflicht aus dem Bestehen dieser Einrichtungen von Fall zu Fall zwischen der Eisenbahnverwaltung und dem Versicherer eine besondere Prämie oder Zusatzprämie vereinbart, die der Eisenbahnverwaltung vom Gesuchsteller zu ersetzen ist.

V. Besichtigung von Bahnanlagen und -betriebsmitteln.

Bei den bisher erörterten Fällen handelte es sich durchweg um Vertragsverhältnisse, die auf mehr oder minder große Dauer berechnet waren. Die Hauptschwierigkeit bestand daher hier in der Überleitung der bestehenden Vertragsverhältnisse in die neue Form der Haftpflichtversicherung. Bei der Besichtigung von Bahnanlagen und -betriebsmitteln dagegen war lediglich Vorsorge für die Behandlung neuer künftiger Fälle zu treffen. Bisher war über die Gesuche um Zulassung zu Besichtigungen für Lernzwecke von Fall zu Fall entschieden worden. Einfache schriftliche Verzichterklärungen auf Schadenersatz, wie sie einzelne ausländische Eisenbahnverwaltungen von Eisenbahnbeamten anderer Verwaltungen fordern, konnten nicht genügen, da nach § 5 vgl. mit §§ 1 und 2 des Reichshaftpflichtgesetzes Verzichte auf Schadenersatz aus Tötungen oder Verletzungen beim Betrieb einer Eisenbahn schlechthin, beim Betrieb einer Werkstätte im Falle des Verschuldens eines Betriebsleiters oder einer Aufsichtsperson rechtlich unwirksam sind. Man nahm daher zur Frage der Deckung gegen die aus der Zulassung sich bei Unfällen ergebende Haftpflicht in verschiedener Weise Stellung: bei Beamten anderer Eisenbahnverwaltungen, bei denen man Gegenseitigkeit voraussetzen konnte, sah man von der Forderung einer Deckung ganz ab; Schulen, die wiederholt mit gleichartigen Gesuchen für ihre Lehrer und Schüler kamen, veranlaßte man, sich zur Schadloshaltung der Eisenbahnverwaltung gegen etwaige Haftpflichtansprüche zu verpflichten und gegen die hierdurch übernommene Verpflichtung ihrerseits Haftpflichtversicherung zu nehmen; fremde Einzelpersonen oder Gruppen hatten in gleicher Weise die Bürgschaftserklärung eines Dritten beizubringen, wie eine solche auch bei der Zulassung zum regelmäßigen Betreten der Bahnanlagen verlangt wurde. Aus den gleichen Gründen wie dort und aus dem weiteren Grunde, daß hier eine Deckung zum Teil überhaupt fehlte, war auch hier an eine Änderung des bisherigen Verfahrens heranzutreten.

Die Eisenbahnverwaltung nahm daher Versicherung gegen ihre gesetzliche Haftpflicht und die ihrer verfassungsmäßigen Vertreter aus Unfällen, die den zu Besichtigungen zugelassenen Personen und Personengruppen während und infolge der Besichtigung von Eisenbahnanlagen und -betriebsmitteln zustoßen. Unter Eisenbahnanlagen sind dabei die sämtlichen Eisenbahnanlagen, einschließlich ihrer Zubehöre, auch soweit sie erst im Bau oder außer Betrieb gesetzt sind, zu verstehen. Die Prämie wird nach der Zahl der Personen berechnet, die jährlich die Eisenbahnanlagen und -betriebsmittel besichtigen, unter Zugrundelegung eines bestimmte Betrags für den Kopf. Die jährlich vorauszahlbare Prämi wird nach der Zahl der Personen, die im vorausgegangenen Ka lenderjahr zu Besichtigungen zugelassen worden sind, vorläufi berechnet; nach Schluß jedes Kalenderjahres, das hier mit der Versicherungsjahr zusammenfällt, ist dem Versicherer die Zal der Personen, die tatsächlich in dem betreffenden Jahre zu Besichtigungen zugelassen worden sind, anzugeben zur endgülti gen Prämienabrechnung.

Die Eisenbahnverwaltung verzichtet auf den Ersatz de Versicherungsprämie gegenüber den Beamten andere Eisenbahnverwaltungen und staatlicher Dampfschiffahrtsve waltungen, soweit die Gegenseitigkeit für bedingungslose Zu lassung als verbürgt gelten kann. Zum Ausgleich wird vo fremden Personen eine die Prämie übersteigende Gebühr e hoben, die gegenüber Ausländern vervielfacht wird. Fü Schulen bestehen Ermäßigungen, wobei jedoch auch hier au ländische Teilnehmer das Vielfache der Gebühr zu bezahle haben. Bei Ineinanderrechnung der von den Besichtigenden z erhebenden Beträge muß sich für die Eisenbahnverwaltung d volle Deckung für die von ihr für sämtliche Besichtigungen z bezahlende Gesamtprämie und für ihren Verwaltungsaufwan ergeben.

Selbstverständlich ist, daß auch neben der Haftpflichtve sicherung die Einschränkungen, die sich für die Zulassung vo Besichtigungen aus der Wahrung des Dienstgeheimnisses i allgemeinen und ganz besonders mit Rücksicht auf die Inte essen der Landesverteidigung ergeben, in volle Umfang weiter bestehen müssen. Die Erfahrungen des gege wärtigen Krieges werden übrigens ohnedies gegenüber japan schen und ähnlichen Studienkommissionen für die Zukun größere Zurückhaltung geboten erscheinen lassen, als sie früh bei der Empfehlung solcher Kommissionen an die Eisenbahnve waltungen geübt wurde.

Die Versicherungnahme gegen Haftpflicht h sich in ihrem ganzen vorstehend geschilderten Anwendung bereich überaus gut bewährt. Sie hat insbesondere das Verhäl nis zu den Verkehrstreibenden günstig beeinflußt. Aus dere Kreisen ist wiederholt der lebhaften Befriedigung darüber Au druck gegeben worden, daß die Beunruhigung und Gefährdu ihrer Vermögenslage, wie sie früher durch die Auferlegung ve traglicher Haftpflicht ohne die gleichzeitige Fürsorge für ei Deckung hiergegen geschaffen worden sei, nunmehr weggefall sei zugunsten der Zahlung bestimmter, als mäßig anzuerkenne der und von vornherein als feste Posten unter die Betrieb ausgaben aufnehmbarer Beträge. Dazu kommt, daß da, wo d Beteiligten sich selbst vollwertige Deckung oder Gewähr v dritter Seite verschafft hatten, durch die einheitliche Zusamme fassung in einer Versicherung für den ganzen Staatsbah bereich eine erhebliche Ermäßigung der bisher von ihnen zu ve ausgabenden Beträge erzielt werden konnte. Auch wird d Verhältnis zu den Verkehrstreibenden durch die Auseinande setzungen über die Haftpflicht aus Schadenfällen nicht mehr b lastet.

Für die Eisenbahnverwaltung hat sich eine erhe liche Vereinfachung in der Behandlung der einschlägigen G suche und Schadenfälle ergeben. Während die Eisenbahnve waltung früher die hierher gehörigen Geschäfte ohne Entge besorgen mußte, erhält sie jetzt für ihre mit der Versicheru zusammenhängende Tätigkeit ihren Verwaltungsaufwand v entschädigt. Die vertragliche Befreiung der Eisenbahnve waltung von der Haftpflicht, die nach dem früheren Zusta lückenhaft und nicht immer rechtlich zweifelsfrei war, ist dur die eingehenden Bestimmungen der Versicherungsverträge nu mehr in tunlichst vollem Umfang sichergestellt.

Der Verkehr mit der Versicherungsgesellschaf mit der nach dem Vorgang des Anschlußgleisversicherung vertrags auch die sämtlichen übrigen Versicherungsverträge a geschlossen worden sind, hat sich glatt abgewickelt, bei d

Behandlung der Schadenfälle hat die Gesellschaft stets anerkennenswertes Entgegenkommen gezeigt. Auch in der Kriegszeit, wo die Durchführung vertraglicher Haftpflichtansprüche wohl da und dort auf besondere Schwierigkeiten gestoßen wäre, haben sich die günstigen Folgen der Versicherungsverträge in vollem Umfang verwirklicht; hierzu trug vor allem die zweckmäßige Art der Prämienberechnung durch die Gesellschaft bei, vermöge deren sich die Prämien veränderten wirtschaftlichen Verhältnissen von selbst anpassen. Die Eisenbahnverwaltung hat daher auch nicht gezögert, als vor kurzer Zeit die zunächst vorgesehene Vertragsdauer für den zuerst abgeschlossenen Versicherungsvertrag über die Anschlußgleise ablief, von dem Wahlrecht auf weitere 5 Jahre, das sie sich bei Abschluß des Vertrages gesichert hatte, Gebrauch zu machen.

Die Eisenbahn im Briefmarkenbild.

Seit Jahren, aber bisher vergeblich, bemühen sich Künstler, Kunstgewerbler, Kunstschriftsteller und Kunstfreunde um die Steigerung des Kunstwerts unserer deutschen Reichspostmarken. Das Bild der Germania auf den deutschen Briefmarken genügt den künstlerischen Anforderungen nicht mehr völlig, und man meint nicht mit Unrecht: gerade die Briefmarke, ein Stück angewandter deutscher Kunst, das in Mengen auch in das Ausland dringt, müsse in Millionen Händen und namentlich im Ausland zugleich ein Abbild deutschen Kunstvermögens sein. Einige bildmäßige Darstellungen auf den Marken höherer Werte und das Schiff auf den Kolonialmarken waren bis jetzt die einzigen Zugeständnisse gegenüber den Forderungen schönheitsdurstiger Seelen. Anderseits haben andere Postverwaltungen in dieser Richtung geradezu kleine Kunstwerke herausgebracht. Es sei nur an die von Künstlerhand entworfenen Marken Belgiens, Dänemarks, Japans oder der Schweiz und Rumäniens, besonders aber an die prächtigen österreichischen Marken von Koloman Moser, an die ebenso schönen Marken der bosnisch-herzegowinischen Post und an die mustergültigen Marken Bayerns von Walter Firle und an die Postkarte von Otto Hupp erinnert. Auch auf eine besondere Kriegsmarke nach dem Beispiele anderer Länder hat die deutsche Reichspost, trotz des lockenden Gewinnes, verzichtet.

Neue Hoffnungen knüpft man nun an die vom Reichstage beschlossene Erhöhung der Postgebühren, die zunächst einige neue Marken und später vielleicht überhaupt neue Markenbilder bringen wird. Zu wünschen wäre im besonderen bei den verschiedenen Werten ein beziehungsreicher Wechsel in den Markenbildern nach dem österreichischen Muster und hierbei möchte die Aufmerksamkeit auf die Eisenbahn als Briefmarkenbild gelenkt werden, nicht nur wegen ihrer Beziehungen zur Post, sondern auch wegen ihrer Bedeutung für das Verkehrsleben überhaupt und wegen ihrer Leistungen im Weltkriege.

Als Briefmarkenschmuck hat alles mögliche dienen müssen: Ziffern, Wappen, Bildnisse von Staatshäuptern, Ansichten von Landschaften und Gebäuden, geschichtliche Vorgänge, Tiere, Blumen usw., selbst die Eisenbahn, wenn auch nur ganz vereinzelt.

Wider Erwarten haben aber nicht die geschichtlichen Eisenbahnländer, die Vereinigten Staaten von Nordamerika, England, Belgien und Deutschland, die ersten Briefmarken mit Eisenbahnbildern herausgebracht, sondern eine kleine, jetzt in Kanada aufgegangene britische Kolonie in Nordamerika: Neubraunschweig. Hier erschien 1860 eine Marke zu 1 Cent (braunviolett) mit dem Bilde einer Eisenbahn. Nord- und Südamerika haben sich überhaupt der Eisenbahn als Briefmarkenbild am dankbarsten und liebevollsten angenommen. Die Vereinigten Staaten von Nordamerika gaben 1869 eine hellblaue Marke zu 3 Cents mit dem Bilde einer Lokomotive heraus. Viel später (1901) folgte dann als sogenannte Buffaloausgabe zur Pangermanischen Ausstellung die karminrote 2-Cents-Marke mit dem schwarzen Bilde eines Eilzuges. Als 1913 die karminroten Paketmarken eingeführt wurden, gedachte man dabei auch der wertvollen Mitwirkung der Eisenbahn, denn die 3-Cents-Marke enthielt als bildliche Darstellung einen Bahnpostwagen, und die 5-Cents-Marke einen Postzug. Die Post in Peru ließ schon 1871 eine rote Marke zu 5 Centavos mit einer Lokomotive in Prägedruck erscheinen. Salvador gab 1891 eine Auflage von 10 Stück neuen Marken heraus, die gleichmäßig eine Seelandschaft mit einem Vulkan im Hintergrunde und einer Lokomotive im Vordergrunde zeigen. Dieselbe Republik besitzt seit 1896 eine gelbbraune Marke zu 3 Centavos mit einer Lokomotive. Ein sehr schönes Lokomotivbild zeigen die 5-Centavos-Marken der Republik Uruguay aus den Jahren 1895 und 1897. Mexiko stellte auf 3 Werten seiner Markenausgabe von 1895 — 1 Peso dunkelbraun, 5 Peso zinnober, 10 Peso dunkelblau — einen Eisenbahnzug dar. Honduras brachte 1898 eine ganze Ausgabe mit dem Bilde einer Lokomotive heraus. Ähnlich verfuhr Nicaragua 1911, nachdem es schon 1900 eine Reihe hatte erscheinen lassen, deren Bild eine Seelandschaft mit einer Lokomotive auf der Hafenmole zeigte. Auch in Santander kam 1904 eine gelbe Marke zu 50 Centavos mit dem Bilde einer Lokomotive zur Ausgabe, und gleichzeitig für den Landesteil Cucuta ein Satz von 7 Stück mit der Darstellung einer Lokomotive am unteren Rande. Costa Rica besitzt seit 1901 eine olivgelbe Marke zu 1 Colon mit einer Eisenbahnbrücke, und einen Satz von Telegraphenmarken mit dem Bilde einer von einem Eisenbahnzug durchfahrenen Landschaft. Ecuador endlich veranstaltete 1908 eine Gedenkausgabe zur Eröffnung der Eisenbahn in Quito, eine dunkelbraune Marke zu 1 Centavos mit Lokomotive und Tender.

Im alten Europa findet sich das erste Vorkommen der Eisenbahn im Briefmarkenbilde, wenigstens ihres Abzeichens, des Flügelrades, auf den 1868 erschienenen Marken des Norddeutschen Postbezirks, des Vorläufers der Reichspost. In alle vier Ecken seiner seit 1872 neu erschienenen Marken setzte auch Norwegen das Flügelrad der Eisenbahn und gab von 1910 ab diesem Symbol noch eine bessere Ausführung. Das Flügelrad erscheint ferner in allen vier Ecken einer Briefmarke Kretas, einer völlig eisenbahnlosen Insel. Es sind dies die 1900 von der damaligen autonomen Landesregierung herausgegebenen Portomarken mit Wertziffer und Posthorn. Die vorzüglichen neuen Marken Bulgariens von 1911 enthalten u. a. eine gelbbraune Marke zu 15 Stotinki mit dem Bilde einer Iskerlandschaft, die links einen Eisenbahntunnel zeigt. Belgien gab 1879 erstmalig Eisenbahnmarken heraus, die aber gleichzeitig für die bei der Eisenbahn aufgelieferten Postpakete verwendet wurden. Diese Marken enthalten das Flügelrad. Die neue Ausgabe von 1882 zeigt die Köpfe von Lokomotiven, die letzte Ausgabe von 1903 die Zeichnung eines geflügelten Rades.

Asien ist nur mit zwei Beispielen vertreten. In China, und zwar von der Lokalpostverwaltung der europäischen Stadtverwaltung von Schanghai herausgegeben, erschien 1893 eine Jubiläumsausgabe (rosa und schwarz) zu 2 Cents mit dem Sinnbild des Verkehrs, Figur auf Flügelrad. Nord-Borneo gab 1903 eine dunkelgrüne Marke zu 16 Cents mit dem Bilde eines Eisenbahnzuges heraus und 1909 eine lilarote Marke zu 3 Cents mit der Ansicht der Hafenstadt Jesselton, darauf eine doppelgleisige Schienenanlage.

Ebenso kann Afrika mit zwei Beispielen aufwarten. Die Südafrikanische Republik (Transvaal) ließ 1895 als Jubiläumsausgabe eine dunkelrote Marke zu 1 Penny mit dem Bilde eines Eisenbahnzuges erscheinen, und Belgisch-Kongo gab 1909 eine Marke zu 50 Centimes (oliv) heraus, welche in vorzüglicher Ausführung die Myozobrücke und einen Eisenbahnzug zeigt.

Nur die Post in Australien hat bis jetzt keine Marken mit der Eisenbahn im Bilde herausgebracht.

E. Schurig, Dresden.

James I. Hill †. Der größte amerikanische Eisenbahnkönig.

Von **Dr. Ernst Schultze.**

Im Mai 1916 hat der Tod den Bahnbrecher des Eisenbahnwesens im Nordwesten der Vereinigten Staaten, James J. Hill, abberufen. 1838 geboren, blickte der Verstorbene auf ein Leben von 78 Jahren zurück, von dem er nur die allerletzte Zeit in ruhiger Zurückgezogenheit in St. Paul (Minnesota) verbrachte. Noch mit 70 Jahren mochte er sich nicht aufs Altenteil setzen. Hätte er nicht einen Körper von beinahe märchenhafter Widerstandskraft besessen, so wären ihm trotz aller Energie des Willens nicht die gewaltigen Leistungen möglich gewesen, die er vollbringen konnte. Wirklich setzte sich das Leben dieses

Mannes aus einer ununterbrochenen Kette der größten Energiespannungen zusammen. Noch in seinem biblischen Alter vermochte er einen Tag, die ganze darauffolgende Nacht und noch einen Tag hindurch zu arbeiten, ohne sich Schlaf zu gönnen. Seinem Feuergeiste war Ruhe ein unbekannter Begriff. Auch arbeitete er äußerst schnell. War der Ort für eine Bahnhofsanlage zu bestimmen, so war Hill damit fertig, nachdem er den Lageplan nur wenige Minuten studiert hatte. Äußerst selten vergriff er sich. Dieselbe Sicherheit bekundete er in beinahe allen anderen Beschlüssen und Anordnungen, die er für sein weit verzweigtes Bahnnetz traf.

Seine eiserne Zähigkeit und unüberwindliche Ausdauer verdankte er zum einen Teil seinen Eltern — sein Vater war geborener Ire, langsam im Denken, ausdauernd im Handeln, die Mutter von schottischer Abstammung — zum anderen Teil dem Zwange, unter den ihn das Leben frühzeitig stellte. Er war noch nicht 14 Jahre, als er den Vater verlor. Als Ladenjunge bei einem kleinen ländlichen Kaufmann war er tagsüber tätig, während er abends, häufig bis in die Nacht hinein, und Sonntags las und sich die Grundlagen einer Bildung verschaffte, die ihm später sehr zu statten kam. Seine Jugend fiel in eine Zeit, in der die Besiedelung des Westens der Vereinigten Staaten eben erst begann. Kalifornien fiel damals in die Hände der Union; zu Tausenden strömten die Abenteurer nach Westen, um Gold zu suchen oder sonst ein freies Leben zu führen. Expeditionen wurden ausgesandt, um das Land, das man noch fast gar nicht kannte, zu erforschen; die Zeitungen waren voll von romantischen Berichten über deren merkwürdige Schicksale.

Auch in Kanada, wo Hill geboren war, konnte ein abenteuerlicher Sinn auf seine Rechnung kommen. Der junge Mann wurde von all' diesen Berichten und Gerüchen so angesteckt, daß er seine Stellung aufgab und ein Wanderleben begann, das in raschem Wechsel hierhin und dorthin führte und ihn schon bald an die Vereinigten Staaten knüpfte. Einmal arbeitete er auf einer Farm in der Nähe von Syracuse im Staate Neuyork. Dann wanderte er weit nach Osten bis in den Staat Maine hinein. Aber schon nach drei Monaten änderte er die Richtung und ging nach Westen, da ihm die Gebiete des schon besiedelten Ostens nicht zusagten. Dann wieder faßte er den Entschluß, nach Indien zu gehen, um dort ganz leichte Dampfschiffe zu bauen und das Transportwesen auf dem Ganges zu verbessern. Von Jugend auf ein großer Verehrer Napoleons, fühlte er sich namentlich von dessen orientalischen Phantasien mächtig angezogen. Zeit seines Lebens verlor Hill den Orient nicht aus den Augen. Zu der Zeit, da der junge Hill nach Westen strebte, endigten die Gleise in Chicago. So mußte er zu Pferde weiter, über die Prärie hinweg bis zum Mississippi. Darauf bestieg er den ersten flußaufwärts gehenden Dampfer, um nach St. Paul zu gelangen. Als er dort ankam, erfuhr er, daß der letzte Auswandererzug nach Westen für dieses Jahr die Stadt bereits verlassen hatte. Kurz entschlossen nahm Hill eine Stellung als Kaiaufseher an. In wenigen Jahren errang er sich so gute Kenntnisse in Wirtschaft und Handel der Stadt und ihrer weiteren Umgebung, daß es nicht lange dauerte, bis er in diesen Dingen als Kenner galt.

Alles interessierte ihn: der Weizenbau, die Viehzucht, die Erzeugung von Schafwolle. Mit allen Ständen und Kreisen suchte er Verbindung. Auch mit den Indianern verkehrte er und lernte ihre Art zu leben und über die Prärien zu wandern kennen. So gehörte er bald zu den Männern, die in der Aufschließung des neuen Unionstaates Minnesota eine führende Rolle spielten. Dabei las und las er immerfort — ein paar Romane alter und neuer Zeit, namentlich aber geschichtliche Werke und Lebensbeschreibungen. Er griff dabei keineswegs niedrig: Rabelais, Montaigne, Carlyle gehörten zu seinen Lieblingsschriftstellern. Vor allem interessierten ihn alle Veröffentlichungen über die Entwicklung des Nordwestens der Vereinigten Staaten. So studierte er die Endeckungsreisen von Lewis und Clarke, die im Jahre 1806 bis zum Stillen Ozean vorgedrungen waren. Besonders schätzte Hill Washington Irvings Roman „Astoria". Irving beschreibt darin die Unternehmungen des Deutsch-Amerikaners (geborenen Badensers) John Jakob Astor, der aus dem Pelzhandel in den nordwestlichen Territorien große Reichtümer gezogen und sich mit dem Plane beschäftigt hatte, eine Kette von Handelsposten westlich vom Mississippi über die Rocky Mountains bis an den Stillen Ozean zu spannen. Ja, Astors Unternehmungsgeist war so weit gegangen, auch den Handel mit Hawaii und mit China mit in seine Absichten einzubeziehen. Indessen hatte er diesen Plan nicht durchführen können. Jetzt, nach einem halben Jahrhundert, griff der Feuergeist des jungen Hill ihn auf, obwohl er noch immer nur ein Angestellter war, dessen Monatsgehalt erst nach 8 Jahren auf 100 D. stieg.

Erst 1865, 9 Jahre nach Beginn seiner Tätigkeit in St. Paul, bot sich ihm eine Gelegenheit zu schnellerem Aufstieg. Die Inhaber seiner Firma zogen sich vom Geschäft zurück, er konnte an ihrer Stelle die Agentur der „Nordwestlichen Paketgesellschaft" übernehmen. Schnell brachte die Tatkraft, mit der er seine Aufgabe angriff, Nutzen. Er führte die erste Hartkohle nach St. Paul und er baute das erste Warenhaus dort. Im Winter, wenn der Verkehr auf dem Mississippi ruhte, kaufte er in Neuyork Vorräte für St. Paul zusammen. Oder er fuhr im Schlitten über die Prärien des Nordwestens, um die Gegend besser kennen zu lernen und Handelsunternehmungen auszuführen. Einmal, im schärfsten Winter, als er von einem Indianer geführt ward, schöpfte er den Verdacht, die Rothaut wolle verräterisch handeln. Mit schnellem Entschluß ergriff er sein eigenes Gewehr und die gemeinsame Munition, jagte den Indianer davon und blieb 4 Tage und 4 Nächte allein in der schneebedeckten Prärie, bis er auf seinen Schneeschuhen Fort Garry erreichte.

Auch die Entwicklung der Dinge in Kanada ließ Hill nicht aus den Augen. Er organisierte Transportgesellschaften, ließ Dampfer bauen, richtete Postlinien ein, zog Ansiedler herbei und wirkte nach Kräften für Aufschließung des Westens in Kanada wie in den Vereinigten Staaten.

1873 bot sich ihm eine neue günstige Gelegenheit. Die St. Paul- und Pacific-Bahn, die den Mississippi aufwärts ging und dann nordwestlich zum Roten Flusse weiterführte, wurde zahlungsunfähig. Schon nach wenigen Wochen erzählte man, die Indianer könnten bei ihren Wanderungen über die Prärie den Schienenstrang der Bahn, auf der nur ganz selten ein Zug verkehrte, nur noch daran erkennen, daß dort eine besonders große Menge von Präriesonnenblumen wüchse. Alle Welt glaubte, daß eine erfolgreiche Neuordnung unmöglich sei. Hill dachte anders. Er wußte, daß die von der Bahn durchzogene Gegend prächtigen schwarzen Boden und erheblichen Waldreichtum besaß. Sie mußte also entwicklungsfähig sein! Mit Unterstützung anderer weitblickender Männer kaufte er den Nennbetrag von etwa 27 Millionen Dollar der Bahnaktien zu einem Kurse von 10—15 % auf. Dann ließ er sich zum Direktor ernennen und führte anstelle der bis dahin üblichen Verschwendung eine sparsame Wirtschaft ein. Er ließ die Bauart der Lokomotiven verbessern, bestellte neue Maschinen, die die doppelte Zugkraft der alten hatten, baute Personen- und Frachtwagen, die länger und breiter waren als bisher, und erreichte alsbald, daß die Erträge der Bahn sich steigerten. Nach wenigen Jahren hatte sich der Verkehr verdreifacht und vervierfacht.

Ferner beteiligte sich Hill an dem Bau der kanadischen Pacificbahn. Aber alles dies war seiner Arbeitslust nicht genug: er wollte seine Schienenstränge bis zum Stillen Ozean vortreiben. Allerdings mußte er mit scharfem Wettbewerb rechnen. Auf kanadischem Gebiet war die Verlängerung der Pacificbahn beschlossene Sache, und weiter im Süden verlief die Northern Pacific, geleitet von dem Deutsch-Amerikaner Heinrich Hilgard, der übrigens vorzog, sich Henry Villard zu nennen. Allen Schwierigkeiten zum Trotz brachte Hill es indessen fertig, seine St. Paul- und Pacificbahn so schnell nach Westen fortzuführen, daß im Januar 1893 die letzten Schienen gelegt werden konnten. Er mochte auf die Vollendung seines Werkes stolz sein: war es doch die erste Überlandbahn in den Vereinigten Staaten, die ohne die geringste Regierungsunterstützung an Geld oder Landbewilligung erbaut war.

Der wirtschaftliche Weitblick Hills schützte ihn vor der Gefahr, der so viele andere Eisenbahnkönige der Vereinigten Staaten unterlagen, ihre Bahnen nur als Spekulations-Gegenstand zu betrachten oder alle Aufmerksamkeit nur auf den rücksichtslosen Wettbewerb gegen andere Bahnen zu richten. Hill unterließ niemals, für die wirtschaftliche Wohlfahrt der von seinen Bahnen durchschnittenen Gebiete zu sorgen. Er förderte ihre Besiedelung, sandte schon vor Vollendung der riesigen westlichen Strecke Auswandereragenten in den östlichen Staaten der Union, nach England und Deutschland, Norwegen und Schweden, und erreichte es dadurch, daß sich in den Prärie- und Bergstaaten, die seine Bahn durchschnitt (Dakota, Montana und Washington), schnell Ansiedlungen bildeten und emporwuchsen.

Allein bald setzte sich Hills Ehrgeiz ein noch höheres Ziel: alle Eisenbahnunternehmungen im Nordwesten wollte er in seine Hände bringen. 1896 war er so weit, daß die Herrschaft auch über die Northern Pacificbahn sicher in seiner Hand lag. Zusammen mit seiner eigenen Bahn, die seit der Ausdehnung nach Westen den Namen „Great Northern" führte, beherrschte er damit bereits den wertvollsten Teil des nordwestlichen Bahnnetzes. Dann warf er sein Auge auf eine andere große Linie: die Chicago-, Burlington- and Quincy-Bahn. Indessen war es keineswegs nur blinder Ehrgeiz, der ihn dazu veranlaßte — vielmehr verfolgte er einen wohldurchdachten, weitausschauenden Plan. Er wollte für seine Great Northernbahn der Gefahr entgehen, durch den zunehmenden Holzhandel des Staates Washington gezwungen zu werden, seine Frachtwagen nur nach einer Richtung hin beladen zu können. Der Bedarf an Erzeugnissen des industriellen Ostens war in dieser Gegend nicht groß genug, um genügende Rückfrachten zu sichern. So wollte Hill eine mehr nach Süden führende Linie in die Hand bekommen, um die Erzeugnisse des Südens der Vereinigten Staaten von dem weiten Wasserwege um die Südspitze Amerikas nach Seattle abzulenken

und sie auf seinen eigenen Bahnen dorthin zu befördern. Zugleich würde diese Linie — so rechnete er — gestatten, den Holzreichtum Washingtons in die baumlosen Staaten des mittleren Westens, namentlich nach Nebraska und Iowa, zur Ausfuhr zu bringen.

Bei dem Versuch, sich die Chicago-, Burlington- and Quincybahn zu sichern, stieß er auf einen ganz gefährlichen Konkurrenten: auf Harriman, den Besitzer der Union Pacificbahn, dessen Macht im Westen immer größer wurde. Hill schlug den Gegner durch den kühnen Schachzug, die Bahn zum Preise von 800 Millionen Mark anzukaufen. Dann erhob sich der Riesenkampf um die Northern Pacificbahn. Die beiden Nebenbuhler suchten sich alle nur erreichbaren Aktien vor der Nase fortzukaufen. Diejenigen der Northern Pacific, die 1896 auf 0 25 % gestanden hatten, schossen in diesem Kampfe so hinauf, daß sie am 9. Mai 1901 den Höchststand von 1000 D. erreichten. Den Sieg errang wieder Hill — und nun hatte er ein aus drei großen Stücken zusammengeschweißtes, in sich wirtschaftlich glücklich gefügtes Bahnsystem in Händen, das an seine Arbeitskraft und Vielseitigkeit ungeheure Ansprüche stellte.

Allein die Lorbeeren Hills ließen Harriman nicht schlafen. Nur scheinbarer Friede herrschte zwischen den Gegnern, die zu hart zusammengestoßen waren, als daß sie sich dauernd hätten vertragen können. So freundlich beide eine Zeitlang gegeneinander taten, so kam man doch von dem Gefühl nicht los, daß sich hier Löwe und Tiger gegenüberstanden, und daß der eine nur ein wenig zu knurren brauchte, bis der andere über ihn herfiel.

Wirklich trat ein neuer folgenschwerer Zusammenstoß schon in der Mitte des ersten Jahrzehnts des neuen Jahrhunderts ein. Die Neuyorker Börsenkrisis des Jahres 1907, namentlich der 13. März, der zutreffend „die Panik der reichen Leute“ genannt wurde, bildet bisher das hervorstechendste Ereignis der Wirtschaftsgeschichte der Vereinigten Staaten im 20. Jahrhundert. Es wurde durch die Gegnerschaft Harrimans und Hills hervorgerufen.

Harriman war ein zu geschickter Börsenmann, als daß er nicht über Hill im Laufe der Zeit bedeutende Vorteile erreichen sollte, während dieser ihm an schöpferischem Geschick und in seiner Fürsorge für das Wirtschaftsleben überlegen war. Auch Harriman besaß solches Geschick — allein er wandte es nur an, falls er den Ertrag einer Bahnlinie steigern wollte, um sie so herauszuputzen, daß sich große Vorteile daraus ziehen ließen, oder falls er die zu geringem Preis eingekauften Aktien mit hohem Gewinn wieder verkaufen konnte. Hill dagegen verwuchs mit seinen Bahnen innerlich, er mochte sich nicht wieder davon trennen und suchte sie zu größter Wirkungskraft zu steigern.

Durch Börsenmachenschaften hatte Harriman verstanden, bereits 1905 von einer Schienenlänge von 216 000 englischen Meilen in den Vereinigten Staaten 13,4 % in seine Hände zu bringen, während Hill nur 9,3 % beherrschte. Die Gesamteinnahmen aller amerikanischen Bahnen betrugen damals 2,082 Millionen Dollar, wovon auf Harriman 17,46 %, auf Hill 7,84 % entfielen.

1906 setzte ein neuer scharfer Kampf zwischen beiden ein. Wir haben dessen Einzelheiten und ihr Ergebnis in dem Aufsatz „Harriman und Hill, die beiden Todfeinde im amerikanischen Eisenbahnwesen“, Nr. 84, S. 1303, Jahrg. 1913 d. Ztg. eingehend geschildert und dürfen die Leser wohl hierauf verweisen. Hill wurde im September 1909 von seinem gefährlichen Feinde Harriman durch dessen Tod befreit. Er konnte sich nun wieder dem ruhigen Ausbau der eigenen Linien und den mannigfachen Verbesserungen in der Verkehrsgestaltung und im Betriebe zuwenden, die für das nordamerikanische Eisenbahnwesen, wie er sehr wohl wußte, auch wiederholt offen erklärte, in den letzten Jahren fast zu einer Lebensfrage geworden sind. Gleichzeitig wandte er den Blick dauernd nach dem fernen Osten. Schon als er die Great Northern durch die Wüsteneien der Felsengebirge vorwärtstrieb, dachte er an den Plan seiner Jugend und erwog, wie sich der Handelsverkehr der Vereinigten Staaten mit Asien mehren lasse. Als dann die Holzverfrachtung vom Staate Washington nach Osten immer größeren Umfang annahm, kam er auf diesen Plan zurück, um sich eine bessere Rückfracht vom Osten der Vereinigten Staaten nach dem Stillen Ozean zu sichern. Auch bei dem Ankauf der Northern Pacific- und der Burlington-Linie hatten diese asiatischen Pläne eine große Rolle gespielt: hoffte er doch, aus den von ihnen durchschnittenen Gebieten bedeutende Frachtmengen (namentlich die Baumwolle des Südens) zur Verfrachtung nach Ostasien zu erhalten. Seattle und sein Schwesterhafen Tacoma sollten die großen Ausfallstore für diesen ostasiatischen Handel werden, der, wie Hill wünschte, den Handel San Franciscos bald in den Schatten zu stellen habe.

Zunächst veranlaßte Hill eine japanische Dampferlinie, ihre Schiffe nach Seattle laufen zu lassen. Ferner ließ er zwei Riesendampfer für den Verkehr auf dem Stillen Ozean bauen. Er war es ferner, der der amerikanischen Industrie aus Japan den Auftrag auf die ersten Schienen und die erste Baumwolle verschaffte. Ebenso versuchte er, für den amerikanischen Weizen in dem übervölkerten Japan Absatz zu schaffen. „Unser Weißbrot“, meinte er, „verwöhnt die Leute. Kein Volk, das einmal davon gegessen hat, mag wieder zu ärmlicherer Nahrung zurückkehren. Ich habe die Absicht, für die Millionenbevölkerung des Orients Weizen so billig zu machen wie Reis, und unsere Farmer sollen von dieser neuen Nachfrage ihre Vorteile haben.“ Auch hier nahm Hill den Mund etwas voll — allein er führte doch einen Teil seines Versprechens durch. Mit wie weitschauenden Mitteln er arbeitete, mag die Tatsache zeigen, daß er Flugschriften über die Verwendung von Weizenmehl in chinesischer und japanischer Sprache drucken ließ, um sie in Hunderttausenden von Exemplaren in China und Japan verteilen zu lassen. Auch ließ er chinesischen Kaufleuten in Seattle und Portland auseinandersetzen und zeigen, wie Brot gebacken wird.

Nach langen Verhandlungen mit seinem chinesischen Freunde Chin-Gi-Hi wurde die erste Ladung amerikanischen Weizenmehls versuchsweise nach China abgesandt. Bald gingen jährlich etwa 2 Millionen Fässer (= 177 000 t) Weizenmehl über Tacoma und Seattle nach Ostasien, und die Ausfuhr von Baumwolle nach Japan hob sich auf 80 000 t jährlich. Dann allerdings erfolgte ein scharfer Rückgang, der sich in den letzten Jahren so verstärkte, daß man von einem gänzlichen Zusammenbruch der nordamerikanischen Handelsschiffahrt im Stillen Ozean sprechen kann. Auf die letzten Lebensjahre Hills warf dieser Mißerfolg einen tiefen Schatten.

Allmählich merkte nun auch dieser Riese, daß seine körperliche Kraft sich minderte. 1910 legte er die Verwaltung seiner drei größten Bahnen in die Hände seines Sohnes, dem er beratend zur Seite stand. Allein der alte Mann mochte nicht untätig sein. Mit andauernder Teilnahme verfolgte er alles, was dem Wirtschaftsleben der Vereinigten Staaten, zumal derjenigen Gebiete, durch die seine Bahnen liefen, nützen oder schaden konnte. In Wort und Schrift griff er wiederholt in die Erörterung wirtschaftlicher Fragen ein. Über die Verkehrspolitik des Nordwestens schrieb er noch in den letzten Jahren gar manchen Aufsatz. Man lauschte seinen Worten aufmerksam, weil man wußte, daß hier ein Mann sprach, der über die eigenen wirtschaftlichen Interessen hinaus dem Wohl des Ganzen dienen wollte.

Nun hat der Zahn der Zeit auch diese unbeugsam scheinende Eiche gefällt. Hill hinterläßt ein Bahnnetz, das sich von vielen anderen Bahnstrecken Nordamerikas dadurch unterscheidet, daß es auf gediegenen Grundlagen ruht. Von Anfang an nahm er die besten Stoffe, die irgend erreichbar waren, um später unerschwingliche Ausbesserungskosten zu sparen. Während die Finanzen mancher Eisenbahnunternehmungen seines Landes unter der Last der Reparaturen zusammenbrachen, hielten sich die seinen auf gutem Stande. Die Aktienbesitzer seiner Bahnlinien gingen daher mit ihm durch Dick und Dünn.

Während des Weltkrieges hat Hill mehrmals Äußerungen getan, die darauf schließen lassen, daß er ein Feind Deutschlands war. Wie die englischen „Daily News“ Anfang Juni 1916 meldeten, war Hill von König Albert von Belgien zu Anfang dieses Jahres mit der Reorganisation der belgischen Eisenbahnen nach dem Kriege beauftragt worden. Es wäre jedoch falsch, anzunehmen, daß die Spende von 15 Millionen Dollar, die Hill testamentarisch für den Wiederaufbau Belgiens hinterlassen haben soll, hiermit in Verbindung stände. Das Schicksal des vom Kriege hart mitgenommenen Landes, das auch wir bedauern, dürfte vielmehr der eine Grund sein, der andere aber wohl Hills Deutschfeindlichkeit. In Kanada geboren, der deutschen Sprache nicht mächtig, ist er meines Wissens niemals in Deutschland gewesen, hatte also über uns dieselben verschwommenen und falschen Begriffe, die man im Auslande — zumal im englisch-amerikanischen Auslande — fast überall trifft. Uns wird diese Deutschfeindlichkeit nicht abhalten können, seine Leistungen als Eisenbahnschöpfer anzuerkennen.

Im übrigen bot der Krieg Hill manche Gelegenheit, seinem eigenen Volk einen Spiegel vorzuhalten. So veröffentlichte er im Herbst 1915 in der amerikanischen Zeitschrift „The Annalist“ einen Aufsatz „The opportunity which waits (Die günstige Gelegenheit)“, in welchem er gegen den Mißbrauch des Kredits durch die eigene Nation sowie durch die Staaten und Städte Nordamerikas stark Front macht. Warnend betonte er, Amerika müsse im weiteren Felde Mißerfolge haben, wenn es das rücksichtslose Borgen daheim fortsetze, das die letzten 20 Jahre gekennzeichnet hat. Jetzt biete sich infolge der durch den Krieg geschaffenen Umwälzungen eine ausgezeichnete Gelegenheit, aus einer Schuldner- zu einer Gläubigernation zu werden. Glücklicherweise besäßen die Vereinigten Staaten nun endlich ein Banksystem, das dem Lande ermögliche, seine neuen Interessen ohne Störung wahrzunehmen. Aber die finanziellen Ideen des amerikanischen Volkes müßten erweitert und dem neuen Kreise angepaßt werden. Es müsse aufhören, die Handelsbilanz wie ein Barometer zu beobachten, vielmehr sein ganzes

Studium der gewaltigen neuen Aufgabe zuwenden, für Amerika die richtige Anpassung an die Finanzen der Welt zu schaffen.

Ob es Hills Sohne oder anderen Nachfolgern gelingen wird, seine Stelle ganz auszufüllen, bleibt dahingestellt. Es erscheint kaum möglich, daß jemand, der nicht mit diesen Bahnen in die Höhe wuchs, der nicht alle ihre Einzelheiten aus langjähriger Tätigkeit kennt, diejenige Sicherheit des Urteils hat, ohne die alle Schlagkraft der Entscheidung nichts bedeutet. Der alte Hill verdankte Leistungen und Erfolge vor allem seinem volkswirtschaftlichen Empfinden, das er durch jahrelange aufmerksame und unablässige Beobachtung zu wunderbarer Höhe steigerte. Vor seiner Zeit war der Nordwesten ein von Weißen noch nicht besiedeltes und von Indianern nur spärlich bewohntes Land, das man nur mühsam zu Pferde oder auf Maultieren, in Dampfern oder Kanoes, auf Schneeschuhen oder Schlitten durchqueren konnte. Hill erst hat dieses Gebiet mit Eisenbahnen durchschnitten, an die er, wo dies Erfolg versprach, Dampferlinien anschloß. Seine Bahnen stellen heute in ihrer gewaltigen Ausdehnung eines der größten Eisenbahnsysteme der Vereinigten Staaten, ja der Welt dar. Er selbst aber war der letzte Eisenbahnkönig dort, der durch seine Schienenstränge eine Wildnis von der fünf- bis zehnfachen Ausdehnung des Deutschen Reiches der Besiedlung durch die weiße Rasse erschloß.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Anrechnung des Kriegsdienstes auf das Dienstalter.** Auf Grund Allerhöchster Ermächtigung hat das preuß. Staatsministerium am 17. Juli d. J. folgende „Grundsätze über Anrechnung des Kriegsdienstes auf das Dienstalter der Staatsbeamten" aufgestellt:

I. 1. Höheren Beamten, bei denen die Fähigkeit zur Bekleidung ihres Amtes von dem Bestehen einer Prüfung abhängt, wird bei Bestimmung des Dienstalters, sofern diese gemäß dem Zeitpunkte des Bestehens der Prüfung zu erfolgen hat, die Zeit ihres Kriegsdienstes insoweit angerechnet, als infolge des Kriegsdienstes die Ablegung der bezeichneten Prüfung nachweislich später stattgefunden hat.

2. Mittleren und Kanzleibeamten wird bei Feststellung des Dienstalters, das für ihre Berufung zur ersten etatsmäßigen Anstellung in Betracht kommt, die Zeit ihres Kriegsdienstes insoweit angerechnet, als sie infolge des Kriegsdienstes die Befähigung zur Bekleidung des betreffenden Amtes nachweislich später erlangt haben. — Auf Militäranwärter findet auch § 15 der Anstellungsgrundsätze mit seinen Ergänzungen (Beschluß des Bundesrats vom 10. Dezember 1914 — Zentralblatt f. d. Deutsche Reich 1914 S. 624) Anwendung.

3. Wo auch für Unterbeamte die erste etatsmäßige Anstellung von dem Bestehen einer Prüfung abhängt, oder wo für die Beförderung in eine höhere Stelle das Bestehen einer Prüfung erforderlich ist, wird den Beamten die Zeit ihres Kriegsdienstes auf das für die Anstellung oder Beförderung maßgebende Dienstalter insoweit angerechnet, als infolge des Kriegsdienstes die Prüfung nachweislich später abgelegt worden ist.

4. Bei allen Beamten ist auf das Diätariatsdienstalter die Kriegsdienstzeit insoweit anzurechnen, als durch sie der Beginn der diätarischen Beschäftigung nachweislich verzögert ist.

5. Anwärtern, die nach Ableistung des Probe- oder Vorbereitungsdienstes ohne weiteren Nachweis ihrer Befähigung zur ersten etatsmäßigen Anstellung gelangen, wird bei dieser Anstellung diejenige Zeit des Kriegsdienstes auf das Besoldungsdienstalter angerechnet, um die ihre Anstellung nachweislich später erfolgt ist.

6. Wenn die Anstellung oder Beförderung nach der Reihenfolge der Anwartschaft erfolgt und die Anstellung oder Beförderung nach der Anwartschaft, wie sie sich nach den vorstehenden Bestimmungen ergibt, zu einem früheren Zeitpunkt erfolgt wäre, als sie tatsächlich stattgefunden hat, so wird das Besoldungsdienstalter so festgesetzt, wie es im Falle der Anstellung oder Beförderung zu dem früheren Zeitpunkt bestimmt worden wäre.

7. Über etwaige Anrechnungen auf das Besoldungsdienstalter, die durch die vorstehenden Bestimmungen nicht getroffen sind, entscheidet der Verwaltungschef im Einvernehmen mit dem Finanzminister.

II. Kriegsdienst im Sinne vorstehender Bestimmungen ist der Dienst bei dem Heere, der Marine, den Schutztruppen vom Tage der Mobilmachung bis zur Demobilmachung oder der Dienst bei der Krankenpflege, sofern er auf Grund einer auch für den Etappendienst übernommenen Verpflichtung erfolgt, sowie der Dienst der für die Verwaltung der besetzten fremden Landesteile zur Verfügung gestellten Beamten. Dem Kriegsdienst ist auch die Zeit gleichzurechnen, während welcher ein Kriegsteilnehmer der vorbezeichneten Art infolge seiner Gesundheitsschädigung oder aus sonstigen Gründen über die Demobilmachung hinaus beim Heere usw. zurückgehalten werden sollte.

Ob und inwieweit sonstige Dienstverrichtungen, welche für unmittelbare Zwecke des Heeres, der Marine oder der Schutztruppen auf Anordnung geleistet sind, sowie die Zeit eines unfreiwilligen Aufenthalts im Ausland oder in einem Schutzgebiet dem Kriegsdienst gleichgerechnet werden können, bestimmt der Verwaltungschef im Einvernehmen mit dem Finanzminister.

III. Dem Kriegsdienste kann bis zum Höchstmaße von 9 Monaten hinzugerechnet werden die Verzögerung, die eintritt:

1. infolge einer im Kriegsdienst erlittenen und über die Zeit nach der Beendigung des Kriegsdienstes hinaus wirkenden mit Arbeitsunfähigkeit verbundenen Gesundheitsschädigung;

2. bei denjenigen Kriegsteilnehmern, die ohne Ausbruch des Krieges innerhalb eines Jahres seit ihrer Einberufung zum Kriegsdienste zu einer vorgeschriebenen Prüfung hätten zugelassen werden können, infolge der durch den Kriegsdienst verursachten Einbuße in der Beherrschung des zu dieser Prüfung erforderlichen Lernstoffes.

Im Falle zu 2 darf die Anrechnung die Dauer der Kriegsdienstzeit nicht überschreiten. Die Anrechnung erfolgt durch Bestimmung des Verwaltungschefs oder der durch ihn bezeichneten Dienststelle.

IV. Die Anrechnung findet nur statt, sofern der Beamte unmittelbar nach Beendigung des Kriegsdienstes im Sinne der Nr. II und III Abs. 1 Ziff. 1 oder der Schulzeit sich dem demnächst ergriffenen Berufe im Staatsdienst oder der Vorbereitung dafür zugewendet hat.

Wieweit im Falle eines späteren Berufswechsels eine Anrechnung stattfinden kann, entscheidet der Verwaltungschef im Einvernehmen mit dem Finanzminister.

Eine Anrechnung von Kriegsdienstzeit im Sinne von Nr. I bis III findet auch zugunsten von höheren und mittleren Staatsbeamten statt, die als ehemalige aktive Offiziere des Heeres, der Marine und der Schutztruppen, sowie als ehemalige aktive Deckoffiziere der Marine sich unmittelbar nach Beendigung des Krieges oder ihrem früheren Ausscheiden aus dem Militär-, Marine- oder Schutztruppendienste oder der nachfolgenden Schulzeit der höheren oder mittleren Beamtenlaufbahn oder der Vorbereitung dafür zugewendet haben.

V. Die Anrechnung des Kriegsdienstes auf Grund der vorstehenden Bestimmungen unterbleibt, soweit für diese Zeit die Bestimmungen über die Anrechnung der Militärdienstzeit auf das Dienstalter der Beamten vom 14. Dezember 1891 und deren Ergänzungen Platz greifen.

— **Allgemeine Deutsche Kleinbahn-Gesellschaft.** Nach dem Geschäftsbericht erbrachte das Jahr 1915 an Dividenden auf die im Besitz der Gesellschaft befindlichen Aktien und Anteile von Bahngesellschaften 838 657 ℳ (i. V. 1 075 374 ℳ) und einen Rohgewinn von 1 841 304 ℳ (2 068 289 ℳ). Dagegen erforderten Anleihezinsen 599 652 ℳ (606 465 ℳ), Unkosten und Steuern 237 082 ℳ (264 774 ℳ). Rücklagen in Fonds eigener Bahnen 38 305 ℳ (39 364 ℳ) und Talonsteuer 10 000 ℳ (20 000 ℳ). Aus dem verbleibenden Reingewinn von 956 265 ℳ (1 137 686 ℳ) gelangt eine Dividende von 6 % = 543 000 ℳ (7 % = 634 200 ℳ) zur Ausschüttung. Die Gesellschaft hat im Jahre 1915 2 922 000 ℳ 4 proz. Vorzugsaktien Lit. A und 447 000 ℳ Stammaktien Lit. B der Teutoburger Wald-Eisenbahn-Gesellschaft erworben. Sie hatte einen Teil dieser Aktien im Nennbetrage von 3 095 000 ℳ lombardiert und hat solche im Nennbetrage von 274 000 ℳ dazu erworben. Die Übernahme sowie der Ankauf des übrigen Teiles geschah zu angemessenen Bedingungen. Da der Gesellschaft unter Umständen aus rechtlichen und Formalgründen Nachteile entstehen können in bezug auf Übernahme von Betrieben solcher Bahngesellschaften, deren Aktienmehrheit sie besitzt, hat sie zur Übernahme solcher Betriebe die Allgemeine Deutsche Eisenbahnbetriebs-Gesellschaft m. b. H. mit einem mit ein Viertel eingezahlten Kapital von 300 000 ℳ gegründet. Diese Gesellschaft hat auch den Betrieb der Teutoburger Wald-Eisenbahn am 1. Januar 1916 übernommen. Der Vorschlag, für 1915 eine Dividende von 6 % zu verteilen und den Übertrag in annähernd gleicher Höhe des Vorjahres bestehen zu lassen, entspringt der Erwägung, daß es erwünscht ist, für die Zukunft vorzusorgen, daß eine weitere Herabsetzung der Dividende nicht in Frage kommen kann, daß vielmehr selbst bei noch längerer Dauer des Krieges damit gerechnet werden darf, daß für 1916 mindestens die gleiche Dividende, wie für 1915 vorgeschlagen, wird zur Verteilung kommen können.

— **Westdeutsche Eisenbahn-Gesellschaft.** In der jüngst unter m Vorsitz von Kommerzienrat Heimann abgehaltenen Hauptersammlung vertraten 3 Aktionäre 7 876 000 ℳ Vorzugsaktien id 466 000 ℳ Stammaktien. Im Anschluß an den Geschäftsericht hob der Vorsitzende hervor, daß die Unternehmungen r Gesellschaft durch den Krieg in stärkerem Maße in Mitidenschaft gezogen worden seien, als etwa die Unternehmunn der Staatsbahn. Die Verschlechterung des Ergebnisses sei der Hauptsache auf die Kriegswirkungen zurückzuführen, ißerdem darauf, daß die Gesellschaft ihre besten Linien, die rgheimer Kreisbahn und die Kleinbahn Mödrath-Liblar-Brühl gegeben habe. Zu der Bemerkung der „Kölnischen Zeitung", ß die Angaben des letztjährigen Geschäftsberichts der Gesellhaft über die Betriebseinnahmen und -Ausgaben von den im orjahr gemachten Angaben abweichen, führte der Vorsitzende s, daß dies darauf zurückzuführen sei, daß in den Berichten m Teil vorläufige Zahlenangaben gemacht würden, die dann späteren Berichten endgültig richtigzustellen seien. Es hänge s zum Teil mit den Abrechnungen mit der Staatsbahn zummen. Im weiteren hob er hervor, daß mit dem diesmaligen hresverlust von 879 702 ℳ sich der Gesamtverlust auf 86 398 ℳ erhöhe, also nicht mehr weit von 50 % des Aktienpitals entfernt sei. Voraussichtlich werde man schon im ufenden halben Jahre damit zu rechnen haben, daß diese 50 % reicht würden. Diese Lage habe die der Gesellschaft nahechende Bankengruppe veranlaßt, das bekannte Tauschangebot n 1000 ℳ Schuldverschreibungen der Gesellschaft gegen 700 ℳ riegsanleihe zu machen. Die Inhaber der Schuldverschreibunn hätten dabei insofern ein Opfer zu bringen, als sich die erzinsung ihrer Forderung von 4 auf 3½ % ermäßige und ihnen ißerdem die Aussicht auf Auslosung und Rückzahlung der huldverschreibungen genommen werde. Im neuen Geschäftshr sei nun durchweg eine Besserung in der Entwicklung der nternehmungen der Gesellschaft eingetreten. Bei einzelnen nternehmungen sei diese Besserung sogar ziemlich bedeutend d erfreulich. So betragen bei den Ver. Westdeutschen Kleinhnen die Überschüsse der ersten Jahreshälfte 89 000 ℳ gegen rjährige 60 000 ℳ und bei der Moseltalbahn 208 000 ℳ gegen 3 700 ℳ. Diese Besserungen zeigen indes nur, daß die Unterhmungen in sich nicht absolut ungünstig zu beurteilen sind, d daß sie in normalen Zeiten die Hoffnungen rechtfertigen rden, welche die Verwaltung auf sie gesetzt hat. Niemand er könne voraussehen, wann man wieder in normale Verhältsse kommen werde. Durch die jetzt beobachteten Besserungen rde jedenfalls das Ergebnis des laufenden Jahres und auch r nächsten Jahre nicht derart beeinflußt, daß die Westdeutsche senbahn-Gesellschaft allen ihren Zinsverpflichtungen nachmmen könne. Die der Gesellschaft nahestehende Bankenuppe habe durch das schon erwähnte Angebot bekundet, daß e die im Jahre 1909 gegebenen Zusagen gehalten habe. Sie be darüber hinaus noch andere Opfer gebracht, indem sie cht nur große Beträge der Gesellschaft vorschoß, sondern auch erheblichem Umfang auf Zinsansprüche verzichtete. Sie sei er nunmehr nicht gewillt, noch weitere Opfer zu bringen. ie Verwaltung werde daher schon sehr bald Anlaß haben, zu r neuen Lage der Gesellschaft Stellung zu nehmen. Die Anhl der umgetauschten Schuldverschreibungen habe den von r Bankengruppe festgesetzten Mindestbetrag erreicht; die nkengruppe sei infolgedessen jetzt nicht nur Groß-Gläubigerin, sondern auch Haupt-Inhaberin der Schuldverschreibunn. Der Rechnungsabschluß wurde hiernach einstimmig und ne Erörterung genehmigt und der Verwaltung ebenso Entstung erteilt.

— **Der Eisenbahnetat in der württembergischen Zweiten ammer.** Nach den ausführlicheren Erörterungen im Finanzsschuß der württembergischen Zweiten Kammer (vgl. Nr. 54 55, S. 644 f. und 661 f. dieser Ztg.) beschränkte sich die Betung des Eisenbahnetats in der Vollsitzung der Zweiten Kammer Anschluß an die vom Berichterstatter, Vizepräsident Dr. v. ene, gegebene Übersicht auf einzelne besonders berührte Fragen. Zur Frage der Eisenbahngemeinschaft erklärte inisterpräsident Dr. v. Weizsäcker, mit Recht habe der rr Berichterstatter diese Frage nicht in so ausführlicher Weise handelt, wie dies schon so oft in der Kammer geschehen sei. sei nicht seine (des Ministerpräsidenten) Absicht, hier dem ndpunkt des Näheren entgegenzutreten, der von anderen Eisenhnverwaltungen in Abweichung des Standpunkts der württemrgischen Eisenbahnverwaltung und, wie er hinzufügen nne, des Standpunkts der württembergischen Staatsregierung ngenommen werde. Er wolle auch hier nicht seine Gegenünde anführen gegen die Gründe, die von andern Eisenbahnnistern in den letzten Monaten in den verschiedenen Parlamenten ltend gemacht worden seien. Er wolle nur soviel sagen: Die rzüge einer förderalistischen Gestaltung des deutschen Eisenhnwesens dürften doch nicht eine restlose Zusammenarbeit r Eisenbahnverwaltungen der verbündeten Staaten hindern. Es auf dem Wunsche zu beharren, daß die Vorteile des Wettbewerbs, die jetzt so in den Vordergrund gestellt werden, doch nicht dahin führen dürfen, daß der Wettbewerb nicht mehr in gesunden Bahnen bleibe. Die Vorteile der getrennten Verwaltung für die Berücksichtigung der örtlichen Bedürfnisse (Nebenbahnbau) seien nicht so hoch einzuschätzen; ein großer Betrieb besitze im allgemeinen, wenn er richtig geführt werde, für seine Ausdehnung größere Kräfte. Aus seinem Schweigen über all' das, was sonst in diesen Dingen gesagt worden sei, bitte er nicht Zustimmung zu den Beweisgründen zu entnehmen, die anderweit angeführt worden seien. Er bleibe insbesondere dabei, daß eine größere Vereinheitlichung auch zu Ersparnissen führen werde. Während des Krieges sei die Gemeinschaftsfrage mannigfach mit den Bedürfnisen der Militärverwaltung in Verbindung gebracht worden. Nach dem Krieg werden wohl, was den Bau von Bahnen betreffe, auch besondere Bedürfnisse der Militärverwaltung auftreten. Nach den finanziellen Verhältnissen, in denen sich die Einzelstaaten und insbesondere auch die württembergische Eisenbahnverwaltung nach dem Kriege befinden werde, müsse auf das Allerbestimmteste erwartet werden, daß derartige Bauten aus Reichsmitteln erstellt werden.

Zur Umleitungsfrage im besonderen erklärte der Ministerpräsident, er habe gehört, daß außerhalb Württembergs die 20 prozentige Umleitung als eine ganz befriedigende Sache bezeichnet worden sei. Der Ansicht sei man in Württemberg eben nicht. Man habe im Jahre 1905 diese 20 % nach langen Verhandlungen festgesetzt, das sei damals merkwürdigerweise ein Fortschritt gewesen, aber die württembergische Eisenbahnverwaltung habe sich vor dem Krieg schon mit den deutschen Staatsbahnverwaltungen ins Benehmen gesetzt und den nachdrücklichen Wunsch ausgesprochen, daß man unter die 20 % heruntergehe. Das sei auch sehr begreiflich. Beispielsweise sei zwischen Preußen und Sachsen diese Grenze im Laufe der Zeit auf 5 % ermäßigt worden. Er behalte sich vor, sobald die Friedensverhältnisse die umfangreichen Arbeiten, die diese Fragen erfordern, wieder gestatten, auch auf die Weiterführung dieser Verhandlungen zurückzukommen.

Von den Rednern verschiedener Parteien wurde im Anschluß an diese Ausführungen des Ministerpräsidenten mit Nachdruck erklärt, daß ihre Parteien die erste Gelegenheit nach Friedensschluß benützen werden, den Kampf für die weitere Vereinheitlichung des deutschen Verkehrswesens wieder aufzunehmen. Infolge des Kriegs müsse die Einsicht und Überzeugung von der wirtschaftlichen, verkehrspolitischen und nationalen Notwendigkeit eines einheitlichen Eisenbahnwesens in die weitesten Kreise gedrungen sein.

Der Ministerpräsident sprach weiterhin dem Finanzausschuß den Dank dafür aus, daß er die Beschränkung des Zivilpersonenverkehrs der Eisenbahnen als durch die Sachlage gerechtfertigt anerkannt habe. Im Laufe des Kriegs sei die Bedienung des Zivilpersonenverkehrs nicht etwa wieder leichter, sondern schwerer geworden. Man habe weniger Personal, weniger rollendes Material, und auch die Bahnen seien nicht besser geworden. Übrigens seien der Zustand des Bahnkörpers und des Materials und auch die Möglichkeit, geeignetes Personal einzustellen, doch derart, daß die Verantwortung für die Sicherheit des Verkehrs übernommen werden dürfe. Den häufigen Klagen über eine Überfüllung der Züge möchte er entgegentreten. Heutzutage müssen die kleinen Unbequemlichkeiten der Überfüllung von Zügen eben ruhig mit in den Kauf genommen werden. Da erdulde denn doch der größere Teil der Nation ganz andere Dinge, als diese kleinen Unbequemlichkeiten.

Der Berichterstatter hatte daran erinnert, daß in dieses Jahr das 25 jährige Betriebsjubiläum der württembergischen Nebenbahnen falle, da die erste Nebenbahn Nagold-Altensteig 1891 in Betrieb genommen worden sei, und daran die Bemerkung geknüpft, daß der Nebenbahnbau und -betrieb auch in Zukunft seine Fortsetzung finden sollte. Der Ministerpräsident wies demgegenüber darauf hin, daß im Jahre 1915 die Nebenbahn Renningen-Böblingen vollendet, ein Stück der Linie Buchau-Riedlingen dem Betrieb übergeben und die Strecke Ludwigsburg-Markgröningen besonders gefördert, auch an der Heubergbahn Spaichingen-Nusplingen weitergearbeitet worden sei. Für das Jahr 1916 habe er die Vollendung der Nebenbahnen Buchau-Riedlingen und Ludwigsburg-Markgröningen sowie die Fortsetzung der Heubergbahn in Aussicht zu stellen. Was er über die Zukunft denke, das verschweige er. Er sage nur soviel, daß das Augenmerk auf tunlichste Einlösung der Verpflichtungen gerichtet werde, die bereits übernommen seien. Allein für bereits genehmigte Bauten sei noch eine Ausgabe von etwa 11 Millionen Mark zu erwarten, wozu noch entsprechend der Vereinbarung mit Baden die Murgtalbahn Klosterreichenbach Schönmünzach mit 3,5 Millionen Mark komme.

An sonstigen Bauten seien daneben während des Kriegs die großen Bauten bei Stuttgart, in Ludwigsburg und Cannstatt sowie der Verschiebebahnhof Kornwestheim energisch gefördert worden. Diese Bauten werden auch künftig fortgesetzt werden. Die Bahnhofsumbauten Göppingen, Tübingen und

Pforzheim nehmen auch im Jahre 1916 ihren Fortgang neben einer Reihe weiterer kleinerer Bauten. An zweiten Gleisen sei die Fortsetzung von Gmünd nach Aalen in Aussicht genommen.

Von einem sozialdemokratischen Redner wurde die Verbesserung der Zeitlöhne der Werkstättenarbeiter gefordert. Der Ministerpräsident sagte zu, daß die Frage einer Nachprüfung der Zeitlöhne, die sich nicht bloß auf die Werkstätten werde erstrecken können, von neuem werde untersucht werden.

Entsprechend einer im Finanzausschuß gegebenen Zusage gab sodann der Ministerpräsident eine Erklärung ab wegen der (übrigens wenigen) Eisenbahnbeamten, die, ohne in ihrer Zivilstellung abkömmlich zu sein, trotzdem bei Ausbruch des Kriegs oder im Verlaufe der ersten Kriegszeit als Kriegsfreiwillige in das Heer eingetreten und zu diesem Zweck aus ihrer bisherigen Stellung ausgeschieden sind. Er erklärte, er müsse der Verwaltung natürlich das Recht wahren, den einzelnen Fall zu untersuchen, aber er verspreche, daß die patriotische Absicht, die die Betreffenden wenigstens regelmäßig geleitet haben werde, in die andere Wagschale werde gelegt werden, und daß sie, soweit irgend möglich, wieder in den vorigen Stand werden zurückversetzt werden.

Der Ministerpräsident schloß mit dem Wunsche, daß im Jahre 1916 der Eisenbahnbetrieb wieder die verhältnismäßig gute und gesunde Weiterentwicklung finde, wie im letzten Jahre. Man komme, wie mit Nachdruck hervorzuheben sei, finanziell immerhin auf ein besseres Ergebnis, als man es im Jahre 1910 gehabt habe.

Das Etatkapitel Eisenbahnen wurde genehmigt unter Annahme des Antrags des Finanzausschusses, betr. die Eingaben von Lokomotivführern und Heizern.

— **Schiffahrtsfragen im württembergischen Landtag.** Der württembergischen Zweiten Kammer lag in einer ihrer letzten Sitzungen ein Antrag ihres Finanzausschusses zur Frage der Schiffahrtswege vor, wonach die Staatsregierung ersucht werden sollte, die Herstellung eines Wasserweges vom Neckar zur Donau und von der Donau zum Bodensee durch Vorarbeiten soweit als möglich zu fördern; auch sollte der Staatsregierung gegenüber die Bereitwilligkeit zur Bewilligung eines dem Südwestdeutschen Kanalverein zu gewährenden Gründungsbeitrags ausgesprochen werden. In der Erörterung über diesen Antrag wurde von den Mitgliedern des Hauses mehrfach betont, daß die Lösung der Schiffahrtsfragen nur durch das Reich, nicht durch den Einzelstaat, geschehen könne. Es handle sich nicht mehr um einen bloßen Anschluß Süddeutschlands nach Norden, sondern um eine Verbindung Deutschlands mit Österreich und dem ganzen Osten. Diesem Zwecke habe der nach dem Reichswasserstraßengesetz herzustellende Großschiffahrtsweg auf dem Neckar, die Weiterführung dieses Schiffahrtsweges zur Donau, die Herstellung eines Großschiffahrtsweges auf der Donau bis Ulm und seine Weiterführung zum Bodensee zu dienen. Der Ausschußantrag wurde nach allseitiger Befürwortung angenommen. Auch bei der Beratung des Hauptfinanzetats in der Ersten württembergischen Kammer sprachen sich nach dem „Staatsanzeiger für Württemberg" verschiedene Redner aus dem Hause warm und eindringlich für den Ausbau eines Großschiffahrtsweges auf dem Neckar und der Donau aus.

— **Deutscher und österreichisch-ungarischer Zolltarif.** Der Deutsch-Österreichisch-Ungarische Wirtschaftsverband in Berlin wird eine Gegenüberstellung des deutschen und österreichisch-ungarischen Zolltarifs erscheinen lassen. Der Verband hat unter Mitwirkung von Fachleuten und Zollbeamten die Positionen des österreichisch-ungarischen Zolltarifs den gleichen Positionen des deutschen Zolltarifs derart gegenübergestellt, daß sich ein übersichtliches Bild der in Deutschland und Österreich-Ungarn für die gleichen Waren erhobenen Zollsätze ergibt. Es ist ferner bei jeder einzelnen Position eine Übersicht des Austauschverkehrs der betreffenden Ware, der wechselseitigen Ein- und Ausfuhr zwischen den beiden Reichen beigefügt.

— **Zum 75jährigen Jubiläum der ersten Borsigschen Lokomotive** bringt die „Vossische Zeitung" vom 23. Juli d. J. in ihrer Beilage „Zeitbilder" den nachstehenden interessanten Rückblick. Die ersten Lokomotiven, die auf deutschen Bahnen fuhren, waren aus England bezogen. So wenig wußte man am Beginn des vorigen Jahrhunderts mit dem Lokomotivenbau Bescheid, daß sogar die Lokomotivführer Engländer waren. Auf den alten uns erhaltenen bildlichen Darstellungen, die das neue Wunder der Dampfeisenbahn verherrlichten, sieht man auf der Lokomotive stets den langen, hageren Führer der Dampfrosse mit der unvermeidlichen englischen Kopfbedeckung, dem Zylinder, neben dem deutschen Heizer, der in Arbeitskittel und Mütze seines Amtes waltet. Freilich hat es vom Auftauchen der ersten Nachrichten über gelungene englische Eisenbahnbauten an auch in Deutschland nicht an Versuchen gefehlt, Lokomotiven herzustellen. Diese Versuche sind aber — von wenige Ausnahmen abgesehen — ziemlich ergebnislos verlaufen; ga es doch innerhalb der deutschen Grenzen keine Maschinen fabrik, die sich mit den englischen messen konnte, und ma hatte so wenig Erfahrung im Maschinenbau überhaupt, daß ma als man sich im Gießhause zu Berlin daran machte, eine Lok motive zu bauen, die undichten Stellen aus denen der Dam entwich, mit — Quarkkäse zu dichten versuchte! Aus de Sitzungsberichten einer der ältesten technischen Gesellschafte Berlins, der im Jahre 1835 gegründeten Polytechnischen Ge sellschaft, geht hervor, daß es an Unternehmungsgeist alle dings nicht fehlte. Die verschiedensten Handwerker, vor alle Schlosser, wagten sich an den Lokomotivbau; der Erfolg blie freilich in der Regel aus, nur an einzelnen Orten, wie z. B. Üb gau, gelang es, einigermaßen brauchbare Lokomotiven herzu stellen. So beherrschte England nach wie vor das Feld; es li ferte fast alle auf deutschen Bahnen gebrauchten Lokomotive nebst den dazugehörigen Führern. Erst dem jungen Berline August Borsig blieb es vorbehalten, die deutsche Industr aus der englischen Abhängigkeit zu befreien. Am 23. Jun 1804 geboren, hatte Borsig zunächst das Zimmermannshandwer bei seinem Vater erlernt, dann das im Jahre 1821 von Beuth ge gründete Königliche Gewerbeinstitut besucht und hier Masch nenbau studiert. Was es zu jener Zeit heißen wollte, eine Ma schinenfabrik zu gründen, kann nur der ermessen, der sich rück schauenden Blicks einigermaßen in die damaligen Verhältniss vertieft. Fabriken, die alle zu einer Maschine gehörigen Tei herstellten, gab es kaum. Man bestellte das eine da, das ander dort; so kam es, daß dieser Teil in einer kleinen Gießere jener wieder in einer Dorfschmiede angefertigt wurde, und da sie dann, wenn man sie aneinanderfügen wollte, nicht zusamme paßten. Borsig erkannte richtig, daß eine Fabrik alles he stellen müsse, aber auch er hatte im Anfang mit großen Schwi rigkeiten zu kämpfen. Seinen Betrieb eröffnete er in einige Bretterbuden. Die Feuer wurden von zwei Blasebälgen ange facht, die von Soldaten aus der in der Nähe befindlichen Garn son des 2. Garderegiments betrieben wurden. Sobald de Zapfenstreich ertönte, stürzten die Soldaten davon, und s konnte mancher Guß, zu dem das Metall um diese Zeit noc nicht heiß genug war, nicht ausgeführt werden. Trotz diese und ähnlicher schwieriger Verhältnisse gelang es Borsig, di mächtige englische Konkurrenz aus dem Felde zu schlage Ohne alle Erfahrungen begann er als erster in Deutschland de Bau von Lokomotiven. Am 24. Juli 1841 machte seine erste Lo komotive auf den Gleisen der Berlin-Anhaltischen Bahn ihr Probefahrt. Beinahe wäre sie mißglückt, hatte doch ein niema ermittelter Täter über Nacht die Kolben so fest nachgespann daß sie sich beim Anfahren nicht von der Stelle rührten. Nu dem energischen Eingreifen des Borsigschen Maschinenführe Müller gelang es, die Ursache des Versagens dieser ersten Loko motive aufzufinden, und sie schnell soweit in Stand zu setze daß die Probefahrt zu allgemeinster Zufriedenheit verlief. Da mit begann der Niedergang der Einfuhr englischer Lokomotive nach Deutschland. Wie aber Krupp nur durch vergleichende Wettschießen die Welt von der Vorzüglichkeit der deutsche Fabrikate überzeugen konnte, so gelang es auch Borsig erst i Jahre 1843 bei einer vergleichenden Probefahrt, die bei Chori stattfand, die Überlegenheit seiner Lokomotiven darzutun. Si fuhren schneller und leisteten mehr als die englischen Masch nen. Von nun an bestellten alle deutschen Eisenbahngesel schaften bei Borsig, die Entwicklung der deutschen Lokomotiv industrie hatte begonnen. Bei seinem im Jahre 1854 erfolgte Tode hatte Borsig von den 798 Lokomotiven der preußische Eisenbahnen nicht weniger als 481 geliefert. Den höchsten Tri umph aber konnten seine Werke feiern, als im Jahre 1903 trot des scharfen Wettbewerbes Englands nicht weniger als 45 Lo komotiven für Indien bei ihm bestellt wurden. Im Jahre vo her, 1902, waren 32 Lokomotiven nach Indien gegangen, bei denen obendrein noch die Bedingung gestellt worden war, da alle einzelnen Teile der verschiedenen Maschinen untereinande austauschbar sein müssen. Auch England selbst bezog Ma schinen aus Deutschland; für die englische Südostbahn sind i neuerer Zeit 10 Lokomotiven aus den Borsigschen Werkstätte geliefert worden. Nach den meisten europäischen Staaten liefe überdies der Borsigsche Betrieb Lokomotiven. So hat Augus Borsig durch den Bau seiner ersten Lokomotive wesentlich dazu beigetragen, die deutsche Industrie vom englischen Einfluß zu befreien und ihren Weltruf zu begründen.

— **Kriegsauszeichnungen.** Aus dem Bereich der preußisch hessischen Staatsbahnverwaltung sind ausgezeichnet worden: a) mit dem Eisernen Kreuz I. Klasse der Regierungsbaumeiste Wilhelm Müller in Münster (Westf.); b) mit dem Eiserne Kreuz II. Klasse: der Regierungsrat Dr. jur. Kieckhoefe in Ülzen und die Regierungsbaumeister Claus in Köslin un Schloe in Tilsit.

Österreich.

— **Schaffung einer Personalküche bei der k. k. Nordbahndirektion in Wien.** Die österreichischen Staatsbahnen besitzen schon längere Zeit die Einrichtung der Personalküchen. Es sind dies in größeren Orten, namentlich Knotenpunkten des Eisenbahnverkehres, eingerichtete Gastwirtschaften, welche den Zweck haben, dem Personal, vor allem dem Fahrpersonal, nebst einem kleinen Imbiß Kaffee, und im Sommer erfrischende, alkoholfreie Getränke gegen mäßiges Entgelt zu verabreichen. Mit 2. August d. J. wurde bei der k. k. Nordbahndirektion in Wien, welche ungefähr 1600 Bedienstete zählt und deren Dienststunden sich ununterbrochen auf die Zeit von 8 Uhr früh bis 8 Uhr nachmittags erstrecken, eine Personalküche eröffnet, deren Hauptzweck es ist, für den Mittagstisch der Bediensteten dieses Amtes zu sorgen. Durch die vom Eisenbahnministerium gewährte Beihilfe bei Errichtung dieser Küche wurde es möglich, die Preise der Mahlzeiten für Beamte folgendermaßen festzusetzen: für Suppe, eine Fleischspeise und eine Beilage 1 K. 60 h, oder eine Mehlspeise 40 h. An fleischlosen Tagen wird eine Suppe und eine Mehlspeise oder Gemüse zum Preise von 90 h verabreicht. Diener erhalten an allen Tagen eine Mahlzeit bestehend aus Suppe und Mehlspeise oder Gemüse zum Preise von 70 h. In den Speisezimmern ist das Rauchen und das Einnehmen alkoholischer Getränke verboten, ebenso ist die Verabreichung und Annahme von Trinkgeldern untersagt. Die Geschäftsführung und die Geldgebarung besorgt ein Ausschuß von Vertrauensmännern der Bediensteten.

Es unterliegt keinem Zweifel, daß diese Einrichtung sich bewähren und Anklang finden wird. Sie vermindert teilweise den Bediensteten die während des Kriegs erhöhten Kosten der wichtigsten Mahlzeit. Zu gleicher Zeit wird sie ein Vorbild sein für ähnliche Einrichtungen im Frieden, welche den ununterbrochenen Dienst bei den Ämtern in den großen Städten und das Wohnen der Angehörigen der Bediensteten außerhalb der Stadt begünstigen.

— **Elbe-Umschlagverkehr in Aussig.** Der Kohlen- und Güterverkehr im Aussiger Hafen blieb im Monate Juli d. J. trotz der verhältnismäßig günstigen Wagenbeistellung und des günstigen Wasserstandes gegen den gleichen Zeitraum des Vorjahres zurück. Es wurden 96 843 t Kohle (gegen 116 957 t im Vorjahre), also 20 114 t weniger zur Elbe verfrachtet, so daß sich für die Zeit vom 1. Januar bis 31. Juli d. J. eine Mehrverrechtung von 68 541 t ergibt (1916: 592 632 t gegen 1915: 524 091 t). Die größte Beistellung im Juli d. J. betrug 329 Wagen (1915: 401 Wagen), die durchschnittliche 238 Wagen (1915: 258 Wagen). An Gütern wurden im Juli d. J. 604 Wagen (1915: 745 Wagen), also 141 Wagen weniger umgeschlagen.

Vom 1. Januar bis 31. Juli d. J. beträgt die Steigerung im Güterverkehr gegenüber dem Vorjahre 392 Wagen, da der gesamte Umschlag in der angeführten Zeit im Jahre 1916: 3412 Wagen gegen 3020 Wagen im Jahre 1915 betragen hat.

— **Galizische Naphta-A.-G. „Galicia".** In der kürzlich abgehaltenen Verwaltungsratssitzung erstattete die Direktion den Bericht über das abgelaufene Geschäftsjahr und den der Generalversammlung vorzulegenden Rechnungsabschluß. Nach der von Verwaltungsrate beschlossenen Bilanz verbleibt einschließlich des Vortrages vom Vorjahre nach Vornahme von Abschreibungen in Höhe von 1 663 128 K. und nach Auffüllung eines Unterstützungsfonds für die gesellschaftlichen Angestellten und deren Familien mit 250 000 K. ein Reingewinn von 3 431 174 K. Der Verwaltungsrat beantragt, nach Zuweisung von 200 174 K. an den ordentlichen Reservefonds, den Betrag von 68 000 K. auf neue Rechnung vorzutragen, die Dividende für das abgelaufene Geschäftsjahr 1915/16 mit 24 % festzusetzen. Die letzte Dividende, welche allerdings einen Zeitraum von 16 Monaten umfasse, betrug ebenfalls 24 %.

— **Österreichischer Wasserstraßentag in Wien.** Auf Antrag des Bürgermeisters Dr. Weiskirchner hat der Gemeinderat am 11. April d. J. beschlossen, einen österreichischen Wasserstraßentag einzuberufen. Zur Durchführung der Vorarbeiten hat der Bürgermeister einen Ausschuß eingesetzt, der unter seinem Vorsitze die drei Vizebürgermeister sowie mehrere Stadt- und Gemeinderäte umfaßt. Außerdem hat der Bürgermeister die Donauregulierungskommission, den Zentralverein für Fluß- und Kanalschiffahrt in Österreich, den niederösterreichischen Landesausschuß, die Handels- und Gewerbekammer, den Bund österreichischer Industrieller, den Niederösterreichischen Gewerbeverein, den Deutsch-österreichischen Wirtschaftsverband und den Österreichischen Ingenieur- und Architektenverein um Entsendung von Vertretern in den Ausschuß ersucht. Alle diese Körperschaften haben der Einladung Folge geleistet. Der Ausschuß hat bisher zwei Sitzungen abgehalten; in der letzten Sitzung wurde die Tagesordnung für den Wasserstraßentag aufgestellt, die Frage der Berichterstatter erörtert und der Kreis der Teilnehmer behandelt. Die Tagung soll Mitte September d. J. stattfinden.

— **Der Geschäftsgang der Lokomotivfabriken.** Nachdem den Lokomotivfabriken die staatlichen Bestellungen für die zweite Hälfte dieses Jahres und das erste Halbjahr 1917 bekanntgegeben wurden, sind sie nunmehr fast bis Ende 1917 voll beschäftigt. Die Bestellungen der Staatsbahnen umfassen eine bedeutende Anzahl großer Lokomotiven. Einzelne private Bahnen haben den Lokomotivfabriken gleichfalls Aufträge übermittelt, doch wird deren Ausmaß als ein ziemlich bescheidenes bezeichnet. Dagegen haben mehrere Eisenwerke und andere industrielle Unternehmungen eine Zahl von Lokomotiven, die sie zur Bewältigung des Verkehrs in den eigenen Anlagen benötigen, in Bau gegeben.

— **Der Ersatz für die englische Kohle in Österreich.** Vor Kriegsausbruch wurde die aus England eingeführte Kohle bekanntlich nicht nur für Feuerungszwecke auf den Schiffen, sondern auch in Triest und den großen Hafenplätzen benutzt. Das Absatzgebiet der englischen Kohle erstreckte sich auch auf das ganze Küstenland. Zeitweise drang englische Kohle etwas tiefer, so bis Klagenfurt, vor. Seit der Einstellung der englischen Kohlenzufuhren wird dieser Bedarf zum überwiegenden Teile von den im Süden der Monarchie gelegenen Werken bestritten, die bestrebt sind, ihre Förderung zu erhöhen. Außerdem werden auch gewisse Mengen Ostrauer Kohle zugeführt.

Niederlande.

— **Die Niederländische Zentralbahn im Jahre 1915.** Während die Gesellschaft, deren Hauptlinie die Strecke Utrecht-Amersfoort-Zwolle-Kampen bildet, im Jahre 1914 infolge des Krieges einen starken Verkehrsrückgang erlitten hatte, haben ihre Einnahmen 1915 gerade durch den Krieg eine Höhe wie nie zuvor erreicht. Namentlich sind die Einnahmen aus dem Personenverkehr durch den umfangreichen Militärverkehr und den Verkehr mit den an der Strecke der Gesellschaft liegenden Lagern von belgischen Internierten und Flüchtlingen erheblich gestiegen. Beim Vergleich mit den Ziffern der Vorjahre ist indes zu bemerken, daß erst vom 1. Januar 1915 ab die gewöhnliche Verrechnung des Militärverkehrs eintrat (ebenso wie bei den andern holländischen Gesellschaften), während für 1914 die Gesellschaft eine einmalige Entschädigungssumme für die Leistungen im Interesse des Staates bekommen hatte.

Im einzelnen sei aus dem Jahresbericht hervorgehoben: Die Einnahmen aus dem Personenverkehr stiegen auf 2 000 735 Gld., das bedeutet gegenüber 1914 und 1913 eine Zunahme von 51,27 und 32,25 %. Die Einnahmen aus dem Güterverkehr betrugen 1 144 701 Gld., d. i. 8,12 % mehr als 1914, aber 1,86 % weniger als 1913. Der Rückgang der Einnahmen wird im wesentlichen zurückgeführt auf den gänzlichen Ausfall des Verkehrs mit Belgien und Frankreich. Die Gesamteinnahmen betrugen 3 964 010 Gld. gegen 3 566 549 Gld. für 1914 und 3 339 133 Gld. für 1913. Stärker indes noch als die Einnahmen sind die Ausgaben gestiegen. Sie betrugen 2 490 508 Gld. gegen 2 152 707 Gld. für 1914 und 2 043 224 Gld. für 1913. Die Betriebszahl stieg infolgedessen auf 62,83 % gegen 60,36 % für 1914 und 61,19 % für 1913. Der Reingewinn betrug somit auch nur wenig mehr als 1913, nämlich 118 954 Gld. gegen 105 650 Gld. im Jahre 1914 und 117 381 Gld. für 1913. Es wurde die gleiche Dividende wie 1913 : 0,9 % verteilt gegen 0,8 % im ersten Kriegsjahr.

Neue Linien sind im letzten Jahr nicht hinzugekommen, doch weist der Geschäftsbericht darauf hin, daß für den Bau eines eigenen Güterbahnhofs in Utrecht bereits der nötige Grund und Boden angekauft ist, sowie darauf, daß wegen des Baues der neuen Linie Amersfoort-Bunnik-Utrecht bereits mit der Regierung verhandelt würde.

Die folgende Zusammenstellung gibt eine Übersicht über die Ergebnisse der letzten 10 Jahre. Die Betriebslänge war dauernd 147,9 km.

Jahr	Einnahme	Ausgabe	Überschuß	Betriebszahl	Dividende
	für das Kilometer in Gulden			%	%
1906	16 160	10 356	5 803	64,09	0,7
1907	17 361	11 324	6 037	65,40	0,7
1908	17 434	11 936	5 497	68,47	0,42
1909	18 397	12 212	6 185	66.37	0,42
1910	18 249	11 917	6 351	65,31	0,7
1911	19 898	12 087	7 810	60,75	0,8
1912	21 706	12 900	8 205	59,43	0,9
1913	22 561	13 805	8 756	61,19	0,9
1914	24 107	14 550	9 557	60.36	0,8
1915	26 793	16 834	10 959	62 83	0 9

Dr. O.

Übrige europäische Länder.

— **Zur Vermehrung der Reisebequemlichkeiten auf den schwedischen Staatsbahnen; Privatdraisinen und Wagenfabriken.** Um allen Wünschen der Öffentlichkeit nach Möglichkeit entgegenzukommen, hat die schwedische Staatsbahnverwaltung einen eigentümlichen Schritt getan. Sie hat eine außerhalb der Bahnverwaltung stehende Persönlichkeit, den Beamten des nordischen Reisebureaus Thornquist, veranlaßt, einen Monat lang auf den schwedischen Staatsbahnen umherzureisen, vom Standpunkt der Reisenden alle für die Bequemlichkeit des Reisens gehörigen Einrichtungen zu prüfen und darnach der Bahnverwaltung Bericht zu erstatten. Der betreffende Wunschzettel liegt nunmehr vor, und es ist offenbar nicht ohne Interesse, die Art und Beschaffenheit dieser vielseitigen Anliegen kennen zu lernen. Sie betreffen die Anbringung von Uhren in den Warteräumen, Beschwerlichkeiten in bezug der Fahr- und Gepäckscheine durch die Reisenden, unvorsichtige Behandlung von Reisegut, Schutz des Reisegutes durch wasserdichte Decken bei Lagerung im Freien, ungenügende Anzahl von Gepäckträgern auf Übergangsstationen, Ausstattung dieser Träger mit Abzeichen oder Dienstkleidung, erweiterte Anwendung der Platznumerierung in durchgehenden Zügen, unzulässige und störende Unterbringung von Reisegut in den Wagengängen, Anbringung von Landesübersichtskarten in jedem Wagen, wenigstens bei den wichtigsten Zügen, Einführung einer Wasserspülung in den Aborten künftig zu erbauender Wagen, Verbesserung der Reinlichkeit und Lüftung in Schlafwagen, Möglichkeit des Schuhputzens für Schlafwagenreisende, strengere Durchführung der Bestimmungen wegen des Rauchens, Sichtbarkeit der Stationsnamen und deren Bezeichnung durch freistehende Schilder, Anhalten der Züge in den Stationen in zu großer Entfernung vom Stationsgebäude und von der Bahnhofwirtschaft, eine ganze Reihe von allgemeinen und besonderen Wünschen in Sachen der Bahnhofwirtschaften, Verkauf von Erfrischungsgetränken und Fruchtsäften in den Bahnwagen und so weiter, in einer Reihe von Einzelwünschen, wie zum Beispiel, daß im Norrland die Fensterscheiben oft schmutzig sind, so daß man der schönen Aussicht verlustig geht u. a.

Eine Bestimmung, die die Bahnverwaltung neuerdings über Vergütungen für das Halten von Privatdraisinen erlassen hat, gibt Einblick in besondere schwedische Verhältnisse. Die Bahnwächter an den Staatsbahnstrecken hatten wiederholt den Wunsch geäußert, für Anschaffung und Unterhalt eigener Draisinen Entschädigung zu erhalten. Die Verwaltung hat diesem Wunsch nunmehr stattgegeben und die Entschädigung für eigene Draisinen der Oberbahnmeister und Bahnmeister I. Klasse auf 4 Kr., die der Bahnmeister II. Klasse und der Bahnwachtaufseher auf 3 Kr. monatlich festgesetzt. Offenbar handelt es sich hierbei um einfache Draisinen der Art, wie solche in Nr. 90 S. 1421, Jahrg. 1911 d. Ztg. beschrieben und dargestellt sind.

Das Drängen der schwedischen Wagenfabriken auf neue Bestellungen der Staatsbahnen hat zu Erörterungen geführt, die auch für die deutsche Industrie nicht ohne Interesse sind. Die Bahnverwaltung macht gegenüber dem bezeichneten Drängen geltend, daß die Wagenwerkstätten ihre Preise ungeheuer in die Höhe getrieben hätten und daß die Bahnverwaltung die verfügbaren Mittel in erster Linie für die Beschaffung von Lokomotiven verwenden und dafür in der Wagenbeschaffung zurückhalten möchte. Die Erfahrung habe gezeigt, daß ein erhöhter Bestand an Lokomotiven einen lebhafteren Wagenumsatz und bessere Ausnutzung des Wagenparkes ermögliche. Die ungeheure Preissteigerung der schwedischen Werkstätten habe schon dazu geführt, daß Privatbahnen in großem Umfang Wagenbestellungen nach Deutschland vergeben hätten, wo sie zu günstigeren Bedingungen angebracht würden. Das Leistungsvermögen der an Wagenbestellungen für schwedische Staatsbahnen beteiligten Werkstätten sei schon unter regelmäßigen Verhältnissen größer als der Bedarf, und es könne gar nicht vermieden werden, daß unter jetzigen Verhältnissen Arbeitsmangel bei diesen Werkstätten eintrete, sofern sich die Werkstätten nicht nach anderer Arbeit umsähen. An diesen ungesunden Verhältnissen wie auch an den übertriebenen Preissteigerungen sei eine Ringbildung unter den beteiligten Werkstätten schuld, die die Bestellungen unter Ausschaltung des Wettbewerbs unter sich verteilen. Dr. S.

— **Spanische Eisenbahnen.** Bei dem nunmehr beendigten Eisenbahnerausstand nahmen Vertreter der spanischen Eisenbahngesellschaften Veranlassung, dem spanischen Ministerpräsidenten die gegenwärtige schwierige Lage ihrer Unternehmungen klarzulegen. Der Vertreter der spanischen Nordbahngesellschaft erklärte, daß die Vermehrung der Einnahmen im laufenden Geschäftsjahr, die auf 14 Millionen Pesetas veranschlagt worden war, durch den Überschuß der Ausgaben aufgezehrt werde, der 20 Millionen Pesetas betragen wird. 12 Millionen entfallen davon auf die Erhöhung der Kohlenpreise, die übrigen 8 Millionen auf die Erhöhung der Löhne und die Preissteigerung der Betriebsmaterialien. Das Ergebnis wird somit wahrscheinlich eine Verminderung um etwa 6 Millionen Pesetas aufweisen. Für das kommende Geschäftsjahr werden die Ergebnisse noch schlechter sein, da bei voraussichtlich gleichbleibenden Einnahmen die Ausgaben im ständigen Steigen begriffen sind. Der auf das Jahr 1917 entfallende Ausgabenbetrag für Kohle, für die die Gesellschaft sich jetzt schon eingedeckt hat, steht allein eine Mehrausgabe von 10 Millionen Pesetas gegenüber bereit. Ähnlich sind die Verhältnisse bei der Gesellschaft Madrid-Saragossa. Man schätzt dort eine Einnahmevermehrung von 12 Millionen Pesetas und eine Ausgabenvermehrung von 17 Millionen, wovon 9 Millionen auf die Erhöhung der Kohlenpreise, die übrigen 8 Millionen auf die Erhöhung der Löhne und der Materialkosten entfallen.

— **Personen- und Gepäckverkehr in dem besetzten russischen Gebiet.** In diesem sind mit Gültigkeit vom 1. August d. J. die nachstehenden Strecken freigegeben worden: Mitau Wenden-Windau; Laugszargen-Radsiwilischki-Ponewjesh; Lossossna-Malkin; Bialystok-Tscheremcha-Brest-Litowsk (ausschl.)-Wlodawa; Brest-Litowsk (ausschl.) -Lukow; Tscheremcha-Sjedlce; Lapy-Ostrolenka mit Abzweigung nach Lomsha.

Bücherschau.

— **Fremdwort und Verdeutschung.** Ein Wörterbuch für den täglichen Gebrauch, von Prof. Dr. Albert Tesch in Cöln, Herausgeber der Sprachecken des Allgemeinen Deutschen Sprachvereins. VIII und 244 Seiten Achtelgröße. In Leinen gebunden 2 *M*. Verlag des Bibliographischen Instituts in Leipzig und Wien.

Das im Titel genannte Buch ist zwar schon vor einigen Monaten (zu Weihnachten) erschienen und hat bereits zahlreiche Freunde gewonnen, aber wir möchten an dieser Stelle doch noch besonders die deutschredende Eisenbahnwelt auf das Buch aufmerksam machen, da es Vorzüge besitzt, die es aus der nicht kleinen Zahl der bereits vorhandenen Fremdwörterbücher besonders hervortreten lassen und es geeignet machen, wirklich gut zu sein, was es sein will, ein Wörterbuch für den täglichen Gebrauch, das die Bestimmung hat, entbehrliche Fremdwörter, die im täglichen Leben vorkommen, zu verdeutschen und solche, die nicht verdeutscht werden können, durch eine Erklärung zu umschreiben. Es will die reiche Fülle des Sprachlebens berücksichtigen, das sich in Umgang und Amt, Handel und Verkehr, Schule und Wissenschaft, Sport und Spiel abspiegelt, will aber nicht über den Rahmen eines Nachschlagebuches hinaus sich zu einem wissenschaftlichen Sachwörterbuch erweitern.

Diese selbstgestellte Aufgabe hat Tesch meisterhaft gelöst. In der handlichen Form, die von der in demselben weltbekannten Verlage erschienenen Dudenschen Rechtschreibung her allbekannt ist, enthält das Buch auf 244 dreispaltigen Seiten rund 3—4000 Stichwörter, für deren jedes eine Fülle von Angaben gemacht ist, wie sie u. W. kein anderes Fremdwörterbuch bietet. Zunächst beim Stichwort selbst die Betonung, die Sprache, aus der das Fremdwort herrührt, die Silbentrennung, die Aussprache, das Geschlecht, den Wesfall (Genitiv) der Einzahl, den Werfall (Nominativ) der Mehrheit. Durch diese Angaben sichert Tesch dem Gebraucher des Buches, daß er, falls er sich auf das Fremdwort zurückgreifen muß, dies dann wenigstens in der richtigen Weise tut und sich nicht durch falsche Schreibart oder Aussprache lächerlich macht, wie wir dies täglich erleben. Sehr zweckmäßig ist auch die Aufnahme des unabgekürzten Fremdworts hinter der gebräuchlichen Abkürzung, so daß für diese Fälle ein nicht im Stich lassendes Nachschlagebuch geboten wird. In der Reichhaltigkeit der aufgenommenen Worte kann das vorliegende Werk kaum übertroffen werden, man wird, abgesehen von abgelegenen wissenschaftlichen und technischen Ausdrücken, kaum irgendeine Lücke finden. Diesem Reichtum gegenüber hat sich Tesch in Bezug auf die Zahl der für jedes einzelne Fremdwort gebotenen Verdeutschungen eine große Beschränkung auferlegt, offenbar unter dem Zwange, den Umfang nicht allzu sehr anschwellen zu lassen. Wenn beispielsweise bei dem u. E. nach dem Vorgang von Kluge (Etymologisches Wörterbuch, 6. Aufl., S. 64) als Lehnwort anzusprechenden, aber freilich durch die amtliche Rechtschreibung noch an die französische Schreibweise gebundenen Bureau nur angegeben ist: Schreibtisch, -stube, Dienst-, Arbeits-, Amts-, Geschäftszimmer —, so fehlen die zahlreichen übertragenen Anwendungen, in denen das Wort überall gang und gäbe und meist mit Amt oder Dienst zu übersetzen ist.

In dem Bestreben, durchaus vollständig zu sein, hat Tesch mehrfach auch solche ursprüngliche Fremdwörter aufgenommen, die bereits vollständig eingedeutscht sind und ihr fremdes Kleid vollständig abgelegt haben. Wir finden Wörter wie Akt, Form, Kabel, Kai, Kasse, Klasse. Das führende Verdeutschungswörterbuch von Sarrazin kennt diese Worte nicht, und

mit Recht; denn sie sind, wenn auch aus andern Sprachen stammend, wirkliche Bestandteile der deutschen Sprache geworden. Ebenso ist es mit dem Worte Figur, das freilich auch Sarrazin als Fremdwort aufnimmt. Es ist doch gewiß ebenso gut deutsch geworden, wie Natur, das als völlig eingedeutscht wohl von allen Seiten anerkannt wird. Vielleicht entschließt sich der Herausgeber, bei einer gewiß bald notwendig werdenden neuen Auflage diese und andere Wörter zu entfernen, oder doch bei ihnen anzudeuten, daß sie als Lehnwörter zu betrachten und ohne Bedenken zu verwenden sind. Die Beifügung einer Bezeichnung (etwa Lw.) für die als Lehnwörter anzusprechenden Ausdrücke würde überhaupt eine zweckmäßige Bereicherung des trefflichen Buchs sein, und Verfasser sollte vor der dadurch entstehenden Mühe nicht etwa deshalb zurückschrecken, weil sich die Sprachgelehrten vielfach über die nötigen Eigenschaften eines Lehnwortes keineswegs einig sind. Es wäre schon erwünscht, zu erfahren, wie er selbst als Mann von reicher Erfahrung auf diesem Gebiet darüber denkt.

Schließlich ist ein sehr wichtiger Punkt für die Leistung des Teschschen Werks seine billige Preisstellung. Es kostet trotz seines überreichen Inhalts in zweckmäßigem Leinenband nur 2 ℳ; dadurch wird ihm eine große allgemeine Verbreitung gesichert, die ein Buch, wie das sonst so ausgezeichnete und tiefgründige Sarrazinsche Wörterbuch mit der geistvollen Eingangsabhandlung bei dem Preise von 6 ℳ (eingebunden) niemals erringen kann.

Amtliche Mitteilungen der Geschäftsführenden Verwaltung.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.

Die am 1. August d. J. dem öffentlichen Verkehr übergebene 20,02 km lange Strecke Bad Bramstedt-Neumünster der Eisenbahngesellschaft Altona-Kaltenkirchen-Neumünster ist den Vereinsbahnstrecken zugerechnet worden.

Änderung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Eisenbahndirektionsbezirk Stettin. Am . September d. J. wird der zwischen den Bahnhöfen Oranienburg und Grüneberg (Nordbahn) an der Bahnstrecke Berlin-Neubrandenburg gelegene Haltepunkt Nassenheide, welcher bisher dem Personen- und Gepäckverkehr diente, auch für die Abfertigung von Wagenladungs- und Stückgütern und Leichen eröffnet werden. Die Abfertigung von Tieren, Fahrzeugen und Sprengstoffen ist bis auf weiteres ausgeschlossen.

K. k. Österreichische Staatsbahnen. Die Abfertigungsstelle Lagerhaus S. u. W. Hoffmann, Wien D. U. B. ist für Sendungen der Firma S. u. W. Hoffmann geschlossen und für Sendungen des Lagerhauses der Stadt Wien eröffnet worden. Das Verbot der Auf- und Abgabe von Mahlprodukten aus Getreide und Hülsenfrüchten ist aufgehoben.

Rundschreiben der Geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. II 38 vom 29. Juli d. J. an die Herren Mitglieder des Preisausschusses betreffend die Niederschrift über die Sitzung des Preisunterausschusses am 26./27. Juni und 18./19. Juli in Traunstein (abgesandt am 1. August d. J.).

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Eröffnung von Strecken.

Die Kgl. Ungarische Fluß- und Seeschiffahrts-Aktiengesellschaft eröffnet nunmehr die Güteraufnahme von und nach den Stationen Regensburg, Passau und Linz bis auf weiteres.

Es sind somit Regensburg, Passau, Linz, Wien, Pozsony, Ujpest, Budapest und unterhalb Budapest bis einschließlich Zemun resp. Belgrad gelegene sämtliche Stationen und Haltestellen — mit Ausnahme der auf der Strecke Bajaszentpatin gelegenen Haltestelle Monostorzeg — für die Güteraufnahme im Verkehre untereinander offen.

Die im Verkehre mit den Stationen Regensburg, Passau und Linz zur Aufgabe gelangenden Transporte werden aber nur nach Tunlichkeit, mit Gelegenheitsschiffen, befördert.

Regensburg, 3. August 1916. (1074)
Königliche Eisenbahndirektion.

2. Eröffnung von Stationen.

Am 15. August d. J. werden die Bahnhöfe 4. Klasse Münsterberg (Kreis Mohrungen) und Alt Christburg an der Neubaustrecke Riesenburg-Miswalde für den Wagenladungs-, Güter- und Tierverkehr eröffnet. In Alt Christburg und Münsterberg (Kr. Mohrungen) befinden sich hölzerne Viehverladerampen. Die Annahme und Auslieferung von Gegenständen, zu deren Ver- oder Entladung eine feste Rampe erforderlich ist, sowie von Sprengstoffen ist ausgeschlossen.

Mit dem gleichen Tage werden die neuen Bahnhöfe in den Staats- und Privatbahn-Güter- und Tiertarif einbezogen.

Nähere Auskunft über die Höhe der Frachtsätze erteilen die Abfertigungsstellen.

Danzig, den 3. August 1916. (1082)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der beteiligten Verwaltungen.

3. Verkehrswiederaufnahme.

Königsberg-Cranzer Eisenbahn-Gesellschaft.

Die infolge Hochwasserschäden am 5. Juli d. J. eingetretene und von uns in Nr. 57 d. Ztg. gemeldete Betriebsunterbrechung auf der Bahnstrecke Cranz-Neukuhren ist seit heute wieder behoben.

Königsberg i. Pr., 27. Juli 1916. (1065)
Die Direktion.

4. Güterverkehr.

Westdeutsch-Sächsischer Verkehr.

Am 10. August 1916 wird unsere Station Oberfrohna als Empfangsstation in den Ausnahmetarif 8 a für Gießereiroheisen aufgenommen. Näheres enthält der Tarif- und Verkehrsanzeiger der preuß.-hess. Staatseisenbahnen und unser Verkehrsanzeiger.

Dresden, am 3. August 1916. (1069)
Kgl. Gd. d. Sächs. Staatseisenb.,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Badischer Gütertarif.

1. Nachdem auf 1. August 1916 durch den Nachtrag I zum deutschen Eisenbahngütertarif, Teil I, Abteilung B die Preise für Vordrucke neu festgesetzt worden sind, wird die nach unserer Bekanntmachung vom 30. April 1916 erlassene Verfügung wegen Preisfestsetzung für Vordrucke auf den gleichen Zeitpunkt wieder aufgehoben.

2. Mit sofortiger Gültigkeit wird im Ausnahmetarif 9a für Eisen und Stahl in der Überschrift die Bezeichnung Ziffer 2 und 7 in Ziffer 2 und 9 geändert.

Karlsruhe, den 31. Juli 1916. (1067)
Gr. Generaldirektion der Staatseisenbahnen.

Güterverkehr der badisch-schweizerischen Übergangsstationen mit der Schweiz.

Mit Gültigkeit vom Tag der Eröffnung der Brienzersee-Bahn wird im gemeinsamen schweiz. Ausnahmetarif Nr. 18 für Holz und Torf die Anwendung der Serie 3 für die Rorschach-Heiden-Bahn aufgehoben. Näheres in unserem Tarifanzeiger.

Karlsruhe, den 2. August 1916. (1068)
Gr. Generaldirektion der Staatseisenbahnen.

Südwestdeutsch-schweizerischer Verkehr.

Mit 10. August 1916 wird die Station Grünstadt der Kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen, pfälzisches Netz, in den Ausnahmetarif Nr. 22, Abteilung I (roher Ton) der Tarifhefte 2 und 5 einbezogen. Näheres in unserem Tarifanzeiger.

Karlsruhe, den 1. August 1916. (1066)
Gr. Generaldirektion der Staatseisenbahnen.

Kriegsausnahmetarife 2 i—2 IV i.

Mit Gültigkeit vom 7. Oktober 1916 wird der Geltungsbereich der Liegnitz-Rawitscher Eisenbahn in den Kriegsausnahmetarifen eingeschränkt. Näheres im Tarif- und Verkehrsanzeiger. Auskunft geben auch die Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbureau, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 4. August 1916. (1083)
Königliche Eisenbahndirektion.

Westdeutsch-Österreichischer Verkehr. Heft 2 vom 1. Januar 1912.

Am 1. September d. J. werden die Stationen Arnsberg (Westf.), Neheim-Hüsten und Ratingen Ost in den Ausnahmetarif 60 (Porzellanerde), die Stationen Arnsberg (Westf.), Bergisch Gladbach, Hohenlimburg und Neheim-Hüsten in den Ausnahmetarif 69 (Talkstein) aufgenommen.

Näheres enthält der Tarif- und Verkehrsanzeiger der preußisch-hessischen Staatseisenbahnen.

Breslau, den 7. August 1916. (1084)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Preußisch-Hessisch-Schweizerischer Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 10. August 1916 an wird die Station Apollensdorf der K. E. D. Halle (Saale), deren Abfertigungsbefugnisse auf den Verkehr für Eilgut und Frachtgut in Wagenladungen der angeschlossenen Werke und Lagerplätze beschränkt sind, in den allgemeinen Tarif der Hefte 4 und 5 einbezogen. Die direkten Frachtsätze für diese Station ergeben sich durch Anstoß nachstehender Beträge an die Sätze für Halle (Saale):

Eilstückgut	Frachtstückgut				Wagenladungen							
	Klasse		Spezialtarife		Allg. Kassen		Spezialtarife					
							I		II		III	
	1	2	a	b	A	B	a	b	a	b	a	b
Anstoßbeträge für 100 kg in Centimes.												
a) Heft 4												
—	54*	54*	55*	55*	61	54	45	40	45	32	32	20
b) Heft 5												
—	54*	54*	60*	60*	60	54	45	40	45	31	31	19

*) Nur gültig zur Berechnung der Stückgutfracht für gemischte Ladungen. (Vergl. § 13 der allgemeinen Tarifvorschriften Teil I, Abt. B, der deutsch-schweizerischen Gütertarife.)

Karlsruhe, den 2. August 1916. (1072)

Namens der beteiligten Verwaltungen:
Gr. Generaldirektion der Bad. Staatseisenbahnen.

Staats- und Privatbahn-Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 7. August 1916 wird die Station Nienburg (Weser) als Versandstation in den Ausnahmetarif 7d für Schwefelkiesabbrände zur Entzinkung aufgenommen. Näheres Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbureau, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 3. August 1916. (1070)
Königliche Eisenbahndirektion.

Badischer Gütertarif.

Mit Gültigkeit vom 10. August 1916 ab wird für die Überführung beladener Wagen zwischen Karlsruhe Hafen einerseits und Karlsruhe Personenbahnhof anderseits eine Überfuhrgebühr von 6 ₰ für 100 kg, mindestens 6 ℳ für den Wagen eingeführt. Näheres in unserm nächsten Tarifanzeiger.

Karlsruhe, den 4. August 1916. (1077)
Gr. Generaldirektion der Staatseisenbahnen.

Böhmisch-Norddeutscher Kohlenverkehr.

Am 1. Oktober 1916 treten neue erhöhte Frachtsätze. für Osterwieck (Harz), Station der Osterwieck-Wasserlebener Eisenbahn, in Kraft. Sie sind aus dem Österreichischen Verordnungsblatt für Eisenbahnen und Schiffahrt sowie aus unserem Verkehrsanzeiger zu ersehen, auch gibt unser Verkehrsbureau, Wiener Str. 4 II, Auskunft.

Dresden, am 3. August 1916. (1076)
Kgl. Gen.-Dir. d. Sächs. Staatseisenb.,
als geschäftsführende Verwaltung.

Ausnahmetarif für Magermilch, Molke und Buttermilch. — Tfv. 2 II m. —

Mit Gültigkeit vom 7. August 1916 wird der Bahnhof Mannheim als Empfangsstation unter Abschnitt b des Geltungsbereichs aufgenommen. Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbureau, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 3. August 1916. (1079)
Königliche Eisenbahndirektion.

Staats- und Privatbahn-Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 10. August 1916 wird der Bahnhof Eschenriege in die Ausnahmetarife 1 und 10 aufgenommen. Näheres über die Höhe der Frachtsätze im Tarif- und Verkehrsanzeiger.

Auskunft geben auch die Güterabfertigungen sowie das Auskunftbureau, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 4. August 1916. (1080)
Königliche Eisenbahndirektion.

Badischer Gütertarif.

Die Bestimmungen in der Ziffer 3 des Abschnitts H auf Seite 6 des Tarifnachtrags V der Abteilung 1 über Umwandlung der Zollspesen usw. auf den badisch-schweizerischen Übergangsstationen in die Markwährung werden mit sofortiger Wirkung aufgehoben.

Karlsruhe, den 4. August 1916. (1078)
Gr. Generaldirektion der Staatseisenbahnen.

Ausnahmetarif für Heu, Häcksel und Stroh — Tfv. Nr. 2 III p und Ausnahmetarif für Spreu- und Strohmehl usw. — Tfv. Nr. 2 III m.

Der Wiedereinführung des Ausnahmetarifs 2 III p, der für die Zeit vom 1. Juni bis 21. Juni 1916 außer Kraft gesetzt war, wird für die Artikel Heu, Häcksel und Stroh rückwirkende Gültigkeit bis 1. Juni 1916 beigelegt, soweit sie im Einzelfalle beantragt wird.

Ferner wird mit Gültigkeit vom 7. August 1916 „Spreu von Getreide zur Verwendung als Futtermittel" im Warenverzeichnis des Ausnahmetarifs 2 III p nachgetragen und im Ausnahmetarif 2 III m gestrichen.

Auskunft geben die Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbureau, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 3. August 1916. (1073)
Königliche Eisenbahndirektion.

Die Königlich Ungarische Fluß- und Seeschiffahrts-A.-G. teilt mit, daß die Parteien über ihre in den Umschlagsstationen eintreffenden, zur Weiterbeförderung per Schiff bestimmten Sendungen infolge der außergewöhnlichen Verhältnisse derart verfügen müssen, daß die Dispositionen bezüglich der Weiterleitung vor Eintreffen der Transporte in den Umladestationen bereits in den Besitz der Agentie der Umschlagsstelle gelangen oder mit dem Transporte zu gleicher Zeit eintreffen.

Desgleichen müssen bei Transporten, für welche Ausfuhr- bzw. Durchfuhrverbote bestehen, die bezüglichen entsprechend ausgefertigten Aus- bzw. Durchfuhrbewilligungen schon bei Eintreffen der Sendungen im Besitze der Agentie der Umladestation sein oder mit der Ware zu gleicher Zeit eintreffen.

Mit Rücksicht darauf, daß ohne Dispositionen bzw. ohne Ausfuhr- oder Durchfuhrbewilligung anlangende Sendungen in den Umladestationen Güterstauung verursachen und demzufolge auch die glatte und rasche Abwickelung jener Transporte hindern, deren Weiterleitung nichts im Wege stünde, wird die Übernahme der ohne Disposition oder ohne Ausfuhr- bzw. Durchfuhrbewilligung anlangenden Güter von den Agentien verweigert und werden die Konsequenzen die Parteien bzw. die entstehenden Kosten (Wagenstandsgelder usw.) die Sendungen belasten.

Budapest, am 31. Juli 1916. (1075)
Die Direktion.

---

5. Verdingungen.

Verdingung

der Lieferung von Werkstattsmaterialien für die Königl. Eisenbahndirektionen in Altona, Cassel, Erfurt, Hannover und Münster i. W. für das Etatsjahr 1916 (II. Halbjahr) und zwar:

A. 3408 t Stab- und Bandeisen, 1266 t Eisenblech.
B. 346 t Winkeleisen, 90 t Trägereisen 20 t Formeisen, 180 t Roststabflußeisen, 21 t Sprengringeisen.

Eröffnung der Angebote am Dienstag, den 22. August 1916, zu A vormittags 11 Uhr, zu B vormittags 11½ Uhr.

Verdingungsunterlagen gibt unser Zentralbureau gegen 1 ℳ für A, 80 ₰ für B bar in Zimmer 292 ab. Zuschlagsfrist bis 15. September 1916.

Hannover, den 1. August 1916. (1071)
Königliche Eisenbahndirektion.

---

6. Verkauf von Altmaterialien.

Verkauf von 3092 t alten **Oberbau- und Baumaterialien**, bestehend aus zu Eisenbahnzwecken nicht mehr verwendbaren 190 t stähl. Schienen, 630 t Eisenschwellen, 610 t Eisenschrot (Kleineisen, Stangen usw.), 1622 t Stahlschrot (Herzstücke, Laschen usw.), 96 t Gußschrot und 44 t Blechschrot. Der Angebotbogen kann von unserer Kanzlei hier gegen kostenfreie Einsendung von 55 ₰ bezogen oder daselbst eingesehen werden. Die Eröffnung der Angebote wird am 2. September 1916, vorm. 10 Uhr erfolgen.

Elberfeld, den 2. August 1916. (1081)
Königliche Eisenbahndirektion.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Eisenbahndirektions-Präsident a. D. v. Mühlenfels in Berlin.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins
Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nummer 63. **12. August 1916.** **LVI. Jahrgang.**

Inhalt:

Vorsignal mit drei Begriffen. (Ein neuer Vorschlag.)

Ein sibirisches Verkehrsbild.

Nachrichten.

Deutschland: Frachturkundenstempelgesetz. — Unentgeltliche Beförderung ostpreußischer Rückwanderer und ihres Umzugsguts und Beförderung von Erntearbeitern zum halben Fahrpreise. — Hauptversammlung der Pensionskasse für die Arbeiter der preußisch-hessischen Eisenbahngemeinschaft. — Die neue Fernbekohlungsanlage für den Betriebsbahnhof Cöln. — Kriegsteuerungsbeihilfe. — Gemüse- und Obstbeförderung in Württemberg. — Eisenbahndirektionspräsident Rüdlin.

Österreich: Aussig-Teplitzer Eisenbahn. — Eine oberstgerichtliche Entscheidung in der Frage der Zeitkartenvergütung. — Die gekündigten Halbjahrskarten für die Wiener Straßenbahn. — Eisenbahnpostkarten „Balkanzug". — Die Kohlenförderung im ersten Halbjahr 1916.

Ungarn: Kriegshilfe der ungarischen Staatsbahnen für ihre Pensionisten und Witwen. — Personalnachrichten.

Übrige europäische Länder: Eisenbahnerstreik in Schweden. — Teuerungszulage der bulgarischen Staatsbeamten und Bediensteten. — Reiseverkehr zwischen Mitteleuropa und dem europäischen Orient. — Übergabe des zweiten Gleises Konstantinopel-San Stefano für den Betrieb. — Frachtberechnung für Güter, die von militärischen Stellen in den besetzten russischen Gebieten an private Stellen oder Firmen oder Privatpersonen in der Heimat gerichtet sind. — Ein agronomischer Zug der Eisenbahn Moskau-Kasan.

Fremde Erdteile: Große Venezuela Eisenbahn.

Amtliche Mitteilungen.

Amtliche Bekanntmachungen.

Vorsignal mit drei Begriffen. (Ein neuer Vorschlag.*)

Aus den immer wiederkehrenden Erörterungen der Vorsignalfrage unter den Signaltechnikern dürfte wohl hervorgehen, daß es bisher nicht möglich gewesen ist, eine allseitig befriedigende Lösung dafür zu finden. Es bietet anscheinend unüberwindliche Schwierigkeiten, die Vorbereitung auf die drei verschiedenen Stellungen und Begriffe des Hauptsignals durch eine entsprechende Ausbildung des Vorsignals folgerichtig und einwandfrei zum Ausdruck zu bringen. In Nr. 47 dieser Zeitung sind wieder mehrere Vorschläge aufgetaucht, die mir Veranlassung geben, nunmehr auch mit einer Anordnung hervorzutreten, die von der Überlegung ausgeht, daß es sich eigentlich nur um ein Nachahmungs- oder richtiger „Vorahmungssignal" handelt, wenn diese Neubildung erlaubt ist. Wenn auch andere Signalausdrucksmittel zur Anwendung kommen, so erscheint doch die Forderung durchaus angebracht, daß hier auch die für das Hauptsignal maßgebenden Signalgrundsätze anzuwenden sind.

Daß das Bedürfnis nach einem dreibegriffigen Vorsignal tatsächlich immer stärker fühlbar und seine Einführung allmählich zur unabweisbaren Notwendigkeit wird, dürfte wohl nicht mehr zu bezweifeln sein, ebenso daß unser jetziges Vorsignal mit der schmalen Scheibenansicht auf die Dauer unhaltbar ist. Die Ahlowsche Auffassung erscheint jedoch zu weitgehend, besonders indem sie die Erkennungstafel gewissermaßen nur als Ersatz für die unsichtbare Blechkante zu betrachten scheint. Die Erkennungstafel behält m. E. für alle Fälle ihren hohen Wert als auffallendes, weithin sichtbares Zeichen für den Beginn einer zusammenhängenden Signalfolge und ist als solches außerordentlich geeignet, die Aufmerksamkeit des Lokomotivführers an den entscheidenden Punkten der Strecke immer wieder auf sich zu ziehen. Aus allen Kreisen des beteiligten Betriebspersonals wird diese Ansicht immer von neuem bestätigt.

Die Mängel sind nur in der Ausbildung des Vorsignals selber zu suchen und zwar auch nach meiner Ansicht in der Verwendung der so gut wie unsichtbaren Blechkante als signalbildendes Element. Und hier dürfte nun der bisher meines Wissens noch nicht ausgesprochene Gedanke naheliegen, eben diese Blechkante nun wirklich sichtbar zu machen, um sie als richtiges Signal benutzen zu können. Die weitere Folge wird sein, daß die Bedeutung dieser Signalstellungen dann überhaupt eine grundlegende Änderung erfahren muß.

Wenn die bisher unsichtbare Scheibenkante sichtbar gemacht werden soll, muß aus der Linie eine Fläche entwickelt werden, und zwar wird als geeignetste Fläche zum Unterschied von dem vorhandenen Kreise das liegende Rechteck sich von selbst aufdrängen. Dies Rechteck entspricht nun mit seinen wagerechten Linien ohne weiteres der wagerechten Flügelstellung des Hauptsignals, würde also auf „Halt" vorbereiten und die gelbe Farbe erhalten. Da am Hauptsignal auch nur ein Arm die Haltstellung kennzeichnet, würde es grundsätzlich falsch sein, wie von anderer Seite vorgeschlagen, am Vorsignal für die entsprechende Stellung zwei Scheiben zu verwenden.

Die andere Stellung des Vorsignals bildet die Kreisscheibe, die bisher die Haltstellung des Hauptsignals anzeigte, und nun für „freie Fahrt" zur Verfügung steht; sie erscheint eigentlich ihrer Form nach an und für sich nichtssagend und daher viel besser für die Kennzeichnung der ungehinderten Fahrt auf dem durchgehenden Gleis geeignet. Sie wäre natürlich mit grünem Farbanstrich zu versehen und würde somit einem schrägen Flügel am Hauptsignal entsprechen.

Wenn wir nun folgerichtig weitergehen, ergibt sich für den dritten Begriff des Hauptsignals (freie Fahrt für ein oder ein anderes abzweigendes Gleis), der dort durch einen oder zwei weitere schräge Flügel dargestellt wird, einfach die Sichtbarmachung einer zweiten grünen Kreisscheibe am Vorsignal. Damit wäre die unsichtbare Kante als Signalmittel ein für allemal beseitigt. Ebenso würde es auch hier kein Lokomotivbeamter verstehen, wie ebenfalls anderweitig vorgeschlagen, wenn bei zwei Flügeln am Hauptsignal nur eine oder sogar keine Scheibe am Vorsignal erscheinen solle. Zu zwei Flügeln des Hauptsignals müssen in einem klaren und folgerichtigen Signalsystem unbedingt auch zwei Zeichen am Vorsignal gehören.

Für die Dunkelheit würde in folgerichtiger Entwicklung zu den bisherigen gelben und grünen Doppellichtern noch ein weiteres grünes Licht entsprechend der zweiten Scheibe hinzu-

*) D. R.-P. angemeldet.

kommen. Ob es erforderlich wäre, hier ebenfalls ein Doppellicht zu verwenden, dürfte erst im praktischen Betriebe festzustellen sein.

Nach diesen Vorschlägen ergeben sich somit folgende zusammengehörige Signalbilder für das Haupt- und Vorsignal:

Abbildung 1.

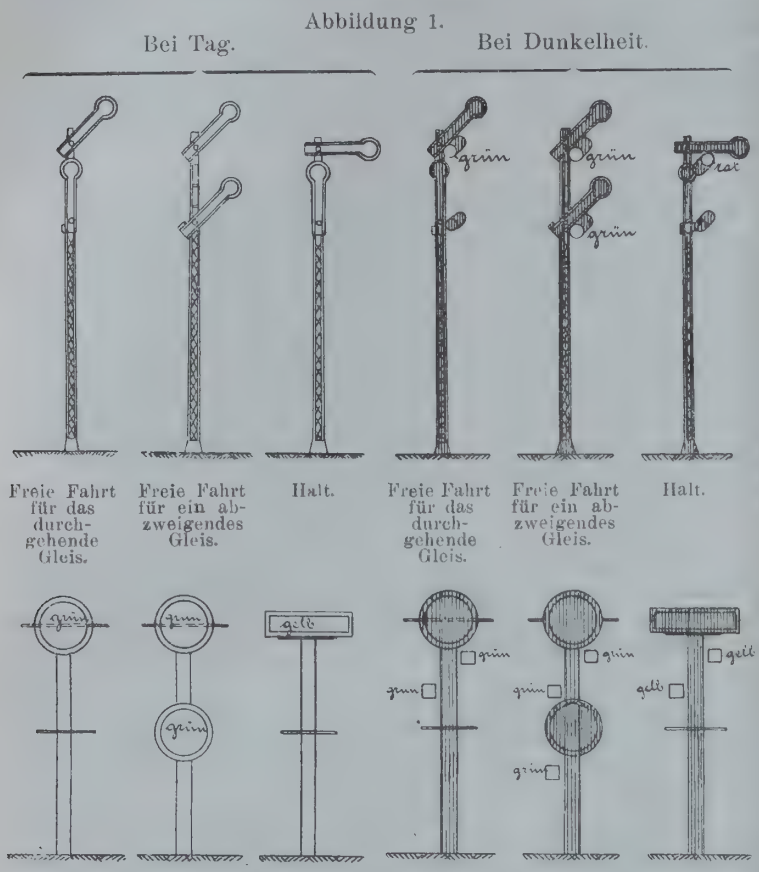
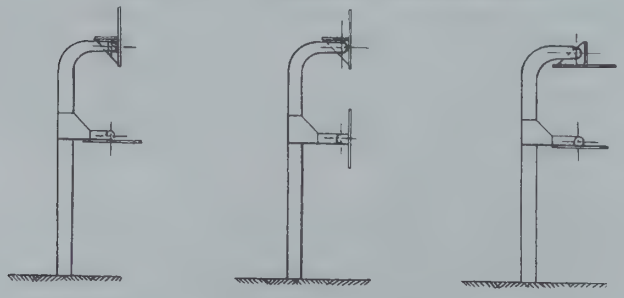


Abbildung 2. Vorsignal in Seitenansicht.



Zum Schluß erscheint es noch angebracht, über die bauliche Ausführung einige Bemerkungen zu machen, aus denen hervorgehen dürfte, daß irgendwelche Schwierigkeiten kaum auftreten werden. Am einfachsten könnte es scheinen, die neue Signalscheibe als Durchmesser auf die Vorderseite der jetzigen Kreisscheibe, senkrecht dazu, aufzusetzen, so daß bei umgelegter Kreisscheibe sich die Fläche der Langscheibe dem Beobachter darbietet. Die Folge würde jedoch sein, daß besonders bei Sonnenbeleuchtung dann auf der Kreisscheibenfläche ein kräftiger wagerechter Schlagschatten entstände, der das Signalbild in unzulässiger Weise beeinträchtigen würde. Es bleibt daher nur übrig, die Langscheibe auf der Rückseite zu befestigen und das Umlegen in umgekehrter Richtung nach unten hin auszuführen; dadurch würde wieder die Lage des Drehpunktes und den Scheibenhalbmesser weiter vor den Pfosten rücken. Ferner würde die Langscheibe, wenn sie nur die Durchmesserlänge der Kreisscheibe erhält, von erheblich geringerer Sichtfläche sein; es empfiehlt sich daher, dieselbe über die Kreisscheibe vorstehen zu lassen und auf diese Weise ihre Sichtbarkeit zu verbessern.

Vielleicht wird es auch zur besseren Unterscheidung von anderen Rechteckscheiben erwünscht oder erforderlich erscheinen, die Seitenkanten durch Halbkreise zu ersetzen, wenn auch die gelbe Farbe wohl jede Verwechslung schon an und für sich ausschließt. Rote Rechteckscheiben werden bisher als Haltsignal verwendet, wobei jedoch lediglich die rote Farbe den Haltbegriff gibt. Es dürfte auch in diesem Zusammenhang durchaus folgerichtig sein, eine gelbe Rechteckscheibe als Vorbereitung für Halt einzuführen, während die bereits vorhandene gelbe Kreisscheibe des Wärtersignals Langsamfahrt ohne folgendes Halt bedeutet.

Die Höhenlage muß für die obere Scheibe ebenso wie jetzt beibehalten bleiben, da die volle Unsichtbarkeit der umgelegten Scheibe nur für eine bestimmte Augenhöhe, die des Lokomotivführers auf der Maschine, vorhanden ist. Die zweite Scheibe wäre also unterhalb anzuordnen, wo wohl genügend Platz verfügbar ist. Die Steuerung der Scheiben und der Laternenblenden würde in der gleichen Weise geschehen, wie bisher. Die allgemeine Anordnung ist aus vorstehender Skizze in der Seitenansicht zu ersehen.

Die in den meisten Erörterungen zum Ausdruck kommende Abneigung gegen die Verwendung der Flügelform für das Vorsignal erscheint bei näherer Prüfung nicht unberechtigt, besonders wenn man auf die ursprüngliche Bedeutung derselben zurückgeht. Der Signalflügel oder -Arm am Hauptsignal ist offenbar in seiner Urbedeutung als Sperrbaum aufzufassen, der in wagerechter Lage die Straße abschließt und in schräger Stellung das Durchfahren gestattet. Diese Bedeutung kommt aber nur dem Hauptsignal zu, während das Vorsignal z. B. kein Halt gebieten kann und soll. Wenn sich nun ein allen billigen Anforderungen genügendes Vorsignal mit drei Begriffen ohne Verwendung von Flügeln schaffen läßt, so erscheint dieser Weg zur weiteren Vervollkommnung unseres Signalsystems als der sachlich allein richtige, und Aufgabe der Fachgenossen würde es sein. Bedenken oder weitere Verbesserungen zur Sprache zu bringen. K.

Ein sibirisches Verkehrsbild.

Seit Fridtjof Nansen die Reise durch das Karische Meer zur Mündung des Jenissei im Jahre 1913 gemacht hat und sodann das vielgelesene Buch: Sibirien, ein Zukunftsland[1]) erscheinen ließ, ist wiederum die Aufmerksamkeit weiter Kreise diesem Teile Sibiriens zugeführt worden. Ausgerüstet war die Forschungsreise von einem Engländer Leed; es sollten wohl auch in erster Reihe wirtschaftliche Interessen Englands gefördert werden. Offenbar hat der gierige Krämergeist Albions wieder einmal zu rechter Zeit einen Fleck Erde entdeckt, auf dem was zu holen ist. Zu rechter Zeit läßt sich in diesem Falle sagen, weil England die Milliarden Rubel doch wohl kaum nach Rußland rollen lassen wird nur gegen ein freundliches Lächeln oder ein verbindliches Versprechen des Zaren, sich bei sich bietender Gelegenheit erstatten zu wollen. Solche Geschäfte macht doch Old-England nicht. Ganz feste Sicherheiten wird Rußland wohl bieten müssen. Sibirien ist dabei gar nicht so schlimm, wenn man es erreichen kann, ohne den Hafen von Petersburg passieren zu müssen. Und da Zähigkeit am Festhalten einmal gefaßter Beschlüsse zu den guten Eigenschaften des Inselvolkes gehört, so sehen wir auch in diesem Jahre wie der „Wjestnik“ (Bote) des russ. Ministeriums der Verkehrs

[1]) Bereits in zweiter Auflage bei Brockhaus, Leipzig 1916, erschienen.

anstalten mitteilt, den Herrn Leed auf dem Wege zur Jenisseimündung. Dieses Mal ist Frankreich mitgeworben worden. Tuch, emaillierte Geschirre, verschiedene Wirtschaftssachen für den Hausbedarf, namentlich aber landwirtschaftliche Maschinen sollen nach Sibirien gebracht werden, während man von dort: Pelzwerk, Felle, Talg holen will. Außerdem soll versucht werden, einen Verkehr mit gesalzenen Fischen einzurichten, wobei es ganz besonders darauf abgesehen ist, den Omul (Herbstlachs) auszuführen. Wie denn überhaupt, so bemerkt unsere Quelle, die Ausfuhr gesalzener Fische aus den nördlichen Gewässern das ganz besondere Interesse sowohl der englischen, wie der französischen Regierung auf sich gelenkt hat, weil damit ein gutes Ernährungsmittel für das Heer gewonnen werden könnte. Nun — England wird wohl noch manches andere in Sibirien und auf dem Wege dorthin finden, was es gut verwenden kann. Es kommt nur darauf an, den Jenissei nicht nur gelegentlich erreichen zu können, sondern Einrichtungen (drahtlose Telegraphie, Fliegerstation usw.) zu treffen, die die Schiffahrt über die Vorgänge im Karischen Meer rechtzeitig unterrichten können, um je nach Lage der Eisverhältnisse die Fahrt einzurichten. Nansen beschreibt die Reise durch das gefährliche Gebiet sehr anschaulich, gibt auch die Mittel und Wege an, die dazu helfen könnten, gewisse Schwierigkeiten aus dem Wege zu räumen, es blieben immer noch solche übrig, die die Natur bereitet — also z. B. namentlich die kurze Schiffahrtszeit. Nansen ist aber doch der Meinung, daß, wenn die erforderlichen Vorkehrungen getroffen werden, es möglich sein würde, das Karische Meer ziemlich gefahrlos und auch regelmäßig durchfahren zu können, sofern die Eisverhältnisse des Jahres es überhaupt gestatten. Nun muß man aber ja nicht glauben, daß mit der Erreichung der Mündung des Jenissei die Gefahren überwunden sind. Zunächst ist die Mündung des Jenissei selbst ein gefährliches Fahrwasser, in dem vom Fahrzeug aus viele Tage lang weder rechts noch links das Land erspäht werden kann, so breit ist der Strom. Ferner ist das Fahrwasser in keiner Weise reguliert. Untiefen, Stromschnellen, so namentlich die großen Stromschnellen bei Ossinowsk, und Felsen machen die Fahrt reichlich gefährlich, so daß zuzeiten die Reise während der Nacht sich von selbst verbietet. Die der Schiffahrt größere Gefahren entgegenstellende Strecke liegt zwischen Turuchansk und Krasnojarsk, dem Punkte, an dem die Eisenbahn des Tomsker Abschnitts (früher „Sibirische" genannt) den Strom überschreitet. Diese Teilstrecke ist aber die längere von der überhaupt (Jenisseimündung-Krasnojarsk) 2676 Werst (= 2855 km) betragenden Fahrt. Es kommt hinzu, daß die Ufer nur wenig besiedelt sind, daß die Schiffahrt also ganz auf eigene Hilfe gestellt ist. Endlich aber stören Brände der anliegenden, unendlichen Wälder die Schiffahrt und gefährden sie durch die Rauchentwicklung in hohem Grade. Das klingt für ein europäisches Ohr etwas eigenartig und dennoch ist es so. Das Frühjahr und der Anfang des Sommers 1915 waren sehr trocken, Regen war kaum gefallen, die Waldungen weit und breit stark ausgetrocknet. Da brach an der Teilstrecke Krasnojarsk Jenisseisk am 25. Juni auf einem „ungeheuer großen Waldgebiete" ein Brand mit einer riesenhaften Rauchentwicklung aus. Dieser Rauch wälzte sich langsam und stetig über den Strom, er war so außerordentlich mächtig, daß er jeden Ausblick hinderte. Die Schiffahrt war daher aufs äußerste gefährdet, da es sehr häufig nicht möglich war, 10 Schritt weit Ausschau halten zu können. Dieser Brand war noch in vollstem Gange, da ereilte auf der Strecke Jenisseisk-Turuchansk das anliegende Waldgebiet ein gleiches Schicksal und fügte dem Verkehr auf dem Strom die gleichen Hindernisse zu. So stand in der Zeit vom 25. Juni bis gegen Ende September der Wald auf einer Strecke von mindestens 1200 Werst weit ins Land hinein „nur mit kurzen Unterbrechungen" in Flammen, die mit ungehinderter Gewalt bis an den Strom vordrangen und selbst die wenigen Ansiedlungen gefährdeten. Dieses Ereignis war so gewaltig, daß selbst die Personendampfer ihre Fahrt nicht fortsetzen und nur mit großen Verspätungen unter lebhaften Gefahren ihre Zielstationen erreichen konnten. Im Jahre 1915 war der Waldbrand mit elementarer Gewalt ausgebrochen und hatte daher besonders schwer den Verkehr geschädigt. „kleinere" Brände nach sibirischen Begriffen bilden aber ziemlich regelmäßig Hindernisse für den Verkehr.

Das sind die Gewalten mit denen ein Verkehr durch das Karische Meer und auf dem Jenissei zu kämpfen hat, um endlich Krasnojarsk zu erreichen.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Frachturkundenstempelgesetz.** Mit Beginn dieses Monats sind bekanntlich die durch das Gesetz vom 17. Juni 1916 (Reichsgesetzbl. S. 555) bedingten Änderungen des Reichsstempelgesetzes über Frachturkunden in Kraft getreten. Die vom Bundesrate zur Auslegung des Gesetzes vom 17. Juni d. J. erlassenen Ausführungsbestimmungen und Grundsätze wurden, soweit sie sich auf Frachturkunden erstrecken, in Nr. 15 des Eis.-Verordn.-Blattes vom 22. Juli bekanntgegeben. Die Änderungen betreffen die Paragraphen 92 bis 104 des Abschnitts VI, 210, 211, 220 und 223 des Abschnitts XIII, 242 des Abschnitts XV sowie einige Vordruckmuster der bisherigen Ausführungsbestimmungen. Um den Inhalt kurz anzudeuten, so wird in den genannten Paragraphen im wesentlichen folgendes behandelt: Begriffliche Unterscheidung der Gütersendungen; Stempelberechnung im gebrochenen Verkehr und im vereinigten Eisenbahn- und Schiffsverkehre; Stempelzeichen (Werte und Ausführung); Verkauf der Stempelzeichen; eiserner Bestand der Eisenbahndienststellen; Entwertung der Stempelmarken; Abstempelung von Privatvordrucken durch Steuerstellen und durch Privatdruckereien; nachträgliche Steuerrichtung ohne Markenverwendung; Eisenbahn-Sammelladungsverkehr der Spediteure; Ausstellung und Aushändigung sowie Aufbewahrung von Frachturkunden; Stempelerlaß aus Billigkeitsrücksichten. — Die Änderungen der Grundsätze zur Auslegung des Reichsstempelgesetzes, Abschnitt IV Frachturkunden, betreffen u. a. den Eisenbahnverkehr mit dem Auslande, die Stempelpflichtigkeit von Frachturkunden und Einzelheiten der Stempelberechnung

Der materielle Inhalt und die Bedeutung der am 1. August in Kraft getretenen Änderungen des Frachturkundenstempelgesetzes sind bereits mehrfach in dieser Zeitung erörtert und gewürdigt worden. Im Anschluß an die Veröffentlichung im Eis.-Verordn.-Blatte sollen daher nur noch einmal kurz die wichtigsten Änderungen hervorgehoben werden. Während bisher nur Frachturkunden über Wagenladungssendungen stempelpflichtig waren unterliegen nunmehr auch Stückgut- (Fracht- und Eilstückgut-) und Expreßgutsendungen, für die ohne Rücksicht auf die Höhe der Fracht ein fester Stempel erhoben wird, der Stempelpflicht. Der Stempel für Wagenladungen ist erhöht, jedoch in der Berechnung vereinfacht. Die Berechnung des Stempels nach dem Ladegewicht und Frachtsatz für 10 t entfällt, entscheidend ist nur der Betrag der errechneten Fracht bis oder über 25 ℳ. Die Stempelsätze betragen für Frachtstückgut und Expreßgut 10 ₰, Eilstückgut 20 ₰, Frachtgut in Wagenladungen: bei einem Frachtbetrage von nicht mehr als 25 ℳ 1.00 ℳ, bei höheren Beträgen 2.00 ℳ, Eilgut in Wagenladungen: bei einem Frachtbetrage von mehr als 25 ℳ 1.50 ℳ, bei höheren Beträgen 3.00 ℳ. Die Steuersätze für Wagenladungen ermäßigen sich auf die Hälfte, wenn das Ladegewicht des Wagens weniger als 10 t beträgt.

Befreit von der Entrichtung des Stempels sind: Urkunden über Sendungen, die frachtfrei zu befördern sind, Urkunden über die Beförderung von frischer Milch, soweit sie nicht in Wagenladungen erfolgt, und Urkunden über Durchfuhrsendungen im internationalen Verkehr. Ebenso unterliegen Duplikate, weitere Ausfertigungen oder Abschriften der Frachturkunden dem Stempel nicht.

Der Sammelladungsverkehr der Spediteure unterliegt einer besonderen Regelung.

Entrichtet wird der Stempel durch Verwendung von Frachturkunden mit eingedrucktem Stempel oder durch Aufkleben von Reichsstempelmarken auf der Urkunde. Bei Wagenladungen wird im allgemeinen wie bisher die Stempelmarke von der Versand- oder Empfangsabfertigung geklebt, dagegen ist bei Stückgut- und Expreßgutsendungen der Absender verpflichtet, Frachtbriefe und Eisenbahnpaketadressen mit aufgeklebter Stempelmarke in dem vorgeschriebenen Betrage zu übergeben, wenn er nicht Frachtbriefe oder Paketadressen mit eingedrucktem Stempel verwendet. Die Stempelmarke muß an der für den Annahmestempel bestimmten Stelle aufgeklebt sein. Mit Erlaß vom 15. Juli hat der preußische Eisenbahnminister als Dienststellen der Eisenbahnen, die Stempelmarken und gestempelte Vordrucke zu verkaufen haben, die Gepäck-, Eilgut- und Güterabfertigungen bestimmt. Welche Wertarten diese Dienststellen zu verkaufen haben, ist der Bestimmung der Eisenbahndirektion und hinsichtlich der Privatbahnen der Eisenbahnkommissare überlassen worden.

Die Änderung des Reichsstempelgesetzes hat auch eine Neuausgabe der vom Deutschen Eisenb.-Verkehrs-Verbande ausgegebenen Dienstvorschrift über den Frachturkundenstempel (F. St. V.) — Kundmachung 5 — erforderlich gemacht. Die neue Dienstvorschrift ist ebenfalls am 1. August d. J. in Kraft getreten.

— **Unentgeltliche Beförderung ostpreußischer Rückwanderer und ihres Umzugsguts und Beförderung von Erntearbeitern zum halben Fahrpreise.** Der preußische Eisenbahnminister und Chef

des Reichsamts für die Verwaltung der Reichseisenbahnen hat auf eine Eingabe des Ostpreußischen Arbeitsnachweisverbandes in Königsberg (Pr.) vom 25. Juli d. J. angeordnet, daß die von dem genannten Arbeitsnachweisverband in die Landwirtschaft der Provinz Ostpreußen zurückgeführten Arbeiterfamilien, die vor dem Kriege aus Ostpreußen abgewandert sind, zum Zweck ihrer Rückwanderung nach Ostpreußen auf den preußisch-hessischen Staatseisenbahnen und den Reichseisenbahnen in Elsaß-Lothringen in der 4. Wagenklasse frei befördert werden und freie Beförderung ihres Umzugsgutes erhalten. Das in Möbelwagen auf Eisenbahnwagen beförderte Umzugsgut hat auf Frachtfreiheit keinen Anspruch. Der Herr Minister setzt dabei voraus, daß die Zurückführung von Arbeiterfamilien nur nach sorgfältiger Prüfung der Verwendungsfähigkeit und gesicherter Unterbringung in der Landwirtschaft erfolgen wird, und daß die freie Fahrt nach Möglichkeit nur für solche Familien in Anspruch genommen wird, die gleichzeitig mit ihrem gesamten Hausrat nach Ostpreußen zurückziehen. Die Tarifvergünstigung wird bei Vorlage einer Bescheinigung nach vorgeschriebenem Muster von der Abgangsstation ohne weiteres gewährt werden.

Gleichzeitig hat der Herr Minister auf eine Eingabe des Verbandes deutscher Arbeitsnachweise in Berlin vom 31. Juli d. J. angeordnet, daß die zur Einbringung der diesjährigen Ernte im Deutschen Reiche von den dem Verbande deutscher Arbeitsnachweise angehörigen öffentlichen oder gemeinnützigen Arbeitsnachweisanstalten, den Arbeitsnachweisen der Landwirtschaftskammern und der deutschen Arbeiterzentrale, Berlin SW 11, Hafenplatz 4 vermittelten Erntearbeiter auf den Strecken der preußisch-hessischen Staatseisenbahnen und der Reichseisenbahnen in Elsaß-Lothringen bis Oktober d. J. einschließlich zur einmaligen Reise nach der Arbeitsstelle und zurück in der 4. Wagenklasse zum halben Fahrpreise befördert werden. Die Ermäßigung wird bei Vorlage eines von den vorbezeichneten Arbeitsnachweisen für Hin- und Rückfahrt je besonders ausgestellten Ausweises von den Fahrkartenausgaben gewährt werden. Als Ausweise dienen die Vordrucke zur Erlangung der Fahrpreisermäßigung zum Zwecke der Arbeitsvermittlung nach entsprechender Abänderung. — Die übrigen deutschen Bahnen sind ersucht worden, sich der Maßnahme anzuschließen.

— **Hauptversammlung der Pensionskasse für die Arbeiter der preußisch-hessischen Eisenbahngemeinschaft.** Die im Jahre 1914 fällig gewesene ordentliche Hauptversammlung der Arbeiterpensionskasse war mit Rücksicht auf die Kriegsverhältnisse im Einverständnis mit dem preußischen Eisenbahnminister bis nach Beendigung des Krieges verschoben worden. Der inzwischen vom Deutschen Reichstage angenommene Entwurf einer Änderung der Reichsversicherungsordnung macht indes die Einberufung der Hauptversammlung in diesem Jahre erforderlich. Sie wird, wie der Vorstand der Kasse bekannt gegeben hat, am 21. und 22. September d. J. in Berlin stattfinden.

— **Die neue Fernbekohlungsanlage für den Betriebsbahnhof Cöln.** Über diese Anlage, die lediglich zur Versorgung von Schnell- und Personenzug-Lokomotiven dient, und die anfangs August teilweise in Probebetrieb genommen worden ist, wird uns aus Cölner Eisenbahnkreisen folgendes mitgeteilt. Die Anlage ist eine 750 m lange Drahtseilbahn, die in Höhe von 50 m über N. N. am Eisenbahndamm diesseits des Cölner Schlachthofs beginnt, wo sich die Anfuhrstelle für die täglich etwa 330 t betragende Menge Lokomotivkohlen befindet. Sie überspannt mehrere Eisenbahngleise, die städtische Kanalstraße im Zuge der Eisenbahnbrücke, den großen Lokomotivschuppen am Gladbacher Wall und endet in Höhe von 79 m über N. N. 24 m über S. O. in einem besonderen Speichergebäude für etwa 5000 t Vorratkohle, die den darunter hindurchfahrenden Lokomotiven mittels eigenartiger Schütt- und Wägevorrichtungen zugeführt werden. Die Anlage ist von der Firma J. Pohlig in Cöln hergestellt. Das Speichergebäude, welches die Firma Gebr. Rank in München in Eisenbeton erbaute, enthält auch Wasservorräte von 1200 cbm zur Lokomotivspeisung. Das Wasser wird von dem in einem Pfeiler der Hohenzollernbrücke befindlichen Wasserwerk aus dem Rhein gepumpt. Der größte Teil der Vorratkohle, mehr als 45 000 t, lagert auf dem in der Hauptsache mit 3 Fahrbühnen ausgerüsteten Kohlenplatz im Bahnzwickel an der Hornstraße. Die noch zum Kohlenplatz gehörigen Hängebahnen liefert ebenfalls die Firma Pohlig, während die zurzeit noch nicht fertiggestellten großen Fahrbühnen dem Eschweiler Bergwerksverein in Auftrag gegeben wurden. Die gesamte Fernbekohlungsanlage mit Zubehör kostet rund 850 000 ℳ und wurde nach den Entwürfen des Geheimen Baurats Hoefer von der Eisenbahndirektion Cöln gemeinsam mit den genannten Firmen ausgeführt. Die völlige Inbetriebnahme dürfte sich aus Gründen der Gleisumbauten noch bis Ende d. J. verzögern.

— **Kriegsteuerungsbeihilfe.** Die bayerischen Zivilstaatsministerien haben mit Wirkung vom 1. Juli d. J. neue Grundsätze für die Gewährung der Kriegsteuerungsbeihilfe an die in den Staatsbetrieben der bayerischen Zivilverwaltung beschäftigten Arbeiter sowie an die Staatsbeamten und die diesen gleichzuachtenden Personen vereinbart. Danach erhalten Staatsbeamte, deren Diensteinkommen 3000 ℳ jährlich nicht übersteigt, die Kriegsteuerungsbeihilfe. Diese beträgt: 1. für ledige Beamte, dann für verwitwete oder geschiedene Beamte ohne Kinder unter 15 Jahren (ohne Rücksicht auf das Lebensalter bei körperlichen oder geistigen Gebrechen), sofern sie nicht erwerbsunfähige Eltern, Großeltern oder Geschwister ganz oder vorwiegend unterhalten und ihr Diensteinkommen jährlich 1200 ℳ nicht übersteigt, monatlich 3 ℳ; 2. für ledige Beamte, dann für verwitwete oder geschiedene Beamte ohne Kinder unter 15 Jahren, wenn sie erwerbsunfähige Eltern, Großeltern oder Geschwister ganz oder vorwiegend unterhalten, ferner für verheiratete Beamte ohne Kinder unter 15 Jahren: a) bei einem jährlich Diensteinkommen von nicht mehr als 2400 ℳ monatlich 6 ℳ, b) bei einem jährlichen Diensteinkommen von mehr als 2400 ℳ, aber nicht mehr als 3000 ℳ monatlich 3 ℳ; 3. für verheiratete, verwitwete oder geschiedene Beamte, die Kinder unter 15 Jahren zu ernähren haben: a) bei einem jährlichen Diensteinkommen von nicht mehr als 2400 ℳ 9 ℳ monatlich bei 1 Kinde unter 15 Jahren und monatlich 3 ℳ mehr für jedes weitere Kind unter 15 Jahren; b) bei einem jährlichen Diensteinkommen von mehr als 2400 ℳ, aber nicht mehr als 3000 ℳ 6 ℳ monatlich bei 1 Kinde unter 15 Jahren und monatlich 3 ℳ mehr für jedes weitere Kind unter 15 Jahren.

Für ledige, verwitwete oder geschiedene Arbeiter ohne Kinder unter 15 Jahren, sofern sie nicht erwerbsunfähige Eltern, Großeltern oder Geschwister ganz oder vorwiegend unterhalten und ihr jährliches Diensteinkommen 1200 ℳ nicht übersteigt, beträgt die monatliche Beihilfe 3 ℳ; für ledige, verwitwete oder geschiedene Arbeiter ohne Kinder unter 15 Jahren, wenn sie erwerbsunfähige Eltern, Großeltern oder Geschwister ganz oder vorwiegend unterhalten, ferner für verheiratete Arbeiter ohne Kinder unter 15 Jahren beträgt die Beihilfe monatlich 6 ℳ bei einem durchschnittlichen jährlichen Diensteinkommen von nicht mehr als 2400 ℳ und monatlich 3 ℳ bei einem solchen von mehr als 2400 ℳ, aber nicht mehr als 3000 ℳ.

Verheiratete, verwitwete oder geschiedene Arbeiter, die Kinder unter 15 Jahren zu ernähren haben, erhalten: a) bei einem durchschnittlichen jährlichen Diensteinkommen von nicht mehr als 2400 ℳ 9 ℳ monatlich bei einem Kinde unter 15 Jahren und 3 ℳ monatlich mehr für jedes weitere Kind unter 15 Jahren. b) bei einem durchschnittlichen jährlichen Diensteinkommen von mehr als 3000 ℳ monatl. 6 ℳ bei 1 Kinde unter 15 Jahren und 3 ℳ monatlich mehr für jedes weitere Kind unter 15 Jahren.

— **Gemüse- und Obstbeförderung in Württemberg.** Die Generaldirektion der württembergischen Staatseisenbahnen hat ihren Dienststellen neuestens eingeschärft, Sendungen von Gemüse aller Art, Kartoffeln und Obst, zumal wegen ihrer derzeitigen Bedeutung für die Volksernährung, zur Verhütung von Verlust und Verderb auf den Stationen und während der Beförderung, insbesondere beim Ein-, Um- und Ausladen, mit ganz besonderer Sorgfalt zu behandeln. Vor allem soll den Frühkartoffeln und dem Tafelobst besondere Sorgfalt zugewendet werden. Mit bekannten Versendern sind die geeignetsten Auflieferungszeiten zu vereinbaren. Zur Verladung sind nur gut gereinigte Wagen, während der heißeren Jahreszeit mit ausreichenden Lüftungseinrichtungen, zu verwenden. In der Bedarfsmeldung sind die Wagen mit dem Zusatz „Gemüse", „Kartoffeln", „Obst" besonders zu bezeichnen. Beim Versand nach Frosteintritt müssen Wagenfenster und sonstige Öffnungen geschlossen sein. Für möglichst rasche Beförderung und schleunige Zustellung am Bestimmungsort ist zu sorgen. Die Vorstände und Aufsichtsbeamten sind angewiesen worden, die erforderlichen Vorkehrungen zu treffen sowie das Stations- und Zugbegleitpersonal andauernd zu ermahnen und zu überwachen. Von den Betriebsinspektionen wird erwartet, daß sie der Sache die nötige Aufmerksamkeit schenken.

— **Eisenbahndirektionspräsident Rüdlin.** Präsident der Königl. Eisenbahndirektion Berlin und zugleich Vorsitzender des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen, ist durch Verleihung des Eisernen Kreuzes II. Klasse am weiß-schwarzen Bande für seine besonderen Verdienste ausgezeichnet worden, die er sich um die Durchführung der im militärischen Interesse aus Anlaß des Krieges erforderlichen Maßnahmen erworben hat. Es kann diese Verleihung zugleich auch als eine erfreuliche Anerkennung der Leistungen der ihm unterstellten Königl. Eisenbahndirektion während der Kriegszeit angesehen werden.

Österreich.

— **Aussig-Teplitzer Bahn.** Im Juli wurden auf den Linien des alten Netzes 292 740 (+ 15 503) Personen und 738 100 (+ 89 997) t Güter befördert. Die Einnahmen betrugen 1 189 470 K., was einer Steigerung von 57 050 K. gegenüber dem Jahre 1915 und einer Verminderung von 183 884 K. gegenüber

m gleichen Monat des Jahres 1914 entspricht. Die gesamten nnahmen vom 1. Januar bis Ende Juli d. J. betrugen 8 017 348 + 648 243) K. Die endgültige Abrechnung ergab im April ne Erhöhung um 16 959 K. — Auf der Lokalbahn Teplitz-ichenberg wurden im Juli 230 602 (+ 24 017) Personen und 408 (+ 3480) t Güter befördert. Die Einnahmen betrugen 4 182 K., was eine Steigerung um 7125 K. gegenüber dem hre 1915 und einen Rückgang um 47 172 K. gegenüber dem eichen Monat des Jahres 1914 bedeutet. Vom Jahresbeginn s Ende Juli betrugen die Einnahmen 2 083 780 (— 36 470) K. e endgültige Abrechnung ergab im April eine Erhöhung um 372 K.

— **Eine oberstgerichtliche Entscheidung in der Frage der itkartenvergütung.** Der Oberste Gerichtshof hat kürzlich in nem Rechtsfalle, betreffend Erstattung des Kaufpreises für e auf galizische Verkehrsgebiete lautenden Zeitkarten des hres 1914 die Entscheidung getroffen, daß eine gesetzliche orschrift nicht besteht, nach welcher das Bahnärar zur istung einer Entschädigung für eine Jahreskarte verpflichtet rden sollte, die infolge des Ablaufes der Geltungsdauer un-ltig geworden ist, ohne daß sie seinerzeit aus irgendwelchen ründen ausgenützt werden konnte. Im Sinne dieser Entschei-ng erscheint daher die Bahnverwaltung zu einer teilweisen stattung des Kaufpreises nur in jenen Fällen verpflichtet, in nen die Rückforderung des Betrages sowie die Rückgabe r Karte noch während der Geltungsdauer der letzteren er-gt ist.

— **Die gekündigten Halbjahrskarten für die Wiener Straßen-hn.** Beim Bezirksgerichte in Handelssachen in Wien ge-igten am 28. Juli drei bemerkenswerte Klagen zur Verhandlung. iche drei Besitzer von Halbjahrskarten wegen erfolgter Auf-ndigung und Abnahme dieser Karten vom 1. Juni d. J. gegen Gemeinde Wien — städtische Straßenbahnen — erhoben hatten. fang Mai hatte die Direktion der städtischen Straßenbahnen läßlich der Tarifregelung beschlossen, von der im § 9 der Be-igungen für die Benutzung von Halbjahrskarten eingeräumten rechtigung Gebrauch zu machen und allen Besitzern von Halb-irskarten, die für die Zeit vom 1. April bis 1. Oktober 1916 teten, mit 2. Juli aufzukündigen. Eine entsprechende Ver-tbarung erschien am 26. Mai in der amtlichen „Wiener Zei-ig", ferner auch in den anderen Wiener Tagesblättern und rde auch in den einzelnen Wagen der „Elektrischen" ange-lagen. Gleichzeitig wurde auch verlautbart, daß diese Karte n 2. Juli an den Besitzern abgenommen und daß denjenigen, iche die Karten bis 16. Juli 1916 an der Ausgabestelle abgeben, halbe Kaufpreis zurückerstattet würde. Durch diese Ver-fung fühlte sich eine große Anzahl von Besitzern solcher lbjahrskarten in ihren ihrer Ansicht nach wohlerworbenen hten beeinträchtigt und materiell geschädigt, da sie vom Juli an bei Lösung von Zeitkarten den höheren Tarif hätten len müssen. Einzelne Besitzer solcher Halbjahrskarten ngten nun beim Bezirksgerichte in Handelssachen gegen die ktion der städtischen Straßenbahnen eine Klage an, in der die Feststellung begehrten, daß die Kündigung unwirksam und daß die Straßenbahn verpflichtet sei, den mit den Besitzern Halbjahrskarten geschlossenen bis 1. Oktober 1916 lautenden rtrag auf Benutzung der Zeitkarten einzuhalten. Wir werden r den Ausgang des Prozesses Mitteilung machen.

— **Eisenbahnpostkarten „Balkanzug".** Die Eisenbahn-Schlaf-gen- und Große Europäische Luxuszüge-Gesellschaft in Berlin in einem an die Geschäftsstelle des Deutschösterreichischen enbahnbeamtenvereins in Prag gerichteten Schreiben mitgeteilt, die Eisenbahnpostkarten „Balkanzug", die nach dem Entwurf Vorsitzenden der Geschäftsstelle, Revidenten Adolf Bilek, gegeben wurden, nunmehr in den zwischen Berlin und Kon-ntinopel verkehrenden Balkanzügen durch die Schaffner der lafwagengesellschaft zum Verkauf gebracht werden. Gleich-zeitig hat diese Gesellschaft eine große Anzahl der Postkarten gekauft und auf diese Weise die heimische Kriegerheimstätten-regung gefördert, da der Reinertrag aus dem Verkauf dieser tkarten ausschließlich der österreichischen Kriegerheimstätten-regung zufällt.

— **Die Kohlenförderung im ersten Halbjahr 1916.** Die Kohlen-derung Österreichs betrug im Juni d. J. 33.3 Millionen Meter-tner. Davon entfallen auf Steinkohle 14.2 Millionen, was e Steigerung gegenüber dem Juni 1915 von 1.3 Millionen terzentner bedeutet. Die Braunkohlenförderung betrug 19.1 2,8) Millionen Meterzentner. An der Steinkohlenförderung ren hauptsächlich beteiligt: Die Reviere Ostrau, Karwin mit (+ 1,1), Kladno, Schlan mit 2,1 (— 0.2) und die galizischen ben mit 1,5 (+ 0.3) Millionen Meterzentner. An der Braun-lenförderung die Reviere Brüx, Teplitz, Komotau mit 12.3 2.5) Falkenau, Ellbogen mit 3.2 (+ 0.5) und Trifail, Segor 0,9 (+ 0.5) Millionen Meterzentner. Im ersten Halbjahre 1916 wurden gefördert: Steinkohle 87,6 (+ 8,3) Millionen Meterzentner, wovon 53,8 (+ 7,4) Millionen auf Ostrau entfallen; an Braunkohle 118,6 (+ 8.8) Millionen Meterzentner, wovon 76.5 (+ 5.5) Millionen auf das Brüxer Revier entfallen. Gegenüber dem letzten Friedenshalbjahre 1914 weist die Förderung an Steinkohle eine Steigerung um 5 Millionen, die an Braunkohle einen Rückgang um 12 Millionen Meterzentner auf.

Ungarn.

— **Kriegshilfe der ungarischen Staatsbahnen für ihre Pensionisten und deren Witwen.** Der Landesausschuß für Kriegshilfe hat beschlossen, die in Ruhestand getretenen Angestellten der ungarischen Staatseisenbahnen und deren Witwen, ebenso wie dies bei den pensionierten Staatsangestellten geschah, einer einmaligen Kriegshilfe teilhaftig werden zu lassen, um auf diese Weise die Folgen der durch die Kriegsverhältnisse hervorgerufenen Teuerung einigermaßen zu lindern. Bei Bemessung der Hilfe wurden dieselben Gesichtspunkte wie bei den Staatspensionisten angewendet. Demnach erhalten jene Staatsbahnangestellten im Ruhestand, die keinen Wohnungsgeldzuschuß erhalten und deren Jahresbezüge 3000 K. nicht überschreiten, bei einer Jahrespension bis 1200 K. 150 K., bei einer solchen von 1201 bis 2000 K. 200 K. und bei einer Jahrespension von 2001 bis 3000 K. 250 K. für das Jahr. Pensionisten mit über 3000 K. und deren Witwen mit über 2800 K. Pension sind der Kriegshilfe nicht teilhaftig. In Ruhestand getretene Unterbeamte und Diener und deren Witwen erhalten bis zu einer Jahrespension von 1000 K. 80 K., von 1001 bis 1200 K. 100 K. für das Jahr. Für solche Unterbeamte und Diener und deren Witwen, die eine Jahrespension von über 1200 K. beziehen, kann eine Kriegshilfe nicht zuerkannt werden. Die Beträge für Kinder sind nicht in Rechnung zu ziehen. Als Grundlage der Anspruchsberechtigung dient der 1. Juli d. J.; die Hilfe wird demnach nur jenen Pensionisten und Witwen ausbezahlt, die an diesem Tage oder vor diesem Zeitpunkte bereits in den Ruhestand getreten waren.

— **Personalnachrichten.** Der Hofrat Karl Darvay und der Ministerialrat Dr. Amadé Rudan wurden in den Adelstand erhoben. — Den Leitern von Hauptabteilungen der Staatsbahndirektion, Direktorstellvertreter Dr. Julius Biber und Eugen Vázsonyi wurde der Titel eines Königlich ungarischen Hofrates und den Oberinspektoren August Probstner, Julius Bánó, Franz Farkas, Karl Pretsch, Béla Villax, Emanuel Chlumszky und Stefan Olsavszky der Titel eines Königlichen Rates verliehen.

Übrige europäische Länder.

— **Eisenbahnerstreik in Schweden.** In Schweden droht wieder das Gespenst eines großen Eisenbahnerausstandes. Das „zufällige" und das „Extrapersonal" der Staatsbahnen in Stockholm hat wegen Ablehnung weitgehender Lohnforderungen am 5. d. M., mittags 12 Uhr die Arbeit niedergelegt. Die Lohnforderungen sind so bedeutend, daß damit jüngere und weniger ausgebildete Hilfskräfte der Staatsbahnen höhere Löhne bekämen als das ältere ausgebildete „außerordentliche" und „ordentliche" Personal. Wenn einer vom Extrapersonal nach Genehmigung dieser Lohnforderungen künftig zu einer ordentlichen Dienststellung berufen würde, würde er eine wesentliche Lohnminderung erfahren. Dies machte die Eisenbahnverwaltung mit Nachdruck geltend, wie auch, daß während des Krieges schon sehr wesentliche Aufbesserungen des Extrapersonals stattgefunden hätten. Die Verwaltung stellt sich gegenüber dem Streik auf den Standpunkt, daß keiner gehindert werden könne, den Eisenbahndienst zu verlassen, wenn er für sich davon einen Vorteil erwarte; wer aber ohne ordnungsgemäße Aufsage den Dienst verlasse, beweise damit eine Unzuverlässigkeit, die ihn für den Eisenbahndienst überhaupt nicht geeignet erscheinen lasse. Wer also am Streik sich beteilige, könne mit einer Wiederaufnahme nicht mehr rechnen. In einzelnen Fällen verfuhr die Verwaltung gegenüber Wiederaufnahmegesuchen auch schon dementsprechend. Trotz dieser klaren Stellungnahme der Verwaltung hat das Extrapersonal zunächst im Stockholmdistrikt die Arbeit niedergelegt, und es fragt sich nun, wie weit sich der Streik außerhalb des Stockholmdistrikts ausdehnt, und vor allem, wie sich der sozialistisch angehauchte, das festangestellte Personal vertretende Eisenbahnerverband zur Sache stellt. Auch aus Nässjö, Jönköping, Norrköping, Alfvesta kommen Nachrichten, daß es unter dem Extrapersonal spukt. Bisher konnte aber der hauptsächlich in Frage kommende Güterverkehr unter erhöhter Beiziehung des außerordentlichen und ordentlichen Personals aufrechterhalten werden. Immerhin ist die Stimmung in Schweden sehr gespannt. Daß gleichzeitig in Stockholm und Gotenburg ein Hafenarbeiterstreik ausgebrochen ist, kommt der

Eisenbahnverwaltung insofern zugute, als dadurch der von diesen großen Hafenstationen ausgehende Verkehr sehr gemindert ist. S.

— **Teuerungszulage der bulgarischen Staatsbeamten und Bediensteten.** Auf Antrag des Finanzministeriums wurde von der gegenwärtig tagenden außerordentlichen Nationalversammlung (Sobranie) mit Rücksicht auf die auch in Bulgarien herrschende große Teuerung den Staatsangestellten — einschließlich des Eisenbahnpersonals — eine festgesetzte monatliche Gehaltszulage gewährt. Infolgedessen hat das Finanzministerium folgende Anordnungen getroffen:

Die Staatsangestellten erhalten vom 1. Juli 1916 bis einschließlich 3 Monate nach erfolgter Abrüstung des bulgarischen Heeres einen monatlichen Teuerungsbeitrag, ohne jedweden Abzug für Steuern usw. und zwar entsprechend den folgenden Gehaltsgruppen:

bei einem Jahresgehalt von	Teuerungbeitrag I Ledige	II Verheiratete ohne Kinder	III Verheiratete mit Kindern
6001 Lewa aufwärts	40 Lewa	60 Lewa	80 Lewa
4801 bis 6000 Lewa	35 „	50 „	70 „
3601 „ 4800 „	30 „	45 „	60 „
2401 „ 3600 „	25 „	35 „	50 „
weniger als 2401 „	20 „	30 „	40 „

Nach Maßgabe vorkommender Änderungen im Familienbestand erfolgt eine neue Bemessung des Teuerungsbeitrages entsprechend der einschlägigen Gruppe II oder III. Wenn ein Lediger sich verheiratet, erhält er den Beitrag nach der Gruppe II für den ganzen Monat, in welchem die Ehe vollzogen wurde. Wenn Verheirateten Kinder sterben oder geboren werden, so kommt gleichfalls für den ganzen Monat die Gruppe II bzw. III hinsichtlich der Bemessung des Teuerungsbeitrages in Betracht. Verheiratete, die nur großjährige Kinder mit eigenem Verdienst haben, erhalten den Teuerungsbeitrag nach der Gruppe II bemessen. Der Teuerungsbeitrag wird auch jedem im Staatsdienst dauernd oder auch nur zeitweilig beschäftigten Arbeiter gewährt, gleichviel ob er im Monatslohn, Taglohn oder Stundenlohn steht, oder seine Arbeit nach Stücklohn vergütet wird.

Ob die Absicht der Regierung, die es als ein Gebot der Notwendigkeit erkannte, die materielle Lage der Staatsangestellten soweit als möglich zu verbessern, ihren Zweck nur halbwegs erreichen wird, ist nicht ganz sicher, da die Teuerungszulage nicht annähernd in einem richtigen Verhältnis zu den auch in Bulgarien längst bestehenden und fortwährend zunehmenden Preissteigerungen steht.

— **Reiseverkehr zwischen Mitteleuropa und dem europäischen Orient.** Seit der Wiederaufnahme des Verkehrs auf der unteren Donau Ende des Jahres 1915 und der Wiederherstellung des Schienenweges Belgrad-Nisch-Zaribrod bzw. Nisch-Üsküb-Gewgeli im Januar d. J. war außer dem mit mancherlei Widerwärtigkeiten verbundenen Weg über Rumänien nur der Weg unter Benutzung der ungarischen Staatsbahnen bis Orsova und im Anschluß an diese, der Donauweg bis Lom, für Reisende nach Bulgarien und Konstantinopel im allgemeinen zur Verfügung. Die Balkanzüge, eigentlich eine Schöpfung aus militärischer Notwendigkeit, standen und stehen auch jetzt nur in sehr beschränktem Maße den Zivilreisenden zur Verfügung. Ihre Benutzung ist nicht allein von der größeren Leistungsfähigkeit des Geldbeutels der Reisenden abhängig, sondern erfordert bekanntlich auch die Erfüllung einer Menge Bedingnisse, die viele Zeit und Laufereien verursachen. Die Benutzung der Balkanzüge, die nur zweimal in der Woche in jeder Richtung zwischen Berlin bzw. München und Konstantinopel verkehren, in unvorhergesehenen sehr dringlichen Fällen, ist infolgedessen ganz unmöglich. Es verbleibt dann nur der Weg über Rumänien oder über Orsova-Lom zur Benutzung. Sowohl auf dem einen wie auch auf dem andern Wege war wegen Ermanglung unmittelbarer Anschlüsse eine Übernachtung in Rustschuk oder in Orsova notwendig. Bis Mitte August d. J. wird jedoch diesem Übelstande abgeholfen werden, indem von den Verwaltungen der ungarischen- und der bulgarischen Staatsbahnen sowie der Österreichischen Donau-Dampfschiffahrts- und der Ungarischen Fluß- und Seeschiffahrtsgesellschaft neue Fahrordnungen eingeführt werden, nach denen unmittelbare Zug- und Schiffanschlüsse in Orsova und Lom vorgesehen sind.

Auch wurde seit 26. Juni d. J., im Anschluß an die Schnellzüge Nr. 903 und 904 der ungarischen Staatsbahnen, zwischen Belgrad-Nisch-Sofia bzw. Nisch-Üsküb-Udowo eine neue Schnellzugverbindung hergestellt.

— **Übergabe des zweiten Gleises Konstantinopel-San Stefano für den Betrieb.** Am 23. Juli d. J., d. i. am Tage der Einführung des türkischen Staatsgrundgesetzes, der als Nationalfeiertag festlich begangen wird, wurde das zweite Gleis der 17,7 km langen Linie Konstantinopel-San Stefano dem Betrieb übergeben. Sein Bau wurde bereits anfangs des Jahres 1911 begonnen, mußte aber infolge der im Herbst 1912 ausgebrochenen Kriegswirren eingestellt werden.

— **Frachtberechnung für Güter, die von militärischen Stellen in den besetzten russischen Gebieten an private Stellen oder Firmen oder Privatpersonen in der Heimat gerichtet sind.** Nach einem Erlaß des Chefs des Feldeisenbahnwesens an die Militär-Generaldirektionen werden infolge unrichtiger Anwendung der Begriffe „Militärgut“ und „Privatgut für die Militärverwaltung“ vielfach auch reine Privatgüter ohne Frachterhebung befördert, während bestimmungsgemäß nur Militärgüter und Privatgüter für die Militärverwaltung im besetzten Gebiet frachtfrei zu befördern sind. In vielen Fällen erfolge die frachtfreie Abfertigung privater Güter allein schon aus dem Grunde, weil der zeitweilige Besitzer oder Absender des Gutes eine militärische Stelle ist. Dieser Umstand allein begründe keineswegs die Eigenschaft eines Gutes als Militärgut oder Privatgut für die Militärverwaltung. Ausschlaggebend sei vielmehr für die Begriffsbestimmung beider Arten von Gütern, daß es sich um Kriegsbedürfnisse handelt und daß ihre Beförderung ausschließlich im Interesse der Heeresverwaltung stattfindet. Als Kriegsbedürfnisse sind Bedarfsgegenstände des Militärhaushalts, d. h. Güter anzusehen, die zum unmittelbaren Gebrauch oder Verbrauch der Truppe oder Heeresverwaltung bestimmt sind, insbesondere also Waffen, Munition, Ausrüstungsgegenstände, Tiere für den Gebrauch der Truppe und Lebensmittel. Für den Begriff „Militärgut“ ist weiteres Erfordernis, daß das Gut sich vor der Aufgabe zur Bahn im Besitz oder Eigentum der Militärverwaltung befindet und durch die Versendung aus diesem Verhältnisse nicht ausscheidet. Äußeres Merkmal des Militärgutes im Bahnverkehr wird fast immer die Versendung von einer militärischen Stelle an eine andere militärische Stelle sein. Nur in Ausnahmefällen, z. B. bei Stücken, die zur Ausbesserung gehen, wird Versand an einen Privaten erfolgen, ohne daß eine Änderung des Besitzverhältnisses eintritt. Für Privatgut für die Militärverwaltung ist im allgemeinen äußeres Merkmal, daß die Sendung an eine Militärbehörde gerichtet ist. Sendungen von einer militärischen Stelle an eine private werden in der Regel als reines Privatgut anzusehen sein, da es sich fast ausnahmslos um Güter handelt, die in das Eigentum des Privaten übergehen und zu dessen Verbrauch bestimmt sind, der Beförderung daher im Interesse des Privaten erfolgt. Daran ändert auch nichts, wenn die Sendung etwa aus Rohstoffen besteht, aus denen der Private Kriegsbedürfnisse herstellt. Rohstoffe zur Herstellung von Kriegsbedürfnissen können nicht selbst als Kriegbedürfnisse im engeren Sinne der Begriffsbestimmung für Militärgut und Privatgut für die Militärverwaltung gelten.

Die Abfertigungsstellen dürfen sich demnach nicht durch vielfach unzutreffende Frachtbriefvermerke verleiten lassen, dem Antrag auf frachtfreie Beförderung stattzugeben, sondern müssen sich ein Urteil darüber zu verschaffen suchen, ob im Einzelfalle die Voraussetzungen für die frachtfreie Beförderung im besetzten Gebiet gegeben sind. Zur Erleichterung einer entsprechenden Prüfung werden in dem Erlasse eine Reihe von Gütern bezeichnet, die nach den bisherigen Beobachtungen im Verkehr in und von den besetzten Gebieten von militärischen Stellen oder durch deren Vermittlung vielfach fälschlich als Militärgut oder Privatgut für die Militärverwaltung aufgeliefert werden. Es wird darauf hingewiesen, daß Vermerke auf dem Frachtbrief, wie Beutegut, Kriegsbeute, in Feindesland beigetriebenes Militärgut, beschlagnahmtes Gut, Kriegsgut zur Verfügung der Kriegs-Rohstoff-Abteilung, Versand erfolgt im Auftrage der Kriegs-Rohstoff-Abteilung oder des Generalgouvernements und dergl. für die Beurteilung, ob das Gut frachtpflichtig ist oder nicht, ohne Bedeutung und nicht zu beachten sind. Trägt der Frachtbrief bei Sendungen an Private, die als Privatgut anzusehen sind, den Vermerk „Militärgut“ oder „Privatgut für die Militärverwaltung“, so hat die Güterabfertigung den Frachtbrief dem Versender zur Streichung des Vermerks zurückzugeben. Kann der Frachtbrief nicht mehr zurückgegeben werden, oder wird die Streichung verweigert, so ist gleichwohl Fracht zu berechnen und unter den beanstandeten Vermerk zu setzen: Als Militärgut bzw. Privatgut für die Militärverwaltung nicht anerkannt. In Zweifelsfällen ist die Fracht zu berechnen.

— **Ein agronomischer Zug der Eisenbahn Moskau-Kasan.** Während das Land in seinen Grundfesten durch den gewaltigen Krieg erzittert; während so viel Arbeitskräfte dem Land durch den Krieg entzogen worden sind, daß 20—50 % der Ackerfläche nicht bestellt werden können; während die Eisenbahnen derart am Ende ihrer Leistungsfähigkeit angelangt sind, daß es nicht einmal glückt, die notwendigsten Bedarfsmittel den großen Städten zuzuführen, so daß die Bevölkerung schwere Not leidet — fährt friedlich ein agronomischer Zug durchs Land und

lehrt das Landvolk über die Fortschritte auf landwirtschaftlichem Gebiet! Das Landvolk — bis zum 15. Lebensjahre steht im Felde und der verbliebene Rest hat offenbar mit der praktischen Landwirtschaft soviel zu tun, daß ihn der theoretische il kaum sehr lebhaft interessieren wird. Aber das alles nur benbei, was der Wjestnik (Nr. 25) des Ministeriums der erkehrsanstalten schreibt, soll selbst für sich sprechen; „In esem Jahre ist für Mittel der Eisenbahn Moskau-Kasan unter twirkung des Ministeriums der Landwirtschaft ein agronomier Zug ausgerüstet worden. Der Zug hat in der Zeit vom Mai bis zum 19. Juni d. J. seine Belehrungsreise ausgeführt d hierbei an 14 Stellen Aufenthalt genommen. Auf dieser ise wurden in erster Reihe Fragen der Tierzucht, der nweinezucht und des Gemüsebaues belehrend behandelt. Im ge wurden landwirtschaftliche Lehrbücher und Bücher über mmferkel englischer Zucht verkauft. Der Zug setzte h so zusammen: zwei Wagen mit Stammferkeln, ein Muswagen über Gemüsezucht, Gartenbaukunst, Viehzucht und lkereiwirtschaft, ein Wagen mit Großvieh, Kleinvieh und Gegel, ein Museumswagen für Geflügelzucht, Schweinezucht und ldbau und ein Auditoriumswagen (!) für Vorträge und Verdlungen. Den Besuchern wurden bei Besichtigung des Zuges läuterungen zuteil. Spezialisten auf dem Gebiete der Agromie begleiteten den Zug, hielten Vorlesungen und leiteten die skussion über landwirtschaftliche Fragen. Die Vorlesungen l Diskussionen wurden durch anschauliche Hilfsmittel, bunte der und Kinematographen erläutert. Der Besuch des Zuges l dessen Besichtigung, das Anhören der Vorträge und der Erterungen, die Ratschläge und Hinweise — alles wurde kostenj dargeboten." Wirklich — ein friedliches Bild mitten im ltkriege! Man muß das alles lesen und noch einmal lesen, es für möglich zu halten, und sich erst vergegenwärtigen, weltfremde Landesteile es noch im heiligen Rußland gibt. Donner der Kanonen, Hunger der hauptstädtischen Bevölkerung — ein friedlicher Lehrmittelzug! Da hat wirklich jeder etwas. — Ein glückliches Land, dies Rußland! m.

Fremde Erdteile.

— **Große Venezuela Eisenbahn.** Bei im allgemeinen wenig veränderten Betriebsleistungen sind die Einnahmen der Bahn, deren Gesellschaftssitz sich in Berlin befindet, im Jahre 1915 dem Geschäftsbericht zufolge um ein Geringes gegen das Vorjahr zurückgeblieben. Anderseits haben sich an den Ausgaben Ersparnisse machen lassen, so daß das Ergebnis noch das des Vorjahres überschreitet. Die Betriebszahl hat sich von rd. 62 % auf rd. 60 % verbessert. Der Ausfall an Mais- und Baumwollfrachten, welche einen Rückgang auf fast ein Drittel des frühern Umfangs erfahren haben, wird auf die immer noch anhaltende Heuschreckenplage zurückgeführt. Über die Aussichten für das laufende Jahr läßt sich keine Voraussage machen. Über das Erträgnis wurde im einzelnen bereits berichtet. Die Dividende beträgt wieder 3 %. Der Vermögensaufstellung ist zu entnehmen, daß die Baurechnung mit 43 658 505 ℳ unverändert zu Buch steht. Wertpapiere haben sich von 210 395 ℳ auf 1 095 195 ℳ erhöht. Die Bankguthaben sind dagegen von 1 133 171 ℳ auf 604 363 ℳ zurückgegangen. Ebenso hat sich der Barbestand von 349 957 ℳ auf 137 003 ℳ vermindert. Die Kleinbahn Güigue steht unverändert mit 79 285 ℳ zu Buch. Anderseits wird gegenüber der Baurechnung ein Abschreibungsbestand von 21 081 704 ℳ und ein Erneuerungsbestand von 1 658 527 ℳ ausgewiesen. Die gesetzliche Rücklage erscheint einschließlich der diesjährigen Zuwendung mit 591 476 ℳ, bei einem Aktienkapital von 21 Millionen Mark.

Amtliche Mitteilungen der Geschäftsführenden Verwaltung.

Eröffnung von Stationen.

Eisenbahndirektionsbezirk Posen. Am 15. August d. J. wird die an der Bahnstrecke Öls-Gnesen zwischen dem Bahnhof I. Klasse Krotoschin und dem Bahnhof IV. Klasse neuerrichtete Güterladestelle Hahnau für den öffentlichen Wagenladungsverkehr eröffnet werden. Die Entfernungen betragen: zwischen Krotoschin und Hahnau 3,22 km, zwischen Hahnau und Hahnau 4,13 km.

Eisenbahndirektionsbezirk Danzig. Am 1. August d. J. werden die Bahnhöfe 4. Klasse Münsterberg (Kreis Mohrungen) und Alt Christburg an der Nebenbaustrecke Riesenburg-Miswalde für den Wagenladungs-, Güter- und Tierverkehr eröffnet. In Alt Christburg und Münsterberg (Kr. Mohrungen) befinden sich hölzerne Viehverladerampen. Die Annahme und Auslieferung von Gegenständen, zu deren Ver- oder Entladung eine feste Rampe erforderlich ist, sowie von Sprengstoffen ist ausgeschlossen.

Vereins-Güterwagenparkverzeichnisse.

Zum Vereins-Güterwagenparkverzeichnis Nr. 8 (Reichseisenbahnen in Elsaß-Lothringen) ist der Nachtrag II herausgegeben worden.

Rundschreiben der Geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. VI 74 vom 3. August d. J. an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Sammlung von Vereins-Güterwagenparkverzeichnissen (abgesandt am 7. August d. J.).

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Eröffnung von Strecken.

Am 1. September 1916 werden die neuen Einführungsanlagen der Hauptbahnstrecke Dessau-Cöthen-Bernburg und der Nebenbahnstrecke Cöthen-Aken (Elbe) in den umgebauten Bahnhof Cöthen in Betrieb genommen.

In der Betriebsführung und Verwaltung der verlegten Strecken tritt eine Änderung nicht ein.

Die Züge werden nach den besonders veröffentlichten Fahrplänen verkehren.

Für die verlegten Bahnstrecken haben Gültigkeit: die Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung vom 1. November 1904 und die Eisenbahn-Verkehrsordnung vom 26. Dezember 1908.

Magdeburg, den 4. August 1916. (1086)
Königliche Eisenbahndirektion.

2. Güterverkehr.

Badisch-Württembergischer Tiertarif.

Mit sofortiger Wirkung wird auf Seite 7 im Abschnitt D folgende Anmerkung zu Ziffer 2 aufgenommen: Wenn zwei oder mehr Einzelsendungen in den nämlichen Wagen verladen sind, werden die Überfuhrgebühren nur einmal erhoben.

Karlsruhe, den 7. August 1916. (1085)
Gr. Generaldirektion der Staatseisenbahnen.

Deutscher Seehafenverkehr mit Süddeutschland.

Mit Gültigkeit vom 14. August 1916 werden die süddeutschen Stationen Jagstfeld, Offenau, Rappenau Saline, Wimpfen sowie die Seehafenstation Saßnitz Hafen in den Ausnahmetarif S 10 für Speisesalz zur Verschiffung seewärts aufgenommen.

Näheres im gemeinsamen Tarif- und Verkehrsanzeiger.

Hannover, den 7. August 1916. (1087)
Königliche Eisenbahndirektion.

Staats- und Privatbahn-Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 15. August 1916 wird die Station Grabow (Oder) als Versandstation in den Ausnahmetarif 9 für Eisen und Stahl aufgenommen.

Nähere Auskunft erteilen die Güterabfertigungen.

Stettin, den 8. August 1916. (1088)
Königliche Eisenbahndirektion.

Pfälzisch-Württ. Güterverkehr.

Am 1. November 1916 treten im Verkehr der Privatbahnstationen der Strecken Korntal-Weissach und Reutlingen-Gönningen, ferner im Verkehr mit Degerloch, Möhringen (Filder) und Neuhausen Frachterhöhungen in Kraft. Gleichzeitig werden die Stationen Bernhausen, Neuhausen (Filder), Echterdingen und Plieningen-Hohenheim in den Tarif aufgenommen. Näheres bei den Dienststellen und in unserem Tarifanzeiger.

Stuttgart, den 7. August 1916. (1091)
Generaldirektion der K. W. Staatseisenbahnen.

3. Nachrufe.

Am 2. August 1916 fiel auf dem Felde der Ehre

Herr Assessor Dr. jur. **Rudolf Kleyböcker,**

Kriegsfreiw. Unteroffizier in einem Feld-Artillerie-Regiment,

Inhaber des Eisernen Kreuzes II. Kl.

Voll Begeisterung eilte er gleich nach Kriegsausbruch zu den Fahnen, kämpfte zunächst im Osten und zuletzt im Westen an der Somme. Wenn er auch nur kurze Zeit bei unserer Verwaltung tätig war, so haben wir dennoch sein lauteres Denken und seine anspruchslose Bescheidenheit kennen und schätzen gelernt.

Aus voller Neigung hat er den Eisenbahnberuf ergriffen; er war ausgerüstet mit reichen Kenntnissen und hätte gewiß noch große Erfolge erzielt, wenn nicht der Tod fürs Vaterland seiner Laufbahn ein jähes Ziel gesetzt hätte. Wir werden dem Verstorbenen ein ehrendes Gedächtnis bewahren.

Lübeck, den 6. August 1916. (1090)

Die Direktion
der Eutin-Lübecker Eisenbahn-Gesellschaft.

Am 2. August d. Js. verschied nach kurzem Krankenlager in Düsseldorf

Herr Regierungs- und Baurat **Karl Husham,**

Vorstand des Königlichen Abnahmeamtes Düsseldorf,

im 66. Lebensjahre.

Der Verstorbene hat 41 Jahre ununterbrochen im Dienst der Staatseisenbahn-Verwaltung gestanden; dem Abnahmeamt Düsseldorf stand er seit dem 1. April 1908 vor.

Wir betrauern in ihm einen lieben und geschätzten Mitarbeiter von vielseitiger Erfahrung und hervorragenden Kenntnissen, der sich mit ganzer Kraft den wichtigen Aufgaben seines Amtes widmete. Sein offenes, liebenswürdiges und lebensfrohes Wesen, sein lauterer Charakter sichern ihm bei uns Allen ein bleibendes, ehrendes Andenken.

Der Präsident (1089)
und die höheren Beamten des Kgl. Eisenbahn-Zentralamts.

Güterverkehr (Fortsetzung).

Elsaß-Lothringisch-Luxemb.-Württ. Güterverkehr.

Am 1. November 1916 treten im Verkehr mit Bronnweiler, Degerloch, Gomaringen, Gönningen, Mähringen, Möhringen (Filder), München, Ohmenhausen und Weissach Frachterhöhungen in Kraft. Gleichzeitig werden die Stationen Bernhausen, Neuhausen (Filder), Echterdingen und Plieningen-Hohenheim in den Tarif aufgenommen. Näheres bei den Dienststellen und in unserem Tarifanzeiger.

Stuttgart, den 7. August 1916. (1092)
Generaldirektion der K. W. Staatseisenbahnen.

Güterverkehr mit den besetzten Gebieten Rußlands.

Der mit Bekanntmachung vom 26. Juli veröffentlichte Tarif für frisches Kern-, Stein- und Beerenobst aus dem besetzten Gebiete in Rußland wird auf den gesamten preußisch-hessischen Staatsbahnbereich ausgedehnt.

Bromberg, den 10. August 1916. (1093)
Königliche Eisenbahndirektion.
namens der beteiligten Verwaltungen.

Österreichisch-Lindauer Güterverkehr. Tarif, Teil II, vom 1. Januar 1911. Ergänzung.

Mit Gültigkeit vom 25. August 1916 bis auf Widerruf, bzw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens bis 1. Februar 1917, sind in dem obenbezeichneten Tarife folgende Ergänzungen durchzuführen:

Auf Seite 19 des Tarifes (Verzeichnis jener Artikel, für welche Ausnahmetarife bestehen) ist nach „Abfälle von neuem Tuch" aufzunehmen:

„Abfälle von Wirkwaren | A—20 | — | 4b | 1f | "

Auf Seite 56 des Tarifs ist im Ausnahmetarif 1f nach „Abfälle von Ramie" und

auf Seite 11 des Nachtrags I im Ausnahmetarif 4b, Serie 2, nach „Abfälle von neuem Tuch" nachzutragen:

„Abfälle von Wirkwaren der Pos. A—20."

Wien, am 7. August 1916. (1096)
K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Österreichisch-Lindauer Güterverkehr. Tarif, Teil II, vom 1. Januar 1911. Änderungen.

Mit Gültigkeit vom 15. Oktober bis auf Widerruf, bzw. bis zur Durchführung im Tarifwege, sind in dem obengenannten Tarife folgende Änderungen durchzuführen:

Auf Seite 25 ist die Artikelbezeichnung „Glastafeln (Tafelglas)" samt allen Angaben zu streichen und dafür zu setzen:

„Glastafeln (Tafelglas), ungeschliffen, belegt, im Falle der Ausfuhr aus dem Vertragszollgebiete der beiden Staaten der österr. ung. Monarchie | G—10—c | — | — | 5a | "

Auf Seite 65 ist im Ausnahmetarif 4c „Glastafeln (Tafelglas) der Pos. G—10—b)" zu streichen und im Ausnahmetarif 5a nachzutragen:

„Glastafeln (Tafelglas) der Pos. G—10—c) im Falle der Ausfuhr aus dem Vertragszollgebiete der beiden Staaten der österr.-ungar. Monarchie."

Wien, am 7. August 1916. (1095)
K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Österreichisch-Lindauer Güterverkehr. Tarif, Teil II, vom 1. Januar 1911. Aufnahme der Abfertigungsstelle Wien Winterhafen.

Mit Gültigkeit vom 20. August 1916 bis auf Widerruf, bzw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens bis 1. Februar 1917, sind in dem obenbezeichneten Tarife folgende Ergänzungen durchzuführen:

Zu A, V (Bestimmungen über die Gebührenberechnung im Verkehre mit einzelnen Stationen):

Auf Seite 11 ist als neuer Punkt aufzunehmen:

7. im Verkehre mit Wien Winterhafen.

Im Verkehr mit Wien Winterhafen sind anzuwenden:

a) für Getreide und Hülsefrüchte der Pos. G—7 Ausnahmetraf 10, Abteilung I a) und b) die für Wien Lagerhaus vorgesehenen Frachtsätze,

b) für die übrigen in dem Freidenauer Lagerhause zur Einlagerung zugelassenen Artikel die für Wien Donaukaibahnhof bestehenden Verbandsfrachtsätze.

Zu A, VI (Verkehrsbeschränkungen):

Auf Seite 14 ist nach Wien Praterkai einzuschalten:

„Wien Winterhafen". Nur Annahme und Abgabe von Stückgütern und Wagenladungen der Donauregulierungskommission und des Lagerhauses der Stadt Wien oder durch deren Vermittlung, sofern Behandlung bzw. Einlagerung nach der Hafenordnung für den Freidenauer Winterhafen bzw. nach den Bestimmungen des Regelments für das Lagerhaus der Stadt Wien zulässig. Keine Nachnahmen.

Zu B II (Reexpeditionstabelle):

Auf Seite 18 wird in der ersten Rubrik die Eintragung „Wien Lagerhaus" abgeändert auf

„	Wien Lagerhaus
	Wien Winterhafen „

Zu G (Kilometerzeiger):

Auf Seite 119 ist nach Wien Westbahnhof nachzutragen:

„ | XXIa | Wien Winterhafen | k. k. St. B. | 664 | "

Wien, am 7. August 1916. (1094)
K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Eisenbahndirektions-Präsident a. D. v. Mühlenfels in Berlin.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nummer 64. **16. August 1916.** **LVI. Jahrgang.**

Inhalt:

Verstößt § 16 der Mustersatzung für Eisenbahn-Betriebskrankenkassen der preußisch-hessischen Eisenbahngemeinschaft gegen die Reichsversicherungsordnung?

Die Zukunft der Leipziger Straßenbahnen.

Nachrichten.

Deutschland: Deutscher Eisenbahn-Personen- und Gütertarif. — Bergedorf-Geesthachter Eisenbahn. — Freiengrunder Eisenbahn. — Erhöhung und Ausdehnung der Kriegszulagen in Oldenburg. — Fahrvergünstigung zum Besuche der Leipziger Mustermesse. — Die Eisenbahnbauten im württembergischen Finanzgesetz für 1916. — Mehlzulagen für das württembergische Eisenbahnpersonal. — Personalnachrichten.

Österreich: Die Einnahmen der Buschtiehrader Bahn. — Donau-Dampfschiffahrtsgesellschaft. — Die Braunkohlenausfuhr auf der Elbe.

Ungarn: Die Betriebseinnahmen der ungarischen Staatseisenbahnen.

Niederlande: Die Holländische E.-G. im Jahre 1915.

Übrige europäische Länder: Neue Dampffähre für den Masnedsund. — Nachrichten von den schweizerischen Eisenbahnen. — Die englische Ausfuhr von Eisenbahnbedarf im Kriege. — Die Betriebsergebnisse der Orientalischen Eisenbahnen. — Eine russische Salzgeschichte.

Allgemeines.

Amtliche Mitteilungen.

Amtliche Bekanntmachungen.

Verstößt § 16 der Mustersatzung für Eisenbahn-Betriebskrankenkassen der preußisch-hessischen Eisenbahngemeinschaft gegen die Reichsversicherungsordnung?

Von **Dr. jur. Hausmann.**

§ 16 der Mustersatzung für Eisenbahn-Betriebs-Krankenkassen der preußisch-hessischen Eisenbahngemeinschaft, der über das Verhältnis der Mitglieder bei Dienstleistungen im Heer und in der Marine Bestimmungen trifft, lautet:

„1. Werden Kassenmitglieder zur Ableistung ihrer Dienstpflicht im Heer oder in der Marine einberufen, so scheiden sie aus der Kasse aus.

2. Kassenmitglieder, die nach abgeleisteter Dienstpflicht zeitweilig zu Übungen oder zum Kriegsdienste zu Lande oder zu Wasser einberufen werden, verbleiben Mitglieder der Kasse, jedoch mit der Maßgabe, daß während der Dauer dieser Dienstleistungen Beiträge von ihnen selbst nicht erhoben werden und alle Ansprüche auf die Kassenleistungen ruhen. Es steht ihnen indes frei, gegen Entrichtung eines Beitrages in Höhe eines Prozents von dem zuletzt maßgebend gewesenen Grundlohn den Anspruch auf die Kassenleistungen für ihre Familienangehörigen während der Dauer der Dienstleistungen zu erhalten."

Das Königliche Oberversicherungsamt Trier hat in einer Entscheidung vom 22. April d. J. ausgesprochen, daß diese Satzungsbestimmung mit der Reichsversicherungsordnung nicht vereinbar sei, weil eine Satzung, wenn sie für den Antritt militärischer Dienstleistungen seitens der versicherungspflichtigen Mitglieder überhaupt Bestimmungen vorsehen wolle, dem § 306 RVO. Rechnung tragen und daher zum Ausdruck bringen müsse, daß bei Fortsetzung der Versicherung im Falle militärischer Dienstleistung das Beschäftigungsverhältnis aufrecht erhalten und auch ein Entgelt gezahlt werde. Auch den freiwilligen Mitgliedern werde durch die genannte Bestimmung der Satzung ihr Recht beschränkt. Der Beginn und das Erlöschen ihrer Mitgliedschaft sei in den §§ 310, 313 und 314 RVO. geregelt. Wenn § 313 RVO. gerade denjenigen Pflichtmitgliedern, die bei Einberufung zur aktiven Dienstpflicht durch Auflösung des Beschäftigungsverhältnisses aus der Pflichtmitgliedschaft ausscheiden, die Tür öffne, in im Wege der Weiterversicherung freiwillige Mitglieder zu werden, so könne umso weniger denjenigen Personen, die zur Zeit des fraglichen Ereignisses bereits freiwillige Mitglieder seien, diese ihre Eigenschaft genommen werden. Außerdem verstoße Ziffer 2 der obigen Satzungsbestimmung gegen § 216 RVO., der das Ruhen der Krankenhilfe erschöpfend regele, den Eintritt in den Militärdienst aber nicht erwähne. Auf Grund dieser Erwägungen hat die Beschlußkammer des Oberversicherungsamts Trier gestützt auf § 326 RVO. angeordnet: „§ 15 der Satzung ist entweder zu streichen oder es ist ihm folgende Fassung zu geben: 1. Werden versicherungspflichtige Kassenmitglieder zur Ableistung ihrer Dienstpflicht im Heere oder in der Marine einberufen, so scheiden sie aus der Kasse aus, es sei denn, daß das Beschäftigungsverhältnis aufrecht erhalten und, außer bei den auf Grund eines Lehrvertrages beschäftigten Personen, ein Entgelt weiter gezahlt wird. 2. Versicherungspflichtige Kassenmitglieder, die nach abgeleisteter Dienstpflicht zeitweilig zu Übungen oder zum Kriegsdienst zu Lande oder zu Wasser einberufen werden, verbleiben Mitglieder, es sei denn, daß das Beschäftigungsverhältnis gelöst wird, oder es ist eine anderweite Fassung im vorstehenden Sinne zu wählen."

Diese Entscheidung erscheint nicht zutreffend, die Einlegung der Beschwerde beim Reichsversicherungsamt wäre dringend zu empfehlen.

Das formelle Recht des Oberversicherungsamts, eine Satzungsänderung anzuordnen, läßt sich auf Grund des § 326 RVO. nicht bestreiten. Ergibt sich nämlich nachträglich, daß eine Satzung nach § 324 Abs. 2 RVO. nicht hätte genehmigt werden dürfen, so hat das Oberversicherungsamt (Beschlußkammer) die erforderliche Änderung anzuordnen. Die Reichsversicherungsordnung rechnet also mit der Möglichkeit, daß eine Satzung, obwohl sie auf Grund des § 324 RVO. vom Oberversicherungsamt daraufhin, ob sie den gesetzlichen Vorschriften genügt, geprüft und genehmigt worden ist, den gesetzlichen Vorschriften nicht entspricht. Es fragt sich daher nur, ob der § 16 der Mustersatzung tatsächlich den gesetzlichen Bestimmungen widerspricht und daher geändert werden muß, und diese Frage dürfte zu verneinen sein.

Wenn das Oberversicherungsamt zunächst auf dem Standpunkt steht, daß es überflüssig sei, für das Verhältnis der Mitglieder bei militärischen Dienstleistungen überhaupt Bestimmungen in den Satzungen zu treffen, so kann dem nicht beigetreten werden. Daraus, daß die Reichsversicherungsordnung diese Fragen nicht unzweideutig und klar regelt, folgt ohne weiteres jedenfalls die Zweckmäßigkeit ihrer Regelung in der

Satzung, die die Versicherungsnehmer — auch in Rücksicht auf die ihnen fehlenden Rechtskenntnisse — über ihre Rechte und Pflichten aufklären soll. In § 321 RVO. ist ausdrücklich vorgeschrieben, daß „die Satzung über Art und Umfang der Leistungen und die Höhe der Beiträge bestimmen muß". Würden die Satzungen für den Antritt militärischer Dienstleistungen keine Bestimmungen treffen, so würde dieser Vorschrift kaum Genüge geschehen sein. Außerdem würden Unklarheiten entstehen, die mindestens als unerwünscht bezeichnet und daher vermieden werden müssen. Von diesem Gesichtspunkt aus erscheint die Ansicht des Oberversicherungsamts, daß die Aufnahme solcher Bestimmungen in die Satzung überflüssig sei, nicht recht verständlich. Da ihre Aufnahme aber doch für zulässig erachtet wird, ist der Standpunkt wenigstens unschädlich und ohne jede Bedeutung.

Verfehlt aber erscheint es, wenn das Oberversicherungsamt glaubt, daß der § 16 der Mustersatzung gegen § 306 RVO. verstoße, weil er nicht zum Ausdruck bringe, ob das Beschäftigungsverhältnis aufrecht erhalten und ein Entgelt weiter gezahlt werde oder ob dies nicht der Fall sei. Das Oberversicherungsamt will die Notwendigkeit, hierüber Bestimmung zu treffen, daraus folgern, daß nach § 306 RVO. die Mitgliedschaft Versicherungpflichtiger mit dem Tage des Eintritts in die versicherungspflichtige Beschäftigung beginne und infolgedessen mit der Lösung des Beschäftigungsverhältnisses erlösche und daß ferner nur als Tatfrage im Einzelfalle festzustellen sei, wann das eine oder andere Ereignis eintrete. Richtig ist, daß Voraussetzung für die Versicherungspflicht das Fortbestehen eines Beschäftigungsverhältnisses ist, doch dürfte dies nicht als argumentum e contrario aus § 306 RVO., sondern vielmehr aus der Bestimmung des § 313 RVO. zu folgern sein, nach der Kassenmitglieder, die aus der versicherungspflichtigen Beschäftigung ausscheiden, unter gewissen Voraussetzungen Mitglieder bleiben können, und daraus, daß § 165 Abs. 2 RVO. ausspricht, daß Voraussetzung für die Versicherung versicherungspflichtiger Personen ihre Beschäftigung ist. Zugegeben mag auch werden, daß es Tatfrage ist, ob das Beschäftigungsverhältnis fortbesteht, die im allgemeinen nur im einzelnen Falle entschieden werden kann. Das hindert doch aber keineswegs, für bestimmte Arten von Fällen, von denen von vornherein feststeht, daß sie völlig gleichartig liegen, ganz allgemein auszusprechen, daß das Beschäftigungsverhältnis fortbesteht oder nicht. Etwas anderes ist auch nicht in § 16 der Mustersatzung geschehen, wenn dort bestimmt ist, daß Kassenmitglieder, die zur Ableistung ihrer militärischen Dienstpflicht einberufen werden, aus der Kasse ausscheiden, und daß Kassenmitglieder, die nach abgeleisteter Dienstpflicht zeitweilig zu Übungen oder zum Kriegsdienst einberufen werden, Mitglieder der Kasse verbleiben. Im ersteren Falle ist ein für allemal unterstellt, daß das Beschäftigungsverhältnis gelöst ist, im zweiten Falle, daß es fortbesteht. Eine solche Satzungsbestimmung muß den Vorschriften der Reichsversicherungsordnung genügen und würde nur dann dagegen verstoßen, wenn solche Unterstellungen irrig wären, also zu Unrecht angenommen sein würde, daß das Beschäftigungsverhältnis erloschen ist oder fortbesteht. Ist sie aber richtig, so kann eine Abänderung der Satzung im angeordneten Sinne nicht in Frage kommen. Es handelt sich also zunächst darum, ob die Satzungen zu recht annehmen, daß bei Ableistung der militärischen Dienstpflicht das Beschäftigungsverhältnis aufhört, dagegen bei militärischen Übungen und beim Kriegsdienst fortbesteht. Es ist daher die Frage zu prüfen, unter welchen Voraussetzungen ein Beschäftigungsverhältnis als fortbestehend angenommen werden kann, und ob diese Voraussetzungen mit Recht bei der Ableistung der militärischen Dienstpflicht verneint und bei militärischen Übungen und beim Kriegsdienst bejaht sind.

Der Begriff des Beschäftigungsverhältnisses ist im allgemeinen unstreitig. Zu ihm gehört zweifelsfrei die Verfügungsmacht des Arbeitgebers über den Beschäftigten, er verlangt aber nicht, daß eine Beschäftigung tatsächlich stattfindet. Es ist daher mit dem Begriff des Beschäftigungsverhältnisses durchaus vereinbar, daß die Verfügungsmacht des Arbeitgebers zeitweilig eingeschränkt ist oder sogar völlig ruht, weil sie auf einen Dritten zeitweilig übergegangen ist. Dieser Standpunkt wird auch vom Reichsversicherungsamt in den Entscheidungen vom 31. Dezember 1914 und 6. Februar 1915 (Amtliche Nachrichten von 1914, S. 813 und von 1915, S. 371) und im Anschluß hieran vom Oberversicherungsamt Trier vertreten. Unter Zugrundelegung dieses Maßstabes ist, wie das Reichsversicherungsamt in den genannten Entscheidungen zutreffend ausführt, die Frage, ob ein Beschäftigungsverhältnis vorliegt, nach tatsächlichen und wirtschaftlichen Gesichtspunkten zu beurteilen, die mit den für ein Dienstverhältnis, im zivil- oder öffentlich-rechtlichen Sinne maßgebenden nicht gleichbedeutend sind.

Unter Würdigung dieser Gesichtspunkte ist die Frage, ob ein Beschäftigungsverhältnis beim Antritt von militärischen Dienstleistungen als fortbestehend zu erachten ist, unschwer zu beantworten. Wenn sie das Oberversicherungsamt Trier dahin beantwortet, daß der Versicherte, der in militärische Dienstverhältnisse eintritt, Kassenmitglied bleibt, wenn er fortdauernd bereit ist, nach Weisung seines Arbeitgebers seine Beschäftigung tatsächlich wieder aufzunehmen, sobald das durch den Militärdienst herbeigeführte Hindernis der Arbeitsbetätigung beendet sein wird, so läßt sich dagegen nur einwenden, daß sie den persönlichen Willen des Versicherten zu sehr betont. Denn nicht allein der Wille des Versicherten, sondern auch der des Arbeitgebers und die gesamten tatsächlichen und wirtschaftlichen Verhältnisse sind zu berücksichtigen. Berücksichtigt man diese aber, so kommt man zu dem Ergebnis, daß bei Kassenmitgliedern, die zur Ableistung ihrer militärischen Dienstpflicht eingezogen werden, ein Beschäftigungsverhältnis aus tatsächlichen und wirtschaftlichen Gründen als fortbestehend nicht angenommen werden kann. Es handelt sich in der Regel um junge, kaum 20jährige, meist unverheiratete Leute, die erst kurze Zeit bei der Eisenbahnverwaltung beschäftigt gewesen sind. Bei ihnen kann nicht ohne weiteres angenommen werden, daß sie nach Ableistung ihrer Dienstpflicht zu ihrer Dienststelle zurückkehren. Die Dienstpflicht beansprucht zudem in jedem einzelnen Falle mindestens 2 Jahre. In dieser ganzen Zeit besteht nicht der geringste Zusammenhang mit der Eisenbahnverwaltung. Vor allen Dingen aber hat der Arbeiter, der zur Ableistung seiner militärischen Dienstpflicht eingezogen wird, sein Arbeitsverhältnis ordnungsmäßig zu kündigen. Scheidet er aber endgültig aus dem Beschäftigungsverhältnis bei der Eisenbahnverwaltung aus, so kann er auch nicht Mitglied der Kasse bleiben. Die Verhältnisse dieser Leute liegen also bei der Eisenbahnverwaltung ein für allemal völlig klar. Einer Regelung im Einzelfalle bedarf es nicht. Diesen Verhältnissen trägt die Satzung einwandfrei und unbedenklich Rechnung, wenn sie bestimmt, daß Kassenmitglieder, die zur Ableistung ihrer militärischen Dienstpflicht einberufen werden, aus der Kasse ausscheiden. Ein Zusatz, daß sie Mitglieder bleiben, wenn das Beschäftigungsverhältnis aufrechterhalten wird, ist überflüssig, weil das Beschäftigungsverhältnis nach den Gepflogenheiten der Eisenbahnverwaltung in solchen Fällen immer erlischt, und Ausnahmen, die einen solchen Zusatz vielleicht rechtfertigen könnten, nicht vorkommen. Ziffer 1 des § 16 der Mustersatzung hält sich somit vollständig in den Grenzen der Reichsversicherungsordnung, jede Änderung würde nur geeignet sein, die klar und deutlich zum Ausdruck gebrachte Rechtslage zu verwischen.

Ganz anders liegen die Verhältnisse bei der Einberufung zu militärischen Übungen und zum Heeresdienst. Eine verschiedenartige Behandlung dieser Fälle und der Ableistung der militärischen Dienstpflicht ist aus den verschiedensten Gründen dringend geboten. Hier handelt es sich grundsätzlich um ältere verheiratete Leute, die seit langen Jahren in den Diensten der Eisenbahnverwaltung stehen. Es sind durchgängig ständige Arbeiter, deren Verhältnis zum Arbeitgeber ein gefestigtes und dauerndes ist. Dieses Verhältnis würde aus wirtschaftlicher

Gesichtspunkten nur gelöst werden dürfen, wenn unbedingt zwingende Gründe als vorliegend erachtet werden müßten und unzweideutig feststünde, daß der beiderseitige Wille sowohl des Arbeitgebers wie des Arbeitnehmers auf dauernde Lösung des Beschäftigungsverhältnisses gerichtet sein würde. Daß dies bei den im allgemeinen nur 14 Tage dauernden militärischen Übungen nicht der Fall ist, daß somit dem Arbeitgeber die ihm zustehende Verfügungsmacht über den Beschäftigten nur vorübergehend durch Übergang auf einen Dritten, die Militärbehörde, entzogen ist, wird selbst vom Reichsversicherungsamt in der erwähnten Entscheidung vom 6. Februar 1915 zugegeben und anerkannt, daß das Beschäftigungsverhältnis in solchen Fällen nicht als beendigt angesehen zu werden braucht. Unseres Erachtens würde es sogar dem Sinne des Gesetzes widersprechen, in solchen Fällen das Beschäftigungsverhältnis als aufgelöst zu betrachten und damit die Leute zu zwingen, aus der Kasse auszuscheiden. Wenn dennoch die Eisenbahnverwaltung ein für allemal bestimmt, daß das Beschäftigungsverhältnis bei militärischen Übungen aufrechterhalten bleibt, so befolgt sie damit nur die Gesichtspunkte, die zur Beurteilung der Sachlage vom Reichsversicherungsamt selbst als maßgebend aufgestellt worden sind. Allerdings ist für das Verbleiben in der Kasse noch die weitere Voraussetzung maßgebend, nämlich die, daß ein Entgelt gezahlt wird, soweit es sich nicht um gesetzlich vorgesehene Ausnahmefälle (z. B. Lehrlinge) handelt. Doch ist dieses Erfordernis, wie das Reichsversicherungsamt in seiner Entscheidung vom 31. Dezember 1914 richtig ausgeführt hat, nicht allzu streng auszulegen, so daß die Versicherungspflicht nicht dadurch berührt wird, daß für eine verhältnismäßig nicht erhebliche Zeit kein Entgelt gezahlt wird. Aber auch diese Voraussetzung ist für die Fälle der militärischen Übungen als erfüllt zu erachten. Würde es nach dem vom Reichsversicherungsamt eingenommenen Standpunkt sogar als die Mitgliedschaft bei der Kasse nicht beeinflussend erachtet werden können, wenn in der Zeit der verhältnismäßig kurzen Übungen ein Entgelt überhaupt nicht gewährt würde, so bestimmt zum Überfluß § 15 der „Lohnordnung für die Arbeiter aller Dienstzweige", die als Bestandteil des Arbeitsvertrages zu erachten ist: „Bei militärischen Übungen im deutschen Heere oder in der deutschen Marine erhalten Arbeiter, die mindestens ein Jahr ununterbrochen beschäftigt und entweder verheiratet sind oder Familienangehörige überwiegend aus ihrem Arbeitsverdienst unterhalten, für die ersten 14 Tage der Übung zwei Drittel ihres Lohnes, und zwar unbeschadet der Unterstützung, die ihnen auf Grund gesetzlicher Vorschrift von der Gemeinde für ihre Familie etwa gewährt wird." Hiernach kann es keinem Zweifel unterliegen, daß auch die Bestimmung der Mustersatzung, nach der Kassenmitglieder, die zeitweilig zu militärischen Übungen einberufen werden, Mitglieder der Kasse verbleiben, den Vorschriften der Reichsversicherungsordnung entspricht, weil in diesen Fällen ganz allgemein bei der Eisenbahnverwaltung nach den geltenden Bestimmungen das Beschäftigungsverhältnis fortbesteht und auch ein Entgelt weiter gezahlt wird, ohne daß es eines entsprechenden Zusatzes in der Satzung bedürfte.

Sind die Fälle, in denen ein Kassenmitglied zum Kriegsdienst einberufen wird, anders zu beurteilen? Die Satzung vertritt den Standpunkt, daß die vorübergehende Einberufung zum Kriegsdienst und die vorübergehende Einberufung zu militärischen Übungen gleich zu erachten seien. Das Reichsversicherungsamt hat in der Entscheidung vom 6. Februar 1915 ausgesprochen, daß zwar bei militärischen Übungen nach dem regelmäßigen Laufe der Dinge auf den Wiedereintritt des Beschäftigten in das ungekündigte Dienstverhältnis nach Beendigung der Übung gerechnet werden könne, daß die Verhältnisse im Falle eines Krieges hiervon aber abweichend lägen. In Ermangelung besonderer Vereinbarungen werde hier die tatsächliche Lösung des Beschäftigungsverhältnisses der Absicht der Beteiligten regelmäßig entsprechen. Das mag bei der Privatindustrie mit ihrem häufigen Arbeiterwechsel richtig sein, bei der Staatseisenbahnverwaltung liegen die Verhältnisse ganz anders. Die Eisenbahnverwaltung beschäftigt im allgemeinen ihre Arbeiter nicht vorübergehend, sondern dauernd. Es ist also ständiges Arbeiterpersonal, das hier in Frage kommt. Bei diesem kann es keinem Zweifel unterliegen, daß jeder einzelne Arbeiter bereit ist, nach Beendigung des Krieges seine alte Beschäftigung wieder aufzunehmen. Daß der Krieg so lange währt und infolgedessen das vorübergehende Ruhen der Verfügungsmacht des Arbeitgebers eine verhältnismäßig lange Zeit in Anspruch nimmt, kann daran nichts ändern. Gleichwohl rechnet jeder Arbeiter mit Bestimmtheit darauf, nach Rückkehr aus dem Felde seine Arbeit bei der Eisenbahnverwaltung wieder aufnehmen zu können. Diesen zweifelsfrei feststehenden Verhältnissen hat auch ihrerseits die Eisenbahnverwaltung dadurch Rechnung getragen, daß sie offen ausgesprochen und durch Erlaß bekannt gegeben hat, daß den aus dem Kriege zurückkehrenden Arbeitern ihre Beschäftigung bei der Staatseisenbahnverwaltung offen gehalten wird. Sie hat dementsprechend für die zum Kriegsdienst eingezogenen Arbeiter andere Arbeiter nur zur vorübergehenden Beschäftigung eingestellt, und ist von diesem Grundsatz nur insoweit abgewichen, als sie das während des Krieges angenommene Personal auch nach dem Kriege dauernd wird beibehalten können. Bei der Eisenbahnverwaltung ist also der beiderseitige Wille des Arbeitnehmers wie des Arbeitgebers darauf gerichtet, die Beschäftigung nach Fortfall der durch den Krieg geschaffenen Hindernisse wieder aufzunehmen. Zu diesen tatsächlichen Gesichtspunkten kommen auch noch die wirtschaftlichen. Wohin würde es führen, wenn das große Heer der Eisenbahnarbeiter, das im Felde steht, nach seiner Rückkehr brotlos wäre, und wohin sollte es führen, wenn die Eisenbahnverwaltung, die sich jetzt während des Krieges notgedrungen mit Gefangenen und anderen Aushilfskräften behelfen muß, nicht damit rechnen könnte, daß ihre alten Arbeiter zu ihr zurückkehren! Das Beschäftigungsverhältnis muß somit bei den Arbeitern der Staatseisenbahnverwaltung bestehen bleiben, mag der Krieg und damit die Behinderung in der Arbeitsbetätigung auch noch so lange dauern, denn stets wird sie keine dauernde, sondern nur eine vorübergehende sein.

(Schluß folgt.)

Die Zukunft der Leipziger Straßenbahnen.

Die Sitzung der Leipziger Stadtverordneten vom 12. Juli 1916 ist auf Jahrzehnte hinaus für das Leipziger Straßenbahnwesen von tiefeinschneidender Bedeutung geworden. Es handelte sich bei Erörterung der hierauf bezüglichen Fragen um die Entscheidung darüber, entweder bis zum Jahre 1936 mit der Änderung des Systems des Straßenbahnbetriebes zu warten, bis zu dem Zeitpunkte also, an dem die „Große Leipziger Straßenbahn" und die „Leipziger Elektrische Straßenbahn" ohne Entgelt an die Stadt übergehen würden, oder ob schon jetzt eine andere Lösung der Frage vorzuziehen sei. Nach dem bestehenden Vertrage kann die Stadt die Große Leipziger Straßenbahn nach Ablauf von 20, 25, 30 oder 35 Jahren (der Betrieb besteht jetzt 20 Jahre) unter gewissen Bedingungen erwerben. In der Ratsvorlage ist auf diese Bedingungen näher eingegangen worden und es werden hieran in der Hauptsache folgende Erwägungen geknüpft: Wenn diese Vertragsbestimmungen Verhältnisse regeln, die erst in 20 Jahren eintreten sollen und auf den ersten Blick für die Gegenwart noch nicht von Bedeutung erscheinen, so habe doch die Erfahrung der letzten Jahre ergeben, daß diese Bestimmungen über die zukünftige Auflösung des Vertrags schon für die gegenwärtigen Verkehrsverhältnisse von größter Wichtigkeit seien, und daß sie mit jedem Jahre, das sich dem Jahre 1936 nähere, aus folgenden Gründen wichtiger würden. Wenn nach Ablauf der Konzessionsdauer die gesamte Anlage mit allen Zubehörungen ohne Entgelt in das Eigentum der Stadtgemeinde übergehe, sei der praktische Erfolg dieser Bestimmung der, daß die Straßenbahnen den Bau neuer Linien nur dann unter-

nehmen könnten, wenn diese ihnen voraussichtlich so viel abwerfen würden, daß bis zur Endigung des Vertrages das gesamte Anlagekapital dieser neuen Linien getilgt sein kann. Bei der Gestaltung des Straßenbahnnetzes könnten neue derartige Linien nur ausnahmsweise in Frage kommen. Verlängerungen bestehender Linien würden überhaupt nicht vorgekommen werden, da infolge des bestehenden 10-Pfg.-Tarifs hierdurch Mehreinnahmen nicht zu erzielen sind. Anderseits sei die Aufrechterhaltung des 10-Pfg.-Tarifs dringend erwünscht. Bei dieser Sachlage würden etwaige Erweiterungen und Verbesserungen im Straßenbahnnetze zukünftig nur durchzusetzen sein, wenn die Stadtgemeinde sich in einem von Jahr zu Jahr steigenden Maße bereit finden würde, den Straßenbahnen von Fall zu Fall besondere Nachlässe an vertraglichen Verpflichtungen oder sonstige Vergünstigungen zu gewähren. Dies müßte in den kommenden Jahren die Stadt entweder finanziell stark belasten, oder, falls die Stadt nicht so weit entgegenkommen wollte, zu einer Stockung im Weiterausbau des Netzes führen. Infolgedessen würden voraussichtlich die letzten Betriebsjahre der Straßenbahnen eine ständige Quelle von Unzuträglichkeiten für die Bürgerschaft und von Streitigkeiten mit der Stadtverwaltung bilden. Außerdem würden, um nach Ablauf der Konzessionsverträge den Betrieb ordnungsmäßig aufrecht erhalten zu können, große Summen für Neuanschaffungen, Ausbesserungen usw. notwendig werden. In richtiger Erkenntnis aller dieser Schwierigkeiten, die bei einem völligen Durchhalten der Verträge bis zum Schlusse kommen müßten, habe die Stadtgemeinde in den Verträgen sich das Recht vorbehalten, schon vorzeitig beide Unternehmen zu übernehmen. Dieses Hilfsmittel erweise sich aber als nicht verwendbar, da die Stadtgemeinde in diesem Falle den Straßenbahnen die gesamten Anlagen nebst rollendem Materiale nach einer aufzustellenden Taxe vergüten und eine derartig hohe Entschädigung nach Maßgabe des Reingewinns der letzten Jahre zahlen müsse, daß ihr der Erwerb der Straßenbahnen außerordentlich hoch zu stehen kommen würde. Da aber die Stadt auf Jahrzehnte hinaus mit den finanziellen Folgen des Krieges stark belastet sei, erweise sich auch der Erwerb der Bahnen als unmöglich.

Der Rat schlug daher den Stadtverordneten vor: 1. der Stadtgemeinde im Straßenbahnwesen den Einfluß zu sichern, den sie notwendigerweise haben muß; dies sei möglich durch einen Aktienbesitz von etwas mehr als 6 Millionen von 22 Millionen Aktienkapital und bei einer entsprechenden Vertretung im Aufsichtsrate; 2. das öffentliche Verkehrswesen, insbesondere den Straßenbahnbetrieb, in organische Verbindung mit dem Autobusbetrieb zu bringen, um ihn hierdurch zu verbessern und zu verbilligen; 3. der jetzigen Generation einen großen Teil des finanziellen Vorteils zu verschaffen, der der Stadtgemeinde im Jahre 1936 etwa zufallen könnte und zwar als Entgelt dafür, daß vor rund 20 Jahren seitens der Stadtgemeinde eine Konzession auf 40 Jahre, also auf Kosten der jetzigen Generation, gewährt worden ist. Den diesbezüglichen Anträgen des Rates wurde mit 36 gegen 15 Stimmen zugestimmt. Nach diesem Beschlusse konzessioniert der Rat die beiden Straßenbahnen bis zum 31. Dezember 1960. Ferner beteiligt sich die Stadtgemeinde an der Großen Leipziger Straßenbahn. Diese übernimmt die der Stadt gehörigen Vorzugsaktien der Leipziger Allgemeinen Kraftomnibus-Aktiengesellschaft. Dies alles geschieht unter der Voraussetzung, daß die Große Leipziger Straßenbahn die Leipziger Elektrische Straßenbahn übernimmt.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Deutscher Eisenbahn-Personen- und Gütertarif.** Am 1. d. M. sind ausgegeben worden: 1. zum Personen- und Gepäcktarif Teil I vom 1. Mai 1916 ein Nachtrag I mit Änderungen und Ergänzungen der Ausführungsbestimmungen zur Eisenbahn-Verkehrsordnung und der Anlagen zum Tarif; 2. zum Gütertarif, Teil I Abteilung A, vom 1. Januar 1912 ein Nachtrag IX, der außer Änderungen und Ergänzungen der Ausführungsbestimmungen zur Verkehrsordnung auch solche zu deren Anlage C enthält; 3. zum Gütertarif, Teil I Abt. B, vom 1. Mai 1916 und zu den Erläuterungen und Entscheidungen zum Teil I Abt. B je ein Nachtrag I, enthaltend Änderungen und Ergänzungen der Allgemeinen Tarifvorschriften nebst Gütereinteilung und des Nebengebührentarifs.

Die Änderunten des Nachtrags I zum Personen- und Gepäcktarif betreffen hauptsächlich die Ausführungsbestimmungen zu § 12 der Verkehrsordnung über Fahrpreisermäßigungen. Die Ausführungsbestimmung XI Fahrpreisermäßigung für deutsche Kriegsbeschädigte, hat in Ziffer 1 und 4 eine neue Fassung erhalten. Außerdem ist zu § 40 der Verkehrsordnung, Annahme von Expreßgut, eine neue Ausführungsbestimmung erlassen, die über die Verwendung des Frachturkundenstempels auf der Eisenbahnpaketadresse entsprechend den Vorschriften des am 1. August d. J. in Kraft getretenen Reichsstempelgesetzes Anordnungen trifft. Von den Änderungen usw. der Anlagen zum Tarif wäre zu erwähnen, daß die Überführungsgebühren für Gepäckstücke von und nach Berliner Bahnhöfen vom 1. d. M. ab erhöht worden sind. — Nachtrag IX zum Gütertarif, Teil I Abt. A, enthält Änderungen und Ergänzungen der Ausführungsbestimmungen zu den §§ 56, 62 ([8]), 69 Abs. (5) und 72 der Verkehrsordnung. Zu § 56, Inhalt des Frachtbriefs ist als neue Ausführungsbestimmung aufgenommen, daß Frachtbriefe über Frachtstückgut und Eilstückgut vom Absender mit eingedrucktem Stempel oder aufgeklebten Marken in dem vorgeschriebenen Betrage des Frachturkundenstempels zu übergeben sind. Die Marke ist an der für den Stempel der Versandstation vorgesehenen Stelle des Frachtbriefes aufzukleben. Bei Frachtbriefen über Wagenladungen wird der Stempel durch die Eisenbahn verwendet. Die Ausführungsbestimmung VI ([1]) zu § 62 ([8]) der Verkehrsordnung, Bezettelung der Stückgüter durch den Absender hat eine bereits seit 1. Mai d. J. gültige neue Fassung erhalten. Hiernach ist vom Absender zur Kennzeichnung von Frachtgut weißes Papier, zur Kennzeichnung von Eilgut oder eilgutmäßig zu beförderndem Frachtgut rotes Papier oder weißes Papier mit rotem Rande zu verwenden. — Die durch Nachtrag I eingetretenen Änderungen und Ergänzungen des Gütertarifs, Teil I Abt. B, und der hierzu von den deutschen Eisenbahnverwaltungen ausgegebenen Erläuterungen und Entscheidungen sind weniger erheblich. Sie betreffen u. a. Bestimmungen über den Lauf der Fristen während der Kriegsdauer, bei der Anbringung von Erstattungsanträgen betreffend Ausfuhrgüter bei Beförderung nach Binnenstationen (§ 16 Ziff. 5). Ferner wird bestimmt, daß für die im Nebengebührentarif, Abschnitt Ziff. 1—7, angeführten Vordrucke zu Frachtbriefen, Zoll- und Steuerpapieren sowie statistischen Anmeldescheinen bis auf weiteres die doppelten Preise erhoben werden.

— **Bergedorf-Geesthachter Eisenbahn.** Nach dem Geschäftsbericht der Gesellschaft für 1915/16 zeigte das abgelaufene Geschäftsjahr trotz des Krieges eine sehr erfreuliche Entwicklung. Auf der Bergedorf-Geesthachter Strecke stiegen die Einnahmen unter dem Einfluß des lebhaften Personen- und Güterverkehrs derart, daß sie beinahe das Doppelte der vorjährigen Erträgnisse aufwiesen. Auf der Vierländer Strecke stiegen die Einnahmen gleichfalls, erreichten jedoch noch nicht wieder die Einnahmen des letzten Friedensjahres. Für beide Linien zusammen ergab das Geschäftsjahr eine Mehreinnahme von 71 %. Die Betriebsausgaben haben naturgemäß durch die große Zunahme des Verkehrs und durch erhöhte Kosten der Betriebsmaterialien gleichfalls eine erhebliche Zunahme erfahren. Da aber das Steigerungsverhältnis bei den Ausgaben weit hinter dem der Einnahmen zurückbleibt, und außerdem die Nebenbetriebe einen erhöhten Gewinn brachten, gestattet das Gesamtergebnis, nach besonders verstärkten Rücklagen zum Erneuerungsfonds und der gesetzlichen Rücklage für die Kriegsgewinnsteuer eine Dividende von 10 % auf die dividendenberechtigten Vorzugs- und Stammaktien zu verteilen und einen reichlichen Betrag durch Überweisung an den Dividenden-Ausgleichsfonds für spätere Beschlußfassung zurückzustellen. Die Gesellschaft erzielte einen Betriebsgewinn von 855 083 ℳ (i. V. 498 851 ℳ). Nach Abzug der Betriebsausgaben von 381 040 ℳ (271 459), Zinsen von 69 570 ℳ (75 101) und Rücklagen von 36 274 ℳ (40 367) verbleibt ein Reingewinn von 368 200 ℳ (121 046), woraus je 10 % (i. V. 6 %) Dividende auf die Vorzugsaktien Lit. A und die Stammaktien Lit. B verteilt, 20 487 ℳ dem Reservefonds und 1973 ℳ dem Spezialreservefonds überwiesen, 136 000 ℳ für Kriegsgewinnsteuer verwendet, 8324 ℳ Gewinnanteile vergütet und 59 614 ℳ zuzüglich des vorjährigen Gewinnübertrages von 34 047 ℳ, zusammen 90 462 ℳ, dem Dividendenausgleichsfonds zugewiesen werden.

— **Freiengrunder Eisenbahn.** Die Betriebseinnahmen der Gesellschaft betrugen in 1915/16 303 606 ℳ (217 478 ℳ i. V.). Der Gewinn beläuft sich nach Abzug aller Unkosten, Reservestellungen usw. mit insgesamt 52 844 ℳ (43 757) auf 102 453 ℳ (58 891). Hiervon sollen 5½ % (3½) Dividende verteilt und 4209 ℳ (3247) auf neue Rechnung vorgetragen werden. In der Bilanz wird ein Guthaben von 106 996 ℳ (31 864) bei der Aktiengesellschaft für Bahnbau und -Betrieb ausgewiesen.

— **Erhöhung und Ausdehnung der Kriegszulagen in Oldenburg.** Durch Verordnung vom 15. Juli d. J. ist rückwirkend vom 1. Juli ab die bisher gewährte Teuerungszulage erhöht und der Kreis der Zulagenempfänger erweitert worden. Nunmehr erhalten Zivilstaatsdiener, Angestellte, Arbeiter und Arbeite-

nen die Zulage, wenn sie in ihrem Familienverbande eigene er fremde Kinder unter 15 Jahren unterhalten, und ihr steuerres Jahreseinkommen beträgt beim Vorhandensein von einem er zwei Kindern weniger als 3000 Mark, drei Kindern weniger 3036 Mark, vier Kindern weniger als 3072 Mark, fünf Kinrn weniger als 3108 Mark usw. Alleinstehende Personen und nderlose Familien kommen nach wie vor nicht in Betracht mit r Ausnahme, daß nach den jetzt getroffenen Bestimmungen n Kindern solche erwerbsunfähige Angehörige gleichgeachtet rden sollen, deren Lebensunterhalt ganz oder überwiegend n den Bediensteten bestritten wird. Jedoch werden bei Verrateten die Ehefrau und bei Ledigen ein Angehöriger nicht tgerechnet. Die Kriegszulage selbst ist beim Vorhandensein n einem oder zwei Kindern von 72 Mark auf 108 Mark jährh erhöht worden und steigt für jedes weitere Kind um 36 Mark. ganzen dürfen das steuerbare Einkommen und die Kriegslage den auf den einzelnen Fall nach obigen Einkommensgrenn zutreffenden Höchstbetrag nicht übersteigen. Als steuerres Einkommen gilt der Einnahmebetrag, nach dem die Stufe r Einkommensteuer ermittelt ist.

— **Fahrvergünstigung zum Besuche der Leipziger Mustersse.** 1. Zur Erleichterung des Besuches der vom 27. August 2. September d. J. stattfindenden Mustermesse in Leipzig rden den Besuchern (auch den Ausstellern) in der Zeit vom August bis 1. September d. J. gegen Vorzeigung einer von Leipziger Handelskammer auf ihren Namen ausgefertigten, t einer Nummer versehenen Bescheinigung einfache Fahrten II. oder III. Klasse der gewählten Zuggattung verabgt, die zur Rückfahrt bis mit 8. September d. J. ohne Nachlung gelten. Die Karten gelten zur Hin- und Rückfahrt nur die darauf vermerkten Strecken in direkter Fahrt; Umwegrten sind unzulässig. Kinder unter 14 Jahren sind von der rgünstigung ausgeschlossen. — 2. Im rechtsrheinischen yern und in Baden sind auch bei Benutzung der Personenzüge III. Klasse Eilzugkarten III. Klasse zu lösen. 3. Die Abfertigung erfolgt auf Blankokarten, die mit entsprechendem handriftlichem Vermerk wegen der Gültigkeit zur Rückfahrt zu rsehen sind. Soweit direkte Fahrkarten nach Leipzig nicht sgestellt werden können, werden Fahrkarten nach einer zur ulösung geeigneten Station ausgegeben.

— **Die Eisenbahnbauten im württembergischen Finanzgesetz 1916.** Wie schon für 1915, ist auch für 1916 in Berücksichung der Zeitverhältnisse ein besonderes Eisenbahnbaugesetz in irttemberg nicht aufgestellt vorden Es wurden in Art. 10 des rttembergischen Finanzgesetzes für das Rechnungsjahr 1916 außerordenliche Bedürfnisse der Verkehrsanstaltenverwaltung 60 000 ℳ bestimmt. Nach der Begründung zum Entwurf des anzgesetzes standen am Ende des Rechnungsjahres 1914 der enbahnverwaltung für außerordentliche Bedürfnisse von heren Verwilligungen noch rd. 23½ Millionen Mark zur Verung. Hierzu kam ein der Verkehrsanstaltenverwaltung im re 1915 verwilligter Betrag von 3 Millionen Mark. Von diesen ½ Millionen Mark hat im Rechnungsjahr 1915 die Eisenbahnwaltung rd. 13 Millionen ausgegeben, so daß ihr zu Beginn Rechnungsjahrs 1916 noch etwa 13½ Millionen zur Verfügung nden. Da im Jahre 1916, namentlich für die Neu- und Erterungsbauten in und um Stuttgart sowie für Fahrzeuge mit Aufwendung höherer Beträge als für 1915 zu rechnen ist, so ten diese Mittel zur Deckung des außerordentlichen Aufwands Eisenbahnverwaltung im Rechnungsjahr 1916 unter Umständen ht völlig zugereicht. Es wurde daher zu den früher genehmigten umen ein weiterer Pauschbetrag von 3 Millionen Mark für ßerordentliche Bedürfnisse der Verkehrsanstalten zur Verfüng gestellt. Der neu verwilligte Betrag soll nach der Erklärung Regierung im wesentlichen zur Fortführung der verabschieen und begonnenen Bauten sowie zur Beschaffung von Fahrgen dienen; neue Bauten sollen nur in Angriff genommen rden, soweit sie durchaus unaufschieblich sind. Der neue Beg und die in früheren Gesetzen für außerordentliche Bedürfnisse der Verkehrsanstaltenverwaltung verabschiedeten und noch ht verwendeten Ausgabebeträge sind als unter sich deckungsig bezeichnet. Die erforderlichen Mittel sollen zu gegebener t im Wege der Aufnahme eines Staatsanlehens flüssig gemacht rden.

— **Mehlzulagen für das württembergische Eisenbahnpersonal.** württembergische Landesgetreidestelle hat bestimmt, daß zu Schwerarbeitern, denen auf ihren Antrag für ihre son eine tägliche Mehlzulage von 50 g gewährt wird, auch Angestellten der Verkehrsanstalten zählen, die nach der en obliegenden Beschäftigung regelmäßige körperliche, mit onderem Kraftaufwand verbundene Arbeit zu leisten haben, namentlich die im Nachtdienst verwendeten Unterbeamten, beiter und Arbeiterinnen, das Lokomotiv- und das Zugbegleitpersonal, die Stations-, Bahn-, Werkstätten- und Güterbodenarbeiter. Außerdem erhalten Haushaltungsvorstände mit einem jährlichen Arbeitseinkommen bis zu 2500 ℳ, die die allgemeine Minderbemittelten-Zulage von 25 g täglich für sich und ihre Familie beanspruchen können und beziehen, ohne besonderen Antrag für die Hälfte ihrer Haushaltungsmitglieder eine weitere Zulage von je 25 g für den Tag. Durch diese Maßnahmen haben entsprechende Eingaben von Vereinigungen des württembergischen Eisenbahnpersonals ihre Erledigung gefunden.

— **Personalnachrichten** Bei der preußisch-hessischen Staatsbahnverwaltung sind folgende Änderungen eingetreten: Der Regierungsbaumeister des Eisenbahn- und Straßenbaufachs Albert Scholl ist bei der Eisenbahndirektion in Erfurt zur Beschäftigung im Staatseisenbahndienste einberufen. — Der Regierungs- und Baurat Husham Vorstand des Eisenbahn-Abnahmeamts in Düsseldorf, ist gestorben.

Bei der sächsischen Staatseisenbahnverwaltung sind die Regierungsbaumeister Paul Otto Müller vom Neubauamt Dresden-A. West zum Bauamt Leipzig II und Voigt vom Bauamt Leipzig II zum Neubauamt Aue versetzt.

Österreich.

— **Die Einnahmen der Buschtiehrader Bahn** bewegen sich in stetig aufsteigender Linie, was mit den günstigen Ergebnissen des Kohlenverkehrs, namentlich der Braunkohlenförderung, zusammenhängt. Die Gesamteinnahmen im Juli betragen 2 094 834 K. (+ 371 900 K.), hiervon entfallen auf die A-Linie 909 494 K. (+ 164 000 K.) und auf die B-Linie 1 185 340 K. (+ 207 900 K.). Der Personenverkehr mit 445 429 (+ 72 778) Personen trug zu dem Ergebnisse mit 519 857 K. (+ 81 587 K.) bei, der Güterverkehr mit 725 142 (+ 107 070) t brachte 1 574 977 Kronen (+ 290 313 K.). Faßt man die ersten sieben Monate des abgelaufenen Jahres zusammen, so ergibt sich eine Gesamteinnahme von 14 392 212 K. (+ 3 681 289 K.), an welcher die A-Linie mit 6 146 488 K. (+ 1 292 743 K.) und die B-Linie mit 8 245 724 Kronen (+ 1 388 516 K.) beteiligt ist. Aus dem Personenverkehr mit einer Zahl von 2 647 934 (+ 475 989) Personen stammen 2 728 675 K. (+ 351 884 K.), aus dem Güterverkehr mit 5 909 003 (+ 720 324) t 11 663 537 K. (+ 2 329 375 K.). Die Richtigstellung für März ergab bei der A-Linie einen Mehrbetrag von 98 656 K. und bei der B-Linie einen Mehrbetrag von 105 276 K.

— **Donau-Dampfschiffahrtsgesellschaft.** Die Administration der Gesellschaft hat in ihrer letzten Sitzung beschlossen, den Angestellten mit Rücksicht auf die erschwerten Lebensverhältnisse eine neuerliche Kriegsaushilfe zu gewähren, deren Gesamterfordernis im Durchschnitte wieder eine Monats- bzw. Lohnquote zuzüglich eines 10- bis 20proz. Zuschusses — je nach dem Familienstande — beträgt und bei deren Verteilung besonders die niedriger besoldeten Klassen eine weitergehende Berücksichtigung finden. Auf Grund eines früheren Administrationsbeschlusses wurde den Angestellten für das laufende Jahr bereits eine volle Gehalts- bzw. Lohnquote mit den oberwähnten Zuschüssen zugebilligt.

— **Die Braunkohlenausfuhr auf der Elbe** nach Deutschland betrug im Juli 1,1 (— 0,1) Millionen Meterzentner. In den ersten sieben Monaten dieses Jahres stellte sich die Braunkohlenausfuhr auf 5,5 (— 0,4) Millionen Meterzentner.

Ungarn.

— **Die Betriebseinnahmen der ungarischen Staatseisenbahnen** gestalteten sich im Juni d. J. nach den vorläufigen Ausweisen gegen die abgerechneten Ergebnisse des Vorjahres wie folgt:

	1916 K.	gegen 1915 K.
Personen und Gepäckverkehr . . .	20 150 800	+ 1 830 813
Eil- und Frachtgutverkehr	29 125 600	+ 5 099 089
Zusammen	49 276 400	+ 6 929 902

Die Mehrung der Einnahmen aus dem Personen- und Gepäckverkehr beträgt somit 9,99, jene aus dem Eil- und Frachtgutverkehr hingegen 21,22, insgesamt 16,37 %.

Auf 1 km durchschnittliche Betriebslänge (bei 8864,4 km Gesamtlänge in beiden Jahren) entfallen 5559 (i. V. 4777) K., d. i. im laufenden Jahre um 782 K. mehr als im Jahre 1915.

Während des Voranschlagsjahres (1. Juli 1915 bis 30. Juni 1916) betragen die Gesamteinnahmen

des Personen- und Gepäckverkehrs	269 407 877	+ 93 344 392
des Eil- und Frachtgutverkehrs	334 245 069	+ 82 769 261
Insgesamt	603 652 946	+ 176 113 653

Die hier angegebenen Mehreinnahmen bedeuten in Prozentsätzen eine Besserung um 53,02 bzw. 32,91, und insgesamt um 41,19 %. Dieses gute Ergebnis ist unter den obwaltenden Kriegsverhältnissen gewiß hoch anzuschlagen. Mr.

Niederlande.

— **Die Holländische Eisenbahngesellschaft im Jahre 1915.** Die Gesellschaft hat im Jahre 1915 das Netz der Haarlemermeerlinien ganz fertigstellen können. Es wurden dem Betriebe übergeben die Strecken Amsterdam Willemspark-Aalsmeer (14,014 km) und Bovenkerk-Uithoorn (7,598 km) am 1. Mai, Uithoorn-Alphen Oudshoorn (23,234 km) am 1. August und Uithoorn-Nieuwersluis (15,205 km) am 1. Dezember. Außer Betrieb gesetzt wurde dagegen am 4. Dezember die Strecke Anna Paulownastraat-Laan van Meerdervoort der nebenbahnähnlichen Kleinbahn Haag-Scheveningen Strand. Die gesamte Länge der betriebenen Bahnen betrug somit Ende 1915 1589,203 km, wozu noch 145,332 km Kleinbahnen kommen.

Aus dem Geschäftsbericht ist zu bemerken, daß die Südholländische Elektrische Eisenbahn (Rotterdam-Haag-Scheveningen) deren Kapital sich in der Hand der HSM. befindet, zum ersten Male einen Überschuß abgeworfen hat. Da die Einnahmen von 824 000 Gulden im Jahre 1910, dem ersten vollen Betriebsjahr, auf 1 424 000 Gulden gestiegen waren, ergab sich für 1915 nach Abzug aller Betriebskosten, Zinsen und Tilgungssummen ein Überschuß von 126 000 Gulden.

Im übrigen lassen sich aus den gleichen Gründen wie bei der Staatseisenbahnbetriebsgesellschaft die Zahlen der beiden Jahre 1915 und 1914 nicht gut vergleichen. Zweckmäßig wird noch das Jahr 1913 zum Vergleich mit herangezogen. Die Gesamteinnahmen beliefen sich auf 33 871 809 Gulden gegen 28 285 927 Gulden im Jahre 1914 und 31 737 555 Gulden 1913. An der Steigerung der Einnahmen ist der Personenverkehr beteiligt mit 29,63 % gegenüber 1914 und 12,89 % gegenüber 1913, der Güterverkehr mit nur 10,65 % gegenüber 1914 und 1,63 % gegenüber 1913. Verhältnismäßig stärker haben den Umständen entsprechend die Ausgaben zugenommen. Sie waren schon 1914 auf 20 261 480 Gulden gegenüber 19 920 491 Gulden für 1913 gestiegen. 1915 betrugen sie 22 358 753 Gulden. Dementsprechend stieg die Betriebsziffer von 62,77 % für 1913 auf 66,01 %. (1914 hatte sie 71,63 % betragen.) Der Überschuß erreichte ungefähr die Höhe des Jahres 1913; er betrug 11 513 055 Gulden gegenüber 8 024 517 Gulden für 1914 und 11 817 063 Gulden für 1913. Von dem Gewinn konnte wie 1913 eine Dividende von 5 % (1914: 3 %) verteilt und 224 983 Gulden (1913: 225 182 Gulden) dem Staate zugeführt werden. 1914 war der Staat, da die Dividende 4 % nicht erreichte, am Reingewinn nicht beteiligt gewesen.

Was den Zugdienst anbelangt, so wurden im Frühjahr 1915 32 370 Personenzugkilometer täglich gefahren, was ungefähr 84 % der regelrechten Anzahl entspricht. Im Sommer stieg die Zahl auf 41 052 Personenzugkilometer oder 92 %. Im Winter wurde der Dienst wie gewöhnlich etwas eingeschränkt; er belief sich auf 37 210 Personenzugkilometer oder 93 % der normalen Anzahl. Der Personenverkehr nach England über Hoek van Holland war während des ganzen Jahres unterbrochen.

Die untenstehende Zusammenstellung gibt eine vergleichende Übersicht über die Ergebnisse der letzten 10 Jahre. Dr. O.

Übrige europäische Länder.

— **Neue Dampffähre für den Masnedsund.** Die dänischen Staatsbahnen haben eine neue Dampffähre erhalten die von einer Schiffswerft in Helsingör gebaut wurde und für die Überfahrt zwischen Masnedö und Orehoved (Falster) bestimmt t. Sie erhielt den Namen „Orehoved" und ist etwas größer als e übrigen hier verkehrenden Dampffähren, da sie 68 m zwischen den Steven mißt, 13 m breit ist und 3 m Tiefgang hat. Sowohl vorn wie hinten besitzt sie Schrauben, so daß sie an beiden Endpunkten der Überfahrtlinie anlegen kann, ohne wenden zu müssen. Sie hat nur ein Gleis und kostet etwa ¾ Millionen Kronen. Die Fähre weist im Vergleich zu den alten manche erheblichen Verbesserungen auf. So befinden sich beispielsweise in dem Saal für die Reisenden in der III. Klasse statt Holzsitze gepolsterte Sitze mit einem lederartigen Überzug; ferner gibt es einen gut ausgestatteten Damensaal III. Klasse in Verbindung mit besonderen Aborträumen. Den Rauchern der III. Klasse steht auf Deck ein hübscher Rauchsaal zur Verfügung. Obgleich die Überfahrt nur eine gute Viertelstunde dauert, gibt es je einen besonderen Speisesaal für II. und III. Klasse. Das Promenadendeck ist auch für Reisende der III. Klasse zugänglich, was ja bei Seereisen eine besondere Annehmlichkeit bildet. Die übrigen Fähren sollen allmählich ähnliche Verbesserungen erfahren, wie sie auf dem „Orehoved" vorhanden sind. An der Fahrt von Helsingör bis hinab nach Masnedö nahmen höhere Staatsbahnbeamte und Vertreter der Kopenhagener Presse teil. Sie dauerte 8 Stunden durch den Sund. Mit Rücksicht auf die vielen Minen war eine Versicherungssumme von 2400 Kr. zu zahlen. Unterwegs wurde die Fähre erst von einem deutschen Wasserflugzeug überholt. Dann erschien ein deutsches Torpedoboot, das dicht zur Seite kam und dessen Kapitän auf dänisch fragte, von wo die Fähre komme und wohin sie fahre. M

— **Nachrichten von den schweizerischen Eisenbahnen.** Betriebsergebnisse der Bundesbahnen für die Monate Mai und Juni zeigen folgendes Bild:

	Mai 1916	gegen Mai 1915	Juni 1916	gegen Juni 1915
Beförderte Personen . .	7 364 000	+ 173 000	6 768 000	+ 713 000
Beförderte Güter . . . t	1 337 000	+ 105 000	1 332 000	+ 216 000
Einnahme aus dem Personenverkehr . . . Fr.	4 823 000	— 401 000	5 011 000	+ 215 000
Einnahme a. dem Güterverkehr . . . . . Fr.	10 383 000	+1 217 000	9 811 000	+1 806 000
Gesamteinnahmen . „	15 607 000	+ 793 000	15 315 000	+2 025 000
Betriebsausgaben . . „	10 812 000	+ 884 000	10 931 000	+ 991 000
Betriebsüberschuß . „	4 795 000	— 92 000	4 384 000	+1 035 000

Für das erste Halbjahr 1916 stellt sich das Ergebnis wie folgt:

		gegen das Vorjahr
Gesamteinnahmen	88 289 272 Fr.	+ 1 609 675
Betriebsausgaben	64 391 225 „	+ 4 632 759
Betriebsüberschuß	23 898 047 „	— 3 023 084

Der Betriebsüberschuß ist daher bei der erheblichen Steigerung der Betriebsausgaben nicht unwesentlich zurückgegangen. — Die Arbeiten zur Schaffung eines Schweizerischen Verkehrsamtes, worüber wir in Nr. 44 S. 2 d. Ztg. berichtet hatten, sind einen Schritt vorwärts gekommen. Ende Juli tagte in Bern unter dem Vorsitze des Obersten Pfyffer der Sonderausschuß für die Schaffung einer nationalen Vereinigung für das Schweizerische Verkehrsamt, zu dem das eidgenössische Departement des Innern, die Bundesbahnen, die „Neue Gotthardvereinigung", der Verein „Pro Sempione" und der Schweizerische Hotelierverein Vertreter geschickt hatten. Nach Beratung der Satzung für das neue Amt wurde der Mindest-Jahresbeitrag auf 500 Fr. festgesetzt. Sodann wurde eine Eingabe an den Bundesrat beschlossen, worin eine angemessene Beihilfe des Bundes für die neue Einrichtung erbeten wird. Bis der Einsetzung des Amtes soll gewartet werden, bis die Beihilfe

Jahr	durchschnittliche Betriebslänge km	Einnahme in Gulden für das Kilometer	Ausgabe in Gulden für das Kilometer	Überschuß in Gulden für das Kilometer	Betriebszahl %	Reingewinn Gulden	davon an den Staat Gulden	in den Reservefonds Gulden	Dividende %
1906	1413	15 747	10 614	5132	67,41	1 226 809	—	326 809	4
1907	1414	16 200	11 337	4862	69,99	905 623	—	230 000	3
1908	1423	16 583	11 648	4934	70,24	887 086	—	212 000	3
1909	1440	16 892	11 751	5141	69,56	575 245	—	—	2½
1910	1465	17 576	11 876	5699	67,57	1 123 238	—	447 000	3
1911	1477	18 893	12 364	6529	65,44	893 373	—	—	4
1912	1496	19 750	12 680	7070	64,20	1 694 091	104 545	585 000	4½
1913	1528	20 759	13 029	7729	62,77	1 990 365	225 182	640 000	5
1914	1546	18 285	13 098	5187	71,63	900 000	—	225 000	3
1915	1556	21 765	14 367	7398	66,01	1 824 966	224 983	475 000	5

Bundes, auf die man bestimmt zu rechnen glaubt, zuge-
ochen ist. — Die ständige Kommission der Bundesbahnen hat
zlich einem Antrage der Generaldirektion zugestimmt, wo-
h der Abzug der Reiseentschädigungen für
Beamten und Angestellten der Bundesbahnen von 25 auf
% ermäßigt wird. Wenn der Verwaltungsrat diesem Beschluß
tritt, wird die Maßnahme in den beteiligten Beamtenkreisen
ıdig begrüßt werden. — Der allgemeinen Papierknappheit
hnung tragend, wird auf den schweizerischen Eisenbahnen
ı 1. Oktober d. J. ab ein neuer, leichterer Fracht-
ief eingeführt werden. Für dessen Herstellung sind beson-
e Vorschriften erlassen worden. — Der Geschäftsbericht der
ntisbahn für das Jahr 1915 zeigt ein wenig erfreuliches
l. Im Jahre 1912 dem Betriebe übergeben, hatte die Bahn
er dem Abnehmen des Fremdenverkehrs durch den Krieg
wer zu leiden. Die Betriebsergebnisse wurden von Jahr zu
r ungünstiger und ermöglichten nicht einmal die Verzinsung
650 000 Fr. betragenden Obligationenkapitals, geschweige
n die des Aktienkapitals in gleichem Betrage. Auf die mißе Lage Rücksicht nehmend, bewilligte das Eisenbahndeparte-
ıt im letzten Jahr eine Vereinfachung des Betriebes, woraus
ßere Ersparnisse erzielt werden konnten. Trotzdem schließt
Rechnung für 1915 mit einem Verlust von 50 808 Fr. ab.
eine weitere Einschränkung der Betriebsausgaben nicht
glich ist, kann der Fortbestand des Unternehmens nur durch
Neuordnung der Finanzen gesichert werden.

— **Die englische Ausfuhr von Eisenbahnbedarf im Kriege.** Engländer behaupten zwar immer noch, daß die Herrschaft
r die See ihnen gehöre, obgleich es doch offenkundig ist, daß
in ihrer Bewegungsfreiheit sehr beschränkt sind. Wenn es
rhaupt nötig wäre, die Unrichtigkeit ihrer Behauptung noch
beweisen, so würden die Zahlen über die englische Ausfuhr
zu wertvolle Unterlagen liefern. Hier sollen nur einige
he Zahlen für den Eisenbahnbedarf angeführt werden.
Mai 1916 wurden z. B. nur 4103 t Eisenbahnschienen aus
land ausgeführt, während im Mai 1915 die ausgeführte Menge
h 21 776 t betragen hatte, was gegenüber der Leistung des
1914 — 56 881 t — einen ganz ungeheuren Rückgang be-
tet. In den fünf ersten Monaten des Jahres 1916 führte England
35 t Eisenbahnschienen aus, in den ersten fünf Monaten des
ergehenden Jahres aber noch 100 238 t gegenüber 221 156 t
len ersten fünf Monaten des letzten Friedensjahres 1914. Der
rt der in den ersten fünf Monaten ausgeführten Schienen be-
; 1916: 238 532 £, 1915: 678 247 £ und 1914: 1 496 481 £. Während
nach der Einheitspreis im Jahre 1915 noch gleich demjenigen
Jahre 1914, also dem Friedenspreis war, ist er 1916 auf das
rthalbfache gestiegen. Wenn also auch die Engländer mit
r Behauptung, der Krieg werde trotz ihrer Beteiligung daran
ihre inneren Verhältnisse nur geringen Einfluß haben,
Anfang richtig gewesen sein mag, so hat er doch jetzt
n sehr erheblichen Einfluß auf das englische Wirt-
ftsleben gewonnen. Ähnlich liegen die Verhältnisse bei
Ausfuhr von Lokomotiven. In den ersten vier Monaten
Jahres 1914 führte England für 1 445 826 £ Lokomotiven aus;
ging diese Zahl auf 905 843 £, 1916 sogar auf 420 421 £
ick. Auch hier ist also der Rückgang vom ersten zum zweiten
gsjahr verhältnismäßig viel größer als vom Frieden zum
en Kriegsjahr. Die ausgeführten Personenwagen hatten in
ersten vier Monaten des Jahres 1914 einen Wert von 311 415 £.
von 228 674 £ und 1916 von 156 699 £. Der Wert der aus-
ihrten Güterwagen belief sich 1914 auf 1 251 338 £, 1915 auf
169 £ und 1916 auf 190 591 £. Also auch hier dasselbe Bild!
nders auffallend ist das vollständige Darniederliegen der eng-
en Ausfuhr nach Argentinien, und das umsomehr, als Eng-
l dieses Land ganz für sich beanspruchte und den Anteil,
Deutschland am argentinischen Wirtschaftsleben nahm, mit
scheelem Auge ansah. Die Schiffahrt zwischen England
Argentinien ist soweit eingestellt, daß in den fünf ersten
naten dieses Jahres nur für 41 £ Güter dorthin ausgeführt worden
. Auch darin äußert sich die Störung der englischen Schiff-
rt durch den Krieg, daß die Betriebsmittel, die die Buenos
s-Westbahn für die Einführung elektrischen Betriebes auf
Strecke Once-Morena in England bestellt hat, nicht geliefert
den können. Die Bahnverwaltung hat sich daher mit Zustim-
ng der argentinischen Regierung dazu entschließen müssen,
e Betriebsmittel in den einheimischen Eisenbahnwerkstätten
en zu lassen. Mag an dem durch diese wenigen Angaben
nnzeichneten großen Rückgang der englischen Ausfuhr auch
Teil der Umstand schuld tragen, daß die englische Industrie
Heereslieferungen so in Anspruch genommen ist, daß sie nicht
noch den Außenhandel versorgen kann, so wird doch die
ptursache darin zu suchen sein, daß es an Frachtraum fehlt
daß die noch vorhandenen Schiffe nicht wagen, wertvolle
ungen nach Übersee zu bringen, daß England also, all seinen
ßsprecherischen Behauptungen zum Trotz, die Herrschaft auf
Meere nicht mehr besitzt, sondern seinen überlegenen Gegner
ühten muß.

— **Die Betriebsergebnisse der Orientalischen Eisenbahnen.** Am 26. Juli d. J. wurde in Konstantinopel die 36. ordentliche Generalversammlung der Orientalischen Eisenbahnen abgehalten. Über den Verlauf der Generalversammlung wird nachstehende Mitteilung verlautbart:

„Der vorgelegte und von der Generalversammlung genehmigte Bericht des Verwaltungsrates bringt zunächst zur Kenntnis, daß zufolge Fortdauer des Weltkrieges die wichtigen wirtschaftlichen, juristischen und finanziellen Fragen, welche sich für die Gesellschaft aus den Balkankriegen ergeben hatten, Ende des Berichtsjahres noch ungelöst blieben und daß der von der Gesellschaft geführte Betrieb, der bis zum 3. Oktober noch 583,5 km umfaßte, in der Folge eine weitere Einschränkung auf die in der Türkei gelegene Linie (Hauptstrecke 278 km, Alpullu-Kirkkilisse 45,6 km) erfahren hat. Infolge der außerordentlichen und ungewöhnlichen Verhältnisse nahm die griechische Regierung am 2. Oktober den Betrieb der 77,35 km langen, in Griechenland gelegenen Strecke Saloniki-Gewgheli selbst in die Hand. Am 6. und 7. Oktober setzte sich die bulgarische Regierung unter Berufung auf Gründe höherer Ordnung in den Besitz der Linie Svilengrad-Dedeagatsch und übergab den Betrieb aus eigener Machtvollkommenheit den bulgarischen Staatsbahnen. In beiden Fällen hat die Gesellschaft gegen die ihr zugefügten Rechtswidrigkeiten zuständigenorts protestiert und die zur Wahrung ihrer Interessen zweckdienlichen Schritte unternommen. Die in Sofia eingeleiteten Verhandlungen wegen der Entschädigung für die Entziehung des vertragsmäßigen Betriebsrechtes befanden sich am Ende des Betriebsjahres noch im Zuge.

Die Gesamteinnahmen belaufen sich auf 20 534 277 Franken gegen 12 908 438 Fr. im Vorjahre, ergeben also eine Zunahme von 7 625 839 Fr. Die kilometrische Einnahme stellt sich auf 35 190 Fr. 35 Cts. (im Vorjahre 22 121 Fr. 67 Cts.). Die Zunahme ist auf die erhöhte Bedeutung zurückzuführen, welche die Landverbindung zwischen den Donauhäfen bzw. Dedeagatsch und Konstantinopel wegen der Dardanellensperre erlangt hat. Dazu kamen die mit dem Krieg zusammenhängenden umfangreichen Truppen- und Militärgütertransporte, die größtenteils auf Kredit und zu ermäßigten Tarifsätzen ausgeführt wurden. Der Personenverkehr — ohne Truppentransporte — zeigt einen Gesamtumfang von 3 778 533 Personen mit einer Gesamteinnahme von 3 373 754 Fr. Der gewöhnliche Güterverkehr — ohne Militärtransporte — belief sich auf 535 984 t mit 6 335 982 Fr. Einnahmen. Die ordentlichen Betriebsausgaben haben 6 314 138 Fr. gegen 6 548 692 Fr. im Vorjahre betragen, waren also um 234 254 Fr. niedriger. Die kilometrische Ausgabe beziffert sich auf 10 821 Fr. 29 Cts. (im Vorjahre 11 222 Fr. 73 Cts.). Der Rückgang in den Ausgaben rührt davon her, daß seit der Inbetriebnahme des Salonikier Netzes durch die griechische Regierung und seit der Wegnahme der Linie Svilengrad-Dedeagatsch durch die bulgarische Regierung in allen Dienstzweigen weniger verausgabt wurde und nach dem 6. Oktober auf dem Konstantinopler Netze eine umfangreiche Personalverminderung durchgeführt werden konnte. Für Kursverluste an den Effektenbeständen sowie für notwendig werdende Nachtragsarbeiten wurde eine entsprechende Rücklage gemacht. Die außerordentlichen Betriebsausgaben weisen eine Ersparnis von 152 942 Fr. auf; sie betrugen 880 046 Fr. gegen 1 032 988 Fr. im Vorjahre. Es sind 1 Lokomotive, 2 Personenwagen, 1 Gepäckwagen und 27 Güterwagen unter Belastung der Betriebsrechnung abgeschrieben worden. Der Bau des zweiten Gleises auf der 17,6 km langen Vorstadtstrecke Konstantinopel-San Stefano hatte unter der Ungunst der Verhältnisse zu leiden; indessen konnten Mitte des Jahres alle umgebauten bzw. verlegten Stadtbahnstationen in Betrieb genommen werden. Der Abschluß dieses Bahnbaues steht nun unmittelbar bevor. Die Seitenlinie Babaeski-Kirkkilisse ergab eine konventionsmäßige Reineinnahme von 24 182 Fr. zu welcher die Regierung 222 970 Fr. zuzuschießen hatte. Auf der von den Orientbahnen kontrollierten und betriebenen Saloniki-Monastir-Bahn hat die griechische Regierung ebenfalls seit 2. Oktober wegen der außergewöhnlichen und abnormen Verhältnisse den Betrieb selbst in die Hand genommen. Der nach Einstellung des Garantiezuschusses von 1 161 455 (im Vorjahre 498 051) Fr. erzielte verfügbare Überschuß ergab 300 069 Fr., der in Rücksicht auf die noch ungeklärten Verhältnisse ganz auf neue Rechnung vorgetragen wurde. Die vom Verwaltungsrate betreffend die Verteilung des Aktivsaldos der Gewinn- und Verlustrechnung gestellten, schon veröffentlichten Anträge wurden von der Generalversammlung angenommen. Es wurde eine Dividende von 5 % festgesetzt, welche für dieses Jahr auf Grund der türkischen Währung in Konstantinopel wie bisher mit $1^1/_{10}$ türkischen Pfund = 110 Piaster türkischer Währung, und an den übrigen Einlösungsstellen nach den dermaligen Kursen des türkischen Pfund, das ist in Österreich-Ungarn mit 31 K. 75 H., in Deutschland mit 22 ℳ 75 ₰ und in der Schweiz mit 22 Schweizer Franken ab 28 Juli 1916 gegen die schriftliche Erklärung des Einreichers zur Zahlung gelangt, daß die zum Kupon gehörige Aktie sich seit dem 1. Januar 1915 nicht in einem der anderen Länder befunden hat, in welchen die Gesellschaft ebenfalls Ein-

lösungsstellen bezeichnet hat; und ferner, daß diese Aktie nicht Eigentum eines Angehörigen eines der mit der Türkei im Kriegszustande befindlichen Länder oder eines mit diesen verbündeten Landes ist und es auch seit Kriegsbeginn nicht gewesen ist."

— **Eine russische Salzgeschichte.** Die Gesellschaft zur gegenseitigen Unterstützung der Bediensteten der Nikolaibahn erhielt zu ihren erleichterten Bedingungen innerhalb zweier Monate nicht weniger als 52 Wagen Salz. Abgefertigt waren die Wagen immer nach Station Bologoje, aber von da ging ein großer Teil des Transportes nach Petersburg. Ein so großer Salzbedarf einer Gesellschaft ging denn doch über das Glaubliche und die Bahnpolizei hielt acht Wagen zurück. Lange gelang es nicht, den Empfänger des Salzes festzustellen, endlich meldete sich ein Angestellter einer Moskauer Bank. Er wurde verhaftet, aber dann wieder freigelassen. Kürzlich zeigten wieder zwei Kaufleute einen Duplikatfrachtbrief für die Salzsendung vor; sie wurden verhaftet. Man hat nun von der Leitung der genannten Gesellschaft Aufklärungen über ihren auffällig hohen Salzbedarf verlangt. Es gehen Gerüchte, daß hinter der unlauteren Sache eine große Moskauer Bank steckt. S.

Allgemeines.

— **Lokomotiven für flüssige Brennstoffe.** Hauptsächlich f Bauarbeiten und für sonstige Unternehmerzwecke bürgert si die Motorlokomotive immer mehr ein. In England ist es beso ders die Firma Ruston, Proctor in Lincoln, die sich neuerdin mit dem Bau dieser Lokomotiven beschäftigt. Die gangbarst Lokomotiven sind solche von 10 bis 20 PS und 4½ bis 5½ t B triebsgewicht, die auf 4 Rädern laufen. Die Lokomotiven we den für alle Spurweiten ausgeführt und sind zum Betrieb m Benzin, Petroleum, Spiritus, Paraffin usw. geeignet. Die Zyli der der Motoren haben 241 mm Durchmesser bei 279 mm Hub u 360 Uml/min. Die kleineren Lokomotiven werden von eine einzylindrigen Motor, die großen von zweizylindrigem Mot angetrieben. Das Getriebe ist vollständig eingekapselt, dam es gegen Staub und Witterungseinflüsse geschützt ist, jedo können die wesentlichen Teile nach Öffnung von Türen in de Lokomotivmantel leicht zugänglich gemacht werden.

Amtliche Mitteilungen der Geschäftsführenden Verwaltung.

Erweiterungen der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Eisenbahndirektionsbezirk Frankfurt (Main). Am 1. September d. J. wird der an der Hauptbahn Limburg (Lahn)-Niederlahnstein gelegene Haltepunkt Dausenau, der bisher nur dem Personen- und Gepäckverkehr diente, auch für den beschränkten Eil- und Frachtstückgutverkehr im Einzelgewicht bis 100 kg unter Ausschluß von Sprengstoffen, sowie für den Verkehr von Kleinvieh in einzelnen Stücken eröffn werden.

K. k. Österreichische Staatsbahnen. In der f den beschränkten Eilgutverkehr eröffneten Haltestelle Jirn Kolodej der Linie Brünn-Prag Staatsbhf. ist das bisheri Höchstgewicht eines Stückes der dortselbst zur Auf- oder A gabe kommenden Eilgüter von 50 kg auf 100 kg erhöht worde Im übrigen bleiben die bisherigen Abfertigungsbefugnis dieser Haltestelle unverändert.

Amtliche Bekanntmachungen.

Güterverkehr.

Binnengütertarif vom 1. August 1914.
Mit sofortiger Gültigkeit wird auf Seite 17 des Tarifs unter Abschnitt H die Ziffer 3 über die Umwandlung der Franken- in Markbeträge gestrichen.
Straßburg, 10. August 1916. (1103)
Kaiserliche Generaldirektion.

Süddeutsch-österreichischer Verkehr. Eisenbahngütertarif Teil II, Heft 19 vom 1. Mai 1913.
Mit Wirksamkeit vom 15. Oktober 1916 ist auf Seite 116 des Tarifs der Frachtsatz der Abteilung C Frankfurt (Main) Ost usw. — Tetschen Nordbahnhof und Tetschen Nordwestbahnhof von 152 auf 172 zu berichtigen.
München 9. August 1916. (1104)
Tarifamt der K. Bayer. St.-E.-B. r. d. Rh., namens der Verbandsverw.

Gemeinsames Heft für den Wechselverkehr deutscher Eisenbahnen untereinander.
Ab 1. November 1916 werden im Verkehr mit den Stationen der Filderbahn (Württemb. Nebenbahnen A.-G.) Zuschläge zu den Frachtsätzen für Eil- und Frachtstückgut von 4 ₰, für Wagenladungen von 3 ₰ für 100 kg neu eingeführt und im Verkehr mit Neresheim der Härtsfeldbahn die bestehenden Zuschläge — mit Ausnahmen — auf 10 ₰ bei Stückgut und auf 6 ₰ für 100 kg bei Wagenladungen erhöht. Näheres bei den Dienststellen und in unserem Tarifanzeiger.
Stuttgart, den 11. August 1916. (1100)
Generaldirektion der K. W. Staatseisenbahnen.

Badischer Gütertarif.
Die Ziffern 1 und 2 des Warenverzeichnisses der Kohlenausnahmetarife 6 und 6a erhalten folgende klarstellende Fassung:
1. Steinkohlen und Steinkohlenbriketts.
2. Braunkohlen, auch pulverisiert, und Braunkohlenbriketts.

Karlsruhe, den 12. August 1916. (1102)
Gr. Generaldirektion der Staatseisenbahnen.

Güterverkehr der Rhein- und Mainhafenstationen mit Bayern, rechtsrh. Netz (Frankfurt usw. Bayer. Gütertarif) vom 1. Juni 1911.
Das Warenverzeichnis des Ausnahmetarifs 31 für Ausfuhrgüter Abteilung II (Seite 87 des Tarifs) erhält folgenden Wortlaut:
„Abteilung II
für
Harthölzer, soweit in der Güterklassifikation Teil I B unter Holz des Spez.-Tarifs II Ziff. 1—4 fallend."
München, den 9. August 1916. (1101)
Tarifamt der K. Bayer. St.-E.-B. r. d. Rh.

Transportreglement der schweiz. Eisenbahnen.
Mit Gültigkeit vom 15. August 1916 wird in der Anlage V (Nachtrag I) d Nummer XXXV d durch Aufnahme v Chloratsprengstoff A ergänzt.
Ferner werden unter Nummer X u XXI der Anlage V die Bestimmung über die Beförderung in Kesselwag neu festgesetzt. Näheres enthält uns Tarifanzeiger.
Karlsruhe, im August 1916. (109
Gr. Generaldirektion der Staatseisenbahnen.

Westdeutsch-Sächsischer Verkehr.
Am 15. August 1916 werden eini neu eröffnete Stationen in den Tarif au genommen und verschiedene Station als Empfangsstationen in den Ausnahm tarif 6c für Rohbraunkohlen usw. ei bezogen. Näheres ist aus dem Tar und Verkehrsanzeiger der preuß.-he Staatseisenbahnen und aus unserm Ve kehrsanzeiger zu ersehen, auch geben d Stationen Auskunft.
Dresden, am 10. August 1916. (109
Königl. Gen.-Dir. d. Sächs. Staatseisen namens der beteiligten Verwaltungen

Güterverkehr mit Norderney.
Am 15. d. Mts. treten auf der Strec Norddeich-Norderney (Schiffstrecke) f die Dauer des Krieges erhöhte Frac sätze in Kraft. Nähere Auskunft ert len die Güterabfertigungen sowie d hiesige Güterauskunftsstelle. Die Tar maßnahme ist gemäß § 2 der Eisenbah Verkehrsordnung genehmigt. (109
Münster (Westf.), 11. August 1916.
Königliche Eisenbahndirektion.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Eisenbahndirektions-Präsident a. D. v. Mühlenfels in Berlin.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins

Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nummer 65. 19. August 1916. LVI. Jahrgang.

Inhalt:

erstößt § 16 der Mustersatzung für Eisenbahn-Betriebskrankenkassen der preußisch-hessischen Eisenbahngemeinschaft gegen die Reichsversicherungsordnung?

euere Eisenbahnwagenbeleuchtung.

achrichten.

Deutschland: Grundsätze für die Besetzung der mittleren, Kanzlei- und Unterbeamtenstellen bei den Reichs- und Staatsbehörden mit Militäranwärtern und Inhabern des Anstellungsscheins. — Fahrpreisermäßigung für die Teilnehmer an dem Kongreß für Kriegsbeschädigtenfürsorge in Cöln. — Bezirkseisenbahnrat Hannover-Münster. — Neuregelung der Kriegsteuerungszulagen in Württemberg. — Fahrpreisermäßigung für jugendliche Personen zur Mithilfe bei Erntearbeiten. — Zahlung der Frachten im neutralen Auslande. — Anwendung der Ausnahmetarife. — Verkehr nach Rumänien (Carmenzüge). — Staatsrat Roth.

Österreich: Der Verkehr der Buschtiehrader Bahn. — Die Tarife für die rumänischen „Merkur"-Transporte. — Der Verkehr und die Fahrbetriebsmittelindustrie. — Betrug durch Benutzung einer weggeworfenen Straßenbahnkarte. — Wagenbrand zwischen den Stationen Rekawinkel und Neulengbach. — Der Schiffsraum nach dem Kriege.

Ungarn: Vereinigte Benutzung von Schleppbahn und Schleppschiff am Eisernen Tor-Kanal.

Niederlande: Die Vlissinger Linie im zweiten Kriegsjahr.

Übrige europäische Länder: Nachrichten von den schweizerischen Eisenbahnen. — Komitee und Abteilung für Beschaffungen beim russischen Ministerium der Verkehrsanstalten.

Fremde Erdteile: Eisenbahnerausstand in den Vereinigten Staaten von Amerika.

Allgemeines.

Amtliche Bekanntmachungen.

erstößt § 16 der Mustersatzung für Eisenbahn-Betriebskrankenkassen der preußisch-hessischen Eisenbahngemeinschaft gegen die Reichsversicherungsordnung?*)

(Schluß aus Nr. 64.)

Bei richtiger Würdigung dieser Gesichtspunkte darf auch in esen Fällen der Fortgewährung eines Entgelts nicht ausschlagbende Bedeutung beigemessen werden. Die Verhältnisse liegen er insofern anders als bei den zu militärischen Übungen Einzogenen, als der Lohn allerdings nicht weiter gezahlt wird. er die Staatseisenbahnverwaltung zahlt den Angehörigen der Felde stehenden Arbeiter sogenannte Familienkriegsbeihilfen, in bestimmter Höhe monatlich entrichtet werden. Sollten diese hlungen nicht als Entgelt angesehen werden können? Das ichsversicherungsamt verneint in seiner Entscheidung vom Februar 1915 diese Frage und führt aus, daß hier ein Teil des halts lediglich aus hilfsbereiter, hochherziger Gesinnung weigezahlt werde, um die Frauen und Kinder ehemaliger Angeellter in der Zeit nicht darben zu lassen, in der ihr Ernährer s Vaterland gegen den Feind verteidige. Aus solchen Beweggründen gewährte Zuwendungen seien nicht als Gegenleistungen, sondern als Unterstützungen zu betrachten. Eine der erfreulichsten Begleiterscheinungen einer großen Zeit würde verannt, wenn diesen, dem vaterländischen Pflichtgefühl entsprungenen Zuwendungen der Stempel des Entgelts aufgedrückt irde. Ist dieser Standpunkt richtig? Der Erlaß des Ministers öffentlichen Arbeiten, der sich mit dem „Weiterbezug des ensteinkommens oder anderweiter Zuwendungen" der zum iegsdienst einberufenen Beamten und Arbeiter und ihrer Anhörigen befaßt, bezeichnet die den Angehörigen von Arbeitern gedachten Zuwendungen als „Beihilfen". Sie werden gewährt Höhe eines gewissen Prozentsatzes des Lohnes und sind zu n üblichen Lohnzahlungs- und Lohnabschlagszahlungszeiten szuzahlen, ohne daß auf die auf Grund des Gesetzes vom Februar 1888 (RGBl. S. 59) nebst Abänderung vom 4. August 14 (RGBl. S. 332) gewährten Familienunterstützungen zu cksichtigen wäre. Mit diesen vom Reich gewährten Unterstzungen haben die vom Staat an seine Arbeiter gewährten Zundungen also nichts zu tun, sie erfolgen in Rücksicht auf das herige Dienstverhältnis und bekräftigen das Fortbestehen des Beschäftigungsverhältnisses auch während des Krieges in denkbar deutlichster Weise. Der Begriff des Entgelts im Sinne der Reichsversicherungsordnung ist nach § 160 a. a. O. sehr weitgehend. Zu ihm gehören neben dem Lohn auch andere Bezüge, die der Versicherte, wenn auch nur gewohnheitsmäßig, statt des Lohnes von dem Arbeitgeber erhält. Die Beihilfe wird dem Arbeiter bzw. seinen Angehörigen während seiner nicht von ihm verschuldeten Dienstbehinderung anstatt des Lohnes regelmäßig in Rücksicht auf seine frühere Tätigkeit bei der Eisenbahnverwaltung als Gegenleistung dafür gewährt, daß er nach wie vor bereit ist, seinen Dienst bei der Eisenbahnverwaltung wieder anzutreten, sobald der Kriegsdienst es gestattet. Hiernach scheint uns nichts im Wege zu stehen, die Beihilfen als Entgelt im Sinne des Gesetzes anzusehen. Jedenfalls aber dürfte die Begründung, die das Reichsversicherungsamt seinem dem entgegengesetzten Standpunkt gibt, verfehlt sein. Nicht der Beweggrund, weshalb etwas gezahlt wird, sondern die Tatsache der Zahlung selbst kann hier ausschlaggebend sein. Moralische Gründe, vaterländisches Pfichtgefühl mögen gewiß bei der Gewährung mitsprechen, können aber die Rechtsfrage kaum beeinflussen, ganz abgesehen davon, daß die Zuwendungen nicht an „ehemalige" Angestellte, sondern an Arbeiter gemacht werden, die nach den obigen Ausführungen nach wie vor in einem Beschäftigungsverhältnis zur Eisenbahnverwaltung stehen. Hieran mögen auch die wohlklingenden Worte des Reichsversicherungsamts nichts zu ändern.

Aber selbst wenn man die Beihilfen nicht als Entgelt im Sinne des Gesetzes auffassen wollte, würde die Bedingung, daß ein Entgelt gewährt wird, als erfüllt anzusehen sein. Als Entgelt sind nach § 160 RVO. nämlich auch die Bezüge anzusehen, die der Versicherte statt des Lohnes „von einem Dritten" erhält. Die in militärische Dienstverhältnisse eingetretenen Eisenbahnarbeiter erhalten aber statt des Lohnes von der Eisenbahnverwaltung Löhnung von der Militärverwaltung. Da sie durch die Militärverwaltung verhindert sind, ihren dienstlichen Verpflichtungen bei der Eisenbahnverwaltung nachzukommen, und daher von dieser keinen Lohn erhalten, zahlt

*) In der Nr. 64 S. 755 muß es in der 1. Spalte Zeile 17 von n statt: „Wenn dennoch" heißen: „Wenn demnach."

ihnen die Militärverwaltung, der sie inzwischen Dienste leisten, Löhnung. Sie erhalten also für die dienstliche Behinderung von dritter Seite ein Entgelt. Die zur Aufrechterhaltung der Kassenmitgliedschaft notwendige Voraussetzung des Bezuges eines Entgelts dürfte demnach auch hierdurch als erfüllt anzusehen sein.

Wollte man aber auch diesen Ausführungen nicht folgen, so bleibt zu berücksichtigen, daß nach richtiger, von keiner Seite bestrittener Ansicht ein vorübergehender Fortfall des Entgelts unschädlich ist. Vorübergehend wird man allerdings im allgemeinen nur einen Zustand bezeichnen können, der von verhältnismäßig kurzer Dauer ist. Als der Krieg begann, war vielfach die Ansicht vertreten, daß er sich nur über wenige Monate würde erstrecken können, da keine der Parteien in der Lage sein würde, die ungeheuren Kosten und Opfer, die er erfordere, auch nur für etwas längere Zeit zu ertragen. Der Fortfall des Entgelts während einiger Monate würde aber beim Fortbestehen des Beschäftigungsverhältnisses allgemein mit in Kauf genommen sein. Dementsprechend spricht die Satzung von einer „zeitweiligen" Einberufung zum Kriegsdienst. Sollte wirklich die Rechtslage dadurch verändert sein, daß der Krieg wider Erwarten sich über mehrere Jahre erstreckt? Das können wir nicht glauben, vielmehr neigen wir der Ansicht zu, daß der Kriegszustand in jedem Falle nur als ein vorübergehender erachtet werden muß, und daß infolgedessen der Fortfall eines Entgelts während dieser Zeit immer nur als zeitweilig anzusehen und dementsprechend für das Fortbestehen der Kassenmitgliedschaft ohne Bedeutung ist.

Nach allem diesen dürfte die Ansicht gerechtfertigt sein, daß die Mustersatzungen von den richtigen Voraussetzungen ausgehen und nicht gegen Bestimmungen der Reichsversicherungsordnung verstoßen, wenn sie bestimmen, daß auch die Kassenmitglieder, die zum Kriegsdienst einberufen werden, Mitglieder der Kasse verbleiben, ohne daß es eines ergänzenden oder erläuternden Zusatzes bedürfte.

Auch der Standpunkt des Oberversicherungsamts Trier, daß den freiwilligen Mitgliedern durch § 16 der Mustersatzung ungesetzlich ihre Rechte beschränkt würden, weil das in § 313 RVO. den Pflichtmitgliedern unter gewissen Voraussetzungen eingeräumte Recht, die Mitgliedschaft freiwillig fortzusetzen, auch den freiwilligen Mitgliedern zustehen müsse, verkennt unseres Erachtens die Sach- und die Rechtslage. Wenn § 313 RVO. das Recht zur freiwilligen Weiterversicherung ausdrücklich nur den Mitgliedern gewährt, die aus der versicherungspflichtigen Beschäftigung ausscheiden, so kommt hierdurch zweifelsfrei zum Ausdruck, daß dieses Recht lediglich den Pflichtmitgliedern und nicht den freiwilligen Mitgliedern zustehen soll. Es handelt sich hier zweifellos um eine Ausnahmevorschrift, denn die Entstehungsgeschichte des § 313 a. a. O. läßt unbedenklich erkennen, daß das Recht der freiwilligen Weiterversicherung hat eingeschränkt werden sollen. Unter diesen Umständen erscheint es uns verfehlt, daraus, daß das Recht zur Weiterversicherung den Pflichtmitgliedern eingeräumt ist, zu folgern, daß „umsoweniger denjenigen Personen, welche zur Zeit des fraglichen Ereignisses bereits freiwillige Mitglieder sind, diese ihre Eigenschaft genommen werden kann." Unseres Erachtens ist gerade das Gegenteil der Fall. Daraus, daß im § 313 nur die Pflichtmitglieder erwähnt sind, ist zu folgern, daß freiwilligen Mitgliedern dieses Ausnahmerecht nicht zustehen soll, denn Ausnahmevorschriften sind nach ständiger Rechtsprechung nicht extensiv, sondern restriktiv zu interpretieren. Freiwilliges Mitglied kann man nur in den vom Gesetz ausdrücklich bezeichneten Fällen werden, andere Möglichkeiten sind ausgeschlossen. Das muß auch für die freiwillige Weiterversicherung gelten. Den freiwilligen Mitgliedern muß daher das Recht der Weiterversicherung unter den Voraussetzungen des § 313 RVO. versagt bleiben. Somit erscheint die Mustersatzung auch in dieser Beziehung einwandfrei.

Schließlich ist noch dem Einwande zu begegnen, daß die Mustersatzung gegen § 216 RVO. verstoße, weil dieser Paragraph das Ruhen der Krankenhilfe erschöpfend regele, den Eintritt in den Militärdienst aber nicht erwähne. § 16 Ziffer 2 der Mustersatzung schreibt vor, daß während der Dauer der militärischen Übungen und des Kriegsdienstes Beiträge nicht erhoben werden und alle Ansprüche auf die Kassenleistungen ruhen, stellt den Mitgliedern aber frei, gegen Entrichtung eines ermäßigten Beitrages den Anspruch auf Kassenleistungen für ihre Familienangehörigen während der Dauer der Dienstleistungen zu erhalten. Nach der Entscheidung des Reichsversicherungsamts vom 6. Februar 1915 geht der leitende Gedanke der Krankenversicherung dahin, den erkrankten Versicherten wieder herzustellen. Deshalb habe er Anspruch auf Heilbehandlung und Krankengeld. Diese Leistungen, die den Beschäftigten selbst beträfen, sowie das Sterbegeld, das eine angemessene Bestattung ermöglichen solle, seien Regelleistungen, sie müßten unter allen Umständen gewährt werden. Dagegen seien die Leistungen an die Angehörigen, die Familienhilfe, als Mehrleistung in das Belieben der Satzung gestellt. Die von dem Gesetzgeber in den Vordergrund gestellte Fürsorge für den Versicherten selbst sei während des Krieges ausreichend anderweitig gewährleistet. Diesen zweifellos richtigen Gesichtspunkten trägt die Mustersatzung in ihrem § 16 Ziffer 2 im vollen Umfange Rechnung. Davon ausgehend, daß die Mitgliedschaft an sich fortbesteht, bestimmt sie, daß, soweit der Versicherte in Betracht kommt, weder Beiträge erhoben noch Leistungen gewährt werden. Die Bestimmung ist in der erkennbaren Absicht getroffen, den Versicherten in Rücksicht auf die geringe Höhe des militärischen Soldes die Beitragslast zu sparen, und deswegen, weil ein Bedürfnis für die Gewährung der Kassenleistungen während der militärischen Dienstleistungen wegen der von der Militärverwaltung geleisteten Krankenhilfe usw. nicht vorliegt. Die Schaffung der Möglichkeit, sich die Familienhilfe zu erhalten, beruht auf der Erwägung, daß die Familienangehörigen während der militärischen Dienstleistung des Familienoberhauptes nicht schlechter als vorher gestellt werden sollen. Die Mustersatzung kommt also zu dem gleichen Ergebnis wie das Reichsversicherungsamt, nur daß sie einen anderen Weg einschlägt, einen Weg, der nach den obigen Ausführungen durchaus einwandfrei erscheint. Wenn unter diesen Umständen die Satzung vom „Ruhen der Kassenleistungen" spricht, so dürfte hierin ein Verstoß gegen § 216 RVO. kaum gefunden werden können. § 216 RVO. regelt allerdings die Fälle, in denen „die Krankenhilfe ruht", nach herrschender Ansicht erschöpfend, so daß die Berechtigung, weitere Fälle des Ruhens der Krankenhilfe in der Satzung festzusetzen, bestritten wird. Die Satzung will aber offenbar überhaupt keinen besonderen Fall des Ruhens der Krankenhilfe schaffen. Sie bringt lediglich zum Ausdruck, daß im Falle militärischer Übungen oder des Kriegsdienstes Leistungen nicht gewährt und Beiträge nicht erhoben werden, sie spricht also aus, daß nicht nur die Leistungen, sondern auch daß die Gegenleistungen vorübergehend fortfallen und somit die gesamte Mitgliedschaft mit Rechten und Pflichten für die Zeit, in der das fragliche Ereignis eintritt, suspendiert ist, weil trotz formellen Fortbestehens der Mitgliedschaft ein Bedürfnis, Beiträge zu erheben und Leistungen zu gewähren, als vorliegend nicht zu erachten ist. Steht aber das Reichsversicherungsamt auf dem Standpunkt, daß die Mitgliedschaft überhaupt erlischt, so dürfte gegen eine Satzungsbestimmung, die trotz der Unterstellung daß die Mitgliedschaft fortbesteht, Leistungen und Gegenleistungen vorübergehend aufhebt, nichts einzuwenden sein. Eine solche Bestimmung dürfte sogar vor der Konstruktion des Reichsversicherungsamts den Vorzug verdienen, weil sie den tatsächlichen und wirtschaftlichen Verhältnissen im weiteren Umfange Rechnung trägt.

Nach allem diesen dürfte der § 16 der Mustersatzung in keiner Weise gegen die Bestimmungen der Reichsversicherungsordnung verstoßen und daher die vom Oberversicherungsamt Trier gegen seine Fassung erhobenen Einwendungen unbegründet sein.

Neuere Eisenbahnwagenbeleuchtung.

1. Die Preßgas-Beleuchtung.

Nachdem es der Glühkörper-Industrie vor ungefähr 10 Jahren gelungen war, haltbare Glühkörper herzustellen, begann man, die bisher allgemein angewendeten Schmetterlingsbrenner durch Glühlichtbrenner zu ersetzen. In Deutschland vermochte sich aber die Einführung des stehenden Glühlichts, trotz des gewaltigen Fortschritts, den dieser Brenner gegenüber der offenen Flamme darstellte, noch nicht durchzusetzen und auch die deutschen Eisenbahnverwaltungen verhielten sich vorerst noch abwartend, zumal damals gerade durch die Einführung des Mischgases eine wesentliche Verbesserung der Eisenbahnwagen-Beleuchtung erzielt worden war, sie traten erst in Versuche ein, nachdem sich die Brauchbarkeit des nach unten brennenden Glühlichts in der Praxis erwiesen hatte.

Die Anordnung eines nach unten brennenden Glühlichts bedeutet aus verschiedenen Gründen einen sehr erheblichen Fortschritt. Durch die Beheizung der zur Verbrennung gelangenden Luft wird eine bessere Ausnützung des Gases erzielt und ist die Lichtausbeute eines hängenden Glühkörpers eine erheblich bessere, als bei stehendem Glühlicht. Die Glühkörper sind infolge ihrer kugeligen Form und ihrer Befestigung an einem besonderen Glühkörperhalter von sehr viel größerer Widerstandsfähigkeit gegen die Beanspruchungen im Eisenbahnbetriebe.

Eingehende Versuche mit dem bereits eingeführten hängenden Gasglühlicht haben ergeben, daß der günstigste Brennerdruck für Glühlampen 1500 mm Wassersäule beträgt. Bei diesem Drucke genügt die Energie des aus der Düse austretenden Gasstrahls, um die zur vollkommenen Verbrennung erforderlichen 10 bis 11 Teile Luft anzusaugen und eine möglichst kleine und heiße Flamme zu erzielen.

Zu Anfang standen der Einführung dieser Beleuchtung eine ganze Reihe betriebstechnischer Bedenken entgegen. Vor allem war eine zweckentsprechende Konstruktion eines Reglers für den Druck von 1500 mm WS. noch nicht gefunden, und es fehlte an Erfahrungen, wie sich die Ventile und Membranen eines solchen Reglers auf die Dauer im Eisenbahnbetriebe bewähren würden. Weiter war damals die Glühkörperindustrie mit der Herstellung dieser besonderen Glühkörper noch nicht vertraut genug, um die Preßgasglühkörper in ausreichender Güte herzustellen.

Da es nun aber gelungen war, die genannten Schwierigkeiten zu beseitigen, war eine wesentliche Steigerung der Wirtschaftlichkeit zu erwarten und die abgeschlossenen Versuche haben zur praktischen Brauchbarkeit der Preßgasbeleuchtung im Eisenbahnbetrieb geführt. Alle deutschen Eisenbahnverwaltungen und eine Reihe fremder Bahnen haben mit den gemachten Versuchen günstige Ergebnisse erzielt.

Der Gasverbrauch, der bei der bisherigen Glühlichtbeleuchtung 0,4 Liter für die Hefnerkerze und Stunde betrug, vermindert sich bei der Preßgasbeleuchtung auf 0,2 Liter. Es ergibt sich somit eine Gasersparnis von 50 % gegenüber der bisherigen Beleuchtung. Durch die ferner vorgesehene Einrichtung der Kleinstellung der Hauptflamme kann die unabhängig vom Glühkörper brennende Zündflamme in Wegfall kommen. Die seither allgemein in der Wagenlaterne bei der Beleuchtung mitbrennende Zündflamme besitzt einen Gasverbrauch von 6 Liter in der Stunde, die für die Erzeugung von Licht verloren gehen. Dieser Gasverbrauch fällt bei der neuen Einrichtung vollständig weg und es wird somit neben der Verbesserung von 50 % noch eine weitere Gasersparnis von 6 Liter für die Wagenlaterne und Stunde erzielt, während der Zeit, während welcher die Lampen im Betriebe sind. Das bei der Zündflamme des gewöhnlichen Glühlichts häufig beobachtete Verrussen der Düsen, Glühkörper und Schutzkörbe, sowie die damit zusammenhängenden Störungen fallen bei der Preßgasbeleuchtung vollständig weg. Durch den Fortfall der Zündflamme ist allerdings nicht mehr der Vorschrift genügt, daß für den Fall völligen Versagens des Glühkörpers eine Notbeleuchtung vorhanden sein soll. Es konnte aber auf einfache Weise diesem Mangel abgeholfen werden, und zwar dadurch, daß in dem unteren Teil des Schutzkorbes ein Körper aus keramischem Material angebracht wurde, der durch eine nach oben stehenden Zacken, in Form einer Krone, die Glühkörperreste auffängt oder durch die auf ihn treffende Flamme in Rotglut versetzt wird. Die Lichtstärke dieser Einrichtung beträgt etwa eine Hefnerkerze. Zugleich wird eine Ablenkung der Flamme erzielt, so daß die Glasglocke von der Flamme nicht getroffen werden kann. Ein weiterer Vorteil ergibt sich dadurch, daß die Haltbarkeit der sehr viel kleineren Glühkörper, deren Oberfläche ungefähr ¼ so groß ist, als die der bisher verwendeten, mit einer mehr als doppelten Lebensdauer in Rechnung zu ziehen ist.

Die vorgeschriebenen Schaltungen zur Bedienung der Beleuchtungsanlagen in Personenwagen werden wie bisher durch einen Schalthahn vorgenommen, der je nach der Wagengattung zwei oder drei Stellungen erhält. Für Wagen mit Laternen ohne Hell- und Dunkelstellvorrichtung ist der Hahn mit zwei Stellungen, sowie eine Leitung ausreichend; für Wagen mit Laternen ohne und mit Hell- und Dunkelstellvorrichtung hingegen ist der Hahn mit drei Stellungen erforderlich. Für letztere Wagen werden ferner, wie bisher, zwei Leitungen und außerdem Regler für 1500 mm Druck und ein kleiner Zusatzregler für 50 mm Druck angewendet. Der Gasbehälterdruck wird also bei der Hellstellung von 6 Atm. auf 1500 mm und bei Dunkelstellung von 1500 mm auf 50 mm WS. herabgesetzt, während er bei der seitherigen Glühlichtbeleuchtung 1500 mm WS. beträgt.

Nachdem nun vor nicht zu langer Zeit die Verwendung von Steinkohlengas an Stelle des seitherigen Ölgases, wegen des Ausbleibens der zu letzterem verwendeten Rohmaterialien, als Kriegsmaßnahme in Frage kam, war es doppelt nötig, der weit vorteilhafteren Preßgasglühlichtbeleuchtung volle Beachtung zu schenken. Die mit dem neuen Gas gemachten Erfahrungen befriedigen bei der gewöhnlichen Glühlichtbeleuchtung mit 150 mm WS. hinsichtlich der Leuchtkraft der Lampen noch nicht ganz, auch werden bei dieser Beleuchtungsart die Glühkörper auffallend rasch von einem braunroten Belag überzogen, während dies bei der Preßgasbeleuchtung weniger in Erscheinung tritt und die Leuchtkraft eine bessere ist.

Schon aus diesem Grunde wird neuerdings die Umänderung der seitherigen Gasglühlichtbeleuchtung in solche für Preßgasbeleuchtung, die ohne Schwierigkeit, und was besonders wichtig ist, sich ohne erheblichen Kostenaufwand erzielen läßt, und auch mit Rücksicht auf die sehr erheblichen Gasersparnisse, von den beteiligten Eisenbahnverwaltungen in etwas rascherem Tempo durchgeführt.

2. Elektrische Zugbeleuchtung „Pintsch-Grob".

Während bei der Gasbeleuchtung der Eisenbahnwagen gewissermaßen ein einheitliches System durchgeführt ist, bei dem die Gaserzeugung unabhängig vom Wagen, in besonderen Anstalten vorgenommen wird, herrscht in der elektrischen Zugbeleuchtung eine große Mannigfaltigkeit, und man unterscheidet zwei Hauptgruppen: 1. die Beleuchtung durch Akkumulatoren ohne Maschine und 2. die Beleuchtung nach gemischten Systemen, bei denen die Stromversorgung im wesentlichen von einer Dynamomaschine, jedoch in Verbindung mit einer Akkumulatorenbatterie bewirkt wird.

Beide Arten besitzen verschiedene Vorzüge, aber auch gewisse Nachteile. Der Hauptvorteil der reinen Akkumulatorenbeleuchtung besteht in dem Fehlen beweglicher Maschinenteile und der damit verbundenen Störungsmöglichkeiten. Diesem Vorteil steht als Mangel gegenüber die fehlende Freizügigkeit der Wagen und die durch die Ladung der Batterie bedingte Gebundenheit für den Betrieb. Hier, wie bei der Gasbeleuchtung, ein durch die Kapazität der Batterie begrenzter Aktionsradius der Personenwagen, der zweckmäßig nur durch Verbesserung der Wirtschaftlichkeit der verwendeten Lampen vergrößert werden kann.

Während bis vor einigen Jahren die reine Akkumulatorenbeleuchtung infolge des hohen Wattverbrauchs der Kohlenfadenlampen und der hieraus sich ergebenden geringen Reichweiten der Batterien nur versuchsweise zur Anwendung kam, hat sich die ungünstige Lage dieser Beleuchtungsart durch die Fortschritte der allgemeinen Beleuchtungsindustrie erheblich verbessert. Die Einwattlampe brachte diesen Umschwung zuwege, durch welche die Reichweite ohne Vergrößerung der Batterie um das 2- bis 3-fache verbessert wurde. Wenn es nun weiter gelingt, die neue Halbwattlampe für geringere Lichtstärken herzustellen, so wird sich abermals eine Verbesserung um 100 % ergeben, die der Beleuchtungsdauer der Akkumulatorenbatterien zugute kommt. Aber auch die zweite Gruppe, die der gemischten Systeme, wird aus diesem Fortschritte nicht unwesentlichen Nutzen ziehen. Ihr natürlicher Vorteil, die Freizügigkeit der damit ausgerüsteten Wagen, wird ihr stets ein neues Anwendungsgebiet sichern.

Die Aufgaben, die ein elektrisches Maschinensystem zu lösen hat, sind schwierig und mannigfaltig und nach der Art, wie versucht wird, sie zu lösen, gibt es zwei deutlich getrennte Gruppen von Maschinensystemen, nämlich solche Systeme, bei denen die Dynamomaschine ständige Stromstärke oder Leistung und solche, bei denen sie ständige Spannung reguliert.

Das jüngste der in Deutschland eingeführten Zugbeleuchtungssysteme ist das System „Pintsch-Grob", welches rein auf konstante Spannung reguliert. Es erzeugt direkt eine konstante Ladespannung und eine konstante Lampenspannung. Die Spannungsregelung geschieht bei diesem System durch eine besondere Schaltung, durch die eine der zwei Batterien, so daß die erzeugte Spannung bei allen Zuggeschwindigkeiten von selbst ständig bleibt, ohne daß hierzu irgend eine regelnde Vorrichtung nötig wäre.

Das neue Zugbeleuchtungssystem besteht aus einem von einer Wagenachse aus angetriebenen Gleichstromerzeuger gewöhnlicher Bauart, einem an der Dynamo angebauten Umschaltapparat und zwei Akkumulatorenbatterien, und als zusätzlicher Bestandteil wird ein sogenannter Selbsterregungsschalter verwendet, der besonders bei entladenen Batterien gute Dienste leistet.

Der elektrische Strom zur Beleuchtung der Wagen wird bei Stillstand oder bei nur kleinen Geschwindigkeiten des Zuges direkt von beiden parallel geschalteten Batterien geliefert. Bei Überschreitung einer gewissen Geschwindigkeit wird durch die Fliehkraft zweier sich drehender Gewichte ein Schaltapparat umgestellt, wonach der Lichtstrom direkt von der Dynamomaschine geliefert und gleichzeitig die eine Batterie wieder aufgeladen wird. Um zu erzielen, daß beide Batterien aufgeladen werden, ist die Schaltvorrichtung so ausgebildet, daß die beiden Batterien nach jedem Halt des Zuges vertauscht werden.

Ein Nachteil dieses Systems scheint auf den ersten Blick die Verwendung von zwei Batterien zu sein. Dieser Nachteil ist jedoch nur scheinbar. Jede der beiden Batterien braucht nämlich nur die halbe Kapazität zu haben, die man bei Stillstand zu haben wünscht, weil beide Batterien parallel die Lampen speisen. Da die Erhöhung der Kapazität bei modernen Akkumulatoren einfach vorgenommen wird, indem entsprechende Bleiplatten hinzugeschaltet werden, haben die beiden Batterien zusammen genau die gleiche Plattenzahl, wie eine einzelne Akkumulatorenbatterie. Vermehrt ist solcher gegenüber nur die Zahl der Hartgummigefäße, in denen die Platten eingebaut sind. Letztere überleben jedoch die Bleiplatten, so daß eine Erhöhung der Ersatzkosten nicht eintritt. Anderseits verdankt das neue System seine Vorteile bezüglich der Batteriebehandlung dem Vorhandensein von zwei Akkumulatorenbatterien.

Auffallenderweise genügt bei diesem System eine Ladespannung von 2,4 Volt für jede Zelle, um mit vollkommener Sicherheit genügende Ladung der Akkumulatoren zu gewährleisten und eine Sulfatierung der Batterien zu verhüten. Dies ist auch durch die Erfahrung unter den denkbar ungünstigsten Betriebsverhältnissen, nämlich bei Personenwagen, bei denen die Fahrzeit kleiner ist als die Aufenthaltszeit auf den Stationen, erwiesen. Nun findet die Ladung der Batterie unter um so günstigeren Bedingungen statt, je kleiner die Ladespannung im Verhältnis zur Endspannung, d. h. zu der bei Beendigung der Ladung vorhandenen Gegenspannung ist, denn um so kleiner sind die Ströme, mit denen die Batterie geladen wird, wenn sie annähernd voll ist, und um so geringer ist die Gasentwicklung, die die Platten schädigt und Energieverluste verursacht. Diese Tatsache ist entsprechend den neuesten Erkenntnissen der Akkumulatorentechnik mit größter Wahrscheinlichkeit darauf zurückzuführen, daß die Akkumulatoren bei diesem neuen System mit Ruhepausen geladen werden. Der von der regelnden Batterie abgegebene Erregerstrom ist nämlich so klein, daß tatsächlich die regelnde Batterie weder Strom abgibt noch Strom empfängt, also eine Ruhepause hat. Zur Behebung und Bekämpfung von Sulfatierung der Platten schreiben die Akkumulatorenfabriken neuerdings das Laden mit Ruhepausen vor und verwerfen das früher übliche Überladen mit erhöhter Ladespannung.

Die Vorteile der Beleuchtung von Eisenbahnwagen durch das gemischte System treten am deutlichsten in Erscheinung, wenn jeder Wagen eine elektrische Ausrüstung erhält, also seine volle Selbständigkeit und Freizügigkeit bezüglich derselben gewährleistet ist. Billiger ist es naturgemäß, wenn nicht jeder Wagen eine eigene Anlage besitzt, sondern ein ganzer Zug nur eine. In diesem Falle ist für die Verbindung der Wagen untereinander eine elektrische Leitungskupplung notwendig.

Eine Wagenbeleuchtungsanlage nach dem System „Pintsch-Grob" erfordert während des Dienstes keine besondere Bedienung oder Beaufsichtigung. Nur der Riemen, falls ein solcher vorhanden ist, verlangt Wartung, d. h. rechtzeitige Verkürzung und eine rechtzeitige Entfernung schlechter Stellen beim Riemenschloß. Die Maschine sowie der Schaltapparat und die Batteriebehälter werden im Betriebe meist unter Plombenverschluß gehalten.

Die Dynamo ist mit einer Notkette versehen, die den Zweck hat, ein Hin- und Herpendeln der Dynamo zu vermeiden, in Falle der Riemen verloren geht. Es ist von großer Wichtigkeit, daß der Riemen im Betriebe jeweils wieder verkürzt wird, bevor die Dynamo in der Kette hängt. Die Riemenverkürzung hat also stattzufinden, sobald der Riemen so lang geworden ist, daß die Dynamo merkbar hinter die horizontale Stellung zurückhängt. Die Stellung, bei der die Lagerdeckel horizontal stehen, ist also die unterste erlaubte Betriebsstellung der Dynamo.

Die Batterien werden in folgender Weise unterhalten:

Bei jeder Revision ist soviel destilliertes Wasser in die einzelnen Zellen zu gießen, daß der Flüssigkeitsspiegel den obere Rand der Platten um 15 mm überragt. Zum Auffüllen darf nur destilliertes Wasser verwendet werden, das von der Akkumulatorenfabrik in Glasflaschen bezogen wurde; im Notfall kann aber auch Regenwasser verwendet werden, das in reinen Gefäße aufgefangen wurde.

Die Konzentration der Säure kann durch Eintauchen eines Aräometers gemessen werden. Je mehr eine Batterie geladen wird, umso konzentrierter wird die Säure. Ihr spezifisches Gewicht beträgt bei einer entladenen Batterie 1,18 (22° Beaumé) und bei einer geladenen Batterie 1,21 (25° Beaumé). Durch Messen der Säuredichte kann somit untersucht werden, in welchem Ladezustande eine Batterie sich befindet. Anläßlich jeder Revision sollte der Spannungszustand der Zellen kontroliert werden. Dies kann aber nur während einer Stromentnahme aus der Batterie geschehen, da die Ruhespannung eines Elementes nicht maßgebend ist. Zu diesem Zweck ist jede Batterie bei gleichzeitigem Unterbrechen der anderen Batterie während 5 Minuten mit dem vollen Lichtstrom zu belasten und muß am Schluß dieser Zeit, solange der Lichtstrom noch fließt, die Spannung eines jeden Elements gemessen werden.

Die Batterien sind außerordentlich empfindlich gegen Verunreinigungen. Der kleinste Span aus Eisen, Kupfer oder dergleichen, sowie kleine Stückchen Farbe, Papierschnitzel und Tuchreste, bei deren Herstellung Chlor verwendet wurde, haben zur Folge, wenn sie zufällig in die Säure der Batterie geraten, daß die Platten zerfressen werden und daß sie sich von selbst entladen. Man muß daher auf das allersorgfältigste darauf achten, daß beim Untersuchen und Messen der Batterien nichts in die Säure hineinfällt und daß das zum Auffüllen der Zellen verwendete Wasser nur völlig rein und destilliert ist.

Wenn wegen Schneeverwehung oder dichten Nebels die Geschwindigkeit eines Zuges gering ist, oder wenn der Zug stecken bleibt, oder wenn die Dynamo aus irgend einem Grund nicht im Betriebe ist, z. B. wegen Riemenverlust, so muß soviel als irgend möglich mit dem Strom gespart und alle irgendwie entbehrlichen Lampen ausgeschaltet werden, damit nicht zu tiefe Entladung eintritt und die Batterie keinen Schaden leide. Unter allen Umständen sind sämtliche Lampen auszuschalten, wenn sie nur noch matt brennen, denn würden die Lampen noch länger eingeschaltet bleiben, so würde die Batterie erschöpft oder gänzlich zerstört. Wenn eine Batterie vollkommen entladen wird, so soll sie unter keinen Umständen länger als einen Tag in diesem Zustand verbleiben, denn es wäre im andern Falle eine vollständige Zerstörung der Batterie zu befürchten. Die Oberflächen der Platten würden sich chemisch verändern, sulfatieren oder verhärten.

Die Wiederaufladung einer ganz erschöpften Batterie darf während der ersten zwei Stunden nur mit ganz kleinen Strömen, höchstens mit 5 Amp. erfolgen. Steht zum Aufladen genügend Zeit zur Verfügung, so soll die Ladung zeitweise unterbrochen werden. Würde mit größeren Strömen aufgeladen, so werden die Platten krumm und die aktive Masse wird gelockert.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Grundsätze für die Besetzung der mittleren, Kanzlei- und Unterbeamtenstellen bei den Reichs- und Staatsbehörden mit Militäranwärtern und Inhabern des Anstellungsscheins.** Durch Beschluß des Bundesrats sind nach einer Bekanntmachung des Reichskanzlers vom 20. Mai d. J. diese im Eis.-Verordnungs-Bl. von 1907 S. 249 ff. veröffentlichten Grundsätze abgeändert worden. Hiernach erhält der § 17 der Grundsätze folgenden Zusatz: „Während eines Krieges müssen jedoch die Stellen so lange offen gelassen werden, bis sie mit geeigneten Militäranwärtern usw. besetzt werden können. Ausgenommen sind solche Stellen, die für die Überführung von Beamten zur Vermeidung ihrer Pensionierung nach § 10 Nr. 3 in Anspruch genommen werden müssen. Sonstige Ausnahmen unterliegen der Genehmigung des Ressortchefs oder der zuständigen obersten Verwaltungsbehörde. Sie müssen, soweit es sich um Stellen des mittleren Dienstes oder von Militäranwärtern usw. erfahrungsgemäß in ausreichendem Maße begehrte Stellen des Unterbeamtendienstes handelt, durch die unabweisbare dienstliche Notwendigkeit bedingt sein. Für jeden Ausnahmefall ist nach Beendigung des Feldzuges soweit und sobald als möglich ein Ausgleich, erforderlichenfalls für jede seit dem 1. August erfolgte Stellenbesetzung vorzunehmen. Nach Überführung des Heeres in den Friedenszustand sind alle offen gehaltenen und die vorübergehend besetzten Stellen nochmals nach §§ 16 und 17 Abs. 1 zu behandeln. Der Reichskanzler bestimmt, wann mit der Stellenausschreibung begonnen werden darf." — Der § 19 der Grundsätze erhält folgenden neuen (5.) Absatz: „Militäranwärter die beim Ausbruch eines Krieges auf Probe angestellt oder in de

ableistung des Probedienstes begriffen sind und infolge der Mobilmachung zur Truppe zurücktreten müssen, ohne endgültig n den Zivildienst übernommen zu sein, haben spätestens nach er Überführung des Heeres in den Friedenszustand Anspruch arauf, in dieselbe oder eine entsprechende Stelle einberufen zu erden."

— **Fahrpreisermäßigung für die Teilnehmer an dem Kongreß ür Kriegsbeschädigtenfürsorge in Cöln.** In der Zeit vom 21. bis 6. d. M. findet in Cöln der Kongreß für Kriegsbeschädigtenirsorge statt. Die Teilnehmer an diesem Kongreß sind gegen orzeigung eines von dem Reichsausschuß, Provinzial- oder andesverband für Kriegsbeschädigtenfürsorge auf ihren Namen usgefertigten, mit einer Nummer versehenen Ausweises berechtigt, die im Absatz 1 Aa der allgemeinen Ausführungsestimmung C VII zu § 12 der Eisenbahnverkehrsordnung zuunsten der öffentlichen Krankenpflege vorgesehene Fahrpreisermäßigung in Anspruch zu nehmen. Die Fahrpreisermäßigung ird nur für die direkte Fahrt in Eil- und Personenzügen vom ohnorte des Teilnehmers nach Cöln und umgekehrt gewährt. ei Benutzung von Schnell- (D-) Zügen ist der tarifmäßige chnellzugzuschlag voll zu entrichten. Personen unter 18 Jahen sind von der Fahrpreisermäßigung ausgeschlossen. Die ückreise von Cöln nach dem Wohnorte in direkter Fahrt muß pätestens am 1. September 1916 angetreten sein. Soweit direkte ahrkarten nach Cöln nicht ausgestellt werden können, werden ahrkarten nach einer zur Neulösung geeigneten Station ausegeben.

Beim Übergang in eine höhere Wagenklasse oder Zuggattung t der tarifmäßige Zuschlag zu entrichten. Fahrtunterbrechung t nur einmal innerhalb der Geltungsdauer der Fahrkarte zuassig.

Im rechtsrheinischen Bayern und in Baden sind auch bei Benutzung der Personenzüge in III. Klasse Eilzugkarten III. Klasse u lösen.

— **Bezirkseisenbahnrat Hannover-Münster.** Auf der Tagesordnung der 66. Sitzung des Bezirkseisenbahnrats für die Eisenahndirektionsbezirke Hannover und Münster am 20. September 916 in Hannover stehen u. a. Änderungen in der Zusammenetzung des Bezirkseisenbahnrats, Ersatzwahlen zum ständigen usschusse des Bezirkseisenbahnrats, Wahl zweier Mitglieder es Landeseisenbahnrats, Zeit und Ort der nächsten Sitzung.

— **Neuregelung der Kriegsteuerungszulagen in Württemberg.** ie württembergische Staatsregierung, die einem in der Sitzung er württembergischen Zweiten Kammer vom 18. Juli d. J. gellten Antrag auf Ausdehnung der Kriegsteuerungszulagen ohlwollende Aufnahme in Aussicht gestellt hatte (vgl. Nr. 59, 706/7 d. Ztg.), hat ihrer Erklärung sehr rasch die Tat folgen ssen. Nach dem „Staatsanzeiger für Württemberg" sind mit ücksicht auf die weitere Verteuerung der notwendigsten Bedrfsgegenstände die den geringer besoldeten Staatsbeamten nd den staatlichen Arbeitern bisher gewährten Kriegsteuerungsulagen mit Wirkung vom 1. Juli d. J. ab einer Neuregelung nterzogen worden. Die Kriegsteuerungszulagen sind hiernach sgedehnt worden auf die ledigen Beamten und Arbeiter sowie f die verwitweten und geschiedenen ohne Kinder unter 16 hren mit einem jährlichen Diensteinkommen bis zu 1600 ℳ nd auf die Verheirateten ohne Kinder unter 16 Jahren; es ist rner die Einkommensgrenze, bis zu der die Teuerungszulagen währt werden, für die Verheirateten von 2400 ℳ auf 3200 ℳ höht worden. Die Zulagen sind in der Weise abgestuft, daß e für die Beamten und Arbeiter mit kleinerem Einkommen öher sind, als für die mit höherem Einkommen; sie betragen r die Ledigen mit einem jährlichen Diensteinkommen bis zu 00 ℳ monatlich 5 ℳ; Ledige mit höherem Einkommen bis zu 00 ℳ erhalten auf Ansuchen eine Teuerungszulage von 4 ℳ onatlich, wenn sie erwerbsunfähige Eltern oder Großeltern ll zu unterstützen haben. Sodann erhalten monatlich:

Verheiratete	ohne Kinder unter 16 Jahren	mit 1 Kind unter 16 Jahren
i einem Diensteinkommen bis 1600 ℳ	8 ℳ	14 ℳ
n mehr als 1600—2400 ℳ	7 „	12 „
„ „ 2400—3200 „	6 „	10 „

und für jedes weitere solche Kind 3 ℳ mehr.

Die Zulage der Verwitweten und Geschiedenen mit Kindern nter 16 Jahren ist um 3 ℳ niedriger bemessen; Verwitwete nd Geschiedene ohne solche Kinder werden wie Ledige behanelt. Auf Ansuchen werden die Teuerungszulagen auch gewährt r voll unterhaltene Kinder über 16 und unter 18 Jahren und r solche unterhaltenen Kinder über 18 Jahren, die wegen körrlicher oder geistiger Gebrechen dauernd erwerbsunfähig sind. eben dem Diensteinkommen wird das steuerbare Gesamteinmmen berücksichtigt: die Teuerungszulage wird zu den niedriren Sätzen der höheren Diensteinkommen gewährt oder fällt weg, wenn das steuerbare Gesamteinkommen die erwähnten Diensteinkommensgrenzen um 100 ℳ übersteigt. Gleichzeitig sind die bisher geltenden Vorschriften zusammengefaßt und in verschiedenen Punkten ergänzt worden. Wegen der Gewährung weiterer Unterstützungen an bedürftige Pensionäre und Beamtenhinterbliebene wird das Erforderliche von den Ministerien der Finanzen und der auswärtigen Angelegenheiten, Verkehrsabteilung, eingeleitet.

— **Fahrpreisermäßigung für jugendliche Personen zur Mithilfe bei Erntearbeiten.** Die württembergische Staatseisenbahnverwaltung hat im April 1915 jugendlichen Personen, die sich unter Leitung von Jugendpflegevereinen freiwillig während einzelner Tage der Woche mit Gemüsebau und Feldbestellung in der Nähe größerer Städte beschäftigen, für die Dauer des Krieges eine Fahrpreisermäßigung dahin zugestanden, daß sie bei Fahrten vom Wohnort nach der Arbeitsstelle und zurück in der 4. Klasse auf Arbeiterrückfahrkarten befördert werden. Diese Fahrpreisermäßigung wird nunmehr mit sofortiger Gültigkeit im Binnenverkehr der württembergischen Staatseisenbahnen unter den gleichen Bedingungen für das Jahr 1916 auch für jugendliche Personen, die zur Mithilfe bei Erntearbeiten herangezogen werden, gewährt.

— **Zahlung der Frachten im neutralen Auslande.** Die Bundesratsverordnung vom 16. März 1916, durch welche die Zahlung der Frachten im neutralen Auslande zur Hebung des deutschen Devisenmarktes eingeführt worden war, hatte den Aeltesten der Kaufmannschaft von Berlin Veranlassung gegeben, bei dem Reichskanzler auf die schwere Schädigung hinzuweisen, welche dem deutschen Handel und der Industrie durch die hierdurch bedingte starke Frachtverteuerung erwüchse. Besonders wurde darauf hingewiesen, wie drückend in Verfrachterkreisen empfunden werde, daß bei Sendungen, die an der Grenze oder in Binnenstationen umbehandelt würden, für die deutsche Strecke 40 % Frachtzuschlag eisenbahnseitig berechnet würden. Wie den Aeltesten der Kaufmannschaft jetzt amtlicherseits mitgeteilt wird, soll in letzterem Falle insofern eine Erleichterung eintreten, als bei einer Anzahl Artikel im Verkehr nach Deutschland von der Einhebung des 40proz. Zuschlags abgesehen werden soll. Die in Verfolg dieser Anordnung zu erstellenden Ausnahmetarife werden alsbald eingeführt werden.

— **Anwendung der Ausnahmetarife.** Eine Eisenbahnverwaltung hatte die Anwendung des Ausnahmetarifs für eine an ein Proviantamt gelieferte Sendung Konserven aus dem Grunde versagt, weil diese Sendung zum Verbrauch an die deutschen im Westen kämpfenden Truppen abgegeben, also nicht, wie es der Ausnahmetarif verlangt, im Inlande verwendet worden war. Auf Grund eines vom Verkehrsbureau der Aeltesten der Kaufmannschaft von Berlin eingeholten Gutachtens hatte der Verfrachter gegen die Auslegung des Tarifs Einspruch erhoben. Nunmehr ist allgemein von der Eisenbahnverwaltung angeordnet worden, daß Sendungen für Truppenversorgungsstellen (Proviantämter, Magazine u. dergl.) im Inlande auch dann als zum Verbrauch (zur Verwendung) im Inlande bestimmt gelten, wenn sie ganz oder zum Teil von deutschen Truppen außerhalb Deutschlands verbraucht (verwendet) werden.

— **Verkehr nach Rumänien (Carmenzüge).** Die Berliner Handelskammer war auf eine Eingabe vom 3. Juni d. J. vom preußischen Eisenbahnministerium wegen der Schädigung der beteiligten Verkehrskreise und wegen der Ausschaltung des Speditionsgewerbes beim Verkehr der Carmenzüge zu einer Besprechung auf den 22. Juni d. J. eingeladen worden. Die Beratungen, zu denen auch außer der Kammer die Aeltesten der Kaufmannschaft von Berlin, die Zentral-Einkaufsgesellschaft und der Verein Deutscher Spediteure zugezogen waren, führte zu dem Ergebnis, daß zwar an der Einrichtung der Carmenzüge grundsätzlich nichts geändert, wohl aber dem beteiligten Speditionsgewerbe Gelegenheit gegeben werden sollte wie in Friedenszeiten sich an dem Verkehr mit Rumänien zu beteiligen, so daß eine völlige Ausschaltung dieser Kreise in Zukunft vermieden würde. Die Bedingungen, unter denen eine Beteiligung des gesamten deutschen Speditionsgewerbes an dem Verkehr der Carmenzüge möglich ist, sollten durch unmittelbare Verhandlung zwischen der Zentral-Einkaufsgesellschaft und dem Verein Deutscher Spediteure unter Zuziehung der Handelskammer Berlin festgesetzt werden. Es haben in dieser Frage unter Mitwirkung der Kammer mehrfache Sitzungen stattgefunden, und es ist gelungen, eine Einigung unter den Beteiligten zu erwirken. Künftig können auch die Spediteure ihre Sendungen den Vermittlungsstellen in Ratibor, Pirna und Regensburg entweder in Einzelsendungen oder in Sammelladungen zuführen, um sie von dort den Carmenzügen mitzugeben. In der Beförderung von den Vermittlungsstellen bis Ploesti tritt eine Änderung nicht ein, wohl aber bleibt es den Spediteuren unbenommen, die Weiterabfertigung ihrer Sendungen ab Ploesti selbst zu übernehmen.

Es ist mithin den Verfrachtern wieder möglich, ihre Sendungen wie bisher entweder den Speditionsfirmen oder der Zentral-Einkaufsgesellschaft unmittelbar zur Abfertigung zu überweisen. Es wird ferner in der von der Zentral-Einkaufsgesellschaft herausgegebenen „Anweisung für den Versand mit den Carmenzügen nach Rumänien" die Zulassung des Speditionsgewerbes an diesem Verkehr deutlich zum Ausdruck gebracht werden. Eine Verteuerung der von der Zentral-Einkaufsgesellschaft für diesen Verkehr bisher erhobenen Gebühren tritt durch die neue Maßnahme nicht ein. Um dem Speditionsgewerbe einen dauernden Einfluß auf die Tätigkeit der Zentral-Einkaufsgesellschaft zu sichern, soll auch ein Vertreter des Speditionsgewerbes als sachverständiger Berater von der Zentral-Einkaufsgesellschaft ehrenamtlich berufen werden.

— **Staatsrat Roth,** Generaldirektor der badischen Staatseisenbahnen, wurde durch Verleihung des Eisernen Kreuzes II. Klasse am weiß-schwarzen Bande ausgezeichnet.

Österreich.

— **Der Verkehr der Buschtiehrader Bahn.** Der Verkehr auf den Linien dieser Bahn war auch im letztvergangenen Monat ein reger. Die Betriebseinnahmen wurden auch durch die starke Kohlenförderung beeinflußt. Für das Gesamtnetz wird im Juli eine Mehreinnahme von 371 900 K. ausgewiesen, wovon 164 000 K. auf das A-Netz und 207 000 K. auf das B-Unternehmen entfallen. Der Frachtenverkehr erfuhr im Juli eine Steigerung um 107 000 t, an der die Kohle mit 85 000 t und die verschiedenen Güter mit 22 000 t beteiligt sind. Die Kohlentransporte des B-Netzes waren um 62 000 t, jene des A-Netzes um 23 000 t größer als im Vorjahre. Von den Nachbarbahnen sind auf die Buschtiehrader Bahn in der Station Komotau um 5000 t Kohle mehr übergegangen als im Juli 1915. Der gesteigerte Kohlenverkehr erbrachte der B-Linie eine Mehreinnahme von 156 000 K. und dem A-Netze eine solche von 52 000 K. Für verschiedene Güter betrugen die höheren Einnahmen bei der A-Linie 71 000 und bei der B-Linie 10 000 K. Auch der Personenverkehr hat sich gesteigert, was mit der Hochsaison der böhmischen Kurorte zusammenhängt. Es wurden im Juli um 72 000 Reisende mehr befördert und hierfür um 81 000 K. mehr eingenommen. In den ersten sieben Monaten ergibt sich eine Erhöhung des Personenverkehrs um 476 000 Reisende mit einer Mehreinnahme von 352 000 K. Der Güterverkehr in den ersten sieben Monaten zeigte eine Zunnahme um 720 000 t. Die Einnahmen aus dem Frachtgutgeschäfte sind gegenüber dem Vorjahre um 2 329 000 K. gestiegen, so daß für die gesamten Transportbewegungen eine Mehreinnahme von 2 681 000 K. ausgewiesen wird, die sich mit ziemlich gleichen Beträgen auf die beiden Strecken verteilt. Die Steigerung beträgt bei der A-Strecke 1 292 000 K. und beim B-Netze 1 388 000 K. Auch die Ausgaben haben eine entsprechende Steigerung erfahren.

— **Die Tarife für die rumänischen „Merkur"-Transporte.** Wie der Tarifanzeiger erfährt, wurde die Gültigkeit der für die „Merkur"-Transporte eingeführten Frachtsätze bis 31. August erstreckt. Die Tarife galten vorläufig nur bis 31. Juli, da an diesem Tage auch die direkten österreichisch-ungarisch-rumänischen Lokalgütertarife aufgehoben wurden.

— **Der Verkehr und die Fahrbetriebsmittelindustrie.** In Friedensjahren haben sonst zu diesem Termine die Bahnverwaltungen besondere Vorbereitungen zur Sicherstellung des Wagenbedarfes für die kommende Rübenernte und die Zeit der Kohlentransporte getroffen. Es ließ sich bereits ermessen, welche Anforderungen an den Fahrpark gestellt würden, und ob es notwendig sein würde, ihn durch Anmietung von Wagen bei den Wagenleihgesellschaften zu vermehren. Diesmal sind derartige Erwägungen aus dem Grunde nicht erforderlich, weil die Staatsbahnen die Verfügung über das ganze rollende Material besitzen, die Wagenleihanstalten ihre gewöhnlichen Wagen bereits gänzlich vermietet haben und überdies der Fahrpark der Staatsbahnen durch die fortlaufende Fertigstellung neuer Wagen auf Grund früherer Bestellungen eine Vermehrung erfährt. Zeitweilig haben einzelne Wagenleihanstalten daran gedacht, ihren Fahrpark auch während der Kriegszeit in größerem Maßstabe zu vermehren. Sie sind aber ebenso wie verschiedene Private von diesem Plane wohl aus dem Grunde abgekommen, weil die Wagenfabriken mit der Durchführung der staatlichen Bestellungen bis tief in das nächste Jahr hinein beschäftigt sind und private Aufträge nur in zweiter Linie berücksichtigen. Außerdem sind während der Kriegszeit die Preise für Wagen namhaft gestiegen und die Erhöhung der Eisenpreise, die sich in den letzten Monaten vollzog, hat eine weitere Verteuerung in den Kosten der Herstellung von Wagen gebracht.

— **Betrug durch Benutzung einer weggeworfenen Straßenbahnkarte.** Der Hilfsarbeiter J. Sch. war wegen Betrugs angeklagt, weil er am 24. Mai bei einer Umsteigestelle am Opernring in Wien eine weggeworfene, bereits einmal benutzte Umsteigkarte aufgehoben und sie dann zur Fahrt mit der Straßenbahn benutzt hatte. Er wurde während der Fahrt von einem Revisor zur Anzeige gebracht. In der kürzlich vor dem Bezirksgericht durchgeführten Verhandlung erklärte der Angeklagte, daß er das Fahrgeld von 20 Heller auf der Straße verloren hatte, da er dann, da er einen weiten Weg vor sich hatte, vom Boden eine weggeworfene noch nicht abgelaufene Umsteigkarte aufgelesen und zur Fahrt benutzt hatte, ohne an die Folgen dieser Handlungsweise zu denken. Der als Zeuge vernommene Revisor erklärte, daß er den Angeklagten längere Zeit bei der Haltestelle am Opernring beobachtet habe, wie er weggeworfene Straßenbahnkarten aufhob und sich eine ausgesucht habe, mit der er, seiner Ansicht nach, noch fahren konnte. Der Richter fand den Angeklagten der Übertretung des Betruges schuldig und verurteilte ihn zu 24 Stunden Arrest. Der Richter hob in der Urteilsbegründung hervor, daß die Gemeinde Wien — Städtische Straßenbahn in ihrer Kalkulation die Preise der Fahrkarten genau berechnet habe und daß durch das Benutzen der von dritter Seite weggeworfenen Fahrkarten jedenfalls eine Schädigung des Unternehmens eintrete. Die Absicht zu schädigen liege beim Angeklagten, nach seinem eigenen Geständnis, vor. Der Verurteilte meldete bezüglich der Schuld und Strafe die Berufung an.

— **Wagenbrand zwischen den Stationen Rekawinkel und Neulengbach.** Am 5. August gegen 7 Uhr früh wurde durch Funkenflug bei einem Güterzuge zwischen Rekawinkel und Neulengbach bei Wien ein Wagenbrand (drei Heuwagen) verursacht, wodurch im Frühpersonen- und Schnellzugverkehr Verspätungen bis zu einer Stunde eintraten. Verletzt wurde niemand. Die Störung wurde sofort behoben.

— **Der Schiffsraum nach dem Kriege.** Am 8. August wurde eine Verordnung veröffentlicht, in welcher verfügt wird, daß der Abschluß von Rechtsgeschäften aller Art verboten wird, welche die Beförderung von Waren zur See von einem ausländischen Hafen nach einem anderen auf österreichischen Seehandelsschiffen oder die Überlassung von österreichischem Schiffraum an Personen oder Unternehmungen bezweckt, die im Auslande ihren Wohnsitz haben. Insbesondere der Abschluß derartiger Miet- oder Charterverträge ist bis auf weiteres untersagt. Abmachungen, welche entgegen diesem Verbot abgeschlossen werden, sind nichtig. Das Handelsministerium kann Ausnahmen von diesen Verboten bewilligen. Die Bestimmungen der Verordnung gelten auch für Seehandelsschiffe, die sich in Rechnung österreichischer Unternehmungen im Bau oder in der Ausrüstung befinden. Die Verordnung wurde zu dem Zwecke erlassen, damit der Schiffsraum, der in Österreich verfügbar ist, zurzeit des Bedarfes ausschließlich den Zwecken des heimischen Verkehrs vorbehalten bleibe. Für diesen Fall wird jedoch schon durch die erwähnte Verordnung Vorsorge getroffen.

Ungarn.

— **Vereinigte Benutzung von Schleppbahn und Schleppschiff am Eisernen Tor-Kanal.** Bekanntlich ist der Wasserlauf, vornehmlich bei niedrigem Wasserstand, in dem etwa 2 km langen Eisernen Tor-Kanal der Donau so reißend, daß ein beladener Schlepper bei Bergfahrt nur mit Hilfe einiger neuerbauter Dampfer von 1000 bis 1200 Pferdekräften hinaufgeschleppt werden konnte. Vor Ausbruch des Krieges hat diesen Schleppdienst das Drahtseilschiff „Vaskapu" besorgt. Da gegenwärtig und wahrscheinlich noch längere Zeit ein großer Teil der rumännischen Erze auf dem Wasserwege nach Österreich-Ungarn und Deutschland befördert wird, so wurde ein großer Schiffspark in diesen Verkehrsweg eingestellt, um die Beförderung entsprechend beschleunigen zu können. Die in dem Kanal obwaltenden Verkehrsschwierigkeiten sind jedoch solcher Art, daß dem allein auf diese Weise nicht abgeholfen werden kann, da die Leistungsfähigkeit selbst eines großen Schiffsparkes durch diese Hindernisse sehr beschränkt wird. Es wurde nun deutscherseits neben dem Kanal gleichlaufend auf serbischem Ufer eine Schleppbahn erbaut auf welcher gegenwärtig eine Dampflokomotive von 160 Pferdekräften mit Hilfe eines langen Drahtseiles die schwer beladenen Schlepper stromauf mit Leichtigkeit befördert. Auf diese Weise konnte die Bergfahrtleistung von 10 auf 30 Schlepper täglich gesteigert werden. Im Monat April d. J. wurden z. B. auf diese Weise nahezu 600 beladene Schlepper mit Getreide im Gewicht von 270 000 t in dieser Richtung befördert.

Niederlande.

— **Die Vlissinger Linie im zweiten Kriegsjahr.** Aus dem Geschäftsbericht der Gesellschaft „Zeeland" für das Jahr 1915 ist folgendes hervorzuheben: Schon im Jahre 1914 hatte die englische Regierung die Gesellschaft gezwungen, mit ihren Raddampfern Tilbury anzulaufen; mit dem 17. März 1915 mußten auch die Schraubendampfer in Tilbury anstatt in Folkestone anlaufen. Fast gleichzeitig sah sich die Gesellschaft gezwungen, den Güterverkehr ganz einzustellen und sich auf den Personenverkehr zu beschränken. Von der Flotte der Gesellschaft lief der erste der zuletzt gebauten drei Turbinendampfer „Prinzessin Juliana", ein Schiff von 8171 t und 10 000 PS. am 1. Februar 1916 auf dem Sunk Feuerschiff auf eine verankerte Mine; der Dampfer konnte noch auf den Strand gesetzt werden, alle Anstrengungen, ihn zu bergen, waren vergebens, am 28/29. März ging das Schiff verloren. Inzwischen war am 27. Februar das Schwesterschiff „Mecklenburg" bei der Galloper Bank von dem gleichen Unfall getroffen worden und sofort gesunken. Menschenleben sind bei beiden Unfällen nicht verloren gegangen. Da nur die „Mecklenburg" versichert war, sah die Gesellschaft sich genötigt, alle verfügbaren Mittel zur Abschreibung zu verwenden, während 1914 eine Dividende von 10 %, 1912 und 1913 eine solche von 6 % verteilt worden war. Die Jahre 1887 bis 1912 waren dividendenlos geblieben. Im ganzen wurden 1915 nur 369 Reisen ausgeführt. Trotz alledem war das finanzielle Ergebnis des Jahres 1915 nicht ungünstig. Wenn auch die außergewöhnlich hohen Ziffern des Jahres 1914 nicht wieder erreicht wurden, so bewegen sich gleichwohl die Ergebnisse etwa auf der gleichen Höhe wie im letzten Friedensjahre.

Die Einnahmen der letzten drei Jahre verteilen sich wie folgt:

	1915	1914	1913
Reisende	1 639 898 Fl.	1 520 102 Fl.	1 192 479 Fl.
Güter	243 078 „	912 216 „	648 799 „
Post	436 397 „	554 830 „	561 807 „
sonstige Einnahmen	108 476 „	281 343 „	292 326 „
insgesamt	2 427 849 Fl.	3 268 491 Fl.	2 695 411 Fl.

An Reisenden und Gütern wurden in den letzten fünf Jahren befördert:

	Reisende	Güter		Reisende	Güter
1915	100 472	13 187 t	1912	158 811	62 847 t
1914	200 582	78 427 „	1911	154 801	61 183 „
1913	169 705	70 991 t			

Die Ausgaben für 1915 betrugen 1 398 634 Fl. so daß sich ein Überschuß von 1 029 214 Fl. ergab, von dem je 50 000 Fl. dem Reservefonds und dem Pensionsfonds zugewiesen wurden; der Rest von 974 210 wurde für Abschreibungen bestimmt (1914 war noch eine Dividende von 10 % verteilt wurden), wozu zu bemerken ist, daß das Aktienkapital nur 2 020 500 Fl. beträgt.

Das Gesamtergebnis der letzten Jahre geht aus folgender Übersicht hervor: Es betrugen:

	Einnahmen	Ausgaben	Überschuß	Betriebszahl
1915 . .	2 427 848 Fl.	1 398 634 Fl.	1 029 214 Fl.	57,608 %
1914 . .	3 268 491 „	1 664 303 „	1 604 188 „	50,920 „
1913 . .	2 695 411 „	1 680 946 „	1 014 465 „	62,363 „
1912 . .	2 511 391 „	1 575 498 „	935 893 „	62,734 „
1911 . .	2 455 721 „	1 614 922 „	840 799 „	65,761 „

Dr. O.

Übrige europäische Länder.

— **Nachrichten von den schweizerischen Eisenbahnen.** Zur Erleichterung der Notlage, in die eine große Zahl von Verkehrsunternehmungen durch den Krieg gekommen ist, hat der Bundesrat jetzt seine Zustimmung zu zwei neuen Bundesgesetzentwürfen gegeben. Der erste betrifft eine Abänderung des Gesetzes vom 24. Juni 1874 über die Verpfändung und Zwangsliquidation der Eisenbahnen. Nach den bisherigen Bestimmungen ist zur Bestellung von Pfandrechten auf die inländischen, zum Betriebe gehörigen Liegenschaften und Fahrzeuge solcher Aktiengesellschaften, die eine Eisenbahn oder Schiffahrt betreiben, die Bewilligung des Bundesrats erforderlich. Die Pfandgläubiger dürfen den Betrieb des Unternehmens nicht hemmen; auch können sie wegen Veränderungen am Grundbesitz und Material keine Einsprachen erheben. Das Pfandrecht ist auf den Bestand beschränkt, wie er zur Zeit der Liquidation vorhanden ist. Die Pfandgläubiger sind jedoch befugt, gegen den Verkauf des Unternehmens oder einzelner Teile, gegen die Veräußerung des Grundbesitzes oder des Betriebsmaterials, ebenso gegen Verschmelzungen mit anderen Unternehmungen Einspruch zu erheben, wenn die Sicherheit ihrer Pfandforderung dadurch gefährdet werden sollte. Der Entwurf zum zweiten Gesetz sieht vor, daß eine Aktiengesellschaft, die auf Grund einer Bundeskonzession eine Eisenbahn oder die Schiffahrt betreibt, die Rechtswohltat des Nachlaßvertrages erhalten kann, wenn sie tatsächlich zahlungsunfähig geworden ist, und zwar auch dann, wenn die Zwangsliquidation gegen sie nicht verlangt ist. Den Gegenstand des Nachlaßvertrages bildet der ganze oder teilweise Verzicht auf Gläubigerrechte, wie die Herabsetzung des Betrages von laufenden oder pfandversicherten Forderungen, die Herabsetzung des Zinsfußes, der Nachlaß der Zinsenbeträge usw. Im Nachlaßvertrag muß zugesichert werden, die Bezahlung 1. der Kosten des Verfahrens, 2. der Kosten des Betriebes während des Verfahrens, 3. der Gebäudeversicherungsbeträge, 4. der Schulden der Gesellschaft für Gehälter und Löhne, 5. der Guthaben der Bauunternehmung für die hinterlegten Kautionen, 6. der Guthaben anderer Verkehrsunternehmungen. Das Bundesgericht ernennt einen Sachverwalter, der ein Schuldenverzeichnis anzufertigen hat. Die außerordentliche Stundung kann von einer Gesellschaft nachgesucht werden in Kriegszeiten oder bei sonstigen schweren Krisen, wenn sie tatsächlich zahlungsunfähig geworden ist. Das Gesuch um Erteilung einer Stundung ist dem Bundesrat einzureichen, der darüber entscheidet und die Dauer der Stundung festsetzt. Der vom Bundesrat ernannte Sachverwalter hat darüber zu wachen, daß der Betrieb des Unternehmens nicht unterbrochen wird und daß die Gesellschaft nur solche Zahlungen vornimmt, zu denen er die Ermächtigung erteilt hat. Die gestundeten Kapitalzinsen sind zu 5 % verzinslich. Der Bundesrat kann der Gesellschaft während der Stundung Erleichterungen mit Bezug auf die konzessionsmäßigen Verpflichtungen bewilligen, wie Verminderung der Zahl der Züge, Verkürzung der Betriebszeit usw. Er kann auch die gänzliche Einstellung des Betriebes bewilligen. Der Entwurf sieht zum Schluß vor, daß dem Bundesrat die Befugnis zur Festsetzung der Wirksamkeit des Gesetzes eingeräumt werden kann.

In ihrem Verwaltungsbericht für das zweite Vierteljahr 1916 behandelt die Generaldirektion der Bundesbahnen u. a. die Konzessionsgesuche für den Bau einer Eisenbahn über den Großen St. Bernhard. Es liegen drei Gesuche vor: 1. Martinach-St. Bernhard-Aosta, Vollbahn, einspurig; 2. Martinach-Col Ferret-Turin, Vollbahn, zweispurig; 3. Orsières-Col Ferret-Aosta, Schmalspurbahn. Die Generaldirektion schlägt vor, die Konzessionsgesuche für die Vollbahnen abzulehnen in Anbetracht des geringen Interesses, das diese Pläne für die Schweiz bieten, und im Hinblick auf die Bedenken wegen ihrer Ertragsfähigkeit. Dagegen erklärt sie, keinen Einwand gegen die Erteilung der Konzession für die Schmalspurbahn Orsières-Col Ferret zu erheben. — Die Berninabahn, die unter dem Krieg besonders leidet, hatte vor kurzem den Kreisrat des Obergadins um eine Beihilfe von 9000 Fr. gebeten, weil sie sonst den Winterverkehr einstellen und die Angestellten entlassen müsse. Die Verwaltung führte aus, daß der Krieg der Bahn beinahe gänzlich den Fremdenverkehr geraubt habe, besonders fehlten die durchgehenden Fahrten nach Italien gänzlich. Wie der „Bund" meldet, hat der Kreisrat trotz unbedingter Anerkennung der Leistungen der Bahn eine Beihilfe aus Gründen der eigenen finanziellen Überlastung abgelehnt. Unter diesen Umständen bleibt es fraglich, ob die Bahn den Betrieb im Winter fortführen kann. — Die Eröffnung des regelmäßigen Betriebes auf der 19,14 km langen Teilstrecke Nyon-St. Cergue der elektrischen Eisenbahn Nyon-St.-Cergue-Morez hat am 12. Juli 1916 stattgefunden. Die neue Linie der Bundesbahnen dient dem Personen-, Gepäck- Expreßgut- und Güterverkehr; lebende Tiere werden mit Ausnahme von Hunden in Begleitung von Reisenden nicht befördert.

— **Komitee und Abteilung für Beschaffungen beim russischen Ministerium der Verkehrsanstalten.** Am 13. Mai d. J. ist auf Allerhöchsten Befehl, auf Grund des § 87 der Reichsgrundgesetze (das Reich in Kriegsgefahr), der Bestand des Ministeriums der Verkehrsanstalten abermals erweitert worden, und zwar handelt es sich um eine zeitweilige Einrichtung für die Dauer des Krieges. Der Punkt 1 der Verordnung bestimmt: Das Komitee und die Abteilung für Beschaffungen beim Ministerium der Verkehrsanstalten leiten die Verhandlungen über die Beschaffungen von Schienen, Lokomotiven und Wagen, ebenso auch die Massenbeschaffung von Schienenbefestigungsgegenständen, Weichen, Drehscheiben, der wichtigsten Ersatzstücke des rollenden Inventars und von Brückenteilen, mit Ausschluß jedoch derjenigen Beschaffungen, die den örtlichen Verwaltungen übertragen werden. Das Komitee für die Beschaffungen wird von einem Gehilfen des Mininsters geleitet und ist zusammengesetzt: a) aus drei Mitgliedern des Ministeriums der Verkehrsanstalten und zwar je einem Mitglied der Eisenbahnverwaltung, der Verwaltung für den Bau neuer Eisenbahnen und der Abteilung für Untersuchung und Begutachtung der Bestellungen des Ministeriums; b) zwei Mitgliedern des Ministerims für Handel und Industrie; c) je einem Mitglied des Finanzministeriums und der Reichskontrolle; d) dem Leiter der Abteilung der Beschaffungen und e) einem Mitglied der Privatbahngesellschaften. Die Allerhöchste Verordnung stellt dem

Minister anheim, aus dem Bestande des Komitees einzelne Kommissionen zur Bearbeitung bestimmter Fragen zu bilden.

Die Vollmachten, die dem Komitee erteilt worden sind, sind sehr weitgehend, fast uneingeschränkt. Das Komitee bestimmt die Lieferfristen und den Umfang der Beschaffungen, verteilt diese unter die staatlichen und privaten Unternehmungen, wobei die letzteren auf dem Wege des Ausschreibens oder der freien Wahl des Komitees Aufträge erhalten, vereinbart natürlich die Preise, bewilligt Vorschüsse, stellt die Leistungsfähigkeit der einzelnen Unternehmungen fest und ebenso die Maßnahmen, die geeignet sind, um diese Leistungsfähigkeit zu erhöhen usw. Kurz, es ist hier eine neue Verwaltungsstelle geschaffen, die ganz außerordentliche Vollmachten hat, und die unter die gesamte Industrie, soweit sie die Eisenbahnen mit Neuausrüstungun und mit Ersatz für abgenutzte Gegenstände versorgt, die Bestellungen zur Deckung des Bedarfs verteilt. Ob die Privatindustrie mit dieser Neuerung sehr einverstanden sein wird, das wird natürlich von den Personen abhängen, die das Komitee bilden und wie weit diese sich von rein sachlichen Gründen leiten lassen werden. An und für sich müßte die neugeschaffene Verwaltungsstelle einen guten Einfluß auf eine gleichmäßige Verteilung der Beschaffungen ausüben, aber das ist allerdings nur Theorie, wie die Praxis sich gestalten wird, steht auf einem ganz anderen Brett. m.

Fremde Erdteile.

— **Eisenbahnerausstand in den Vereinigten Staaten von Amerika.** Die „Daily News" berichteten vor kurzem aus Washington: Die Ausstandsdrohung ist in Neuyork so ernsthaft geworden, daß Präsident Wilson mehrere Besprechungen mit den Gerichtsbehörden und Vermittlungsämtern gehabt hat. Wenn der Ausstand wirklich ausbricht, so würde er einer der bedenklichsten sein, die bis jetzt vorgekommen sind, da er sich auf nicht weniger als eine halbe Million Angestellter erstrekken würde. Der „New York Herald" berichtete ferner hierzu daß die Eisenbahn- und Straßenbahn-Angestellten auf der Forderung des Achtstundentages beständen und eine Lohnerhöhung von 50 % verlangten. Die Vertreter der Gesellschaften erklärten diese Bedingungen für unannehmbar. Der Ausstand ist bisher abgewendet worden, da die Mitglieder der Eisenbahnerunion eine Einladung des Präsidenten Wilson, nach Washington zu kommen und dort die Mittel zur Vermeidung eines Streiks zu besprechen, annahmen. Sie sind in der Nacht zum 13. d. M. von Neuyork abgereist, beschlossen aber vorher, den Vorschlag eines schiedsgerichtlichen Beilegung des Streites durch das Bundesvermittelungsamt zurückzuweisen. Wie nun aus Washington gemeldet wird, hat Präsident Wilson einen vollständigen Plan für die Beilegung des Eisenbahnerstreites ausgearbeitet. Er sieht die Annahme des Achtstundentages und die regelmäßige Bezahlung der Überstunden vor.

Allgemeines.

— **Drahtlose Ferngespräche zwischen fahrenden Eisenbahnzügen und festen Stationen.** Die Erfindung, die in Schweden gemacht worden ist, und zuerst von fahrenden Motorwagen dann auf Zügen auf kleineren Strecken und schließlich auf der Eisenbahnstrecke von Stockholm nach Nynäs erprobt worden ist, hat sich sehr gut bewährt und als praktisch verwendbar gezeigt. Von einem fahrenden Zuge in der Nähe Stockholms konnte eine Verbindung mit einer über 100 km weit entfernten Station hergestellt werden. Die Versuche sind weiter auf die Verständigung mit Luftfahrzeugen von der Erde aus ausgedehnt worden und ferner auf Dampfer im Binnenschiffahrtsverkehr.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Güterverkehr.

Ausnahmetarif 2 III u für Futtermittel. Ausnahmetarif 2 r nach Ostpreußen.

Mit Gültigkeit vom 21. August 1916 wird in dem Ausnahmetarif 2 III u unter H des Warenverzeichnisses, in dem Ausnahmetarif 2 r (Ausgabe vom 1. Juli 1915 unter A des Warenverzeichnisses, Ausgabe vom 1. Oktober 1916 unter B des Warenverzeichnisses) nachgetragen „Knochenkraftfutter". Die Ermäßigung des Ausnahmetarifs 2 r wird von diesem Tage für Knochenkraftfuttersendungen des Ausnahmetarifs 2 III u gewährt. Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbureau, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 15. August 1916. (1107)
Königliche Eisenbahndirektion.

Ausnahmetarif für eilgutmäßige Beförderung von a) Getreide und Hülsenfrüchten im Falle der Verwendung als Saatgut, b) Gemüsesamen, Grassamen und sonstigen Feldsämereien, sämtlich bei Aufgabe als Frachtstückgut. — Tfv. 2 II v. —

Mit Gültigkeit vom 17. August bis 15. November 1916 einschließlich wird der Ausnahmetarif 2 II v, dessen Gültigkeit mit dem 31. Mai 1916 abgelaufen war, wieder in Kraft gesetzt. Im Geltungsbereich treten einige Änderungen ein. Näheres im Tarif- und Verkehrsanzeiger.

Berlin, den 15. August 1916. (1106)
Königliche Eisenbahndirektion.

Sächsich-Südwestdeutscher Güterverkehr, Heft 4.

Vom 1. Oktober 1916 an erhalten die Stationen Enzweihingen, Frickenhausen, Linsenhofen, Neuffen, Onstmettingen, Tailfingen Truchtelfingen und Vaihingen (Enz) Stadt in der Kilometertafel I den Zusatz „Zu".

Dresden am 15. August 1916. (1108)
Kgl. Gen.-Dir. d. Sächs. Staatseisenb., als geschäftsführende Verwaltung.

Ostdeutsch- und mitteldeutsch-südwestdeutscher Tiertarif.

Am 1. September 1916 tritt der Tarifnachtrag III in Kraft. Er enthält Änderungen, Ergänzungen und Berichtigungen des Tarifs, sowie Entfernungen und Frachtsätze für die Station Wertheim der Badischen Staatseisenbahnen.

Näheres bei den beteiligten Dienststellen.

Erfurt, den 15. August 1916. (1109)
Königliche Eisenbahndirektion.

a) Mitteldeutsch-Bayerischer Verband. b) Ostmitteldeutsch-Sächsischer Verband, Teil II, Heft 2. c) Mitteldeutsch-Südwestdeutscher Verband, Heft 1—4.

Ab 20. August 1916 ist Bluno (Strecke Petershain-Hoyerswerda) Versandstation des Ausnahmetarifs 6 g für den Verkehr zu b) und der Ausnahmetarife 6 für den Verkehr zu a) und c). (1110)

Halle (Saale), den 15. August 1916.
Königliche Eisenbahndirektion.

Ausnahmetarif für frische Feld- und Gartenfrüchte — Tfv. 2 II z.

In oben bezeichnetem Kriegsausnahmetarif werden für die Zeit vom 1. September bis 31. Mai auch „Schwarzwurzeln, Petersilienwurzeln, Sellerie, Meerrettich und Rettich" zu den Feld- und Gartenfrüchten des Spezialtarifs III gerechnet. Näheres über den Geltungsbereich im nächsten Tarif- und Verkehrsanzeiger. Auskunft geben auch die Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbureau, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, 17. August 1916. (1112)
Königliche Eisenbahndirektion.

Staats- und Privatbahn-Gütertarif. Teilheft C 2.

Mit Gültigkeit vom 20. August wird die Station Celle des Direktionsbezirks Hannover in den Ausnahmetarif 3 für Kali nach Stationen der Provinz Ostpreußen aufgenommen.

Hannover, 15. August 1916. (1111)
Königliche Eisenbahndirektion.

2. Verdingungen.

Die Lieferung von 12 000 Stück bearbeiteten Hammerstielen aus Eschenholz, 13 000 Stück Hackenstielen und 15 000 Stück Schaufelstielen aus Naturweide soll in verschiedenen Losen verdungen werden. Angebotbogen und Bedingungen können in unserem Zentralbureau, Fürstenstr. 1—10 eingesehen, auch von dort gegen portofreie Einsendung von 50 ₰ in bar (nicht in Briefmarken) bezogen werden. Die an uns einzusendenden Angebote werden **am 15. September 1916 vormittags 11 Uhr**, im Verwaltungsgebäude, Fürstenstr. 1—10, geöffnet. Der Zuschlag erfolgt bis zum 12. Oktober 1916. (1105)

Königliche Eisenbahndirektion Magdeburg.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen von dem verantwortlichen Schriftleiter, Eisenbahndirektions-Präsident a. D. v. Mühlenfels in Berlin.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nummer 66. 23. August 1916. LVI. Jahrgang.

Inhalt:

peisewasser-Vorwärmer für Lokomotiven.

Generalpostmeister v. Nagler und seine Stellung zu den Eisenbahnen.

Die Eisenbahnen Deutschlands im Rechnungsjahre 1914.

Nachrichten.

Deutschland: Kohlenversorgung der Zuckerfabriken. — Arbeitgeberbeitrag für zum Kriegsdienst eingezogene Mitglieder der allgemeinen Betriebskrankenkasse der preußisch-hessischen Eisenbahngemeinschaft. — Fahrpreisermäßigung für Kriegsbeschädigte bei Besuch der Ausstellung für Kriegsbeschädigtenfürsorge in Cöln. — Kleinbahnunglück am Mansfelder Schloßberg. — Zur Erleichterung des Obstbezuges für das Personal der bayerischen Staatseisenbahnverwaltung. — Die Eisenbahnen im Dienste der Sonnenblumenernte. — Direkter Verkehr mit Bulgarien. — Jahresabschluß der Verbandskranken- und Hinterbliebenenkasse der Eisenbahnvereine der preußisch-hessischen Staatsbahnen und der Reichsbahnen. — Sparen für eine später notwendig werdende Kriegsanleihe. — Beschäftigung der Wagenfabriken. — Kriegsauszeichnungen.

Österreich: Vom österreichischen Kohlenmarkt.

Ungarn: Anmeldepflicht für Kaffee ausländischen Ursprungs.

Rumänien: Schienenbestellungen. — Die Getreidelieferungen für die Mittelmächte.

Übrige europäische Länder: Anton Schrafl †. — Zugentgleisung in Alessandria. — Die Sommerzeit in England. — Lohnerhöhung der englischen Eisenbahner. — Bau einer Bahn Wenew-Uslowaja.

Fremde Erdteile: Die chinesische Ostbahn in ihrer Betätigung im Dienste der Post. — Wagenmangel in Indien. — Eine Kriegsbahn in Ostafrika. — Eiserne Personenwagen der amerikanischen Eisenbahnen. — Canadische Eisenbahnbauten. — Elektrischer Eisenbahnbetrieb in Melbourne.

Allgemeines.

Bücherschau.

Amtliche Mitteilungen.

Amtliche Bekanntmachungen.

Speisewasser-Vorwärmer für Lokomotiven.

Seit vielen Jahren ist der Gedanke, bei ortsfesten und chiffskesselanlagen das Speisewasser mit Hilfe der im Abdampf nthaltenen Wärme vorzuwärmen, mit bestem wirtschaftlichen rfolg verwirklicht. Bei beweglichen Kesseln dagegen, insesondere bei Lokomotiven, hat diese sonst erprobte Einrichtung is vor wenigen Jahren, trotz vielfacher Versuche, nicht festen uß fassen können. Die Gründe hierfür sind verschiedener rt, in erster Linie fehlte es an der ausreichenden Erkenntnis er Bedingungen, denen die Vorwärmer-Anlagen für Lokomoven bei den besonderen Betriebsverhältnissen dieser Kessel enügen müssen. Im Verlauf der letzten 15 Jahre aber war es ohl vor allem die allgemeine Einführung der Überhitzung des ampfes im Eisenbahnbetriebe, die vorerst die Verbilligung es Betriebes herbeiführte, und andere in dergleichen Richtung egende Vorschläge, die die Speisewasservorwärmung in den intergrund treten ließen. Der durch die Überhitzung erzielre Gewinn beruht aber im wesentlichen nur auf der Vereidung der Niederschlagverluste im Dampfzylinder und auf er Vergrößerung des spezifischen Dampfraumes. Die Hauptrluste dagegen, wie sie die den Schornstein unverbrannt urchstreichende Kohle und der Maschinenabdampf darstellen, eiben von der Überhitzung vollkommen unberührt. Bei starker ostbeanspruchung enthält die unverbrannte Kohle etwa 40 bis % der dem Kessel zugeführten Wärmeeinheiten, während iederum von der zur Dampferzeugung wirklich nutzbar gechten Wärme selbst im Abdampf noch etwa 90 % enthalten nd. Diese Verlustziffern spielen also bei der Wirtschaftlichit des Lokomotivbetriebes bei weitem die Hauptrolle und die erschiedenen Eisenbahnverwaltungen sind daher bestrebt, diese erluste herabzusetzen. Sie versuchen dies seit einigen ahren dadurch zu erreichen, daß sie die Speisewasservorärmer-Anlagen, System Knorr, in erhöhtem Maße an ihren okomotiven einführen.

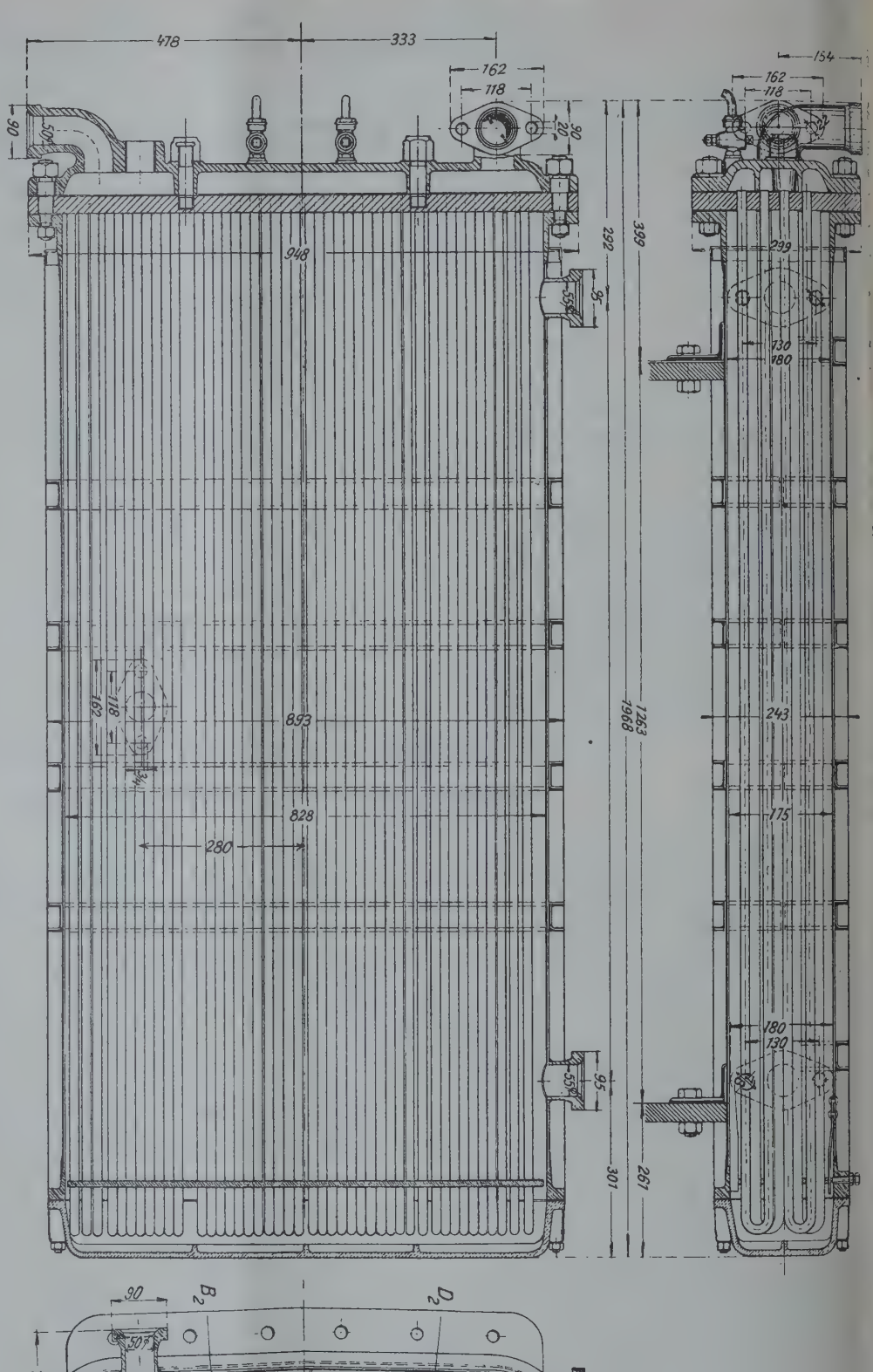
Rechnerisch ermittelt erscheint allerdings der durch den bdampfvorwärmer erzielte Wiedergewinn von Wärme nicht hr hoch, denn um 1 kg Speisewasser, das mit 10° Cels. aus dem Tender entnommen wurde, in Naßdampf von 15 at, d. h. 200° Cels., zu verwandeln, sind rd. 637 Wärmeeinheiten nötig. Wenn nun das Speisewasser durch den Maschinenabdampf auf 100° Cels. vorgewärmt wird, so werden von diesen 637 Wärmeeinheiten, die durch Verbrennung der Kohle erzielt worden sind, 90 Wärmeeinheiten, d. h. etwa 14 %, wiedergewonnen. Um diesen Betrag erniedrigt sich demnach bei Naßdampflokomotiven mit Vorwärmer für gleiche Dampferzeugung die Wärmezufuhr bzw. der Brennstoffverbrauch. Für Heißdampflokomotiven beträgt diese Zahl 12½ %. Diese theoretischen Werte werden im Betriebe bei Vorwärmeranlagen der Bauart Knorr, bei der nur etwa ⅛ des Abdampfes zur Heizung des Vorwärmers verwendet wird, durch die mit dem Vorwärmerbetrieb verbundenen Nebenwirkungen ganz erheblich überschritten. Dadurch, daß ein Teil des Maschinenabdampfes vor dem Blasrohr zum Vorwärmer abgeleitet wird, wird dessen Wirkung verringert; dies ist aber unbedenklich, denn diese Abschwächung des Blasrohrdruckes entspricht durchaus der durch den unmittelbaren Wärmerückgewinn verringerten Menge in der Zeiteinheit auf dem Rost verbrennender Kohle. Anderseits ist sie von Vorteil, weil sie eine Verringerung der Rostbeanspruchung und damit eine vollständigere Verbrennung der Kohle zur Folge hat. Die bessere Verbrennung der Kohle bedeutet eine weitere Ausnutzung des Brennstoffes und eine weitere Erhöhung der Kesselleistung bei gleichbleibendem Brennstoffaufwand, oder eine Brennstoffersparnis bei gleicher Kesselleistung wie ohne Vorwärmung. Aber nicht nur die Kesselleistung, sondern auch die Maschinenleistung wird durch die veränderten Blasrohrverhältnisse günstig beeinflußt, denn die Ermäßigung des Blasrohrdruckes bedeutet gleichzeitig auch eine Ermäßigung des Gegendruckes in der Dampfmaschine der Lokomotive. Die Folge dieser Vorgänge ist, daß in dem Indikatordiagramm die Auspufflinie der Maschinen mit Vorwärmer tiefer liegt, als die einer solchen ohne Vorwärmer. Daraus folgt, daß bei gleicher Füllung der Diagramminhalt und damit die Leistung der Vorwärmermaschine größer als die der anderen ist, d. h. um gleiche indizierte Lei-

stungen zu erzielen, genügt bei der Vorwärmermaschine eine kleinere Füllung als bei der Maschine ohne Vorwärmer. Alle diese günstigen Umstände zusammengefaßt haben die preußischen Staatseisenbahnen durch Versuche Kohlenersparnisse bis zu 24 % festgestellt.

Zu dieser Wärmewirtschaftlichkeit tritt noch eine erhebliche Abnahme der Unterhaltungskosten der Lokomotive. Bei der Verwendung der Vorwärmung sind weniger Wärmeeinheiten durch die Heizfläche hindurch zu übertragen, und es wird daher der Kessel mehr geschont. Eine weitere Schonung des Kessels ist gegeben durch die Möglichkeit einer weit günstigeren Speisung, denn während bei der Dampfstrahlpumpe das Wasser nur mit Unterbrechungen und nur mit etwa 65 ° in den Kessel tritt, kann der mit Abdampfvorwärmer und Dampfkolbenpumpe ausgerüstete Kessel ununterbrochen mit Wasser von 100 ° gespeist werden. Durch die geringen Temperaturunterschiede zwischen Speisewasser und Kesselwasser verringert sich auch die Gefahr des Rohrlaufens, das sehr oft auf die übermäßig schnelle Zuführung des kälteren Wassers in den Kessel zurückzuführen ist. Das zugeführte kältere Wasser kühlt die dünnen Heizrohre schneller ab, als die dicke Feuerbuchsrohrwand, die Rohre ziehen sich daher zusammen, ohne daß die Rohrwand gleichzeitig folgt, woraus sich dann Rohrlaufen ergibt.

Auch die betriebstechnischen Vorteile, die eine Speisewasservorwärmung für den Lokomotivbetrieb bietet, sind nicht zu unterschätzen. Sie treten namentlich in Erscheinung in der geringeren Inanspruchnahme des Heizers, der bei gleicher Leistung der Lokomotive den Rost seltener zu beschicken hat, und auch durch den Fortfall der Bedienung des Injektors, weil die Speisewasserpumpe ohne Unterbrechung arbeitet. Gegenüber dem Injektor arbeitet die Pumpe geräuschlos, dadurch wird die Verständigung auf dem Führerstand erleichtert und hörbare Signale können sicherer verstanden werden.

Der Abdampfvorwärmer ist gegenüber dem Überhitzer dadurch im Vorteil, daß er auch in vorhandene Lokomotiven leicht und ohne erhebliche Kosten eingebaut werden kann, sowie daß seine Anschaffungskosten wesentlich unter denen des Überhitzers liegen. Für Naßdampflokomotiven ist der Vorwärmer ein fast vollwertiger Ersatz für den Überhitzer. Der Fall ist sogar nicht ausgeschlossen, daß der Vorwärmer an sich wirtschaftlicher arbeitet, als der Überhitzer, z. B. bei der Naßdampf-Verbundlokomotive. Hier sinkt rechnungsmäßig der Kohlenverbrauch durch den Einbau eines Überhitzers um 10 %, während er bei Vorwärmung auf 100 ° um 14,5 % sinkt. Die Anwendung beider Einrichtungen, der Überhitzung und Vorwärmung, ist natürlich am wirtschaftlichsten, eine Heißdampf-Zwillings-



Flacher Speisewasser-Vorwärmer Bauart Knorr von 15,2 qm Heizfläche.

lokomotive ohne Vorwärmung spart z. B. nur 16,8 % an Kohle, dagegen eine Heißdampf-Zwillingsmaschine mit Vorwärmung erzielt eine Brennstoffersparnis von 26 %.

Eine Speisewasser-Vorwärmeranlage für Lokomotiven besteht in der Hauptsache aus dem Vorwärmer, der Speisepumpe, einem Dampfentnahmeventil, einer Ölpumpe, einem Sicherheitsventil und einem Manometer, samt den zugehörigen Rohrleitungen.

Der Vorwärmer hat die Aufgabe, den ihm zugeführten Abdampf möglichst vollständig niederzuschlagen und die dabei freiwerdende Wärme möglichst verlustlos an das Speisewasser abzugeben. Für die Wirtschaftlichkeit des Vorwärmerbetriebs sind daher ausreichende Bemessung der Vorwärmerheizfläche, große Oberfläche des Speisewassers für den Wärmeaustausch und häufige Richtungsänderung der Wasserbahn wesentliches Erfordernis, um auf diese Weise tunlichst alle Wasserteilchen mit den Heizwandungen in unmittelbare Berührung zu bringen. In erster Linie ist die Vorwärmerheizfläche abhängig von der Kesselheizfläche der Lokomotive, da diese sowohl die für den Vorwärmer verfügbare Abdampfmenge als auch die in der Zeiteinheit zu fördernde Speisewassermenge bestimmt. Möglichst große Oberflächenberührung wird am zweckmäßigsten dadurch erreicht, daß man die Dampf- oder Wassermassen durch Führung in dünnen Röhren in viele einzelne Adern teilt. Die Anordnung der wasserumflossenen, außen vom Abdampf umspülten Rohre verdient wegen der größeren Einfachheit und Betriebssicherheit bei weitem den Vorzug, außerdem läßt sich bei dieser Bauart durch Führung der Wasserbahn in mehreren Windungen und durch passend angeordnete Querschnittsänderungen leicht eine gründliche Durchwirbelung der Wasserteilchen erzielen. Wenn man nun den vollen Nutzen der Vorwärmung erhalten will, muß man den Vorwärmer zwischen Pumpe und Kessel schalten, also in die Druckleitung legen, denn die Einschaltung des Vorwärmers in die Saugleitung zwingt dazu, die Vorwärmung auf einen verhältnismäßig niederen Temperaturgrad zu beschränken, um die Saugwirkung der Pumpe zu sichern.

Der Vorzug des Knorr-Vorwärmers besteht in der Anordnung nur einer Wasserkammer und eines ausziehbaren Rohrbündels, dessen vom Wasser durchflossene U-förmige Rohre durchgängig mit gleicher Krümmung gebogen, also unter sich auswechselbar sind. Die Anordnung der Rohre ist also derart, daß im Bedarfsfalle jedes für sich, ohne Beeinträchtigung der übrigen, herausgenommen und durch ein neues ersetzt werden kann. Die Bauart mit nur einer Wasserkammer und ausziehbarem Rohrbündel hat grundsätzlich, im Gegensatz zu den Vorwärmern mit zwei Wasserkammern und einem zwischen zwei Rohrwänden festeingespanntem Rohrbündel, den großen betriebstechnischen Vorteil, daß nicht nur das Vorhandensein etwaiger Undichtheiten, sondern auch die Lage der schadhaften Stelle oder des schadhaften Rohres selbst mit Leichtigkeit festgestellt und der Schaden ohne erheblichen Aufwand an Zeit und Kosten beseitigt werden kann. Es wird ferner eine schnelle Auswechslung des Vorwärmers gewährleistet, wobei nur das Rohrbündel mit der Rohrwand herausgenommen und durch ein anderes, gleich großes, ersetzt zu werden braucht, ohne daß der Mantel des Vorwärmers abgebaut und die Anschlüsse der Dampfzuführungsrohre gelöst werden müssen. Die Zugänglichkeit des Vorwärmermantels, die bei den Vorwärmern mit geraden, zwischen zwei parallelen Rohrwänden eingespannten Rohren sehr erschwert, wenn nicht ganz unmöglich ist, ist bei dem Vorwärmer der Bauart Knorr eine außerordentlich bequeme, so daß jederzeit etwaige Anfressungen des Blechmantels schnell festgestellt werden können; auch das Auswaschen des Mantels ist erheblich erleichtert.

Dadurch, daß nur eine Rohrwand und U-förmige Rohre angeordnet sind, wird den Undichtheiten wirksam vorgebeugt, die dadurch entstehen, daß bei den Vorwärmern mit zwei festen Rohrwänden und geraden Rohren sich diese, den Temperaturunterschieden des durchströmenden Wassers entsprechend, verschieden ausdehnen. Bei dem Knorr-Vorwärmer fällt ein derartiger Anlaß vollständig weg, da die U-förmigen Rohre sich ungehindert ausdehnen können und nur an den rückwärtigen gebogenen Enden zur Verhütung von Schwingungen in einer besonderen Stützplatte frei gelagert werden.

Der Knorr-Vorwärmer hat gegenüber den Vorwärmern mit zwei Wasserkammern noch den Vorteil, daß der Mantel erst um das Rohrbündel herumgelegt wird, nachdem die Wasserdruckprobe die Dichtigkeit aller Einzelteile dargetan hat, während sonst die Rohre erst eingezogen werden können, wenn der sie umgebende Mantel mit den Rohrwänden fest verbunden ist. Bei der nach dem Einziehen vorzunehmenden Wasserdruckprobe ist eine Prüfung der Rohreinwalzstellen dann nicht mehr möglich. Wenn auch nur ein einziges Rohr undicht ist, so müssen doch fast alle und teilweise in beiden Rohrwänden, nachgewalzt werden, weil eben das undichte Rohr nicht ermittelt werden kann. Die Kosten und die Zeit der Untersuchung eines Vorwärmers auf Dichtigkeit sind daher bei der Bauart Knorr mit nur einer Wasserkammer wesentlich geringer als bei den Vorwärmern mit zwei Wasserkammern, weil ein etwaiger Fehler oder auftretender Mangel sofort nach Lösen des Mantels zu erkennen ist. Bei dem Knorr-Vorwärmer ist nur das Rohr nachzuwalzen, das sich undicht zeigt, während bei den anderen Ausführungen zum mindesten eine ganze Gruppe von Rohren nachgewalzt werden muß, was auch auf die Lebensdauer der Rohre von ungünstigem Einfluß ist. Bei Ausbesserungsarbeiten am Mantel selbst, die infolge des Rostens nach einem gewissen Zeitraum nicht zu umgehen sind, sind bei dem Vorwärmer Bauart Knorr keinerlei Arbeiten an den Rohren erforderlich, weil Rohrbündel und Mantel voneinander unabhängig sind. Dagegen bedingen bei den gewöhnlichen Vorwärmern mit zwei Wasserkammern Arbeiten am Mantel in der Regel die Herausnahme sämtlicher Rohre. Solche Arbeiten werden deshalb besonders teuer, weil die Rohre um die Einwalzstellen gekürzt und nicht wieder verwendet werden können, während in unserem Falle auch herausgenommene Rohre wieder verwendet werden.

Hinsichtlich der Kesselstein-Ablagerungen in den vom Wasser durchflossenen U-förmigen Rohren mit U-förmiger Biegung hat die Erfahrung im Betriebe gezeigt, daß selbst bei hartem Wasser und nach langer Betriebsdauer sich in den Rohren nur verschwindend wenig Kesselstein und nur in Form von leicht zu entfernendem Schlamm absetzt. Die Ablagerung tritt in der Regel nur an den den Dampfeintrittstutzen unmittelbar benachbarten Rohrteilen auf und kann auf ein Mindestmaß herabgesetzt werden, wenn die Lokomotivmannschaft, wie dies für einen wirtschaftlichen Vorwärmerbetrieb an sich erforderlich ist, den Kessel, solange die Lokomotivdampfmaschine unter Dampf arbeitet, ununterbrochen mittelst der Speisewasservorwärmeranlage speist. Die Kesselsteinbildung und Ablagerung ist dann am lebhaftesten, wenn der in den Vorwärmer eintretende Abdampf auf ruhendes Wasser in den Rohren trifft. Eine besondere Gefährdung der Rohrkrümmer durch Kesselstein ist im Betriebe nicht beobachtet worden.

Der Knorr-Vorwärmer wird in zylindrischer Form von flachelliptischem oder kreisrundem Querschnitt je nach Bedarf in vier Größen gebaut. Die kreisrunde Form ist die gebräuchlichere, weil sie sich den räumlichen Verhältnissen an der Lokomotive besser anpaßt, während die flache Form bauliche Vorteile für einzelne Lokomotivgattungen bietet.

Für alle Vorwärmer finden Messingrohre von 13/16 mm Durchmesser und 21 mm Halbmesser der Rohrbiegung Verwendung. Die Rohre liegen im Abdampf und werden vom Speisewasser durchströmt. Durch Unterteilung der Wasserkammer in mehrere, durch Rippen voneinander getrennte Einzelkammern wird das Wasser in vielfachen Windungen durch den Vorwärmerraum geführt. Beim Austritt aus der einen Rohrreihe und Eintritt in die andere erfährt überdies das Wasser die für die Durchwirbelung der Teilchen wünschenswerte scharfe Richtungs- und Querschnittsänderung. Die U-förmigen Rohre sind in senkrechter Ebene liegend angeordnet und in wagerechten Reihen gruppiert. Die Rohre sind zur Vermeidung von Schwingungen in einer Stützplatte aus Messing gelagert, diese ist jedoch mit

reichlichen Aussparungen und Durchbohrungen versehen, damit der Dampf hindurchtreten und auch die gebogenen Enden der Rohre heizen kann. Die Stützplatte befindet sich an dem der Wasserkammer entgegengesetzten Ende des Vorwärmers. Die Dampfeinführungsstutzen befinden sich bei dem flachen Vorwärmer seitlich, bei dem runden oben am Vorwärmermantel, der Stutzen zum Abfluß des Niederschlagwassers in der Mitte oder seitlich am Mantelboden. Durch die Lage der Wasser- und Dampfstutzen zueinander wird eine gewisse Gegenstromwirkung erzielt, da der Dampf an der Seite des Vorwärmers eintritt, an der das Wasser mit der höchst erreichbaren Temperatur austritt. Die Gegenstromwirkung kann durch geeignet angeordnete Leitbleche noch verstärkt werden.

Gegen Abkühlung ist der Mantel mit einem Bekleidungsblech umgeben und dadurch geschützt. Von einer Verkleidung des vorderen und hinteren Deckels ist dagegen abgesehen worden, um die Zugänglichkeit zu diesen Teilen nicht zu erschweren. Die Wasserkammerdeckel sind zum bequemen Entleeren des Vorwärmers mit Entwässerungshähnen versehen. Bei den runden Vorwärmern genügt hierfür ein derartiger, am tiefsten Punkt der unteren Kammer angebrachter Hahn, bei den flachen ist der Kammereinteilung wegen je ein Hahn in den beiden unteren Kammern erforderlich. Zur vollkommenen Entwässerung müssen naturgemäß außer den Entwässerungshähnen am Vorwärmer auch noch die in der Druckleitung vorhandenen Hähne geöffnet werden.

Der Lokomotiv-Vorwärmer Bauart Knorr arbeitet mit Dampfkolbenpumpe, weil diese Betriebsart wirtschaftlicher als die mit Dampfstrahlpumpe ist. Bei der Pumpenspeisung werden nachweisbar 12½ % des zur Speisung mit Strahlpumpe erforderlichen Brennstoffes gespart. (Schluß folgt.)

Generalpostmeister v. Nagler und seine Stellung zu den Eisenbahnen.

Während die Verdienste des preußischen Generalpostmeisters von Nagler um die Vervollkommnung des Personenpostwesens, die Verbesserung der Poststraßen und die Anlegung von Schnellposten allgemein anerkannt sind, ist gegen ihn häufig und immer wieder der Vorwurf erhoben worden, er habe den während seiner Verwaltung des preußischen Postwesens in der Entstehung begriffenen Eisenbahnen feindselig gegenübergestanden und ihnen alle möglichen Schwierigkeiten in den Weg gelegt. Als Beweis seiner Geringschätzung des neuen Verkehrsmittels wird gerne die unbeglaubigte Äußerung wiederholt, die er getan haben soll, als ihm der Entwurf zum Bau der Berlin-Potsdamer Bahn vorgelegt wurde: „Solche Idee ist dummes Zeug; ich lasse täglich mehrere sechssitzige Posten nach Potsdam gehen und es sitzt niemand darin. Die Leute sollten ihr Geld doch lieber gleich zum Fenster hinauswerfen, statt es zu solch unsinnigem Unternehmen hinzugeben.“ Namentlich wird ihm auch zur Last gelegt, er habe in großer Kurzsichtigkeit versäumt, den Bau, oder wenigstens den Betrieb der Eisenbahnen unter die Leitung der Post, der einzigen damals vorhandenen Staatsverkehrsanstalt zu bringen. Als er seinen Fehler später eingesehen habe, sei der günstige Augenblick verpaßt gewesen.

In dem Juliheft des „Archivs für Post und Telegraphie“ ist nun unter dem obenstehenden Titel eine höchst beachtenswerte Abhandlung vom Ober- und Geh. Postrat a. D. Sautter in Berlin erschienen, in der unter Bekanntgabe verschiedener Aktenstücke der Beweis erbracht wird, daß die landläufigen Behauptungen von der kleinlichen Eisenbahnfeindlichkeit des Generalpostmeisters v. Nagler unhaltbar sind, daß er vielmehr gerade als ein ebenso weitsichtiger wie zielbewußter Vorkämpfer für den Bau von Staatsbahnen in Preußen zu gelten hat. Wir müssen es uns versagen, die abgedruckten Urkunden im Wortlaut wiederzugeben, möchten aber doch aus dem Inhalt der Abhandlung wenigstens noch folgendes wiedergeben: Im Mai 1839 übersandte v. N. dem Leiter des Seehandlungsinstituts, Geheimen Staatsminister Rother, eine Denkschrift über die Ausführung einer Eisenbahn von Halle über Cassel nach der Strecke Minden-Cöln. Darin war die Notwendigkeit des sofortigen Baues dieser Bahn nach dem Rhein für Rechnung des preußischen Staates aus militärischen, wirtschaftlichen und politischen Gründen eingehend dargelegt. Die Bahn schaffe die Verbindung mit den wichtigsten Festungen und Handelsorten Norddeutschlands und ferner mit dem Westen Europas, der Quelle aller großen Ereignisse der Politik und im Handel und Gewerbe. Es sei nicht zu bezweifeln, daß die Eisenbahn von Paris nach Brüssel bald zu Stande kommen werde, wodurch die preußischen Rheinprovinzen dem Mittelpunkte Frankreichs fast auf eine Tagereise nahegerückt seien. Bleibe Preußen mit der Eisenbahnanlage nach dem Rhein zurück, so entstehe ein militärisch überaus wichtiges Mißverhältnis in der Verbindung mit jenen Provinzen. Die Geländeschwierigkeiten seien nicht gering, die Anlagekosten bedeutend, der Ertrag ungewiß und wohl geringer als auf mancher anderen Strecke. Die Ausführung dieses großen Werkes werde daher durch Privatmittel schwerlich zu Stande kommen. Der Staat würde also, wollte er, wie bisher, sich untätig verhalten und der Privatindustrie die Ausführung überlassen, wahrscheinlich diese wichtigste aller Eisenbahnen entweder ganz entbehren, oder vielleicht nach und nach ein unvollkommenes Werk entstehen sehen, das, für Privatzwecke berechnet, von Grund aus den großen Nutzen verkümmern würde, den eine Anlage dieser Art zu gewähren im Stande sei. Bei dieser Sachlage müsse also der Staat diese Bahn bauen und in Betrieb nehmen. Es folgt ein eingehender Plan für eine Vereinbarung mit der Kgl. Seehandlungs-Sozietät über die Beschaffung des Anlage- und Betriebskapitals durch Ausgabe von „Eisenbahnscheinen“ als einer besonderen Art von Papiergeld, über den Bau durch die Seehandlung unter Mitwirkung der staatlichen Baubehörden, den Betrieb durch die Post usw.

Die Denkschrift fand aber bei dem Leiter der preußischen Staatsbank geringes Entgegenkommen. Er machte zahlreiche Bedenken geltend, besonders 1. ob der Bau nicht durch das ungünstige Gelände zu schwierig sein werde; 2. die Zustimmung der beteiligten fremden Regierungen werde kaum erhältlich sein; 3. daß namentlich die Kosten viel zu hoch und deshalb durch Ausgabe von Papiergeld nicht zu beschaffen sein werden. Unter allen Umständen empfehle sich aber, die Ergebnisse der Berlin-Sächsischen Bahn abzuwarten; bei der derzeit geringen Neigung der Kapitalisten für Eisenbahnbauten sei ja nicht zu befürchten, daß dem Plan durch neue Bahnen nach dem südlichen Deutschland Eintrag geschehen würde. In mündlichen und schriftlichen Verhandlungen versuchte Nagler die Bedenken zu beseitigen. Doch lehnte Rother zum Schluß seine Beteiligung an gemeinsamen Vorarbeiten überhaupt ab. Diese schroffe Ablehnung seines Plans von einer Seite, bei der er auf verständnisvolle Unterstützung gerechnet hatte, mag dem Generalpostmeister eine große Enttäuschung bereitet haben. Gleichwohl gab er seinen Plan noch nicht auf. In einem Bericht vom 13. Juli 1839 trug er seine Gedanken dem Geh. Staatsminister Grafen v. Lottum vor, der dem König Vortrag über die allgemeinen Landesangelegenheiten zu halten hatte, widerlegte auch darin ausführlich und nachdrücklich die Bedenken des Ministers Rother und kündigte die Absicht an, bei dem König um Ermächtigung zur Aufstellung eines genauen Anschlags für den Bau der Bahn nachzusuchen. Auch dieses von großen Gesichtspunkten getragene Aktenstück, das in der Abhandlung im Wortlaut wiedergegeben ist, beweist, wie klar Nagler die Bedeutung der sich vorbereitenden Umwälzung im Verkehrswesen erkannte. So heißt es z. B. darin: „Die Erfindung der Eisenbahnen übertrifft die bisherigen Kommunikationsmittel in jeder Beziehung, die allgemeine Anwendbarkeit ausgenommen. Es ist unmöglich, gegen die neue Erfindung in Konkurrenz zu treten. Von höchster Wichtigkeit ist es daher, daß Post- und Eisenbahnbetrieb mit möglichster Einheit ineinandergreifen. So lange letzterer in Privathänden bleibt, möchte dies schwerlich zu bewirken sein. Dieser Transportbetrieb ist ganz eigentlich ein Postbetrieb. Möglichste Regelmäßigkeit, Schnelligkeit, Sicherheit und Bequemlichkeit sind die Zwecke desselben, wie der Posten. Dem Postdepartement stehen in dieser Beziehung nicht nur langjährige Erfahrung, sondern auch Verwaltungs- und Betriebsmittel zu Gebote, die, richtig angewendet, die Beförderung auf Eisenbahnen in einem hohen Grade der Vollkommenheit nahe zu bringen und den verschiedenen Anforderungen des Publikums zu entsprechen im Stande sind.“ „Die Wichtigkeit dieser Eisenbahnanlage (von Halle über Cassel nach Lippstadt) ist bereits von mir vor mehreren Jahren bei den Verhandlungen über die Riesaer Eisenbahn dringend geltend gemacht und anerkannt worden. Die Überzeugung, daß diese Eisenbahn besonders auch in Absicht auf militärische Interessen an Wichtigkeit für den preußischen Staat von keinem anderen ähnlichen Unternehmen überwogen wird, daß sie durch Privatmittel niemals zu Stande kommen möchte, und daß, wofern nicht bald von Seiten des Staates ein entscheidender Entschluß gefaßt wird, die Ausführung für immer fast unmöglich werden und dadurch für den Staat unübersehbare Nachteile entstehen würden, ist das Motiv meines Planes.“

So rufen alle in der Abhandlung niedergelegten Schriftstücke

die Überzeugung hervor, daß es ungerechtfertigt ist, den Generalpostmeister als grundsätzlichen Gegner der Eisenbahnen, ja als den Vertreter des Rückschritts beim Anbruch einer neuen großen Zeit im Verkehrswesen hinzustellen. Wenn Herr v. Nagler auch ursprünglich Mißtrauen gegen das neue Verkehrsmittel gehegt haben mag, so beruhte dies doch in erster Linie auf wirtschaftlichen Bedenken. Er glaubte — wie sein Briefwechsel mit dem Hofrat Kelchner bei der preußischen Bundestagsgesandtschaft in Frankfurt (Main) erkennen läßt — nicht an den von vielen erhofften großen geldlichen Erfolg der Eisenbahnen und warnte auch wiederholt vor dem „heillosen Aktienschwindel", der damals in Eisenbahnaktien herrschte. Mindestens ist durch die Abhandlung erwiesen, daß Nagler von dem Augenblick ab, da er die Überzeugung von der gewaltigen Bedeutung der Eisenbahnen gewonnen hatte, ein warmer Förderer großzügiger Eisenbahnpläne gewesen ist, namentlich aber, daß es sicher nicht an ihm lag, wenn die Eisenbahnen nicht von Anfang an unter die Leitung des Staates und der Post gekommen sind. —

Herr Ober- und Geh. Postrat Sautter hat das Verdienst, mit überzeugenden urkundlichen Beweisen das Bild des hochverdienten Staatsmannes von immer wiederkehrenden Entstellungen befreit zu haben.

Die Eisenbahnen Deutschlands im Rechnungsjahre 1914.

Von der im Reichseisenbahnamt bearbeiteten Statistik der im Betriebe befindlichen Eisenbahnen Deutschlands, abgesehen von den sogenannten Kleinbahnen (Vertrieb der Königlichen Hofbuchhandlung E. S. Mittler & Sohn in Berlin) ist der die Ergebnisse des Rechnungsjahres 1914 enthaltende Band XXXV erschienen. Die zahlreichen Tabellen des Werkes geben ein anschauliches Bild von der hohen Entwicklungsstufe, die das deutsche Eisenbahnwesen am Ende des Rechnungsjahres 1914 erreicht hatte. Dem neuen Bande entnimmt der „D. Reichsanzeiger" als wichtigste Ergebnisse die nachstehend wiedergegebenen Zahlen; vergleichshalber in Klammern beigefügte Ziffern beziehen sich auf die entsprechenden Ergebnisse des Jahres 1913.

Die Eigentumslänge der deutschen vollspurigen Eisenbahnen betrug am Schlusse des Rechnungsjahres 1914 61 994,34 km (am Ende des Vorjahres 61 357,76 km). Im Laufe des Rechnungsjahres sind 647,31 km (im Vorjahre 683,28 km) neu eröffnete Strecken hinzugekommen, davon im Bereiche der preußisch-hessischen Staatseisenbahnen 443,58 (363) km; dagegen wurden infolge der Anlegung anderweitiger Verbindungen oder infolge von Bahnhofsumbauten und dadurch bedingter Beseitigung entbehrlich gewordener Strecken 10,73 (35,74) km dauernd außer Betrieb gesetzt. Die Eigentumslänge der deutschen Staatsbahnen berechnete sich am Ende des Berichtsjahres auf 58 444,10 (zur gleichen Zeit des Vorjahrs auf 57 821,84) km und die der Privateisenbahnen auf 3550,24 (3535,92) km. Auf die preußisch-hessischen Staatseisenbahnen entfallen 39 575,80 (39 141,96) km. Das Verhältnis der Länge der Hauptbahnen zu der der Nebenbahnen verschiebt sich von Jahr zu Jahr immer mehr zugunsten der letzteren. Von der im Berichtsjahre nachgewiesenen Eigentumslänge wurden 35 066,79 (34 927,51) km als Hauptbahnen und 26 927,55 (26 476,02) km als Nebenbahnen betrieben. Eingleisige Strecken waren 37 248,23 (36 916,09) km, zweigleisig 24 266,63 (24 022) km, dreigleisig 72,74 (69,48) km, viergleisig 401,39 (390,61) km, fünfgleisig 5,35 km (wie im Vorjahre). Die Länge der mehrgleisigen Strecken betrug demnach 24 746,11 (24 487,41) Kilometer.

Wird von der Eigentumslänge die Länge der verpachteten eigenen Strecken abgesetzt und die Länge der gepachteten sowie der mit anderen Verwaltungen gemeinschaftlich betriebenen fremden Strecken hinzugerechnet, so ergibt sich eine Betriebslänge am Ende des Berichtsjahres von 62 061 95 (am Schlusse des Vorjahres 61 468,98) km. Davon dienten 59 837,62 (59 335,61) km dem Personen- und Güterverkehr zugleich, 397,21 (355 83) km nur dem Personenverkehr, 1827,12 (1777,54) km ausschließlich dem Güterverkehr.

Die Dichtigkeit des Bahnnetzes in den einzelnen deutschen Staaten ist sehr verschieden; sie schwankt, auf je 100 qkm Grundfläche berechnet, zwischen 7,18 (6,54) km — in Waldeck — und 26,43 (26,43) km — in Lübeck — und ergibt im Durchschnitt für ganz Deutschland 11,32 (11,31) km. Von denjenigen Staaten, die Eisenbahnen selbst betreiben, hat auf je 100 qkm Grundfläche vollspurige Eisenbahnen: Preußen 10,88 (10,75) km — Rheinland 17,71, Westfalen 16,83, Hessen-Nassau 13,79, Provinz Sachsen 12,06, Schlesien 11,86, Brandenburg 10,63, Posen 9,81, Westpreußen 9,30, Hannover 8,62, Schleswig-Holstein 8,26, Ostpreußen 8,01, Hohenzollern 7,93 und Pommern 7,81 km —, Bayern 11,15 (11,02) km, Königreich Sachsen 11,87 (17,85) km, Württemberg 10,24 (10,22) km, Baden 14,03 (13,88) km, Hessen 19,58 (19,43) km, Mecklenburg-Schwerin 8,88 km (wie im Vorjahre), Oldenburg 10,65 km (wie im Vorjahre), Elsaß-Lothringen 12,66 Kilometer (wie im Vorjahre). Eine Durchschnittsberechnung unter Zugrundelegung der Einwohnerzahl hat für das Rechnungsjahr 1914 nicht erfolgen können, da bei Drucklegung des Tabellenwerkes die Erhebung des Kaiserlichen Statistischen Amts über die Einwohnerzahl des Reichs noch nicht abgeschlossen war. Im Vorjahre entfielen auf je 10 000 Einwohner vollspurige Eisenbahnen: in Deutschland 9,13 km, in Preußen allein 9,03 km — in Ostpreußen 13,90, Pommern 13,58, Posen 13,14, Westpreußen 13,05, Hohenzollern 12,60, Hannover 10,89, Provinz Sachsen 9,43, Schleswig-Holstein 9,36, Hessen-Nassau 9,30, Schlesien 8,89, Westfalen 7,71, Brandenburg 6,53, Rheinprovinz 6,38 Kilometer —, in Bayern 11,83 km, im Königreich Sachsen 5,42 Kilometer, in Württemberg 7,96 km, in Baden 9,47 km, in Hessen 11,33 km, in Mecklenburg-Schwerin 18,07 km, in Oldenburg 13,52 Kilometer, in Elsaß-Lothringen 9,64 km.

An Fahrzeugen standen am Ende des Betriebsjahres zur Verfügung: 30 633 (am Schlusse des Vorjahres 29 520) Lokomotiven nebst 20 067 (19 365) zugehörigen Tendern, 485 (470) Triebwagen, 67 491 (65 186) Personenwagen, 719 555 (689 191) Gepäck- und Güterwagen. Die gesamten Betriebsmittel haben einen Anschaffungswert von 5031,4 (am Ende des Vorjahres 4752,8) Millionen Mark.

An Baukosten sind im ganzen 20 207,0 (bis zum Schlusse des Vorjahres 19 586,4) Millionen Mark aufgewendet, auf 1 km Eigentumslänge 325 949 (318 978) ℳ. Hieran sind Grunderwerb und Nutzungsentschädigung mit 9,37 (9,43) %, die Fahrzeuge mit 21,47 (21,18) % beteiligt. Das von den gegenwärtigen Eigentümern aufgewendete Anlagekapital beträgt 19 835,3 (bis zum Ende des Vorjahres 19 245,4) Millionen Mark oder 319 954 (313 425) ℳ auf 1 km Eigentumslänge. Von diesem Anlagekapital entfallen auf Staatsbahnen 19 464,4 (18.831,4) Millionen Mark oder 333 044 ℳ auf 1 km und auf Privatbahnen 370,9 (414,0) Millionen Mark oder 104 470 ℳ auf 1 km Eigentumslänge.

Aus dem Personen- und Gepäckverkehr wurden im Berichtsjahre 837,3 (im Vorjahre 1017,5) Millionen Mark eingenommen, das sind 26,66 (28,55) % der Gesamteinnahme oder 13 949 (17 127) ℳ auf 1 km Betriebslänge. Aus der Beförderung von Personen (ausschließlich des Militärs auf Militärfahrscheine und Militärfahrkarten) sind 736,3 (957,0) Millionen, aus der Beförderung von Militär auf Militärfahrscheine und Militärfahrkarten 70,0 (17,8) Millionen, aus der Gepäckbeförderung 23,6 (33,0) Millionen Mark und der Rest ist aus der Beförderung von Hunden und sonstigen Einnahmen aufgekommen. Der Güterverkehr brachte eine Einnahme von 2041,8 (im Vorjahre 2286,2) Millionen Mark oder 65,02 (64,16) % der Gesamteinnahme, d. s. 33 225 (37 620) ℳ auf 1 km Betriebslänge für den Güterverkehr. Die Einnahme aus der Güterbeförderung gegen Frachtberechnung ergab 1979,2 (2213,2) Millionen, die Beförderung des Postgutes 3,12 (3,10) Millionen Mark; der Rest stammt aus Nebenerträgen.

Die gesamte Betriebseinnahme auf den vollspurigen Eisenbahnen betrug 3134,2 (im Vorjahre 3556,1) Millionen Mark, auf 1 km Betriebslänge 50 674 (58 182) ℳ, auf 1000 Nutzkilometer 4657 (4363) ℳ und auf 1000 Wagenachskilometer 108 Mark (wie im Vorjahre). Neben den schon vorher angegebenen Verkehrseinnahmen, die 91,68 (92,72) % der Gesamteinnahme ausmachten, brachten die Überlassung von Bahnanlagen und die Leistungen zugunsten Dritter 2,90 (2,76) %, die Überlassung von Fahrzeugen 1,66 (1,30) %, die Erträge aus Veräußerungen 2,37 (2,08) % und sonstige Einnahmen 1,39 (1,14) % der Gesamteinnahme. Die Betriebsausgaben auf den vollspurigen Eisenbahnen ergaben 2513,2 (im Vorjahre 2490,4) Millionen Mark, auf 1 km Betriebslänge 40 633 (40 746) ℳ, auf 1000 Nutzkilometer 3734 (3055) ℳ, auf 1000 Wagenachskilometer 86 (76) Mark und in Hundertteilen der Gesamteinnahme (die Betriebszahl, vielfach noch Betriebskoeffizient genannt) 80,19 (70,03). In den fünf vorhergegangenen Jahren 1909 bis 1913 war die Betriebszahl 70,60, 67,96, 65,81, 67,47, 70,03. Von den Betriebsausgaben entfallenn 51,50 (im Vorjahre 49,54) % auf die persönlichen Ausgaben (für Besoldungen, Wohlfahrtszwecke) und 48,50 (50,46) % auf die sachlichen Ausgaben, unter denen die Kosten der Unterhaltung, Erneuerung und Ergänzung der Fahrzeuge und der maschinellen Anlagen mit 15,88 (16,00) % die erste Stelle einnehmen; es folgen dann die Ausgaben für Unterhaltung, Erneuerung und Ergänzung der baulichen Anlagen mit 15,72 (15,88) %, die Kosten der Unterhaltung und Ergänzung der Ausstattungsgegenstände und der Beschaffung der Betriebsmaterialien mit 12,63 (13,88) % der Gesamtausgabe. Der Überschuß der Betriebseinnahmen über die Betriebsausgaben auf den vollspurigen Eisenbahnen belief sich auf 621,02 (im

Vorjahre auf 1065,7) Millionen Mark und ergab als Rente 3,20 (im Vorjahre 5,70) % des auf die eigenen Strecken verwendeten Anlagekapitals. Nach Abzug der in die Erneuerungs- und Reservefonds gemachten Rücklagen und nach Hinzutritt einiger sonstigen Erträgnisse hat sich ein verfügbarer Jahresertrag von 625,1 (im Vorjahre 1068,2) Millionen Mark ergeben. Davon sind 609.55 (im Vorjahre 1049,1) Millionen Mark als Ertrag der Staatsbahnen an die Staatskassen abgeführt; der auf die Privatbahnen entfallende Rest ist zur Verzinsung und Tilgung der Anleihen, zur Zahlung der Abgaben und der Dividenden, zu außerordentlichen Rücklagen und zu sonstigen Zwecken verwendet worden.

Die Zahl der im Betriebe der vollspurigen Eisenbahnen beschäftigten Beamten und Arbeiter betrug im Jahresdurchschnitt 764 028 (im Vorjahre 786 466); dies ergab auf 1 km Betriebslänge 12,37 (12.88) Personen. An Besoldungen und sonstigen Bezügen sind für diese 1394,6 (im Vorjahre 1351,4) Millionen Mark oder auf 1 km Betriebslänge 22 572 (im Vorjahre 22 134) ℳ gezahlt worden.

Die Länge der schmalspurigen Eisenbahnen für den öffentlichen Verkehr betrug am Ende des Rechnungsjahres 1914 2217.72 (am Schlusse des Vorjahres 2218,53) Kilometer. Davon dienen dem Personenverkehr 2023,26 (2022,80) km, dem Güterverkehr 2203,06 (2202,61) km. An Fahrzeugen standen zur Verfügung 547 (544) Lokomotiven, 1599 (1565) Personenwagen, 255 (254) Gepäckwagen und 11 615 (11 627) Güterwagen. Befördert wurden im Berichtsjahre 31,112 (im Vorjahre 36,836) Millionen Personen und 9,525 (11,295) Millionen Tonnen Güter, wobei 285,0 (331,6) Millionen Personenkilometer bzw. 113,4 (135,1) Millionen Tonnenkilometer geleistet wurden. Die Gesamteinnahmen stellten sich auf 14,565 (im Vorjahre auf 17.326) Millionen Mark, d. s. auf 1 km Bahnlänge 7386 (8770) ℳ; demgegenüber betrugen die gesamten Ausgaben 13,431 (14,552) Millionen Mark oder auf 1 km Bahnlänge 6811 (7366) ℳ, d. s. 92,22 (83,99) % der Betriebseinnahme. Hiernach ergab sich ein Überschuß der Betriebseinnahmen über die Betriebsausgaben in Höhe von 1,134 Millionen Mark (im Vorjahre 2,774 Millionen Mark), das sind 575 (1404) ℳ auf 1 km Bahnlänge, 7,78 (16.01) % der Gesamteinnahmen und 0,68 (1,54) Prozent des in Höhe von 185,598 (179,573) Millionen Mark verwendeten Anlagekapitals. Die Zahl der beschäftigten Beamten und Arbeiter betrug im Jahresdurchschnitt 6163 (6623), für die an Besoldungen und sonstigen Bezügen im Betriebsjahre 9,791 (10,256) Millionen Mark gezahlt worden sind.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Kohlenversorgung der Zuckerfabriken.** Es muß Wert darauf gelegt werden, daß die Versorgung der Zuckerfabriken mit Brennstoffen während der bevorstehenden Kampagne sichergestellt wird. Der preußische Eisenbahnminister hat daher die Königlichen Eisenbahndirektionen veranlaßt, dieser Frage ihre Aufmerksamkeit zuzuwenden und — soweit dies noch nicht geschehen ist — auf die Beteiligten dahin einzuwirken, daß sie sich rechtzeitig mit Kohlen eindecken. Innerhalb 3 Wochen sieht der Herr Minister einer kurzen Anzeige entgegen, wie die Kohlenversorgung der Zuckerfabriken geregelt ist.

— **Arbeitgeberbeitrag für zum Kriegsdienst eingezogene Mitglieder der allgemeinen Betriebskrankenkasse der preußisch-hessischen Eisenbahngemeinschaft.** Auf den Bericht einer Königlichen Eisenbahndirektion führt ein Erlaß des preußischen Eisenbahnministers vom 10. d. M. folgendes aus:

Der Ansicht der Königlichen Eisenbahndirektion, daß für alle zum Kriegsdienste eingezogenen Mitglieder der Allgemeinen Betriebskrankenkasse der Arbeitgeberbeitrag und zwar in unveränderter Höhe zu entrichten sei, vermag ich nicht beizutreten. Der Arbeitgeberbeitrag ist vielmehr, wie im Erlaß vom 9. Juni d. J. bereits ausgeführt ist, nur dann zu zahlen, wenn die zum Kriegsdienst einberufenen Kassenmitglieder gemäß § 16 Abs. 2 der Satzung die Versicherung für ihre Familienangehörigen fortsetzen. Für ledige Kriegsteilnehmer kann demnach die Entrichtung des Arbeitgeberbeitrages in der Regel überhaupt nicht in Frage kommen (Ausnahmen s. § 15 Abs. 2a der Satzungen.) Der nach § 16 Abs. 2 der Satzungen zu zahlende Beitrag ist in sinngemäßer Anwendung der Bestimmung in § 5 Abs. 6 der Satzungen in gleicher Weise wie der im § 5 Abs. 1 festgesetzte Beitrag von beiden Teilen gemeinschaftlich aufzubringen. Es ist daher fortan nach dem Erlaß vom 9. Juni d. J. zu verfahren.

Ob der § 16 Abs. 2 der Mustersatzung gegen die Reichsversicherungsordnung verstößt oder zu Recht besteht, wird demnächst auf Grund einer von der Betriebskrankenkasse für den Eisenbahndirektionsbezirk Saarbrücken eingereichten Beschwerde vom Reichsversicherungsamt entschieden werden. Sollte der § 16 Abs. 2 als gesetzlich unzulässig bezeichnet werden, was vorerst abzuwarten bleibt, so würde eine Änderung der Mustersatzung dahin in Frage kommen, daß Kriegsteilnehmer aus der Kasse auszuscheiden haben, jedoch zur freiwilligen Fortsetzung der Versicherung gemäß § 313 Reichsversicherungsordnung berechtigt sind. In diesem Falle würde der nach § 5 Abs. 1 der Satzung zu entrichtende Beitrag in voller Höhe von den Kriegsteilnehmern, soweit sie von dem Rechte der freiwilligen Fortsetzung der Versicherung tatsächlich Gebrauch machen, zu tragen, ein Arbeitgeberbeitrag seitens der Eisenbahnverwaltung jedoch überhaupt nicht zu zahlen sein. Es liegt daher kein Anlaß vor, in Rücksicht auf die — voraussichtlich erst nach längerer Zeit — zu erwartende, noch ungewisse Entscheidung des Reichsversicherungsamts die durch Erlaß vom 9. Juni d. J. angeordnete Richtigstellung der Beitragszahlung hinsichtlich des Arbeitgeberbeitrages noch länger hinauszuschieben. Da von der Königlichen Eisenbahndirektion für alle zum Kriegsdienst eingezogenen Kassenmitglieder 1 % des Grundlohnes als Arbeitgeberbeitrag gezahlt, nach dem Erlaß vom 9. Juni d. J. aber nur ½ % und zwar lediglich für die verheirateten Kriegsteilnehmer zu zahlen ist, sind zwei Drittel des für letztere gezahlten Arbeitgeberbeitrages und der für die unverheirateten Kriegsteilnehmer gezahlte Gesamtbeitrag der Eisenbahnverwaltung alsbald wieder zuzuführen. Dagegen wird nichts entgegenstehen, die Richtigstellung der von den Kriegsteilnehmern geleisteten Beiträge bis zum Eingange der Entscheidung des Reichsversicherungsamts über die Gültigkeit des § 16 Abs. 2 der Mustersatzung hinauszuschieben. Dieserhalb wird später weitere Anordnung getroffen werden.

— **Fahrpreisermäßigung für Kriegsbeschädigte bei Besuch der Ausstellung für Kriegsbeschädigtenfürsorge in Cöln.** Kriegsbeschädigten, die in die Fürsorge einer öffentlichen und behördlich anerkannten Organisation aufgenommen sind und die die von Anfang August bis bis Ende Oktober 1916 in Cöln stattfindende Ausstellung für Kriegsbeschädigtenfürsorge besuchen, wird gegen Vorlage des vorgeschriebenen Ausweises zur Reise in direkter Fahrt vom Wohnorte nach Cöln und umgekehrt die in der allgemeinen Ausführungsbestimmung C XI zu § 12 der Eisenbahn-Verkehrsordnung für deutsche Kriegbeschädigte vorgesehene Fahrpreisermäßigung gewährt. Zur Vermeidung mißbräuchlicher Ausnutzung der Vergünstigung ist die Gewährung der Ermäßigung für die Rückreise davon abhängig gemacht, daß der Ausweis eine Bescheinigung der Ausstellung trägt, wonach der Kriegsbeschädigte die Ausstellung besucht hat.

— **Kleinbahnunglück am Mansfelder Schloßberg.** Aus Hettstedt, 21. August, wird gemeldet: Als gestern abend der Kloster Mansfeld verlassende Wagen der elektrischen Kleinbahnstrecke Kloster Mansfeld-Mansfeld nebst Anhängewagen, beide überfüllt, den sehr steilen Mansfelder Schloßberg hinunterfuhren, versagten sämtliche Bremsen. Die Wagen drohten den Abgrund hinunterzustürzen, als an einer Kurve der Anhängewagen umstürzte. Er wurde durch einen dort stehenden Mast in seinem oberen Teil der Länge nach aufgeschnitten. 22 Personen wurden verletzt, darunter viele sehr schwer. Von den Insassen des ersten Wagens ist niemand verletzt.

— **Zur Erleichterung des Obstbezuges für das Personal der bayerischen Staatseisenbahnverwaltung** und ihrer Nebenbetriebe hat das bayerische Staatsministerium für Verkehrsangelegenheiten folgende Anordnung getroffen: 1. Der diesjährige verfügbare Ertrag aus den bahn- und kanaleigenen Obstbaumpflanzungen ist unter Umgangnahme von der sonst üblichen Versteigerung an das Personal der Staatseisenbahnverwaltung und ihrer Nebenbetriebe auf Ansuchen im Wege des freihändigen Verkaufes abzugeben. Als Verkaufspreis ist der Friedenspreis eines guten Obstjahres festzusetzen, wobei den Eisenbahndirektionen überlassen bleibt, in einzelnen Fällen, insbesondere dann wenn teurere Obstsorten in Betracht kommen, auch unter diesen Preis herabzugehen, um namentlich auch dem gering besoldeten Personal den Einkauf zu ermöglichen. 2. Damit eine möglichst große Anzahl des Personals berücksichtigt werden kann, sind die Bäume in kleinen Gruppen oder auch einzeln zu vergeben. 3. Bei dem Verkauf sollen vorzugsweise kinderreiche Familien und zwar in erster Linie an solchen Plätzen, in denen die Ernährung zurzeit besonders schwierig ist, in Betracht kommen. Die Weiterveräußerung des überlassenen Obstes ist verboten. Arbeiter und Beamte, die aus Dienstgärten oder bahneigenen Pachtland bereits Obstnutzung ziehen, sollen erst dann berücksichtigt werden, wenn andere Bewerber nicht vorhanden sind. 4. Die Bezahlung der zugeteilten Obstmenge kann auf Wunsch in Monatsraten gestattet werden. 5. Das Personal hat für die

ierntung der ihm überlassenen Nutzungen und für die Beschaffung der hierzu erforderlichen Materialien und Gerätschaften in der Regel selbst zu sorgen. Erfolgt die Einerntung, Verpackung und Versendung des Obstes durch die Verwaltung (vgl. insbes. Ziff. 7), so sind die hierdurch erwachsenden Kosten dem Verkaufspreis (Ziff. 1) zuzuschlagen. Es ist darauf Bedacht zu nehmen, daß diese Kosten in den engstbemessenen Grenzen sich halten. 6. Die Beförderung des Obstes, der Gerätschaften und des Packmaterials erfolgt, soweit eine solche notwendig ist, als frachtfreies Dienstgut nach den Bestimmungen der Dienstanweisung über die Verfrachtung von Dienstgütern der bayerischen Staatseisenbahnen. 7. Übersteigt der Obstertrag einzelnen Direktionsbezirken des rechtsrh. Netzes die Nachfrage des bewerbungsberechtigten Personals, so ist der Überschuß auf Kosten der Verwaltung einzuernten (vgl. Ziff. 5) und zum Ausgleich für andere rechtsrh. Direktionen zur Verfügung zu stellen. Im Bezirk der Direktion Ludwigshafen (Rhein) kann das allenfalls überschüssige Obst im Wege der Versteigerung an Eisenbahnbeamte oder, wenn notwendig, auch an Private, abgegeben werden. 8. Die Durchführung des Ausgleichs wird der Eisenbahndirektion Nürnberg übertragen. Die übrigen rechtsrh. Eisenbahndirektionen haben ihren Obstertrag und ihren allenfallsigen Obstbedarf der Eisenbahndirektion Nürnberg bekannt zu geben. 9. Die zum Vollzug dieser Grundsätze noch weiter etwa erforderlichen Anordnungen haben die einzelnen Eisenbahndirektionen zu treffen.

— **Die Eisenbahnen im Dienste der Sonnenblumenernte.** Im „Amtsblatt der Württembergischen Verkehrsanstalten" weist die Generaldirektion der württembergischen Staatseisenbahnen ihre Bahnstationen I.— IV. Klasse an, die gesamte diesjährige Ernte an Sonnenblumenkernen von Württemberg und Hohenzollern für den Kriegsausschuß für Öle und Fette in Berlin zu sammeln. Die bei den Stationen angelieferten Mengen sind genau nachzuweisen. Für 1 kg gut getrockneter Kerne ist der gegenüber dem Vorjahr erhöhte Preis von 45 Pf. zu vergüten. Der Empfang der Vergütung ist bescheinigen zu lassen in einem Verzeichnis, das über die angelieferten Mengen und die hierfür bezahlte Vergütung zu führen und der Stationsrechnung als Beilage anzuschließen ist. Nach Beendigung der Sammlung sind die Sonnenblumenkerne in guter Verpackung an die Hauptmagazinverwaltung zu senden. Bis zur Versendung sind die Kerne wegen der Gefahr des Schimmelns von Zeit zu Zeit umzuschütten oder sonst zu bewegen. Die auf Bahneigentum angepflanzten Sonnenblumen sind von den Bahnmeistern unter Beiziehung der Bahnwirtner abernten zu lassen. Die gewonnenen Kerne sind gleichfalls an die Hauptmagazinverwaltung abzuliefern; dabei ist jedoch der für das nächste Jahr erforderliche Samen von den Bahnmeistern zurückzubehalten und sorgsam aufzubewahren. Für die Sonnenblumenernte selbst wird sodann noch eine eingehende Anweisung gegeben.

— **Direkter Verkehr mit Bulgarien.** In ähnlicher Weise wie bei den Carmenzügen nach Rumänien wird in Kürze durch die Zentral-Einkaufsgesellschaft, Zentralabteilung, der Privatdirektverkehr mit Bulgarien eingerichtet werden. Die erforderlichen Ausfuhrbewilligungen sind von den Verladern bei den zuständigen Zentralen beziehungsweise beim Reichskommissar zu beantragen. Bei ausfuhrfreien Waren ist die Sendung bei der Zentral-Einkaufsgesellschaft, Abteilung P, direkt anzumelden, unter Beifügung einer zollamtlichen oder Handelskammerbescheinigung, daß es sich um ausfuhrfreie Waren handelt. Die Durchfuhrbewilligung durch Österreich-Ungarn wird die Zentral-Einkaufsgesellschaft beschaffen. Als Sammelpunkt für alle Waren ist die Station Oberleschen an der Strecke Sagan-Arnsdorf und Ratibor, soweit diese Station für die Versandstation günstiger liegt, vorgeschrieben. Für die Frachtberechnung ab Oberleschen und Ratibor wird ein besonderer Tarif erstellt, welcher sich an den bisherigen Tarif für den deutsch-serbisch-bulgarisch-türkischen Verkehr anschließen und einem von den Ältesten der Kaufmannschaft von Berlin bereits unterm 26. Mai d. J. gestellten Antrage, betreffend Verbesserung der Eisenbahnverbindungen mit Bulgarien und der Türkei, entsprechen wird. Sollten vor Ausgabe des Tarifs bereits Sendungen zur Abfertigung gelangen, so erfolgt die Verladung vorläufig zu den Sätzen des Militärtarifs mit 12,50 ℳ für 100 kg ab Vermittlungsstelle bis Sofia. Die Fracht bis zu den Vermittlungsstellen Oberleschen und Ratibor wird ebenso wie bei den Sendungen nach Rumänien nach dem Transittarif für die unteren Donauländer berechnet. Außerdem sind ab Wien und Regensburg direkte Wassertransporte vorgesehen. Die Donautarife für Bulgarien werden demnächst bekannt gegeben werden. Die Eisenbahnbeförderung erfolgt nach den für diese Transporte bestehenden Tarifen.

— **Jahresabschluß der Verbandskranken- und Hinterbliebenenkasse der Eisenbahnvereine der preußisch-hessischen Staatsbahnen und der Reichsbahnen.** Im Rechnungsjahr 1915 ist bei Tarif I dieser Kasse (Kranken- und Sterbegeldversicherung) die Mitgliederzahl infolge des Krieges von rund 285 000 auf rund 277 380 zurückgegangen. Auch das finanzielle Ergebnis ist, wie bereits im Jahre zuvor, durch den Krieg ungünstig beeinflußt worden. Trotz Erhebungen von Mehrbeiträgen in fünf Monaten des Berichtsjahres sind rd. 246 767 ℳ Mehrausgaben entstanden, zu deren Deckung der Reservefonds in Anspruch genommen werden mußte, da der sogenannte 3-Millionen-Mark-Fonds inzwischen aufgebraucht worden ist. Mit Rücksicht auf die außerordentlichen Aufwendungen im Berichtsjahr konnte dem Reservefonds des Tarifs I keine Rücklage zugeführt werden. An Ehrengaben für die Hinterbliebenen der im Kriege gefallenen Mitglieder sind im Jahre 1915 rd. 240 000 ℳ gezahlt, insgesamt wurden seit Kriegsbeginn 285 000 ℳ hierfür aufgewendet. Beim Betriebsfonds des Tarifs I standen rd. 3,253 Millionen Mark Einnahmen rd. 3,5 Millionen Mark Ausgaben gegenüber. Beim Reservefonds des Tarifs I betrug der Barbestand Ende 1915 rd. 59 656 ℳ, der Vermögensbestand erreichte den Betrag von rd. 2,425 Millionen Mark.

Bei Tarif II (Arznei- und Sterbegeldversicherung) ist dagegen die Mitgliederzahl auf rd. 52 840 gestiegen, auch das finanzielle Ergebnis dieser Kasseneinrichtung ist als recht günstig zu bezeichnen, denn die Mehreinnahmen stellen sich auf rd. 228 400 ℳ. Beim Betriebsfonds ergibt sich eine Gesamteinnahme von rd. 806 000 ℳ und eine Gesamtausgabe von rd. 577 750 ℳ. Nach Überweisung von 180 000 ℳ an den Reservefonds war am Schluß des Jahres 1915 ein Vermögensbestand von rd. 49 000 ℳ vorhanden. Der Reservefonds des Tarifs II konnte gleichzeitig einen Vermögensbestand in Höhe von annähernd 1,022 Millionen Mark aufweisen.

Bei Tarif III (Beamten-Hinterbliebenenversicherung) ist die Mitgliederzahl inzwischen auf 1728 gestiegen; die Einnahmen betrugen beim Betriebsfonds rd. 59 580 ℳ, die Ausgaben nur 813 Mark, so daß ein Überschuß von rd. 58 770 ℳ und nach Überweisung an den Reservefonds ein Vermögensbestand von rd. 20 000 ℳ am Schluß des Jahres 1915 dem Betriebsfonds verblieb. Im Reservefonds wurde bereits ein Vermögensbestand von rd. 120 700 ℳ angesammelt.

— **Sparen für eine später notwendig werdende Kriegsanleihe.** Unter diesem Stichwort wird im Amtsblatt der Eisenbahndirektion in Posen folgende bemerkenswerte Verfügung an die Dienststellen des Bezirks erlassen: „Bei den an sich recht zahlreichen Zeichnungen auf die bisherigen Kriegsanleihen ist die Wahrnehmung gemacht worden, daß eine größere Anzahl von Bediensteten sich an ihnen gern beteiligt hätte und nur aus dem Grunde daran verhindert worden ist, weil sie nicht in der Lage waren, die einzelnen Teilbeträge bis zum Schlusse der Einzahlungsfristen aufzubringen.

Um bei einer etwaigen weiteren Kriegsanleihe möglichst allen Bediensteten die Teilnahme an der Zeichnung, vielleicht sogar die selbständige Zeichnung eines Stückes im niedrigsten Nennwert zu ermöglichen, hat sich die Allgemeine Betriebskrankenkasse für den Eisenbahn-Direktionsbezirk Posen in dankenswerter Weise bereit erklärt, die Ansammlung der notwendig werdenden Beträge in einfachster Weise kostenlos und zinsbringend zu vermitteln und damit ein Sparen zu erleichtern. Jedem Bediensteten steht es frei, den ihm jedesmal entbehrlich erscheinenden Teil seines Gehaltes oder Lohnes unabgehoben zu lassen oder auch Bareinzahlungen zu machen. Die freiwilligen Abzüge und Barzahlungen werden sofort an den Vorstand der Allgemeinen Betriebskrankenkasse abgeführt und dort gebucht. Der Vorstand legt ein gemeinsames Sparbuch bei der Spar- und Darlehnskasse zinstragend an. Die Einzahlungen werden vom Tage der Einzahlung ab mit 4 % verzinst und stehen nebst den aufgelaufenen Zinsen den Sparern frei zur Verfügung. Sie können jederzeit abgehoben werden. Bei Auflage einer neuen Kriegsanleihe werden von den Sparern gemachte Zeichnungen aus ihnen direkt beglichen werden. Jeder Bedienstete spare daher nach seinen Kräften im eigenen wie im Interesse unseres Vaterlandes."

Von ähnlichen Gesichtspunkten ausgehend, hat die Spar- und Darlehnskasse für Eisenbahnbedienstete des Direktionsbezirks Königsberg (Pr.) zur Förderung von Kriegsanleihezeichnungen ein allgemeines Sparen der Bediensteten für eine Kriegssparkasse eingerichtet. Durch diese Einrichtung soll jeder Bedienstete, insbesondere der Minderbesoldete, der nicht in der Lage ist, sich ein eigenes Wertstück aus Ersparnissen oder kurzfristigen Einzahlungen zu erwerben, die Möglichkeit erhalten, schon jetzt und jederzeit, je nach seinen wirtschaftlichen Verhältnissen, einen Betrag als Spareinlage in die Kriegssparkasse einzuzahlen. Diese Beträge sollen bis zur Auflage der neuen Anleihe gleichfalls mit 4 % verzinslich gesammelt, sodann gezeichnet und mit 5 % verzinslich als Guthaben des Einzahlers bis ein Jahr nach beendetem Kriege stehen bleiben.

Derartige Einrichtungen sind sicherlich beachtenswert und verdienen, auch anderwärts eingeführt zu werden.

— **Beschäftigung der Wagenfabriken.** Die deutschen Wagenfabriken sind, wie der „B. B.-Ztg." von sachkundiger Seite gemeldet wird, durch die ihnen übertragenen Staatsbahnaufträge zurzeit gut beschäftigt. Kleinere Lücken im Auftragsbestand werden durch private Inlandaufträge (hauptsächlich Güterwagen und Kesselwagen) und durch die in letzter Zeit wieder etwas häufiger auftretenden, aber immer noch in bescheidenen Grenzen bleibenden Lieferungen an verbündete und neutrale Länder ausgefüllt. Allerdings ist die Beschäftigung nur in Anbetracht des durch den Kriegszustand erheblich verringerten Arbeiterbestandes befriedigend zu nennen. Keine der deutschen Wagenbauanstalten ist infolge des Mangels an Arbeitern, und zwar ganz besonders an geschulten Facharbeitern und infolge der zunehmenden Schwierigkeit der Rohstoffbeschaffung imstande, die Leistungsfähigkeit ihrer Werkseinrichtungen auch nur annähernd auszunutzen. Eine Anzahl größerer Werke könnte bei voller Ausnutzung ihrer Räumlichkeiten und Maschinen ihre Lieferungen ohne Schwierigkeiten verdoppeln. Überall, wo von Lieferungsrückständen die Rede ist, sind diese nicht etwa auf eine unzureichende Ausdehnung der betreffenden Werke zurückzuführen, sondern ausschließlich auf die obenbezeichnete Behinderung in der Ausnutzung der vorhandenen Anlagen. Die Errichtung neuer Werke oder der Ausbau bestehender ist unter diesen Umständen eine im allgemeinen volkswirtschaftlichen Interesse unerwünschte Kapitalverschwendung und bei der Notwendigkeit der Arbeiterüberführung aus bestehenden gut eingearbeiteten Unternehmen in neu einzuarbeitende unzweifelhaft verbunden mit einer Minderung der Gesamtleistung.

— **Kriegsauszeichnungen.** Mit dem Eisernen Kreuz II. Klasse sind ausgezeichnet worden: a) aus dem Bereich der preußisch-hessischen Eisenbahngemeinschaft: der Regierungs- und Baurat Weber in Elberfeld und der Verkehrsinspektor Haertel in Hagen (Westf.); b) aus dem Bereich der Verwaltung der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen: der Baurat Jordan in Schlettstadt und der Regierungsbaumeister Sturm in Metz; c) bei der württembergischen Staatsbahnverwaltung der Regierungsbaumeister Säufferer bei der Bausektion Cannstatt.

Österreich.

— **Vom österreichischen Kohlenmarkt** wird der „B.-B.-Ztg." geschrieben: „In der letzten Zeit stand der Kohlenmarkt in Österreich im Zeichen stürmischer Nachfrage. In dem dem oberschlesischen benachbarten Ostrau-Karwiner Steinkohlenrevier ist es den Werken teilweise unmöglich, die Nachfrage voll zu befriedigen und sind dort bedeutende Lieferungsrückstände vorhanden. Infolge des günstigen Geschäftsganges und der Preiserhöhung in oberschlesischer Kohle werden voraussichtlich auch die Ostrau-Karwiner Gewerke wieder eine entsprechende Preissteigerung vornehmen. Zur Erhöhung der Stückkohlengewinnung sind teils durch Bietung von Prämien in den Gruben, teils durch Einrichtung von Kohlenseparationen obertags alle Verfügungen getroffen, so daß den erhöhten Ansprüchen nach Möglichkeit Genüge geleistet werden kann. Dasselbe gilt für den Winterbedarf an Heizkohle. Es ist dafür Sorge getragen, daß der Wagenmangel in Österreich im kommenden Herbste nicht so fühlbar in die Erscheinung tritt als bisher. Auch eine Förderungserhöhung ist für den Herbst in Aussicht genommen, nachdem jene Arbeiter, die zur Verrichtung landwirtschaftlicher Arbeiten mit Genehmigung der Militärbehörden Urlaube erhielten, wieder zu den Gruben zurückkehren. Industriekohlen werden heute mehr denn je aus dem Ostrau-Karwiner Reviere abgefordert. Teilweise ist die österreichische Industrie auch genötigt, ihren Kohlenbedarf aus Oberschlesien zu decken. Nach Hausbrandkohlen herrscht unausgesetzt rege Nachfrage, es wird den Anforderungen auch nach Möglichkeit entsprochen. Auch Gas- und Kokskohlen sind fortgesetzt stark begehrt, denn die meisten Gasanstalten haben ebensowenig wie die Koksanstalten irgend welche nennenswerten Vorräte. Die starke Nachfrage nach Kohlen hat sich auch auf Koks ausgedehnt, so daß mehrere Schächte ihre Koksanstalten erweitert haben. Im Kladnoer, Westböhmischen und Schatzlarer Steinkohlenrevier sind die Werke ebenfalls bis zur Grenze ihrer Leistungsfähigkeit beschäftigt. Das nordwestböhmische Braunkohlenrevier erfreut sich gleichfalls günstigen Geschäftsganges. Die Preise zeigen allenthalben eine steigende Richtung, was durch die fortwährende Erhöhung der Erzeugungskosten begründet erscheint. Die Braunkohlenbergbaue der österreichischen Alpenländer ziehen aus der Hochkonjunktur des Kohlengeschäftes entsprechenden Vorteil. Die Aussichten für die künftigen Monate werden günstig beurteilt; allerdings macht die Arbeiternot vielfach Sorge, und zwar mangelt es allgemein an brauchbaren Facharbeitern.

Ungarn.

— **Anmeldepflicht für Kaffee ausländischen Ursprungs.** Die dieserhalb erlassene Ministerialverordnung enthält folgende auf den Eisenbahntransport bezughabende Bestimmungen u. zw. (§.) Im Interesse der Sicherung allgemeiner Kaffeeversorgung wird in Budapest eine Kaffeezentrale errichtet. (§ 7.) Kaffee jeder Art, der nach Veröffentlichung dieser Verordnung auf das Gebiet der heiligen ungarischen Krone eingeführt wird, ist kraft dieser Verordnung zu requirieren und der Besitzer ist demnach verpflichtet, die eingeführte Kaffeemenge der Kaffeezentrale unverzüglich anzumelden. Die Stationen der öffentlichen Eisenbahnanstalten und Schiffahrtsunternehmungen sind verpflichtet, den aus fremden Ländern eingeführten Kaffee (roh oder gebrannt) bei regelrechter Verständigung des Empfängers, der Aufgabestation, bei Bezeichnung der Kaffeeart (ob roh oder gebrannt) und bei Angabe des tatsächlichen Gewichtes der Direktion der Kaffeezentrale anzumelden. Die Anmeldung ist mit gebührenfreien Briefen zu erfolgen. Diese Verordnung ist am 14. Juli l. J. auch in Kroatien und Slavonien in kraft. Die Königlich ungarische Staatsbahndirektion hat nun auf Grund des vorbezeichneten § 7 alle ihr unterstehenden Stationen angewiesen, allen Kaffee, der aus fremden Landesgebieten (Österreich sowie Bosnien und die Hercegovina mitinbegriffen) stammend in Ungarn zur Abgabe gelangt, bei persönlicher Haftung des Stationsvorstandes und des betreffenden Abgabenkassiers mit der Avisierung der Kaffeesendung zugleich bei der Kaffeezentrale anzumelden.

Rumänien.

— **Schienenbestellungen.** Die rumänische Staatsbahn hat vor einigen Tagen, wie aus Bukarest gemeldet wird, mit dem Deutschen Stahlwerksverband einen Lieferungsvertrag für 25 000 bis 30 000 t Eisenbahnschienen für den Bau einer Bahn von Craiova nach Bukarest abgeschlossen.

— **Die Getreidelieferungen für die Mittelmächte.** Zu dem kürzlich unterzeichneten Vertrag der Mittelmächte mit Rumänien, betreffend den Ankauf von Hafer und Gerste, schreibt „Politique": Der dritte Vertrag zwischen dem Ausfuhr-Ausschuß und den Vertretern der Mittelmächte ist unterzeichnet worden. Die Beförderung der Ware muß bis Ende September erfolgt sein. Die Unterzeichnung dieses Vertrages bezeugt die Aufrechterhaltung guter wirtschaftlicher Beziehungen Rumäniens mit den Mittelmächten, wozu sich jedermann nur beglückwünschen kann. Neue Verhandlungen über den Ankauf des verfügbaren Weizens aus den Ernten der Jahre 1915 und 1914 stehen bevor. Der rumänische Landwirt wird so neue Gelegenheit finden, unter günstigen Bedingungen seine Ware loszuwerden, die schwer auf seinem Budget lastet. Nach diesen Nachrichten zu schließen, legt die Regierung Wert auf die Aufrechterhaltung wirtschaftlicher Beziehungen mit den Mittelmächten. Bis zum 1. August neuen Stils trafen hier 72 „Carmen"-Züge mit 2037 Bahnwagen und 20 Schlepper ein. Der „Carmen"-Dienst brachte 35¼ Millionen Kilogramm Waren im Wert von 28 Millionen Lei ins Land.

Übrige europäische Länder.

— **Anton Schrafl †.** Am 28. April d. J. ist in Luzern der ehemalige Vizepräsident der Direktion der Gotthardbahn, Ingenieur Schrafl, im Alter von 75 Jahren gestorben. Mit ihm ist, wie das „Organ für die Fortschritte im Eisenbahnwesen" mitgeteilt wird, ein hervorragender Fachmann und reichbegabter Mensch dahingegangen.

Nach dem Besuche der Polytechnischen Schule in Karlsruhe trat der Verstorbene anfangs der sechziger Jahre in den badischen Staatsdienst; er war zuerst beim Bau der Eisenbahnlinie Karlsruhe-Maxau, dann als Ingenieur bei der Generaldirektion der badischen Staatsbahnen beim Bau des Güter- und Werkstättenbahnhofs in Karlsruhe, beim Bau der Schwarzwaldbahn und schließlich beim Bau der Rheinbahn Mannheim-Karlsruhe und der Bahn nach Pfullendorf als Abteilungsingenieur tätig. In den Dienst der Gotthardbahn trat Schrafl am 1. Mai 1872 als Abteilungsingenieur für den Bau der Linie Lugano-Chiasso, nach deren Vollendung er mit Vorentwürfen für die Cenere- und Pino-Linie betraut wurde. Mit Eröffnung des durchgehenden Betriebes auf der Stammlinie Immensee-Pino und der Cenere-Linie wurde Schrafl die Stelle als Bahningenieur für den zweiten Bezirk Erstfeld-Bellinzona übertragen. Im Jahre 1890 wurde er Oberingenieur für Bau und Betrieb der Gotthardbahn; als solcher leitete er die Vorarbeiten und den Bau der 1897 eröffneten Zufahrtbahnstrecken Luzern-Immensee und Zug-Goldau, an

irte er die mit dem bedeutend vergrößerten Betriebe nötig wordenen Verstärkungen des Oberbaues und der Brücken rch. 1902 zum Direktor und 1908 zum Vizepräsidenten der tthardbahn gewählt, trat Schnafl bei der Verstaatlichung der hn durch den Bund im Jahre 1909 in den Ruhestand, nachdem die beste Zeit seines Lebens, seine reichen technischen higkeiten und seine ganze Arbeitskraft diesem großen Verrsunternehmen gewidmet hatte.

— **Zugentgleisung in Alessandria** (Italien). Wie aus Mailand 18. d. M. gemeldet wird, entgleiste der Schnellzug Turin-nua in Alessandria. Dabei wurden sieben Personen verndet, eine getötet.

— **Die Sommerzeit in England.** Die Forderung, eine „Sommerzt" einzuführen, ist vor dem Kriege in England schon wiederut und mit großer Lebhaftigkeit und Tatkraft erhoben worii, es hat aber auch dort des Krieges bedurft, um die Durchhrung des Planes, das natürliche Tageslicht im Sommer ser als bei „Sonnenzeit" möglich auszunutzen, zu ermöglichen. glische Eisenbahnkreise erklären die Einführung der Sommrzeit für eine wesentliche Verbesserung für den Eisenbahnrieb, namentlich mit Rücksicht auf den Betrieb der Fernerzüge. Diese verkehren in England bekanntlich ganz allgein in der Nacht, und sie müssen daher in den Abendstunden sammengestellt und beladen werden. Die Güter kommen nalich der Uhr nach zu derselben Zeit zum Bahnhof, die eine nde länger andauernde Helligkeit bedeutet aber eine erhebli e Erleichterung für ihre Behandlung, namentlich aber für d. Verladen und für das Zusammenstellen der mit ihnen benenen Güterwagen zu Zügen. Man ist daher allgemein mit Einführung der Sommerzeit zufrieden und wünscht ihre ibehaltung. Besonders geschätzt wird sie von denjenigen Arbern der Eisenbahngesellschaften, die im dreimaligen Schichtwhsel arbeiten. Sie treten ihren Dienst um 6 Uhr früh, um 2 hr mittags und um 10 Uhr abends an und haben also den V teil, daß sie während des größten Teils des Sommers, gleichv. zu welcher Schicht sie gehören, ihren Dienst sowohl bei Tageslicht beginnen als auch beendigen. Trotzdem bleiben natürlich gewisse Schwierigkeiten nicht aus. So haben die Obstgtner der Grafschaft Kent, die mit einem Teil ihrer Arbeiten an die Sonnenzeit gebunden sind, gebeten, daß die Obstzüge nach London eine Stunde später gelegt werden, weil sie sonst mit ihren Arbeiten nicht rechtzeitig zum Verladen fertig werden. Dieser Bitte zu entsprechen hat aber große Schwierigkeiten, weil ein Teil der Obstsendungen von London aus mit den Nachtgüterzügen weiter geht. Wollte man also die Züge, die das Obst aus Kent nach London bringen, eine Stunde später laufen, so würde die Übergangszeit in London um eine Stunde verkürzt werden, und da diese bei dem bestehenden Fahrplan schon so knapp wie irgend möglich ist, würden dann die Anschlüsse nicht mehr erreicht werden können.

— **Lohnerhöhung der englischen Eisenbahner.** „Daily Mail" schreibt, wie aus London, 15. August, gemeldet wird: Die Forderung der Eisenbahner auf eine Lohnerhöhung von 10 Schilling für die Woche könne nur dadurch gerechtfertigt werden, daß die Kosten des Lebensunterhaltes über alles Erwarten seit dem vorigen Oktober um 65 % gewachsen seien.

— **Bau einer Bahn Wenew-Uslowaja.** Die „Torgowo-Prom.-Gseta" teilt in ihrer Nr. 154 den Beschluß des russischen Ministerkomitees mit, demzufolge dem Minister der Verkehrsanstalten die Summe von 1.5 Million Rubel zur Verfügung gestellt wird, um den Bau einer Verbindungsbahn von Wenew (Station der Bahn Rjäsan-Uralsk) nach Uslowaja (Station der Bahn Ssysran-Wjäsma) sogleich in Angriff zu nehmen. Ein Blick auf die Eisenbahnkarte Rußlands zeigt deutlich, ein wie wichtiges Verbindungsglied diese kurze Bahn, von etwa 45 Werst (= 48 km), namentlich für den Kohlenverkehr aus dem Donezgebiet sein wird. Nach Herstellung der Verbindungsbahn wird Moskau über Wenew-Uslowaja-Jeletz-Kastornoje-Kupjänsk auf dem kürzesten Wege mit dem Donezbecken in Verbindung stehen. Diese kurze Bahnstrecke wird auch umdeswillen eine große Bedeutung für die Abwickelung des Verkehrs nach Moskau gewinnen, weil es mit ihrer Hilfe möglich werden wird, die schwer belastete Bahn Tula-Moskau zu entlasten. Da der Beschluß des Ministerkomitees erst am 12. Juli d. J. gefaßt worden ist, die 1,5 Millionen Rubel auch nur die erste Baurate sein kann, so wird die Betriebseröffnung der Strecke wohl erst im Jahre 1917 erfolgen können. Für die Versorgung Moskaus mit Kohlen kann sie also in diesem Winter noch nicht in Rechnung gezogen werden.

m.

Fremde Erdteile.

— **Die chinesische Ostbahn in ihrer Betätigung im Dienste der Post.** Wo die Eisenbahn auf asiatischem Boden vordringt, betätigt sie sich, wie überall, als Kulturträgerin. Schon im Jahre 1908 ist auf 21 Stationen der Bahn ein ordnungsmäßiger und vollständiger Postdienst eingeführt worden. Wie schnell und fast ununterbrochen in steigendem Umfange die Inanspruchnahme der Dienste der Post gewachsen ist, geht aus folgender Gegenüberstellung hervor, die dem „Wjestnik" (Boten) der Verkehrsanstalten entnommen worden ist. Danach betrug der Umsatz 1908: 19 941 Postanweisungen für den Betrag von 775 959 R., 1909 schon für 2 074 441 R.; 1910 für 2 769 204 R.; 1911 für 3 675 926 R.; 1912 für 3 591 115 R.; 1913 für 3 857 572 R.; 1914 für 3 750 782 R. Im Jahre 1915 sind 82 695 Postanweisungen über den Betrag von 4 458 042 R., ferner 7026 Briefe mit Wertangabe, 13 208 versicherte und unversicherte Postpakete, 91 970 Einschreibesendungen usw., überhaupt 237 985 Sendungen befördert worden. Der ganze Postdienst wird von dem ersten Stations- und dem ersten Telegraphenbeamten versehen. Man sieht hieraus, eine wie wichtige Rolle die Eisenbahn hier auf dem Gebiete der Geldüberführung ausfüllt und wie schnell das Bedürfnis der Bevölkerung nach diesem Dienste gewachsen ist. Ähnliches aus dem Amtsbereich der Sibirischen Bahn zu hören, wäre natürlich sehr interessant und würde gewiß manchen Aufschluß über die kulturelle Entwicklung des Landes geben. Aber zurzeit liegen mir darüber leider keine Angaben vor. m.

— **Wagenmangel in Indien.** Der gegenwärtige Krieg zieht Kreise in Mitleidenschaft, von denen man nie hätte glauben sollen, daß sie von einem Krieg der europäischen Großmächte hätten betroffen werden können. So herrscht z. B. bei den Eisenbahnen von Ostindien als Folge des europäischen Krieges starker Wagenmangel. Er ist darauf zurückzuführen, daß der Frachtraum der Schiffe sehr knapp ist; infolgedessen gehen viele Transporte mit der Eisenbahn, die sonst den Wasserweg benutzen. Dies gilt namentlich von der Beförderung von Kohlen. Die Verwaltung der ostindischen Eisenbahnen versucht dem Wagenmangel einerseits dadurch abzuhelfen, daß sie die Genehmigung zur Benutzung beschlagnahmter fremder Schiffe zur Beförderung von Gütern, namentlich Kohlen, zu erlangen versucht, anderseits dadurch, daß sie die Zeit geringeren Güterverkehrs, die dort in die Monate Juli bis Oktober fällt, dazu benutzt, um die unerledigt gebliebenen Transporte nachzuholen und für die Zukunft vorzuarbeiten.

— **Eine Kriegsbahn in Ostafrika.** Bei der Unternehmung des Generals Smuts gegen Deutsch-Ostafrika haben die Engländer von Njoro-Drift, östlich von Salaita, nach Taveta und Latema Nek eine Eisenbahn vorgetrieben, die ihnen für ihren Nachschub sehr nützlich geworden ist. Obgleich sie durch Urwald führt, ist bei ihrem Bau einschließlich der Vorarbeiten, des Ausholzens des Urwaldes und von Brückenbauten über den Lumifluß ein täglicher Baufortschritt von durchschnittlich einer engl. Meile (1,6 km) erzielt worden.

— **Eiserne Personenwagen der amerikanischen Eisenbahnen.** Der Brand in der Neuyorker Untergrundbahn hat der Aufsichtsbehörde Veranlassung gegeben, die Benutzung von hölzernen Personenwagen auf den Untergrundstrecken von Neuyork vom 1. April d. J. an zu verbieten. Das Verbot ist auch wirklich durchgeführt worden und es sind infolgedessen 478 Wagen, die nicht ganz aus Eisen bestanden, aus dem Betrieb der Untergrundstrecken zurückgezogen worden. Einige von diesen Wagen, die bereits ganz eiserne Untergestelle besaßen, haben auch völlig eiserne Aufbauten erhalten und werden in dieser Form weiter benutzt. Die übrigen Wagen wurden in den Dienst der Hochbahnstrecken eingestellt, doch mußte eine Anzahl von ihnen statt ihrer bisherigen schweren Rahmen solche einer leichteren Bauart erhalten. Man sieht aus diesem Vorgang wieder, wie stark die öffentliche Meinung in den Vereinigten Staaten für den eisernen Personenwagen eingenommen ist; wenn auch die Eisenbahnen noch ganz erhebliche Mengen von Personenwagen der älteren Bauarten besitzen, bei denen Holz in der früher üblichen Ausdehnung verwendet worden ist, so geht doch ihre Zahl stark zurück, und wenn die jetzt benutzten Wagen aufgebraucht sein werden, wird wohl eine Zeit kommen, in der nur eiserne Wagen in den Personenzügen der Vereinigten Staaten laufen werden. (S. Nr. 59 dieser Ztg. S. 709.)

— **Canadische Eisenbahnbauten.** Infolge des Krieges sind die Bauarbeiten an der Grand Trunk Pacific Eisenbahn in Canada und auf den neuen Linien der Canadian Northern Co. eingestellt worden. Die canadische Regierung hat sich nun entschlossen, den beiden Gesellschaften 8 Millionen bzw. 15 Millionen Dollars vorzustrecken damit die im allgemeinen Interesse liegenden Arbeiten wieder aufgenommen werden können.

— **Elektrischer Eisenbahnbetrieb in Melbourne.** Auf der ersten Teilstrecke der für elektrischen Betrieb ausgerüsteten Vorortbahnen von Melbourne ist im vergangenen Herbst der elektrische Zugverkehr eröffnet worden. Es ist dabei ein selbsttätiges Signalsystem eingeführt worden, das nur mit Hauptsignalen arbeitet. Das Vorsignal ist dadurch entbehrlich gemacht worden, daß das Hauptsignal drei Stellungen einnehmen kann; eine davon bedeutet: Halt!, und von den beiden Fahrstellungen zeigt die eine zugleich an, ob das nächste Signal auf Halt! oder auf Fahrt steht. Die Fortsetzung der Einführung elektrischen Betriebes macht Schwierigkeiten, weil die mit der Lieferung der Ausrüstung betraute Unternehmung sich der Anfertigung von Schießbdarf für das Heer hat widmen müssen und dadurch voll in Anspruch genommen ist. Man hofft daher, den Lieferungsvertrag auflösen zu können, und will dann die benötigten Teile aus Amerika beziehen.

Allgemeines.

— **Die Gründung des Bayrischen Geschützwerkes Fried. Krupp, Kom.-Ges. in München.** In München erfolgte Ende Juni die Gründung der unter Führung der Firma Krupp ins Leben gerufenen, in der Presse schon mehrfach besprochenen Geschützfabrik unter dem Namen Bayrische Geschützwerke Fried. Krupp, Kommanditgesellschaft mit dem Sitz in München. Wie der Name besagt, ist als äußere Form des Unternehmens die der „Kommanditgesellschaft" gewählt worden. Die Firma Krupp in Essen ist persönlich haftender Gesellschafter. Die übrigen Gesellschafter sind Kommanditisten. An dem Gesellschaftskapital, das auf 25 Millionen Mark festgesetzt wurde, ist die Firma Krupp mit 50 % beteiligt. Von Verwandten des Hauses Krupp sind beteiligt: Herr Arthur Krupp in Berndorf-Niederösterreich (der Besitzer der bekannten Metallwarenfabrik), ferner der Schwager des Herrn Krupp von Bohlen und Halbach, Freiherr v. Wilmowski, Landrat in Merseburg. Die übrigen Anteile sind in Händen bayerischer Bank- und Industriekreise. Den Vorsitz bei der Gründerversammlung, bei der fast alle Gesellschafter persönlich oder durch Mitglieder ihres Vorstands vertreten waren, führte Herr Krupp von Bohlen und Halbach. Der Gesellschaftsvertrag wurde genehmigt und unterschrieben. Sodann erfolgte die Bildung des zur Wahrung der Interessen der Gesellschafter vorgesehenen Verwaltungsrats. Das Recht der Ernennung des Vorsitzenden steht satzungsgemäß der Firma Krupp zu, die als solchen das Mitglied ihres Direktoriums Dr. E. Ehrensberger bezeichnete. Nach den Bestimmungen des Gesellschaftsvertrages liegt die Geschäftsleitung des Unternehmens in den Händen der Firma Krupp, die bereits eine örtliche Direktion eingesetzt hat, als deren Vorstand sie Dipl.-Ing. Eppner (bisheriger Vertreter der Firma Krupp in München) und als Prokuristen die Herren Dansauer und Käferstein, Essen, vorstellte.

Die Fabrikanlagen sollen auf dem der Firma Krupp gehörigen Gelände im Norden Münchens bei Freimann, Station der Bayerischen Staatsbahnen an der Linie nach Ismaning), und zwar unmittelbar westlich dieses Ortes errichtet werden. Der Bau, der durch die Firma Krupp selbst ausgeführt wird, soll in allerkürzester Zeit begonnen und voraussichtlich im Laufe des Jahres 1917 vollendet werden. Er wird Werkstätten für die Herstellung von Geschützrohren und Visieren, Lafetten und Fahrzeugen, ein Walzwerk zum Walzen von Gewehrläufen, Pressereien und Drehereien für Geschosse, Gesenkschmieden und sonstige Hilfsbetriebe, wie elektrische Zentralen usw. umfassen. Außerdem sind ein großes Verwaltungsgebäude, eine Speiseanstalt für die Arbeiter vorgesehen. Zwischen diesen Anlagen und der Ortschaft Freimann sollen Wohnungen für Beamte und Arbeiter errichtet werden. Das Werk wird in erster Linie den Heeresbedarf für Bayern liefern, es ist aber auch gedacht, Lieferungen für die kaiserliche Marine und für das befreundete Ausland zu übernehmen.

— **Das Fremdwort „Spediteur".** Der Verein Deutscher Spediteure schreibt: In dem an sich löblichen Bestreben, überflüssige Fremdwörter aus dem Sprachgebrauche auszuscheiden, haben einzelne Polizeibehörden an die Spediteure das Ansinnen gestellt, in den Aufschriften an ihren Häusern, Firmenschildern und Geschirren das Wort „Spediteur" und „Spedition" zu beseitigen und haben dafür Güterbeförderer, Güterbesorger und ähnliche Bezeichnungen vorgeschlagen. Ein solches Verlangen schießt über das Ziel hinaus und läßt sich nur aus Unkenntnis der geltenden Bestimmungen erklären. Das Handelsgesetzbuch kennt für denjenigen, der gewerbsmäßig Güterversendungen durch Frachtführer für Rechnung eines anderen im eigenen Namen zu besorgen übernimmt, die einzige Bezeichnung „Spediteur". Der ganze Abschnitt, der von den Geschäften dieses Gewerbes handelt, ist „Speditionsgeschäft" überschrieben. In den §§ 407—415 des Handelsgesetzbuchs kehrt das Wort „Spediteur" fast auf jeder Zeile wieder, es gibt in der deutschen amtlichen Rechtssprache keine deutschen Sprachschatz entnommene Bezeichnung, die diesen Begriff deckt. Es ist auch bisher nicht gelungen, eine solche Bezeichnung ausfindig zu machen, bei der die sämtlichen Merkmale des Speditionsgewerbes zum klaren Ausdruck kommen. Aber selbst wenn es der Fall wäre, kann es keinem Staatsbürger verwehrt werden, seinen Beruf in der Weise zu bezeichnen, wie es das Gesetz tut und es ist ganz undenkbar, daß eine Behörde, die auf den gestzlichen Sprachgebrauch hingewiesen wird, auf ihrem ungerechtfertigten Verlangen beharrt.

Bücherschau.

— **Die Kolonialbahnen mit besonderer Berücksichtigung Afrikas.** Von F. Baltzer, Geh. Oberbaurat u. vortr. Rat im Reichskolonialamt. G. J. Göschen'sche Verlagsbuchhandlung Berlin und Leipzig. Preis geb. 23,50 *M*.

Bekanntlich hatte die deutsche Regierung stets die Auffassung vertreten, daß im Interesse des Ansehens der ganzen weißen Rasse ein europäischer Krieg nicht nach Afrika übertragen werden dürfe. Leider war es ihr nicht gelungen, die anderen Großmächte zu entsprechenden Neutralitätsvereinbarungen zu bewegen. So mußte denn der blutige Streit auch in unseren afrikanischen Schutzgebieten ausgefochten werden. Wohl schlugen sich unsere Truppen unter den denkbar schwierigsten Verhältnissen mit unvergleichlichem Heldenmut, doch mußten sie schließlich der gewaltigen Übermacht unterliegen. Nur Deutsch-Ostafrika kämpft noch, seit nunmehr 2 Jahren, gegen den gemeinsamen Angriff von England, Portugal und Belgien. Durch diese Kämpfe fiel unendlich viel von dem, was an Kulturwerten in Jahrzehnten mühsam errichtet worden war, dem Neid und Haß unserer Feinde zum Opfer. Aber mag es der Übermacht unserer Gegner auch gelungen sein, uns unseren ausländischen Besitz zunächst zu entreißen, alle Kundgebungen der leitenden Staatsmänner und Politiker sind einig in dem festen Entschluß und der Überzeugung, daß auch diese Stücke deutschen Bodens nicht in den Händen der Feinde bleiben dürfen. Mit deutschem Fleiß und deutscher Ausdauer werden nach Friedensschluß die Kulturarbeiten in allen unseren Schutzgebieten wieder aufgenommen werden. Gewaltige Arbeit wird geleistet werden müssen, bis die Kriegsschäden beseitigt und bis unsere Kolonien von neuem zu kraftvollem Blühen gebracht sein werden. Zur Vorbereitung dieser Arbeiten ist eine genaue Kenntnis des wichtigsten Hilfsmittels zur Erschließung von Kolonien, nämlich der Eisenbahnen, von größter Wichtigkeit. Es ist deshalb zu begrüßen, daß sich der Verfasser des obengenannten Werkes trotz vieler, sehr verständlicher Bedenken doch zur Veröffentlichung seiner Arbeit noch während des Krieges entschlossen hat, und wir zweifeln nicht, daß die Neuerscheinung darauf rechnen kann, schon jetzt während der Kriegszeit seinem Werte entsprechend beachtet und gewürdigt zu werden. Von berufenster Seite, von dem Staatssekretär des Reichskolonialamts, Dr. Solf, ist das bedeutsame Werk mit folgendem Geleitwort ausgezeichnet worden:

„Die Drohungen unserer Gegner, die Feindseligkeiten gegen Deutschland auch nach Friedensschluß auf wirtschaftlichem Gebiet fortzusetzen und ihm die für seine Industrie nötigen Rohstoffe vorzuenthalten, haben uns in einer Weise, wie es eindringlicher nicht gedacht werden kann, den Wert eigener Kolonialbesitzes und die Pflicht zu einer intensiven Erschließung von neuem vor Augen geführt. Sollen die Kolonien zum Zwecke unserer wirtschaftlichen Unabhängigkeit dienstbar gemacht werden, so müssen in den kommenden Friedensjahren Hand in Hand mit der Wiederaufnahme und Erweiterung der Kulturarbeiten auch die verkehrstechnischen und verkehrswirtschaftlichen Arbeiten zielbewußt mit allen Mitteln gefördert werden. Ein Unternehmen fördern wollen, setzt eingehende Kenntnis voraus, setzt auch voraus die Vertrautheit mit früheren Unternehmen ähnlicher Art, ihren Erfolgen und unvermeidlichen Mißerfolgen. Es erscheint deshalb durchaus zeitgemäß, daß noch während des Krieges das vor seinem Beginn von dem Geheimen Oberbaurat Baltzer in Angriff genommene Werk an die Öffentlichkeit tritt. Der Allgemeinheit wird damit ein umfassender, mit dem denkwürdigen 1. August 1914 abschließender Geschäftsbericht, wenn man so sagen darf, über die Erschließung der Kolonialgebiete in Afrika, über die verkehrstechnischen und verkehrswirtschaftlichen Leistungen und Errungenschaften der daselbst interessierten Kulturvölker vorgelegt. Ich begrüße das Buch als eine willkommene Ergänzung der vorhandenen Literatur, die teilweise veraltet, zum Teil nicht jedermann zugänglich ist."

In trefflicher Weise ist in dem Buch das umfangreiche Gebiet der afrikanischen Kolonialbahnen, dieser durchaus selbständigen Abart unseres Eisenbahnwesens, zusammengefaßt und bearbeitet. Das Werk beschränkt sich nicht auf die deutschen Kolonien,

ndern gibt Aufschluß über alles, was im kolonialen Eisenbahnesen bis jetzt in allen Kolonialländern Afrikas geleistet worn ist. Es schildert die einzelnen Bahnen in ihrer Entstehung id in ihrem jetzigen Zustande mit ihren Besonderheiten in ulicher, wirtschaftlicher und politischer Hinsicht und untercht ihre Entwicklungsmöglichkeiten. Von hohem Interesse nd die Ausführungen, mit denen die Eisenbahnpläne von eltbedeutung — Kap-Kairobahn, die Katangabahn, die Sudanid Saharaquerbahnen usw. — beleuchtet werden. Zweierlei orzüge sind es, die das Werk besonders wertvoll machen: rstens die unbedingte Zuverlässigkeit aller Angaben, die sich ohl durchweg auf amtliche Grundlagen stützen, und die streng chliche, wissenschaftliche Art der Darstellung und Anordng des gesamten Stoffes. Ein zweiter und nicht weniger wentlicher Vorzug besteht darin, daß in dem Werk wohl zum rsten Male auch alle Grundlagen und Regeln für den Bau, Beieb und Verkehr von Kolonialbahnen erschöpfend dargestellt nd. So kam ein Werk zustande, das in einheitlicher Behandng alle Erfahrungen und Geschehnisse auf dem Gebiete der olonialbahnen verzeichnet und eine kritische Würdigung und nen Vergleich der Kolonialbahnen der verschiedenen Länder iteinander möglich macht. Ein Platz in der Weltliteratur ist m übrigens auch schon dadurch gesichert, daß es in einwandeier Darstellung den Entwicklungsstand der Kolonialbahnen frikas vor Ausbruch des Weltkrieges, an einem Wendepunkt r Weltgeschichte, festlegt. Der Verfasser ist aus zahlreichen eröffentlichungen u. a. auch in dieser Zeitung, die ihn zu ren treuen Mitarbeitern zählt, in der Fachwelt längst wohlkannt. Er beherrscht durch seine zehnjährige Wirksamkeit i Reichskolonialamt den zu bewältigenden Stoff vollkommen id hat sich außerdem durch mehrere afrikanische Reisen perönliche Anschauung und Kenntnisse von deutschen und fremden olonialbahnen verschafft. Sein Name bürgt allein schon für ne gediegene und sorgfältige Arbeit.

Um einen Überblick über die Fülle des auf 462 Seiten verbeiteten Stoffes zu geben, seien noch kurz folgende Einzelheiten aus der Anordnung und dem Inhalt des Werkes herausgegriffen. Der Abschnitt I erläutert Begriff und Zweck von olonialbahnen und schildert in großen Zügen deren Wirkungen wirtschaftlicher, strategisch-politischer, ethischer und finanieller Hinsicht. In Afrika, dem Land der großen Entfernungen, ißt es u. a., haben Kolonialbahnen eine ganz überragende Beutung, ihre erschließende, verkehrserweckende Wirkung ist rt um so größer, als andere Verkehrswege — schiffbare lüsse und Landstraßen — zunächst entweder fehlen, oder im ropengebiet wegen der Gefährdung der Reit- und Saumtiere rch die Tsetsefliege versagen. Die Arbeit der Güterbeförderung ist daher in Afrika meist von den Eingeborenen, in Trägerarawanen, zu leisten. Nun leistet schon ein afrikanischer üterzug mit nur 50 t Nutzlast und einer Reisegeschwindigkeit on 20 km in der Stunde mechanisch ebensoviel wie 13 333 Träer zusammen, und dies um den 20. bis 25. Teil der Kosten! — n strategisch-politischer Hinsicht ist Deutschland der verätete Bau einiger Linien in Deutsch-Südwestafrika sehr teuer stehen gekommen; mit einem Aufwande von 40 bis 60 Millionen Mark für später ohnedies unerläßliche Bahnbauten hätten imlich wahrscheinlich die 400 Millionen Mark, die der blutige ufstand gekostet hat, erspart werden können. — Geldlich ehen die Kolonialbahnen Afrikas schon heute nicht mehr unünstig da; die Mehrzahl bringt schon ihre Betriebskosten auf nd gewährt zum Teil noch eine kleine Verzinsung des Anlageapitals. — Im Abschnitt II werden die deutschen Kolonialahnen Afrikas im einzelnen vorgeführt. Es ist die Entwickng dieser Bahnen geschildert, die bekanntlich zuerst recht ngsam vor sich ging; brauchten doch die ersten 100 km 5, die rsten 1000 km 12½ Jahre Bauzeit bis zur Betriebseröffnung bis 1906). Später ging es dann um so rascher voran. Das weite Tausend Kilometer erforderte nur noch knapp 3 Jahre auzeit (bis Anfang 1909), das dritte 2½, das vierte 2 Jahre bis Mitte 1913); das fünfte Tausend wäre Ende 1915 erreicht orden, wenn der Krieg nicht ausgebrochen wäre. Die folgenen Darstellungen berichten von der Gründungsgeschichte der einzelnen Bahnen, von den Hauptereignissen, den Schwierigkeiten und Besonderheiten bei dem Bau, den Betriebsverhältnissen und der Betriebsführung, den geldlichen Ergebnissen, wie auch von den beabsichtigten Verbesserungen und Erweiterungen im Bau, Betrieb oder Verkehr. Besondere Hervorhebung verdienen noch die wertvollen Betrachtungen über die Zusammenhänge der einzelnen Bahnen oder ihrer zukünftigen Verlängerungen mit anderen schon bestehenden oder geplanten Bahnverbindungen oder Wasserwegen. Natürlich hat um eine Einzelheit aus diesem Abschnitt herauszugreifen, die 1252 km lange Tanganjikabahn Daressalam-Kigoma, die erste deutsche Kolonialbahn, für die sich ein internationaler Verkehr und Verkehrsbeziehungen zu fremden Kolonialbahnen entwickeln werden, eine ihrer Wichtigkeit entsprechende Würdigung erfahren. Namentlich wurde hierbei auch ihr Wert als neue östliche Zufuhrstraße in das erzreiche Katangagebiet und ihr Verhältnis zu der von belgischer Seite während des Krieges (März 1915) vollendeten Lukugabahn beleuchtet. — Im Abschnitt III finden sich eingehende Schilderungen der nichtdeutschen Kolonialbahnen Afrikas in vielen Unterteilungen, z. B.: Britische Kolonien: Unterägypten; Oberägypten und Sudan; Britisch Südafrika. (Hervorgehoben sind hier natürlich auch die Bahnen der Kapkolonie, die in der Richtung auf Deutsch-Südwestafrika liegen; ja das Werk enthält sogar schon einen kurzen Hinweis [S. 123] auf die wichtigste der während des Krieges ausgeführten strategischen Bahnen, die Bahn Prieska-Upington-Kalkfontein, durch die die erste Schienenverbindung zwischen Deutsch-Südwestafrika und dem Südafrikanischen Staatenbunde entstanden ist); Britisch-Ostafrika (mit der in vieler Hinsicht vorbildlichen Ugandabahn, die für das benachbarte Deutsch-Ostafrika von weitreichendem Einfluß war); Britisch-Zentralafrika; Britisch-Westafrika; die Kap-Kairobahn u. a. In ähnlicher Weise sind die französischen, belgischen, portugiesischen usw. Kolonialbahnen bearbeitet. — In den Abschnitten IV und V sind die Erfahrungsgrundsätze und Regeln niedergelegt, die, teilweise auf mühsamen Umwegen im Bau, Betrieb und Verkehr der Kolonialbahnen gewonnen wurden, und die allgemeine Anerkennung gefunden oder sich schon zu Gesetzesvorschriften, Verordnungen usw. verdichtet haben. Gerade auch diese beiden Abschnitte, denen über ⅓ des Werkes gewidmet ist, dürften allen willkommen sein, die sich irgendwie mit Kolonialbahnen zu befassen haben. Wie vielseitig das hier bearbeitete Gebiet ist, möge die folgende Aufzählung der wichtigsten Kapitel zeigen: Abschnitt IV: Bau der Kolonialbahnen. Haupt-, Neben- und Kleinbahnen. Staatsbahnen, Privatbahnen. Gesetzliche Grundlagen für den Bahnbau. Konzessionierung. Bauausführung: Gesamtunternehmung. Eigenbetrieb. Bauverträge. Staatsaufsicht. Vorbereitung des Baues. Vorarbeiten: Technische und wirtschaftliche Erkundung, ausführliche Vorarbeiten. Technische Einheit: Bahn- und Fahrzeugumgrenzung. Die neue Kolonialeisenbahn-Bau- und Betriebsordnung. Spurweite: Meter- und Kapspur; Feldspur. Linienführung usw. Erdarbeiten. Arbeitsverhältnisse. Lohnverhältnisse. Morogora-Tabora. Mitwirkung der Schutztruppe bei der Bauausführung. Arbeitsplan; Baufortschritt. Bahnbau im Dünengebiet. Einfriedigungen. Durchlässe und Brücken. Eiserne Brücken. Oberbau usw. — Abschnitt V: Betrieb und Verkehr. Staatsbetrieb, Betriebsverpachtung. Staatsaufsicht. Betriebsverträge. Betriebsvorschriften. Bahnpolizei. Fahrdienst. Fahrplan. Gesetzliche Bestimmungen. Die neue Kolonialeisenbahn-Verkehrsordnung. Eisenbahnrat. Personenverkehr; Wagenklassen und deren Preise. Güterverkehr; Tarife usw. 149 Abbildungen, Skizzen und Pläne und eine Karte unterstützen die Darstellung und bilden eine ebenso wertvolle wie angenehme Ergänzung.

Das Werk wird sich nicht nur als unentbehrlich für Fachmänner im weitesten Sinne erweisen, auch sonst wird niemand, der sich ein Urteil über das Eisenbahnwesen in den Kolonien bilden will, an ihm vorbeigehen können. Möge recht bald die Zeit kommen, wo das deutsche Vaterland seine Kolonien aufs neue erblühen sieht und der in dem Buche niedergelegte Wissensschatz wieder in tätige Arbeit umgesetzt werden kann.

Amtliche Mitteilungen der Geschäftsführenden Verwaltung.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.

Die am 14. August d. J. dem öffentlichen Verkehr übergebene ,67 km lange Strecke Eimelrod-Usseln der Königlichen isenbahndirektion Cassel ist den Vereinsbahnstrekn zugerechnet worden.

Verkehrswiederaufnahme.

K. k. Nordwestbahndirektion. Die Einstellung des Umschlages von Gütern im Einzelgewichte der Stücke von mehr als 2000 kg in der Station Laube (vergl. die Amtlichen Mitteilungen in Nr. 53, S. 640 der Vereinszeitung) ist wieder aufgehoben, nachdem der Dampfkran mit 8 Tonnen Tragfähigkeit wieder in den Dienst gestellt ist.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Am 1. September d. J. wird der an der Bahnstrecke Großdüngen-Gandersheim zwischen Großdüngen und Salzdetfurth gelegene Haltepunkt Wesseln, der bisher nur dem Personenverkehr diente, auch für den Gepäck- und Expreßgutverkehr eröffnet.

Cassel, den 18. August 1916. (1115)
Königliche Eisenbahndirektion.

Am 1. September 1916 wird der an der Hauptbahn Limburg (Lahn)-Niederlahnstein gelegene Bahnhof 4. Kl. Dausenau, der bisher nur dem Personen-, Gepäck- und Expreßgutverkehr diente, für den beschränkten Eil- und Frachtstückgutverkehr im Einzelgewicht bis 100 kg und für die Abfertigung von Kleinvieh in einzelnen Stücken in Käfigen eröffnet. Die Annahme und Auslieferung von Sprengstoffen bleibt ausgeschlossen. Das Empfangsgebäude liegt von Limburg (Lahn) aus rechts der Bahn, 4,21 km von Nassau (Lahn) und 3.70 km von Bad Ems entfernt. Mit dem gleichen Tage wird Dausenau in den Staats- und Privatbahngütertarif, den Westdeutsch - Südwestdeutschen, den Rheinisch-Bayerischen und den Westdeutsch-Sächsischen Gütertarif, sowie in den Staats- und Privatbahntiertarif einbezogen.

Näheres bei den beteiligten Dienststellen. (1119)

Frankfurt (Main), 19. August 1916.
Königliche Eisenbahndirektion.

2. Güterverkehr.

Staats- und Privatbahn-Güterverkehr, Reichsbahn - Staatsbahn - Güterverkehr, Ausnahmetarif 2 III q für Zinkblende.

Die Gültigkeit der von Beuthen (Oberschles.) Hbf. und Karf nach Herbesthal Grenze bestehenden Frachtsätze des Ausnahmetarifs 2 III q wird mit sofortiger Geltung dahin erweitert, daß sie auch auf die mit direkten Frachtbriefen nach der belgischen Station Balen-Wezel aufgegebenen Sendungen Anwendung finden. Ferner werden mit sofortiger Gültigkeit im gleichen Ausnahmetarif Frachtsätze für Zinkblende von Beuthen (Oberschles.) Hbf. und Karf nach der Reichsbahn-Station Kleinbettingen Grenze in Höhe von je 123 ℳ für 100 kg eingeführt; sie gelten nur für die nach der belgischen Station Aiseau mit direkten Frachtbriefen aufgelieferten Sendungen. Die nach der Station Aachen-Bleyberg Grenze geltenden Frachtsätze werden mit Gültigkeit vom 20. Oktober d. J. aufgehoben.

Kattowitz, den 16. August 1916. (1113)
Königliche Eisenbahndirektion.

Staats- und Privatbahngütertarif, Teil II, Heft A. (Übergangstarif mit Kleinbahnen.)

Im Verkehr mit der Kleinbahn Zajonczkowo-Neumark wird der Übergangstarif in demselben Umfange, wie er für die Anschlußstation Zajonczkowo besteht, mit Gültigkeit vom 1. September 1916 widerruflich auch auf die neue Anschlußstation Neumark (Westpr.) ausgedehnt.

Danzig, den 17. August 1916. (1114)
Königliche Eisenbahndirektion.

Niederschlesischer Staats- und Privatbahn-Kohlenverkehr, Heft 1 vom 1. Oktober 1913.

Mit sofortiger Gültigkeit wird die Güterladestelle Hahnau (Bez. Posen) in den Tarif aufgenommen.

Näheres enthält der gemeinsame Tarif- und Verkehrsanzeiger der Preußischen Staatsbahnen.

Breslau, den 18. August 1916. (1117)
Königliche Eisenbahndirektion.

Güterverkehr zwischen Deutschland einerseits, Dänemark, Schweden und Norwegen andererseits. Teil I Abt. A des Verbandsgütertarifs.

Mit sofortiger Gültigkeit treten folgende Ergänzungen in Kraft:

Am Schluß der Zusatzbestimmung 4 zu Artikel 12 ist zuzusetzen:

„Für die übrigen nicht in Deutschland liegenden Verbandsstationen wird von den einzelnen Verwaltungen bestimmt, in welcher Währung und zu welchem Kurse Zahlungen zu leisten sind."

Am Schluß der Zusatzbestimmung 4 zu Artikel 13 ist zuzusetzen:

„Für die nicht in Deutschland liegenden Verbandsstationen wird von den einzelnen Verwaltungen bestimmt, in welche Währung und zu welchem Kurse Nachnahmen bei der Erhebung und Zahlung umzurechnen sind.

Altona, den 20. August 1916. (1118)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Staats- und Privatbahn-Güterverkehr. Anhang 4 zu Nr. 5 und Nr. 200 des Tarifverzeichnisses (Stationstarif). — Tfv. 5.

Mit Gültigkeit vom 1. September 1916 erscheint der Nachtrag 1 zum Stationstarif (Preis 5 ₰). Er enthält Änderungen und Ergänzungen.

Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbureau, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 21. August 1916. (1121)
Königliche Eisenbahndirektion.

Staats- und Privatbahn-Güterverkehr. Heft B I, B II, C 2, C 2 a und C 2 b — Tfv. 5.

Die Entfernungen und Ausnahmefrachtsätze der Neubaustrecken Niederaula-Alsfeld und Bartenstein-Heilsberg haben in den Tarifnachtrag 1 vom 1. September 1916 nicht aufgenommen werden können. Es bleiben deshalb vorläufig für die genannten Neubaustrecken die Bekanntmachungen Nr. 314 und Nr. 726 des Tarif- und Verkehrsanzeigers mit den darin angegebenen Entfernungen und Frachtsätzen in Kra

Auskunft geben die beteiligten Güte abfertigungen sowie das Auskunft bureau, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 21. August 1916. (112

Königliche Eisenbahndirektion.

3. Verdingungen.

Werkholzlieferung.

Der Werkholzbedarf der K. Eise bahnwerkstätten ist zu vergeben.

Bedingungen und Sortenverzeichn kostenfrei bei der unterzeichnete Stelle, wo die Angebote (Aufschri „Werkholzlieferung") am 7. Septembe vormittags 10 Uhr, eröffnet werden.

Zuschlagsfrist 4 Wochen. (1116

Cannstatt, den 17. August 1916.

K. Eisenbahn-Werkstätteninspektion.

Kgl. Bayr. Staatseisenbahnen. Stammholz- und Schwellenverdingun für das Jahr 1917.

Bei der K. Eisenbahndirektion Mün chen wird der Bedarf an Föhrenstamm holz, Föhren und Eichenschwellen fü das rechtsrheinische Bayern öffentlic zur Verdingung ausgeschrieben.

Die Angebotsformblätter und ei Blatt mit den Bedarfsmengen sind be der Regieverwaltung der K. Eisenbahn direktion München, Arnulfstr. 19, gege Erlag von 30 ₰ in bar oder mit Post anweisung zu erhalten. Die bishe giltigen allgemeinen und besonderen Be dingungen werden auf Wunsch gege Erlag von weiteren 50 ₰ beigegeben.

Die Angebote müssen, von den Be werbern unterschrieben und verschlos sen, und zwar:

1. für Föhrenstammholz, spä testens am Mittwoch, den 13. Sep tember 1916, abends 6 Uhr,
2. für föhrene Bahn- sowi Weichenschwellen, späte stens am Donnerstag, den 14. Sep tember 1916, mittags 2 Uhr,
3. für eichene Bahn- und Weichenschwellen, spätestens am Donnerstag, den 14. September 1916, abends 6 Uhr,

bei der K. Eisenbahndirektion München, Arnulfstr. 19, eingereicht sein.

Die Eröffnung der Angebote erfolgt im Gebäude des Verkehrsministeriums Arnulfstr. 32, Aufgang I, Saal Nr. 100, im I. Stock, und zwar:

1. für Föhrenstammholz am Donnerstag, den 14. September 1916, vorm. 9 Uhr;
2. für föhrene Bahn- und Weichenschwellen am gleichen Tage, nachm. 3 Uhr;
3. für eichene Bahn- und Weichenschwellen am Freitag, den 15. September 1916, vorm. 9 Uhr.

Zuschlagsfrist: 4 Wochen.

Buchenstammholz und Buchenschwellen werden nicht angekauft. (1120)

I. V.
Ruegel.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Eisenbahndirektions-Präsident a. D. v. Mühlenfels in Berlin.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nummer 67. 26. August 1916. LVI. Jahrgang.

Inhalt:

Speisewasser-Vorwärmer für Lokomotiven. (Schluß.)

Die Glazialkosmogonie.

Nachrichten.

Deutschland: Förderung der Kleintierzucht durch Abgabe von Abfallholz u. dergl. — Vorheizen der Züge. — Süddeutsche Eisenbahngesellschaft. — Westdeutsche Eisenbahn-Gesellschaft. — Weitere kriegswirtschaftliche Maßnahmen für das württembergische Eisenbahnpersonal. — Kriegszulagen im Baugewerbe. — Die Behandlung der Gütersendungen zum Feldheer. — Zugentgleisung bei Sulzdorf (Württemberg). — Zulassung der Diplomingenieure zum höheren Verwaltungsdienst in den deutschen Bundesstaaten. — Personalnachrichten.

Ungarn: Die Mohács-Pécser (Fünfkirchener) Eisenbahn im Jahre 1915.

Niederlande: Statistik der Gütereinfuhr.

Übrige europäische Länder: Unfälle auf englischen Eisenbahnen im Jahre 1915. — Englische Eisenbahn-Obligationen oder kurzfristige Kriegsanleihe? — Die Seefrachtenfrage und die Riesengewinne englischer Schiffahrtsgesellschaften.

Fremde Erdteile: Canadische Eisenbahnen im Kriege.

Amtliche Mitteilungen.

Amtliche Bekanntmachungen.

Speisewasser-Vorwärmer für Lokomotiven.

(Schluß aus Nr. 66.)

Die Speisewasserpumpe Bauart Knorr ist eine schwungradlose, einstufige, doppelt wirkende, stehende Dampfkolbenpumpe, die sich aus der Knorrluftpumpe entwickelt hat. Sie hat daher die dort bewährte Dampfsteuerung bei größeren Pumpen unverändert übernommen, bei kleineren wurden zweckentsprechende Vereinfachungen eingeführt. Gemeinsam ist allen Größen der Knorr-Speisewasserpumpen die Vereinigung der beiden Saug- und Druckventilsätze in einem seitlich am Pumpenzylinder angebrachten Ventilkasten und die Anordnung eines den Pumpenzylinder umgebenden Heizmantels, der mit dem Abdampf des Dampfzylinders der Pumpe gespeist wird. Da das Abdampfrohr der Pumpe in den Vorwärmer oder den Auspuffraum der Lokomotivdampfmaschine geführt wird, so ist selbst dann, wenn die Speisewasserpumpe nicht arbeitet, der Pumpenzylinder von Dampf umgeben, weil der sich niederschlagende Dampf durch solchen aus dem Vorwärmer oder Auspuffraum ersetzt wird. Mit dem Schutze gegen Einfrieren wird auf diese Weise zugleich der Beginn der Vorwärmung des Speisewassers schon im Pumpenzylinder erzielt.

Die Knorrspeisewasserpumpe wird in vier Größen, von 25 bis 250 Liter minutlicher Leistung, gebaut, wobei sich die Leistungen als garantierte Werte für 50 Doppelhübe in der Minute verstehen; es kann aber die Leistung bei allen Pumpen durch Herunterregeln der Hubzahl bis auf einen Doppelhub in der Minute in den weitesten Grenzen verändert werden. Den Kessel kann man also auf diese Weise, entsprechend der jeweiligen Dampfentnahme, ununterbrochen speisen, was eine Hauptbedingung für einen wirtschaftlichen Betrieb ist.

Die Dampfsteuerung der Knorr-Speisewasserpumpe wirkt mittelbar, sie ist gekennzeichnet durch zwei Steuerungsorgane, einen Hauptschieber, der den Dampfein- und austritt in und aus dem Dampfzylinder regelt und einen unmittelbar vom Dampfkolben betätigten Umsteuerungsschieber, der seinerseits die Steuerbewegungen des Hauptschiebers überwacht. Die ganze Steuerung ist in dem oberen Deckel des Dampfzylinders untergebracht, der Hauptschieber in wagerechter Lage, der Umsteuerungsschieber senkrecht in der Achse der beiden Zylinder angeordnet.

Bei einer Wasserpumpe von 250 Liter Leistung stimmen Steuerung und Dampfzylinder mit denen der zweistufigen Knorrluftpumpe und bei den kleineren Wasserpumpen der Steuerungskopf nebst Steuerung mit der entsprechenden Knorrluftpumpe überein. Diese Luft- und Wasserpumpenteile können also gegeneinander ohne weiteres ausgewechselt werden. Diese Übereinstimmung gestattet eine nicht unwesentliche Verringerung der Zahl der auf Lager zu haltenden Ersatzteile.

Die Dampf- und Wasserzylinder der Pumpen sind durch ein Mittelstück miteinander verbunden, welches den Dampfzylinderboden mit dem Wasserzylinderdeckel durch eine halbzylindrische, nach vorn offene Gußwand zu einem starken Ganzen vereinigt und die Stopfbüchsen aufnimmt. Das Mittelstück ist so kurz wie möglich gehalten, aber immer noch so bemessen, daß die Stopfbüchsenmuttern zum Nachfüllen neuer Packung ohne Schwierigkeiten ganz gelöst werden können.

Bei Pumpen mit kleineren Leistungen sind die Zylinder- und Ventilkästen aus einem Stück gegossen, bei den größeren wird der Ventilkasten seitlich an den Pumpenkörper angebaut. Um der Gefahr des Einfrierens vorzubeugen, ist bei allen Größen die unmittelbare Berührung zwischen Außenluft und Pumpenzylinder vermieden. Bei einzelnen Pumpen umgibt, je nach Bauart und Ausführung, zu diesem Zwecke der mit dem Abdampf des Pumpenzylinders gespeiste Heizmantel den Wasserzylinder unmittelbar auf seinem ganzen Umfange; bei wieder anderen Bauarten ist der Pumpenzylinder zunächst mit dem Druckwindkessel ummantelt, um dessen unteren Teil sich wiederum der Heizmantel herumlegt. Der Windkessel schützt also den Pumpenzylinder, während der Heizmantel den unteren mit Wasser gefüllten Teil des Windkessels unmittelbar heizt.

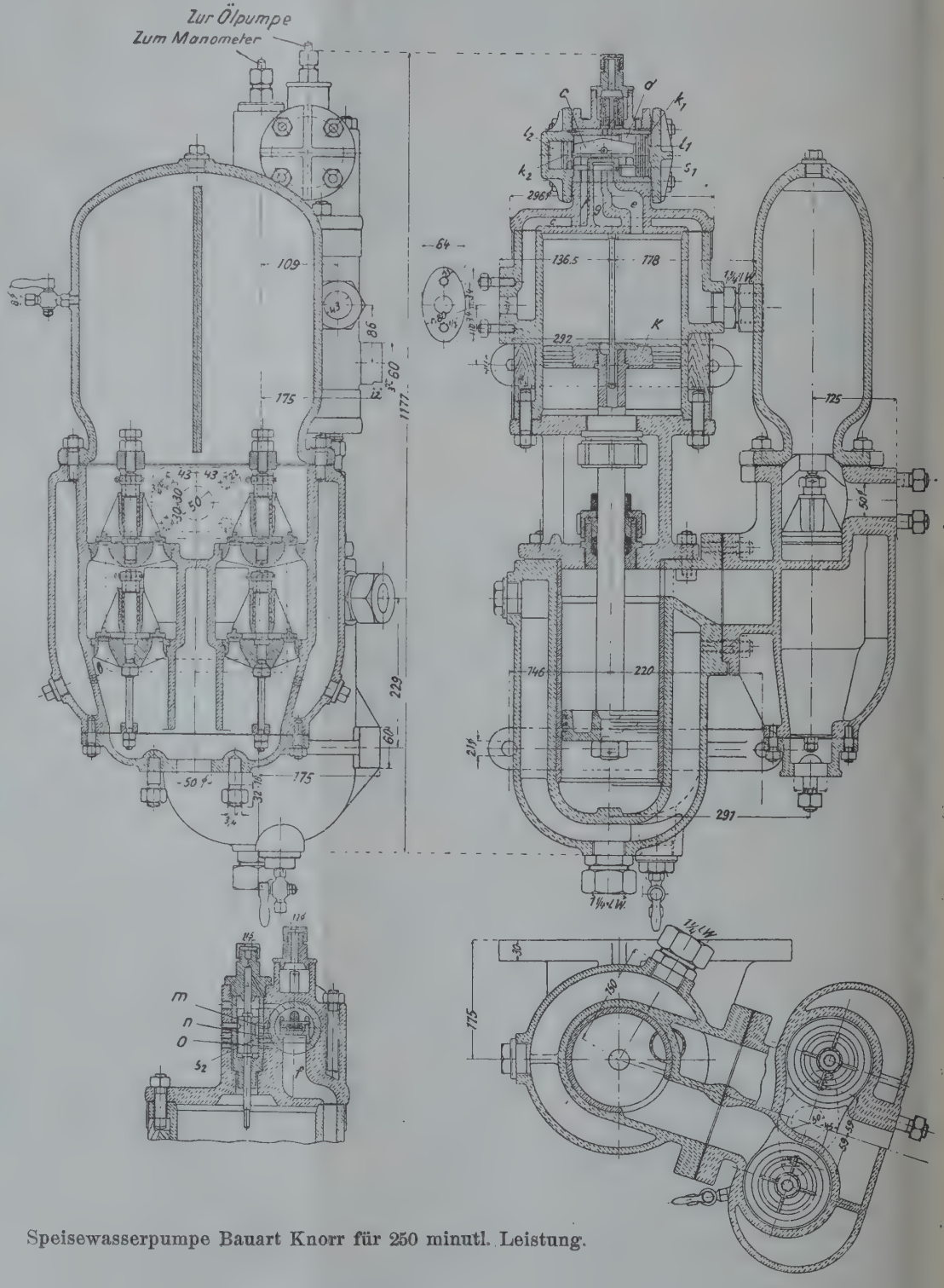
Bei allen Ausführungen ist der Pumpenzylinder mit einem Rotgußfutter ausgebüchst, der Wasserkolben ist ebenfalls aus Rotguß und die Kolbenstange aus einer besonders zähen Spezialbronze hergestellt. Die Kolbenringe werden aus Rotguß oder

Hartgummi gewählt; auch vollwandige Pumpenkolben ohne Ringe haben sich im Betriebe bewährt. Die Saug- und Druckventile sind je nach Größe der Pumpen als Ringventile oder als ringähnliche Tellerventile oder als normale Tellerventile ausgebildet. Die größeren Pumpen besitzen besondere Ventilsitze aus Rotguß, diese werden mit ihren Dichtungsflächen im Ventilkastengehäuse eingeschliffen und durch Druckstifte, die als Ventilführung dienen, in der Lage festgehalten.

Die Pumpe arbeitet wie die üblichen doppeltwirkenden Wasserpumpen; bei jedem aufwärts gerichteten Hub saugt der Kolben Wasser durch das rechts liegende Saugventil und preßt gleichzeitig das in der oberen Zylinderkammer stehende Wasser durch das links liegende Druckventil in die Druckleitung und von dort durch den Vorwärmer in den Kessel. Bei abwärts gerichteter Kolbenbewegung arbeitet das Saugventil links zusammen mit dem Druckventil rechts. Infolge des in der Druckleitung herrschenden hohen Druckes, der gleich dem Kesseldruck, vermehrt um die Reibungswiderstände der Leitung ist, wird im Betriebe die im Windkessel eingeschlossene Druckluft allmählich vom Wasser aufgezehrt und muß daher von Zeit zu Zeit ergänzt werden. Dazu dient der in der Wand der Saugventilkammer angebrachte Schnüffelhahn, der zu diesem Zweck zu öffnen und bei normalem Gang der Pumpe einige Minuten offen zu halten ist; der am Druckwindkessel angebrachte Probierhahn dient zur Einregulierung des Wasserstandes im Windkessel auf die erforderliche Höhe.

Da bei den Lokomotiven, die im Winter aus irgendeinem Grunde nachts außerhalb eines Schuppens verbleiben müssen, die Gefahr des Einfrierens besonders groß ist, sind, um die nicht arbeitende Pumpe vor Frost zu schützen, Entwässerungshähne am Wasserzylinderboden und teilweise auch am Druckwindkessel angebracht, die die vollständige Entwässerung der Pumpenräume möglich machen. Für diesen Zweck muß zunächst die Saug- und Druckleitung entleert werden, wofür in der Regel geeignete Vorrichtungen an der Lokomotive vorhanden sind, dann wird die Pumpe bei geöffneten Entwässerungshähnen leerlaufend bei hoher Hubzahl einige Minuten im Betrieb gehalten. Hierdurch wird das in den Druckräumen und in den Ventilkammern sowie das unter und über dem Pumpenkolben stehende Wasser möglichst vollständig entfernt, und eine Beschädigung der Pumpe infolge Einfrierens ist nicht mehr zu befürchten.

Das Dampfentnahmeventil ist aus dem der Luftpumpe entwickelt und wird auch wie dieses vom Führerstande



Speisewasserpumpe Bauart Knorr für 250 minutl. Leistung.

aus mittels Handrad und durchgehender Welle bedient. Es unterscheidet sich von ihm durch die Lage der Anschlußstutzen, durch eine andere Führung der Dampfkanäle, durch die zweiteilige Anordnung des Gehäuses und durch die Zerlegung des Ventilkörpers in einen Dichtungskegel und einen Drosselkegel. Der kleinere Ventildurchmesser, verbunden mit der Drosselung

durch den kegelförmigen Ventilschaft und mit der geringen Neigung des Schneckengewindes der Ventilspindel, ermöglicht in weiten Grenzen eine außerordentlich feine Regelung des Dampfzuflusses und damit der Hubzahl der Pumpe, wie dies für den Vorwärmerbetrieb der Vollbahnen mit stark wechselnder Belastung der Lokomotive erforderlich ist.

Die Ölpumpe dient zur Schmierung des Dampfzylinders der Speisewasserpumpe und stimmt mit der bei den Luftpumpen üblichen Schmiervorrichtung überein. Sie besteht aus einem mit Öl gefüllten Gehäuse, innerhalb dessen sich in einem oben offenen kleinen Zylinder ein mit einem Handhebel gekuppelter Kolben so bewegt, daß er das Öl aus dem Gehäuse ansaugt und über zwei Rückschlagventile nach einem auf dem Steuerungskopf des Dampfzylinders angeordneten Behälter drückt. Von hier aus fließt es durch zwei Verteiler unmittelbar nach der Hauptsteuer- und der Umsteuerungskammer und gelangt von dort aus mit dem Dampf nach dem Dampfzylinder. Zu Anfang des Betriebes ist der Behälter vollständig zu füllen, worauf das Öl zuerst durch die oberen großen Bohrungen in den Verteilern in großen Mengen den Schiebern und dem Dampfzylinder zufließt, während später durch die unteren kleinen Bohrungen nur tropfenweise geschmiert wird.

Das Manometer hat bei der Speisewasserpumpe nicht die Aufgabe, den Dampfdruck anzuzeigen, sondern soll lediglich dem Lokomotivpersonal zu erkennen geben, ob die Pumpe arbeitet oder nicht. Da die Bewegung der Pumpenkolbenstange vom Führerstand in der Regel nicht beobachtet werden kann, die Pumpen aber auch bei hoher Hubzahl ruhig laufen, so würde bei den mit der Fahrt unvermeidlich verbundenen Geräuschen dem Personal jede Kontrolle über das ordnungsmäßige Arbeiten der Pumpe unmöglich sein, wenn nicht im Führerhaus eine Vorrichtung zur Beobachtung des Pumpenganges vorgesehen würde. Damit nun das Manometer diese Aufgabe erfüllen kann, ist es an die Umsteuerungskammer der Pumpe angeschlossen. Dieser Raum ist durch einen Kanal mit dem Raum über dem Pumpendampfkolben in Verbindung und steht also wechselnd unter Atmosphärendruck und unter dem Druck des Arbeitsdampfes. Wenn nun die Pumpe arbeitet, so pendelt der Zeiger des Manometers ständig hin und her, und die Zahl der Ausschläge gibt die Zahl der Doppelhübe wieder. Eine eigentliche Druckmessung ist nicht beabsichtigt; aus diesem Grunde ist das Manometer auch ohne Skala.

Das Sicherheitsventil soll den Vorwärmer vor Überlastung schützen; es besteht aus einem Tellerventilkörper aus Rotguß, dessen Federbelastung durch eine Druckschraube beliebig eingestellt werden kann. Die Feder wird in der Regel auf einen den normalen Kesseldruck um 5 Atmosphären überschreitenden Druck eingestellt. Das Sicherheitsventil wird meist in der Nähe der Eintrittsstelle des Wassers in den Vorwärmer angebracht.

Die Anordnung der Vorwärmeranlagen an Lokomotiven hat sich nach den räumlichen Verhältnissen und den geltenden Betriebsvorschriften der einzelnen Bahnen zu richten. Der Vorwärmer findet in der Regel seinen Platz quer zur Lokomotivachse zwischen Rahmen und Kessel oder bei Tenderlokomotiven auf dem Kessel zwischen Dom und Sandkasten, oder wo es gänzlich an Raum mangelt, auf dem breit ausladenden Trittbrett vor der Rauchkammer. Bei der Befestigung des Vorwärmers ist der Wärmeausdehnung des Mantels genügend Rechnung zu tragen, bei dem flachen Vorwärmer dadurch, daß von den beiden am Mantel angenieteten Anschlußwinkeleisen nur das eine fest mit dem Lokomotivrahmen verschraubt wird, während das andere sich auf dem glatten Schaft der Befestigungsschrauben ein wenig verschieben kann. Der Vorwärmer ist, wenn der Kondensationsabfluß am hinteren Ende oder in der Mitte des Mantels angebracht ist, genau wagrecht auszurichten, damit sowohl ein guter Abfluß des Niederschlagwassers aus dem Mantel als auch, bei Frostgefahr, eine vollständige Entwässerung des Rohrbündels gesichert ist. Liegt der Kondensationsabflußstutzen auf der Seite des Wasserkammerdeckels, so empfiehlt es sich, dem Vorwärmer eine schwache Neigung nach der Rohrwand zu geben, um dem Mantel und Rohrbündel die Entwässerung zu erleichtern.

Da der Heizer in der Regel die laufende Speisung des Kessels zu besorgen hat, so wird man zweckmäßig die Bedienung der Kolbenpumpe der Vorwärmeranlage, die ja als vollwertige Speisevorrichtung die eine der beiden Dampfstrahlpumpen ersetzt, dem Heizer übertragen, und da dieser im allgemeinen in Deutschland seinen Standort auf der linken Seite der Lokomotive hat, so wird auch die Pumpe zum größten Teil auf deutschen Bahnen auf der linken Kesselseite angebaut. Diese Anordnung ist auch durch die allgemeine Rechtslage der Luftpumpe begründet, zu der nunmehr die linksliegende Wasserpumpe einen guten Gewichtsausgleich bietet. Bei Linkslage der Luftpumpe wird der Anbau der Wasserpumpe zweckmäßigerweise auf der rechten Kesselseite angeordnet.

Für die Speisewasserleitungen, für die Saug- und Druckleitungen werden meist nur Kupferrohre verwendet. Der Querschnitt der Abdampfleitungen ist bei Entnahme des Dampfes aus beiden Zylindern mit etwa ⅙, bei einseitiger Dampfentnahme mit etwa ⅓ des Querschnitts des einzelnen Ausströmrohres zu bemessen. Die Zuführung des Abdampfes zum Vorwärmer ist nicht regelbar; zur Einstellung auf die richtige Abdampfmenge, bei der weder die Blasrohrwirkung der Lokomotive noch die Heizwirkung des Vorwärmers beeinträchtigt wird, bedient man sich am besten am Dampfeintrittstutzen des Vorwärmers einer Dichtungslinse mit besonders erprobtem Durchgangsquerschnitt.

Der Abdampf der Wasserpumpe wird in den Heizmantel der Pumpe und von dort ebenso wie der Abdampf der Luftpumpe gleichfalls in den Vorwärmer geführt. Das Niederschlagwasser aus dem Vorwärmer wird auf die Strecke geleitet. Der Auslauf wird meist vor den Aschenkasten gelegt, damit der mit dem ausströmenden Wasser zeitweise noch abgehende Dampf durch den Aschenkasten hindurch abgesaugt wird und die Mannschaft auf der Lokomotive nicht belästigt. Die Saug- und Druckleitungen sowie die Abdampfleitungen sind an ihren tiefsten Punkten mit Entwässerungshähnen und die Abdampfleitungen statt dessen auch mit selbsttätigen Entwässerungsventilen versehen. Die Abdampfleitungen sind sämtlich, von den wasserführenden Rohren zum mindesten die Druckleitung zwischen Vorwärmer und Kesselventil, in geeigneter Weise gegen Abkühlung gesichert. Der gleiche Wärmeschutz ist auch für die Druckleitung zwischen Pumpe und Vorwärmer angewendet.

Die Speisewasservorwärmung an Lokomotiven bedeutet nach dem Ausgeführten für die Bahnverwaltungen in jeder Beziehung eine bessere Ausnützung der vorhandenen Lokomotiven. Sie gibt die Möglichkeit der Bewältigung des bisherigen Verkehrs mit geringeren Betriebskosten oder einer Steigerung des Verkehrs ohne Vermehrung des Lokomotivparkes, also ohne Erhöhung der einmaligen und laufenden Betriebsausgaben. Hierzu kommt noch der geringere Ausbesserungsstand der Lokomotiven infolge der größeren Schonung des Kessels und die Entlastung des Lokomotivbedienungspersonals. Die Speisewasservorwärmung ist also für jeden Bahnbetrieb empfehlenswert, weil sie eine Herabsetzung des Betriebkoeffizienten, ganz abgesehen von der Betriebssicherheit, bedeutet.

Die Glazialkosmogonie.

Von **Hörbiger-Fauth.** *)

Wer zu Eisenbahn-, Kanal- oder Straßenherstellungen, für Fluß-, See- und Hafenbauten oder für bergbauliche Zwecke die Erdrinde in wagerechter oder senkrechter Richtung anzuschneiden oder zu durchfahren hat, muß vor allen Dingen auch eingehender unterrichtet sein über die Natur und den Aufbau unserer Erdrinde, sowie über die an dieser wirkenden umgestaltenden Kräfte. Die Wissenschaften, welche sich mit diesen Fragen befassen, führen letzten Endes auf das Gebiet der Kosmogonie oder der Lehre vom Weltall schlechthin, die es allein auch ermöglicht, der Gesamtheit der Erscheinungen auf den Grund zu kommen, die sich auf unserem kleinen Erdenstern, der „Welt" im landläufigen Sinne, abspielen, an deren Oberfläche unser ganzes Dasein gebunden ist: erst im Weltgeschehen kann auch für die irdischen Vorgänge und Erscheinungsformen sichere Aufklärung gewonnen werden. Die Zahl derer, die sich um die Ergründung des Aufbaues unserer Erdrinde gemüht haben, ist Legion. Durch eine Fülle von Einzelbeobachtungen, scharfsinnige Ausdeutung der Befunde und der Geschehnisse ist nach vielen Richtungen Klarheit geschaffen worden. Eine grundlegende Klarstellung der Zusammenhänge, die aus den Tatbeständen und Erscheinungsformen ein sicheres, jedenfalls genügend überzeugungskräftiges Bild der Entwicklungsgeschichte unserer Erdumhüllung hätte ergeben können, war indessen bisher noch niemand gelungen.

Das Geheimnis unserer Erdschichtenbildung kann heute in Hörbigers kosmogonischem Lebenswerk, das unter Fauths Mitarbeit in fünfundzwanzigjähriger aufreibendster Forschertätigkeit unlängst der Öffentlichkeit übergeben worden ist, im Wesentlichen als gelöst angesehen werden, das mit dem Althergebrachten allerdings nach vielen Richtungen nicht mehr übereinstimmt.

Die Vorgänge, denen die Erdrinde ihre heutigen Formen verdankt, knüpfen sich nämlich an „Episoden von so erschütternder Gewalt, daß die Einbildungskraft sich sträubt, dem führenden Verstande nachzufolgen und das Bild auszugestalten, für das dieser aus dem Gefüge großer Kettengebirge heraus die Umrisse setzt." Sie knüpfen sich an „Weltuntergänge" nach der Volksauffassung, wie wir sie im geheimnisvollsten aller Schriftwerke, der Apokalypse, nach Überlieferungen aus grauester Vorzeit in einer Weise dargestellt finden, die mit Hörbigers Forschungsergebnissen erstaunlich übereinstimmt. Wir haben es zu tun mit der Auflösung früherer Erdmonde, die sich in Zeitabständen von Jahrmillionen auf ihrem erdstrebendspiralischen Umlaufwege der Erde mit ständig wachsender Umlaufszahl soweit genähert haben, daß sie schließlich ihren ganzen Stoffgehalt als Eis-, Schlamm- und Feuerregen rings auf die Erde ausgeschüttet haben. Den erschütternden Darstellungen dieser „Mondauflösungen" zu folgen, ist hier nicht der Ort; die dabei auftretenden unerhörten Ebbe- und Flutbewegungen der Wasser- und Luftmassen, die die Weltraumkälte von — 273 Grad zonenweise unmittelbar an die Erdkruste herantreten lassen, verbunden schließlich mit ebbe- und flutartigen Verwürgungen der Erdrinde selbst sind es, die die gewaltigen Umformungen von Land und Meer, von Berg und Tal und die weitgedehnten Anschwemmungen zu Stande bringen, die den Schichtungen der Ablagerungsgesteine ihren Charakter geben. Jede solcher Mondauflösungen führt eine neue Erdepoche herauf, die mit einer „Eiszeit" einsetzt, für die somit hier zum ersten Male eine in ihren Ursachen und Wirkungen erschöpfend begründete Deutung gegeben ist. Eine neue Eiszeit wird hereinbrechen, sobald sich unser heutiger Mond der Erde in ähnlicher Weise einverleibt haben wird und weitere, je nach der Größe der Erdtrabanten auch in ihrer Ausdehnung wechselnde Eiszeiten werden folgen, wenn die Erde noch andere Himmelskörper, wie den Mars, aus ihren Bahnen zu sich abgelenkt und im Laufe fernerer Jahrmillionen in sich aufgenommen haben wird.

Was die Anschwemmungen in ihren verschiedenen Formen betrifft, die ja für die mannigfaltigsten Ausführungen des Ingenieurwesens als Baugründe dienen müssen, so zeigt Hörbiger, daß die dabei auftretenden charakteristischen Schichtenbildungen nur unter der Voraussetzung stattfinden konnten, daß sich eine neue Schlammlage auf einer vollkommen festgewordenen alten absetzen konnte, ohne daß diese Gefahr lief, wieder aufgeweicht zu werden. Diese Voraussetzung ist gegeben, weil anderenfalls die schwereren Teile der neuen Schwemmschicht in die erweichte Oberschicht der älteren hätten einsinken und eine Verschmelzung der beiden Schichten herbeiführen müssen. Während bekanntlich Lyell zur Bildung der einzelnen Schichten sehr langer Zeiträume bedarf, stellt nach Hörbiger jede dieser Schichten die Schlamm- und Geröllieferung dar, wie sie eine Tagesflut herangebracht und nach dem Eintritt der Ebbe auf der unter dem Einfluß der Eiszeitkälte niedergefrorenen Unterlage ebenfalls hat zum Gefrieren gelangen lassen. Eiszeit und Schichtenbildung der Ablagerungsgesteine gehören daher zusammen. Nur auf diesem Gedankenwege können auch die in den Schichten vorkommenden Versteinerungen und Abdrücke von Pflanzen und Lebewesen ihre Erklärung finden. Die ungeheuren Fluten, welche alle festen Teile zernagten, an denen sie brandeten und die zermahlenen Trümmer in die Ebbegebiete verschleppten, mußten naturgemäß auch zahlreiche Überreste organischen Lebens, tote Fische, Blätter, zarte Libellen mit sich fortführen, die auf dem feuchten Strandschlick liegen blieben. Indem die Schwemmasse nach dem Rückgang der jeweiligen Tagesflut den eiszeitlichen starken Frosteinwirkungen ausgesetzt und in kurzer Zeit zum Einfrieren gebracht wurde, mußten natürlich auch die organischen Überbleibsel mit festfrieren, um tags darauf von neuer Schicht bedeckt zu werden. Nur in diesem eisigen Zustand und immer höher bedeckt von den sich weiter anhäufenden Sedimentschichten konnten organische Stoffe gegen Fäulnis und Zersetzung sicher eingebettet erhalten bleiben. Wenn dann schließlich der Druck der überlastenden Gesteinschichten so groß wurde, daß die Wärmeentwicklung in den unteren Lagen das eingeschlossene Eis zum Ausschmelzen brachte, konnte es wohl dazu kommen, daß in trockener Destillation die organischen Teile des eingeschlossenen Körpers aufgelöst wurden; der Abdruck selbst aber blieb in vollendeter Weise erhalten, so dicht die Schichten auch aufeinander gepreßt wurden. Wurden von der Flut an Stelle der zerriebenen Gesteinstoffe Schlammassen in die Ebbegebiete geworfen, die aus den Resten von Algen, Baumfarnen und Schachtelhalmen tropischer Küstenbestanden, dann froren auch diese als sogenannter Kohlenbrei nieder; Lage auf Lage wurden diese Kohlenflötze dann ebenfalls wieder mit Schichten von Sedimentgestein bedeckt. Wie die Entstehung der Steinkohlenlager, so finden auch die der Petroleum- und Steinsalzfundorte nach den Hörbigerschen Grundgedanken des Gefriervorganges eine weit zwanglosere Erklärung, als nach den in den Lehrbüchern gegebenen bisherigen Ausdeutungsversuchen.

Falls es einer Begründung dafür bedürfte, daß Hörbigers Lebensarbeit in einer den Zwecken des Eisenbahnwesens dienenden Zeitschrift zur Besprechung gelangt, so würde sie in den vorstehenden Hinweisen vollauf gegeben sein. Der Inhalt des Werkes ist aber mit der mitgeteilten kleinen Auslese aus dem gewaltigen Stoffgebiet, das in dem Buche behandelt ist, nicht im entferntesten erschöpft, ja kaum noch angedeutet. In dem glücklichen Bestreben, alle kosmischen Erscheinungen auf eine einheitliche Grundlage zu stellen, vermag es Hörbiger, das Problem der Milchstraße und der Periodizität der Sternschnuppen, die Entstehung der Steinkohlenflötze wie die geologischen Umgestaltungen, die Natur und Wiederkehr des Nordlichtes wie die Mond- und Marsplastik, die Erscheinungen der großen Kometen wie der Spiralnebel, die meteorologischen Erscheinungen — ebenso gut einschließend Wirbelstürme, Wetterstürze und Hagelkatastrophen, wie beispielsweise die Nilschwellungen — samt und sonders aus einer und derselben Ursache herzuleiten, und diese findet Hörbiger in der Anwesenheit außerordentlich großer Mengen von Wasser und seinen Bestandteilen im Weltall, des Wassers in flüssiger, Dampf- oder Eisform auf den Himmelskörpern selbst, in Körper- oder Staubform in der Weltraumkälte.

Die Glazialkosmogonie ist das Werk eines Hütteningenieurs, von dem man annehmen muß, daß er schon berufsmäßig und als Mann der Praxis viele Dinge anders ansehen und erfassen wird, als der Fachgelehrte — Theorie und Praxis gehen ja genug verschiedene Wege. Aber Hörbiger liefert auch den Vertretern der Gelehrtenwelt den sogenannten Laien so häufig abgesprochenen Befähigungsnachweis dadurch, daß er ein fast unübersehbares Material an Schriftwerken, die sich über Teile des von ihm zum erstenmal in der Gesamtheit behandelten ungeheuren Stoffgebietes verbreiten, und deren Verzeichnis seinem Buche angefügt ist, sorgfältig studiert und bei seinen eigenen Studien eingehend gewürdigt hat. Alle irgendwie in Betracht kommenden Werke der Kosmologie, der Astronomie und Astrophysik im allgemeinen, der Geogenie und Geophysik, über Eiszeitforschung und Geologie mit allen verwandten Wissenschaften, über Biologie und Anthropologie hat Hörbiger durchgearbeitet. Daß eine gründliche Kenntnis der physikalischen, chen

*) Eine neue Entwicklungsgeschichte des Weltalls und des Sonnensystems. Bei Hermann Kayser in Kaiserslautern. XVIII und 772 Lexikonseiten Text mit 312 Abbildungen, 1913, Preis 30,— *M.* In einem kurzen Auszug aus dem Werke sind vorwiegend die meteorologischen Fragen und das Marsproblem behandelt.

schen und mechanischen Wissenschaften damit Hand in Hand geht, ist selbstverständlich. Ferner hat Hörbiger seine Gedankengänge auch der rechnerischen Nachprüfung unterzogen und die Ergebnisse seiner Forschungen weiter auch noch in einer Fülle darstellend-geometrischer Zeichnungen von erlesener Schönheit und Klarheit greifbar veranschaulicht, die dem technisch Gebildeten mehr sagen, als es bloße Worte je vermöchten.

Vorerst vielleicht etwas befremdlich für den Neuling, wird Hörbigers Lehre, die aus einem ungewöhnlich entwickelten Sinne für ein praktisches Erfassen der Vorgänge geboren ist, für den tiefer dringenden Leser nach und nach zu einer neuen Offenbarung. Gehört in der Tat eine etwas eingehendere Beschäftigung mit dem Gegenstande dazu, um sich erst mit den neuen Auffassungen vertrauter zu machen, so gestalten diese sich nachgerade zu unauslöschlichen Eindrücken eines starken Mit- und Selbsterlebens. Für Phantastereien, wie kanalgrabende Marsbewohner, oder die des Vorhandenseins glühender Nebelmassen in der Kälte des Weltenraumes und vieles andere, bleibt dann allerdings kein Raum mehr, selbst wo Hörbiger nicht in allen Punkten das Richtige getroffen haben sollte.

Kemmann.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Förderung der Kleintierzucht durch Abgabe von Abfallholz u. dergl.** Im Anschluß an seinen Erlaß vom 27. Mai d. J. (s. Nr. 45 S. 531 d. Ztg.) hat sich der preußische Eisenbahnminister damit einverstanden erklärt, daß während der Kriegszeit Abfallholz zum Zwecke der Errichtung von Kleintierställen auch an Eisenbahnbedienstete, die Mitglieder der allgemeinen Kleintierzuchtvereine sind, bis zur Höchstmenge von 1½ cbm unentgeltlich abgegeben wird, sofern die Dienstvorsteher die Gesuche befürworten und die ordnungsmäßige Verwendung des Abfallholzes sichergestellt wird.

Gleichzeitig hat er die Königlichen Eisenbahndirektionen beauftragt zu prüfen, ob die in den Werkstättenanlagen, an Stellwerks- und Aufenthaltsgebäuden usw. vielfach vorhandene Gelegenheit zur Anbringung von Kleintierställen unter weitgehender verwaltungsseitiger Förderung noch mehr ausgenützt werden kann, um namentlich solchen Eisenbahnbediensteten die Kleintierhaltung zu ermöglichen, die daran durch ihre Wohnungsverhältnisse gehindert sind.

— **Vorheizen der Züge.** Nach einem Erlasse des preußischen Eisenbahnministers und Chefs des Reichsamts für die Verwaltung der Reichseisenbahnen hat sich das Verfahren, das Vorheizen der Züge, soweit es durch Lokomotiven ausgeführt wird, durch das Lokomotivpersonal überwachen zu lassen, auch weiterhin bewährt, so daß es sich empfiehlt, es allgemein auf allen Bahnhöfen anzuwenden, wo sich ortsfeste Vorheizanlagen nicht befinden und das Vorheizen durch Lokomotiven ausgeführt wird. Hierzu wird noch folgendes bestimmt: 1. Vor Beginn jeder Heizzeit ist das beteiligte Lokomotivpersonal in der Behandlung der Heizeinrichtungen der Personenwagen besonders zu unterweisen und auf die genaue Befolgung seiner Pflichten aufmerksam zu machen. 2. Dem Lokomotivpersonal ist die Dienstvorschrift über Heizung der Züge durch Auslegen in den Aufenthaltsräumen zugängig zu machen. Die Aushändigung der Dienstvorschrift an die Lokomotivführer erscheint entbehrlich. 3. Alle beteiligten Lokomotivführer mit Thermometern auszurüsten, wird nicht für erforderlich gehalten. Es genügt, wenn ein Thermometer unweit des Standortes der Züge an einer geeigneten Stelle aufbewahrt wird, wo es der Lokomotivführer vor Beginn des Heizens zu entnehmen und nach Beendigung wieder zurückzugeben hat. 4. Die Obliegenheiten des Lokomotivpersonals und der Bediensteten des Wagenaufsichtsdienstes beim Vorheizen der Züge sind für die einzelnen Stationsorte je nach den vorliegenden besonderen Verhältnissen bestimmt abzugrenzen. Die Züge, für die das Lokomotivpersonal das Vorheizen zu besorgen hat, sind in der Diensteinteilung festzulegen. 5. Die Prüfungsordnung ist im § 36, Ziffer 5 durch den Zusatz zu ergänzen „und der Heizeinrichtungen der Personenwagen".

Da auch mit einem Mann besetzte Lokomotiven beim Vorheizen der Züge an einzelnen Stellen zweckmäßig verwendet worden sind, wo ein Verschieben der Lokomotiven nicht notwendig ist, kann auch dieses Verfahren in geeigneten Fällen angewendet werden. Hierzu lassen sich vielfach auch ausgemusterte oder im Betriebsdienste nicht mehr verwendbare Lokomotiven ausnutzen. Die Bedienung der Lokomotive erfolgt dann durch einen Hilfsfeuermann, während die Überwachung des Vorheizens durch einen besonders ausgebildeten Bahnhofsbediensteten (Putzer oder dergl.) ausgeführt wird, sofern der Wagenmeister diesen Dienst nicht ausführen kann.

— **Süddeutsche Eisenbahngesellschaft.** Die Aktionäre der Gesellschaft werden auf den 21. September zur ordentlichen Generalversammlung nach Darmstadt eingeladen, in der neben der Erledigung der regelmäßigen Beratungsgegenstände auch über die Genehmigung des Vertrages, betreffend den Verkauf der Mainzer Vorortbahnen an die Stadt Mainz Beschluß gefaßt werden soll. Die Bahnen sollen drei Monate nach Friedensschluß an die Stadt übergehen. Als Kaufpreis wird eine Million Mark genannt.

— **Westdeutsche Eisenbahn-Gesellschaft.** Die Gläubiger der Gesellschaft aus den 4 % Teilschuldverschreibungen werden zu einer Versammlung auf den 18. September zur Beschlußfassung über folgende Anträge einberufen: a) Aussetzung der planmäßigen Tilgung der Anleihe bis einschließlich 2. Januar 1927 und deren entsprechende Hinausschiebung über 1958 hinaus bis 1968; b) Verzicht auf Verzinsung der Anleihe bis zum sechsten, dem Friedensschlusse mit England, Frankreich und Rußland folgenden Zinstermin einschließlich; von diesem Zeitpunkte ab bis einschließlich 2. Januar 1927 Verzicht auf drei Viertel der Zinsen unter Herabsetzung des Zinsfußes der Anleihe für diese Zeitdauer von jährlich 4 % auf jährlich 1 %; c) Verzicht auf das bei der Rückzahlung der Schuldverschreibungen gemäß § 6 der Anleihebedingungen zu entrichtende Aufgeld von 2 %. — Schon seit Jahren hat die Gesellschaft den Zinsen- und Tilgungsdienst ihrer 4 % Anleihe nicht voll aus eigenen Betriebsüberschüssen, sondern nur mit alljährlichen, ihr als unverzinsliche Kredite gewährten Zuschüssen der ihr nahestehenden Bankengemeinschaft aufrecht erhalten können. Diese jährlichen Opfer der Banken steigerten sich mit dem Ausbruch des Weltkrieges sehr wesentlich. Der bilanzmäßige Verlust der Gesellschaft wird infolgedessen trotz verminderter Abschreibungen und aller nur denkbaren Ersparungen, wie die Verwaltung in der Generalversammlung erklärte, das halbe Aktienkapital voraussichtlich demnächst erreicht haben. Unter diesen Umständen haben die der Gesellschaft nahestehenden Banken die Grenze für weitere einseitige Opfer im Interesse des Anleihedienstes der Gesellschaft für gekommen erachtet und der Verwaltung erklärt, daß sie weitere Vorschüsse für diesen Zweck nicht mehr zur Verfügung stellen würden.

— **Weitere kriegswirtschaftliche Maßnahmen für das württembergische Eisenbahnpersonal.** In Erweiterung ihrer schon in Nr. 55 S. 662 d. Ztg. mitgeteilten Maßnahmen hat die württembergische Staatseisenbahnverwaltung ihren Angehörigen für das Trocknen des Obstes weitere Trockenöfen in Heilbronn und Cannstatt zu unentgeltlicher Benutzung zur Verfügung gestellt und bei diesem Anlaß denjenigen ihrer Angehörigen, die nicht am Orte einer von ihr aufgestellten Trocknungsanlage wohnen, die weitere Vergünstigung eingeräumt, daß die zu trocknenden Früchte vom Wohnort bis zum Trockenofen und zurück als Dienstgut befördert werden. Den sämtlichen verheirateten Angehörigen der Eisenbahnverwaltung ist ein Merkblatt über Auflieferung, Beförderung und Trocknung der Früchte zugestellt worden.

Die Früchte der bahneignen Roßkastanienbäume sind den Anghörigen der Eisenbahnverwaltung, die Vieh halten, zur Sammlung und Verwendung als Futtermittel überlassen worden. Die Bahnmeister haben die Bäume auf die einzelnen in Betracht kommenden Angestellten zu verteilen. Wo keine Viehhalter vorhanden sind, dürfen die Kastanien der bahneigenen Bäume auch von anderen Angehörigen der Eisenbahnverwaltung oder deren Kindern gesammelt und verkauft werden.

— **Kriegszulagen im Baugewerbe.** Nach den allgemeinen Bedingungen für die Ausführung von Arbeiten bei der württembergischen Staatseisenbahnverwaltung ist der Unternehmer, soweit Tarifgemeinschaften oder ähnliche Vereinbarungen zwischen den Verbänden der Arbeitgeber und der Arbeiter bestehen, an die von diesen festgestellten Arbeitsbedingungen gebunden. Unter Bezugnahme hierauf hat das württembergische Ministerium der auswärtigen Angelegenheiten, Verkehrsabteilung, die Eisenbahndienststellen zur Beachtung bei der Vergebung von Arbeiten neuestens darauf hingewiesen, daß auch die Unternehmer im Hoch- und Tiefbaugewerbe ihren Arbeitern nach den maßgebenden tarifarischen Vereinbarungen Kriegszulagen zu den gewöhnlichen Lohnsätzen zu gewähren haben.

— **Die Behandlung der Gütersendungen zum Feldheer.** Da häufig Unzuträglichkeiten bei der Versendung von Militärgut und von Privatgut für die Militärverwaltung dadurch entstanden sind, daß die für die Aufgabe solcher Sendungen getroffenen Bestimmungen von den Versendern nicht einghalten wurden, hat sich die Linienkommandantur W. in Stuttgart veranlaßt gesehen, die nachstehende Bekanntmachung zu erlassen: Die Absender von Militärgut usw. haben sämtliche Frachtbriefe für Stückgüter und für Wagenladungen, also auch die ihnen von militärischen Stellen überwiesenen, unter Anschluß der Bestellschreiben der Truppenteile oder Militärbehörden der Linienkommandantur vorzulegen. Die Frachtbriefe müssen zuvor vom Absender soweit als möglich ausgefüllt sein. Die Linienkommantur gibt sie nach Eintragung der in Betracht kommenden Weiterleitungsstelle oder Hilfsweiterleitungsstelle mit Prüfungsvermerk zurück. Nicht mehr erforderlich ist die Einsendung dann, wenn der Truppenteil usw. die Genehmigung auf dem Frachtbrief bereits eingeholt hat. Die Güterstellen sind angewiesen, beim Fehlen des Prüfungsvermerks auf dem Frachtbrief die Sendung zurückzuweisen. Bei Wagenladungen ist außerdem noch besonders zu beachten, daß Wagen von den Güterstellen erst dann gestellt werden, wenn ihnen die oben bezeichnete Versandgenehmigung der Linienkommandantur vorgelegt worden ist. Dementsprechend darf auch ein Wagen, der von der Güterstelle in Unkenntnis davon, daß die Sendung für das Feldheer bestimmt ist, gestellt und schon beladen ist, ohne Genehmigung der Linienkommandantur nicht abrollen. Die Besteller von Wagen werden daher in ihrem eigenen Interesse, damit sie nicht Wagenstandgeld oder die Kosten für Wiederab- und Aufladen bezahlen müssen, gut tun, sich vor der Bestellung zu vergewissern, ob die Sendung für das Feldheer bestimmt ist.

— **Zugentgleisung bei Sulzdorf (Württemberg).** Aus Schwäbisch-Hall, 22. August, meldet WTB.: Der heute nachmittag von Heilbronn in der Richtung Crailsheim abgefahrene Güterzug entgleiste um 3½ Uhr bei der Einfahrt in die Station Sulzdorf. Die Lokomotive stürzte um, der verheiratete Lokomotivführer Heinzelmann aus Heilbronn wurde getötet, der Heizer ist schwer und zwei Mann des Bremspersonals sind leicht verletzt. Der Sachschaden ist nicht unbeträchtlich. Der Personenverkehr konnte durch Umsteigen aufrechterhalten werden. Nach einer Mitteilung des „Staatsanz. für Württemberg" stürzten beide Lokomotiven um, und werden Arbeiten an einer Weiche ohne die vorgeschriebene Sicherung als vermutliche Ursache der Entgleisung angegeben.

— **Zulassung der Diplomingenieure zum höheren Verwaltungsdienst in den deutschen Bundesstaaten.** In der „Zeitschrift des Vereins deutscher Ingenieure" wird der Inhalt einer vor kurzem an den Reichskanzler gerichteten Eingabe des Vorstandes des Vereins deutscher Ingenieure mitgeteilt, in der angeregt wird, daß durch geeignete gesetzliche Maßnahmen, insbesondere in Preußen durch Beseitigung der entgegenstehenden Bestimmungen des Gesetzes betreffend die Befähigung für den höheren Verwaltungsdienst von 1906, die Möglichkeit gewährt werden möchte, zu der Laufbahn der höheren Verwaltung neben den Juristen auch die Akademiker der Technischen Hochschulen zuzulassen. Zur Begründung dieser Anregung wird u. a. ausgeführt, daß bei dem maßgebenden Einfluß, den Technik und Industrie auf alle Gebiete des öffentlichen Lebens heute ausübten, bei der steigenden Beteiligung der Provinzen, Kreise und Städte an technisch-wirtschaftlichen Unternehmungen an den Verwaltungsbeamten Aufgaben heranträten, für deren sachgemäße Erledigung gerade die Technische Hochschule das geeignete geistige Rüstzeug liefern könne. Der größte Teil des Unterrichts sei hier nicht rückschauend und feststellend, sondern vorwärts gerichtet und auf produktives Schaffen eingestellt. Die Erziehung mitten in solcher Umgebung müsse für die Tätigkeit in der Verwaltung eine mindestens ebensogute Vorbildung bieten wie ein Unterricht, der vorwiegend darauf gerichtet ist, praktische Lebensbedürfnisse unter rechtliche Begriffe einzuordnen. Die für das Verwalten erforderlichen Kenntnisse in der Rechts- und Verwaltungskunde könnten heute auf jeder Technischen Hochschule erworben werden. Gerade aus dem Bereich der naturwissenchaftlich-technischen und wirtschaftlichen Erziehung, aus den Technischen Hochschulen, sei eine große Zahl bedeutender Männer hervorgegangen, die, weitschauend und organisatorisch begabt, eine erfolgreiche Führertätigkeit im privaten Wirtschaftsleben ausgeübt haben und noch ausüben. Es bedeute eine Vergeudung der geistigen Kräfte unseres Volkes, wenn man die sich aus diesen Kreisen darbietende Intelligenz gewaltsam von der Laufbahn der höheren Verwaltung fernhalte.

— **Personalnachrichten.** Bei der württembergischen Staatseisenbahnverwaltung ist der Baurat Eberhardt, Vorstand der Eisenbahnbauinspektion Eßlingen, auf Ansuchen in den Ruhestand versetzt worden unter Verleihung des Titels und Rangs eines Oberbaurats.

Ungarn.

— **Die Mohács-Pécser (Fünfkirchener) Eisenbahn im Jahre 19** Infolge Eröffnung zweier neuer Grubenbahnen, die teils f Dampf-, teils für elektrischen Betrieb eingerichtet sind, jedo nicht dem allgemeinen Verkehr dienen, hat sich die Läng der von der Gesellschaft betriebenen Bahnstrecken von 64,4 k im Jahre 1914 auf 70,8 km erhöht. Die Linien ersten Rangs haben eine Länge von 54,84 km. — An Fahrbetriebsmitte waren vorhanden: 13 Lokomotiven, 13 Tender, 13 Personenwagen, 4 Schaffnerwagen, 2 Postwagen, 34 gedeckte Lastwag 543 Kohlenwagen, 20 Kokswagen, 10 sonstige Lastwagen u 1 Schneepflug, die 118 876 (im Vorjahr 152 952) Nutzzugkilometer und 29 906 000 (40 153 000) Rohtonnenkilometer leistet

Die Anzahl der beförderten Reisenden betrug insgesa 229 760 (143 358), hiervon waren 37 387 (6917) Militärperson der Gepäckverkehr betrug 1766 (2081) t, der Eilgutverker 14 054 (11 978) t, der Frachtenverkehr 2 387 444 (4 767 940) t Kohlen, Koks und Briketts und 388 170 (830 071) t an sonstig Gütern; insgesamt wurden daher Gepäck, Eil- und Frachtgt befördert 2 791 434 (5 612 070) t. Jeder Reisende legte ein durchschnittlichen Weg von 17 (17,) km, jede Tonne Gepäck, E- und Frachtgut im Durchschnitt einen solchen von 43 (34) k zurück. Jeder Reisende zahlte durchschnittlich 70 (72) h; af 1 Personenkm entfällt 3,96 (4,07) h an Einnahme. Für je Tonne Gepäck, Eil- und Frachtgut wurden durchschnittlich 1 (162) h. eingenommen und auf 1 tkm im Durchschnitt 4,8 (4,70) h. vereinnahmt.

Die Betriebsergebnisse waren folgende:

	1915 K.	gegen 1914 K.	%
Einnahmen aus dem Personen-, Gepäck-, Eil- und Frachtgutverkehr	706 090	— 308 616	— 30
desgl aus sonstigen Quellen	1 602 712	+ 475 486	+ 42
zusammen	2 308 802	+ 166 870	+ 7
Betriebsausgaben	1 066 321	— 12 965	— 1
Sonstige Ausgaben	375 113	— 2 306	— 0
zusammen	1 441 434	— 15 271	— 1
Betriebsüberschuß	867 368	+ 182 141	+ 26

Die Betriebszahl betrug 62,43 gegen 68,01 des Vorjahres, gestaltete sich daher um 5,58 % günstiger. Wenn man nur die Betriebsausgaben in Rechnung stellt, so fällt sie auf 46,18 gegen 50,39 %.

Die im Jahre 1915 gezahlten Steuern haben 119 910 (129 354) beansprucht. Vom Betriebsüberschusse wurden 126 016 (120,01) Kronen zur Tilgung der Anlagewerte verwendet, der Rest mit 741 352 (565 211) aber der Betriebseigentümerin der Donau-Dampfschiffahrt-Gesellschaft überwiesen, die die für den Bau und die Ausrüstung der Eisenbahn erforderlichen Unkosten seinerzeit aus ihren Anleihen deckte. Wieviel die auf die Eisenbahn entfallenden Zinsenlasten betragen, ist aus dem Jahresbericht nicht zu entnehmen; nur soviel ist angegeben, daß der Betriebsüberschuß das Anlagekapital mit 5,04 (3,81) % verzinst hat.

Mr

Niederlande.

— **Statistik der Gütereinfuhr.** Die Handelskammer zu Ber weist die beteiligten Kreise darauf hin, daß am 1. Septemb d. J. in den Niederlanden ein neues Gesetz über die Statis in Kraft tritt, wonach künftig bei der Einfuhr von Gütern, Vi usw. außer der Benennung der Ware und Menge in den Zo papieren noch anzugeben ist: 1. der Wert der für das Ausla bestimmten Güter und 2. das Land, aus dessen Handel die Güter herrühren, und das Land, in dessen Handel die Güt übergehen. Sind die Güter durch Vermittelung eines Kommissionärs eingekauft, so ist das Land, wo der Einkauf stattfand, als Herkunftsland anzugeben. Demgemäß sind bei d Ausfuhr nach den Niederlanden die obigen Angaben vom Abse der in die Eisenbahnfrachtbriefe aufzunehmen.

Übrige europäische Länder.

— **Unfälle auf englischen Eisenbahnen im Jahre 1915.** D amtliche Bericht über die Unfälle, die auf den englischen Eisenbahnen im Jahre 1915 vorgekommen sind, ist im Juli erschienen. Wegen des Unfalls bei Quintins Hill, von dem ei Militärzug betroffen wurde und bei dem es allein 227 Tote gab, war mit Bestimmtheit zu erwarten, daß der Unfallbericht f 1915 sehr ungünstige Zahlen aufweisen würde, und diese Erwartung ist auch, soweit Zugunfälle in Frage kommen, reichlich erfüllt. 269 Reisende und 9 Bahnbedienstete haben bei Zu

unfällen ihr Leben verloren, 1432 Reisende und 183 Bedienstete sind verletzt worden. 1914 waren die entsprechenden Zahlen 6 Reisende und 8 Bedienstete tot und 322 Reisende und 115 Bedienstete verletzt, während der zehnjährige Durchschnitt für die Jahre 1904 bis 1913 21 Todesfälle bei Reisenden und 9 bei Bediensteten und 575 Verletzungen bei Reisenden und 142 bei Bediensteten aufweist. Andere als Zugunfälle verursachten den Tod von 403 Bediensteten gegenüber 417 im Jahre 1914 und gegenüber 387 im zehnjährigen Durchschnitt; bei diesen Unfällen kamen 4962 Verletzungen vor, während die entsprechende Zahl im Vorjahre 4950 und der zehnjährige Durchschnitt 4769 betrug. Wenn weitere Zahlen aus dem Unfallbericht vorliegen, soll auf ihn nochmals zurückgekommen werden.

— **Englische Eisenbahn-Obligationen oder kurzfristige Kriegsanleihe?** Im Handelsteil der „Morning Post" wird ausgeführt: Was die Schuldverschreibungen und Vorzugsaktien der englischen Eisenbahngesellschaften betrifft, so sind sie mit Ausnahme der seit dem Kriege ausgegebenen alle Dauer-Wertpapiere. Ihr Wert hängt daher gänzlich vom jeweiligen Wert des Kapitals für Daueranlagen ab. Die Sicherheit ist — jedenfalls was die Schuldverschreibungen der Dividenden zahlenden Linien anbelangt — außer jedem Zweifel. Englische Eisenbahnen dürfen Schuldverschreibungen nur bis zu einem Drittel der Gesamtsumme ihres vorhandenen Kapitals ausgeben. Die jüngste Nachfrage nach Schuldverschreibungen und Vorzugsaktien englischer Eisenbahnen lag an der herrschenden Ansicht, daß ein sehr schneller Rückschlag eintreten wird, sobald das Borgen des Staates aufhört und sobald dann niedrige Erträge und hohe Wertpapierpreise wieder an der Tagesordnung sein werden. Anderseits ist sich jede Nation der Notwendigkeit bewußt, jeder Art von Massen-Beschäftigungslosigkeit bei Kriegsschluß vorzubeugen. Wenn auf den Krieg Stillstand und Darniederliegen des Handels folgt, so werden die Warenpreise niedrig sein, die Erträge von Wertpapieren niedrig und ihre Preise hoch sein. Wenn aber entschlossene und erfolgreiche Anstrengungen gemacht werden, die Arbeitskräfte vollkommen auszunutzen, so ist die Folge davon, daß Nachfrage nach Kapital herrscht und der Preis dafür hoch ist. Zurzeit ist jedenfalls ein beträchtliches Steigen des Wertes von langfristigen Wertpapieren nicht wahrscheinlich. Schließlich muß zweifellos eine Rückkehr zu einem normalen Preisstand eintreten, aber in der Zwischenzeit würde der Kapitalist gut daran tun, sich nicht vom Erwerb der jetzt angebotenen langfristigen hochverzinsten Kriegs-Staatspapiere wegen der Annahme fernzuhalten, daß möglicherweise die Gelegenheiten zur Kapitalsanlage in langfristigeren Wertpapieren künftig nicht gleich günstig sein werden. Die Zinserträge englischer Eisenbahn-Schuldverschreibungen und Vorzugsaktien stellten sich für die erstklassigsten dieser Papiere zurzeit auf ungefähr 4 %.

— **Die Seefrachtenfrage und die Riesengewinne englischer Schiffahrtsgesellschaften.** Zu den in Pallanza getroffenen Vereinbarungen über die Frachtenfrage macht die „Tribuna" die skeptischen Ausführungen, man müsse darauf aufmerksam machen, daß nicht alle von Runciman vorgebrachten Begründungen der fabelhaften Frachtsätze überzeugt hätten. Man könne zwar zugeben, daß die Absicht, die neutrale Schiffahrt für die Entente zu gewinnen, bei der Gestaltung hoher Frachtsätze ein wichtiges Element gewesen sei; man könne aber nicht die Ansicht teilen, daß dies der einzige Grund für die gegenwärtigen unerschwinglichen Preise sei. Die englischen Finanzblätter betonten jeden Tag die erstaunlichen Gewinne englischer Schiffahrtsgesellschaften, die, trotzdem sie 50 % ihrer Gewinne als Kriegssteuer abgeben müßten, unerhörte Dividenden auszahlten und deren Aktien heute den vier- und fünffachen Wert von früher hätten. Gegenüber diesem Zustande begännen sogar die englischen Kreise, die sich über materielle Gewinne nicht leicht aufregten, stutzig zu werden, so daß ein englischer Abgeordneter die Regierung über die Gewinne befragte, deren Folgen sich im Lebensunterhalt aller englischen Bevölkerungsklassen bemerkbar machten. Die englische Handelsflotte bilde in Friedenszeiten 50 % der gesamten Welthandelsflotte; heute sei das Verhältnis noch mehr zugunsten Englands verschoben. Es sei daher außer Frage, daß die englische Flotte in erster Linie bei der Festsetzung der Frachtsätze maßgebend sei. Man müsse also bei der verschiedentlich ausgesprochenen Meinung bleiben, daß nur durch eine gesetzliche Regelung der Seefrachttarife, ähnlich wie beim Eisenbahnwesen, der Mißstand, mindestens teilweise, durch die Regierung Englands im Interesse seiner Verbündeten behoben werde könne.

Fremde Erdteile.

— **Canadische Eisenbahnen im Kriege.** Die Grand Trunk- und die Grand Trunk Pacific-Eisenbahn haben rund 3000 Mann an das Heer abgegeben. Damit ist aber ihr Menschenvorrat erschöpft, gewiß ein schlimmes Zeichen für die Möglichkeit, daß England noch weiter auf die Unterstützung seiner überseeischen Siedelungen rechnen kann. Die Grand Trunk-Eisenbahn hatte jedem ausscheidenden Bediensteten, der in den Heeresdienst übertrat, sein Diensteinkommen für die nächsten sechs Monate ausgezahlt; seit sie keine Leute mehr abzugeben hat, zahlt sie monatlich 2000 £ für Wohlfahrtszwecke. Eine Fürsorge für das Personal in der Art, wie wir es gewöhnt sind, daß den in den Heeresdienst übertretenden Bediensteten ihr Einkommen dauernd weiter gezahlt und ihre Stelle offen gehalten wird, scheint es also dort nicht zu geben.

Amtliche Mitteilungen der Geschäftsführenden Verwaltung.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.
Eisenbahndirektionsbezirk Frankfurt (Main). Am 1. September d. J. wird der an der Hauptbahn Limburg (Lahn)-Niederlahnstein gelegene Bahnhof 4. Kl. Dausenau, der bisher nur dem Personen-, Gepäck- und Expreßgutverkehr diente, für den beschränkten Eil- und Frachtstückgutverkehr bis Einzelgewicht bis 100 kg und für die Abfertigung von Kleinvieh in einzelnen Stücken in Käfigen eröffnet werden. Die Annahme und Auslieferung von Sprengstoffen bleibt ausgeschlossen.

Vereinskilometerzeiger.
Zum Vereinskilometerzeiger Nr. 37 (Königliche Eisenbahndirektion Erfurt und Halle [Saale]) ist der Nachtrag VI, und zur „Sammlung von Vereinskilometerzeigern" der Nachtrag III herausgegeben worden.

Rundschreiben der Geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. I 66 vom 19. August d. J. an die am Vereinsreiseverkehr selbständig beteiligten Verwaltungen und die k. k. Staatsbahndirektionen, betreffend die Fahrscheinverzeichnisse (abgesandt am 22. August d. J.).

Nr. V 151 vom 18. August d. J. an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend die Sammlung von Vereinskilometerzeigern (abgesandt am 22. August d. J.).

Amtliche Bekanntmachungen.

Güterverkehr.

Bayerisch-Württembergischer Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. September 1916 wird im A.-T. 5 c (Wegebaustoffe) — Nachtrag I Seite 45 bzw. Nachtrag II Seite 65 — unter „II" der Frachtsatz Bodenwöhr Bahnhof—Rottweil mit 88 Pf. für 100 kg nachgetragen.

Mit Wirkung vom 1. November 1916 treten für eine Anzahl württembergischer Privatbahnstationen Erhöhungen ein, ferner werden die Stationen der Filderbahn: Bernhausen, Echterdingen, Neuhausen (Filder) und Plieningen-Hohenheim in den Tarif aufgenommen.

Näheres bei den Dienststellen und in unserem Verkehrsanzeiger.

München 24. August 1916. (1140)
Tarifamt der K. Bayer. St.-E.-B. r. d. Rh.

Westdeutsch-Sächsischer Verkehr.

Am 1. September 1916 wird die Station Dausenau des Eisenbahndirektionsbezirks Frankfurt (Main) in den Tarif aufgenommen, auch werden direkte Tarifentfernungen für die Stationen Blumenthal (Han.), Farge, Hammersbeck und Rönnebeck der Farge-Vegesacker Eisenbahn eingeführt. Näheres enthält der Tarif- und Verkehrs-Anzeiger der preußisch-hessischen Staatseisenbahnen und unser Verkehrsanzeiger.

Dresden, 24. August 1916. (1139)
Kgl. Gen.-D. d. Sächs. Staatseisenbahnen, namens der beteiligten Verwaltungen.

Staats- und Privatbahngütertarif.

Mit Gültigkeit vom 1. September 1916 wird die Station Recklinghausen Hbf. als Versandstation für Schlacken und Aschen in den Ausnahmetarif 5 i unter Ziffer II des Geltungsbereichs aufgenommen.

Essen 22. August 1916. (1137)
Königliche Eisenbahndirektion.

Gütertarif deutsche Bahnen — Prinz Heinrich-Bahn, Heft 2 (Preußen/Hessen) vom 1. Januar 1915.

Mit Gültigkeit vom 1. September 1916 werden die Stationen Godorf, Hersel, Urfeld und Widdig der Cöln-Bonner Kreisbahn und die Station Kiekebusch des Direktionsbezirks Halle in den Tarif aufgenommen.

Nähere Auskunft durch den Tarif- und Verkehrsanzeiger oder die beteiligten Abfertigungen.

Straßburg, 21. August 1916. (1136)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

Westdeutsch-südwestdeutscher Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. September 1916 wird die Station Dausenau des Dir.-Bez. Frankfurt (Main) für den Eil- und Frachtstückgutverkehr in Einzelsendungen bis zu 100 kg eröffnet. Mit dem gleichen Tage werden die Stationen Ahaus, Kaldenkirchen und Rheine für die Dauer des Krieges als Versandstationen in den A. T. 2 t für Torfstreu usw. einbezogen.

Mit Gültigkeit vom 1. November 1916 werden für die württembergischen Privatbahnstationen Degerloch und Möhringen (Filder) Frachtzuschläge eingeführt, die für Eil- und Frachtstückgut 4 ₰, für Wagenladungen 3 ℳ für je 100 kg betragen. Die für die Station Neresheim bereits bestehenden Zuschläge werden — unter Beibehaltung der Ausnahmen — für Eil- und Frachtstückgut auf 10 ₰, für Wagenladungen auf 6 ℳ erhöht.

Ferner werden die Tarifentfernungen der württembergischen Nebenbahnstationen Bronnweiler, Gomaringen, Gönningen, Neresheim und Weissach um mehrere Kilometer erhöht.

Näheres bei den beteiligten Dienststellen und im Tarifanzeiger der preußisch-hessischen Staatsbahnen. (1133)

Frankfurt (M.), 20. August 1916.
Königliche Eisenbahndirektion.

Deutscher Seehafenverkehr mit Süddeutschland.

Mit Gültigkeit vom 1. November 1916 ist

1. bei den württembergischen Stationen Degerloch und Möhringen (Filder) das Verweisungszeichen „Zu“ nachzutragen.
2. Ferner sind nachzutragen die württembergischen Stationen:

	mit Anstoß von km	an die Entfernungen der Station Vaihingen (Filder)
Bernhausen „O R, Zu“	29	
Echterdingen „Bes, O R, Zu“	22	
Neuhausen (Filder) „Bes, O R, Zu“	35	
Plieningen-Hohenheim „Zu“	22	

Die Leitung ist die gleiche wie für Vaihingen.

3. Die Entfernungen der württembergischen Station Neresheim „Zu“ werden um je 14 km erhöht.
4. Im Ausnahmetarif 2a für Torfstreu usw. werden die Frachtsätze für Möhringen (Filder) um je 3 ℳ für 100 kg erhöht.

Hannover, den 22. August 1916. (1131)
Königliche Eisenbahndirektion.

Staats- und Privatbahn-Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. September 1916 tritt zum Heft C 1 — Allgemeine Tariftabellen — der Nachtrag 1 in Kraft (Preis 5 Pf.). Er enthält die während des Drucks des Heftes C 1 zu den Abschnitten V, VI und VII eingetretenen Änderungen und Ergänzungen. Nähere Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbureau, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, 24. August 1916. (1138)
Königliche Eisenbahndirektion.

Güterverkehr der badisch-schweiz. Übergangsstationen mit der Schweiz.

Die auf 31. August 1916 gekündigten gemeinsamen schweiz. Ausnahmetarife Nr. 1 für Bier, Nr. 3 für Lebensmittel, Nr. 7 für Wein, ferner die Position „Brot“ im Ausnahmetarif Nr. 4 bleiben noch bis 1. Oktober 1916 in Kraft.

Karlsruhe, den 22. August 1916. (1129)
Gr. Generaldirektion der Staatseisenbahnen.

Westdeutsch-Südwestdeutscher Tierverkehr.

Am 1. September 1916 erscheint der Nachtrag II zum westdeutschen-südwestdeutschen Tiertarif. Er enthält in der Hauptsache Frachtsätze für neu aufgenommene Stationen, Neuregelung der Frachtsätze für die Bahnhöfe Basel Bad. Staatsbahn und Basel Els.-Lothr. Bahn und St. Johann, nach Maßgabe der auch für den Güterverkehr getroffenen Maßnahmen, und die Änderungen, die seit Ausgabe des Nachtrages I im Verfügungswege vorgenommen sind.

Näheres bei den beteiligten Dienststellen. (1134)

Frankfurt (Main), 20. August 1916.
Königliche Eisenbahndirektion.

Staats- und Privatbahn-Güter-Verkehr Heft C. 2.

Mit Gültigkeit vom 25. August 1916 wird die Station Saßnitz Hafen als Empfangsstation in den Ausnahmetarif S 10 für Stein- und Siedesalz zur Verschiffung seewärts einbezogen.

Näheres im gemeinsamen Tarif- und Verkehrsanzeiger.

Hannover, den 21. August 1916. (1135)
Königliche Eisenbahndirektion.

Elsaß-lothr. luxemburgisch-Badischer Gütertarif.

Das Warenverzeichnis des Ausnahmetarifs 1b (Holz) wird mit sofortiger Gültigkeit durch Aufnahme von Scheit- und Knüppelholz, Bündelholz und Abfallspänen ergänzt. Bekanntmachung in unserem nächsten Tarif- und Verkehrsanzeiger.

Straßburg, den 20. August 1916. (1132)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

Güterverkehr der badisch-schweiz. Übergangsstationen mit der Schweiz.

Mit Gültigkeit vom 1. September 1916 werden im gemeinsamen schweiz. Ausnahmetarif Nr. 13 für Zement, Kalk und Gips folgende Ausnahmefrachtsätze für Kalk schweiz. Ursprungs zur Karbidfabrikation eingeführt:

Nach Waldshut von Flüelen . 46 cts.,
von Luzern . 39 cts.,
für 100 kg.

Karlsruhe, den 22. August 1916. (1128)
Gr. Generaldirektion der Staatseisenbahnen.

Tiertarif Basel/Waldshut-Schweiz.

Zum Tarif ist der VI. Nachtrag e schienen, der auf den Zeitpunkt der E öffnung der Brienzerseebahn in Kra tritt. Der Nachtrag enthält einige dur die Aufnahme dieser Bahn und d Wohlen-Meisterschwanden-Bahn in d Tiertarif bedingte Ergänzungen. Nähe Auskunft erteilen die Stationsämt Basel Bad. Stb. und Waldshut. (112

Karlsruhe, den 21. August 1916.
Gr. Generaldirektion der Staatseisenbahnen.

Güterverkehr der badisch-schweiz. Übergangsstationen mit der Schweiz.

Der Güterverkehr mit der Haltestel Ebligen wird auf Einzelsendungen na den gemeinsamen schweiz. Ausnahm tarifen Nr. 4 und 41 beschränkt. Die den Gütertarifen Basel Bad. St Schweiz sowie Waldshut usw.-Schwe und in den schweiz. Ausnahmetarif Nr. 6, 14 und 20 enthaltenen Frachtsät sind zu streichen. (113

Karlsruhe, den 21. August 1916.
Gr. Generaldirektion der Bad. Staatseisenbahnen.

Ostdeutsch-Südwestdeutscher Güterverkehr.

Vom 1. September 1916 ab werden d Stationen Gultowy, Kobylin, Kostsch und Wolenice des Direktionsbezir Posen in die Tarifhefte 1—4 und d württembergischen Stationen Bernha sen, Echterdingen, Neuhausen (Filde und Plieningen-Hohenheim in das Tar heft 4 aufgenommen. Ferner ist v 1. November 1916 ab bei den württe bergischen Privatbahnstationen Deg loch und Möhringen (Filder) des Tar heftes 4 das Zeichen „Zu“ zuzusetzen.

Nähere Auskunft erteilen die Dienstellen.

Breslau, den 19. August 1916. (112
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der beteiligten Verwaltung

Kriegsausnahmetarife. — Tfv. Nr. 2, 2 i, 2 l—2 IV i u. 1501.

Mit Gültigkeit vom 28. August bz 23. Oktober 1916 wird der Geltung bereich der Elmshorn-Barmstedt-Old loer Eisenbahn in den oben bezeichnet Ausnahmetarifen ergänzt oder e geschränkt. Näheres im Tarif- und V kehrsanzeiger. Auskunft geben d Güterabfertigungen sowie das Au kunftsbureau, hier, Bahnhof Alexand platz.

Berlin, den 21. August 1916. (112
Königliche Eisenbahndirektion.

Niederländisch-Bayerischer Gütertari vom 1. Januar 1903.

Mit Gültigkeit vom 1. September 19 wird die Station Zirndorf der Lokalbah Aktiengesellschaft München in den Au nahmetarif 6 für thüringische, böhmisc und Nürnberger Waren aufgenommen.

München, den 18. August 1916. (112
Tarifamt der K. Bayer. St.-E.-B. r. d. I.

Staats- und Privatbahn-Güterverkeh Heft C 2 c.

Mit Gültigkeit vom 28. August 19 wird die Station Langenhagen (Ha als Versandstation in den Ausnahmetar S 5 für Eisen und Stahl usw. a genommen.

Näheres im Gemeinsamen Tarif- u Verkehrs-Anzeiger.

Hannover, den 21. August 1916. (112
Königliche Eisenbahndirektion.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Eisenbahndirektions-Präsident a. D. v. Mühlenfels in Berlin.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins
Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nummer 68. **30. August 1916.** **LVI. Jahrgang.**

Inhalt:

Die Bestrebungen der preußischen Staatseisenbahnverwaltung zur Einschränkung des Bargeldverkehrs.

Der geplante Verkehrsweg zwischen Norwegen und Jütland.

Nachrichten.

Deutschland: Bezirkseisenbahnrat Berlin. — Nordseebäderverkehr (Ostfriesische Inseln). — Anerkennung für die Leistungen der sächsischen Staatseisenbahnverwaltung im Kriege. — Wer trägt den Frachturkundenstempel? — Neue Wagen- und Flugzeugbau-Fabrik in Bayern.

Österreich: Eisenbahner-Erholungsheim in Neulengbach. — Uniformierung der Stadtbahnstationsschaffnerinnen. — Vermächtnis. — Sektionschef Adolf Ritter v. Doppler †.

Ungarn: Reisekostenzulagen bei den ungarischen Staatseisenbahnen. — Die Schiffbarmachung der unteren Donau. — Die Donaukonferenz in Budapest.

Übrige europäische Länder: Eisenbahnerausstand in Schweden. — Nachrichten von den schweizerischen Eisenbahnen. — Der Eisenbahnbau in Rußland.

Fremde Erdteile: Jahresversammlung des amerikanischen Betonvereins. — Der drohende Eisenbahnerausstand in den Vereinigten Staaten von Amerika.

Amtliche Bekanntmachungen.

Die Bestrebungen der preußischen Staatseisenbahnverwaltung zur Einschränkung des Bargeldverkehrs.

Von R. Quaatz.

A. Der Reichsbankgiroverkehr.

Schon längere Zeit vor dem Kriege hat die Staatseisenbahnverwaltung sich dem Bestreben der Reichsbankpolitik auf Einschränkung des Bargeldverkehrs angeschlossen. In der für die Wirtschaftsführung der preußischen Staatseisenbahnen maßgebenden Finanzordnung finden sich in der Ausgabe des Jahres 1910 bereits als Anhang zur Hauptkassenordnung (Teil VIII) Vorschriften für den Giro- und Scheckverkehr der Eisenbahnkassen. Hier ist bereits scharf der Grundgedanke des Scheckverkehrs, den Bargeldverkehr auszuschließen, hervorgehoben, indem eingangs gesagt ist:

„Der Giro- und Scheckverkehr dient dem Ersatze des Bargeldverkehrs durch Verrechnung und zwar a) durch Überweisung von einem Buchkonto auf das andere (Girokonto), b) durch Zahlungsanweisung mittels Schecks (Scheckverkehr)." In den Vorschriften über die Einlösung des Schecks ist ausdrücklich bemerkt, daß die Einlösung eines Barschecks die Ausnahme zu bilden hat.

Nachdem im ersten Teil dieser Vorschriften die allgemeinen Rechts- und Verwaltungsvorschriften, die für den Bank-, Überweisungs- und Scheckverkehr gelten, dargestellt sind, ist im zweiten Teil die Vorschrift gegeben, daß alle Eisenbahnhauptkassen an den Reichsbankgiroverkehr anzuschließen sind. Über den Anschluß anderer Eisenbahnkassen, an deren Dienstort sich eine Reichsbankanstalt befindet, entscheidet die Eisenbahndirektion je nach dem Einzelfalle. Zur Bildung eines Kontos auf der Reichsbank ist von der angeschlossenen Hauptkasse stets ein Betrag von 10 ℳ auf dem Konto zu belassen. Im übrigen hat die Eisenbahnkasse alle zur eigenen Verwendung nicht unmittelbar erforderlichen Gelder unverzüglich bei der Reichsbank einzuzahlen und dort gutschreiben zu lassen.

Jedermann kann Einzahlungen an die Eisenbahn in der Weise leisten, daß er die Einzahlung oder Überweisung auf das Girokonto der Eisenbahnhauptkasse bewirken läßt. Durch Angabe des Girokontos auf dem Briefbogen, durch Empfehlungen und Vordrucke auf den Rechnungen ist die Verwaltung bemüht gewesen, diese Einzahlungen auf jede Weise zu fördern. Die auf das Girokonto einer Eisenbahnkasse eingezahlten oder überwiesenen Beträge sind bei der Eisenbahnkasse sofort nach ihrer Gutschrift zu buchen. Den Einzahlern ist auf Wunsch Quittung zu geben.

Die Verrechnung zwischen der Eisenbahnkasse und der Reichsbank erfolgt in sehr einfacher Weise durch ein Kontogegenbuch. Dies enthält auf der linken von der Eisenbahnhauptkasse zu führenden Seite die Schuld (das Soll) und auf der rechten, von der Reichsbank zu führenden Seite, das Guthaben (das Haben). Die Eisenbahnkasse trägt alle Abhebungen von Geldern selbst in ihr Kontogegenbuch auf der linken Seite ein, während die Gutschrift aller von der Eisenbahnkasse selbst eingezahlten oder für sie in bar oder durch Verrechnung eingehenden Gelder durch die Reichsbank auf der rechten Seite geschieht. Neben der Gutschrift gibt die Reichsbank keine besondere Quittung.

Die Verfügung über das Guthaben der Eisenbahnkasse bei der Reichsbank geschieht durch weiße oder rote Schecks. Ein Scheck im Sinne des Scheckgesetzes (vom 11. März 1908 preußisches Eisenbahn-Verordnungsblatt Nr. 8, Seite 56) ist nur der weiße Scheck; der sogenannte rote Scheck ist eine Einrichtung lediglich der Reichsbank und dient zur Übertragung von einem Girokonto auf das andere. Er wird auf den Namen ausgestellt und ist nicht übertragbar.

Der Reichsbankgiroverkehr gehört zum Barverkehr. Das durch das Kontogegenbuch nachgewiesene Guthaben bildet einen Teil des Barbestandes der Eisenbahnkasse. Die Eisenbahnkassen haben alle zur eigenen Verwendung nicht unmittelbar erforderlichen Gelder unverzüglich bei der Reichsbank einzuzahlen und gutschreiben zu lassen.

Die Abführung verfügbarer Bestände durch die Eisenbahnhauptkasse an die Generalstaatskasse hat im Giroverkehr durch Überweisung auf das Girokonto dieser Kasse bei der Reichsbank und zwar in jedem Falle mit besonderem roten

Scheck zu geschehen, damit aus dem Kontogegenbuche diese Ablieferungen für sich zu ersehen sind.

Alle anderen Eisenbahnkassen, denen ein Girokonto bei der Reichsbank eröffnet ist, liefern ihre verfügbaren Bestände durch Überweisung mit rotem Scheck auf das Reichsbankgirokonto der Vermittlungsstelle oder der vorgesetzten Eisenbahnhauptkasse ab. Ist von der Eisenbahndirektion einer mit Girokonto versehenen Eisenbahnkasse die Vermittlung der Barablieferungen anderer Eisenbahnkassen (Vermittlungsstelle) übertragen, so hat sie diese Gelder durch Einzahlung auf das eigene und Überweisung auf das Girokonto der Hauptkasse abzuliefern. Die gleiche Vermittlung der Barablieferungen der Eisenbahnkassen an die Hauptkasse kann auch benachbarten Hauptkassen mit Genehmigung der zuständigen Eisenbahndirektion übertragen werden.

Zahlungen an Empfänger (Privatpersonen, Behörden usw.), die ein Girokonto haben, erfolgen, wenn nicht ein gegenteiliger Antrag gestellt wird, durch Überweisung mit rotem Scheck auf das Reichsbankgirokonto des Empfängers. Hat der Empfänger kein Girokonto bei der Reichsbank, aber ein Konto bei einem an den Reichsbankgiroverkehr angeschlossenen Bankhause oder sonstigen Geldinstitute, so kann Zahlung durch Überweisung mittels roten Schecks auf das Reichsbankgirokonto dieses Bankhauses usw. geleistet werden. Auf Antrag des Empfangsberechtigten ist die Überweisung des Zahlungsbetrags auch auf das Reichsbankgirokonto einer anderen Person, Firma usw. zulässig.

Auch Gehaltszahlungen, Zahlungen von Pensionen, Dispositionsbesoldungen, Wartegelder, Renten und laufende Unterstützungen, kurz Diensteinkünfte jeglicher Art, werden auf Wunsch der Beamten durch Banküberweisung gezahlt, und zwar je nach Verlangen ganz oder teilweise, dauernd oder auf Widerruf, regelmäßig oder ausnahmsweise. Als Empfänger kann eine mit der Reichsbank im Giroverkehr stehende Bank oder Sparkasse, z. B. eine Spar- und Darlehenskasse der Eisenbahnvereine bezeichnet werden. Inhaber von Bankkonten, die Pensionen aus einer nicht an den Reichsbankgiroverkehr angeschlossenen staatlichen Kasse beziehen, können die Zahlung durch eine in den Reichsbankgiroverkehr einbezogene Kasse beantragen. Antragsvordrucke werden von den Kassen unentgeltlich verabfolgt. Die laufenden Bezüge der oben gedachten Art werden auf das Reichsbankgirokonto des vom Empfänger bezeichneten Bankhauses (Sparkasse) an dem dem Fälligkeitstage vorhergehenden Werktage, wenn der Fälligkeitstag auf einen Sonn- oder Festtag fällt, an dem zweitvorhergehenden Tage durch roten Scheck überwiesen. Zur Sicherung der rechtzeitigen Übertragung auf das Konto des Empfängers wird die Zahlung der Bank (Sparkasse) zwei Tage vorher angemeldet. Einmalige Bezüge werden alsbald nach ihrer Anweisung auf das Konto des Empfängers überwiesen. Die zahlende Kasse darf diese verfrühte Zahlung nur ausnahmsweise verweigern, wenn besondere Gründe einen Verlust des Geldes besorgen lassen.

Hierzu ist zu bemerken, daß die bargeldlose Gehaltszahlung dann ihren Sinn verliert, wenn der Beamte seine Ausgaben doch wieder in bar leistet, also das Bankguthaben in kurzen Abständen abhebt. Das läßt sich auch leicht vermeiden; denn soweit sind unsere Zahlungssitten schon vorgeschritten, daß Hauswirt, Steuerkasse, Schneider, Zigarrenlieferant und andere Geschäftsfreunde auch Schecks — und zwar möglichst Verrechnungsschecks — annehmen. Verrechnungsschecks können, da sie für Unbefugte wertlos sind, in einfachen Briefen versendet werden. Man braucht also nicht zum Postamt zu laufen und spart Geld. Gleichzeitig vereinfacht sich die häusliche Buchführung.

Wie bereits oben bemerkt, bezwecken die Vorschriften der Eisenbahnverwaltung überhaupt, den Barscheck zu vermeiden und dem eigentlichen Zwecke der Einrichtung entsprechend den Verrechnungsscheck zu bevorzugen. Zu diesem Zwecke ist über die Annahme von Schecks folgendes bestimmt: Inhaber von Girokonten sollen ihre Zahlung an die Eisenbahnverwaltung in der Regel derart leisten, daß sie den Schuldbetrag auf das Reichsbankgirokonto der Reichsbank überweisen. Ist der Zahler nicht Inhaber eines Girokontos oder wünscht er mit Scheck zu zahlen, so sind auch ordnungsmäßige Inhaberschecks anzunehmen. Die anzunehmenden Schecks sollen gekreuzt, d. h. Verrechnungsschecks sein. Geschieht das durch den Einlieferer nicht, so soll die annehmende Kasse den Scheck ihrerseits sofort kreuzen. Nur ausnahmsweise darf sie einen Scheck als Barscheck annehmen und zur Zahlung vorlegen. Andere Schecks als Inhaberschecks können unter bestimmten Voraussetzungen angenommen werden.

Die Vorlage eines Verrechnungsschecks kann durch einfachen Briefe geschehen, da er ja nicht bar eingelöst werden kann, die Gefahr einer Veruntreuung also kaum vorliegt.

Das geschilderte Verfahren ist seinerzeit auch für den Postanweisungsverkehr der Eisenbahn nutzbar gemacht worden. Die für die Eisenbahnhauptkasse mit Postanweisungen eingehenden Gelder wurden im Reichsbankgiroverkehr durch Gutschrift im Kontogegenbuche überwiesen. Ähnlich wurde der Betrag der von den Eisenbahnkasse mit Postanweisung zu zahlenden Gelder der Post durch Reichsbankgirokonto (mit rotem Scheck) überwiesen. Jetzt erfolgt die Abwicklung der Postanweisungen auf dem Wege über das Postscheckkonto der Eisenbahnkasse.

B. Der Postüberweisungs- und Scheckverkehr der Eisenbahnkassen.

Da die Gesetzgebung auf dem Gebiete des Postscheckverkehrs längere Zeit in Fluß war, ist es zum Erlaß gleicher allgemeingültiger Vorschriften für die preußischen Eisenbahnkassen, wie es bezüglich des Reichsbankverkehrs in der Finanzordnung geschehen ist, noch nicht gekommen. Der preußische Minister der öffentlichen Arbeiten hatte den Erlaß gleichartiger Vorschriften in Aussicht genommen, indessen ist der Krieg dazwischen getreten. Inzwischen ist der Postscheckverkehr der Eisenbahnkassen vorläufig in ähnlicher Weise geordnet worden, wie es oben bezüglich des Reichsbankverkehrs dargestellt ist.

Im allgemeinen bestehen folgende Grundsätze:

Die Eisenbahnen haben sich im Verkehr mit Kassen anderer Verwaltungen und mit Privaten des Postüberweisungs- und Scheckverkehrs zu bedienen. An Empfänger, die Reichsbankgirokonto oder ein Postscheckkonto haben, ist stets durch Überweisung zu zahlen. Es dürfen also nicht etwa dahin gehende Anträge abgewartet werden.

Welche Zahlungsart bei den Auszahlungen im Postscheckverkehr anzuwenden ist, richtet sich in der Regel nach dem Antrag des Empfängers; liegt ein Antrag nicht vor, so ist die Zahlung tunlichst durch Überweisung als die nach der entwickelten Grundsätzen den Barverkehr am vollständigsten ausschließende Zahlungsform zu bewirken.

Auf den Zahlungsersuchen ist von den Ämtern, Direktionsbureaus und Dienststellen an einer ins Auge fallenden Stelle auf die verschiedenen Zahlungsmöglichkeiten, wie Reichsbankgirokonto, Postscheckkonto, Barzahlung bei den Kassen sowie auf die etwa zu entrichtenden Gebühren hinzuweisen. Ebenso sind bei der Bestellung von Lieferungen usw. die Zahlungsempfänger in den Bestellschreiben oder Bestellzetteln zu ersuchen, in den Rechnungen einen Vermerk über die von ihnen gewünschte Zahlungsweise anzubringen.

Gehen Zahlungsersuchen nicht von den Kassen, sondern von den Direktionen, Ämtern, Dienststellen aus, so werden vielfach — so z. B. von der Königlichen Eisenbahndirektion in Essen — Zettel beigegeben, aus denen die angeschlossenen Kassen mit ihren Kontennummern ersichtlich sind. Diese scheinbar unbedeutende Maßnahme ist besonders wichtig und verdient auch im Privatverkehr allgemeine Nachahmung. Kein Geschäft, keine Behörde, auch kein Arzt oder Anwalt, niemand sollte eine Rechnung senden oder um Zahlung ersuchen, ohne sein Bankkonto oder Postscheckkonto anzugeben und um Überweisung des Schuldbetrages bitten. Jeder Geschäftsbrief sollte einen entsprechenden Aufdruck tragen. Hier gibt es noch erstaunliche Unterlassungssünden!

Zur Bildung eines Postscheckkontos ist von der Eisenbahnkasse die Stammeinlage von 50 ℳ mittels Zahlkarte einzuzahlen und dauernd darauf zu belassen.

Zur Vermeidung von Zinsverlusten hat die Eisenbahnkasse auf dem Postscheckkonto ein angemessenes Guthaben in Höhe der zu leistenden Zahlungen und Erhebungen zu halten.

Etwa erforderliche Verstärkungen oder Verminderungen sind tunlichst durch Ausgleich zwischen Bedarf und Überschuß der angeschlossenen Kassen eines Direktionsbezirks untereinander zu regeln. Die näheren Bestimmungen hierüber trifft die Eisenbahndirektion. Ob und inwieweit etwa ein Ausgleich durch Benehmen mit den Kassen anderer Verwaltungen, insbesondere der Generalstaatskasse stattzufinden hat, und welches Verfahren hierbei anzuwenden ist, bleibt gleichfalls der Entscheidung der Eisenbahndirektion vorbehalten.

Die Verstärkung und Verminderung des Guthabens erfolgt, wenn die Kasse zugleich ein Reichsbankgirokonto besitzt, durch Überweisung von Girokonto auf Postscheckkonto. Falls die Eisenbahnkasse kein Reichsbankgirokonto besitzt, hat eine Überführung auf das Reichsbankgirokonto der Hauptkasse mittels Scheck zu erfolgen.

Zahlungen der Eisenbahnkassen im Postüberweisungsverkehr regeln sich folgendermaßen:

Mit der Postverwaltung kann vereinbart werden, daß die Zahlkarten durch Barzahlung, mit rotem Scheck, auf die Reichsbank beglichen werden. Das Verfahren bei Zahlungen mittels Postschecks richtet sich nach §§ 6 und 8 der Postscheckordnung. Bei gleichzeitigen Zahlungen an mehrere Nichtkontoinhaber kann der Auftrag an die Post mit einem Scheck (Sammelscheck) erteilt werden. Derartige Sammelschecks können über höhere Beträge als 10 000 ℳ lauten. Bei Verwendung von Sammelschecks haben die Kassen die Zahlungsanweisungen selbst auszufertigen. Die Abschnitte können dabei zu Mitteilungen benutzt werden. Bei Zahlungen mittels Überweisung richtet sich das Verfahren nach §§ 6 und 7 der Postscheckordnung. Bei gleichzeitigen Überweisungen an mehrere Kontoinhaber unter Anwendung der Blattform können die Gutschriften in einem Überweisungsvordruck (Sammelüberweisung) zusammengefaßt werden.

Gehälter, Pensionen und Hinterbliebenenbezüge können auch im Postüberweisungs- und Scheckverkehr gezahlt werden. Diese Zahlungsweise wird für die nicht im Dienste befindlichen Bezugsberechtigten nur nach vorheriger Einsendung der Empfangbescheinigung zugelassen. Die Zahlungen von Pensionen und Hinterbliebenenbezügen haben durch Zahlkarten oder Schecks zu erfolgen. Im übrigen gilt hier das über die Zahlungen der Gehälter usw. im Bankverkehr Gesagte.

Über die Zahlung im Postscheckverkehr sind die Empfänger durch die an den Zahlkarten, Schecks und Überweisungen befindlichen Abschnitte zu benachrichtigen. Falls eine besondere Benachrichtigung geboten erscheint, sind Postkarten zu verwenden, deren Porto die Staatskasse zu tragen hat.

Erhebungen können im Postscheckverkehr unter Anwendung aller vier hier erwähnten Zahlungsarten stattfinden.

Hierzu ist ein neueres Verfahren zur Nutzbarmachung des Postüberweisungsverkehrs namentlich für die Einziehung laufender Einnahmen zu erwähnen: Die Abbuchung von den Postscheckkonten der Zahlungspflichtigen.

Das fortgesetzte Streben nach einer vollkommeneren Ausgestaltung und Nutzbarmachung des Postscheckverkehrs hat zu der Einrichtung geführt, daß im gegenseitigen Verkehr von Postscheckkontoinhabern der Empfangsberechtigte die Übertragung von Beträgen, die er zu fordern hat, nach vorheriger Vereinbarung mit dem Schuldner vom Konto des letzteren auf sein eigenes veranlassen kann.

Dies geschieht in der Weise, daß der Empfangsberechtigte eine Nachweisung (nach vorgeschriebenem Muster) nebst den zugehörigen quittierten Lastschriftzetteln an das Postscheckamt sendet, worauf dieses die Abbuchung auf dem Konto des Zahlungspflichtigen und die Gutschrift auf dem Konto des Empfängers vornimmt.

Die Lastschriftzettel werden dem Zahlungspflichtigen vom Postscheckamt mit dem nächsten Kontoauszug zugestellt. Sie dienen als Quittung.

Dieses vereinfachte Verfahren eignet sich besonders für die Begleichung von Zahlungen, die an bestimmten Fälligkeitstagen fortlaufend in immer gleicher oder rechtzeitig geänderter Höhe wiederkehren.

Das Verfahren gereicht beiden Teilen, dem Gläubiger und dem Schuldner, durch Ersparung von Arbeit und Portokosten zum Vorteil. Dem Gläubiger entfällt die Sonderzusendung der Quittung und dem Schuldner die Anmeldung der Überweisung. An Kosten entsteht dem Schuldner die gleiche Überweisungsgebühr von 3 Pfennig, die er zu tragen haben würde, wenn er den Betrag seinem Gläubiger überweisen würde. Aufgabe des Schuldners ist es nur, darauf bedacht zu sein, daß zur Zeit der Fälligkeit seiner Schuldbeträge die Höhe seines Kontos die Abbuchung des Betrages zuläßt.

Postschecks können von allen Eisenbahnkassen angenommen werden, wenn gegen die Annahmefähigkeit des Schecks oder gegen die Persönlichkeit des Ausstellers oder Überbringers keine Bedenken vorliegen. Annahmefähig sind bei allen angeschlossenen Kassen die auf diese selbst ausgestellten Postschecks und die Inhaberschecks, das sind solche Schecks, in denen der Name des Empfängers nicht ausgefüllt ist, ferner bei Stations- und Abfertigungskassen Schecks, die auf die angeordnete Hauptkasse lauten. Zurückzuweisen sind Schecks, die mit einem Indossament versehen sind, oder die, falls nicht im einzelnen Falle eine Ausnahme gerechtfertigt erscheint, dem Postscheckamt in der zehntägigen Frist nicht zur Einlösung vorgelegt werden können, da ungeachtet der Bereitwilligkeit der Postverwaltung zur späteren Annahme auf rechtzeitige Einlösung hinzuwirken ist.

Die angeschlossenen Eisenbahnkassen haben die ihnen in Zahlung gegebenen Inhaberschecks und auf ihren Namen lautenden Schecks dem Postscheckamte in der Regel zur Gutschrift des Betrages vorzulegen (§ 8 Ziffer 2 der Postscheckordnung).

Über die Buchführung der Eisenbahnkassen im Postverkehr ist folgendes zu erwähnen:

Der Postscheckverkehr gehört ebenso wie der Reichsbankgiroverkehr zum Barverkehr. Das Guthaben beim Postscheckkonto bildet daher einen Teil des Kassenbestandes. Zum Nachweise der jeweiligen Höhe des Postscheckkontos wird ein Kontogegenbuch geführt.

Die eingehenden Postanweisungen können von der Postanstalt auf Antrag nach Maßgabe des § 4 der Postscheckordnung mittels Zahlkarte zur Gutschrift auf das Postscheckkonto überwiesen werden.

Ist auf einem Bahnhof nur die Stationskasse oder nur die Abfertigungskasse an den Postscheckverkehr angeschlossen, so haben im Verkehr mit Inhabern von Postscheckkonten auch die nicht angeschlossenen Güterkassen bei Zahlung der Nachnahmen und Erhebung der Frachtschulden der Stundungsnehmer sich des Postscheckverkehrs durch Vermittlung der nächstgelegenen angeschlossenen Güterkasse zu bedienen. Der Ausgleich erfolgt in einfachster Weise dadurch, daß die angeschlossene zahlende Kasse sich durch Nachnahmeverrechnung entlastet, die angeschlossene erhebende Kasse durch Nachnahmeverrechnung belastet wird.

Über den Umfang des Bank- und Postüberweisungsverkehrs der Eisenbahnkassen in Preußen sind Zahlenangaben nicht vorhanden. Beispielsmäßig sei aber angeführt, daß im Direktionsbezirk Cöln zurzeit 26 Kassen an den Reichsbankverkehr, 47 Kassen an den Postüberweisungsverkehr angeschlossen sind. Darunter befinden sich eine Zahl von Güterkassen. Eine Erweiterung des Giroverkehrs ist geplant. Im Bezirk der Direktion Essen sind 27 Kassen an den Reichsbankverkehr und nicht weniger als 90 Kassen an den Postüberweisungsverkehr angeschlossen. (Schluß folgt.)

Der geplante Verkehrsweg zwischen Norwegen und Jütland.

Um den Plan eines neuen, über Jütland führenden Verkehrsweges zwischen Norwegen und Deutschland und in Verbindung damit die Errichtung einer Dampffährenlinie zwischen einem norwegischen und einem jütländischen Hafen zu fördern, haben in Norwegen zwischen norwegischen und dänischen Vertretern dieser Sache sowie mit Eisenbahnbehörden usw. Erörterungen stattgefunden. Der Zweck war, festzustellen, was etwa zur weiteren Förderung der Angelegenheit dienen kann. Über den nunmehrigen Stand der Sache kann folgendes mitgeteilt werden. Zur Frage einer Dampffährenlinie vom östlichen Norwegen nach Fredrikshavn, an der nördlichsten Ostküste von Jütland, haben die norwegischen Staatsbahnen einen Überblick zu schaffen gesucht, wie sich die verschiedenen Teile Norwegens zu einer solchen Linie stellen. Als Endpunkt der Dampffährenlinie zog man norwegischerseits die Hafenstadt Brewik, etwas westlich vom Christianiafjord, und Fredrikstad, an der Ostküste dieses Fjords, in Betracht. Zur technischen Seite der Dampffährenfrage kamen Sachkundige zu der Ansicht, daß Fähren von etwa 16 Knoten Geschwindigkeit geeignet sein würden, den Verkehr mit Jütland zu besorgen. Betreffs des Verhältnisses zwischen den beiden genannten Endpunkten Fredrikstad und Brewik läßt sich nur sagen, daß Fredrikstad wahrscheinlich einige Stunden weniger Reisezeit nach Hamburg ermöglicht, als Brewik, wenn man Christiania als Reiseabgang rechnet. Über eine Fährenverbindung von Christianssand nach Jütland sind keine näheren Untersuchungen angestellt worden. Diese Linie wird daher auch bei den jetzt bevorstehenden eingehenden Erhebungen, die betreffs der beiden anderen Linien ins Werk gesetzt werden dürften und sich auf fertige Eisenbahnverbindungen stützen, nicht in Betracht gezogen werden. Was die Eisenbahnfähren und deren Bedeutung für den Verkehr nebst Wirtschaftlichkeit betrifft, so ist die technische Seite geklärt, während hinsichtlich der wirtschaftlichen Seite noch abweichende Meinungen herrschen. Hierüber sind jedoch nähere Aufschlüsse in den angekündigten Erhebungen der norwegischen Eisenbahndirektion zu erwarten.

In Dänemark wurden anläßlich der Beratungen in Norwegen die Häfen in Frederikshavn und Skagen sowie Hirtshals besichtigt. Es liegt hierzu das kürzlich erschienene dänische Gutachten über die geplanten neuen Häfen an der jütländischen Westküste vor. Dieses Gutachten ist von einer vom dänischen Reichstag niedergesetzten Kommission ausgearbeitet, die aus Sachverständigen besteht. Bei Hirtshals, am nördlichsten Teil der Westküste, wird ein Hafen vorgeschlagen dessen Kosten 4 200 000 Kr. betragen. Er wird so geräumig, daß er neben seiner eigentlichen Bestimmung, als Fischereihafen zu dienen, auch Platz für Dampfer sowie für einen Fährenhafen bietet. Von Hjörring, der Station im nördlichsten Teil der durch Jütland gehenden Stammbahn, bis Hirtshals beträgt der Abstand nur etwa 17 km, und für eine vollspurige Privatbahn zwischen beiden Plätzen sind die Mittel bereits vorhanden. Im erwähnten Gutachten des dänischen Reichstags wird auch ein Fischereihafen bei Helshage, das dicht beim Hanstholm-Leuchtfeuer, etwa 100 km südlicher an der Westküste, liegt, vorgeschlagen. Dieser Hafen soll noch größer als derjenige von Hirtshals werden, und die Kosten sind auf gegen 11½ Millionen Kronen berechnet worden. Auch dieser Hafen ist von Teilnehmern der Konferenzen in Norwegen besichtigt worden, da er eine wesentlich kürzere Eisenbahnverbindung durch Jütland nach Hamburg und Kopenhagen ermöglicht. Von Helshage würde eine etwa 17 km lange Eisenbahn nach Thisted zu bauen sein. Von hier aus geht eine Staatsbahn schräge durch Jütland bis Vejle, von wo es auf der Hauptlinie weiter geht. Über den Limfjord beim Oddesund gibt es keine Eisenbahnbrücke, dagegen eine kurze Eisenbahnfährenverbindung, deren Fähren sechs gewöhnliche Eisenbahnwagen aufnehmen können. Da die Eisenbahnstrecken bei Hjörring und Thisted mit Verkehr überladen sind, würde ein doppeltes Gleis angelegt werden müssen, wenn die Dampffährenverbindung zwischen Norwegen und Jütland zustande kommt. Übrigens hatten die Teilnehmer der Konferenzen auch mit dem dänischen Verkehrsminister, dem Generaldirektor der dänischen Staatsbahnen, dem Folkethingpräsidenten und anderen Unterredungen. Vorläufig muß nun abgewartet werden, welches Schicksal die im dänischen Reichstag vorgeschlagenen Häfen an der jütländischen Westküste finden. Eine Vorlage hierüber wird wohl dem im Herbst wieder zusammentretenden Reichstag zugehen, aber wie sich dieser zu den Hafenfragen stellt, liegt natürlich noch im Ungewissen.

M.

Zu den vorstehenden Mitteilungen möchten wir folgendes bemerken: Falls norwegischer- und dänischerseits auf die Verbindung von Norwegen mit Deutschland über Dänemark Wert gelegt wird, erscheint es uns vor allem notwendig, daß die Eisenbahnverbindungen des betreffenden Hafens, insbesondere von Hirtshals, mit Schleswig-Holstein wesentlich verbessert werden. Es ist allgemein bekannt, und ein Blick auf die Karte lehrt es auch, daß die Bahnen in Jütland fast ausschließlich für den örtlichen Verkehr der Ortschaften untereinander gebaut sind und deshalb kreuz und quer laufen, von einem Ort zum andern, ohne daß auf gerade durchgehende Verbindungen irgendwelche Rücksicht genommen ist. Die Linie beispielsweise von Vamdrup nach Frederikshavn an der Nordspitze Jütlands hat infolge dieser Kreuz- und Querläufe eine Länge von nicht weniger als 373,4 km, während die Luftlinie nur etwa 240 km lang ist. Dabei befinden sich an nicht weniger als 4 Stellen (in Kolding, Fredericia, Vejle und Horsens) Kopfbahnhöfe, so daß die Zugrichtung geändert und ein Lokomotivwechsel eintreten muß, wenn die Maschine nicht gedreht werden soll. Infolge dieser unglaublich ungünstigen Verhältnisse ist denn auch die Geschwindigkeit der Beförderungen auf diesen Bahnen so gering, daß auf der Strecke Vamdrup-Frederikshavn vom besten Zuge jetzt 8 Stunden 51 Minuten gebraucht werden, während beim Vorhandensein einer geraden Eisenbahnverbindung hierzu etwa 6½ Stunden genügen dürften. Dies ist der Hauptgrund, weshalb beispielsweise die vorhandene Dampfschiffsverbindung Frederikshavn-Gotenburg für den deutschen Verkehr niemals eine nennenswerte Bedeutung hat gewinnen können, da die Beförderungszeit von Hamburg auf dieser Linie nach Gotenburg erheblich längere Zeit erfordert, als über Gjedser oder über Trälleborg. Soll der neue Hafen Hirtshals und die Dampfschiffsverbindung von Norwegen dorthin für den deutschen Verkehr irgendwelche Bedeutung erlangen, so ist die Verbindung über Hjörring und von da weiter auf den beschriebenen Strecken bis Vamdrup hierzu recht ungeeignet. Es müßte eine gerade Abkürzungslinie etwa auf der Strecke von Hobro über Silkeborg nach Vamdrup gebaut werden und auf ihr Schnellzüge zur Einführung gelangen. Es ist immerhin recht zweifelhaft, ob man sich in Dänemark zu einem solchen Abkürzungsbau entschließt, wenngleich die Geländeverhältnisse durchaus günstig sind. Aber die finanziellen Verhältnisse der dänischen Bahnen sind seit mehreren Jahren nicht verlockend, und es ist kaum anzunehmen, daß das demokratisch sparsam regierte Land sich zu so großen Aufwendungen entschließt, nur um seine Bahnen dem durchgehenden Verkehr mehr als bisher dienstbar zu machen.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Bezirkseisenbahnrat Berlin.** Auf der Tagesordnung für die am 4. Oktober d. J. in Berlin stattfindende 45. Sitzung des für die Bezirke der Königlichen Eisenbahndirektionen Berlin und Stettin eingesetzten Bezirkseisenbahnrats stehen 1. Mitteilungen der Königlichen Eisenbahndirektionen über die seit der 44. Sitzung des Bezirkseisenbahnrats im Personen-, Güter- und Tierverkehr eingetretenen wichtigeren Änderungen und neu ausgegebenen Tarife, ferner über die wichtigeren Änderungen des Personenzugfahrplanes im Winter 1916/17 gegenüber dem vorhergehenden Fahrplan, 2. die Wahl eines stellvertretenden Mitgliedes für den Landeseisenbahnrat.

— **Nordseebäderverkehr (Ostfriesische Inseln).** Nach einer neueren Mitteilung des stellvertretenden Generalkommandos des X. Armeekorps ist die frühere Einstellung der Dampferfahrten im Verkehr mit Borkum für den öffentlichen Verkehr inzwischen wieder aufgehoben worden. Nach dem heutigen Stande der militärischen Verkehrsbestimmungen für den Besuch der ostfriesischen Nordseeinseln können an alle Personen — Militär und Zivil —, denen der Zutritt nach den Inseln militärischerseits gestattet worden ist, direkte Fahrkarten ausgegeben werden, wenn nach den veröffentlichten Fahrplänen und dem bestehenden Tarife eine Abfertigungsmöglichkeit besteht. Ebenso kann Gepäck direkt abgefertigt werden. Die Dampfer verkehren zwischen a) dem Festlande und Borkum nur auf der Strecke Emden-Borkum, b) dem Festlande und Juist auf der Strecke Norddeich-Juist, c) dem Festlande und Langeoog auf der Strecke Bensersiel-Langeoog, d) dem Festlande und Norderney auf der Strecke Norddeich-Norderney, e) dem

Festlande und Spiekeroog auf der Strecke Neuharlingersiel-Spiekeroog und f) dem Festlande und Wangerooge auf der Strecke Carolinensiel-Wangerooge. Hiernach können im Verkehr mit allen in den Verkehr einbezogenen Inseln — ausgenommen Spiekeroog — Personen und Gepäck direkt, jedoch nur über die angegebenen Wege, abgefertigt werden, wenn die militärische Erlaubnis vorliegt. Nach Spiekeroog kann direkt nicht abgefertigt werden, weil über Neuharlingersiel eine Abfertigungsmöglichkeit nach dem bestehenden Tarife nicht eingerichtet ist. Dahin muß die Abfertigung gebrochen und auf eine geeignete weitestgelegene Station vorgenommen werden.

— **Anerkennung für die Leistungen der sächsischen Staatseisenbahnverwaltung im Kriege.** Das Amtsblatt der Königl. Generaldirektion in Dresden vom 26. d. M. enthält an seiner Spitze folgende Mitteilung: 'Den Leistungen der sächsischen Staatseisenbahnverwaltung im Kriege ist erneut eine Allerhöchste Anerkennung zuteil geworden: Seine Majestät der Kaiser haben geruht, mir in meiner Eigenschaft als Präsident der Generaldirektion das Eiserne Kreuz 2. Klasse am weiß-schwarzen Bande zu verleihen, das ich als ein Zeichen hoher Würdigung des erfolgreichen, treuen Zusammenarbeitens der gesamten Beamten- und Arbeiterschaft der sächsischen Staatsbahnen in den beiden Kriegsjahren mit Stolz und Freude empfangen habe und in ehrendem Gedenken an meine Mitarbeiter tragen werde. Dr. Ulbricht, Präsident.

— **Wer trägt den Frachturkundenstempel?** Vom 1. August d. J. ab ist der Stempel für Frachturkunden im Wagenladungsverkehr bekanntlich bedeutend erhöht, für Stückgut neu eingeführt worden. In den Kreisen der Gewerbetreibenden wird jetzt erneut die Frage aufgeworfen, ob bei Lieferungsverträgen der Verkäufer oder der Käufer den Stempel zu tragen hat. Für die Lieferungsverträge, die vor dem 1. August d. J. abgeschlossen sind und nach diesem Zeitpunkt erfüllt werden, enthält das Gesetz selbst die Vorschrift, daß die Vertragschließenden, falls nichts anderes vereinbart ist, die Stempelerhöhung gemeinsam zu tragen haben. Auf Lieferungsverträge, die nach dem 1. August abgeschlossen werden, ist dagegen diese Bestimmung nicht anzuwenden, sondern es tritt die gesetzliche Regel wieder ein. Hierüber haben sich die Aeltesten der Kaufmannschaft von Berlin bereits 1906 bei der ersten Einführung des Frachturkundenstempels dahin geäußert, daß derjenige, der die Frachtkosten zu tragen hat, also in der Regel mangels besonderer Vereinbarung der Käufer, den Stempel bezahlen muß. Diese Auffassung hat das Reichsgericht in einem Urteil vom 13. Februar 1908 (Entscheidungen Bd. 68 S. 43) bestätigt.

— **Neue Wagen- und Flugzeugbau-Fabrik in Bayern.** Wie die „BZtg." mitteilt, wird in Fürth in Bayern in kürzester Frist eine große Fabrik zur Herstellung von Eisenbahnwagen und Flugzeugen ins Leben gerufen. Zu diesem Zwecke sind die der Stadt Fürth gehörenden, auf der sogenannten Hard gelegenen großen Ländereien für Fabrikzwecke außer dem etwa 300 000 m großen Gelände für Errichtung eines großen Flugzeugbaues erworben worden. Das neue Unternehmen „Bayerische Waggon- und Flugzeugwerke" wird durch die Mitwirkung der Gothaer Waggon-Fabrik Aktiengesellschaft errichtet. Der Bau wird sofort in Angriff genommen.

Sehr bedauerlich ist, daß die Firma den häßlichen undeutschen Ausdruck Waggon in ihre Bezeichnung aufgenommen hat, der in letzter Zeit infolge der Bewegung für die Reinigung der deutschen Sprache von unnötigen Fremdwörtern allmählich zurückgedrängt zu werden schien.

Österreich.

— **Eisenbahner-Erholungsheim in Neulengbach.** Das aus den Mitteln des Wohlfahrtsfonds der österreichischen Staatsbahnen für die Errichtung von Rekonvaleszenten- und Erholungsheimen für Staatsbahnbedienstete errichtete Heim in Neulengbach, das am 20. Juni d. J. eröffnet wurde (vergl. Nr. 57 S. 685 d. Ztg.), ist laut der Satzungen dazu bestimmt, solchen männlichen Bediensteten der österreichischen Staatsbahnen und österreichischen Privatbahnen, welche nach überstandenen Krankheiten oder Verletzungen zur Wiedererlangung ihrer vollen Gesundheit einer Erholung bedürfen, die Möglichkeit einer solchen Erholung zu bieten und die völlige Widerherstellung dieser Personen herbeizuführen oder zu beschleunigen.

Bis auf weiteres werden in diese Anstalt insbesondere auch kriegskranke und solche kriegsverletzte österreichische Eisenbahnbedienstete aufgenommen, welche sich entweder nach der Art ihrer Verletzung für eine Behandlung im Genesungsheime der kriegsverletzte Eisenbahner in Wien-Grinzing nicht eignen oder die nach abgeschlossener Spezialbehandlung in dieser Anstalt noch erholungsbedürftig sind. Ausgeschlossen von der Aufnahme sind alle mit Infektionskrankheiten behafteten Personen, bei denen noch Ansteckungsgefahr besteht, dann Personen, welche an Lungentuberkulose leiden oder dieser verdächtig sind, ferner Trunksüchtige und Geisteskranke.

Die Anstalt ist männlichen Bediensteten aller Klassen, also insbesondere auch Beamten zugänglich. Es sind 25 Plätze vorhanden, von denen 4 Plätze Bediensteten österreichischer Privatbahnen vorbehalten sind. Die Dauer des Aufenthaltes in der Anstalt ist im allgemeinen mit vier Wochen bemessen; in Fällen der Notwendigkeit kann diese Frist bis auf die Höchstdauer von drei Monaten verlängert werden.

Der Aufenthalt im Heime wird hinsichtlich des Anspruches auf den Bezug von Krankengeld dem Aufenthalte in einem Spitale im Sinne der Satzungen der Krankenkasse für das Personal der österreichischen Staatsbahnen gleichgehalten. Denjenigen in das Heim entsendeten Hilfsbediensteten der Staatsbahnen, welche während ihrer Unterbringung in der Anstalt nicht im Genusse ihrer ständigen Bezüge verbleiben und die Angehörige besitzen, deren Unterhalt sie aus ihrem Arbeitslohne zu bestreiten haben, wird, unbeschadet des satzungsmäßigen Krankengeldbezuges, zur teilweisen Deckung der ihnen durch den Aufenthalt in der Anstalt erwachsenden Nebenauslagen aus den Mitteln der Krankenkasse eine Unterstützung gewährt, welche für die gewöhnliche Dauer des Anstaltsaufenthaltes (vier Wochen) mit dem Pauschalbetrage von 30 K. und für jeden weiteren Tag des Anstaltsaufenthaltes mit einer Krone für den Tag festgesetzt wird.

Für jeden in die Anstalt aufgenommenen Bediensteten ist eine Verpflegungsgebühr zu entrichten, welche für das erste bis zum 30. Juni 1917 laufende Betriebsjahr mit 7 K. für den Verpflegstag festgesetzt wurde. Angefangene Verpflegstage sind als volle Verpflegstage zu rechnen. Diese Gebühr ist für jene Eisenbahnbediensteten, die einer Betriebskrankenkasse angehören, aus den Mitteln dieser Krankenkasse zu bestreiten. Bedienstete, welche keiner Betriebskrankenkasse angehören, haben die Verpflegsgebühr in der vorbezeichneten Höhe entweder aus eigenen Mitteln oder aus Zuwendungen zu leisten, die ihnen behufs Ermöglichung des Anstaltsaufenthaltes gewährt werden (Unterstützungen aus Betriebsmitteln für kriegskranke oder kriegsversetzte Personen, Geldhilfen aus dem Fonds der Standesfürsorge für kriegsverletzte Eisenbahner).

— **Uniformierung der Stadtbahnstationsschaffnerinnen.** Seit Anfang August ist auf allen Wiener Stadtbahnhöfen die Uniformierung der weiblichen Stationsbediensteten durchgeführt worden. Die neue vorgeschriebene Dienstkleidung besteht aus dunkelgrauer Tellerkappe mit Schirm. Der Blusenkragen hat auf orangerotem Grund das Abzeichen des Eisenbahndienstes und weiße Metallknöpfe. Auch die Kappe ist mit dem metallenen Eisenbahnerabzeichen geziert. Die „Abfahrtstrompete" wird an einer Postillonschnur getragen, wie überhaupt der Gesamteindruck der neuen Schaffnerinnenuniform der Postuniform ähnlich ist.

— **Vermächtnis.** Der kürzlich verstorbene Sektionschef im Eisenbahnministerium und Lokomotivenkonstrukteur Dr. Ing. Karl Gölsdorf in Wien hat dem Deutschen Museum in München letztwillig seine mehr als 1600 Bücher und Schriften über die Geschichte und Technik des Lokomotivbaues umfassende Sammlung vermacht. Die Plansammlung des Museums wurde außerdem durch über 1600 Zeichnungen und mehr als 6000 Photographien von Lokomotiven und Lokomotivteilen bereichert.

— **Sektionschef Adolf Ritter v. Doppler †.** In Kitzbühel ist am 24. Juli d. J. Sektionschef v. Doppler eines ruhigen Alterstodes gestorben. Er war der Sohn des berühmten Physikers Christian Doppler, Entdeckers des nach ihm benannten Dopplerschen Prinzips. Von dem großen Vater erbte er eine ungewöhnliche physikalische und mathematische Begabung; väterlicherseits früh verwaist, mußte Doppler sich unter schwierigen Verhältnissen durchringen, trieb Astronomie, Physik und technische Studien, welch letztere ihn zum Eisenbahnbau führten. Hier hat er Hervorragendes geleistet; bei den Tunnelbauten der Brennerbahn verdiente er als junger Mann sich die ersten Sporen, leitete hierauf verschiedene Bahnbauten in Oberungarn, um dann die gesamte technische Leitung der Arlbergbahn zu übernehmen. Bei der Wiener Stadtbahn löste er die schwierige Aufgabe, die Strecke so zu führen, daß sämtliche von der Bahn durchschnittenen Verkehrsadern erhalten blieben, bis auf eine einzige Nebenstraße. Er galt seinerzeit für den bedeutendsten Tunnelbauer; als daher beim Simplontunnel zwischen den schweizer und italienischen Fachleuten Schwierigkeiten entstanden, wünschten beide Teile Doppler als Schiedsrichter, welches ehrenvolle Amt er jedoch in seiner ungewöhnlichen Bescheidenheit, ja Selbstunterschätzung ebenso ablehnte, wie die ihm angebotene Professur an der Wiener Technik. Nichts für seine Person begehrend, alles für die Sache leistend, war er das **Muster** des pflichttreuen, altösterreichischen Beamten, dessen Leben Arbeit bedeutet.

Ungarn.

— **Reisekostenzulagen bei den ungarischen Staatseisenbahnen.** Auf Grund der Ermächtigung des Handelsministers hat die Direktion der Staatseisenbahnen kürzlich durch Erlaß angeordnet, daß vom 1. Juli d. J. an von den Angestellten Reisekostenzulagen in Anrechnung gebracht werden können. Die Zulage beträgt bei dem Beamtenpersonal (höhere und mittlere Beamte) von der II. Gehaltsklasse (Direktor) abwärts 4 K. für jeden in Anrechnung gebrachten Reisetag; bei den übrigen Angestellten mit einem Mindesttagesbezug von 3 K., 3 K., und bei jenen Angestellten, die nur 2 K. Tagelohn beziehen, 2 K. für jeden in Rechnung gebrachten Tag. Bei Verrechnung von höchstens 3 Reisetagen ist die Anrechnung der Zulage nach Maßgabe der außer dem Amtsort verbrachten vollen 24 Stunden zu berechnen. Bei Amtsreisen bei denen wenigstens 4 Tage verrechnet werden, ist hinsichtlich der Aufrechnung dieser Reisekostenzulage keine Beschränkung auferlegt. Diese Zulage ist selbst in dem Falle einfach zu berechnen, wenn für den Tag anderthalbfache (in Österreich, Bosnien und der Herzegowina) oder doppelte (für Reisen im Auslande) Reisegelder aufgerechnet werden. Die Zulage kann nicht beansprucht werden von jenen Angestellten, die einer Militär-Eisenbahndirektion oder einer anderen militärischen Organisation zugeteilt sind; die infolge von Versetzungen ihren Dienstort wechseln müssen; die auf demselben Dienstplatz ununterbrochen über zwei Monate Dienste leisten und denen dieser Umstand bei der Versetzung amtlich mitgeteilt wurde; ausgenommen sind ferner das Lokomotiv-, Kraftwagen- und Zugbegleitungspersonal, da diese Stunden- und Fahrgelder beziehen, und auch jene Angestellten, die für das Jahr ein für allemal festgesetzte Reisezulagen beziehen (z. B. Sektionsingenieure). Die für das innere und äußere Kriegsgebiet in Rechnung zu bringenden Reisekostenzulagen werden auf Grund obigen Erlasses eingestellt.

— **Die Schiffbarmachung der unteren Donau.** Die auf die Hebung des Donauverkehrs abzielende, sehr nützliche Bewegung, die in der bevorstehenden großen Donaukonferenz in Budapest ihren Höhepunkt erreichen soll, hat in der letzten Zeit auch eine umfangreiche Literatur zutage gefördert. Darunter zeichnet sich durch ihre besondere Sachlichkeit die (im Verlage der Franckschen Verlagsbuchhandlung in Stuttgart) unter dem Titel „Die ungarische Donau" erschienene Arbeit des Ministerialrates Kvassay, Vorstandes der Wasserbaudirektion im ungarischen Ackerbauministerium, aus, der auf die zahlreichen natürlichen Schwierigkeiten hinweist, die einer Entwicklung des Schiffsverkehrs auf der unteren Donau hindernd im Wege stehen. Sie können nur durch sehr kostspielige Regulierungsarbeiten, wobei Kvassay unter anderem auch einen zweckmäßigen Ausbau paralleler Schleusenkanäle befürwortet, und durch ebenfalls kostspielige Erhaltungsarbeiten (wie zum Beispiel ständige Baggerungen) behoben werden. Infolge dieser Umstände wird die Schiffahrt auf der Donau niemals so billig sein können wie der Seeverkehr. Bei den Verhältnissen vor dem Kriege kostete die Beförderung einer Kohlenladung von 650 t auf der Donau von Regensburg bis Galatz einschließlich der Schiffsabgaben am Eisernen Tor 10 192 ℳ, sonach 1,57 ℳ für den Meterzentner. Hingegen betrug die Fracht für eine gleiche Ladung Getreide von Galatz bis Regensburg einschließlich der Abgaben am Eisernen Tor 18 005 ℳ, demnach 2,78 ℳ für den Meterzentner. Auf dem Seewege aber beträgt die Fracht bei einer Ladung von 650 t Getreide unter gewöhnlichen Verhältnissen von Galatz nach Hamburg 12 Schilling für die Tonne, sonach insgesamt 7800 Schilling, was unter regelmäßigen Verhältnissen ebenso viel Mark entspricht; auf einen Meterzentner entfallen somit 1,20 ℳ. Der Unterschied zwischen Donau- und Seetransport beträgt demnach für die Endpunkte Regensburg und Hamburg 2,78 weniger 1,20, das ist 1,58 ℳ für den Meterzentner zuungunsten des Donautransportes. Dennoch ist der Auspruch Lists: „Die Nordsee ist längst mit dem Schwarzen Meer durch einen natürlichen Kanal verbunden. Er fließt an Gibraltar und Konstantinopel vorbei. Mit ihm kann eine Binnenwasserstraße niemals konkurrieren", nicht berechtigt. Der Donauverkehr ist in vielen Beziehungen unentbehrlich geworden, ganz abgesehen davon, daß die Frachtsätze der Flußschiffahrt nach dem Kriege auch nicht entfernt eine solche Steigerung erfahren dürften, wie sie bei den Frachtraten der Seeschiffahrt — schon mit Rücksicht auf die erhebliche Abnahme des Weltfrachtraums und auf die zu gewärtigende gewaltige Verkehrssteigerung —, für eine längere Zeitdauer zu erwarten ist.

— **Die Donaukonferenz in Budapest.** Bekanntlich hat das aus deutschen, österreichischen und ungarischen Vertretern gebildete vorbereitende Komitee zur Einberufung einer Donaukonferenz den Beschluß gefaßt, die an dem Ausbau der Donau-Schiffahrt beteiligten Städte und Vereinigungen zu einer Donaukonferenz nach Budapest einzuladen. Der Zeitpunkt dieser Tagung ist nunmehr auf den 4. September bestimmt. Die Konferenz wird im Saale der ungarischen Akademie der Wissenschaften zusammentreten. Die Gegenstände der Konferenz umfassen: Technische Arbeiten im Interesse der freien Schiffahrt (Berichterstatter: diplomierter Ingenieur Eduard Fock, Magistratsrat der Stadt Budapest); die Donau-Rechtsfragen zwischenstaatlichen Charakters (Josef Bleyer, rechtskundiger erster Bürgermeister der Stadt Regensburg), und die privatrechtlichen Fragen der Binnenschiffahrt (Advokat Dr. Richard Loebl, Präsident des Aussiger Elbe-Vereins). Anläßlich der Konferenz wird in der ungarischen Akademie der Wissenschaften auch eine Donau-Ausstellung veranstaltet. In der Donaukonferenz werden auch die Vertreter der an der Donau gelegenen deutschen und österreichischen Städte erscheinen.

Übrige europäische Länder.

— **Eisenbahnerausstand in Schweden.** Die Gefahr eines Ausstandes bei den Staatsbahnen, von der wir in Nr. 63 S. 749 berichteten, scheint bei ablehnendem Verhalten des das festangestellte Personal vertretenden Eisenbahnerverbandes, nicht zum wenigsten dank der Entschiedenheit der Verwaltung, beseitigt. Diejenigen, die ohne ordnungsmäßige Kündigung den Dienst verlassen haben, sind entlassen, durch Neuaufnahme auf Grund sehr guten Angebots ersetzt und bemühen sich bisher vergebens wieder aufgenommen zu werden. Dem durch den Ausstand vorübergehend eingetretenen Bremsermangel für Güterzüge hat die Eisenbahnverwaltung außer durch erhöhte Inanspruchnahme des „außerordentlichen" und „ordentlichen" Personals auch durch eine Maßnahme abgeholfen, die bei uns nicht zugelassen ist, für schwedische Verhältnisse aber eher vertretbar sein mag. Sie hat nämlich die ausständigen Bremser teilweise durch Einstellung von Personendrehgestellwagen mit Vakuumbremse ersetzt. Ein solcher Wagen hinter der Lokomotive eingestellt ersetzte je zwei Bremser. Daß dadurch Personenwagen dem zurzeit sehr lebhaften Verkehr entzogen wurden, war ja mißlich, mußte aber in Anbetracht der Verhältnisse in Kauf genommen werden. Die Eisenbahnverwaltung hat im übrigen neue Anstellungs- und Lohnvorschriften für das „Aspiranten"- und „zufällige" Personal der Staatsbahnen erlassen. An den getroffenen Bestimmungen interessiert, daß man in Schweden an manchen Orten eine „Kältezulage" gewährt, die auch in den neuen Lohnbestimmungen für Aspiranten Berücksichtigung gefunden hat. S.

— **Nachrichten von den schweizerischen Eisenbahnen.** Der Verwaltungsrat der Bundesbahnen hielt vor kurzem in Bern eine zweitägige Sitzung ab. Nach Kenntnisnahme der Geschäftsberichte der Generaldirektion über die beiden ersten Vierteljahre 1916 genehmigte der Verwaltungsrat den neuen Vertrag mit den badischen Staatsbahnen über die Mitbenutzung des badischen Bahnhofes in Konstanz durch die Bundesbahnen und den Vertrag mit der Leukerbad-Eisenbahngesellschaft über den Anschluß ihrer schmalspurigen Linie an die Station Leuk. Sodann erteilte er seine Genehmigung zu zwei für die Bundesbahnen bedeutungsvollen Entwürfen: den Plänen für die Erweiterung des Bahnhofes Schlieren mit einem Kostenbetrage von 2 070 000 Fr. und für den Bau eines neuen Lokomotivschuppens auf dem Hauptbahnhof Zürich mit einem Kostenbetrage von 4 460 000 Fr. Zu längeren Verhandlungen führte die Vorlage über die Vergebung der Unterbauarbeiten für die Druckleitung und Seilbahn des bekannten Kraftwerks Ritom. Hinsichtlich der Reiseentschädigungen für Dienstreisen ging der Verwaltungsrat über den in Nr. 64, S. 758/9 d. Ztg. erwähnten Antrag des Ausschusses hinaus und hob die seinerzeit aus Spargründen eingeführte Herabsetzung der Reisekosten-Entschädigungen gänzlich auf. Weiter berichtete die Generaldirektion, daß sie für die Gewährung von Frachtstundungen eine Gebühr eingeführt habe, um einen Ausgleich zu schaffen für der Eisenbahnverwaltung entstehende Zinsverluste. Endlich wurde davon Kenntnis gegeben, daß die Erklärung der Generaldirektion der italienischen Staatsbahnen zu dem Plane für die Erweiterung des Bahnhofs Chiasso eingegangen sei. Diese Erklärung enthalte zwar einige Abänderungen des ursprünglichen Planes, sie seien aber nicht grundsätzlicher Art, so daß die Generaldirektion hoffe, binnen kurzem eine Vorlage einbringen zu können. Von dem Umbau und der Erweiterung der Bahnhofsanlagen in Chiasso verspricht man sich eine wesentliche Erhöhung der Leistungsfähigkeit der Gotthardlinie. Bekanntlich hatten die in den letzten Jahren vorgekommenen Verkehrsstauungen, durch die der schweizerische und italienische Handel geschädigt wurde, zumeist ihren Grund in den unzulänglichen Chiassoer Bahnhofsanlagen. Der Plan zum Umbau dieses

Bahnhofs bildet zusammen mit den jetzt begonnenen Arbeiten zur Elektrisierung der Strecke Erstfeld-Bellinzona und der Verbesserung der Cenerilinie eine Reihe sich ergänzender Werke, wodurch die Verwaltung der Bundesbahnen zielbewußt die Leistungsfähigkeit der Gotthardbahn zu heben sucht. Wir werden über die Vorlage später berichten.

In die Personenzüge verschiedener Linien der Bundesbahnen sind neuartige Personenwagen eingestellt worden, die von den Reisenden mit großer Anerkennung begrüßt werden. Die neuen Wagen weisen, wie die „Schweiz. Eisenbahn-Ztg." berichtet, insofern eine sehr zweckmäßige Bauart auf, als sie trotz verhältnismäßig geringen Eigengewichts eine große Zahl Sitzplätze enthalten und trotz der Beschränkung auf zwei Achsen durch den großen Radstand von 9,20 m in allen Personen- und Schnellzügen verwendet werden können. Die stirnseitigen Plattformen sind offen gehalten (ohne Faltenbälge), so daß sich das Ein- und Aussteigen auf den zahlreichen Haltestellen gewöhnlicher Personenzüge schnell vollzieht. Der Wagenraum jeder Klasse enthält ein Raucher- und Nichtraucherabteil. Die Beleuchtung ist elektrisch nach dem System Brown-Bovery. Die Wagen besitzen Dampfheizeinrichtung, die von der Lokomotive aus bedient wird, und teilweise noch eine Luftheizanlage, die bei der Einstellung in Güterzüge eine Einzelbeheizung durch außerhalb der Wagen angebrachte Öfen mit Kohlenfeuerung ermöglicht. Die Herstellung erfolgte durch die Schweizerische Industriegesellschaft Neuhausen und die Wagenfabrik in Schlieren.

— **Der Eisenbahnbau in Rußland.** Seit mehr als einem Jahre hat das Ministerium der Verkehrsanstalten die bis dahin üblichen Mitteilungen über den Fortgang des Eisenbahnbaus unterbrochen. Zuletzt sind diese Mitteilungen im Juniheft 1915 des Journals für Statistik und Kartographie erschienen. Aus ihnen war zu entnehmen: die im Bau begriffenen Bahnen, die zum Bau genehmigten Bahnen und die von Monat zu Monat für den Betrieb eröffneten Bahnen. Man gewann also ein ziemlich gutes Bild über den Fortgang der Erweiterung des Eisenbahnnetzes. Offenbar sind diese interessanten Mitteilungen aus der Befürchtung unterblieben, daß das Ausland wertvolle Angaben, die die Kriegsziele des Landes gefährden könnten, ihnen entnehmen würde. Um sich ein Bild über den Gang des Eisenbahnbaus zu machen, bleibt jetzt nur noch übrig, die Allerhöchsten Genehmigungen der Beschlüsse des zweiten Departements des Reichsrats zu verfolgen. Daraus gewinnt man aber nur einen Einblick darüber, was genehmigt worden ist, nicht über was in der Ausführung begriffen oder im Bau vollendet ist. In dieser Beziehung enthält das 22. Heft des Wjestnik (Boten) des Ministeriums der Verkehrsanstalten interessante Mitteilungen. Zunächst bringt das Heft den Allerhöchsten Befehl zur Enteignung des Grund und Bodens zum Bau der folgenden Erweiterungsbauten: a) der Station Schuklino der Linie Rtischtschewo-Tawolshansk, Teilstrecke der Bahn Rjäsan-Uralsk, und b) zum gleichen Zwecke auf der Station Rybinsk der Bahn Moskau-Windau-Rybinsk.

Ferner findet man an derselben Stelle die Nachricht, daß der Beschluß des zweiten Departements des Reichsrats die Allerhöchste Genehmigung erhalten hat, demzufolge gestattet wird: a) der Kohlengruben-Aktiengesellschaft von Erastow, von der Station Dobropolje der Jekatherinen-Bahn eine Zweigbahn in einer Länge von 8 Werst zu bauen; b) der Eisenerz-Bergwerksgesellschaft „Bergwerk Karl", die vorhandene Zweigbahn von der Sation Schterowka, Station der Jekatherinen-Bahn, bis zu dem Bergwerk — etwa 3 Werst — zu verlängern; c) dem H. M. Leschtschinkoi, eine 20 Werst lange Zweigbahn von der Station Ssumy — Station der Südbahnen — zur Zuckerfabrik Ssijanizk zu erbauen. Allen drei Zweigbahnen ist gleichmäßig in Aussicht gestellt worden, daß, falls genügendes, altbrauchbares Schienen-, Drehscheiben- und Schienenbefestigungsmaterial auf den Staatseisenbahnen verfügbar sein sollte, dieses zum Bau kostenlos übergeben werden wird; ferner daß die Baukosten durch gleichmäßige Zuschläge von $^1/_{125}$ Kop. für Pud und 1 Werst zu den Beförderungssätzen allmählich getilgt werden sollen. Dieser Zuschlag kommt nicht nur für die Strecke der Zweigbahn, sondern auch auf den zunächst anschließenden Hauptbahnen zur Erhebung. Es ist dies übrigens die Form, unter der es in den letzten Jahren geglückt ist, mehrere Zweigbahnen zu erbauen. Endlich ist diesen bescheidenen Bauplänen gegenüber als Rückwirkung des Krieges zu vermerken, daß es den nachfolgenden, großen Bahnbauunternehmungen gestattet worden ist, die Erfüllung der ihnen auferlegten Zahlungen für Rechnung des Aktienkapitals, nach deren Erlegung erst zum Bau geschritten werden darf, hinauszuschieben bis zu einem Jahr, nachdem der Friede geschlossen worden ist. Es handelt sich hier um: a) die Südsibirische Bahn Semipalatinsk-Orsk, 1618 W. (= 1726 km); b) die Bahn Moskau-Woskressensk mit elektrischem Betriebe von Moskau nach Nowy-Jerussalim, 53 Werst (= 57 km); c) die Kuban-Schmalspurbahn von Kurgannaja nach Ustj-Labinskaja, 95 Werst (= 101 km).

Es soll das vorstehend Angeführte nur als Beispiel dafür mitgeteilt werden, innerhalb welcher Grenzen sich zurzeit der Eisenbahnbau, soweit sich das verfolgen läßt, bewegt; denn ganz ähnliche Angaben, wie sie hier gemacht worden sind, wiederholen sich in den amtlichen Veröffentlichungen häufig. Man gewinnt daraus den Eindruck, daß größere Unternehmungen nicht in Angriff genommen werden und daß es nur noch gelingt, kleinere Zufuhr-, Zweig- oder Nährbahnen, wie man sie in Rußland nennt, zu bauen. Hierbei sind natürlich nur die Privatbauten in Betracht gezogen; was der Staat und namentlich das Kriegsministerium im Interesse der Landesverteidigung baut, entzieht sich überhaupt jeder Kontrolle. In letzterer Beziehung sieht aber das Reichsbudget für 1916 z. B. den Bau einer Bahn Petersburg-Rybinsk nebst Zweigbahnen, 400 Werst (= 427 km) vor für einen Kostenaufwand von 40 Millionen Rubel. Diese Bahn ist, wie in der Tagespresse verlautbart, sogleich in Angriff genommen worden, wenigstens auf dem Petersburg zunächst liegenden Teile. m.

Fremde Erdteile.

— **Jahresversammlung des amerikanischen Betonvereins.** In der Zeit vom 14. zum 17. Februar 1916 hielt der amerikanische Betonverein seine 12. Jahresversammlung in Chicago ab. Auf dieser Versammlung wurde eine große Reihe bedeutsamer Vorträge gehalten. Oberingenieur Simpson von der Delaware-, Lackawanna- und Westbahn sprach über den Bau des Tunkhammock- und des Martinsbach-Viadukts. Professor Hatt von der Purdue Universität sprach über die Geschichte des Eisenbetons. Chemiker Rankin vom Carnegie-Institut in Washington sprach über die Chemie des Portlandzements. Professor Abrams vom Lewis-Institut in Chicago sprach über Versuche mit Sand. Er gibt jeder Sandart eine Feinheitszahl, die er aus der Festigkeit eines mit diesem Sande hergestellten Mörtels ableitet. Ingenieur Chapman von der Baugesellschaft Westinghouse, Church, Kerr & Co. in Neuyork beschrieb eine Sandprüfmaschine, die eine Prüfung in 10 Minuten gestattet. Ingenieur Johnson sprach über den Einfluß der Zeitdauer des Mischens auf die Festigkeitseigenschaften des Betons. Die Ingenieure Insly und Brown beschrieben eine Einrichtung zur Verteilung des Betons mittels Schüttröhren, bei welcher der Beton von der Mischmaschine aus in einen 60 m höher liegenden Behälter gehoben und von dort aus den Verbrauchsstellen durch Schüttrohre zugeführt wird. Das Verfahren soll sich besonders für die Massenanfertigung von Betongegenständen in Formen eignen. Ingenieur Sherwin sprach über die Herstellung von Formen zur Anfertigung von Betonkörpern. Ingenieur C. C. Brown sprach über Lieferungsbedingungen für Kies. Er führte unter anderem aus, daß es zweckmäßig sei, den Kies zunächst zu sieben und dann wieder aus Kieselsteinen und Sand künstlich zusammenzusetzen, weil ein künstlich zusammengesetzter Kies seiner gleichmäßigen Beschaffenheit wegen eine größere Festigkeit gäbe als der natürlich gemischte Kies. Die Festigkeit des Betons hänge in erster Linie von der Beschaffenheit des im Kies enthaltenen Sandes ab, und zwar habe sehr feiner Sand die ungünstigsten Ergebnisse. Übrigens sei der Einfluß des Sandes auf Zug- und Druckfestigkeit verschieden; manche Sandarten ergäben eine höhere Druckfestigkeit, andere eine höhere Zugfestigkeit.

— **Der drohende Eisenbahnerausstand in den Vereinigten Staaten von Amerika.** Reuter meldet aus Washington, 26. August: Präsident Wilson begab sich heute nachmittag nach dem Kapitol, wo er eine Besprechung mit den Führern der politischen Parteien über eine Abänderung der Commerce Commission Bill hatte, um die Frachtsätze zu erhöhen, und es dadurch zu ermöglichen, den Eisenbahnangestellten höhere Löhne zu zahlen. Wilson erörterte ferner die Frage, ob eine Veranstaltung möglich sei, wodurch künftig Eisenbahnerstreiks verhindert werden könnten. Später hatten die Eisenbahnpräsidenten eine Beratung über die Vorschläge Wilsons. Diese bestehen darin, daß die Eisenbahnbediensteten den Achtstundentag mit Zehnstundenlöhnung annehmen sollen. Die Eisenbahnpräsidenten wünschen dagegen, die ganze Frage einschließlich der Löhne und der Arbeitsdauer einem schiedsgerichtlichen Urteil zu unterwerfen. Die Vertreter der Eisenbahner fangen an ungeduldig zu werden und drohen sofort zu streiken, wenn ihre Forderungen nicht unbedingt angenommen werden oder der Kongreß Maßregeln ergreift, um die Lage sofort zu bessern.

Einem Londoner Telegramm vom 27. August zufolge meldet Reuter hierzu weiter aus Washington: Da die Präsidenten der Eisenbahnen die Vorschläge Wilsons offenbar endgültig abgelehnt haben und auch die Eisenbahner eine unversöhnliche Haltung einnehmen, besteht die ernste Gefahr eines Streiks auf allen Eisenbahnen des Landes. Man glaubt, daß nur ein schnelles Eingreifen des Kongresses der Lage ihren Ernst nehmen kann. Die Eisenbahner sind bereit, auf den Ruf ihrer Führer sofort die Arbeit niederzulegen.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Nachruf.

Gestern verschied im 65. Lebensjahre nach mehrwöchigem schweren Leiden der

Königliche Eisenbahndirektor

Herr Dr. jur. **Joseph Drilling,**

Vorstand des Eisenbahn-Verkehrsamtes 2 in Coblenz.

44 Jahre hindurch hat der Verstorbene seine Kräfte der Staatseisenbahnverwaltung gewidmet. Stets dienstbereit und arbeitsfreudig, war er in verschiedenen verantwortungsreichen Stellungen tätig. Seit 1909 verwaltete er in vorbildlicher Pflichttreue das Verkehrsamt 2 in Coblenz und beteiligte sich bis in die jüngste Zeit mit ausgezeichnetem Erfolge an der Bewältigung der vielseitigen Aufgaben, die seit Ausbruch des Krieges an die Verwaltung herantraten. Seinen Untergebenen ein gerechter, fürsorgender Vorgesetzter, war er uns ein lieber Mitarbeiter, dessen Andenken wir allezeit in hohen Ehren halten werden.

Saarbrücken, den 22. August 1916. (1142)

Der Präsident
und die höheren Beamten der Königlichen Eisenbahndirektion.

2. Eröffnung von Stationen.

Am 5. September d. J. wird der Bahnhof 4. Klasse Jacobsdorf (Kr. Rosenberg [Westpr.]) an der Neubaustrecke Riesenburg-Miswalde für den Wagenladungsverkehr eröffnet. Die Annahme und Auslieferung von Gegenständen, zu deren Ver- oder Entladung eine feste Rampe erforderlich ist, sowie von Sprengstoffen ist ausgeschlossen.

Mit dem gleichen Tage wird der neue Bahnhof in den Staats- und Privatbahn-Gütertarif einbezogen.

Nähere Auskunft über die Höhe der Frachtsätze erteilen die Abfertigungsstellen.

Danzig, den 24. August 1916. (1150)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich
namens der beteiligten Verwaltungen.

3. Güterverkehr.

Mitteldeutsch-Südwestdeutscher Güterverkehr.

Am 1. November 1916 treten im Verkehr mit den württembergischen Nebenbahnstationen Degerloch, Möhringen (Filder), Bronnweiler, Gomaringen und Gönningen Frachterhöhungen in Kraft. Außerdem werden die gleichartigen Stationen Bernhausen, Echterdingen, Neuhausen (Filder) und Plieningen-Hohenheim in den Tarif aufgenommen.

Näheres durch die beteiligten Abfertigungsstellen.

Erfurt, den 21. August 1916. (1144)
Königliche Eisenbahndirektion.

Badisch-Württembergischer Güterverkehr.

Auf 1. November 1916 treten im Verkehr mit den Stationen nachstehend genannter württembergischer Privatnebenbahnen, nämlich

der Filderbahn,
der Härtsfeldbahn (Aalen-Dillingen),
der Strohgäubahn (Korntal-Weißach),
und der Nebenbahn Reutlingen-Gönningen

Frachterhöhungen ein. Auf den gleichen Zeitpunkt werden weitere Stationen der Filderbahn in den direkten Verkehr einbezogen. Näheres in unserem Tarifanzeiger.

Karlsruhe, 25. August 1916. (1146)
Gr. Generaldirektion
der Staatseisenbahnen.

Tfv. 1100, Heft 1, Oberschlesischer Staats- und Privatbahn-Kohlenverkehr — Heft 1 — Östliches Gebiet, gültig vom 1. September 1913.

Mit Gültigkeit vom Tage der Betriebseröffnung wird die zum Eisenbahndirektionsbezirk Posen gehörige Güterladestelle Hahnau in die Abteilung A, Frachtsätze für Einzelsendungen, einbezogen.

Kattowitz, den 22. August 1916. (1149)
Königl. Eisenbahndirektion Kattowitz,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Sächsisch-Südwestdeutscher Güterverkehr. Tarifheft 4.

Vom 1. November 1916 an erhalten die Stationen Degerloch und Möhringen (Filder) in der Kilometertafel I den Zusatz „Zu". Am gleichen Tage treten geänderte Entfernungen für die Stationen Bronnweiler, Gomaringen, Gönningen und Weißach und neue Entfernungen für die Stationen Bernhausen, Echterdingen, Neuhausen (Filder) und Plieningen-Hohenheim in Kraft. Näheres ist aus unserem Verkehrsanzeiger und dem Tarif- und Verkehrsanzeiger der Preußisch-Hessischen Staatseisenbahnen zu ersehen.

Dresden, am 26. August 1916. (1147)
Kgl. Gen.-Dir. d. Sächs. Staatseisenb.,
als geschäftsführende Verwaltung.

Direkter Güterverkehr mit der k. u. k. Heeresbahn Nord. (Verkehr mit Österreich.) Eisenbahngütertarif vom 1. August 1916. Einführung eines neuen Artikeltarifes für Holz.

Mit Gültigkeit vom 10. September 1916 bis auf Widerruf, bzw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens bis 1. Februar 1917 wird der Tarif 32 für Holz in den obbezeichneten Eisenbahngütertarif einbezogen.

Auskunft erteilen die beteiligten Eisenbahnverwaltungen.

Wien, 25. August 1916. (1151)
K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der beteiligten Verwaltungen.

4. Verdingungen.

Werkholzlieferung.

Der Werkholzbedarf der K. Eisenbahnwerkstätten ist zu vergeben.

Bedingungen und Sortenverzeichnis kostenfrei bei der unterzeichneten Stelle, wo die Angebote (Aufschrift „Werkholzlieferung") am 7. September vormittags 10 Uhr, eröffnet werden.

Zuschlagsfrist 4 Wochen. (1140)

Cannstatt, den 17. August 1916.
K. Eisenbahn-Werkstätteninspektion.

Verdingung

der Lieferung von Werkstattsmaterialien für die Königl. Eisenbahndirektionen Altona, Cassel, Erfurt, Hannover und Münster i. W. für das II. Halbjahr des Etatsjahrs 1916 und zwar:

A. 282 000 m nahtlosen Siederöhren, 38 000 m nahtlosen Siederohranschweißenden und 3680 m nahtlosen Rauchrohre, 68 500 m nahtlosen Leitungsrohren.

B. 2900 Stück Pufferunterlagsplatten, 1900 Stück Zugstangenmuffen, 132 Stück Zughakenführungen.

Eröffnung der Angebote am Dienstag den 12. September 1916
zu A vormittags 11 Uhr,
zu B vormittags 11¾ Uhr.

Verdingungsunterlagen gibt unser Zentralbureau gegen 1 ℳ zu A, 80 ₰ zu B, bar, in Zimmer 292 ab. Zuschlagsfrist bis 10. Oktober 1916.

Hannover, den 22. August 1916. (1143)
Königliche Eisenbahndirektion.

5. Verkauf von Altmaterialien.

Alte zu Eisenbahnzwecken nicht mehr verwendbare Oberbaumaterialien, wie Herz- und Kreuzungsstücke, Zungenvorrichtungen, Blech-, Eisen-, Guß- und Stahlschrot sollen in verschiedenen Losen verkauft werden. Angebotbogen und Bedingungen können in unserm Zentralbureau, Fürstenstr. 1—10, eingesehen auch von dort gegen portofreie Einsendung von 50 ₰ in bar (nicht in Briefmarken) bezogen werden. Die an uns einzusendenden Angebote werden am 9. September, vorm. 11 Uhr im Verwaltungsgebäude, Fürstenstraße 1—10 eröffnet. Der Zuschlag erfolgt bis zum 30. September. (1148)

Königliche Eisenbahndirektion
Magdeburg.

6. Offene Stellen.

Stationsassistent

militärdienstfrei und kautionsfähig, für unsere Neubrandenburg—Friedländer Eisenbahn zum baldigen Eintritt gesucht. Im Nebenbahndienst erfahrene, mit der direkten Güterabfertigung durchaus vertraute Bewerber wollen ihre Bewerbungen mit Lebenslauf und Zeugnisabschriften und unter Angabe ihrer Gehaltsansprüche richten an Centralverwaltung für Sekundärbahnen Herrmann Bachstein, Berlin, Großbeerenstraße 88/89. (1145)

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Eisenbahndirektions-Präsident a. D. v. Mühlenfels in Berlin.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nummer 69. **2. September 1916.** **LVI. Jahrgang.**

Inhalt:

Die Bestrebungen der preußischen Staatseisenbahnverwaltung zur Einschränkung des Bargeldverkehrs.

Frachturkundenstempel und Bargeldverkehr.

Die bayerischen Staatsbahnen im Jahre 1914.

Die Niederschriften über die Sitzungen der ständigen Tarifkommission als Belehrungsmittel für die Tarifbeamten.

Nachrichten.

Deutschland: Eiersendungen. — Anrechnung von Hilfsunterbeamtendienstzeit als pensionsfähige Dienstzeit. — Bezirkseisenbahnrat Bromberg. — Keine Erhöhung der Eisenbahngütertarife. — Die Braunschweig-Schöninger Eisenbahn. — Prignitzer Eisenbahn. — Hauptversammlung des Vereins deutscher Spediteure. — Rheinischer Stahlwerksverband. — Personalnachrichten.

Österreich: Auszeichnung des Eisenbahnministers. — Wagenbeistellung im böhmischen Braunkohlengebiet. — Die ersten Gepäckträgerinnen. — Plattformverglasung bei älteren Straßenbahnwagen. — Die Bedeutung der österreichischen Schiffahrt im Außenhandel Österreichs. — Die Staatskohlenwerke im Kriege.

Rumänien: Der Krieg mit Rumänien.

Übrige europäische Länder: Frauen bei der Paris-Lyon-Mittelmeer-Bahn. — Eröffnung der Brienzerseebahn. — Ausstandsandrohung der englischen Eisenbahner. — Die Eisenbahn Rjäsan-Uralsk.

Fremde Erdteile: Eisenbahnverhältnisse in Japan. — Ausstandsbefehl für die amerikanischen Eisenbahner. — Der drohende Eisenbahnerausstand in Amerika.

Allgemeines.

Rechtspflege.

Amtliche Mitteilungen.

Amtliche Bekanntmachungen.

Die Bestrebungen der preußischen Staatseisenbahnverwaltung zur Einschränkung des Bargeldverkehrs.

(Schluß aus Nr. 68.)

C. Die eintägige Frachtstundung.

Bekanntlich bestehen bei allen deutschen Eisenbahnverwaltungen Einrichtungen, die es ermöglichen, daß der Verfrachter nicht jede Sendung einzeln zu bezahlen hat. (Frachtstundungen.) Bei den preußischen Staatsbahnen erfolgt die Abrechnung monatlich. Von dieser Einrichtung machen größere Firmen reichlichen Gebrauch, wenn auch nicht immer so reichlich, wie es die Verwaltungen wünschen, obwohl Zinsen seitens der Eisenbahn nicht berechnet werden, der Stundungsnehmer also nicht nur keine Kosten, sondern sogar geldliche Vorteile hat. Der Grund liegt wohl darin, daß Geschäfte selbst von nicht unbedeutendem Umfange nicht immer eine zuverlässige Buchführung haben und deshalb wünschen, ihre Frachtverbindlichkeiten entweder alsbald zu begleichen oder doch jederzeit über ihren Betrag unterrichtet zu sein.

Die Bedeutung des Zahlungsverkehrs bei den Eisenbahnkassen ist nun aber nicht gering: die preußischen Staatseisenbahnen nahmen aus dem Güterverkehr im Jahre 1913 weit über ein und eine halbe Milliarde Mark ein. Der Betrag der in Wirklichkeit auf dem Bruttokonto abgewickelten Einnahmen ist aber noch höher, als die ausgewiesene Einnahmeziffer, da in den rechnungsmäßigen Einnahmen die Zu- und Absetzungen (Frachtberichtigungen) sowie die lediglich vermittelten Zahlungen (Nachnahmen, Anteile fremder Bahnen usw.) nicht erscheinen. Es war also der Mühe wert, wenn die preußischen Staatseisenbahnen vor einigen Jahren den Versuch machten, weitere Kreise zur bargeldlosen Frachtenzahlung heranzuziehen. Dies war in der Form der eintägigen Frachtstundung beabsichtigt.

Als Anhalt diente ein seit längerer Zeit in Hamburg bei den Eisenbahnkassen geübtes Verfahren. Dies hing damit zusammen, daß in Hamburg der Scheck als Zahlmittel sich viel früher eingebürgert hatte, als im übrigen Deutschland. Dieses Hamburger Verfahren sei im Nachstehenden kurz beschrieben:

Die eintägige Frachtstundung in Verbindung mit der Giroüberweisung der gestundeten Frachten usw. besteht in Hamburg seit dem Jahre 1885. Nach den Bedingungen, die im Einverständnisse mit der Hamburger Handelskammer festgesetzt worden, sind die Stundungsnehmer verpflichtet, die sämtlichen Schuldbeträge, über die ihnen an einem Tage Rechnung zugeht, am folgenden Tage unweigerlich durch Gutschrift des Gesamtbetrages auf das Reichsbankgirokonto der betreffenden Eisenbahngüterkasse zu begleichen. Geht ein Betrag nicht ein, so ist sofort Barzahlung zu leisten. Zweckmäßig wäre es hier vielleicht, daß das Bankhaus auf Grund einer ein für alle Mal geltenden Ermächtigung die Frachtschuld an die Güterkasse ohne Weiteres zahlt. Eine sofortige Nachprüfung der Forderung ist in der Regel ohnedies weder möglich noch überhaupt irgendwie erforderlich. Die Regelung von Anständen muß von der Zahlung fälliger Frachtschulden durchaus getrennt werden, wenn ein prompter Geschäftsgang erzielt werden soll.

Die Tagesstundungsnehmer erhalten als Einzelrechnungen die Fracht- und Zollpapiere.

Die Frachtbriefe über die für die Tagesstundungsnehmer ankommenden Güter werden bei der Nachprüfung der Frachtbriefe ausgesondert und für sich in Verrechnungskarten eingetragen.

Über die von den Tagesstundungsnehmern zu zahlenden Beträge wird von der Güterkasse ein Tagesstundungsbuch geführt (in Tagesheften, die nach Monatschluß vereinigt werden.) In das Tagesstundungsbuch werden aus den Verrechnungskarten, den Rechnungen über Frankaturen und Nebengebühren sowie aus den sonstigen Einzelbelegen die Beträge eingetragen (zum Soll gestellt), die von den Tagesstundungsnehmern an dem betr. Tage im Girowege überwiesen werden sollen.

Das Tagesstundungsbuch wird gleichzeitig als Tageskassenkonto über Einnahmen im Giroverkehr angesehen und nach Erledigung ebenso, wie die Tageskassenkarten der Schalterbeamten, aufbewahrt.

Die Beträge der Nachnahmen und der sonstigen Zahlungen, die im Girowege überwiesen werden sollen, werden zusammengestellt. Die Zusammenstellung wird demnach als Tageskassen-

karte über Zahlungen im Giroverkehr angesehen und behandelt.

Die einzelnen Bankhäuser erhalten über die im Girowege für ihre Kunden überwiesenen Beträge keine Einzelbenachrichtigungen für jeden Kunden, sondern eine Sammelaufgabe (Aufgabezettel), in der für jeden einzelnen Empfangsberechtigten der ihm zustehende Gesamtbetrag — in Übereinstimmung mit der Angabe in der eben erwähnten Zusammenstellung — eingestellt wird. Die einzelnen Empfangsberechtigten erhalten dagegen keine besondere Mitteilung.

Der Erfolg dieses einfachen und zweckmäßigen Verfahrens, das von der Reichsbankverwaltung lebhaft begrüßt wurde, ist bisher recht gering gewesen.

Die Gründe sind verschieden. Für die Versender und Empfänger, denen die Güter von und zur Eisenbahn durch den bahnamtlichen Rollfuhrmann oder einen Spediteur besorgt werden, scheidet die unmittelbare Frachtzahlung an die Eisenbahn überhaupt aus. Es bleiben also die Spediteure und die sogenannten Selbstabholer übrig. Erstere haben vielfach Monatsstundung, die wie bemerkt namentlich den Vorzug der längeren zinsfreien Stundung bietet. Bei den übrigen macht sich der Einfluß der allgemeinen Rückständigkeit der Zahlungsweise geltend: Der Vermieter, die Lieferanten, die Angestellten wollen ihre Forderungen in barem Gelde bezahlt haben. Also müssen die Firmen ohnehin größere Barvorräte halten und ziehen es vor, auch ihre Forderungen und Schulden im Verkehr mit der Eisenbahn in bar auszugleichen.

D. Der buchmäßige Geldverkehr im Kriege.

Die Ergebnisse unserer Betrachtungen können wir in folgenden Sätzen zusammenfassen:

Der Krieg hat uns eine Reihe von überraschenden und in ihrer Ursache zum Teil noch nicht erkannten Erscheinungen auf dem Gebiete des Wirtschaftslebens gebracht. Hierzu gehört unter anderem die Entwertung unserer Währung. Diese erklärt sich zu einem Teile aus der Behinderung unserer Ausfuhr, aus der Passivität unserer Handelsbilanz und aus der beinahe vollständigen Unmöglichkeit, unsere Auslandsguthaben zu verwerten. Immerhin sind diese Erklärungen in ihrer Gesamtheit nicht zureichend. Es tritt zweifellos hinzu auch eine systematisch planmäßige Einwirkung der uns feindlichen Geldmächte. Man muß sich gegenwärtig halten, daß England die größte Kapitalmacht unseres kapitalistischen Zeitalters war und selbstverständlich alle Mittel auch auf diesem Gebiete in Bewegung gesetzt hat, um unsere finanzielle Stellung im Kriege zu erschüttern. Einen äußeren Anlaß hierzu hat auch die Höhe unserer Notenausgabe geboten, obwohl diese durch die Notenausgabe in den uns feindlichen Staaten weit übertroffen worden ist. Aber auch sachlich ist eine steigende Notenausgabe keineswegs wünschenswert. Die Note ist ein Wertzeichen d. h. ein Träger von Geldwerten, also selbst Geldwert. Einen Goldwert hat sie aber nicht. Ihr Wert beruht nur auf dem Vertrauen, das ihr Ausgeber genießt. Nun wird dieses Vertrauen gestützt durch die Vorschrift der Dritteldeckung in Gold, die von unserer Reichsbank in gleicher Weise wie im Frieden voll erfüllt worden ist. Wird das Gold aus dem Verkehr zurückgezogen, wie es in allen kriegführenden Staaten geschehen ist, so bleibt der Zustand bestehen, daß das im Umlauf befindliche Geld im wesentlichen Papiergeld, d. h. lediglich auf das Vertrauen des Annehmenden angewiesen ist.

Es ist nun klar, daß unsere finanzielle Stärke von mehr oder weniger übelwollenden Kreisen im neutralen Ausland gern bezweifelt und daß als Zweifelsgrund auch die Höhe des Notenumlaufs verwendet wird.

Sodann ist die Höhe des Notenumlaufs begrenzt, solange die Vorschrift der Golddeckung besteht. Wenn auch die letztere infolge der opferwilligen Sammeltätigkeit weiter wächst, so hat das naturgemäß seine Grenzen. Golderzeugungsstellen haben wir in unserem Machtbereich nicht, dagegen sind unsere Feinde, sowohl England wie Rußland, in der Lage, ihre Goldvorräte zu erweitern. Hält man sich ferner gegenwärtig, daß Gold an sich nichts anderes als jedes der übrigen Tauschgüter ist, so könnte an sich auch jedes andere Gut als Gold zur Deckung für die Notenausgabe dienen. Da dies nicht der Fall ist, gerät im Krieg jedes Land, das kein Gold erzeugt, in Nachteil gegenüber de Gold erzeugenden Ländern, obwohl es für die Vertrauenswürdig keit der Note offenbar nur darauf ankommen kann, wie star das Wirtschaftsleben ist, das hinter der die Note ausgebende Stelle steht.

Hierzu tritt aber endlich ein Weiteres:

Der Zahlungsverkehr ist nicht das ganze Jahr hindurch gleichmäßig stark. Er hat seine Höhepunkte, das sind die Tage, a denen der wirtschaftliche Verkehr seine Verpflichtungen z regeln pflegte. Früher waren das vor allem die großen Messen Leipziger Messe oder besondere, seit alters übliche Zeiten, z denen man zusammentrat, Geschäfte regelte und zahlte: Kiele Umschlag. Heute sind am wichtigsten die Vierteljahrswenden die sogenannten Ultimotage. An diesen finden massenhafte Aus gleichungen, Zahlungen von Gehältern, Löhnen, Lieferungen Abwicklungen von Börsen- und anderen Geschäften statt. Folge weise sind ebenso massenhafte Zahlungsmittel hierfür nötig Diese sind im freien Verkehr nicht in dem erforderlichen Um fange vorhanden. Der Verkehr muß sich, um die Verpflichtun gen bar erfüllen zu können, an die großen Geldvermittler, di Banken wenden. Diese greifen auf die Zentralanstalt, di Reichsbank zurück. Hier strömen also alle Anforderungen zu sammen. Ihnen kann die Reichsbank nicht in unbeschränkten Maße genügen; denn auch sie verfügt nicht über ungemessene Zahlmittel. Sie hilft sich durch „Bremsen", d. h. durch Erhöhung des Geldsatzes der „Diskontrate". Wer also ultimo Geld braucht, muß hierfür hohen Leihzins zahlen. Steigt der Geldsatz über ein gewisses Maß, so erhalten wirtschaftlich schwache Geldbedürftige auch wohl überhaupt kein Geld. Was das für den einzelnen bedeutet, ist leicht zu ermessen; derartige Geldknappheiten können unter Umständen aber sogar allgemeine Krisen zeitigen.

An die Stelle des Goldes als Mittel der Notendeckung etwas anderes zu setzen, sind wir nicht in der Lage. Wohl aber können und müssen wir die Note als Zahlungsmittel durch den Buchverkehr ersetzen. Dessen Geschichte und Eigenart näher darzulegen, wird sich hier vielleicht später Gelegenheit finden. Der Zweck dieser Zeilen ist, auf die Bedeutung der Frage für den Eisenbahnverkehr hinzuweisen.

Es kann für die Aufklärung in diesem Punkte nicht genug geschehen, und es ist zu hoffen, daß diese Aufklärung dazu führen wird, daß bald jede Behörde, jede Firma, jeder wohlhabendere Privatmann sein Bankkonto und sein Postscheckkonto hat und von ihm fleißig Gebrauch macht. Bald — denn Eile tut not. Man kann zweifelhaft sein, ob auch nicht hier ein Anlaß für einen Eingriff des Staates wäre. Einen günstigen Einfluß wird ja zweifellos der neu eingeführte Quittungsstempel ausüben, da bei Zahlung durch Buchüberweisung eine Quittung der Regel nach nicht nötig sein wird. Es wäre aber auch denkbar, daß der Staat einen unmittelbaren Druck ausübte, etwa in der Richtung, daß er Zahlungen an seine Lieferanten — abgesehen von ganz kleinen — grundsätzlich nicht in bar leistete, daß er die Gehälter der höher bezahlten Beamten ebenfalls grundsätzlich nur durch Buchüberweisung zahlte. Denkbar wäre auch eine Vorschrift, daß jeder Kaufmann im Sinne des Handelsgesetzbuches ein Bankkonto oder Postscheckkonto haben müßte. Denkbar wäre auch endlich ein staatlicher Druck zur vermehrten Frachtenzahlung ohne Bargeld. Bisher sind die eifrigen Versuche der Eisenbahnverwaltung in dieser Richtung nicht von vollem Erfolge gekrönt worden, weil die Verwaltung bisher lediglich auf das Verständnis und den guten Willen der so außerordentlich verschiedenartigen Kreise der Verfrachter angewiesen war.

Es soll das alles hier nur angedeutet und nicht als Vorschlag betrachtet werden. Es handelt sich jetzt nur darum, das Interesse und die Opferwilligkeit auch für diese neue Frage in das Feld zu rufen und die Erörterung in möglichst weite Kreise zu tragen. Gemeinsinn und Selbstverleugnung werden, das ist zu hoffen, dann das übrige tun.

Frachturkundenstempel und Bargeldverkehr.

Die in Nr. 46, S. 541 d. Ztg. in der Abhandlung über das gleiche Thema geschilderten Vorteile lassen sich in noch einfacherer Weise erreichen, wenn das bei der seinerzeitigen Einführung des Frachturkundenstempels geübte Bezugsverfahren wieder eingeführt wird.

Wie bekannt, kauften in der ersten Zeit des Bestehens des Frachturkundenstempelgesetzes die Eisenbahn-Hauptkassen die Stempelmarken bei den Hauptkassen der Oberzolldirektionen für den ganzen Eisenbahndirektionsbezirk. Die Anforderung und Überweisung der Stempelmarken seitens der Dienststellen ging in der gleichen Weise vor sich wie bei den Eisenbahnmarken. Dieses Verfahren hatte den Vorteil, daß sich die einzelnen Zollkassen der Zollämter mit der Abgabe der Stempelmarken an die Eisenbahndienststellen überhaupt nicht zu befassen brauchten. Der Grund der Aufhebung dieser Art Anforderung für die Stempelmarken ist zwar den Güterabfertigungen seinerzeit nicht bekannt geworden, die hiermit verbundenen Vorteile wurden aber von den Güterabfertigungen ungern aufgegeben. Die Bestände an Stempelmarken konnten infolge Aufgabe dieses Vorteils bei den Güterabfertigungen zwar niedriger gehalten werden, weil die Bezugsmöglichkeit der Marken täglich besteht, sofern ein Zollamt sich am Stationsorte befindet, es ergab sich aber dafür der Nachteil, daß eine größere Anzahl Botengänge zu den Zollämtern veranlaßt wurden und alle Zollkassen mit der Anforderung, Aufbewahrung und Abgabe der Stempelmarken sich befassen mußten. Da, wie mir bekannt, die Zollkassen den erforderlichen Bedarf an Frachturkundenstempelmarken bei der zuständigen Stelle auch nur allmonatlich einmal anmelden dürfen, wie dies die Güterabfertigungen bei der Eisenbahnhauptkasse ausführen mußten, so ist in der Aufbewahrung und Vorhaltung der Stempelmarken nur darin ein Unterschied eingetreten, daß die für einen Monat erforderlichen Marken jetzt bei der Zollkasse anstatt bei der Eisenbahndienststelle als Bedarfsstelle aufbewahrt werden..

Um also den bargeldlosen Verkehr hier zu fördern, ist es nur erforderlich, zu dem alten Bezugsverfahren zurückzukehren.

Ferner wäre zu bemerken, daß die Eisenbahnverwaltungen von dem Recht, die Marken durch den Versender oder Empfänger auf den Urkunden anbringen zu lassen, wohl kaum Gebrauch machen werden, weil die Frachtbriefformulare einmal sowohl zu Stückgut- wie zu Wagenladungssendungen Verwendung finden und bei letzteren die Frachthöhe bis zu 25 ℳ oder darüber für die Stempelhöhe in Frage kommt. Es müßte sonach auf Frachtbriefen, die eingedruckte Stempelmarken aufweisen würden und für Wagenladungen Verwendung finden, der richtige Stempelbetrag durch ergänzende Marken dargestellt werden, wodurch die Auflage besonderer Marken erforderlich werden würde. Mit der Einführung von Frachtbriefformularen mit eingedruckter Stempelmarke würden sich auch noch eine ganze Anzahl anderer Schwierigkeiten insbesondere Erstattungsanträge ergeben.

Mit größter Freude würde dagegen von den Abfertigungsbeamten eine Maßnahme begrüßt werden, wenn die Eisenbahnverwaltungen an den Bundesrat mit dem Wunsche herantreten, wenigstens in dem deutschen Binnenverkehr, der ja fast 98 % des Gesamtverkehrs ausmacht, von dem im neuen Frachturkundenstempelgesetz ausgesprochenen Rechte

„Der Bundesrat kann die Entrichtung der Abgabe in anderer Weise als zu der Urkunde auch noch in anderen Fällen anordnen"

Gebrauch zu machen.

In meinem Vorschlage „Einfache statt doppelte Rechnungslegung im Güterverkehr", der übrigens bei der heutigen Papiernot erneut an Bedeutung gewinnt, (Nr. 53 Jahrgang 1912 dieser Ztg.), gestattete ich mir bereits vorzuschlagen (Punkt 6 meines Vorschlages) die Einziehung des Frachturkundenstempels als Versandnebengebühr und dessen gemeinsame Abführung durch die Kontrollstelle bzw. Hauptkasse an die Zollverwaltung zu bewirken. Um dies durchzuführen, ist es nur erforderlich, daß in den entsprechenden Rechnungsformularen eine besondere Spalte für die Verrechnung des Frachturkundenstempels eingeführt wird. Da bei der augenblicklichen Papierknappheit anzunehmen ist, daß die Bestände an Formularen wohl sehr gering sein dürften, ließe sich diese Art der Erhebung des Frachturkundenstempels in nicht allzuferner Zeit ermöglichen. Einen ähnlichen Vorgang dieser Erhebungsart fanden wir in Friedenszeiten bereits in den deutsch-französischen Verkehren, in denen die Stempelgebühren auf den Frachtkarten zur Verrechnung gelangten.

Auf diese Weise würde der bargeldlose Verkehr zwischen Eisenbahn- und Zollverwaltung betreffs der Erhebung der Frachturkundenstempelgebühren die wesentlichste Förderung erfahren, zumal die Eisenbahnverwaltungen die Gebühren an die Zollverwaltung erst zu zahlen brauchten, wenn sie tatsächlich von den Frachtinteressenten erhoben sind und nicht, wie es jetzt der Fall ist, schon lange Zeit vor der Erhebung bzw. dem Zeitpunkt ihrer Fälligkeit von den Eisenbahnverwaltungen an die Zollverwaltung bezahlt werden müssen.

Eine weitere Förderung des bargeldlosen Verkehrs könnte bei den Zahlungen der Nachnahmen stattfinden. Wir behalten uns vor, in einem folgenden Aufsatz hierauf zurückzukommen.

Breslau. Duchatsch.

Die bayerischen Staatseisenbahnen im Jahre 1914.

Dem kürzlich erschienenen Jahresbericht der Kgl. Bayer. Staatseisenbahnverwaltung für das Jahr 1914 entnehmen wir folgende Angaben:

Die Betriebs- und Verkehrsergebnisse, die Einnahmen und Ausgaben in der zweiten Hälfte des Betriebsjahres 1914 standen unter dem Einfluß des Weltkrieges. Die durch den Krieg verursachte Änderung in den wirtschaftlichen Verhältnissen, die Beschränkung des Personenverkehrs und die zeitweise Einstellung des Güterverkehrs infolge der militärischen Inanspruchnahme der Eisenbahnen bewirkten eine ungünstige Gestaltung der Verkehrseinnahmen, namentlich in den ersten Wochen der Mobilmachung. Schon im September machte sich jedoch, angeregt und unterstützt durch weitgehende tarifarische Maßnahmen der deutschen Eisenbahnen, die allmähliche Angleichung des deutschen Wirtschaftslebens an die neuen Verhältnisse in den Verkehrseinnahmen bemerkbar. Die Einnahmen im Personen- und Güterverkehr bewegten sich im allgemeinen wieder in steigender Richtung, wenn sie auch den Anfall des Vorjahres nicht erreichten. Die Erträgnisse des gesteigerten Militärverkehrs konnten den Einnahmeausfall nicht ausgleichen. Die Ausgaben konnten nicht so weit eingeschränkt werden, um den Rückgang der Einnahmen zu ersetzen. Vor allem konnten die persönlichen Ausgaben wegen Inanspruchnahme des Personals zur Bewältigung der außerordentlichen Verkehrsleistungen nicht wesentlich abgemindert werden. Soweit bei den sachlichen Ausgaben Einsparungen möglich waren, sind sie auch durchgeführt worden. Die wie in den früheren Jahren angestellten Vergleiche mit den Ergebnissen der Vorjahre, wie sie nebenstehende Tabelle zeigt, können daher nur unter Berücksichtigung der Kriegsereignisse bewertet werden.

	1912	1913	1914
Einnahmen:	(in Millionen Mark)		
Personenverkehr	93,55	96,41	80,48
Güterverkehr	189,25	192,71	174,67
Verschiedenes	30,08	29,79	27,02
Summe	312,89	318,90	282,17
Ausgaben:			
Persönliche	118,33	121,56	121,00
Sachliche	100,70	106,97	93,52
Summe	219,02	228,53	214,52
Betriebsüberschuß	93,86	90,38	67,64
Pensionen	3,48	4,78	3,00
Zinsen und Tilgung	73,48	74,15	75,16
Reiner Überschuß	16,91	11,45	—
Fehlbetrag	—	—	10,52
Statist. Anlagekapital	2277,00	2329,00	2382,00
Verzinsung des staatl. Anlagekapitals in Prozent	4,28	4,04	2,94
Verzinsliche Eisenbahnschuld in Millionen Mark	1951	1947	1973
Betriebskoëffizient in Prozent	70	71,66	76,03
Betriebslänge in Kilometern	8059	8255	8358

Darnach sind die Einnahmen um 36 737 567 ℳ oder 11,52 %, die Ausgaben um 14 004 602 ℳ oder 6,13 %, der Überschuß um 22 732 965 ℳ oder 25,15 % von 90,38 auf 67.64 Millionen Mark gefallen. Der Betriebskoëffizient (Betriebszahl), d. h. das Verhältnis der Ausgaben zu den Einnahmen, ist im Berichtsjahre gegenüber dem Vorjahre von 71,66 % auf 76,3 % gestiegen. Der

Betriebsüberschuß fließt nach Abzug der auf die folgende Budgetdauer zu übertragenden Kredite des ordentlichen Budgets und einer Ablieferung von 3 000 000 ℳ an die Staatskasse in den „Ausgleich- und Tilgungsfonds", der auch die Verzinsung und Tilgung der Eisenbahnschuld zu tragen hat. Im Berichtsjahre erforderte die Verzinsung und Verwaltung der Eisenbahnschuld 70 926 816 ℳ, die feste Tilgung der Eisenbahnschuld 4 231 826 ℳ, weshalb aus dem Ausgleichsfonds der Fehlbetrag von 10 515 888 ℳ zu decken war. Der Ausgleich- und Tilgungsfonds schließt bis zum Beginn des Berichtsjahres ab:

Einnahmen	71 532 286 ℳ
Ausgaben	34 094 908 „
Schuldbucheinlage	20 373 500 „
Verfügbarer Bestand . . .	17 063 877 „

Der Ausbau der Anlagen hat auch im Jahre 1914 weitere Fortschritte gemacht. Die im Eigentum des Staates befindliche Bahnlänge betrug bei Jahresschluß 8436 (i. V. 8332) km, im Betrieb waren bei Jahresschluß 8358 (8255) km. Neu eröffnet wurden 103,38 (195,98) km Lokalbahnen. Auf Rechnung des außerordentlichen Budgets wurden 28,20 (35,50) Millionen Mark für Baukosten und aus Mitteln des ordentlichen Budgets 103,29 (96,46) Millionen Mark bestritten. Die ein volles Jahr in Betrieb gewesenen Lokalbahnen erzielten 15,26 (18,41) Millionen Mark Einnahmen, während die Ausgaben 11,50 (12,77) Millionen Mark betrugen. Der Überschuß stellt sich auf 3,76 (5,64) Millionen Mark. Der Betriebskoëffizient stieg von 69,37 % auf 75,34 %. Die Verzinsung des staatlichen Anlagekapitals stellte sich auf 2,07 % gegen 3,23 % im Vorjahr.

Die Niederschriften über die Sitzungen der ständigen Tarifkommission als Belehrungsmittel für die Tarifbeamten.

Die wertvollste Grundlage für die Beurteilung von Tariffragen jeder Art bilden die „Niederschriften über die Sitzungen der ständigen Tarifkommission der deutschen Eisenbahnverwaltungen". Die fortlaufende Folge der bis jetzt erschienenen 115 Sitzungsberichte ist daher als einwandfreiestes Material zur Unterrichtung über die Grundzüge des Aufbaues des deutschen Tarifwesens sowohl als auch über die Beurteilung der Zweckmäßigkeit bzw. Notwendigkeit der Einreihung einzelner Güterarten in diese oder jene Tarifgruppe anzusprechen. Infolgedessen bilden die erwähnten, alsbald nach jeder stattgefundenen Sitzung im Druck erscheinenden Niederschriften ein unentbehrliches Hilfsmittel für die mit der Bearbeitung der Tarife betrauten Beamten, wie überhaupt für jeden Verkehrsbeamten und Verkehrsbeteiligten.

In der Güterklassifikation des Deutschen Eisenbahn-Gütertarifs, Teil I, Abteilung B wird bei einer größeren Anzahl von Tarifpositionen zwecks Erleichterung und Belehrung auf Beschlüsse der Tarif-Kommission verwiesen. Leider kann aber der hiermit beabsichtigte Zweck, sich ausführlich und einwandfrei über die Begründung der jeweiligen Tariflage zu unterrichten, solange nicht erreicht werden, als die Niederschriften den beteiligten Eisenbahnbeamtenkreisen dienstlich nicht zugänglich gemacht werden. Sie fehlen leider bei dem größten Teil der Güter- und Eilgutabfertigungen, also gerade dort, wo sie zur sofortigen Aufklärung zweifelhafter Fälle und zur Belehrung des Personals sowie des Publikums sehr notwendig gebraucht werden.

Viele Jahre lang sich hinziehende irrtümliche Tarifierungen, manche Schwierigkeiten bezüglich der richtigen Anwendung eines Tarifes und sonstige Erschwernisse, die stets eine Reihe von Reklamationen mit sich bringen, würden vermieden werden können, wenn der Tarifbeamte seine Entscheidungen auf den aus den Niederschriften sich ergebenden Standpunkt gründen könnte. Zum mindesten haben die Hinweise in den Gütertarifen auf die Entschließungen der Tarif-Kommission erst dann einen Zweck, wenn das Urmaterial leicht zur Hand ist.

Weiterhin aber bergen die Sitzungsprotokolle eine so unendliche Fülle volkswirtschaftlichen Wissens in sich, daß es hoch bedauerlich erscheint, daß der von Berufenen in jahrzehntelanger fleißiger Arbeit zusammengesetzte Wissensstoff der Allgemeinheit der Verkehrsbeamten nicht in größerem Maßstabe nutzbar gemacht wird. Die Entscheidungen der Tarif-Kommission, die sich für jede einzelne Tariffrage auf umfangreiches Gutachtenmaterial der sachverständigen Kreise und der Eisenbahnverwaltungen stützen, ist aber ein nicht hoch genug zu bewertendes Belehrungsmittel für die Eisenbahnbeamtenschaft zur Beurteilung volkswirtschaftlicher Vorgänge, soweit sie mit dem Tarifwesen der Eisenbahnen in Beziehung stehen.

Aber auch über den Rahmen der Anwendbarkeit dieses Wissensstoffes auf die Tarifierung hinaus, geben die Niederschriften ein höchst lehrreiches Bild vom Werdegange der Gütererzeugung, über die Bestandteile und Zusammensetzung der einzelnen Güterarten, über wirtschaftliche Vorgänge in Handel und Industrie, über Schaffung neuer Absatzmöglichkeiten, wie überhaupt über den Wirtschaftskampf des deutschen Volkes, so daß man wohl behaupten darf, daß es kaum Veröffentlichungen ähnlicher Art gibt, die so umfangreiches Tatsachenmaterial zutage fördern, das sich so vortrefflich zum Studium der Volkswirtschaftslehre eignet wie gerade jene Protokolle. Nun hat aber der Eisenbahnbeamte, besonders der Tarifbeamte, nicht nur ein Interesse daran, sich mit tarifpolitischen Angelegenheiten bekannt zu machen, sein Eindringen in volkswirtschaftliche Vorgänge sowohl als in Einzelheiten der Gütererzeugung ist vielmehr die Vorbedingung für eine erhöhte Leistungsfähigkeit und Stärkung der Urteilsfähigkeit auf dem schwierigen Gebiete des Tarifwesens, die angesichts der an einen Tarifbeamten zu stellenden Anforderungen heute nicht mehr entbehrt werden können.

Auf Grund dieser Ausführungen erscheint der Wunsch berechtigt, daß die Niederschriften über die Sitzungen der ständigen Tarif-Kommission innerhalb der Eisenbahnverwaltungen bzw. ihrer Dienststellen eine größere Verbreitung erfahren und ganz besonders den Eilgut- und Güterabfertigungen im einzelnen als Tarifmaterial zur Verfügung gestellt werden. Sie würden ein billiges Belehrungsmittel darstellen, dessen Gebrauch den Vorteil einer Vertiefung der Güterabfertigungsbeamten in das Wesen der Tarife zum Vorteil für den Verkehr in sich schließt.

Leider ist aber der jährlich 10 Mark betragende Bezugspreis der Veröffentlichungen so hoch, daß die Eisenbahnverwaltungen wohl aus Ersparnisgründen davon Abstand nehmen müssen, alle Dienststellen mit den Niederschriften der ständigen Tarifkommission auszustatten. Die Höhe des Preises ist aber auch ein Behinderungsgrund für eine persönliche Erwerbung der Drucksache durch die beteiligten Beamten. Wenn es sich nicht ermöglichen lassen sollte, den Preis für die Veröffentlichung bei starker Erhöhung der Auflage wesentlich herabzusetzen, so dürfte es sich aber doch wohl ermöglichen lassen, wenigstens die großen Güterabfertigungen und amtlichen Tarifbureaus mit den Niederschriften auszurüsten. Die hierfür aufgewendeten Kosten würden durch eine im eisenbahnseitigen Interesse liegende bessere Schulung der Güterabfertigungsbeamten hinsichtlich des Wesens der Tarifbildung und des tieferen Eindringens in wirtschaftliche Vorgänge sicher zinsbar angelegt sein.

R. Leskow, Leipzig.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Eiersendungen.** Nach § 10 der Verordnung über Eier vom 12. August 1916 (R.G.Bl. S. 927/1916) müssen künftig die Versender Eiersendungen, die mit der Eisenbahn verschickt werden sollen, als solche in deutlich sichtbarer Weise kennzeichnen. Ferner dürfen nach § 11 Abs. 1 Eier zur Versendung mit der Eisenbahn nur aufgegeben werden, wenn der Versender eine Ausweiskarte (§ 5) der Landesverteilungsstelle usw. (§§ 1, 2 und 3) oder eine Erlaubnisbescheinigung der für den Versandort zuständigen Verteilungsstelle usw. vorlegt.

Nach einem Erlaß des preußischen Eisenbahnministers und Chefs des Reichsamts für die Verwaltung der Reichseisenbahnen vom 18. August sind die Eisenbahndienststellen unter Bekanntgabe der für sie in Frage kommenden Bezirke der Verteilungsstellen (§ 5, Abs. 1 und 2) anzuweisen, Eiersendungen vom 1. September 1916 ab (§ 19) nur dann zur Beförderung anzunehmen, wenn die Voraussetzungen nach §§ 10 und 11 der Verordnung erfüllt sind. Dieser Erlaß ist auch den übrigen Staatsbahnen besitzenden deutschen Regierungen mitgeteilt mit dem Ersuchen, die unterstellten Eisenbahnen in gleichem Sinne anzuweisen. Den preußischen Privatbahnen und Kleinbahnen wird

durch die Eisenbahnkommissare bzw. Regierungs-Präsidenten eine gleiche Weisung zukommen.

— **Anrechnung von Hilfsunterbeamtendienstzeit als pensionsfähige Dienstzeit.** Hierüber besagt ein Erlaß des preußischen Eisenbahnministers folgendes: Nach den früher geltenden Grundsätzen über die Anrechnung von Hilfsunterbeamtendienstzeit als pensionsfähige Dienstzeit (Erlaß vom 14. April 1908) konnte die ständige Beschäftigung als Hilfswagenwärter und als Hilfsschaffner und Hilfsbremser als pensionsfähige Dienstzeit angerechnet werden, wenn die erste Anstellung im Zugdienste erfolgte. Zur Zeit der Herausgabe dieser Grundsätze gehörte der Wagenwärterdienst zum Zugdienst, weil Wagenwärter damals nur im Zugdienst beschäftigt wurden. Somit konnte den Wagenwärtern auch die ständige Beschäftigung als Hilfsschaffner und Hilfsbremser angerechnet werden. In dieser Hinsicht eine Änderung eintreten zu lassen, hat, wie ich der Königlichen Eisenbahndirektion im Einverständnis mit dem Herrn Finanzminister eröffne, nicht in der Absicht des Erlasses vom 30. Juni 1913 gelegen, durch den die Gruppen 3 bis 5 der früheren Anlage 1 in einer Gruppe, der Gruppe 3 der jetzt geltenden Anlage 1 vereinigt worden sind. Es kann somit den hier aufgeführten Hilfsbediensteten die ständige Beschäftigung auch dann angerechnet werden, wenn die erste Anstellung im Wagenwärter-, jetzt Wagenaufseher-Dienst, erfolgt ist. Demgemäß ist die Anlage 1 zum Erlaß vom 30. Juni 1913 handschriftlich dahin zu ergänzen, daß in Spalte 2 der Ziffer 3 statt Zugdienst zu setzen ist „Zugdienst einschl. Wagenaufseherdienst."

— **Bezirkseisenbahnrat Bromberg.** Auf der Tagesordnung für die am 20. September in Danzig stattfindende 46. Sitzung des Bezirkseisenbahnrats für die Eisenbahndirektionsbezirke Bromberg, Danzig und Königsberg stehen folgende Beratungsgegenstände: 1. Einstellung geheizter Güterwagen im Winter für den Verkehr Hamburg-Thorn und Berlin-Thorn, 2. Fahrplanangelegenheiten.

— **Keine Erhöhung der Eisenbahngütertarife.** Die „Norddeutsche Allgemeine Zeitung" schreibt: Wir lesen in der „Germania" vom 25. August d. J. Nr. 394, daß durch einen Aufsatz in der „München-Augsburger Abendzeitung" (Nr. 460) auf eine Erhöhung der Eisenbahngütertarife im Bereich der Reichseisenbahnverwaltung bzw. der preußisch-hessischen Staatseisenbahnen vorbereitet werde. „Der Verfasser", so heißt es in der „Germania" weiter, tritt für eine abgestufte Erhöhung des Streckeneinheitssatzes für den Tarifkilometer, getrennt nach den einzelnen Tarifklassen, ein und berechnet, daß auf Grund dieses Tarifes bei der preußisch-hessischen Staatseisenbahn aus dem Güterverkehr auf eine Mehreinnahme von rund 420 Millionen zu rechnen wäre. Als sicher nimmt der Verfasser an, daß sämtliche Bundesstaaten mit Staatsbahnbesitz die Tariferhöhung zum gleichen Zeitpunkt durchführen werden. Ob diesbezüglich schon feste Beschlüsse seitens der Eisenbahnverwaltungen vorliegen, geht aus diesem Artikel nicht hervor, wenn er auch diesen Eindruck zu erwecken sucht." Nach diesem Schlußsatze scheint es die „Germania" seltsamerweise für möglich zu halten, daß der Verfasser des Aufsatzes in der „München-Augsburger Abendzeitung" aus amtlichen Quellen schöpft und seine Veröffentlichung im Einverständnis mit amtlichen Stellen im Reiche oder in Preußen erfolgt ist. Wie in aller Welt sollte aber im Reiche oder in Preußen eine Behörde auf den Gedanken kommen, die öffentliche Erörterung einer verkehrspolitisch überaus wichtigen Angelegenheit auf diesem Wege zu eröffnen? Erkundigungen, die wir an zuständiger Stelle eingezogen haben, haben denn auch ergeben, daß Pläne der von dem Verfasser geschilderten Art nicht bestehen. Überhaupt ist es in hohem Maße unwahrscheinlich, daß zur Erhöhung der Eisenbahneinnahmen an eine Abänderung der Normaltarife herangegangen wird. Dagegen hat sich der preußische Landeseisenbahnrat bekanntlich bereits in seiner letzten Sitzung mit der Frage beschäftigt, wie die sehr zahlreichen Ausnahmetarife des Güterverkehrs nach dem Kriege neu zu regeln sein möchten, und wird diese Frage Hand in Hand mit den zuständigen Regierungsstellen zweifellos auch in Zukunft weiter behandeln.

— **Die Braunschweig-Schöninger Eisenbahn** erzielte in dem am 31. März abgelaufenen Geschäftsjahre einen Reinüberschuß von 102 362 ℳ gegen 123 237 ℳ im Vorjahr. Dieser Reinüberschuß ist an die Westdeutsche Eisenbahngesellschaft abzuführen, wogegen diese wieder 230 000 ℳ Betriebspacht zahlt.

— **Prignitzer Eisenbahn.** Dem Bericht der Direktion zufolge hat im Betriebsjahr 1915/16 der Personenverkehr zwar eine Zunahme der Personenzahl erfahren, indem gegen das Vorjahr die Zahl der beförderten Personen (einschl. Militär) von 237 043 auf 255 573, mithin um 18 530 (7,82 %) gestiegen ist, die Einnahme ist jedoch von 197 033 ℳ (einschl. 704 ℳ Pauschvergütung der Militärverwaltung für die Einberufenen und 54 681 ℳ für die Beförderung ostpreußischer Flüchtlinge im Vorjahr) auf 139 075 ℳ (einschl. 2919 ℳ Pauschvergütung für Einberufene) zurückgegangen, mithin um 57 958 ℳ (d. i. 29,42 %). Bei Ausscheidung der Militär-Pauschbeträge und der vorjährigen Einnahmen aus der Flüchtlingsbeförderung, wofür Personenzahlen nicht berechnet werden konnten, stellt sich der Rückgang auf 5492 ℳ = 3,88 %, veranlaßt durch die Steigerung des Anteils der beförderten übrigen Militärpersonen. Die Einnahme aus dem Gepäckverkehr betrug 4725 ℳ gegen 5766 ℳ im Vorjahre. Die Gesamteinnahme aus dem Personen- und Gepäckverkehr zusammen stellen sich auf 145 019 ℳ gegen 203 291 ℳ im Vorjahre. Im Güterverkehr ist die Zahl der beförderten Tonnen von 409 872 im Vorjahr auf 458 669, also um 48 797 (11,91 %) gestiegen. Die Gesamteinnahme aus dem Güterverkehr betrug 559 775 ℳ gegen 541 277 ℳ im Vorjahr. Einschließlich 77 285 ℳ Übertrag aus dem Vorjahr stellen sich die Betriebs-Einnahmen auf 911 775 ℳ (893 742 ℳ i. V.), die Betriebs-Ausgaben auf 604 009 ℳ (582 229 ℳ im Vorjahr) und der Überschuß auf 307 766 ℳ (311 513 ℳ i. V.). Nach Abzug der konzessions- und satzungsmäßigen Rücklagen mit 2504 ℳ (25 546 ℳ i. V.) und nach Hinzutritt von 6189 ℳ (2277 ℳ i. V.) aus dem Spezial-Reservefonds stellt sich der verfügbare Überschuß auf 316 459 ℳ (339 332 ℳ i. V.) aus dem 6 % Dividende für die Prioritäts-Stammaktien und 6½ % Dividende für die Stammaktien gezahlt werden.

— **Hauptversammlung des Vereins deutscher Spediteure.** Die diesjährige Hauptversammlung fand am 17. Juni in Berlin statt. Nach einem Bericht der „Sped.- u. Schiff.-Ztg." bemerkte der Vorsitzende des Vereins in seiner Begrüßungsansprache, ein Blick auf die Tagesordnung lehre, daß man sich über die sorgenreiche Gegenwart den Blick in die Zukunft nicht habe trüben lassen. Auch in den kommenden Zeiten würden die deutschen Spediteure, wie bisher, bereit sein, ihr Wissen und Können für die Förderung und Entwicklung des Verkehrs voll einzusetzen. Sie wollten nicht nur von dem Verkehr, sondern jetzt und allezeit mit und für den Verkehr leben.

In dem hierauf erstatteten Bericht über die geschäftliche Tätigkeit des Vereins im verflossenen Jahre wurden auch verschiedene Angelegenheiten erörtert, die das Verhältnis zur Eisenbahnverwaltung betreffen. U. a. wurde mitgeteilt, daß die langjährigen Anregungen des Vereins auf Einführung von Gebühren für die bisher unentgeltlich erfolgenden bahnseitigen Umabfertigungen nunmehr entsprochen werden sollte. Von der Generaldirektion der sächsischen Staatsbahnen sei vor einigen Monaten bei der ständigen Tarifkommission die Einführung einer Nebengebühr für die bahnseitigen Umabfertigungen beantragt worden. Über diesen Antrag wurde inzwischen in der 116. Sitzung der ständigen Tarifkommission (Baden-Baden) am 15./16. Juni d. J.) verhandelt und die Einführung von Nebengebühren für Ausführung von Anweisungen des Versenders oder Empfängers (Allgem. Abf.-Vorschr. Teil II) beschlossen (vergl. die Mitteilung über Beschlüsse der ständigen Tarifkommission in Nr. 51, S. 607 d. Ztg.). — Zu dem Plane der Einführung eines erweiterten Frachturkundenstempels habe der Vereinsvorstand rechtzeitig Stellung genommen, seinen Vorstellungen sei es u. a. zu danken, daß die einzelnen Urkunden über die einzelnen Sendungen im Sammelverkehr der Spediteure nur mit 5 ₰ besteuert werden und daß solche Sendungen steuerfrei bleiben sollen, die auf dem Wege vom Aufgabeort bis zum Bestimmungsort nur zum Teil im Eisenbahnstückgutverkehr befördert werden, wie dies bei den Transitsendungen im Sammelladungsverkehr der Fall ist. Hierdurch werde wenigstens Gewähr geboten, daß dem Sammelladungsverkehr die Transitgüter erhalten bleiben können. — Die neueren Anordnungen der Eisenbahnverwaltung über die ladefertige Bezettelung der Stückgüter hätten in der Praxis insofern vielfache Schwierigkeiten hervorgerufen, als der Beklebezettel oft das Datum des der Auflieferung vorhergehenden Tages aufweist und die Abfertigungsstellen dann die Annahme des Gutes verweigern. Der preußische Eisenbahnminister sei deshalb unter Darlegung der Verhältnisse gebeten worden, die Güterabfertigungen zu der vom Standpunkt der Eisenbahn unbedenklichen Annahme derart bezettelter Güter anweisen zu lassen. Es sei auch eine Prüfung des Antrages des Vereins veranlaßt und es stehe zu erwarten, daß nach Abschluß der Ermittlungen dem Antrage des Vereins entsprochen werden wird. — Erwähnt wurden auch die umfangreichen Bemühungen des Vereins in der Frage der Haftung der Eisenbahn für in offenen Wagen beförderte Güter. Erfreulicherweise habe der preußische Eisenbahnminister entschieden, daß eine grundsätzliche Ablehnung von Entschädigungsansprüchen bei Diebstählen an Gütern aus offenen Wagen unter Berufung auf § 86 (1) der Eisenbahn-Verkehrsordnung oder Art. 31 (1) des Internationalen Überein-

kommens unzulässig sei und daß in zweifelhaften Fällen die Eisenbahndirektionen versuchen müßten, im Wege der Verständigung zu einer Einigung mit den Antragstellern zu gelangen. — Es folgte eine Reihe von Vorträgen, in denen zum Teil auch Fragen von allgemeinerem Interesse behandelt wurden. Oberjustizrat Barth sprach über die Verlängerung der Verjährungsfristen während des Krieges (Verordnungen des Bundesrats vom 22. Dezember 1914 u. 4. November 1915) und in diesem Zusammenhange über die auch bereits in der Fachliteratur erörterte strittige Frage, ob hierdurch auch die einjährige Verjährungsfrist der Ansprüche wegen unrichtiger Frachtberechnung (§ 71 [1] der Eisenbahn-Verkehrsordnung) geändert werde oder nicht. Redner vertrat den Standpunkt, daß durch die Bundesratsverordnung kraft Gesetzes auch diese Verjährungsfrist verlängert und die entsprechende Vorschrift der Eisenbahn-Verkehrsordnung außer Kraft gesetzt, dagegen die Verjährung der Frachtzuschläge nicht verlängert worden sei. Diese sei nur in der Verkehrsordnung geregelt, beruhe also nicht auf einer reichsgesetzlichen Bestimmung, außerdem seien die Frachtzuschläge kein Anspruch „wegen der Fracht". Ob sich die Verlängerung der Verjährung auf die Ansprüche der Eisenbahn, soweit sie auf dem internationalen Übereinkommen beruhen, erstreckt, könne zweifelhaft sein. Die Entscheidung hänge davon ab, ob das Internationale Übereinkommen als reichsgesetzliche Vorschrift zu betrachten ist.

Beachtenswert waren auch die Ausführungen eines der folgenden Redner über die Aufgaben des Spediteurs nach Beendigung des Krieges, die zur sofortigen Bildung eines Kriegsausschusses der deutschen Spediteure führten. Im Interesse der Gesamtheit der deutschen Spediteure sollen dessen Mitglieder sich den Stellen der Regierung zur Verfügung halten, die berufen worden sind, das wirtschaftliche Leben zu regeln.

Nach Erledigung der Tagesordnung schloß der Vorsitzende die Versammlung mit dem Wunsche auf ein Wiedersehen unter friedlichen Verhältnissen.

— **Rheinischer Stahlwerksverband.** Über den Versand des Stahlwerksverbandes im Juli 1916 im Vergleich zu Vormonat und Vorjahr erfahren wir folgende Ziffern:

Tonnen (Rohstahlgewicht):

	Juli 1916	Juni 1916	Juli 1915	demnach im Juli 1916 gegen Juni 1916 mehr	gegen Juni 1916 weniger	gegen Juli 1915 mehr	gegen Juli 1915 weniger
Insgesamt	282 875	298 753	258 092	—	15 878	24 783	—
Auf die einzelnen Gruppen entfallen:							
Halbzeug . . .	69 386	77 483	61 768	—	8 097	7 618	—
Oberbau . . .	130 465	134 584	118 737	—	4 119	11 728	—
Formeisen . .	83 024	86 686	77 587	—	3 662	5 437	—

— **Personalnachrichten.** Bei der preußisch-hessischen Staatsbahnverwaltung sind versetzt: die Regierungsbaumeister des Eisenbahnbaufachs Franz Koester, bisher in Altona, als Mitglied (auftrw.) der Eisenbahndirektion nach Posen und Wirth, bisher in Nauen, als Vorstand des Eisenbahnbetriebsamts nach Altona. — Der Eisenbahndirektor Dr. jur. Drilling, Vorstand des Eisenbahnverkehrsamts 2 in Coblenz, ist gestorben.

Bei der bayerischen Staatseisenbahnverwaltung wurde vom 1. September d. J. ab der Direktionsrat Bernhard Mauerer in Ingolstadt an das Verkehrsamt der bayerischen Staatseisenbahnen rechts des Rheins in München, der Eisenbahnassessor Wilhelm Schmidt in Ingolstadt an die Eisenbahndirektion München, der Eisenbahnassessor Heinrich Zangl in Regensburg an die Bauinspektion Plattling und der Eisenbahnassessor Hans Braun in Regensburg an die Bauinspektion Eger berufen.

Österreich.

— **Auszeichnung des Eisenbahnministers.** Der Kaiser hat dem Eisenbahnminister Dr. Zdenko Freiherrn von Forster das Großkreuz des Leopoldordens verliehen. Diese hohe Auszeichnung des obersten Leiters des österreichischen Eisenbahnwesens, schreibt das „Eisenbahnblatt", darf ohne Zweifel in gleicher Weise als kaiserliche Anerkennung der großen persönlichen Verdienste und der unermüdlichen Arbeit unseres Eisenbahnministers wie der bewundernswerten Leistungen der österreichischen Eisenbahnen im Kriege bewertet werden. Daß es möglich wurde, den von den Tagen der Mobilmachung im Laufe des Krieges bis heute stets auf das höchste Maß gespannten militärischen Anforderungen an die Leistungsfähigkeit der Eisenbahnen zu entsprechen, zu gleicher Zeit aber auch den notwendigen Zivilverkehr aufrecht zu erhalten und, wo immer sich die Gelegenheit ergab zu verbessern, auch im Güterverkehr trotz aller unvermeidlichen Schwierigkeiten die Aufgaben der industriellen und namentlich der Verpflegungszufuhr ohne schwere Stockungen zu bewältigen, ist wohl in erster Linie der tatkrätigen und zielbewußten obersten Leitung des österreichischen Eisenbahnwesens zu danken. Freiherr von Forster und sein Mitarbeiterstab haben sich in diesen überaus stürmischen Zeiten als energische, entscheidungssichere Eisenbahnleute bewährt, wie überhaupt das gesamte österreichische Eisenbahnpersonal, ob es seinen Dienst nun in den Kanzleien des Ministeriums und der Direktionen oder auf der Strecke versieht, sich als fachlich tüchtig, ordnungsgewohnt und verläßlich erwiesen hat. Das Armeeoberkommando hat wiederholt die außerordentlichen und opfermutigen Leistungen der Eisenbahner rühmend anerkannt, und wenn ihrem obersten Chef einer der höchsten Orden verliehen wird, so gilt diese Allerhöchste Auszeichnung gewiß auch der Gesamtheit der österreichischen Eisenbahnerschaft, der sie ein neuer Ansporn sein wird, in ihrem verantwortungsvollen Dienst alle Kräfte einzusetzen.

— **Wagenbeistellung im böhmischen Braunkohlengebiet.** Die Wagenbeistellungen in den nordwestböhmischen Braunkohlenrevieren betrugen in der ersten Augusthälfte 43 885 Wagen, das ist um 2850 Wagen weniger als in der gleichen Zeit des Vorjahres.

— **Die ersten Gepäckträgerinnen.** Nunmehr wurden von der Nordbahndirektion auch weibliche Träger für die Bahnhöfe zum Gepäcktragen eingestellt. Diese versehen seit kurzem am Bahnhof in Prerau in Uniform in zufriedenstellender Weise den Dienst.

— **Plattformverglasung bei älteren Straßenbahnwagen.** Die Zweckdienlichkeit der Plattformverglasung bei den geschlossenen neuen Motorwagen der elektrischen Straßenbahn veranlaßte die Grazer Tramwaygesellschaft, auch bei den älteren Wagenbauarten die Plattform teilweise verglasen zu lassen. Außer einer schmalen seitlichen Verglasung, die den Aufstieg freiläßt, wurden vorne und hinten zwischen der Brüstung und dem Dach drei Fenster eigesetzt, von denen das mittlere nach innen zu öffnen ist. Dadurch ist auch bei diesen Wagen gegen Wind und Wetter auf der Plattform Schutz geboten. Auch wurde an Stelle des alten seitlichen Verschlusses der Plattform auf der rechten Seite der Wagen ein aushebbares Gitter angebracht, während die linke Seite der Fahrtrichtung, die Einsteigseite, hinten offen bleibt und auf der vorderen Plattform nur durch eine mit Leder überzogene Kette verschlossen wird. Auch die technische Einrichtung dieser Motorwagen erfuhr eine Verbesserung in den Bremsvorrichtungen.

— **Die Bedeutung der österreichischen Schiffahrt im Außenhandel Österreichs.** Unter dem Titel „Die Stellung und Bedeutung des österreichischen Lloyd, der Austro-Americana und der Freien Schiffahrt im Außenhandel Österreichs" (Verlag Züricher Post) hat Dr. Max Smolensky eine Abhandlung in Buchform erscheinen lassen. Er beleuchtet vor allem die Bedeutung des österreichischen Haupthafens Triest für den Außenhandel Österreichs in Vergleichung mit den Häfen von Genua und Marseille. Dieses Verhältnis hat sich in den letzten Jahren infolge der neuen Bahnverbindung von Triest mit dem Hinterland bedeutend gebessert. Während im Jahre 1905 in Triest Schiffe mit 3 002 026 t, in Marseille 7 441 088 t und in Genua 6 445 153 t einliefen, stellte sich dieses Verhältnis im Jahre 1913 folgendermaßen: Triest 5 480 074 t, Marseille 10 509 084 t und Genua 7 089 859 t. In kurzen Zügen berührt der Verfasser die Geschichte Triests, bespricht den Hafen und die k. k. Lagerhäuser von Triest, um sich dann eingehend mit den verschiedenen Dampfschiffahrtunternehmungen zu beschäftigen. Ausführlich wird der Werdegang des Österreichischen Lloyd und seine Bedeutung für den österreichischen Außenhandel besprochen. Der Schiffahrtdienst gliedert sich in drei ungleiche Gruppen: a) der adriatische Dienst, b) der Levante- und Mittelmeerdienst, c) der ozeanische Dienst. Der adriatische Dienst leidet viel unter der Konkurrenz der Ungaro-Croata, die einen großen Teil des Dalmatienverkehrs an sich gerissen hat. In den dalmatinischen Dienst drängte sich auch bedauerlicherweise immer mehr die italienische Schiffahrtgesellschaft „Puglia" ein. In der letzten Zeit vor dem Kriege (1913) hat sich aber erfreulicherweise wieder ein bedeutenderer Aufschwung im Personen- und Warenverkehr gezeigt, was von um so größerer Bedeutung ist, als der Handelsverkehr mit Dalmatien auch die Verbindung mit Bosnien und der Herzegowina auf dem Seewege herstellt. Den adriatischen Dienst überragt aber an Wichtigkeit der Levante- und Mittelmeerdienst. Im levantinischen Personen- und Warenverkehr herrscht noch immer der Lloyd trotz verschiedenen

deutschen, italienischen und französischen Wettbewerbs, obzwar seine Tarife höher sind als die der deutschen Levantelinie. Österreich-Ungarn wird auch nach dem Kriege infolge seiner geographischen Lage eine hervorragende wirtschaftliche Rolle in der Levante spielen, wenn es diese seine Lage verständnisvoll ausnützen wird. Vom ozeanischen Dienst des Österreichischen Lloyd kann erst seit Eröffnung des Suezkanals gesprochen werden, doch ist er um so wichtiger, als aus Triest die schnellste Verbindung mit dem Suezkanal hergestellt werden kann und wirklich auch bis zum Kriege bestand. Es ist im Interesse des Staates zu wünschen, daß diese Verkehrsbeziehung bei der Wiederkehr regelmäßiger Zeiten wieder eingeführt und erhalten werde. Eingehend bespricht der Verfasser die Verträge des Österreichischen Lloyd mit der Staatsverwaltung, die der wirtschaftlichen Gesetzgebung der Monarchie angehören, also keine gewöhnlichen privatrechtlichen Abmachungen der Regierung mit einem Verkehrsunternehmen sind. Endlich enthält das Buch noch allgemeine Bemerkungen über Reedereipolitik und Reedereiverbände, über das Verhältnis zwischen Reederei und Werft und bespricht zum Schluß die Auswanderungsfrage in Österreich-Ungarn und die große Bedeutung unserer Schiffahrtsgesellschaften für das allgemeine Wirtschaftsleben.

— **Die Staatskohlenwerke im Kriege.** Aus Anlaß des Krieges wurden bei den staatlichen Bergwerksbetrieben rechtzeitig Maßnahmen zur tunlichsten Verhütung eines Förderungsrückganges getroffen. Die Verwaltungen der staatlichen Kohlenwerke Brüx, Buchberg-Wöllan, Kirchbichl und Brzeszcze wurden beauftragt, alle aufschiebbaren Aufschlußarbeiten in den Gruben zeitweilig zurückzustellen und die Gewinnung der Lagerstätten im Abbaubetrieb durch möglichst weitgehende Verwendung maschineller Betriebsmittel zu beschleunigen. Späterhin wurden bei den Staatskohlenwerken verschiedene Anordnungen getroffen, die auf eine Erhöhung der Kohlengewinnung unmittelbar oder in weiterer Folge hinzielen.

Auf dieser rechtzeitigen Vorsorge der staatlichen Bergwerksverwaltung zur möglichsten Aufrechterhaltung der bisherigen Förderung scheinen die günstigen Ergebnisse zu beruhen, die die staatlichen Kohlenwerke in der Kriegszeit, insbesondere im zweiten Kriegsjahr, aufzuweisen haben. Besonders beim Braunkohlenbergbau im Brüxer Revier und beim galizischen Steinkohlenbergbau läßt ein Vergleich der Förderziffern der staatlichen Gruben mit jenen der Privatwerke dieser Reviere die weit günstigere Lage der ersteren erkennen.

Die im Brüxer Revier gelegenen staatlichen Braunkohlenwerke erzielten im Jahre 1915 eine Förderung von 9,7 Millionen Meterzentner gegen 1.8 Millionen im Jahre 1914, und 11.3 Millionen im Jahre 1913. Gegenüber dem letzten Friedensjahr hat die Förderung von 1915 sonach einen Ausfall um 14.1 % erlitten. Der Rückgang der Förderung bei den privaten Bergbauen des genannten Reviers ist weitaus beträchtlicher. Diese gewannen im Jahre 1915 93.5 Millionen Meterzentner gegen 109.2 Millionen im Jahre 1914 und 128 Millionen im Jahre 1913. Die Förderung der privaten Kohlenwerke ist also gegen 1913 um 27 % gesunken.

Das im Komotauer Revier gelegene staatliche Braunkohlenwerk Hedwigsschacht bei Seestadtl förderte im Jahre 1914 4.2 Millionen Meterzenter, im Jahre 1915 3.6 Millionen. Die Förderung des letzten Jahres zeigt gegenüber jener von 1913 einen Rückgang um 1.7 Millionen Meterzentner, das sind 31.1 Prozent. Die Braunkohlengewinnung der privaten Bergbaue des Reviers hat im Jahre 1913 14.2 Millionen Meterzentner betragen und ist im Jahre 1915 auf 11.1 Millionen, also um 21.8 % gesunken. Der Ausfall von 1913 auf 1915 ist sonach in diesem Revier beim staatlichen Bergbau größer als bei den Privatbergbauen, doch hat die Förderung beim Staatsbergbau im Prozentverhältnis in geringerem Maße abgenommen als jene der Privatbergbaue.

Die staatlichen Braunkohlenwerke bei Skalis und Buchberg in Steiermark förderten im Jahre 1914 1.2 Millionen, im Jahre 1915 1,4 Millionen Meterzentner. (Im Jahre 1913 waren die Werke noch in Privatbesitz.) Die Förderung der Privatbergbaue des Reviers Cilli, in dem die staatlichen Werke liegen, stellte sich für 1914 auf 8,1 Millionen, für 1915 auf 9,0 Millionen Meterzentner, hat also um 11 % zugenommen. Die Förderungserhöhung der staatlichen Werke beläuft sich dagegen auf 16.6 %. Demgegenüber ist im Jahre 1915 die Briketterzeugung der staatlichen Fabrik in Wöllan, die im Jahre 1914 noch 24160 Meterzentner erzeugte, ganz weggefallen, da sie außer Betrieb war.

Am günstigsten stellt sich die Lage beim staatlichen Steinkohlenbergbau. An der österreichischen Steinkohlengewinnung hat der Staat Anteil durch die Förderung der Steinkohlenwerke Brzeszcze im Revier Krakau. Die Förderziffern der Staatswerke zeigen nun auch in den Kriegsjahren eine Aufwärtsbewegung, während jene der Privatbergbaue im Revier zurückgegangen sind. Im Jahre 1913 stellte sich die Gesamtförderung Galiziens an Steinkohle auf 19,7 Millionen Meterzentner, wovon auf die staatlichen Bergbaue 1,7 Millionen, auf die privaten rund 18 Milionen entfielen. Im Jahre 1914 war die Förderung auf 17,3 Millionen Meterzentner zurückgegangen, wovon von den privaten Bergwerken 15,5 Millionen, von den Staatsgruben 1,8 Millionen Meterzentner gewonnen wurden. Im Jahre 1915 wurden in Galizien insgesamt 16,4 Millionen Meterzentner Steinkohle gefördert, und zwar von den privaten Werken 14,3 Millionen, von den staatlichen 2,1 Millionen Meterzentner. In der Kriegszeit hat sich also die Förderung der staatlichen Gruben um 23,5 % erhöht, während die Förderung der Privatbergbaue um 20,6 % zurückgegangen ist.

Rumänien.

— **Der Krieg mit Rumänien.** Durch den Eintritt des Kriegszustandes zwischen Rumänien und Deutschland nebst seinen Verbündeten wird auch der Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen betroffen, da die rumänischen Staatseisenbahnen diesem Verein seit 1877 angehörten. Abgesehen von der russischen Warschau-Wiener Bahn sind die rumänischen Staatsbahnen die ersten, deren Verhältnis zum Verein durch die heimtückische Kriegserklärung ihrer Regierung an Österreich-Ungarn und die notwendig darauf folgende Kriegserklärung Deutschlands an Rumänien tatsächlich für die Dauer des Kriegszustandes gelöst wird, da sie während dieser Zeit außer stande sind, ihre Pflichten gegen den Verein zu erfüllen und ihre Rechte aus den Vereinsvereinbarungen auszuüben.

Nach den letzten statistischen Nachrichten von den Eisenbahnen des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen für das Jahr 1913 betrug die Länge der rumänischen Staatsbahnen 3548,75 km gegenüber der Gesamtlänge des Vereinsbahnnetzes von damals 110 901.25 km. Das Anlagekapital belief sich auf 929 238 254 ℳ, die Zahl der Lokomotiven betrug 873, die der meist zweiachsigen Personenwagen 1500, der Lastwagen 18 501, die finanziellen Ergebnisse gewährten eine Verzinsung des Anlagekapitals von 3,74 %. Die Ausstattung der Bahnen mit Betriebsmitteln war verhältnismäßig sehr gering, beispielsweise betrug die Ausstattung mit Güterwagenachsen nur 10,55 auf das Betriebskilometer, während diese Zahl bei den preußisch-hessischen Staatsbahnen 26,15, bei den österreichischen Staatsbahnen 15,66 war. Diese Zahlen werden sich seitdem nur unerheblich verändert haben.

Der Verkehr der nach endlosen Verhandlungen von einigen Monaten zustandegekommenen sogenannten Carmen- und Merkurzüge, die einen lebhaften Austausch aus Rumänien kommender Getreidemengen nach Deutschland und Österreich gegen nach Rumänien gehende Industrie- u. a. Erzeunisse aus denselben Ländern bezweckte, wird bereits eingestellt sein. Rumänien besitzt eine Anzahl ergiebiger Petroleumquellen und -Raffinerien, deren Betrieb mit deutschem Kapital erfolgte. Steinkohlen besitzt Rumänien nicht, diese mußten vom Ausland bezogen werden. Rumänien ist infolge seines Anschlusses an den Vierverband nunmehr von allen Seiten von feindlichen Ländern umgeben mit einziger Ausnahme der Grenze gegen Rußland auf der Strecke von der Donau-Mündung bis zur russisch-bukowinischen Grenze bei Novosielica am Pruth; Rumänien ist für seinen Verkehr mit dem Auslande ausschließlich auf Rußland angewiesen. Nur eine einzige eingleisige Bahnlinie führt über diese Grenze, diejenige von Jassy nach Ungheni in Bessarabien und weiter in das Innere Rußlands. Der Hafenstadt Galatz steht für den Verkehr mit dem Ausland nur die Donau, der Hafenstadt Konstanza nur das Schwarze Meer zur Verfügung. Dieses ist bekanntlich durch türkische Kriegsschiffe beunruhigt, die Dardanellen sind geschlossen.

Erwägt man, daß auch Rußland für seinen Verkehr mit dem Ausland fast ausschließlich auf die finnische Eisenbahnlinie nach dem schwedischen Hafen Haparanda und auf die Eisenbahn nach Archangelsk sowie die sibirische Eisenbahn nach Wladiwostok angewiesen ist, so ergibt sich für Rumänien ein fast vollständiger Abschluß von dem Verkehr mit der Außenwelt.

Übrige europäische Länder.

— **Frauen bei der Paris-Lyon-Mittelmeer-Bahn.** Ebenso wie in Deutschland sind bekanntlich auch in Frankreich Frauen dazu herangezogen worden, die im Eisenbahndienst infolge des Krieges fehlenden Männer zu ersetzen. Bei der Paris-Lyon-Mittelmeer-Eisenbahn ist ihre Zahl von 1400 im Jahr 1914 jetzt auf 3400 gewachsen. Zunächst wurden sie nur im Bureaudienst und bei sonstigen leichten Arbeiten beschäftigt, jetzt sind sie nur noch vom Dienste als Lokomotivführer, Heizer, Schaffner und Streckenarbeiter ausgeschlossen. 300

Frauen nehmen den Posten von Bahnhofsvorstehern ein. Sehr befriedigende Ergebnisse sind mit ihrer Beschäftigung im Stellwerksdienst erzielt worden.

— **Eröffnung der Brienzerseebahn.** Am 22. August wurde die 16,26 km lange Brienzerseebahn, das an die Brünigbahn anschließende Verbindungsstück Brienz-Interlaken, dem Betriebe übergeben. Die Bahn ist schmalspurig und weist neun Tunnel in einer Gesamtlänge von 2106 m auf, der größte davon, unter dem Dorfe Brienz, mißt 895 m. Zwischen Brienz und Interlaken, wo die Bahn in den erweiterten Ostbahnhof einführt, liegen die Stationen Ebligen, Oberried, Niederried und Ringgenberg. Die etwa halbstündige Fahrt gewährt prächtige Ausblicke auf den felsumschlossenen See des Berner Oberlandes. Für die Fahrt Luzern-Interlaken werden künftig rd. 4 Stunden erforderlich sein, ohne daß man umzusteigen braucht. Die Gesamtkosten der Bahn — ohne die Ausgaben für die Einmündung in Interlaken — wurden auf 6½ Millionen Franken veranschlagt: eine hohe Summe für eine Schmalspurbahn von nur 16 km Länge. Dies ist auf die Schwierigkeit der Bodengestaltung und darauf zurückzuführen, daß auf spätere Um- und Ausbau zur Vollspur Rücksicht genommen werden mußte. Die Anlage verlangte einen Mindesthalbmesser von 250 m. Auch die hohe Steigung von 12 ‰ trug wesentlich zu den Mehrkosten bei. Von den Bauwerken kostete allein die große Brücke über die Aare mehr als 300 000 Fr. Gelegentlich der Eröffnung erinnert die „Neue Zürcher Ztg." daran, daß die Bahn längere Zeit ein Kind des Kampfes war. Der Kanton Bern, besonders Interlaken, trat lebhaft für den Bau einer Vollspurbahn ein, wofür zumeist militärische Gesichtspunkte geltend gemacht wurden. Nur dem geschickten Auftreten des Bundesrats Forrer war es zu danken, daß der Nationalrat nach dreitägiger Redeschlacht die Vorlage annahm. Den Wünschen der Anhänger der Vollspur kam man dadurch entgegen, daß eine Anlage beschlossen wurde, die auf den späteren Ausbau zur Vollspurbahn Rücksicht nimmt.

— **Ausstandsandrohung der englischen Eisenbahner.** Aus London vom 28. v. M. wird von einer Kundgebung der Eisenbahner im Hyde-Park gemeldet, die bezweckte, für ihre Forderungen auf nochmalige Lohnerhöhung Stimmung zu machen. Die Redner forderten ein kraftvolles Eingreifen der Regierung gegen die Preistreiberei bei den Lebensmitteln. Ein Redner drohte mit einem Ausstand der Eisenbahner. „Ich weiß," sagte er, „daß es ein großes Unglück wäre, wenn alle Eisenbahnen den Betrieb einstellen müßten. Wir haben uns bemüht, es zu verhindern; was können wir mehr tun? Wenn die Behörden nicht sehen und nicht auf uns hören und nicht mit uns verhandeln wollen, so sind wir genötigt, von der Macht, die wir besitzen, Gebrauch zu machen. Wir haben alle Mittel versucht, aber ohne Erfolg."

— **Die Eisenbahn Rjäsan-Uralsk.** Am 1. Januar 1917 tritt der Zeitpunkt ein, zu dem die Bahn Rjäsan-Uralsk von der Staatsregierung ausgekauft werden kann. Das Netz, das der Rjäsan-Uralsker Eisenbahn-Gesellschaft gehört, umfaßt zurzeit 4171 Werst (= 4450 km) und ist damit die größte Eisenbahngruppe, die in einer Hand vereinigt ist und zwar nicht nur unter den Privat-, sondern auch unter den Staatseisenbahnen. Die Frage war also von Bedeutung und beschäftigte daher das Ministerkomitee sehr eingehend. Die Anregung zum Auskauf dieses großen Unternehmens ging von der Reichsduma aus, deren wiederholt betonter, lebhafter Wunsch es ist, die Linien der Gesellschaft Rjäsan-Uralsk in den unmittelbaren Besitz des Staates zu bringen. Im Jahrgang 1915 d. Ztg. (Nr. 100. S. 1187) ist die Frage der Eisenbahn Rjäsan-Uralsk schon näher behandelt und auf die Geschichte der Stammbahn Rjäsan-Koslow, sowie auf deren Umgestaltung in das große Unternehmen näher eingegangen worden. Wie im Jahre 1892, als die Stammbahn der gegenwärtigen Gesellschaft, die Bahn Rjäsan-Koslow, zu dem gegenwärtigen, großen Unternehmen ausgestaltet wurde, hat der Staat auch jetzt statt des Auskaufs zu dem Mittel gegriffen, der Gesellschaft eine weitere Selbständigkeit auf zwölf Jahre zu gewährleisten, ihr dagegen aber die Verpflichtung zur Verbesserung der bestehenden Strecken und zum Bau einer Anzahl weiterer Bahnen auferlegt. Es sind dies die folgenden Linien und dafür aufzuwendenden Beträge:

	Werst	Millionen Rbl.
1. Ssaratow-Rakowka	282	32,7
2. Pensa-Tokarewka	307	36,5
3. Morschansk-Tambow	93	9,0
4. Jerschow-Balakowo	87	7,5
5. eine Brücke über die Wolga bei Ssaratow		17,5
6. Verbesserung und Erhöhung der Leistungsfähigkeit der bisherigen Bahnen der Gesellschaft .		60,0
Zusammen		163,2

Dieser Betrag soll aufgebracht werden durch Ausgabe von nicht garantierten Aktien für 2 Millionen Rubel, der Rest durch staatlich garantierte Obligationen. Als besonders maßgebende Grund für den um 12 Jahre verschobenen Auskauf weist der Finanzminister auf den Stand des Geldmarktes hin, wie er voraussichtlich am 1. Januar 1917, d. h. dem Tage, an dem der Auskauf durchgeführt werden müßte, vorliegen wird. Günstiger als zurzeit werde der Kurs auf London sicher nicht sein namentlich falls der Krieg bis dahin nicht beendet sein sollte. Dieser für Rußland ungünstige Stand mache den Auskauf nicht nur unvorteilhaft, sondern auch so schwer, daß seine Durchführung sehr ernste Bedenken hat. Dazu käme, daß die Aufbringung des Betrages von 163,2 Millionen Rubel zum Ausbau des Eisenbahnnetzes im Verkehrsgebiete der Bahn Rjäsan-Uralsk mit Rücksicht auf die außerordentlich schwere Belastung des Staatskredits durch den Krieg, mit großen Schwierigkeiten verbunden wäre. Schwierigkeiten, die durch die Gesellschaft mit Hilfe des Staates voraussichtlich ungleich leichter und billiger überwunden werden würden. Endlich aber müsse auch berücksichtigt werden, daß die Gesellschaft verhältnismäßig billig das große Eisenbahnnetz verwaltet, jedenfalls billiger, als ähnliche Staatsbahnen verwaltet werden. Als Beispiel und zum Vergleich zieht der Minister die Bahn Ssysran-Wjäsma heran, deren Betriebszahl 78,55 gegen 63,7 der Bahn Rjäsan-Uralsk ist.

Die sehr eingehenden Erwägungen, die durch ein großes Zahlenmaterial gestützt werden, haben dann, wie schon mitgeteilt, dazu geführt, den Einflußbereich der schon jetzt sehr großen Gesellschaft noch weiter zu erhöhen. Das wollte aber die Duma, neben dem erhofften besseren Abschneiden der Staatskasse, gerade vermeiden. Es sind aber die Verhältnisse doch so stark gewesen, daß die Erfüllung dieses Wunsches auf 12 Jahre hinausgeschoben werden mußte. m.

Fremde Erdteile.

— **Eisenbahnverhältnisse in Japan.** Die schweizerische Gesandtschaft in Washington berichtet dem Schweiz. Handelsamtsblatt folgendes: Da Geld in Japan — wohl besonders infolge der erhaltenen großen russischen Kriegsbestellungen — jetzt so reichlich vorhanden ist, hat der japanische Ministerpräsident Graf O'Kuma neuerdings den Plan zur Vorlage gebracht, innerhalb der nächsten 25 Jahre die japanischen Regierungsbahnen, welche alle schmalspurig sind, auf die weltübliche Spurweite von 1,435 m umzubauen. Dieses Unternehmen, welches über eine Milliarde Yen (1 Yen = etwa 2,65 Fr.) erfordert, soll mit dem Umbau der Linie Yokohama-Kobe beginnen (Kosten 100 Millionen Yen, Bauzeit 10 Jahre), dann soll die Linie Kobe-Shimonoseki folgen (100 Millionen Yen, Bauzeit 7 Jahre). Die Kosten sollen alle im Lande selbst und ohne fremde Anleihen gedeckt werden. Begreiflicherweise erweckt dieser Plan bei den Eisen- und Stahlindustriellen in den Vereinigten Staaten höchstes Interesse. Bietet sich doch derart nicht nur ein großes neues Absatzgebiet für Erdbearbeitungs- und Werkzeugmaschinen aller Art, für Lokomotiven und Eisenbahnwagen, sondern besonders auch für Brückenlieferungen, indem zurzeit alle die vielen Brücken, Tunnel usw. für die Schmalspur gebaut sind und voraussichtlich in der Mehrheit durch neue zu ersetzen sind.

— **Ausstandsbefehl für die amerikanischen Eisenbahner.** Nach einer Reuter-Meldung aus Washington vom 29. August verfaßten die Vertreter des Bundes der Eisenbahnangestellten, ehe sie nach dem mißglückten Versuche des Präsidenten Wilson, eine Beilegung des Ausstands herbeizuführen, am Sonntag Washington verließen, einen Ausstandsbefehl und verschickten ihn an die Mitglieder des Bundes im ganzen Lande. Er tritt am 4. September um 7 Uhr morgens in Kraft, wenn nicht die Forderungen der Leute in der Zwischenzeit erfüllt werden. Wilson hofft aber noch immer, den Ausstand verhindern zu können.

— **Der drohende Eisenbahnerausstand in Amerika.** Nach einer Meldung des „Reuterschen Bureaus" aus Washington vom 30. v. M. hielt Präsident Wilson in der gemeinsamen Sitzung des Kongresses eine Rede, in der er Vorschläge zur Verhinderung des Eisenbahnerstreiks machte, darunter die Einführung des Achtstundentags und die Ernennung einer Kommission, welche die Wirkungen des Achtstundentages und den Betrieb der Eisenbahnen durch den Staat im Falle eines Streiks prüfen soll.

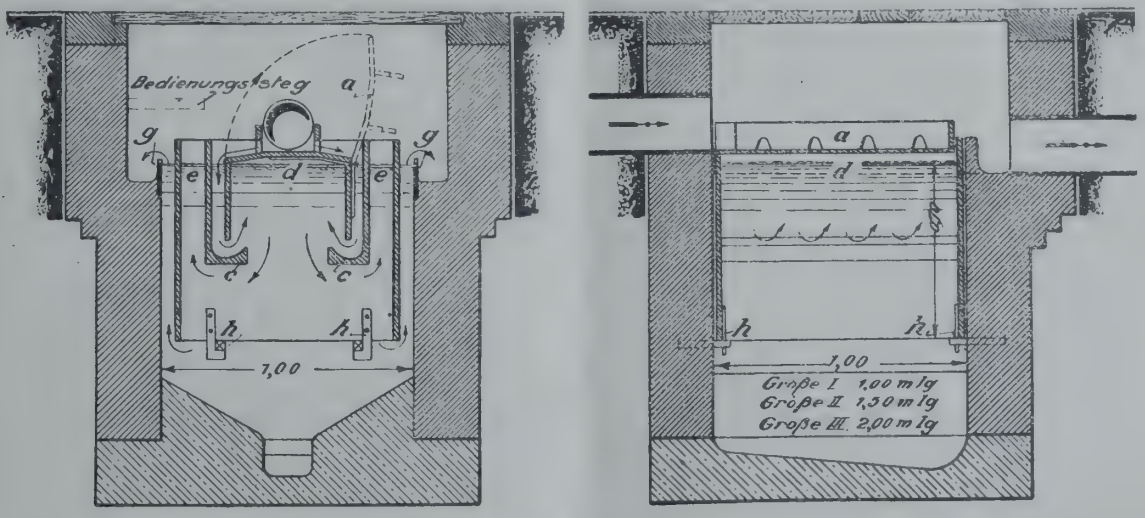
Wilson sagte, daß ein allgemeiner Eisenbahnerstreik für das Land ein furchtbares Unglück wäre. Er erklärte, daß die Führer der Eisenbahner-Gewerkschaften seine Vorschläge angenommen hätten, daß aber die Vertreter der Eisenbahndirektionen dagegen gewesen seien, und zwar in einem Augenblick, in dem feststand, daß der Achtstundentag schließlich unter dem Druck der Arbeiterorganisationen und der öffentlichen Meinung doch

erde angenommen werden müssen. Die Direktionen hätten ihre Weigerung damit begründet, daß an dem Grundsatz der chiedsgerichtsbarkeit unbedingt festgehalten werden müsse, bwohl augenblicklich noch keine Möglichkeit bestände, ein chiedsgericht ins Leben zu rufen. Der Präsident verlangte . die Vermehrung der Mitgliederzahl des Bundesverkehrsamts der Interstate Commerce Commission) und Erweiterung der efugnisse dieser Körperschaft, 2. die Einführung des Achtundentages für das ganze Personal, 3. eine Untersuchung urch eine besondere Kommission über die Folgen, die der Achtundentag für den Betrieb haben würde, 4. die Ermächtigung er Interstate Commerce Commission, die Kosten, die die Einührung des Achtstundentages mit sich bringen würde, bei der estsetzung der neuen Frachttarife zu berücksichtigen, 5. eine rgänzende Gesetzgebung, durch die Streiks oder Aussperrunen verhindert würden, solange die Schiedsgerichtsbarkeit bei ndustriellen Streitigkeiten noch nicht endgültig festgelegt sei, . Ermächtigung des Präsidenten, im Falle militärischer Notendigkeit den Betrieb der Eisenbahnen selbst zu übernehmen. Aus verschiedenen Orten des Westens wird gemeldet, daß ich der nahende Streik beim Gütertransport bereits fühlbar nache.

Weiter wird gemeldet, daß sowohl die Eisenbahnverwaltungen ie die Eisenbahnangestellten zum Widerstand gegen Wilsons orschläge neigen.

Allgemeines.

— **Ölfänger für Abwässer von Lokomotivschuppen, Eisenbahnerkstätten u. dergl.** Die in den Abwässern von Lokomotivchuppen, Eisenbahnwerkstätten und ähnlichen Betrieben entaltenen Ölmengen lassen sich durch besondere Ölfänger zum eil wiedergewinnen, womit gleichzeitig auch der Vorteil verunden ist, daß die Verunreinigung der Ablaufgräben möglichst erhütet wird. Über einen von der Gesellschaft für Abwasserlärung in Berlin-Schöneberg vertriebenen Ölfänger Kremerscher Bauart, der nach Angabe der Gesellschaft schon vielfach ür Eisenbahnverwaltungen geliefert ist und u. a. auf den Bahnöfen Güsten, Braunschweig, Cassel, in den Lokomotivschuppen Saarbrücken, Cöln-Nippes, Cleve, Limburg, Wittenberge in Beutzung ist, werden uns die nachstehenden Erläuterungen geeben. Das ölhaltige Wasser gelangt über die aufklappbare Zuufrinne *a* in den Apparat und durchfließt ihn in der Pfeilichtung. Durch die Vorstoßplatte *c* erhält das Abwasser einen



uftrieb; das Öl scheidet sich an der Oberfläche *d* ab. In den äumen *e* scheiden sich noch etwa weiter mitgerissene Ölteilhen ab. Über die gezahnte Überlaufleiste *g* fließt das Abasser entölt ab. Der Apparat wird in karboliniertem Kiefernolz fix und fertig mit allen Beschlägen zusammengebaut in drei erschiedenen Größen angeliefert. Die Herstellung der einchen Grube und der Einbau des Ölfängers, der an den Düeln *h* in der Grube befestigt wird, kann von jedem Maurerneister leicht erfolgen. Es wird auf den Vorteil hingewiesen, aß sich das Öl aus gleichmäßig geführtem Wasserstrom in gröeren Räumen absondert, aus denen es leicht entfernt werden önne, und daß die abgeschiedene Ölschicht von dem strömenden Vasser nicht gestört werde.

— **Neue Verwendungsmöglichkeiten der Kohle** Wir entnehmen iner Darstellung der „BBZtg." folgendes: Die Steinohle, deren Daseinswert man früher — und viele Jahrzehnte hindurch — mit ihrer Verwendung als Wärme- und Kraftquelle für erschöpft gehalten hatte, hat der Menschheit je länger, desto größere Überraschungen gebracht. Immer neue Schätze schienen die Kohlenlager, diese vor Jahrhunderttausenden untergegangenen fossilen Wälder, in ihrem Schoße zu bergen, und noch hat es nicht den Anschein, als sollten diese Schätze erschöpft sein. Zuerst fand man das Steinkohlengas; dann wurde die Verwendbarkeit der bei der Gaserzeugung gewonnenen Kohlenrückstände, des Koks, für die Eisengewinnung in Hochöfen entdeckt. Der Steinkohlenteer wurde als Nebenerzeugnis der Kokerei hergestellt; aber bald fand die deutsche Chemie alle die kostbaren Güter, die sich noch aus diesem Nebenerzeugnisse weiter herausziehen lassen — die wunderbar leuchtenden Anilinfarben vor allem, dann eine Fülle heilsamer pharmazeutischer Gegenstände, Säuren und Stoffe, die für die Industrie von größter Bedeutung sind, und manch anderes wertvolles Erzeugnis mehr. Aber noch ist die Erforschung der Schätze, die in der Steinkohle stecken, nicht beendet. Im Gegenteil — man könnte glauben, daß alles, was bisher in dieser Beziehung entdeckt worden ist, lediglich die Anfänge eines vollkommenen Wissens und einer restlosen Kenntnis vom Wesen der Kohle und ihrer Eigenschaften darstellt.

Die Überzeugung, daß die Kohle der Menschheit noch ungeahnte Schätze bereithält, wird durch die neuesten Arbeiten des Kaiser-Wilhelm-Instituts für Kohlenforschung gestützt. Dieses Institut ist kurz vor Ausbruch des Weltkrieges mitten im Ruhrkohlengebiete begründet worden, und trotz der Ungunst der Umstände wurden doch dort Ergebnisse gezeitigt, die neue Wege nicht nur für unsere wissenschaftliche Kenntnisse von der Kohle, sondern auch für ihre technische und industrielle Verwendbarkeit eröffnet. Über diese Ergebnisse hat sich einer der Begründer des Mülheimer Instituts und einer der bedeutendsten Förderer der Kohleforschung, Geheimrat Professor Emil Fischer zu Berlin, einem Mitarbeiter der „Wirtschaftszeitung der Zentralmächte" gegenüber in bemerkenswerter Weise ausgesprochen.

Obenan stellt Geheimrat Fischer die Tatsache, daß das einfache Verbrennen der Kohle, wie es sich in unseren Öfen und Heizungsanlagen vollzieht, eine ungeheure Vergeudung der Werte bedeutet, die in der Kohle stecken. Von den Energien der Kohle werden dabei höchstens 10% voll ausgenutzt, der Rest von 90 % geht unwiderbringlich verloren. Wie unwirtschaftlich dies ist, braucht nicht besonders erörtert zu werden. Als letztes Ziel wäre die unmittelbare Erzeugung von Elektrizität aus der in der Kohle enthaltenen Energie anzustreben, wobei alle Nebenprodukte, die bei der Verbrennung entstehen, gewonnen werden können, ein Ziel, das freilich nur durch eine Vereinigung des Kohlenverbrauches in einzelnen großen Werken zu erreichen wäre. Inzwischen bringe aber schon eine zweckmäßigere Verflüssigung und Vergasung der Kohle für Heizzwecke einen großen Vorteil. Den Weg hierzu weisen die neuesten Arbeiten des Instituts für Kohlenforschung, die von dessen Direktor, Professor Franz Fischer, und seinen Mitarbeitern Dr. Gland und Professor Harries vorgenommen worden sind. Das wichtigste Ergebnis in technischer Beziehung ist die Gewinnung von Oel aus der Kohle. Dies ist auf zwei Wegen gelungen. Einmal bei gewöhnlicher Temperatur durch Auslaugen der Kohle mit flüssiger schwefliger Säure; das Öl, das dabei gewonnen wird, ist ein dickflüssiges, goldgelbes Mineralöl von auffallendem Wohlgeruch, das Eigenschaften zeigt, die von denen der bisher bekannten Teeröle wesentlich unterschieden sind. Sodann ist es gelungen, die Kohle mit überhitztem Wasser-

dampf zu destillieren. Das Ergebnis dieser Destillation ist ein Teer, der ebenfalls verschieden von dem gewöhnlichen Kokereiteer ist; er enthält nämlich Öle, die dem Petroleum nahe stehen, ferner Schmieröle und Paraffin. Der Nachweis, daß diese Öle dem Petroleum verwandt sind, konnte dadurch erbracht werden, daß sie sich als „optisch aktiv" zeigten, eine Entdeckung, die wissenschaftlich und praktisch für die Beziehungen zwischen Kohle und Petroleum von größter Bedeutung sind. Für die chemische Industrie erwartet man von diesen neu entdeckten Ölen wichtige Neuerungen.

Noch bedeutsamer ist die zunächst rein wissenschaftliche Entdeckung, daß die Kohle als Ganzes in eine wasserlösliche Verbindung übergeführt werden kann. Dies gelang durch die Einwirkung von Ozon auf die Kohle. Das Ozon, der bekannte aktive Sauerstoff, wirkt oxydierend, und man erhält so ein Säuregemisch, das aus 92 % Kohlenstoff besteht. Dieses Säurengemisch, eine Pflanzensäure, ist ein braune, nach Karamel riechende Masse. Ihre Eigenschaft, und was sich aus ihr entwickeln läßt, kann vorläufig noch nicht mit voller Sicherheit überblickt werden. Das Eine steht fest, daß durch dieses neue Verfahren, durch das es zum ersten Male gelungen ist, die Kohle als Ganzes im Wasser zu lösen, der Weg zum Weiterverarbeiten der Kohle geöffnet worden ist. Erst jetzt wird es möglich werden, in die tiefsten Geheimnisse der Kohle einzudringen und aus ihr ungeahnte Schätze zu gewinnen. Geheimrat Fischer schätzt dieses Ergebnis außerordentlich hoch ein. Nach seiner Meinung, die auf der genauesten Kenntnis der Forschungen beruht, dürfen von den weiteren Arbeiten des Mülheimer Instituts die größten Ergebnisse erwartet werden.

Rechtspflege.

— **Ist der § 254 BGB. anwendbar, wenn zu dem nach § 1 des Reichshaftpflichtgesetzes zu ersetzenden Schaden eine vom Verletzten zu vertretende Tiergefahr mitgewirkt hat?** BGB. §§ 254, 840. Urteil des Reichsgerichts vom 11. Januar 1915 bei Gruchot Bd. 59, S. 903. Der Kläger erlitt am 10. Mai 1912 in A. einen Unfall. Er hielt mit seinem Einspännerfuhrwerk vor der S.'schen Wirtschaft. Als auf dem Straßenbahngleis ein Motorwagen der Beklagten dort vorbeikam, scheute, wie er behauptet, das Pferd vor diesem; er sprang deshalb ab und geriet dabei mit der rechten Hand in das Getriebe des Wagens. Er zog sich durch den Unfall eine Verletzung zu, die nach seiner Behauptung ihn völlig erwerbsunfähig gemacht hat. Auf Ersatz seines Schadens nahm er die Straßenbahngesellschaft in Anspruch. Das Landgericht wies die Klage ab; das Oberlandesgericht hat abändernd den Klageanspruch im Rahmen des Haftpflichtgesetzes für begründet erklärt. Die Revision wurde zurückgewiesen aus folgenden Entscheidungsgründen: . . . . . Daß ein Betriebsunfall nach Maßgabe des § 1 Haftpfl.-G. vorliegt, wenn eine Person durch das Scheuen eines Pferdes zu Schaden gekommen ist, das durch das Heranfahren eines Eisenbahnzuges oder Straßenbahnwagens verursacht wurde, ist in der Rechtsprechung anerkannt. Sowohl der ursächliche Zusammenhang mit dem Eisenbahnbetriebe wie der äußere zeitliche und örtliche Zusammenhang mit einem bestimmten Betriebsvorgange sind gegeben (RG. 53, 114; 63, 145). Damit ist die Haftung der Beklagten für den Unfall des Klägers an sich begründet. Ein mitwirkendes Verschulden des Klägers ist vom Berufungsgericht in tatsächlicher Würdigung des Unfallvorganges verneint worden. Die Rüge der Revision dagegen erscheint nicht begründet. (Wird ausgeführt.)

. . . . Die Revision hat ferner zur Bekämpfung der angefochtenen Entscheidung auf den § 833 BGB. sich berufen. Es ist anzuerkennen, daß im gegebenen Falle neben dem Eisenbahnbetrieb auch die Tiergefahr des eigenen Pferdes des Klägers ursächlich für den Unfall und den dadurch dem Kläger entstandenen Schaden geworden ist, und es kann sich fragen, ob nicht in entsprechender Ausdehnung des § 254 BGB. auf eine vom Verletzten selbst zu vertretende mitursächliche Tiergefahr eine Verteilung des Schadens zwischen den Parteien nach dem Maßstabe des § 254 BGB. vorzunehmen wäre, wie sie bei der Mitwirkung eines Kraftfahrzeuges im § 17 Kraftfahrzeug-G. vorgesehen ist. In RG. 67, 120 (IV. S.) ist dieser Schritt getan in einem Falle, wo ein Tier des Beklagten und ein Tier des Klägers zusammen den Unfall herbeigeführt hatten, und die Gefahr des eignen Tieres des Verletzten dem eigenen mitwirkenden Verschulden des Klägers nach § 254 BGB. gleichgestellt. Das war in der der Entscheidung zugrunde liegenden Falle unbedenklich. Eine weiteren Ausdehnung des § 254 auf andere Haftungen steht jedoch die Bestimmung des § 840 Abs. 3 BGB. entgegen, wonach wenn neben einem nach den §§ 833—838 BGB. zum Ersatz eines Schadens Verpflichteten ein Dritter für den Schaden verantwortlich ist, dieser in ihrem Verhältnis untereinander den Schaden zu tragen hat. Daß diese Bestimmung auch anzuwenden ist, wenn es sich nicht um die Ausgleichung mehrerer gesamtschuldnerisch den Beschädigten ersatzplichtiger Personen handelt, sondern um diejenige zwischen dem Ersatzpflichtige und dem Beschädigten, der für den Schaden gemäß §§ 833—83 BGB. mit verantwortlich sein würde, wenn er einem Dritten zugefügt wäre, ist in RG. 71, 7 und JW. 12, 1906 ausgesprochen. Ebenso ist anerkannt, daß in den Kreis der Haftungen aus unerlaubter Handlung, die § 840 BGB. im ganzen im Auge hat auch diejenige aus § 1 Haftpfl.-G. einzubeziehen ist (RG. 5 114; 58, 335; 60, 318; 61, 56; Warn Rspr. 12, Nr. 74 u. a.). Ei dritter für den Schaden Verantwortlicher im Sinne des § 84 Abs. 3 BGB. ist danach an sich auch der aus dem Reichshaft pflichtgesetz ersatzpflichtige Eisenbahnunternehmer, so daß sei ner Haftung gegenüber die Haftung des Beschädigten selbst au einer mitursächlich für den Schaden gewesenen Tiergefahr nich in Betracht kommt. Würden nun die Absätze 2 und 3 de § 840 BGB. schlechthin den allgemeinen Grundsatz enthalte daß das festgestellte Verschulden vor dem nur vermuteten un vor der Gefährdung, das vermutete Verschulden vor der Gefähr dung haften und das Ausgleichungsrecht ausschließen sollte während bei gleichartigem Haftungsgrunde die Ausgleichun unter den mehreren Ersatzpflichtigen nach § 426 BGB. und ent sprechend zwischen dem Ersatzpflichtigen und dem selbst mit ver antwortlichen Beschädigten nach § 254 BGB. einzutreten hätte dann würde, da die Betriebsgefahr der Eisenbahn und die Tier gefahr nach § 833 Satz 1 BGB. dem gleichartigen Haftungs grunde der Gefährdungshaftung entspringen, eine Ausgleichun unter ihnen in entsprechender Anwendung der §§ 254, 84 Abs. 3 BGB. stattfinden können. Die Rechtsprechnung de Reichsgerichts hat diese Ausdehnung des § 840 Abs. 2 oder BGB. auf andere als die darin bezeichneten Haftungstatbestände und Haftungsunterschiede bisher abgelehnt (RG. 53, 114; 58 335; 61, 56; 71, 7; JW. 11, 220; 12, 71 u. a.); der erkennende Senat hat bei wiederholter Prüfung der Frage keinen Anlaß gefunden, von dieser Rechtsprechung abzugehen. Denn jene Gedanke ist in den Absätzen 2 und 3 des § 840 BGB. nicht rein sondern nur in bestimmten Einzelanwendungen durchgeführt die einen allgemeinen Grundsatz in der bezeichneten Richtung überhaupt nicht erkennen lassen, weil die aufgenommenen Tat bestände in ihrem Haftungsgrunde nicht gleichartig sind. Zwar ist bei den Tatbeständen des § 840 Abs. 2 diese Gleichartigkeit vorhanden; die §§ 831 und 832 BGB. setzen eine Haftung aus vermutetem Verschulden. Im Abs. 3 erscheinen dagegen die Gefährdungshaftungen aus §§ 833 Satz 1 und daneben die Haftungen aus vermutetem Verschulden nach §§ 834, 836—838; dazu tritt seit der Einführung des zweiten Satzes des § 833 auch die Haftung aus vermutetem Verschulden im § 833 Satz 2; hier sind mithin zweierlei Haftungsgründe einander gleichgestellt. Das hindert daran, in den Bestimmungen des § 840 Abs. 2 und 3 BGB. den oben bezeichneten Grundsatz ausgesprochen zu sehen und aus diesem heraus die Bestimmungen in entsprechender Anwendung auf andere Tatbestände auszudehnen. Richtiger wird man vielleicht sagen: § 840 Abs. 2 BGB. enthält die Fälle der Haftung für rechtswidrige Handlungen dritter Personen, Abs. 3 diejenigen der Haftung für den durch Sachen angerichteten Schaden. Die Haftung für den durch den Betrieb einer Eisenbahn verursachten Schaden gehört beiden Haftungsgebieten an; denn der Betrieb setzt persönliche Tätigkeiten voraus, die das Sachmaterial der Eisenbahn in Bewegung setzen. Es geht deshalb nicht an, den Tatbestand des § 1 Haftpfl.-G. den Tatbeständen der §§ 833—838 BGB. im § 840 Abs. 3 BGB. schlechthin anzureihen. Es muß vielmehr der Gesetzgebung vorbehalten bleiben, den Grundgedanken des § 254 BGB., wie er im § 17 Kraftfahrzeug-G. für das Zusammenwirken von Kraftfahrzeug, Eisenbahn und Tier bei der Verursachung eines Schadens seine Ausgestaltung gefunden hat, auf das Zusammenwirken von Eisenbahn und Tier ohne Beteiligung eines Kraftfahrzeuges zu erstrecken.

Das führt zur Zurückweisung der Revision. Htze.

Amtliche Mitteilungen der Geschäftsführenden Verwaltung.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Niederländische Staatseisenbahnen. Die zwischen den Stationen Vught und Boxtel gelegene Haltestelle Esch, welche bisher nur dem Verkehre von Personen, Hunden und Gepäck diente, ist am 1. September d. J. auch für den Bestell-, Eil- und Frachtgüterverkehr eröffnet worden.

Eisenbahndirektionsbezirk Danzig. Am 5. September d. J. wird der an der Neubaustrecke Riesenburg-Miswalde gelegene Bahnhof 4. Klasse Jacobsdorf (Kr. Rosenberg, Westpr.) für den Wagenladungsverkehr eröffnet werden. Die Annahme und Auslieferung von Gegenständen, zu deren Ver- oder Entladung eine feste Rampe erforderlich ist, sowie von Sprengstoffen ist ausgeschlossen.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Güterverkehr.

Gütertarif deutsche Bahnen — Prinz Heinrich-Bahn. 1. Heft 7, vom 1. Juni 1915.

Mit Geltung vom 1. November 1916 treten für die Stationen Bronnweiler, Gomaringen, Gönningen, Mähringen, Münchingen, Ohmenhausen und Weißach erhöhte Tarifentfernungen in Kraft.

Gleichzeitig werden die Stationen Bernhausen, Echterdingen, Neuhausen (Filder) und Plieningen-Hohenheim in die Schnittabelle B einbezogen.

II. Ausnahmetarif für Thomasschlacken zum Düngen usw. vom 1. Juni 1915.

Mit Geltung vom 1. November 1916 ist der Ausnahmetarif ausgeschlossen im Verkehr mit:

1. Stationen der Arnstadt-Ichtershausener, Buttstädt-Rastenberger, Neubrandenburg-Friedländer, Südharz und Weimar-Berka-Blankenhainer Eisenbahn des Tarifhefts 2 (Preußen/Hessen).

2. Folgenden Stationen des Tarifhefts 7 (Württemberg):

Bernhausen, Degerloch, Gomaringen, Mähringen, Münchingen, Bronnweiler, Echterdingen, Gönningen, Möhringen (Filder), Neuhausen (Filder), Ohmenhausen, Plieningen-Hohenheim und Weißach.

Straßburg, den 24. August 1916. (1154)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

Tfv. 1253 und 1267. Oberschlesisch-österreichischer Kohlenverkehr. Eisenbahngütertarif, Teil II, Heft 1 und 3, gültig vom 1. September 1913.

Mit Gültigkeit vom 1. Oktober 1916 tritt je ein Nachtrag V in Kraft. Derselbe enthält die laut Bekanntmachung vom 21. Juli 1916 mit Gültigkeit vom 1. Oktober 1916 erhöhten Kokssätze nach einzelnen Bestimmungsstationen, Frachtsätze nach neuen Bestimmungsstationen und von neuen Versandstationen, Änderung und Aufhebung von Frachtsätzen, Änderung und Ergänzung des Kilometerzeigers und sonstige Änderungen, Ergänzungen und Berichtigungen.

Abdrucke der Nachträge sind bei den beteiligten Endverwaltungen, in Österreich auch bei der Zentralverkaufsstelle für Tarife, Wien I., Biberstraße 16, sowie durch Vermittelung der beteiligten Stationen zu erhalten.

Der Preis des Nachtrags zum Heft 1 beträgt 0,15 ℳ = 0,20 K.

namens der beteiligten Verwaltungen.

Der Preis des Nachtrags zum Heft 3 beträgt 0,30 ℳ = 0,40 K.

Kattowitz, 23. August 1916. (1153)
Königl. Eisenbahndirektion Kattowitz,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Württembergisch-Schweizerischer Gütertarif, Teil II, Heft 3.

Am 1. September 1916 tritt der VI. Nachtrag in Kraft. Er enthält Ermäßigungen beinahe sämtlicher bisheriger Frachtsätze. Näheres bei den Dienststellen und beim Tarifbureau der K. Württ. Staatseisenbahnen.

Stuttgart, den 29. August 1916. (1156)
Generaldirektion der K. Württemberg. Staatseisenbahnen.

Ausnahmetarif für Küchenabfälle, Speisereste usw. — Tfv. 2 II x —.

Mit Gültigkeit vom 1. September 1916 wird „frischer Panseninhalt" zur Verarbeitung zu Viehfutter" in das Warenverzeichnis aufgenommen.

Diese Maßnahme gilt zunächst nicht auf den Strecken der württembergischen Staatsbahnen und der an sie anschließenden Privatbahnen. Auf den Strecken der bayerischen Staatsbahnen (rechtsrheinisches Netz) und der an sie anschließenden Privatbahnen gilt die Tarifmaßnahme nur im Durchgangsverkehr; auf den Strecken der bayerischen Staatsbahnen (pfälzisches Netz) nur im Wechsel- und Durchgangsverkehr. Näheres enthält die Nummer 91 des Tarifanzeigers. Auskunft geben auch die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbureau, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 28. August 1916. (1155)
Königliche Eisenbahndirektion.

Ausnahmetarif für Roggen, Weizen, Kartoffeln, Kartoffelstärkemehl usw. — Tfv. 21.

1. Mit Gültigkeit vom 1. Oktober 1916 bis zum 30. Juni 1917 wird für „Speisekartoffeln" (bei Frachtzahlung für das wirklich verladene Gewicht, mindestens für 10 t für den Frachtbrief und Wagen) der Frachtsatz der Kilometertariftabelle B für 254 km (50 ₰ für 100 kg) auf alle weiteren Entfernungen unter folgenden Bedingungen unverändert erhoben: Die Auflieferung hat mit einem Frachtbrief zu erfolgen, der a) mit dem Stempel des für den Versandort zuständigen Kommunalverbandes (in Preußen des Landratsamts) versehen ist, b) als Empfänger eine Kommunalverwaltung (Stadtkreis, Landkreis, Gemeinde, Gutsbezirk usw.) oder deren Bevollmächtigten bezeichnet. Von dem Bevollmächtigten ist die Vollmacht bei der Einlösung des Frachtbriefes vorzuweisen. Wird die Vollmacht nicht vorgewiesen, so wird die höhere Fracht nach der Kilometertariftabelle B des Ausnahmetarifs 21 erhoben. — Diese Tarifmaßnahme gilt bis auf weiteres nicht für die bayerischen Staatsbahnen und für die hier anschließenden Privatbahnen. —

Die bisherige Frachtermäßigung für frische Kartoffeln (ohne Rücksicht auf die Art ihrer Verwendung) 100 ₰ für 100 kg auf Entfernungen über 750 km bleibt weiter bestehen.

2. Mit Gültigkeit vom 1. November 1916 wird die Frachtermäßigung für frische Kartoffeln bei Aufgabe als Stückgut aufgehoben.

Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbureau, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 29. August 1916. (1157)
Königliche Eisenbahndirektion.

Niederschlesisch-österreichischer Kohlenverkehr, Teil II vom 15. Mai 1912.

Mit Gültigkeit vom 1. Oktober 1916 wird die Station Waldegg (K. K. Stb. Wien) in den Tarif aufgenommen.

Näheres enthält der Gemeinsame Tarif- und Verkehrsanzeiger der preußischen Staatsbahnen.

Breslau, 29. August 1916. (1160)
Königliche Eisenbahndirektion
namens der beteiligten Verwaltungen.

Tfv. 1273. Oberschlesisch-ungarischer Kohlenverkehr, Tarifhefte I, II und III, gültig vom 4. März 1912.
Einführung neuer Frachtsätze für Steinkohlenkoks.

Die neuen, vom 1. Oktober 1916 an gültigen Frachtsätze für Steinkohlenkoks an Stelle der mit Bekanntmachung vom 27. Juli 1916 (Vereinszeitung Nr. 60 vom 2. August 1916) zum 30. September 1916 außer Kraft gesetzten Frachtsätze werden in der nächsten Nummer des Gemeinsamen Tarif- und Verkehrsanzeigers für den Bereich der preuß.-hessischen Staatseisenbahnverwaltung veröffentlicht. Die in der obigen Bekanntmachung angekündigten Tarifnachträge zu den Heften I—III werden später herausgegeben. Über die Höhe der Frachtsätze geben die beteiligten Dienststellen Auskunft.

Kattowitz, den 29. August 1916. (1158)
Königliche Eisenbahndirektion Kattowitz

Direkter Güterverkehr mit der k. u. k. Heeresbahn Nord (Verkehr mit Österreich), Eisenbahngütertarif vom 1. August 1916. Einführung eines neuen Artikeltarifes für Holz.

Mit Gültigkeit vom 10. September 1916 bis auf Widerruf, bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens bis 1. Februar 1917 wird der nachstehende Tarif 32 (Holz) in den obbezeichneten Tarif einbezogen:

Tarif 32
für

Holz und zwar:

A. 1. Stamm- und Stangenholz, Schleifholz (Zelluloseholz), auch roh behauen, gespalten oder gerissen, Scheitholz, Kloben- und Knüppel- (Prügel-) Holz, sämtlich über 2,5 m lang;

2. Schnittholz, folgendes:

a) kantiges, z. B.:
Balken, auch gelocht und gezapft, Eisenbahnschwellen über 2,7 m lang und Extrahölzer, Sparren, Latten (Staffel) Leisten (ausgenommen Kehlleisten);

b) breites, z. B.
Pfosten (Bohlen), Planken, Borde, Bretter, letztere auch gehobelt, genutet, gefedert;

B. 1. Stamm- und Stangenholz, Schleifholz (Zelluloseholz), auch roh behauen, gespalten oder gerissen, Scheitholz, Kloben und Knüppel- (Prügel-) Holz, sämtlich bis zu 2,5 m lang;
2. Eisenbahnschwellen, bis 2,7 m lang (mit Ausnahme von Extrahölzern), roh, auch imprägniert, und Eisenbahnwagenunterlagshölzer.

Anwendungsbedingungen:
1. Bei Eisenbahnschwellen aus Eichenholz bis 2,7 m lang Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens für den Frachtbrief und Wagen.
2. Bei allen übrigen Holzsorten Frachtzahlung mindestens für 10 000 kg für den Frachtbrief und Wagen.

Geltungsbereich: Von Stationen der k. u. k. Heeresbahn Nord.

Schnittafel A.

Bis zum Schnittpunkte	I (Granica)			II (Nadbrzezie)			III (Rozwadów)			IV (Belzec)			V (Sokal)		
von	km	A	B	km	A	B	km	A	B	km	A	B	km	A	B
		Frachtsätze			Frachtsätze			Frachtsätze			Frachtsätze			Frachtsätze	
Stationen der k. u. k. Heeresbahn Nord:															
Bubnów	593	169	164	—	—	—	329	110	105	303	105	100	37	30	25
Długikąt	519	151	146	413	129	124	255	94	89	33	28	23	307	105	100
Gorecko-Senderki	512	151	146	406	127	122	248	92	87	40	31	26	300	103	98
Iwaniczy	605	171	166	—	—	—	341	114	109	315	107	102	24	23	18
Izbica	454	138	133	348	114	109	190	80	75	98	55	50	242	92	87
Jaszczów	393	125	120	—	—	—	129	65	60	159	73	68	237	90	85
Kowel Hptbhf.	526	154	149	—	—	—	262	96	91	236	90	85	104	57	52
Krasnostaw	442	136	131	336	112	107	178	77	72	110	59	54	230	88	83
Krupiec	435	134	129	329	110	105	171	76	71	117	61	56	223	88	83
Lubliniec	537	156	151	—	—	—	273	99	94	247	92	87	93	54	49
Mazily	540	156	151	434	134	129	276	99	94	12	20	15	328	110	105
Owadno	570	162	157	—	—	—	306	105	100	280	99	94	60	41	36
Rejowiec	421	132	127	—	—	—	157	73	68	131	65	60	209	83	78
Ruskie Piaski	466	140	135	360	116	111	202	83	78	86	52	47	254	94	89
Susiec	533	156	151	427	132	127	269	96	91	19	21	16	321	110	105
Szczebrzeszyn	485	145	140	379	121	116	221	88	83	67	45	40	273	99	94
Tarzymiechy	460	138	133	354	116	111	196	81	76	92	54	49	248	92	87
Topolcza	491	147	142	385	123	118	227	88	83	61	42	37	279	99	94
Turopin	560	160	155	—	—	—	296	103	98	270	96	91	70	46	41
Turyjsk	550	158	153	—	—	—	286	101	96	260	94	89	80	50	45
Wladimir Wolynsky	580	165	160	—	—	—	316	107	102	290	101	96	50	36	31
Zawada	478	143	138	372	121	116	214	85	80	74	48	43	266	96	91
Zulin	426	132	127	320	107	102	162	74	69	126	64	59	214	85	80
Zwierzyniec	502	149	144	396	125	120	238	90	85	50	36	31	290	101	96

Schnittafel B.

Vom Schnittpunkte	I (Granica)			II (Nadbrzezie)			III (Rozwadów)			IV (Belzec)			V (Sokal)		
nach	km	A	B	km	A	B	km	A	B	km	A	B	km	A	B
		Frachtsätze			Frachtsätze			Frachtsätze			Frachtsätze			Frachtsätze	
Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen:															
Amstetten	550	158	130	762	206	167	779	209	169	889	248	202	929	242	194
Angern	352	116	97	564	162	133	581	167	136	691	204	168	731	200	162
Budweis	526	154	126	738	200	162	755	204	165	865	244	199	905	237	191
Dzieditz	65	42	35	277	99	83	294	103	86	404	141	119	444	136	113
Enns	597	169	138	809	215	174	826	220	177	936	259	211	976	253	203
Gerasdorf	423	132	109	635	178	145	652	182	148	762	220	180	802	215	174
Rehdörfel	522	154	126	734	200	162	751	204	165	861	242	197	901	237	191
Rositz	380	121	101	592	169	138	609	171	140	719	211	173	759	204	165
Sobeslau	496	147	121	708	193	157	725	198	160	835	237	194	875	231	186
Stainach-Irdning	688	189	153	900	235	189	917	239	193	1027	279	226	1067	272	218
Trzebinia Nordbahnhof	19	18	15	234	90	75	251	94	79	361	132	111	401	127	106
Zeltweg	763	206	167	975	253	203	992	257	206	1102	295	238	1142	290	232

Wien, am 25. August 1916. (1152)

K. k. österr. Staatsbahnen, namens der beteiligten Verwaltungen.

2. Verdingungen.

Verdingung

der Lieferung von Werkstatts-Materialien für die Königlichen Eisenbahndirektionen in Altona, Cassel, Erfurt, Hannover und Münster i. W. für das II. Halbjahr des Etatsjahres 1916, und zwar: 104 Achswellen für Lokomotiven und Wagen, 1750 Radreifen aus Tiegelstahl. Eröffnung der Angebote am 19. September 1916, vormittags 11 Uhr. Verdingungsunterlagen gibt unser Zentralbureau gegen 1 ℳ bar im Zimmer 292 ab. Zuschlagsfrist bis 30. September 1916.

Hannover, 29. August 1916. (1159)

Königliche Eisenbahndirektion.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Eisenbahndirektions-Präsident a. D. v. Mühlenfels in Berlin.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nummer 70. 6. September 1916. LVI. Jahrgang.

Inhalt:

Die Ausrüstung der größeren Lokomotivstationen in Italien mit mechanischen Lokomotivbekohlungsanlagen.

Die Drahtseilbahn Erdmannsdorf-Augustusburg.

Nachrichten.

Deutschland: Aufruf zur Zeichnung auf die fünfte Kriegsanleihe. — Anlage C zur Eisenbahn-Verkehrsordnung. — Frachtermäßigung für Kartoffeln. — Eisenbahnunglück auf Bahnhof Wildpark. — Personalveränderung im bayerischen Verkehrsministerium. — Die Zukunft der Leipziger Straßenbahnen. — Geheimer Baurat Schäfer †. — Dr. Leo Horn †.

Österreich: Bestandaufnahme bei den Eisenbahnen von unentbehrlichen Bedarfsgegenständen der Bevölkerung. — Der Absatz der Eisenwerke. — Von den österreichischen Kohlenmärkten. — Das österreichische Statistische Handbuch.

Bosnien und die Hercegovina: Besorgung des Tarifdienstes der bosnisch-hercegovinischen Eisenbahnen durch die Landesregierung.

Rumänien: Der Warenaustausch der Mittelmächte mit Rumänien.

Übrige europäische Länder: Kraftwagendienst Archangelsk-Petersburg.

Fremde Erdteile: Das Ende des amerikanischen Eisenbahnerstreiks. — Sicherung der Schienenübergänge in den Vereinigten Staaten von Amerika.

Amtliche Bekanntmachungen.

Die Ausrüstung der größeren Lokomotivstationen in Italien mit mechanischen Lokomotivbekohlungsanlagen. *)

Von Regierungsbaumeister **W. Hansmann**, Stettin.

Bis zum Jahre 1910 etwa gab es in Italien kaum mechanische Hilfsmittel, um die Lokomotivtender mit Kohle zu versorgen. Fast ausschließlich geschah dies von Hand mit Körben. Die Kohlenlager waren meist von den Lokomotivschuppen beträchtlich entfernt, so daß das Bekohlen der Lokomotiven unverhältnismäßig lange Zeit in Anspruch nahm und zahlreiche Arbeitskräfte erforderte. Mit der Zunahme des Verkehrs waren diese Zustände unhaltbar geworden, und nach eingehenden Studien über die zweckmäßigste Einrichtung einer mechanischen Bekohlungsanlage wurde die erste Versuchsanlage auf dem Bahnhofe in Ancona geschaffen.

Auf einem mit den Gleisen und den Kohlenbansen gleichlaufenden Holzgestell sind in einer Reihe nebeneinander 12 Hochbehälter in passender Höhe aufgestellt, von denen die Kohle mittels Schüttrinnen an die auf dem Nebengleise haltenden Lokomotiven abgegeben wird. Die Kohle wird in Kippwagen von 500 oder 750 kg Fassungsvermögen auf Schmalspurgleisen aus den Kohlenbansen geholt; mit einem elektrisch betriebenen Aufzuge werden die Wagen, nachdem sie gewogen sind, auf eine neben den oberen Öffnungen der Hochbehälter angebrachte mit Schmalspurgleisen ausgerüstete Plattform gehoben und dann nach Bedarf in die zu füllenden Behälter ausgekippt. Die Hochbehälter, deren Böden etwa 45 Grad geneigt sind, enthalten, wenn sie vollständig gefüllt sind, jeder 7 t Kohle; um aber auch geringere Mengen verausgaben zu können, werden sie, da sie bei jedesmaliger Benutzung vollständig entleert werden müssen, nicht gleichmäßig bis zum Rande gefüllt.

Die Hochbehälter der Bekohlungseinrichtung auf dem Bahnhofe Ancona liegen in einer Reihe so neben einander, daß nur nach einem Gleise hin Kohlen verausgabt werden können. Sind auf beiden Seiten Gleise vorhanden, kann leicht eine zweite Reihe von Behältern daneben auf demselben Untergestelle angeordnet werden, so daß nach beiden Seiten Kohle gegeben werden kann. Dadurch, daß an beiden Enden der Behälterreihe Aufzüge vorgesehen werden, kann die Anlage weiter vervollkommnet werden. Es ist auch möglich, diese Kohlenverladevorrichtung zum Besanden zu verwenden, wenn ein oder zwei Behälter mit besonderen zum Sandgeben geeigneten Schüttröhren versehen werden.

Wie die Anlage in Ancona bisher ausgebaut ist (12 Behälter in einer Reihe und an einem Ende ein Doppelaufzug), können 3 t Kohle in 20 Minuten in die Behälter gebracht werden. Die Schüttrinnen werden von der oberen Plattform aus durch Handrad und Zahngetriebe betätigt. Das Entleeren der Behälter geht sehr schnell von statten.

Mit dieser Vorrichtung werden täglich etwa 50 Lokomotiven bekohlt, dabei ist die Vorrichtung jedoch nur 8 Stunden im Betriebe. Monatlich werden durchschnittlich 3000 t verausgabt. Einschließlich der Beträge für Verzinsung und Tilgung kostet die Verausgabung einer Tonne Kohle vom Lager auf die Tender etwa 40 Pfennig.

Zu gleicher Zeit etwa wie der Bahnhof Ancona sollte mit Rücksicht auf den im Jahre 1911 erwarteten großen Verkehr zur Feier des 50jährigen Bestehens des Königreiches Italien der alte jetzt außer Betrieb gesetzte Bahnhof Termini in Rom mit einer Vorrichtung, die Lokomotiven schnell und billig mit Kohlen zu versehen, ausgerüstet werden. Da damals der jetzt benutzte Hauptbahnhof St. Lorenzo nahezu vollendet war, so sollte diese Bekohlungsanlage nur von vorübergehender Art, deshalb auch in den Anlagekosten möglichst billig sein. Sie konnte nicht umgangen werden, weil der Zustand auf dem alten Bahnhofe bei starkem Verkehr im höchsten Grade betriebsgefährlich werden konnte, denn schon unter gewöhnlichen Verhältnissen mußten die Lokomotiven stundenlang warten, bis sie ihren Brennstoff bekamen.

Die örtlichen Verhältnisse waren auf dem alten Bahnhof so beengt, daß es nicht möglich war, eine Anlage zu schaffen ähnlich der auf Bahnhof Ancona; auch wären die Kosten für eine solche vorübergehende Einrichtung unverhältnismäßig hoch gewesen, denn die Bekohlungsanlage mußte schon im Jahre 1912,

*) Vgl. Rivista Tecnica delle Ferrovie Italiane: Juni 1912 und Dezember 1914.

in dem der Betrieb nach dem neuen Bahnhofe S. Lorenzo verlegt werden sollte, wieder beseitigt werden. Es wurde deshalb eine Vorrichtung gewählt, die nicht so sehr kostspielig war und ferner mit nicht zu großen Umständen fortgeschafft und an anderer Stelle weiterbenutzt werden konnte. Diesen Anforderungen entsprach am meisten der Kohlenverlader von Schilhan, der damals bei den ungarischen Staatsbahnen verschiedentlich mit Vorteil in Gebrauch war. (Abb. 1 u. 2). Wenn auch diese Vorrichtung im allgemeinen bekannt sein dürfte, soll sie im folgenden kurz beschrieben werden.

Der Kohlenlader besteht in der Hauptsache aus einem um eine wagrechte Achse drehbaren Rade a von etwa 5½ m Durchmesser, dessen Achse auf einem fahrbaren Gestell b gelagert ist. Der Querschnitt des Rades ist muldenförmig; innen sind Querbleche m angebracht, die den Umfang in 16 Abteilungen zerlegen, welche die Kohle aufnehmen sollen. Ein 5pferdiger Elektromotor M dreht das Rad mit Hilfe von Schnecke und Zahnrädern, von denen eins auf dem äußeren Umfange des Rades angebracht ist. Eine feststehende Abschlußwand e verhindert, daß die unten eingeschüttete Kohle bei der Drehung des Rades herausfällt; das untere Ende d dieser Wand ist messerartig ausgebildet, damit größere Kohlenstücke, die die Drehung des Rades verhindern könnten, zerbrochen werden. Oben fest am Gestell sitzt ein kleiner Behälter mit Schüttrinne, die von unten aus betätigt wird, und über welche die Kohle auf den Tender gleitet.

Das Gestell ruht auf einem vollspurigen Wagen, so daß die Vorrichtung unter Benutzung der Gleisanlagen des Bahnhofes leicht von einer Gebrauchsstelle zur anderen geschafft werden kann. Gewöhnlich befindet sich das Rad neben dem Kohlenlager und wird nur parallel dazu um kleine Wege verschoben, um dem Lagerplatze, von dem die Kohlen in Karren geholt werden, bequem gegenüber zu liegen. Die Kohlenkarren werden auf die schiefe Ebene c geschoben und dann in das Radinnere entleert. Die schiefe Ebene wird durch ein Räderwerk selbsttätig gehoben und gesenkt, wenn das Kohlenrad sich dreht, so

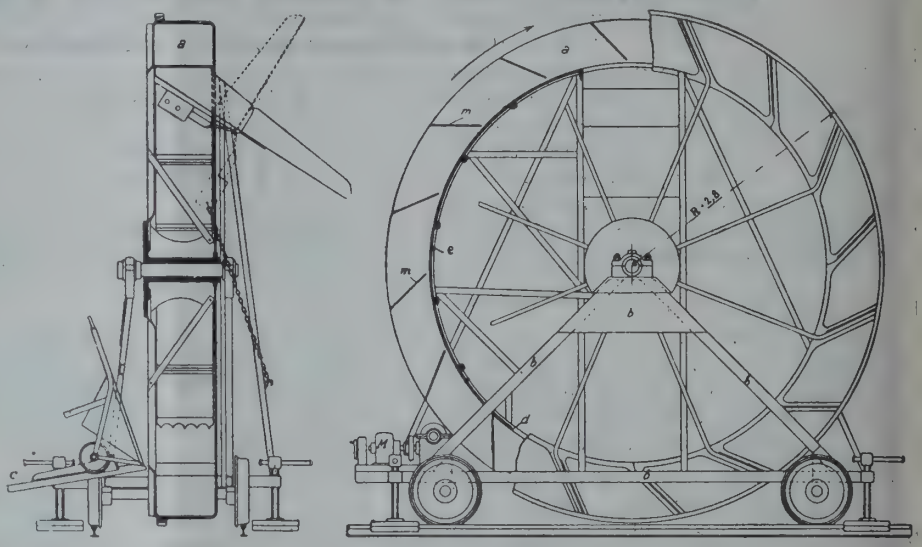


Abb. 1 und 2.

daß die Karren, die auf der schiefen Ebene stehen, nicht von den Arbeitern umgekippt zu werden brauchen. (Abb. 1.)

Zur Ausrüstung des Bekohlungsrades gehören 30 Schubkarren mit einem Fassungsvermögen von je 125 kg Kohle.

Der Arbeitsvorgang beim Bekohlen einer Lokomotive ist folgender: Sobald der Tender richtig neben dem Rade steht, wird die Schüttrinne heruntergelassen, der Motor angestellt und dadurch das Rad in Drehung versetzt. Die Arbeiter schieben eine beladene Schubkarre auf die schiefe Ebene; letztere hebt sich, schüttet den Inhalt der Karre in das Rad und senkt sich wieder. Die leere Karre wird weggezogen und durch eine volle ersetzt. Das Rad macht eine Umdrehung in 40 Sekunden, und da die schiefe Ebene während einer Umdrehung viermal gehoben und gesenkt wird, können 500 kg Kohle in 40 Sekunden auf den Tender gebracht werden.

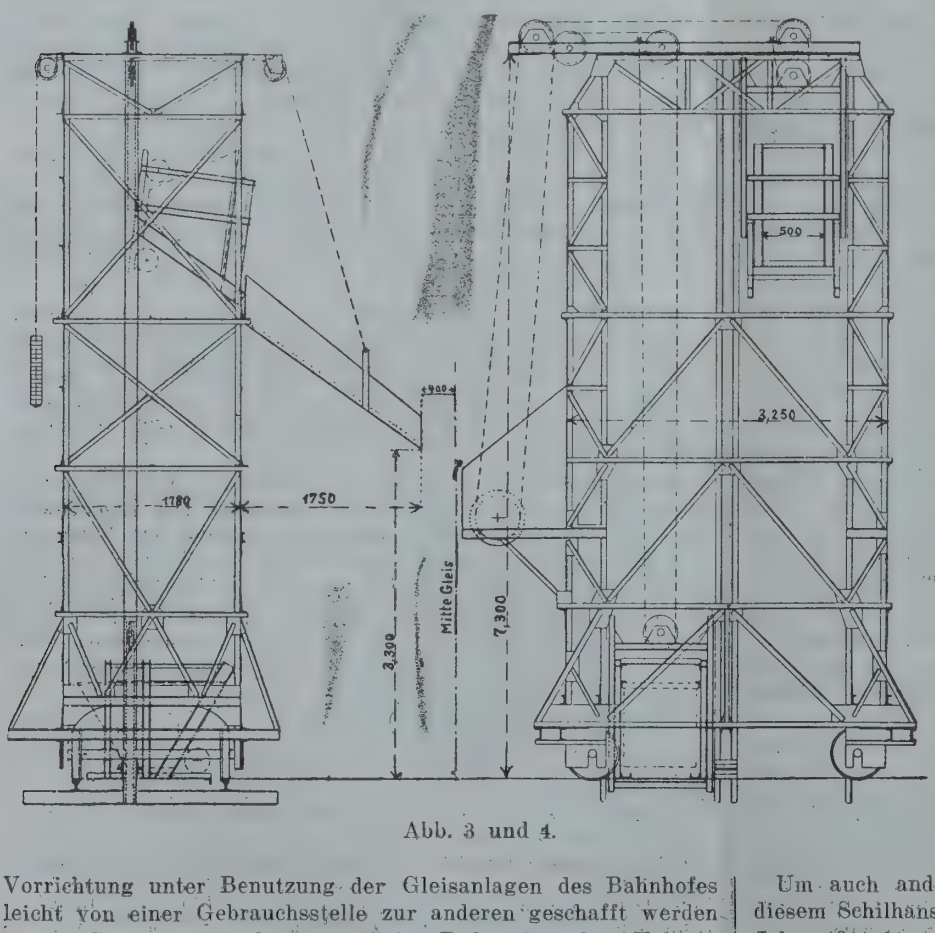


Abb. 3 und 4.

Die Vorrichtung, die an und für sich recht einfach ist, ist den Ansprüchen voll gerecht geworden. Die Bedienung ist sehr bequem und die Arbeiter sind Verletzungen wenig ausgesetzt. Mit dem Kohlenrade kann durch drei Arbeiter am Tage 1 t Kohle in 2½ bis 3 Minuten an die Lokomotive verausgabt werden, wenn die Kohlenkarren beladen bereit stehen; man rechnet 5 Minuten auf 1 t, wenn die Kohlen erst von den Eisenbahnwagen oder den Kohlenbansen herangeholt werden müssen. Sonst waren, wenn die drei Arbeiter die Kohle ohne mechanische Hilfsmittel nur mit Körben auf die Tender bringen mußten, für 1 t 12 bis 15 Minuten nötig. Der Verbrauch an elektrischer Kraft beträgt 0,15 Kilowattstunden für die Tonne.

Um auch andere mechanische Bekohlungsvorrichtungen mit diesem Schilhanschen Rade vergleichen zu können, wurden im Jahre 1911 für einige Bahnhöfe mit sehr beschränkten Raumverhältnissen (alte Bahnhöfe in Florenz und Mailand) Kohlenkräne

beschafft. Bemerkenswert ist, daß die Kräne ebenfalls für alte in kurzer Zeit außer Betrieb zu setzende Bahnhöfe bestimmt waren, so daß auch für diese Bekohlungsvorrichtungen die schon vorher aufgestellten Bedingungen, geringer Beschaffungspreis und leichte Übertragbarkeit nach einem anderen Arbeitsplatze vor allen andern maßgebend waren.

Die Kräne sind auf vollspurigen Wagen drehbar aufgestellt. Ein Elektromotor dient zum Heben, ein anderer zum Schwenken der Last. Die Kohlen werden in 500 oder 750 kg Kohle fassenden Kippwagen, die auf Schmalspurgleisen laufen, zu den Kränen gebracht. Die Kippwagen haben die bekannten seitlichen Zapfen, die bei gefülltem Kasten unterhalb, bei leerem Kasten oberhalb des Schwerpunktes sitzen, so daß die Wagen nach Lösung der Sperrvorrichtung selbsttätig den Inhalt entleeren und dann wieder zurückschwingen. Die Auslösung zum Auskippen auf den Tender wird durch den Kranführer vom Führerhäuschen aus durch ein Zugseil besorgt.

Mit Hilfe dieser Kräne konnte 1 t Kohlen in 4½ bis 8 Minuten auf die Lokomotivtender geladen werden, je nachdem die Kippwagen gefüllt mit Kohlen bereit standen oder erst im Lager oder an den Eisenbahnwagen vollgeschippt werden mußten. Zum Bekohlen der Lokomotiven werden hierbei 5 Arbeiter gebraucht; einer von ihnen hat ständig den Kran zu bedienen.

Der Kraftbedarf zum Verladen einer Tonne Kohlen beträgt 0,08 Kilowattstunden, ist also geringer als beim Schilhanschen Rade. Besondere Anstände sind bei dieser Art der Kohlenversorgung nicht zutage getreten, doch gibt man im allgemeinen dem Schilhanschen Rade den Vorzug, wenn es sich um mittelgroße Lokomotivstationen handelt, weil das Rad im Vergleich zu den fahrbaren Kohlenkränen den Vorteil hat, daß die Lokomotiven schneller bekohlt werden können, daß eine kleinere Zahl von Arbeitern benötigt wird, und daß die Unterhaltungskosten trotz größerer Betriebssicherheit geringer sind.

Während diese beiden Lokomotivbekohlungsvorrichtungen erprobt wurden, hatte Schilhan seine Vorrichtung dahin abgeändert, daß an die Stelle des Hebrades ein Doppelaufzug gesetzt wurde. Dieser Schilhansche Kohlenaufzug, der zunächst auf einigen Bahnhöfen in Österreich Verwendung fand, wurde dann auch von den italienischen Staatsbahnen versuchsweise beschafft.

Die Verladevorrichtung (Abb. 3 u. 4) besteht aus einem Gestell aus Formeisen, in dem zwei gegenläufige Aufzüge, angetrieben durch einen 7pferdigen Elektromotor, auf und niedergehen. Zur Ausrüstung gehören außerdem etwa 20 Kohlenwagen von 500 kg Fassungsvermögen, in denen die Kohlen auf Schmalspurgleisen aus den Bansen oder unmittelbar von den Eisenbahnwagen herangeschafft werden. Die Wagen sind untereinander vollkommen gleich und passen auf die Plattform der Aufzüge, auf der sie durch geeignete Feststellvorrichtungen beim Auf- und Abfahren festgehalten werden. Oben am Gestell ist eine von unten aus zu betätigende, bewegliche Schüttrinne angebracht. Das ganze Gestell mit den Aufzügen ist auf einem vollspurigen Wagen aufgebaut, so daß die Vorrichtung leicht verschoben werden kann.

Soll eine Lokomotive mit Kohlen versehen werden, so wird ein gefüllter Kohlenförderwagen auf die untere Plattform geschoben und der Motor angelassen. Hat sich die beladene Plattform bis zu einer bestimmten Höhe gehoben, so wird sie und mit ihr der festgehaltene Kohlenwagen selbsttätig schräg gestellt, so daß die Kohle herausfällt und durch die Schüttrinne auf den Tender geleitet wird. Während des Hebens des vollen Wagens senkt sich die andere Plattform, so daß, während die Kohle oben aus dem Wagen fällt, unten der leere Kohlenwagen gegen einen gefüllten ausgetauscht werden kann und das Spiel von neuem beginnt.

Diese Art der Lokomotivbekohlung hat außerordentlich befriedigt; sie arbeitet schneller als die beiden früher beschriebenen und ist auch für die Arbeiter weniger anstrengend. Es sind deshalb sogleich 12 solcher Vorrichtungen bestellt worden, deren Anlieferung allerdings durch den Krieg verzögert worden ist.

(Schluß folgt.)

Die Drahtseilbahn Erdmannsdorf-Augustusburg.

Über diese seit 1911 in Betrieb befindliche Bahn entnehmen wir den Mitteilungen des Stadtbaurats a. D. Bahse, Dresden, in der „Deutschen Bauztg." folgendes:

Im Jahre 1897 zog die Stadt Augustusburg im Erzgebirge, dicht am Fuße der bekannten Feste Augustusburg gelegen, erstmalig den Plan in Erwägung, einen unmittelbaren Anschluß an das sächsische Staatsbahnnetz zu erhalten. Man dachte anfangs an eine Bahnverbindung mit der 6 km entfernten Bahnstation Flöha der Eisenbahnlinie Chemnitz-Flöha-Annaburg, indes fand dieser Gedanke nicht die Unterstützung der sächsischen Staatsregierung. Die Stadt verfolgte nun den Plan einer Drahtseilbahn, und nach langen mühevollen Verhandlungen gelang es endlich, das gesteckte Ziel zu erreichen. Nachdem von den Ständekammern ein unverzinsliches Darlehn von 175 000 ℳ bewilligt worden war, war das Unternehmen gesichert und der Bau konnte am 31. August 1910 begonnen werden.

Die Augustusburg am nächsten gelegene Bahnstation ist die rd. 170 m tiefer liegende bei Erdmannsdorf. Hier hat die Stand-Drahtseilbahn ihren Ausgangspunkt. Das untere Empfangsgebäude liegt in unmittelbarer Nähe des Staatsbahnhofes jenseits der Zufuhrstraße zum Bahnhof, das obere, gleichzeitig als Betriebsstation dienende Bahnhofsgebäude liegt etwa 3 Minuten vom Kirchplatz entfernt an einer günstigen Stelle. Beide Bahnhofsbauten sind einfach gehalten, sie besitzen beiderseits des Bahngleises je einen 3 m breiten und 12 m langen, überdachten Bahnsteig. Die Länge der Bahn beträgt 1247,55 m, der zu überwindende Höhenunterschied 169,36 m, die Bahn hat somit eine durchschnittliche Steigung von 1 : 7,3 (= 14 %), die stärkste Steigung ist 1 : 5 (= 20 %), die kleinste 1 : 9 (= 11 %).

Im allgemeinen ist die Bahn dem Gelände angepaßt. Nur am Anfang der Strecke war, um eine günstige Lage des unteren Stationsgebäudes zu erzielen, ein Felseneinschnitt von 6 m mittlerer Tiefe notwendig. Erhebliche Schwierigkeiten verursachten beim Bau unterirdische Hohlräume, von deren Vorhandensein man vorher keine Kenntnis hatte. Die Hohlräume, die vermutlich bei dem Abbau des Alaunschiefers um die Mitte des 18. Jahrhunderts entstanden waren, mußten nachträglich bergmännisch verbaut werden. Erwähnenswert ist die 36,5 m lange Brücke über das Alaunbächel-Tal. Sie hat 6 Bogen von 2 bis 7 m Spannweite, die lichte Höhe des größten Bogens beträgt 6 m.

Die Bahn ist eingleisig, mit einer Ausweiche in der Mitte, die Spurweite beträgt 1 m. Das Drahtseil hat 23 mm Durchmesser; es besteht aus 115 Drähten und besitzt eine Bruchfestigkeit von 27 000 kg, was reichlich einer zehnfachen Sicherheit gegen Bruch entspricht, da die größte Beanspruchung des Zugseiles 2504 kg beträgt. Das Seil ist alle 9 bis 10 m durch Seilrollen gestützt.

Als Betriebsmittel sind zwei gleichgebaute Wagen vorhanden. Jeder Wagen hat 3 geschlossene Abteile für je 10 Personen, ferner ein Abteil für die Post, und zwei Plattformen. Für den Wagenführer ist beiderseits ein besonderer Führerstand abgetrennt. Vollbesetzt faßt jeder Wagen bis zu 70 Personen. Das Eigengewicht eines Wagens beträgt 7200 kg. Die Bremsung der Wagen erfolgt durch eine Zangenbremse und zugleich dadurch, daß ein Fallklotz gegen die Oberfläche des Schienenkopfes angepreßt wird. In der Regel werden die Bremsen vom Schaffner bedient, bei Seilbruch oder Schlaffwerden des Seiles treten sie jedoch sofort selbsttätig in Wirkung. Außerdem sind noch umfassende Sicherungsvorkehrungen in der oberen Betriebsstation getroffen und besondere Signalvorrichtungen vorgesehen. Die Fahrgeschwindigkeit beträgt 2—2,5 m/sek, die Fahrzeit 9—10 Min.

Die Baukosten betrugen ohne Grunderwerb, Entwurfsarbeiten und Bauleitung 285 325 ℳ. Die Gesamtkosten stellen sich auf etwa 370 000 M. Der Betrieb währt von $4\frac{25}{}$ morgens bis $12\frac{35}{}$ nachts, der Fahrpreis beträgt 35 ₰ für die einfache, für Berg- und Talfahrt 50 ₰. Vor dem Kriege wurden 56 bis 60 Fahrten am Tage geleistet. Der Betrieb wurde am 24. Juni 1911 eröffnet. Die Betriebsergebnisse der drei ersten Betriebsjahre sind folgende:

	1912	1913	1914
Beförderte Personen	255 816	298 864	246 345
Einnahme	44 594 ℳ	41 879 ℳ	33 258 ℳ
Ausgabe	27 827 „	27 920 „	28 214 „
Dividende	5 %	5 %	—

Der Rückgang der Einnahmen i. J. 1913 trotz der Verkehrssteigerung erklärt sich aus der Einführung billiger Schüler- und Arbeiterwochenkarten. Güterverkehr findet nicht statt.

Wir fügen der vorstehenden Beschreibung hinzu, daß die Bahn dem anmutig am schön bewaldeten, mit der Augustusburg gekrönten Hügel liegenden Städtchen einen sehr bedeutenden Fremdenverkehr zugeführt hat. Unmittelbar im Anschluß an die alte Stadt ist seitdem in dem angrenzenden prächtigen Walde eine höchst reizvolle Villenkolonie entstanden, die jetzt aus etwa 30 Landhäusern besteht. Die Villen sind meist von bescheidenem Umfang, aber in höchst geschmackvollem Stil inmitten eines Waldgartens erbaut und gewähren vielfach prächtige Ausblicke auf den Wald ringsum, hinab in das Flöhatal und hinauf zu der umfangreichen, den Gipfel des Hügels krönenden Augustusburg.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Aufruf zur Zeichnung auf die fünfte Kriegsanleihe.** Der Krieg ist in ein entscheidendes Stadium getreten. Die Anstrengungen der Feinde haben ihr Höchstmaß erreicht. Ihre Zahl ist noch größer geworden. Weniger als je dürfen Deutschlands Kämpfer, draußen wie drinnen, jetzt nachlassen. Noch müssen alle Kräfte, angespannt bis aufs Äußerste, eingesetzt werden, um unerschüttert festzustehen, wie bisher, so auch im Toben des nahenden Endkampfes. Ungeheuer sind die Ansprüche, die an Deutschland gestellt werden, in jeglicher Hinsicht, aber ihnen muß genügt werden. Wir müssen Sieger bleiben, schlechthin, auf jedem Gebiet, mit den Waffen, mit der Technik, mit der Organisation, nicht zuletzt auch mit dem Gelde!

Darum darf hinter dem gewaltigen Erfolg der früheren Kriegsanleihen der der fünften nicht zurückbleiben. Mehr als die bisherigen wird sie maßgebend werden für die fernere Dauer des Krieges; auf ein finanzielles Erschlaffen Deutschlands setzt der Feind große Erwartungen. Jedes Zeichen der Erschöpfung bei uns würde seinen Mut beleben, den Krieg verlängern. Zeigen wir ihm unsere unverminderte Stärke und Entschlossenheit, an ihr müssen seine Hoffnungen zuschanden werden.

Mit Ränken und Kniffen, mit Rechtsbrüchen und Plackereien führt der Feind den Krieg, Heuchelei und Lüge sind seine Waffen. Mit harten Schlägen antwortet der Deutsche. Die Zeit ist wieder da zu neuer Tat, zu neuem Schlag. Wieder wird ganz Deutschlands Kraft und Wille aufgeboten. Keiner darf fehlen, jeder muß beitragen mit allem, was er hat und geben kann, daß die neue Kriegsanleihe werde, was sie unbedingt werden muß: Für uns ein glorreicher Sieg, für den Feind ein vernichtender Schlag!

Über die Bedingungen der Zeichnung ist das Nähere aus der Bekanntmachung des Reichsbank-Direktorium vom August d. J. auf S. III und IV des Anzeigenteils der vorigen Nummer zu ersehen.

— **Anlage C zur Eisenbahn-Verkehrsordnung.** Das Reichs-Eisenbahn-Amt hat unterm 25. August d. J. einige Änderungen der Nummer I a. in Anlage C zur Eisenbahn-Verkehrsordnung verfügt. Das Nähere geht aus der Bekanntmachung in Nr. 194 des Reichs-Gesetzblattes vom 29. August d. J. hervor.

— **Frachtermäßigung für Kartoffeln.** Nach einer der Handelskammer zu Berlin vorliegenden Mitteilung der Eisenbahnverwaltung wird mit Gültigkeit vom 1. Oktober d. J. bis zum 30. Juni 1917 für Speisekartoffeln in Ladungen von mindestens 10 t auf Entfernungen von 250 km und darüber ein gleichmäßiger Frachtsatz von 50 Pf. für 100 kg erhoben, vorausgesetzt, daß bei Auflieferung der Frachtbrief mit dem Stempel des für den Versandort zuständigen Kommunalverbandes (in Preußen des Landratsamts) versehen ist und als Empfänger eine Kommunalverwaltung (Stadtkreis, Landkreis, Gemeinde, Gutsbezirk usw.) oder deren Bevollmächtigter bezeichnet ist. Von dem Bevollmächtigten ist die Vollmacht bei der Einlösung des Frachtbriefes vorzuweisen. Diese Tarifmaßnahme gilt zunächst nicht für die bayerischen Staatsbahnen und die hier anschließenden Privatbahnen. Mit Gültigkeit vom 1. November 1916 wird die Frachtermäßigung für frische Kartoffeln bei Aufgabe als Stückgut aufgehoben.

— **Eisenbahnunglück auf Bahnhof Wildpark.** Amtlich wird unterm 4. d. M. gemeldet: Gestern abend 11 Uhr 42 Minuten fuhr auf Bahnhof Wildpark der rangierende Güterzug 8157 dem einfahrenden Personenzuge 399 in die Flanke, wobei sechs Personenwagen umgestürzt wurden. Von den etwa 300 Reisenden wurden getötet: Frl. Hannchen Wesnig, Brandenburg, Havelstraße 30, Apothekenbesitzer Max Krohn, Berlin, Tegeler Str. 3, und eine bisher unerkannt gebliebene weibliche Person; schwerverletzt: 4 Personen, leicht: 16, die zum Teil Aufnahme im Krankenhause Potsdam und Hermannswerder fanden, zum Teil nach Anlegung von Verbänden ihre Reise mit anderen Zügen nach Berlin fortsetzten. Das Gleis Magdeburg-Berlin ist voraussichtlich bis heute mittag gesperrt. Der Betrieb wird solange eingleisig auf Gleis Berlin-Magdeburg geführt zwischen Wildpark und Werder.

Zu dem Zusammenstoß erfährt die „BBZtg." u. a. noch folgende Einzelheiten:

Das Unglück ereignete sich auf dem Rangierbahnhof Wildpark am Stellwerk. Um die fragliche Zeit traf der sehr stark besetzte Personenzug Nr. 399 aus Aachen mit großer Verspätung infolge des auf allen Stationen herrschenden Sonntagsverkehrs ein, und sollte deshalb auf ein totes Gleis gebracht werden, um den aus Magdeburg kommenden D-Zug 147 vorbeizulassen. Als der Aachener Personenzug über Gleis 3 auf 2 hinübergeleitet wurde, fuhr ein rangierender Güterzug von Wustermark-Potsdam kommend, ihm in die Seite. Beide Züge befanden sich allerdings nur in mäßiger Geschwindigkeit, aber trotzdem war der Zusammenstoß sehr stark. Sechs Wagen des Personenzuges wurden aus den Schienen geworfen und zum Teil sehr stark beschädigt. Gleichfalls sprangen auch mehrere Wagen des Güterzuges aus den Schienen, und nun spielten sich furchtbare kaum wiederzugebende Szenen ab. Die angefahrenen Wagen legten sich völlig auf die Seite und schleiften zur Erde. Die Reisenden wurden natürlich unter dem brechenden und splitternden Holz der Wagenabteile zu Boden geschleudert und durcheinander geworfen. Wer noch bei Bewußtsein blieb, versuchte sich, wie ein Augenzeuge berichtet, aus dem Gewühl der Menschenleiber unter dem Schreien und Stöhnen der Verwundeten bis zu den Fenstern hindurchzufinden, um die Tür zu öffnen und so ins Freie zu gelangen. Aber das war in den ersten Sekunden fast unmöglich ... Endlich gelang es einem Reisenden eine Abteils der dritten Klasse, ein offenes Fenster zu finden, und nun sprangen viele Personen aus dem immer noch fahrenden Zuge heraus. Dann noch eine kurze bange Sekunde, ein erschütternder Ruck und der Zug hielt! Am allerschlimmsten aber sah es in dem Wagen 622 zweiter Klasse, der sich in der Mitte des Personenzuges befand, aus. In diesen Wagen war die Lokomotive des Rangierzuges hineingefahren und hatte die Abteile vollständig zertrümmert. Aus ihm wurden nach etwa einstündiger schwerer Arbeit des hinzugeeilten Bahnpersonals und Bewohner Wildparks, unter denen sich mehrere Feldgrau befanden, drei Tote hervorgeholt. Die Leichen weisen sämtlich Zertrümmerung des Schädels auf. Die Frau des getöteten Apothekers Krohn erlitt einen Schlüsselbeinbruch und wurde mit den übrigen acht Schwerverletzten in ein Potsdamer Krankenhaus gebracht. Noch in der Nacht wurde mit den Aufräumungsarbeiten begonnen. Die Schuldfrage ist noch nicht geklärt. Zur bahnamtlichen Untersuchung weilte am heutigen Vormittag Geh. Regierungsrat Schwarz von der Eisenbahndirektion Berlin an der Unfallstelle. Von den Beamten der beiden Züge ist niemand verletzt. Lokomotivführer und Heizer des Rangierzuges, der in den Personenzug hineinfuhr, konnten sich kurz vor dem Zusammenstoß durch Abspringen noch retten.

Ein großer Teil der leichter Verletzten wurde nach Anlegung von Notverbänden — dies geschah durch telephonisch herbeigerufene Ärzte aus Potsdam und Wildpark — mittels Sonderzuges nach Berlin geschafft und hier sofort nach der nahe gelegenen Unfallstation in der Eichhornstraße geschafft. Dort erhielten sie nochmals ärztliche Hilfe und wurden dann mittels Droschken und Autos in ihre Wohnungen übergeführt.

— **Personalveränderung im bayerischen Verkehrsministerium.** Der Vorstand der Eisenbahnabteilung des K. B. Staatsministeriums für Verkehrsangelegenheiten, K. Staatsrat i. o. D., Ministerialdirektor Georg Ritter v. Seiler, ist am 1. September d. J. in den dauernden Ruhestand getreten.

Staatsrat v. Seiler, geboren am 25. August 1860 zu Speyer trat nach Vollendung seiner juristischen Ausbildung im Jahr 1886 als Rechtspraktikant in den bayerischen Staatseisenbahndienst ein, erreichte am 16. Juni 1888 die pragmatische Anstellung als Offizial, wurde am 1. November 1902 zum Eisenbahnbetriebsdirektor in Regensburg und im Jahre 1904 zum Oberregierungsrat im K. B. Staatsministerium für Verkehrsangelegenheiten befördert. Am 1. Juni 1905 erfolgte seine Berufung zum Vorstand der Verkehrsabteilung der vormaligen Generaldirektion der b. Staatseisenbahnen und am 1. Juli 1906 die Beförderung

zum Regierungsdirektor. Mit dem Inslebentreten der Neuordnung der bayer. Verkehrsverwaltung — 1. April 1907 — wurde ihm das verantwortungsvolle Amt des Vorstandes der Eisenbahnabteilung im Staatsministerium für Verkehrsangelegenheiten übertragen. Am 1. November des gleichen Jahres wurde er zum Ministerialdirektor befördert und im November 1912 zum Staatsrat i. o. D. ernannt.

Staatsrat v. Seiler blickt auf eine dreißigjährige Tätigkeit im Dienste der bayer. Staatsbahnen zurück. In allen Stellungen, die er bekleidete, hat er eine höchst ersprießliche Tätigkeit entfaltet. Seine reichen Kenntnisse und Erfahrungen auf den verschiedensten Gebieten des Eisenbahnwesens vermochte er insbesondere bei der Neuordnung der bayer. Staatseisenbahnen vortrefflich zu verwerten. Wiederholt haben seine Verdienste die Allerhöchste Anerkennung gefunden. Im Jahre 1911 wurde ihm der Verdienstorden vom heiligen Michael II. Klasse, 1914 das Komturkreuz des Verdienstordens der Bayerischen Krone, im August 1915 das Prädikat Exzellenz, am 7. Januar d. J. das König Ludwig-Kreuz und nunmehr beim Ausscheiden aus dem aktiven Staatsdienste in wohlgefälliger Anerkennung seiner langjährigen, mit treuester Hingebung geleisteten, ausgezeichneten Dienste der Stern zum Verdienstorden vom heiligen Michael II. Klasse verliehen.

An Exzellenz v. Seilers Stelle wurde zum Ministerialdirektor und Vorstand der Eisenbahnabteilung des K. B. Staatsministeriums für Verkehrsangelegenheiten der Präsident der Eisenbahndirektion München, Johann Ritter v. Weigert, berufen und zugleich als Staatsrat im ordentlichen Dienst ernannt. Er ist am 24. Februar 1861 geboren und im Jahre 1886 als geprüfter Rechtspraktikant in den bayerischen Staatseisenbahndienst eingetreten. Seine erste pragmatische Anstellung erreichte er im Jahre 1888 als Offizial. Darauf war er viele Jahre Mitglied der früheren Generaldirektion der K. B. Staatseisenbahnen. Im Jahre 1906 wurde er zur Durchführung der Überleitungsarbeiten für die Erwerbung der Pfälzischen Eisenbahnen durch den bayerischen Staat mit dem Amte eines Kommissars bei der Direktion der Pfälzischen Eisenbahnen in Ludwigshafen betraut. Am 1. April 1907 wurde er zum Ministerialrat im Verkehrsministerium und im Jahre 1909 zum Präsidenten der Eisenbahndirektion München befördert.

— **Die Zukunft der Leipziger Straßenbahnen.** Zu dem Aufsatz unter dieser Überschrift in Nr. 64 S. 755 d. Ztg. geht uns folgende ergänzende Mitteilung zu:

Ein mit den Verhältnissen nicht vertrauter Leser des Aufsatzes kann daraus die Ansicht gewinnen, als seien durch die Beschlüsse des Rates und der Stadtverordneten die Straßenbahnverhältnisse in Leipzig bereits endgültig geregelt. Das ist nicht der Fall. Im Königreich Sachsen bedarf es zum Bau und Betrieb auch von elektrischen Straßenbahnen einer staatlichen Verleihung. Diese ist den Leipziger Straßenbahngesellschaften von der Regierung nur bis zum Jahre 1934 erteilt worden. Die Verlängerung der staatlichen Konzession unterliegt dem Ermessen der Regierung. Ebenso bedarf es der Genehmigung der Regierung, wenn, wie beabsichtigt, die bisher der Leipziger Elektrischen Straßenbahn gehörigen Linien auf einen anderen Unternehmer, d. h. die Große Leipziger Straßenbahn, übergehen sollen. In beiden Richtungen hat die Sächsische Regierung noch keine Veranlassung gehabt, Stellung zu nehmen, da die Leipziger Straßenbahngesellschaften an sie mit entsprechenden Anträgen noch nicht herangetreten sind. Die Abmachungen der Stadt mit den Straßenbahngesellschaften gründen sich auf das Verfügungsrecht der Stadt über die ihr gehörigen, von den Straßenbahnen mitbenutzten Straßen und Plätze.

— **Geheimer Baurat Schäfer †.***) Am 7. Juli d. J. ist in Hannover der Geheime Baurat Christian Philipp Schäfer aus einem arbeitsreichen Leben heimgerufen worden. Mit ihm ist einer der letzten der Eisenbahnmaschinentechniker der alten Schule aus dem Leben geschieden und sicher einer der tüchtigsten. Geboren im südlichen Teile der Rheinprovinz, in dem er auch den größten Teil seiner dienstlichen Laufbahn verbracht hat, ging Schäfer den Weg des praktischen Maschinentechnikers, besuchte die Gewerbeschule in Trier, von 1862—1865 das Kgl. Gewerbeinstitut in Berlin, wurde Werkmeister bei der Rhein-Nahe- und Saarbrücker Eisenbahn und im Jahre 1874 Maschinenmeister bei der Königlichen Eisenbahndirektion Saarbrücken. Bei dieser war er als Assistent des Obermaschinenmeisters und als Vorsteher des maschinentechnischen Bureaus beschäftigt. Bei der Maybachschen Neuordnung des Eisenbahnwesens im Jahre 1880 wurden die Strecken der aufgelösten Direktion Saarbrücken zunächst ein Jahr lang der Eisenbahndirektion Frankfurt a. M., dann der Eisenbahndirektion Cöln (linksrhein.) zugeteilt, und Schäfer kam als maschinentechnischer Hilfsarbeiter (so hießen damals die Mitglieder der Eisenbahnbetriebsämter) an das neu errichtete Kgl. Eisenbahnbetriebsamt Trier. Hier fand er Gelegenheit, seine reiche praktische Begabung zu betätigen im Betriebsdienste und bei Überwachung einer größeren Nebenwerkstätte. Zahlreiche Manöver, zwei Kaiserparaden usw. stellten außerdem große Anforderungen, die schwierigste Aufgabe aber wurde dem Betriebsmaschinendienste gestellt, als im August 1891 die Pilgerfahrten zu dem in Trier ausgestellten heiligen Rock begannen. Innerhalb sechs Wochen sind damals fast 1¾ Millionen Pilger nach und von Trier befördert worden unter Aufrechterhaltung des gesamten sonstigen Verkehrs, und der Lokomotivdienst hat Glänzendes geleistet.

Die Thielensche Neuordnung der Staatseisenbahnverwaltung im Jahre 1895, bei der die alten Eisenbahnbetriebsämter aufgelöst wurden, führte Schäfer als Mitglied der neu errichteten Königl. Eisenbahndirektion St. Johann-Saarbrücken nach Saarbrücken zurück; in Trier war er 1882 zum Eisenbahnmaschinenmeister, 1889 zum Kgl. Eisenbahndirektor ernannt worden, was das ihm unterstellte Personal veranlaßt hatte, seiner Freude und seiner Anhänglichkeit an den verehrten Vorgesetzten durch einen glänzenden Fackelzug Ausdruck zu geben. In Saarbrücken übernahm Schäfer das Dezernat für Werkstätten- und Werkstattsmaterialienwesen. 1897 wurde er in gleicher Eigenschaft an die Eisenbahndirektion Hannover versetzt. Auch hier war das Werkstättenwesen das Hauptgebiet seiner Tätigkeit und manche Verbesserung an Lokomotiven, Fahrzeugen und Wasserstationen ist auf ihn zurückzuführen. Wir nennen nur die Eiform der Wasserbehälter, die wabenförmige Ausgußöffnung der Wasserkrane, das Schäfersche Sicherheitsventil für die Windkessel der Wasserkranleitungen usw. Der Erfahrung und Beobachtung des praktischen Lokomotivmannes verdankt das Vorsignalachtungszeichen seine Einführung, das auch auf den Bahnen des besetzten Gebietes allgemeine Anwendung gefunden hat. Im Jahre 1900 erhielt Schäfer den Charakter als Geheimer Baurat, 1911 trat er in den Ruhestand, aber er fühlte sich kräftig genug, um noch auf dem Gebiete der Lehrtätigkeit wirken zu können. Er hielt Vorlesungen an der technischen Hochschule in Hannover und beteiligte sich an den Prüfungen der Studierenden, die ihm ebenso ans Herz gewachsen waren, wie früher seine zahlreichen Untergebenen. Schriftstellerisch war Schäfer schon frühzeitig tätig; was er in der Praxis erprobt, wußte er weiteren Kreisen zugänglich zu machen. Schon bei der ersten Auflage der Röllschen Enzyklopädie des Eisenbahnwesens anfangs der 90er Jahre vorigen Jahrhunderts wurde er als Mitarbeiter gewonnen und auch die zurzeit erscheinende zweite Auflage führt ihn unter ihren Mitarbeitern auf. Auch für die Vereinszeitung ist er mehrfach schriftstellerisch tätig gewesen. Fast bis zum letzten Atemzuge war er schaffensfreudig.

Als Mensch war Schäfer liebenswürdig, wohlwollend, bescheiden und anspruchslos, sein Familienleben war das denkbar glücklichste. Ihn betrauern eine treue Lebensgefährtin, geb. Ilse, und vier Söhne, die selbst wieder eigene Familien gegründet haben. Sie waren der Stolz des Vaters; in diesem Weltkriege sind sie alle an die Front geeilt und haben ordengeschmückt, zwei mit dem Eisernen Kreuz Erster Klasse, dem Vater das letzte Geleit geben können. Möge das Andenken an Christian Philipp Schäfer ein dauerndes sein, er verdient es, daß sein Gedächtnis festgehalten werde. R. F.

— **Dr. Leo Horn †.** Am 2. d. M. ist der langjährige Herausgeber der Reichshauptstädtischen Korrespondenz Dr. Leo Horn nach schwerem Leiden im Alter von 62 Jahren gestorben. Die Vereinszeitung verliert in ihm einen treuen und stets zuverlässigen Mitarbeiter, dessen Tätigkeitsfeld hauptsächlich das Verkehrsleben Groß-Berlins war. Über alle die zahlreichen und wichtigen Vorgänge auf diesem Gebiet, namentlich auch über den Fortgang der im Gange befindlichen bedeutenden Bauten hielt er sich stets vortrefflich unterrichtet und er verstand es besonders, seine Mitteilungen hierüber anregend zu gestalten. Wir werden ihm ein freundliches und ehrendes Andenken bewahren.

*) Die Verspätung dieses Nachrufes ist durch längere Abwesenheit seines Verfassers veranlaßt, er wird den vielen Freunden Schäfers gewiß auch verspätet willkommen sein.
Die Schriftleitung.

Österreich.

— **Bestandsaufnahme bei den Eisenbahnen von unentbehrlichen Bedarfsgegenständen der Bevölkerung.** Nach der Kaiserlichen Verordnung vom 21. August d. J. über die Versorgung der Bevölkerung mit unentbehrlichen Bedarfsgegenständen sollen fallweise oder regelmäßig wiederkehrende Aufnahmen der Vorräte an solchen Bedarfsgegenständen angeordnet werden. Unter diesen werden hierbei die zur Befriedigung notwendigen Lebensbedürfnisse für Menschen und als Nahrungsmittel für Haustiere dienenden Waren sowie auch Sachen verstanden, aus denen solche erzeugt werden. Mit Bezug hierauf ordnet ein im Verordnungsblatt für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 99 veröffentlichter Erlaß des k. k. Eisenbahnministeriums vom 23. August d. J.

folgendes an: Nach Kundmachung einer solchen Anordnung sind auch die Eisenbahnen verpflichtet, der politischen Bezirksbehörde den Vorrat nach Menge und Gattung binnen der in der Kundmachung bestimmten Frist anzuzeigen. Hierbei ist folgendes Verfahren zu beobachten: Jede Station hat ein Verzeichnis aller dort zur Ablieferung bestimmten Sendungen der im § 1 der kaiserlichen Verordnung näher bezeichneten Art, die bis zu dem in der Kundmachung festgesetzten Tage nicht bezogen wurden, anzufertigen, und zuverlässig innerhalb der in der Kundmachung festgesetzten Frist an die politische Bezirksbehörde bzw. an die in der Kundmachung angegebene Stelle abzusenden. Das Verzeichnis hat, soweit in der Kundmachung nicht etwas anderes festgesetzt ist, folgendes zu enthalten: die Versandstation, die Bestimmungsstation, den Namen und die Adresse des Absenders und Empfängers, die Bezeichnung des Gutes und das Gewicht. In das Verzeichnis sind auch überzählige Güter der vorbezeichneten Art aufzunehmen, die aber ausdrücklich als „überzählig" anzuführen sind.

Ferner ist jede Sendung der im § 1 der kaiserlichen Verordnung bezeichneten Art, die vor dem in der Kundmachung als Stichtag festgesetzten Tage in der Versandstation aufgegeben und an diesem Stichtage oder später in der Bestimmungsstation eingelangt ist, von der Bestimmungsstation gleichzeitig mit der Benachrichtigung des Empfängers der politischen Bezirksbehörde bzw. der in der Kundmachung angegebenen Stelle unter Angabe der Versandstation, der Bestimmungsstation, des Namens und der Adresse des Absenders und Empfängers, der Bezeichnung des Gutes und des Gewichtes anzuzeigen.

Nach den Bestimmungen der vorstehenden kaiserlichen Verordnung ist aber die politische Bezirksbehörde auch berechtigt, ohne vorherige Kundmachung von einzelnen auskunftspflichtigen Personen oder Unternehmungen die Angabe ihrer Vorräte unter Stellung einer bestimmten Frist zu verlangen. Die Stationen haben daher über fallweise derartige Aufforderungen der politischen Bezirksbehörden diese Verzeichnisse über die bei ihnen unbezogen lagernden Sendungen der im § 1 der kaiserlichen Verordnung näher bezeichneten Art zu übersenden, alle gewünschten Auskünfte darüber zu erteilen und die Besichtigung der Lagerräume zu gestatten.

— **Der Absatz der Eisenwerke.** Vor kurzem sind die Ziffern für den Absatz der Eisenwerke im Juli 1916 veröffentlicht worden, womit sich ein Bild für den Verkauf in den ersten sieben Monaten dieses Jahres ergibt. Faßt man den gesamten Absatz in den ausgewiesenen Artikeln, also in Stab- und Fassoneisen, Trägern, Grobblechen und Schienen ins Auge, so ergibt sich seit Jahresbeginn eine Menge von 5 162 212 Meterzentner und damit gegenüber demselben Zeitraum des Jahres 1915 eine Zunahme von 1 619 263 Meterzentner. Die Zeitabschnitte Januar bis Juli 1916 und 1915 waren vom Kriege erfüllt; dagegen stellt der Zeitraum vom Januar bis Juli 1914 eine volle Friedenszeit dar, mit welcher die veröffentlichten Ziffern verglichen werden sollen. 1916 war in den ersten sieben Monaten der gesamte Absatz in den angeführten Gütern 5 162 212 Meterzentner, in der Friedenszeit Januar bis Juli 1914 aber 3 779 422 Meterzentner, und somit um 1 382 790 geringer. Berücksichtigt man bloß den Stabeisenabsatz, so belief er sich vom Jahresbeginn bis Ende Juli 1916 auf rund 3½ Millionen in der gleichen Zeit 1914 auf ungefähr 2.2 Millionen Meterzentner. Der Trägerabsatz war damals um etwa 156 000 Meterzentner größer, der Verkauf in Grobblechen um 192 000 Meterzentner kleiner und der Schienenabsatz um rund 34 000 Meterzentner geringer als jetzt. Die höchsten Absatzziffern hatte die Eisenindustrie vorher im Jahre 1912. Sie beliefen sich in den ausgewiesenen Gütern vom 1. Januar bis Ende Juli 1912 auf insgesamt 5 025 847 Meterzentner und sind jetzt um 136.365 Meterzentner höher. Im Jahre 1912 herrschte eine lebhafte Bautätigkeit, die den Trägerabsatz günstig beeinflußte. Er war im Jahre 1912 gegen Ende Juli nicht sehr weit von der doppelten Menge des jetzigen Trägerverkaufes entfernt, da in den ersten sieben Monaten 1912 rund 1 106 000, gegenwärtig 623 000 Meterzentner Träger veräußert worden sind. Der Krieg hat derzeit den Stabeisenverbrauch gesteigert und den Verkauf an Trägern infolge der geringen Bautätigkeit sehr in den Hintergrund gerückt. Der Schienenverkauf ist gegenwärtig um ein paar tausend Meterzentner höher, da er sich auf 550 000 Meterzentner gegen 544 000 Meterzentner bis zum Ende Juli beläuft.

— **Von den österreichischen Kohlenmärkten.** Über die Lage auf den österreichischen Kohlenmärkten wird der „Zeit" berichtet: Im Ostrau-Karwiner Steinkohlenrevier besteht gegenwärtig eine sehr starke Nachfrage in allen Kohlensorten. Insbesondere sind die Anforderungen für bevorzugte Zwecke sehr erheblich, die naturgemäß in erster Linie befriedigt werden müssen und den Großteil der Förderung in Anspruch nehmen. Auch die nicht bevorzugten Verbrauchergruppen haben in der letzten Zeit ihre Ansprüche noch gesteigert, da sie bereits jetzt darangingen, größere Kohlenvorräte für den Winter anzulegen. Die Förderung des Reviers zeigt gegenüber dem Vorjahr eine erhebliche Zunahme; im ersten Halbjahr 1916 wurden gefördert an Rohkohle 54 Millionen Meterzentner gegen 46 Millionen in der gleichen Zeit von 1915; die Briketterzeugung betrug 161 664 Meterzenter gegen 154 054 Meterzentner. Die Kokserzeugung erreichte 12 Milionen Meterzentner und hat damit die vorjährige um 3.5 Millionen Meterzentner übertroffen. Die Wagenbeistellung hat sich in der letzten Zeit günstig gestaltet. Im Juli 1916 betrug der Versand des Ostrauer Reviers 45 492, jener des Dombrau-Karwiner Reviers 14 841 Wagen. — Im nordwestböhmischen Braunkohlenrevier steigen die staatlichen Anforderungen sehr schnell an. Die verlangten Mengen konnten aber ziemlich pünktlich angeliefert werden. Zur Deckung des sonstigen Verbrauchs reicht jedoch die derzeitige Förderung der Gruben bei weitem nicht mehr hin, obwohl sie gegenüber dem Vorjahre erheblich gestiegen ist. Im ersten Halbjahr 1916 wurden im Brüx-Teplitz-Komotauer Revier 76,6 Millionen Meterzentner gefördert, das sind um 5.6 Millionen Meterzentner mehr als in der gleichen Zeit von 1915. Die Förderung des Falkenauer Reviers stellte sich auf 20,2 Millionen, gegen 18,4 Millionen Meterzentner im Vorjahr. Auch in diesem Revier geht die Wagenbeistellung jetzt glatt vonstatten; im Juli 1916 betrug sie im Brüxer Revier 60 261 Wagen, im Falkenauer Revier 18 070 Wagen.

— **Das österreichische Statistische Handbuch** für das Jahr 1914 ist kürzlich mit einer sehr starken Verzögerung erschienen, deren Grund in erster Linie nicht etwa in redaktionellen Momenten, sondern in Schwierigkeiten der Drucklegung zu suchen ist. Äußerlich hat der Umfang des vorliegenden Jahrganges gegenüber seinem Vorgänger eine nicht unbeträchtliche Erweiterung erfahren, an der vor allem zwei Kapitel beteiligt sind: jenes der Bevölkerung und Bevölkerungsbewegung und das Kapitel „Auswärtiger Handel", das mit Rücksicht auf die große Bedeutung der statistischen Nachweisungen für die künftige Handelspolitik, nach den einzelnen Staaten gegliedert, die wichtigsten Waren der Ein- und Ausfuhr in den letzten drei Friedensjahren ihrem Werte nach darstellt. Größtes Interesse dürfte auch das Kapitel „Preise" erregen, das zum erstenmal eine Zusammenstellung der Marktpreise von Schlacht- und Stechvieh, ferner der Kleinhandelspreise von wichtigen Nahrungsmitteln, Brenn- und Heizmaterialien bringt, und diese Daten bis Juni 1915 fortführt. Der Einfluß des Krieges tritt in mehreren Kapiteln (Gewerbe und Gesundheitswesen) hervor. Für alle jene, die sich mit den Fragen der inneren Verwaltung der Bevölkerung, der Justiz und des Unterrichtswesens sowie des wirtschaftlichen Lebens Österreichs beschäftigen und für diese Zwecke einer statistischen Unterlage nicht entraten können, ist das Handbuch eine Fundgrube der Belehrung.

Bosnien und die Hercegovina.

— **Besorgung des Tarifdienstes der bosnisch-hercegovinischen Eisenbahnen durch die Landesregierung.** Mit der Wirksamkeit vom 1. August d. J. wird der gesamte Tarifdienst der dem öffentlichen Verkehre dienenden Eisenbahnen Bosniens und der Hercegovina (d. h. Landesbahnen einschließlich der süddalmatinischen Linien der k. k. österr. Staatsbahnen, k. und k. Militärbahn Banja Luka-Dobrljin, Montanbahn Podlugovi-Vares, l. ä. Waldbahn Usora-Pribinic, elektrische Stadtbahn in Sarajevo) durch die Landesregierung für Bosnien und die Hercegovina besorgt, bei welcher zu diesem Zwecke im Rahmen des Eisenbahndepartements (Abteilung VI) ein „Tarifamt für die b. h. Eisenbahnen" zur Errichtung gelangte. Alle Angelegenheiten, die sich auf die Erstellung und Abänderung von Tarifen und Tarifbestimmungen für den Personen-, Gepäck-, Güter- und Tierverkehr sowie auf die Gewährung, Erneuerung und Auflassung von tarifarischen Begünstigungen beziehen, werden nunmehr, soweit hierbei die obengenannten Eisenbahnen in Betracht kommen, bei der Landesregierung behandelt, und sind alle Eingaben und Anfragen in Tarifangelegenheiten von nun an bei der Landesregierung für Bosnien und die Hercegovina in Sarajevo einzubringen, die auch die nötigen Auskünfte in Tarifangelegenheiten erteilen wird.

Rumänien.

— **Der Warenaustausch der Mittelmächte mit Rumänien.** Hierüber schreibt die „Tägl. Rundschau": Mit dem Ausbruch des Krieges zwischen den Mittelmächten und Rumänien hat der friedliche Warenaustausch mit dem ehemals verbündeten Königreich an der unteren Donau aufgehört. Mit erstaunlicher Ausdauer hatte die deutsche Regierung sich bemüht, die Schwierigkeiten zu beseitigen, die dem deutsch-rumänischen Handel durch die Gaunereien des Finanzministers Costinescu erwuchsen, mi

größter Mühe war es endlich gelungen, den Warenaustausch zwischen beiden Ländern wieder in die Wege zu leiten. In Berlin wurde eine königlich-rumänische Einkaufskommission errichtet, die in der Behrenstraße 47 ihre Bureaus hatte und unter Leitung eines Abgesandten der Galatzer Kaufmannschaft stand. Anderseits hatte die Deutsche Zentral-Einkaufsgesellschaft eine Zweigniederlassung in Bukarest eröffnet. In Berlin wie in Bukarest wurden unter Zustimmung der beiderseitigen Regierungen die Waren vereinbart, die jedes Land zu liefern und im Austausch dafür zu empfangen hatte. Ein gleiches Verhältnis bestand zwischen Rumänien und Österreich-Ungarn.

Die auf diese Art vereinbarten und durchgeführten Lieferungen schienen den Beweis zu liefern, daß die politischen Versicherungen der rumänischen Regierung aufrichtig gemeint waren. In dieser Beziehung glaubte man auch dem am 16. August gemeldeten Lieferungsvertrag, den die rumänischen Staatsbahnen mit dem Deutschen Stahlwerksverband über 25- bis 30 000 Tonnen Eisenbahnschienen im Werte von etwa 5 Millionen Franken abgeschlossen hatten, eine besondere Bedeutung beimessen zu dürfen.

Das Vertrauen auf rumänische Ehrlichkeit ist getäuscht worden. In welchem Maße man in Deutschland den Wünschen der Bukarester Regierung nachgekommen und den dringenden Bedarf des Landes an notwendigen deutschen Erzeugnissen bis in die jüngste Zeit hinein befriedigt hat, dafür gibt der erste amtliche statistische Ausweis einen Anhalt, den das Bukarester Bureau der deutschen „Z. E. G." Mitte voriger Woche in rumänischen Blättern veröffentlicht hat. Dieser Ausweis ist ein bemerkenswertes Zeugnis für die wohlwollende Bereitwilligkeit Deutschlands gegenüber der hinterlistigen Politik des rumänischen Kabinetts.

Nach dem erwähnten Ausweis des Bukarester Bureaus der deutschen „Z. E. G." betrug das Gesamtgewicht der von dem Carmenverkehr nach Rumänien beförderten Waren 35 370 900 kg im Gesamtwerte von 28 Millionen Lei. Die aus Deutschland nach Rumänien eingeführten Waren setzen sich wie folgt zusammen: (Folgt die Liste, aus der wir nur folgende Waren hervorheben: Bleche, Eisenbahnmaterial, Eisenträger, Koks — nicht weniger als 70 062 t, Nägel, Porzellan, Glas und Steingut, Stab-, Rund- und Quadrateisen usw.)

Außer dem Carmenverkehr kamen noch regelmäßig besondere Eisenbahnwagen mit Waren aus Deutschland nach Rumänien, für welche die Ausfuhrbewilligung noch vor dem Inkrafttreten des deutsch-rumänischen Handelsabkommens erteilt wurde. So zum Beispiel wurden im Monat Juli allein 170 Wagen eingeführt, welche Waren im Gesamtgewicht von 1 033 250 kg brachten. . . .

In bezug auf die Lebensmittelzufuhr aus Rumänien nach Deutschland gibt die Nordd. Allg. Ztg. folgende beruhigende Mitteilungen: Die rumänische Einfuhr hat die Schuldigkeit uns gegenüber in diesem Kriege getan; sie hat gedauert, solange die Aussichten der englischen Hungerblockade die stärksten, unser Zuschußbedarf am größten und dringlichsten war, sie hört auf in einem Augenblick, in dem sich die Voraussetzungen unsrer Selbstversorgung so gewandelt haben, daß wir fest auf eigenen Füßen stehen und daß die ganze Frage der Brotgetreide- und Futtermitteleinfuhr für uns keineswegs mehr grundlegend, sondern — an sonstigen, wichtigen Grundfragen der Kriegführung gemessen — nebensächlich ist. Wir brauchen die rumänischen Einfuhren nicht mehr; wir brauchen sie so wenig, daß wir neue Bezüge, auch wenn sie uns ohne weiteres zugänglich geblieben wären, von Preiszugeständnissen abhängig gemacht hätten, deren Ausmaß eben dem Aufhören der Dringlichkeit der Einfuhr hätte entsprechen müssen.

Seit der Einrichtung organisierter und zentralisierter Zufuhr, so seit September 1915, sind bis zum 26. August 1916 bis in allem 1 433 347 t Zerealien und Futtermittel aus Rumänien nach Deutschland eingeführt worden; nicht viel kleinere Mengen sind im gleichen Zeitraum Österreich-Ungarn zugeflossen. Die Gesamtquantität ist an dem Umfang der rumänischen Überschußproduktion gemessen, sehr stattlich, sie wäre nur zu erreichen, weil sie aus den Erträgen zweier Ernten entnommen werden konnte. Bis zum vorigen Herbste hatte uns Rumänien den Lebensmittelbezug stark erschwert, wenn nicht gesperrt; erst als unsere und die österreichisch-ungarischen Armeen mit Gewalt die Tore des Balkans sprengten und die Verbindung mit der Türkei herstellten, und als auf der anderen Seite die Produzenten des Landes immer heftiger darauf drängten, daß man ihnen endlich die Möglichkeit gebe, die Überschüsse der laufenden und der vorjährigen Ernte zu verwerten, ist dann entschloß man sich, trotz des britischen Stirnrunzelns, die Einzigen zu verkaufen, die wirklich abnehmen konnten, an die Zentralmächte. Das Geschäft, das zustande kam, war für uns sehr erwünscht, für Rumänien finanziell ebenso dringlich wie vorteilhaft. Es ist in den letzten 12 Monaten beinahe restlos abgewickelt worden; nur die verhältnismäßig geringfügige Menge von etwa 20000 Wagenladungen lagert aus dem alten Vertrage gegenwärtig noch für unsere Rechnung in Rumänien. Die Bezüge setzten im Herbst sehr langsam ein, da erst die notwendige transporttechnische Organisation geschaffen werden mußte, erreichten im März, April und Mai (mit 208 000, 231 000 und 216 000) ihr Höchstmaß und sanken in der letzten Zeit wieder, vom 1. bis zum 26. August kamen nur 78 000 t herein. Die Abnahme erklärt sich zum Teil dadurch, daß nur mehr ein kleiner Rest abzutransportieren blieb; zum Teil dürfte sie wohl auch mit der seit dem Beginne des Hochsommers einer bedenklichen und unsicherer gewordenen politischen Haltung Rumäniens und den dadurch auf beiden Seiten veranlaßten militärischen Maßnahmen zusammenhängen.

Neue Abschlüsse, deren Durchführung nunmehr unterbleiben muß, hatten sich bis zur Kriegserklärung Rumäniens auf wenige tausend Wagenladungen Gerste und Erbsen beschränkt. Auch bei einer Fortdauer der rumänischen Neutralität wären Mengen wie die vorjährigen keineswegs zu beziehen gewesen; einmal, weil ja diesmal nur der Ertrag einer Ernte verfügbar ist, außerdem weil sicheren Nachrichten zufolge die eben vollendete Ernte Rumäniens durch Hitze und Hagel nicht unwesentlich geschädigt wurde. Indes ist es müßig, Schätzungen darüber anzustellen, was wir von Rumänien hätten erhalten können; die Hauptsache bleibt, daß es uns durchaus nicht schwer fällt, auf die uns nun entzogene Zufuhr zu verzichten. Selbst bei vorsichtigster Beurteilung dürfen wir in Deutschland mit einer Brot- und Futtergetreideernte rechnen, die die des Vorjahres um rund 5 Millionen Tonnen übertrifft. Was uns aus eigenem Boden mehr zuwächst, ist also ein Vielfaches der Mengen, die uns Rumänien auch unter den allergünstigsten Voraussetzungen hätte liefern können. Dazu kommt die sehr erhebliche Ertragszunahme in den besetzten Gebieten. Mit diesen einfachen Feststellungen ist die ganze rumänische Zufuhrfrage für uns erledigt. Ob auch Rumänien, das ein gutes, ja glänzendes wirtschaftliches mit einem sehr schlechten und gefährlichen politischen Geschäfte vertauscht hat, so ruhig über sie hinweggehen kann, wird sich zeigen.

Übrige europäische Länder.

— **Kraftwagendienst Archangelsk-Petersburg.** Aus London, 30. August, wird berichtet: Die Blätter bringen eine drahtlose Nachricht aus Petersburg vom 27., daß die russischen Militärbehörden einen vollständigen Automobildienst von Archangelsk nach Petersburg eingerichtet haben. Die Straße ist neu hergerichtet, die Automobile, großenteils schwere Lastwagen, werden von den Vereinigten Staaten geliefert.

Fremde Erdteile.

— **Das Ende des amerikanischen Eisenbahnerstreiks.** Obgleich noch am 2. d. M. in Amerika die Lage für so bedenklich gehalten wurde, daß eine Anzahl von Eisenbahngesellschaften, darunter die bekannte Neuyork-Newhaven- und Hartfordbahn eine Bekanntmachung erließen, wonach nur die bis zum 4. September ablieferbaren Güter zur Beförderung angenommen werden sollten, ist jetzt doch die Ausstandsgefahr beseitigt. Nach einer Reutermeldung vom 3. d. M. aus Washington haben die Vertreter der Eisenbahner den Ausstandsbefehl rückgängig gemacht. Am 1. September wurde mitgeteilt, der Senatsausschuß für zwischenstaatlichen Handel habe sich zugunsten des Gesetzes betreffend den Achtstundentag für die Eisenbahnangestellten ausgesprochen und die Verordnung hinzugefügt, daß die Interstate Commerce Commission ermächtigt werden soll, die Löhne für die Eisenbahnangestellten festzusetzen. Man erwarte, daß sich der Senat und das Repräsentantenhaus über eine gemeinsame Maßnahme einigen werden, die wahrscheinlich Sonnabend Abend angenommen werde.

Die Rücknahme des Ausstandsbefehls ist anscheinend eine Folge dieser Einigung, insbesondere über die Annahme des Achtstundentags für die Eisenbahnangestellten.

— **Sicherung der Schienenübergänge in den Vereinigten Staaten von Amerika.** Bekanntlich läßt in den Vereinigten Staaten die Sicherung der Kreuzungen von Straße und Eisenbahn in gleicher Höhe mancherlei zu wünschen übrig; die Folgen der in dieser Beziehung bestehenden Mängel machen sich um so lästiger bemerkbar, je mehr der Verkehr von Kraftwagen zunimmt, weil bei deren großer Geschwindigkeit die Gefahr eines Zusammenstoßes mit der Eisenbahn erheblich größer ist als bei Pferdefuhrwerk. Zur Beseitigung der Gefahren, die die Schienenübergänge mit sich bringen, empfiehlt die American Railway Association die Vereinheitlichung der Schranken und der für den Straßenverkehr geltenden Signale. Jetzt sind manche Schranken weiß, andere schwarz gestrichen, und manche Gesellschaften glauben, sie für den Wagenführer deutlicher

sichtbar zu machen, wenn sie sie in verschiedenen Farben gestreift bemalen. An manchen Schranken werden Fahnen oder Scheiben in verschiedenen Farben oder ähnliche Zeichen angebracht, um ihre Stellung deutlich zu kennzeichnen. Zuweilen halten die Schrankenwärter den herannahenden Fahrzeugen grüne oder weiße oder weiß-grüne Fähnchen entgegen, um sie zum Halten zu bringen; an anderer Stelle wird zu diesem Zweck eine Scheibe mit der Inschrift: „Stop" benutzt. In der Nacht werden diese Signalmittel durch weißes, grünes oder rotes Licht ersetzt. Besondere Schwierigkeiten entstehen auch dadurch, daß bei manchen Eisenbahngesellschaften die Schrankenwärter den herannahenden Kraftwagen durch Winken die Anweisung erteilen, die Kreuzung zu befahren, während dies bei anderen Gesellschaften verboten ist. Wenn dann der Wärter nicht winkt, weiß der Wagenführer nicht, woran er ist, und ein Unfall kann leicht die Folge sein. Daß diesen bedenklichen Zuständen durch Vereinheitlichung der Schranken und der mit ihnen im Zusammenhang stehenden Einrichtungen mit Erfolg abgeholfen werden kann, ist wohl mit großer Bestimmtheit zu erwarten. Die Long Island-Bahn führt daneben noch einen Pressefeldzug zur Bekämpfung der Gefahren, die die Straßenkreuzungen mit der Eisenbahn mit sich bringen. Sie will dadurch einerseits die Wagenführer über diese Gefahren belehren, andererseits ihnen vor Augen führen, was alles von der Eisenbahngesellschaft geschieht, um diese Gefahren zu verringern und möglichst ganz zu beseitigen.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Eröffnung und Schließung von Stationen.

Am 1. Oktober 1916 wird der links der Bahnstrecke Magdeburg-Berlin zwischen den Stationen Großwusterwitz Stb. und Brandenburg Stb. neuerrichtete Bahnhof 2. Kl. Kirchmöser für die Abfertigung von Personen, Gepäck, Expreßgut, Eil- und Frachtstückgütern, Wagenladungsgütern, Leichen, Sprengstoffen für die Militärverwaltung sowie für den Privatdepeschenverkehr eröffnet werden. Ausgeschlossen ist die Abfertigung von Fahrzeugen und Gegenständen, zu deren Ver- und Entladung eine Kopf- oder Seitenrampe erforderlich ist. Mit der Inbetriebnahme des neuen Bahnhofs wird der an derselben Strecke gelegene Haltepunkt Gränert geschlossen.

Die Entfernungen betragen:
zwischen Brandenburg Stb. und Kirchmöser 11.75 km,
zwischen Großwusterwitz Stb. und Kirchmöser 3,45 km.

Magdeburg, 28. August 1916. (1162)
Königliche Eisenbahndirektion.

2. Güterverkehr.

Ausnahmetarif für die eilgutmäßige Beförderung von leichtverderblichem Käse und Quark. — Tfv. 2 III h —.

Mit Gültigkeit vom 7. September 1916 bis auf Widerruf, längstens für die Dauer des Krieges, wird in das Warenverzeichnis aufgenommen:

Bierhefe, nasse, in Fässern und abgepreßte, in Säcken oder Kisten. Der Geltungsbereich ist aus der in der Nummer 96 des Tarifanzeigers veröffentlichten Bekanntmachung zu ersehen. Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbureau, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 1. September 1916. (1163)
Königliche Eisenbahndirektion.

Tfv. 5, Heft A zum Deutschen Eisenbahngütertarif, Teil II, Staats- und Privatbahnverkehr und Tfv. 200, Gemeinsames Heft für den Wechselverkehr deutscher Bahnen.

Im Heft A ist auf Seite 36 unter 122 Kolberger Kleinbahnen in Spalte 2 „Körlin (Persante)" und in Spalte 4 „Auch gültig für den Übergangsverkehr mit den Anschlüssen
a) des landwirtschaftlichen Ein- und Verkaufsvereins Körlin,
b) des Maurer- und Zimmermeisters Hoffmann in Körlin"
nachzutragen. Ebenso im Gemeinsamen Heft auf Seite 129 unter Nr. 122, Spalte 2 „Körlin (Persante)" und in Spalte 1 unter „Kolberger Kleinbahnen" die Anmerkung „Die Kürzung für Körlin (Persante) gilt auch für den Übergangsverkehr mit den Anschlüssen:
a) des landwirtschaftlichen Ein- und Verkaufsvereins Körlin,
b) des Maurer- und Zimmermeisters Hoffmann in Körlin".

Stettin, den 19. August 1916. (1166)
Königliche Eisenbahndirektion.

Bayerisch-Württembergischer Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 10. September 1916 werden die bayerischen Stationen Fünfstetten, Möhren, Mündling und Otting-Weilheim in den Ausnahmetarif 1 b für Stammholz nach Heilbronn Hbf. einbezogen. Näheres bei den Dienststellen und in unserem Verkehrsanzeiger.

München, 31. August 1916. (1164)
Tarifamt der K. bayer. St.-E.-B. r. d. Rh.

Südwestdeutsch-schweiz. Verkehr.

Der auf Seite 20 des V. Nachtrags zum Tarifheft 9 (Ausn.-Tarif für Holz) vorgesehene Frachtsatz des Schnittpunktes 3 für Augst wird mit dem 16. November 1916 von 34 auf 45 Cts. erhöht.

Karlsruhe, 30. August 1916. (1161)
Gr. Generaldirektion
der Bad. Staatseisenbahnen.

Tfv. 5 Heft A zum Deutschen Eisenbahngütertarif, Teil II, Staats- und Privatbahngüterverkehr.

Die Anmerkung zu Nr. 62 Franzburger Südbahn auf Seite 32 des Heftes A erhält folgende Fassung:

„Bei Berechnung der Fracht von den Stationen der Franzburger Südbahn nach den Stationen Barth und Stralsund wird zugunsten der Franzburger Südbahn folgender Frachtzuschlag erhoben:
für Rüben 5 ₰ für 100 kg,
für Schnitzel 2 ₰ für 100 kg."

Stettin, 31. August 1916. (1171)
Königliche Eisenbahndirektion.

Güterverkehr der badisch-schweizerischen Übergangsstationen mit der Schweiz.

Mit Gültigkeit vom 7. September 1916 wird die Station Vallorbe loco als Versandstation in den gemeinsamen schweizerischen Ausnahmetarif Nr. 15 für Kalzium-Karbid aufgenommen. Näheres in unserem Tarifanzeiger.

Karlsruhe, 1. September 1916. (1169)
Gr. Generaldirektion der Staatseisenbahnen.

Güterverkehr der badisch-schweizerischen Übergangsstationen mit der Schweiz.

Auf 1. Oktober 1916 tritt eine Neuausgabe des gemeinsamen schweizerischen Ausnahmetarifs Nr. 7 für Wein usw. in Kraft. Die Drucksache ist bei unserem Verkehrsbureau für 50 Pf. käuflich.

Karlsruhe, 1. September 1916. (1168)
Gr. Generaldirektion der Staatseisenb.

Ostdeutsch-Südwestdeutscher Güterverkehr.

Die unterm 19. August 1916 bekanntgegebene Aufnahme der württembergischen Stationen Bernhausen, Echterdingen, Neuhausen (Filder), Plieningen-Hohenheim in das Tarifheft 4 tritt erst vom 1. November 1916 ab in Kraft.

Breslau, den 1. September 1916. (1167)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Ausnahmetarif für Roggen, Weizen, Kartoffeln, Kartoffelstärkemehl usw. — Tfv. 21.

Die durch Bekanntmachung vom 29. August 1916 veröffentlichte Tarifmaßnahme für „Speisekartoffeln" gilt vom 1. Oktober 1916 auch für die bayerischen Staatsbahnen und für die hier anschließenden Privatbahnen.

Berlin, den 4. September 1916. (1172)
Königliche Eisenbahndirektion.

Preußisch-Hessisch-Sächsischer Tierverkehr.

Am 10. September 1916 treten neue Frachtsätze für Niederau in Kraft. Ferner werden die örtlichen Bestimmungen für einige Bahnhöfe ergänzt. Näheres ist aus dem Tarif- und Verkehrsanzeiger der Preußisch-Hessischen Staatseisenbahnen und aus unserem Verkehrsanzeiger zu ersehen, auch geben die Stationen Auskunft.

Dresden, am 1. September 1916. (1165)
Kgl. Gen.-Dir. d. Sächs. Staatseisenb.,
als geschäftsführende Verwaltung.

Holländische Eisenbahn-Gesellschaft.

Im Nachtrag 1 zum Tarif für die Beförderung von Leichen und lebenden Tieren (Teil II) für den internationalen Lokalverkehr ist mit Gültigkeit vom 5. November 1916 der Frachtsatz für Sonstiges Großvieh Gildehaus-Hoofddorp von 3,28 in 4,28 ℳ abzuändern.

Amsterdam, 1. September 1916. (1170)

3. Personen- und Güterverkehr.

Erste k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts Gesellschaft.
Personen- und Güterverkehr.

Die Postschiffahrten auf der Strecke Orsova-Rustschuk, sowie der Güterverkehr von und nach den Stationen der unteren Donau werden bis auf weiteres eingestellt.

Wien, am 28. August 1916. (1173

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Eisenbahndirektions-Präsident a. D. v. Mühlenfels in Berlin.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins

Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nummer 71. 9. September 1916. LVI. Jahrgang.

Inhalt:

Die Ausrüstung der größeren Lokomotivstationen in Italien mit mechanischen Lokomotivbekohlungsanlagen. (Schluß.)

Die Entwicklung der Eisenbahnen in der Schweiz.

Nachrichten.

Deutschland: Die Beteiligung der Eisenbahn an der Ausstellung für Kriegsfürsorge in Cöln. — Eisenbahnkassen mit Postscheckverkehr. — Personalnachrichten.

Österreich: Eisenbahnunfall auf der Nordbahn. — Kurs für kommerzielles Eisenbahn- und Tarifwesen. — Rohölpreise. — Personalnachrichten.

Ungarn: Die Donaukonferenz in Budapest. — Ankunft von Flüchtlingszügen in Budapest aus Siebenbürgen und den südöstlichen Grenzgebieten.

Übrige europäische Länder: Verkehrs- und Tarifvorschriften der im Militärbetrieb befindlichen Eisenbahnen des westlichen Kriegsschauplatzes. — Der geplante Eisenbahntunnel unter dem Ärmelkanal. — Der Donauverkehr und der Krieg gegen Rumänien.

Fremde Erdteile: Rückkauf kleinasiatischer Eisenbahnen usw. — Der Sieg der Eisenbahner in Amerika. — Eine neue Durchquerung des amerikanischen Felsengebirges.

Rechtspflege.

Amtliche Mitteilungen.

Amtliche Bekanntmachungen.

Die Ausrüstung der größeren Lokomotivstationen in Italien mit mechanischen Lokomotivbekohlungsanlagen.

(Schluß aus Nr. 70.)

Für die großen Lokomotivstationen werden jedoch die vorbeschriebenen mechanischen Hilfsmittel zum Bekohlen der Lokomotiven noch nicht als genügend angesehen; für diese gilt, wie auch bei den preußischen Staatsbahnen, die Forderung, Handarbeit möglichst weitgehend durch Maschinenarbeit zu ersetzen, und zwar nicht nur beim Aufladen der Kohlen auf die Tender der Lokomotiven, sondern auch beim Entleeren der Eisenbahnwagen, denn nur durch Ausschaltung der Handarbeit können die Ausgaben für die Bewegung der Kohle so niedrig wie möglich gehalten werden.

Nach diesen Gesichtspunkten wurden die Einrichtungen für die Bekohlung der Lokomotiven des neuen Bahnhofes S. Lorenzo in Rom geschaffen; es sollte auf mechanischem Wege die Kohle von den Eisenbahnwagen unmittelbar auf die Tender oder in die Kohlenbansen, oder von diesen auf die Tender geladen werden können. Diese Forderung erfüllen bekanntlich am besten die Verladebrücken (Portalkräne) mit Laufkatze und Greifer.

Die Anlage in Rom besteht in der Hauptsache aus einer Ladebühne aus Eisenfachwerk, die auf zwei 153 m langen Schienen seitlich verschoben werden kann. (Abb. 5.) Innerhalb der beiden Fahrschienen sind zwei vollspurige Gleise verlegt, auf denen die Kohlenwagen aufgestellt werden, die in den zwischen den Gleisen liegenden Kohlenbansen von 14 m Breite entladen werden sollen; der Bansen faßt 10 000 t Kohlen. Die Spannweite der Laufbühne zwischen den Fahrschienen beträgt 24,10 m, die ganze Länge einschließlich der nach einer Seite ausgekragten Verlängerung 40,80 m.

Auf der Ladebühne bewegt sich von einem bis zum anderen Ende die Laufkatze mit Greifer. Auf der Katze ist der Fahrschalter für den Motor zum Vorfahren des Portalkranes, der Fahrmotor der Katze selbst und der Hubmotor untergebracht. An dem Untergurt der Bühne ist fahrbar noch ein Schüttrumpf mit schräg abgeschnittenem Mundstück aufgehängt, der dazu dienen soll, beim Bekohlen der Lokomotiven die aus dem Greifer fallenden Kohlen zusammenzuhalten und auf die Tender zu leiten. Das Mundstück kann leicht von Hand gedreht werden, so daß jede beliebige Stelle des Tenders beladen werden kann.

Der Motor zum Bewegen der Ladebühne ist gekapselt und hat eine Leistungsfähigkeit von 16 PS; er erteilt der Bühne eine Fahrgeschwindigkeit von 30 m in der Minute. Die wagerechte Antriebwelle geht von einer Stütze bis zur anderen durch; mittels senkrechter Wellen und Zahnräder wird je ein Laufrad beider Stützen angetrieben, so daß ein Ecken der Bühne beim Vorfahren ausgeschlossen ist. Eine elektromagnetische Bremse verhindert unbeabsichtigte Bewegungen des Portalkranes, der überdies noch durch Schienenzangen festgestellt werden kann.

Zur Bewegung der Laufkatze dient ein 9pferdiger Motor; die Fahrgeschwindigkeit der Katze beträgt 48 m in der Minute. Ausschalter an den Enden der Fahrbahn sind vorgesehen, ebenso Vorrichtungen, um die Laufkatze festzustellen.

Der Greifer wird durch einen offenen 43pferdigen Motor betätigt, der eine Hubgeschwindigkeit von 42 m in der Minute ermöglicht. Auf der Motorwelle sitzt eine Differentialbremse und eine Bremse, die das Senken regelt. Die Bewegungen des Greifers werden durch einen Hebel gesteuert; zieht man den Hebel zu sich heran, so wird die Hubbewegung eingeschaltet, die Differentialbremse ist gelöst; bewegt man den Hebel von sich fort zur Mittelstellung, so schließt sich die Differentialbremse, und der Greifer bleibt schwebend stehen; drückt man den Hebel noch weiter von sich fort, so öffnet sich die Differentialbremse wieder und die Last senkt sich mit der durch die Senkbremse zugelassenen Geschwindigkeit. Wird der Strom durch ein unvorhergesehenes Ereignis plötzlich unterbrochen, so schließt sich die Differentialbremse und hält die Last fest. Um zu verhindern, daß der Greifer oben an die Laufkatze anstößt, wenn der Strom nicht rechtzeitig ausgeschaltet wird, ist ein selbstätiger Ausschalter vorgesehen.

Der Fassungsraum des Greifers beträgt 1,5 cbm, so daß er jedesmal 1000 bis 1200 kg Kohle aufnehmen kann. Er ist mit einer Zeigerwage ausgerüstet, die das jedesmalige Gewicht der gefaßten Kohle angibt, so daß das Lokomotivpersonal die Menge des ihm zugeteilten Brennstoffes überwachen kann. Der fahrbare Schüttrichter kann mit der Laufkatze gekuppelt und auf

diese Weise leicht zu jedem Bekohlungsgleis mitgenommen werden.

Für die Leistungsfähigkeit der Bekohlungsanlage waren folgende Bedingungen gestellt worden:

1. Förderkohle. 40 t sollten stündlich von den Eisenbahnwagen in die Mitte des Kohlenlagers entladen oder vom Kohlenlager auf die Tender verausgabt werden können, wenn a) auf den Eisenbahnwagen ein so großer Kohlenvorrat vorhanden ist, daß der Greifer sich stes gut füllt; b) genügend Kohlenwagen bereit stehen, so daß Verschiebearbeiten während des Entladens nicht nötig sind, c) der Portalkran nicht verschoben zu werden braucht; und d) die entladenen Kohlen mit der selbsttätigen Wage nicht gewogen werden müssen.

2. Briketts. Unter der Voraussetzung, daß die Briketts mit einem Stückgewichte von je 10 kg in passende Häufchen aufgeschichtet werden, soll der Greifer 1000 bis 1200 kg fassen.

3. Kraftverbrauch. Für ein Arbeitsspiel, bestehend aus dem Anheben des gefüllten Greifers vom Gesamtgewichte von etwa 3000 kg bis zu einer Höhe von 4 m (ausschließlich des Schließens des Greifers vorher), aus dem wagerechten Vorfahren der Katze um 10 m, dem Entleeren des Greifers, dem Zurückfahren der Katze bis zum Ausgangspunkte und dem Senken des Greifers um 4 m, durften nicht mehr als 180 Wattstunden verbraucht werden.

Die Abnahmeversuche zeigten völlig zufriedenstellende Ergebnisse; es wurden stündlich anstatt der geforderten 40 t sogar 60 t Kohle entladen bzw. verausgabt, und für den obenbeschriebenen Arbeitsvorgang wurden nur 150 Wattstunden benötigt.

Da während der Nacht nur verhältnismäßig wenige Lokomotiven mit Betriebsstoff zu versorgen sind, auch Kohlenwagen nicht entladen werden sollen, so wurde es für zweckmäßig gehalten, die Ladebühne des Nachts nicht im Betriebe zu haben. Es wurden deshalb zwischen den beiden Bekohlungsgleisen 2 Reihen von je 6 Hochbehältern aufgestellt, die am Tage vom Greifer mit Kohle gefüllt werden. Die Behälter sind oben 2,50×2,50 m groß und jeder faßt 3,5 t Kohle. Sie ruhen auf einem kräftigen Gestell aus Eisenfachwerk; an jedem Behälter ist eine Schüttrinne angebracht, die von unten vermittelst Zugkette und Zahngetriebe betätigt werden kann. Gewogen wird die so verausgabte Kohle nicht noch einmal, da die Behälter jedesmal vollständig gefüllt und entleert werden sollen.

Um den Nachtvorrat weiter zu erhöhen, ist noch ein größerer Hochbehälter, 25 t Kohle fassend, vorgesehen, der auf einer Wage aufgebaut ist. Aus diesem Behälter können beliebige Mengen Kohle entnommen werden; die Wage zeigt selbsttätig das Gewicht der im Behälter vor und nach der Entnahme enthaltenen Kohlenmenge an, so daß der Lokomotivbeamte genau sehen kann, wieviel Brennstoff er empfangen hat. Die Schüttrinne und der Abschlußschieber werden wie bei den kleinen Hochbehältern von unten betätigt.

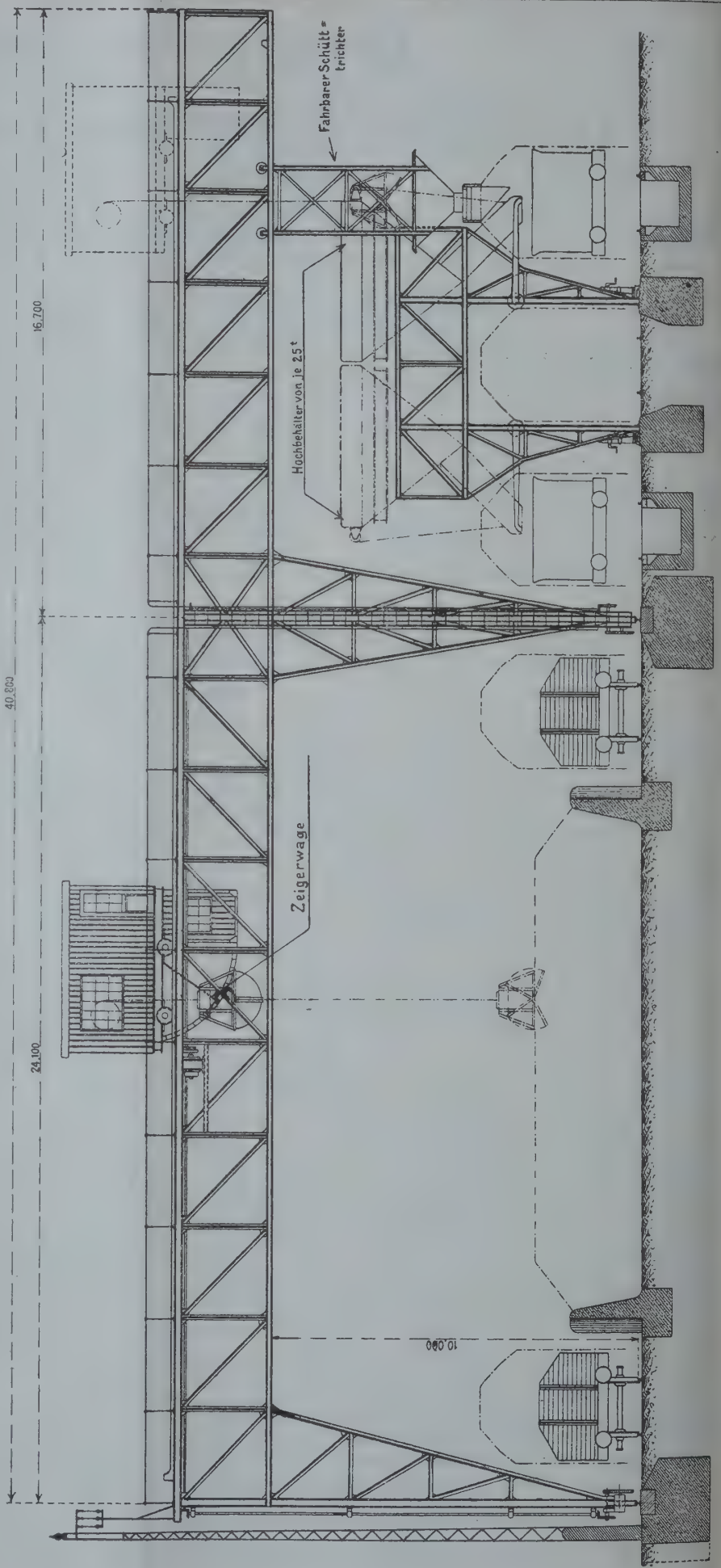


Abb. 5.

Das Abwiegen der Kohlen wird als besonderer Vorteil angesehen, so daß man zunächst eine erwünschte zweite Gruppe von kleinen Behältern durch einen zweiten großen Hochbehälter von 25 t ersetzen wollte. Das Untergestell des ersten Behälters von 25 t war deshalb gleich so eingerichtet worden, daß ein zweiter hätte hinzugefügt werden können; doch ist vorläufig davon Abstand genommen, bis durch weitere Erhebung festgestellt sein würde, daß ein großer Hochbehälter mit Wägevorrichtung tatsächlich einer Gruppe von kleinen Behältern vorzuziehen sei. Wegen der in Italien bisher verwandten stückreichen Kohle traten nämlich Zweifel auf, ob nicht der beim 25-t-Behälter nötige Abschlußschieber Anlaß zu Betriebsstörungen geben könnte, wenn große Kohlenstücke sich einklemmen und das Schließen verhindern. Die bisherigen Ergebnisse haben indessen befriedigt, nur sehr selten sind Störungen dieser Art vorgekommen.

In allen Hochbehältern zusammen steht jetzt ein Kohlenvorrat von 67 t zur Verfügung, der für die Versorgung der Lokomotiven während der Nacht im allgemeinen ausreicht. Als vorteilhaft hat es sich noch erwiesen, die Hochbehälter zum Verausgaben auch am Tage zu benützen; es wird dadurch erreicht, daß der Portalkran, wenn nötig, auch zu anderen Arbeiten (Verladen von Schlacken, Vollschütten eines bestimmten Teiles des Lagers, Abladen besonderer zum Stapeln bestimmter Kohlensorten) verwendet werden kann, ohne die Bekohlung der Lokomotiven zu verzögern.

Am Tage sind zur Bedienung der Bekohlungsanlagen 8 Arbeiter beschäftigt; von ihnen ist einer Kranführer, zwei bedienen die Schüttrinnen der Hochbehälter, 5 sind im Kohlenlager beim Einebnen und Stapeln und beim Bedienen des Greifers tätig; auch müssen einige Tenderlokomotiven älterer Bauart von ihnen noch mit Körben Kohlen erhalten. Während der Nacht sind nur 5 Arbeiter im Dienste.

Um eine Tonne Kohlen auszugeben, sind 1 bis 2 Minuten erforderlich, je nachdem die Hochbehälter oder der Greifer benutzt werden; die Personalersparnis gegenüber den anderen Einrichtungen ist bedeutend.

Beide Bekohlungsgleise sind mit langen Löschgruben ausgerüstet, mehrere Wasserkräne und die Sandausgabe sind an passenden Stellen vorgesehen.

Bei der durch die italienischen Staatsbahnen veranstalteten Ausschreibung zur Beschaffung der Bekohlungsvorrichtung erhielt die Firma Mohr und Federhaff in Mannheim den Zuschlag; sie hat den gesamten mechanischen Teil der Anlage zur Zufriedenheit geliefert.

Auf Grund der mit den verschiedenen Arten von mechanischen Bekohlungsvorrichtungen gemachten Erfahrungen werden je nach den gestellten Anforderungen als die brauchbarsten angesehen:

1. der Portalkran mit Laufkatze und Greifer, entweder mit oder ohne Zuhilfenahme von Hochbehältern (Bahnhof in Rom).
2. Hochbehälter mit Aufzug. (Bahnhof Ancona.)
3. Fahrbarer Doppelaufzug nach Schilhan.

Die Bekohlungsvorrichtung mit Portalkran und Greifer wird für die großen Lokomotivstationen empfohlen, auf denen wenigstens 150 t Kohle täglich verausgabt werden. Bedingung für die Ausrüstung eines Bahnhofes mit einer derartigen Lokomotivbekohlung ist natürlich das Vorhandensein des nötigen Raumes, um genügend große Kohlenlager und bequeme Gleisanlagen für die An- und Abfahrt der zu bekohlenden Lokomotiven und zu entladenden Eisenbahnwagen schaffen zu können. Es sind bisher solche Anlagen, außer der in Rom, im Bau oder geplant für die Bahnhöfe in Neapel, Florenz, Mailand, Catania und den neuen Verschiebebahnhof in Turin.

Die zweite Art, Bekohlung durch kleine Hochbehälter mit Aufzug, wird für Lokomotivstationen mit einer täglichen Kohlenausgabe von 100 bis 150 t gewählt, wenn die örtlichen Verhältnisse des Bahnhofes den Bau gestatten. Von der Firma Bellani und Benazzoli in Mailand sind oder werden derartige Einrichtungen für die Bahnhöfe in Ancona und Pisa geliefert; auch die Bahnhöfe Alessandria, Turin, Novi, Voghera, Reggio (Calabrien) und Palermo sollen diese Bekohlungsanlagen erhalten.

Die dritte Art endlich, der Schilhansche Aufzug, gilt als zweckmäßig für Lokomotivstationen, auf denen täglich 60 bis 100 t ausgegeben werden müssen; besonders kommt er in Frage für Bahnhöfe mit beschränkten Gleisanlagen, auf denen zu gleicher Zeit eine größere Anzahl Lokomotiven bekohlt werden muß. 12 Schilhansche Aufzüge (einschl. zweier Schilhanscher Kohlenräder) sind teils im Betriebe, teils im Bau.

Ende 1914 waren insgesamt 20 große und mittelgroße Lokomotivstationen mit mechanischen Lokomotivbekohlungsanlagen ausgerüstet, 10 weitere waren veranschlagt. Diese Zahl ist mit Rücksicht auf die meist engen und unbequemen italienischen Bahnhöfe nicht unbedeutend. Infolge der Einrichtung dieser Anlagen ist die Kohlenausgabe auf diesen Bahnhöfen beträchtlich billiger geworden, die Lokomotiven werden schneller mit Brennstoff versorgt, so daß sie dem Betriebsdienst weniger lange entzogen werden, als früher bei der Bekohlung mit Körben.

Von den großen, neuesten Bekohlungsanlagen mit Portalkran und Greifer sind Betriebskosten noch nicht angegeben, weil die erste Anlage in Rom zur Zeit der Berichterstattung (Ende 1914) erst kurze Zeit im Betrieb war.

Die Entwicklung der Eisenbahnen in der Schweiz. *)

Die allgemeine Entwicklung des Eisenbahnbaus begann in der Schweiz erst nach der Schaffung der Bundesverfassung vom Jahre 1848, die der Eidgenossenschaft das Bestimmungsrecht über das Eisenbahnwesen gab. Nach sehr gründlichen Untersuchungen entschied sich die Bundesversammlung im Jahre 1852 mit großer Mehrheit dafür, daß der Bau und Betrieb von Eisenbahnen der privaten Unternehmung zu überlassen sei. Aus dem gleichen Jahre stammt das erste Bundesgesetz über den Bau und Betrieb von Eisenbahnen, worin sich der Bund nur das Genehmigungsrecht vorbehielt, die Befugnis zur Erteilung von Konzessionen aber den Kantonen überließ. Nach Klarstellung der Rechtsverhältnisse gingen Private, Gemeinden und Kantone mit Eifer an den Bau von Bahnen heran. Zuerst wurden die Hauptlinien als wünschenswerte Verkehrsstraßen zwischen den Städten, den Eingangspunkten des Landes usw. in Angriff genommen. Auf der dem Verkehrsatlas beigefügten Übersichtskarte (Tafel I) läßt sich die allmähliche Entstehung des Bahnnetzes an der Hand der den einzelnen Strecken beigefügten Eröffnungsjahre gut verfolgen. Zur Vervollständigung dienen hierbei die Tafeln IV a und b, auf denen die einzelnen Linien nach ihrer Länge, ihrer Entstehungsfolge und ihrer Gesellschaftsangehörigkeit bis zum Übergang in den Besitz des Bundes bildlich dargestellt sind. Um das Jahr 1872, nach der Erweiterung des ersten Eisenbahngesetzes, waren die Hauptbahnen großenteils erstellt und es galt, auch die zahlreichen, abseits der Hauptlinien gelegenen Gebiete und Täler durch ein Nebenbahnnetz dem Eisenbahnverkehr zu erschließen.

Im Laufe von etwa 60 Jahren ist der Schweiz ein dichtes Voll- und Schmalspurbahnnetz von rund 5000 km Länge erwachsen; auf 100 qkm Bodenfläche kommen 11,7 km und auf je 10 000 Einwohner 13,7 km Bahnlänge. Bei richtiger Würdigung der bei der Entwicklung des schweizerischen Eisenbahnnetzes zutage getretenen Erscheinungen, dürfte es nach unserer Quelle als erwiesen gelten, daß der Bund gut daran getan hat, den Bau von Eisenbahnen zunächst der Privatwirtschaft zu überlassen, die mit Eifer an diese Aufgabe herangetreten ist, und bald die wichtigsten Verkehrsverbindungen geschaffen hatte. Einige nicht zu unterschätzende Mißstände, vor allem der oft zu unzweckmäßigen Anlagen und argen Schädigungen des Wirtschaftslebens führende Wettbewerb im Bau von Bahnlinien, waren dabei in den Kauf zu nehmen. Es ist aber anderseits nicht zu verkennen, daß

*) Auszug aus der Darstellung im Verkehrsatlas der Schweiz (s. S. 166/7 Nr. 14 d. Ztg.).

der Staat kaum über so bedeutende Aktienkapitalsummen hätte verfügen können, als sie durch die private Unternehmung aufgewendet wurden. Ungenügende Erträgnisse aus dem Eisenbahnwesen würden zu hohen Lasten geführt haben, die wiederum die Entwicklung auf anderen staatlichen Tätigkeitsgebieten gehemmt hätten. So hatte sich der Bund damit begnügt, den Bau und Betrieb der Eisenbahnen durch das Eisenbahndepartement nachhaltig beaufsichtigen zu lassen und in rechtlicher, technischer und administrativer Hinsicht nach Kräften an der Entwicklung des Eisenbahnwesens mitzuwirken. Auf diesem Wege sind die Hauptnetze unter Staatsaufsicht ausgebaut und ertragsfähig gestaltet worden, ehe sie an den Bund übergingen.

Die in den Jahren 1901, 1903 und 1909 vollzogene Verstaatlichung der Hauptbahnen bildet einen bedeutsamen Wendepunkt in der Geschichte des schweizerischen Eisenbahnwesens. Durch freihändigen Erwerb gingen an den Staat über: die Zentralbahn, die Nordostbahn, die Vereinigten Schweizer Bahnen, die Jura-Simplonbahn und die Gotthardbahn mit einer Gesamtbaulänge von rd. 2650 km und einem Gesamtaufwande von rd. 1,197 Milliarden Franken. Durch den Erwerb dieser Bahnen ist die Schuldenlast des Bundes ganz außerordentlich gestiegen. Es wird indessen zu erwarten sein, daß, wenn die Folgen der schweren Kriegszeit überwunden sind und ein halbes Jahrhundert gedeihlicher Entwicklung des Staatsbahnbetriebes zurückgelegt ist, aus der Milliardenschuld auf dem Wege planmäßiger Schuldentilgung ein ebenso großes Staatsvermögen geworden sein wird. Auch vom Standpunkte des Betriebes aus sind in der rückliegenden Zeit mit den Bundesbahnen im allgemeinen günstige Erfahrungen gemacht worden. Die Anlagen wurden nach Möglichkeit erneuert und ausgebaut, die Betriebsmittel sind vermehrt und verbessert, die Tarife vereinheitlicht, vereinfacht und ermäßigt, der Fahrplan weist weit mehr und schnellere Züge auf. Die Kleinbahnen finden unter günstigeren finanziellen Bedingungen Anschluß an die Hauptbahnen als früher. Die Staatsbahnbediensteten arbeiten unter besseren Bedingungen, ihre Hilfskassen sind auf breiter Grundlage aufgebaut und für die Zeit der Arbeitsunfähigkeit und des Alters reich mit Mitteln ausgerüstet. Dem Ankauf der vorgenannten 5 Hauptbahnen ist nach wenigen Jahren der Erwerb von zwei kleineren, das Bundesbahnnetz zweckmäßig ergänzenden Bahnunternehmungen gefolgt. Aus den auf den Seiten 64/65 des Verkehrsatlas dargestellten Verkehrs- und Rechnungsergebnissen der Bundesbahnen von 1901 bis 1913 sind die stetige Verkehrszunahme, die Gestaltung der Einnahmen und Ausgaben und die Stärkung der Unternehmung durch Abschreibungen, Schuldentilgung und Rücklagen in den Erneuerungsfonds deutlich zu ersehen.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Die Beteiligung der Eisenbahn an der Ausstellung für Kriegsfürsorge in Cöln.** Die Stadt Cöln veranstaltet im August und September d. J. eine Ausstellung für Kriegsfürsorge, die am 19. August eröffnet worden ist. Die Ausstellung gibt ein Bild über die Versorgung der Kriegsbeschädigten in ärztlicher und gewerblicher Hinsicht, und über die mannigfachen Wohlfahrtseinrichtungen unserer Krieger in Feindesland; auch Beutestücke aus dem Kriege sind ausgestellt. Die Durchführung eines solchen Werkes zu einer Zeit, in welcher der Ansturm unserer zahlreichen Feinde wütender denn je tobt, ist auch ein Zeichen unserer ungebrochenen Kraft und Ruhe sowie unseres Vertrauens in die Stärke unserer Waffen. Die Ausstellung, die in einem neuen Industriegebäude des Großkaufmanns Dietrich Brügelmann untergebracht ist, stach am Eröffnungstage insofern von vielen anderen derartigen Veranstaltungen wohltuend ab, als sie in jeder Hinsicht fertig dastand und nirgends den Eindruck des Neuen oder gar des Unvollendeten aufkommen ließ. Durch ihre Unterbringung in einem einzigen Gebäude erfreut sich die Ausstellung einer großen Übersichtlichkeit und Geschlossenheit, dabei umgibt den Besucher mehr die wohltuende Ruhe eines großen Museums, als die Hast und Unruhe, die großen Ausstellungen eigen zu sein pflegt.

Zergliedert wird die Ausstellung in 4 Abteilungen: I. Allgemeine Kriegsfürsorge, II. Berufsausbildung und Berufsumbildung, III. Kriegswohlfahrtspflege und IV. Sonderausstellung (Beutestücke).

Es kann nicht die Aufgabe dieser Zeilen sein, eine vollständige Übersicht über das Gebotene zu geben, das würde bei der Fülle und dem Abwechslungsreichen des Dargebotenen zu weit führen, es soll vielmehr hier hauptsächlich darauf hingewiesen werden, was von der Eisenbahnverwaltung als Ausstellerin geleistet worden ist.

Auf Wunsch der Ausstellungsleitung hat sich nämlich die Königliche Eisenbahndirektion in Cöln zu einer Beteiligung an der Ausstellung in der Abteilung für Berufsausbildung und Berufsumbildung, Unterabteilung für Handel und Verkehr, bereit gefunden, nachdem der Herr Minister der öffentlichen Arbeiten bereitwilligst die Mittel zur Deckung der Kosten zur Verfügung gestellt hat.

Daß die in einer Ausstellung zu veranschaulichenden Leistungen der Eisenbahn in der Kriegsfürsorge nicht allein in der Zweckbestimmung einer kleinen Unterabteilung erschöpft werden können, dürfte ohne weiteres einleuchten, da diese Leistungen zu vielgestaltig sind und mittelbar oder unmittelbar in fast alle Zweige der Ausstellung eingreifen. So sind zweifellos die günstigen Ergebnisse unserer Verwundetenpflege nicht zum geringen Teil darauf zurückzuführen, daß die Eisenbahnen es ermöglichen, die Verwundeten in kürzester Zeit aus dem Kriegsgebiet in die heimatlichen Lazarette überzuführen, und daß sich der Ersatz des Bedarfs an Lazarett- und Verbandsbedürfnissen an und hinter der Front schnell und ohne Störung vollzieht. Aber ganz abgesehen von diesem aus der Beförderungsaufgabe der Eisenbahnen entspringenden Verdienste, ist die Staatseisenbahnverwaltung auch sonst noch an der Kriegsfürsorge recht lebhaft beteiligt. Hier sei nur erinnert an die Kriegssammlung der Eisenbahn, die einem Teil der ausstellenden Körperschaften erhebliche Beiträge gespendet hat, z. B. dem Roten Kreuz usw... Außerdem ist seitens der Eisenbahnen eine große Zahl von Räumen dem Roten Kreuz und den Kriegsverpflegungsanstalten zur Verfügung gestellt worden. Lazarettzüge werden nicht nur von der Eisenbahn befördert, sondern sie stellt auch die hierzu nötigen Wagen: übrigens ist ein vollständiger Lazarettzug auf Kosten von Eisenbahnbediensteten, den Lokomotivführern, ausgerüstet worden. Verschiedene Eisenbahnvereine haben ihre Erholungsheime zu Lazarettzwecken zur Verfügung gestellt usw.

Da nun für das von den Eisenbahnen Auszustellende nur ein verhältnismäßig kleiner Raum zur Verfügung stand, so blieb nichts übrig, als die verschiedenen Arten der Fürsorgetätigkeit an einzelnen Beispielen und in Abbildungen zu zeigen.

Zunächst sind Geräte ausgestellt, die den Verstümmelten die Ausübung ihrer Obliegenheiten im Eisenbahndienst erleichtern und ermöglichen; Fahrkartenlocher für einarmige Bahnsteigschaffner — vom Verkehrsinspektor Fischer in Mülhausen (Elsaß), ferner der Ehnische Fahrkartenlocher der Firma Oskar Schaeffer Nachf. in Braunschweig, und eine von der Königlichen Eisenbahndirektion Breslau zur Verfügung gestellte Schaffnerlochzange Bauart Schmidt. Die Lehrwerkstuben der Königlichen Eisenbahndirektionen Erfurt und Breslau in Jena und Breslau haben eine Anzahl Kunstglieder für einarmige und armverletzte Handwerker nebst den Einsteckern dazu, die zum Teil selbst erfunden sind, gesandt.

Die Königliche Eisenbahndirektion Magdeburg sandte Abbildungen eines einarmigen Bureaudieners in der Ausübung der verschiedensten Verrichtungen, Akten tragend, Schriftstücke abstempelnd usw. Ferner finden sich Abbildungen eines Weichenstellers, dem ein Bein fehlt, und eines einarmigen Lokomotivführers während ihrer dienstlichen Tätigkeit. Namentlich das Bild des letzteren wird den armverletzten Kriegsteilnehmern zeigen, wie weit es ein Verstümmelter mit Willenskraft zu bringen vermag.

Das Kriegsandenken des Töchterhorts ist ausgelegt und dabei die Summe, die seine Verteilung erbracht hat, in einer geschmackvoll ausgeführten Übersicht dargestellt. In gleicher Weise sind die Leistungen der Kriegsbeschädigten-Fürsorge der Eisenbahn veranschaulicht.

Von den Abbildungen seien hervorgehoben: das Vereinslazarett des Eisenbahnvereins in Elberfeld, an dessen Spitze bekanntlich Frau Eisenbahndirektionspräsident Hoeft steht, der Kriegskinderhort des Eisenbahn-Frauenvereins in Cöln, unter Leitung von Frau Oberregierungsrat Dr. Riesen. Abbildungen der zu Lazarettzwecken eingerichteten Eisenbahnerheime in Elgersburg und Ilsenburg legen Zeugnis ab von der Entsagungsfreudigkeit der Eisenbahner zugunsten der verwundeten Streiter.

Die Militärgeneraldirektionen der Eisenbahnen in Brüssel und Warschau haben es sich mit großer Sorgfalt angelegen sein lassen, über die Fürsorge für die in Feindesland tätigen Eisenbahner ein möglichst vollständiges Bild zu geben. Leider konnte wegen des beschränkten Raumes nur ein Teil der Bilder zum Aushang gelangen, dagegen mußte ein Teil in Sammelbänden zusammengebunden werden, die zum Durchblättern ausliegen. Der Besucher findet hier Bilder von Eisenbahnerheimen an den durch die großen vergangenen Siegestage bekannt gewordenen Orten Lille, Brüssel, Lüttich, Gent, Antwerpen, Brest-Litowsk, Warschau, Schaulen usw. und von den zugehörigen Lesezimmern, Bade- und Entlausungsanstalten, von

er Viehzucht und den Gartenbauanlagen der Eisenbahner
. a. m.
Jeder die Ausstellung besuchende Eisenbahner wird sich da-
on überzeugen, daß sich die Königliche Eisenbahndirektion
öln der Lösung der gestellten Aufgabe mit der ihrer Bedeu-
ng entsprechenden Hingabe und Liebe unterzogen hat, und
r Teil sich würdig in die Gesamtausstellung einfügt.
Alles in allem kann nur jedem, den seine Schritte in den
ächsten Wochen nach Cöln lenken, angeraten werden, die Aus-
ellung zu besuchen. Er wird zweifellos hochbefriedigt weg-
ehen. Der Besuch stimmt zwar, dem Gegenstand entsprechend,
rnst, wirkt aber auch erhebend bei dem Gedanken, Ange-
öriger eines Volkes zu sein, das solche Aufgaben, wie sie sich
dem hier Dargestellten offenbaren, zu lösen vermag. Alle,
ie um liebe Angehörige draußen bangen, werden die Beruhi-
ung mit sich nehmen, daß für sie, wenn das Schlimmste ein-
eten sollte, mit warmer Liebe und Sorgfalt gesorgt wird,
nd auch der verstümmelte Krieger wird neuen Lebensmut
höpfen, wenn er sieht, wie selbst verwickelte Handarbeiten,
otz fehlender Glieder, unter Zuhilfenahme sinnreicher Be-
elfstücke, ausgeführt werden können und auch Verstüm-
elte fernerhin nützliche Glieder des deutschen Volkes bleiben
önnen.

— **Eisenbahnkassen mit Postscheckverkehr.** Nach Mitteilung
er „Köln. Ztg." hat, ebenso wie die Königliche Eisenbahn-
irektion Essen, auch die Königliche Eisenbahndirektion E l -
e r f e l d zur Förderung des bargeldlosen Zahlungsverkehrs
ne größere Anzahl Eisenbahnkassen an den Giro- und Post-
heckverkehr angeschlossen. Die Mitteilung führt 30 Stations-
nd 5 Güterkassen namentlich auf, die am Giroverkehr, ferner
Stations-, 56 Güter- und 2 Eilgutkassen, die an dem Post-
heckverkehr beteiligt sind. Die Kassen sind wiederholt dar-
uf hingewiesen, daß alle Zahlungen an Empfänger, die an den
iro- und Postscheckverkehr angeschlossen sind, im Überwei-
ungsverkehr zu leisten sind, sofern nicht ein gegenteiliger An-
ag des Empfängers vorliegt. Bei Aufforderungen zur Zah-
ng haben die Kassen, ferner die Ämter und die Dienststellen
f den Giro- und Postscheckverkehr aufmerksam zu machen
nd den Schreiben Zettel mit entsprechendem Aufdruck beizu-
gen.

— **Personalnachrichten.** Bei der preußisch-hessischen Staats-
hnverwaltung sind der Eisenbahndirektor Dr. H a u s m a n n in
erlin sowie die Regierungsassessoren Dr. L u t h e r in Cassel,
r a c h e in Essen, Dr. G r a f e in Bremen, Dr. H e r r m a n n in
omberg, F r e y t a g in Stettin, Dr. B a r k h a u s e n in Katto-
itz, Dr. O ß w a l d in Cöln, H e l l w i g in Altona, Dr.
i e s c h k e in Halle (Saale), Kurt L ü d i c k e in Münster
Westf.), Dr. F r i t z e in Erfurt, S c h e e l e in Danzig und
r. W o l t e r i n g in Cöln zu Regierungsräten ernannt.

Österreich.

— **Eisenbahnunfall auf der Nordbahn.** Am 21. August nachts
tgleisten in der Station B a b i t z (Mähren) bei einem Güter-
ge infolge unrichtiger Weichenstellung die Lokomotive und
nige leere Wagen, wodurch eine mehrstündige Störung im
iterverkehr eintrat. Während dieser kurzen Zeit wurde der
rsonenverkehr durch Umsteigen aufrechterhalten.

— **Kurs für kommerzielles Eisenbahn- und Tarifwesen.** Der
iener Kaufmännische Verein veranstaltet auch im kommenden
interhalbjahr Sonderkurse für kommerzielles Eisenbahn- und
rifwesen. Der Kurs beginnt am 1. Oktober und steht auch
smal unter Leitung des Herrn Josef Lastofka. Der Zweck
s Kurses ist die Einführung in das Reglement- und Tarif-
sen der in- und ausländischen Eisenbahnen. Der Kurs be-
eht aus zwei Abteilungen: A. I n l a n d. Allgemeines. Geo-
aphische Vorführung des österreichisch-ungarischen Eisen-
hnnetzes samt Anschlüssen an der Hand von Eisenbahnkarten,
e verschiedenen Tarifsysteme. Die verschiedenen Arten der
rifbildung. Betriebsreglement vom 1. Januar 1910. Der ge-
insame Tarif, Teil I. Lokaltarife. Der Militärtarif. Nachbar-
l Verbandstarife. Inhalt und Gebrauch des Verordnungs-
ttes. Refaktien. Frachtbegünstigungen und deren Erwir-
ng. Der inländische Reexpeditionsverkehr und Berechnung
hierauf bezüglichen Frachten. Instradierungsvorschriften
l Instradierungstabellen. Durchführung praktischer Beispiele
der Hand von Karten und Tarifen. Die Anwendung des
lernten in der Speditionspraxis. — B. A u s l a n d: Deutscher
nbahngütertarif. Allgemeine Tarifkilometertabelle. Deut-
e Lokal- und Verbands- sowie die sonstigen Auslandstarife.
s Internationale Übereinkommen vom 14. Oktober 1890. Gü-
verkehr Österreich-Ungarns mit Deutschland, Luxemburg,
gien, Niederlande. Verbandstarife zwischen Österreich-Un-
rn und dem Auslande. Fracht- und Lieferzettelreklamationen,
Ermittlung bezahlter Mehrfrachten und Lieferfristenüberschrei-
tungen. Reklamation der sich ergebenden Frachtunterschiede
und des Schadenersatzes bei Versäumung der Lieferfrist. Das
Wichtigste über die Verfassung der einschlägigen Schriftstücke.
Die Dauer des Kurses beträgt in Abteilung A: 6 Monate, in
Abteilung B: 3 Monate. Der Unterricht findet jeden Dienstag,
Donnerstag und Sonnabend von ½8 bis ½10 Uhr abends statt.
Honorar für Abteilung A: beträgt für Mitglieder 40 K., für
Nichtmitglieder 60 K.; für Abteilung B: für Mitglieder 20 K.,
für Nichtmitglieder 30 K.

— **Rohölpreise.** Der Rohölpreis hat in der letzten Zeit eine
Abschwächung erfahren; seit Wochenfrist ist eine Ermäßigung
der Notierung, die gegenwärtig 16 K. beträgt, um etwa 2 K.
eingetreten. Die Abschlüsse sind gering, zumal in Raffinerie-
kreisen mit der Möglichkeit gerechnet wird, daß eine Neurege-
lung der bestehenden Höchstpreise für Petroleum, Paraffin und
Leuchtöl erfolgen könnte.

— **Personalnachrichten.** Am 22. v. M. ist in Wien der pensionierte
Hofrat des Eisenbahnministeriums Ingenieur Leopold Ferdinand
S c h i c k gestorben, der sich um die Wohlfahrtseinrichtungen
der Staatsbahnen viele Verdienste erworben hat.

Ungarn.

— **Die Donaukonferenz in Budapest.** Die reichsdeutschen und
österreichischen Teilnehmer an der Donaukonferenz trafen am
Sonntag, den 3. d. M., abends, mit einem Sonderschiff der Donau-
Dampfschiffahrts-Gesellschaft in Budapest ein. Wie die „B.
B. Ztg." berichtet, war in Vertretung der Regierung den Gästen
Ministerialrat Kvassay bis Preßburg, in Vertretung der Haupt-
stadt Magistratsrat Fok bis Wien entgegengefahren. Auf der
Fahrt von Wien nach Budapest wurden die Gäste in Preß-
burg vom Bürgermeister Brolly begrüßt. Zum Empfange in
Budapest erschienen am festlich geschmückten Landungsplatz
der Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft zahlreiche Persönlich-
keiten der politischen sowie der Finanz- und Handelswelt und
Vertreter zahlreicher Schiffahrtsgesellschaften. Bürgermeister
v. Barczy begrüßte die Gäste, die allseits Gegenstand herzlicher
Kundgebungen bildeten.
In Anwesenheit der Vertreter der ungarischen Regierung fand
am 4. d. M. im Prunksaale der ungarischen Wissenschaftlichen
Akademie die feierliche Eröffnung der Donaukonferenz statt.
Ihr Hauptzweck ist, in Erkenntnis der großen Wichtigkeit des
die Länder der Mittelmächte und Bundesgenossen eng verbin-
denden Donauweges, sowohl in wirtschaftlicher wie kultureller
Beziehung den technischen Ausbau und die entsprechend
lebhafte Benutzung dieses Stromes vorzubereiten. Die aus
diesem Anlaß in Budapest eingetroffenen zahlreichen deutschen,
österreichischen wie auch bulgarischen und türkischen Gäste
wurden zuerst im Namen der Stadt Budapest vom Präsidenten
der Donaukonferenz, Bürgermeister Stefan von Barczy, herz-
lichst begrüßt. Sodann richtete Handelsminister Baron Harkanyi
im Namen der ungarischen Regierung Begrüßungsworte an die
Konferenzteilnehmer. Er betonte, daß Ungarn in vollem Be-
wußtsein der Wichtigkeit einer zukünftigen Entwicklung der
Donauschiffahrt alles beitragen wolle, was dem gemeinsamen
Ziele nütze. Er rechne hierbei auf die Zuneigung und Mithilfe
der am Donauverkehr beteiligten Staaten und Städte. Sodann
begannen die Beratungen der Konferenz.
Wie unsere Quelle weiter meldet, nahm die Konferenz einen
Beschlußantrag an, in dem es u. a. heißt: Der Grundsatz der
f r e i e n S c h i f f a h r t für die Donau ist auch für die Zu-
kunft aufrecht zu erhalten und möglichst auszugestalten. Jeder
Uferstaat hat dafür Sorge zu tragen, daß der auf seinem Ge-
biete liegende Teil des Donaustroms der Schiffahrt ohne Hin-
dernisse zur Verfügung steht. Zur Bestreitung der Kosten
können Gebühren erhoben werden, die aber die Selbstkosten
nicht übersteigen. Auf Grund der freien Schiffbarkeit der
Donau ist durch die Vertreter der Regierungen der Uferstaaten
sobald als möglich ein Staatsvertrag über die Donauschiffahrt
auszuarbeiten. Als Vorbild hat die Rheinschiffahrtsakte vom
17. Oktober 1886 zu dienen. Nach Erledigung der Tagesordnung
hielt Bürgermeister Barczy die Schlußrede, in der er die Wich-
tigkeit der Arbeit der Konferenz nochmals hervorhob und den
Teilnehmern für ihre Mühe dankte. Hierauf begaben sich die
Teilnehmer zu dem von der Hauptstadt Budapest veranstalteten
Mittagessen und besichtigten nach diesem gruppenweise die
Sehenswürdigkeiten der Hauptstadt. Für den 5. d. M. war ein
Besuch der Ausstellung der auf das Eiserne Tor an der unteren
Donau bezüglichen Gegenstände beabsichtigt.

— **Ankunft von Flüchtlingszügen in Budapest aus Siebenbür-
gen und den südöstlichen Grenzgebieten.** Auf den beiden Haupt-
bahnhöfen der Hauptstadt, in denen die aus Siebenbürgen kom-
menden Züge einlaufen, herrscht seit dem ersten Tage des

meuchlerischen rumänischen Überfalls regstes Leben. Während die ersten Züge nur verhältnismäßig wenige Flüchtlinge mitbrachten, kamen später Tausende von Flüchtlingen in der Hauptstadt an. Man konnte die Überzeugung gewinnen, daß die völlig unerwartete Kriegserklärung die ungarischen Staatsangehörigen in Rumänien ganz unvorbereitet traf, so daß die Mehrzahl keine Reisegelegenheit nach der Heimat finden konnte. Die wenigen, die am ersten Tage ankamen, hatten die kommenden Ereignisse vorausgesehen und die Entscheidung des denkwürdigen Kronrates in Bukarest bereits in den Grenzstationen abgewartet.

Am 29. August setzte dann aus Siebenbürgen ein Verkehr ein, der die Leistungsfähigkeit der Staatsbahnen auf die stärkste Probe stellte. Das äußere Bild des Ost- und Westbahnhofes veränderte sich mit einem Schlage. Die Züge, die aus Brassó (Kronstadt) über Arad oder Kolozsvár (Klausenburg) eintreffen, bringen Tausende von Flüchtlingen, die die lange Reise in den Wagen zusammengepfercht, größtenteils stehend, mitmachen mußten. Aus den Güterwagen werden ganze Berge von Gepäck ausgeladen, die allmählich sämtliche Räume der Bahnhöfe füllen. Die Flüchtenden hatten ihre wertvollste Habe in aller Eile in Kinderwagen, Badewannen, Bettzeug und anderes zusammengepackt und zur Bahn gebracht. Dank der umsichtigen Abwicklung des Verkehrs herrscht trotz der Massentransporte Ordnung. Das Personal der Behörden, der Bankzweigstellen und Unternehmungen der Grenzorte traf mit den Barvorräten und Effekten schon im Laufe des Vormittags ein. Die späteren Züge brachten zum überwiegenden Teile Flüchtlinge aus den südöstlichen Grenzkomitaten.

Selbstverständlich können die Züge nicht ohne bedeutende Verspätungen verkehren. Schon der um 7 Uhr 30 Minuten früh fällige Kolozsvárer Eilzug traf mit vierstündiger Verspätung in Budapest ein. Seither treffen mit halb- und dreiviertelstündigen Zwischenräumen ununterbrochen Züge aus Siebenbürgen ein. Die Bahnhöfe sind von Angehörigen, Verwandten und Bekannten der Flüchtlinge dicht umlagert. Beim Einlaufen eines jeden Zuges wird gegen die Bahnsteige förmlich Sturm gelaufen. Diejenigen, die in Budapest von niemand erwartet werden, bringen ihre Zeit auf den Gepäckstücken sitzend zu. Sie warten, bis sie von Organen der Eisenbahn und der Staatspolizei mit Instruktionen versehen werden. Den meisten wurde Gelegenheit geboten, mit irgendeinem späteren Zug die Weiterreise nach einer Provinzstadt anzutreten. Auch im Laufe der Nacht trafen noch mehrere Züge aus Siebenbürgen ein.

Den Flüchtlingen sieht man die Aufregung und die Mühsalen der so plötzlich notwendig gewordenen Flucht an. Die Leute sind übermüdet. Sie schlafen in der Regel schon in den Wartesälen ein. Alle Räume der Ost- und Westbahnhöfe sind in den Abendstunden von schlafenden Frauen und Kindern gefüllt. Die Männer stehen in Gruppen auf den Bahnsteigen und besprechen die Ereignisse. Die Organe der Polizei walten überall mit der größten Umsicht ihres schwierigen Amtes und sorgen dafür, daß die Flüchtlinge untergebracht und versorgt werden, so gut es eben die außerordentlichen Verhältnisse gestatten.

Behufs Unterbringung der mittellosen Flüchtlinge hat das Ministerium des Innern bereits die nötigen Verfügungen getroffen. Demnach werden die Flüchtlinge aus den Komitaten Szeben und Also Fehér in der Bácska, die aus Hunyad und Krassoszörény im Arader Komitat, die aus den Komitaten Csik und Marostorda in den Komitaten Hajdú und Szabolcs, die aus dem Székler Komitat und aus dem Háromszék in den Komitaten Jász-Nagy kún-Szolnok und Békés und die Bewohner der Komitate Brassó, Fogaras und Kisküküllö in den Komitaten Torontál, Csanád und Csongrád untergebracht. Die Leistungen der Staatsbahnen werden allgemein als tadellos bezeichnet, und sowohl durch die Betroffenen als auch von der gesamten Presse anerkannt.

Übrige europäische Länder.

— **Verkehrs- und Tarifvorschriften der im Militärbetrieb befindlichen Eisenbahnen des westlichen Kriegsschauplatzes.** Mit Gültigkeit vom 1. September 1916 sind die Verkehrs- und Tarifvorschriften für die Beförderung von Personen, Gepäck, Expreßgut, Leichen, lebenden Tieren und Gütern auf den im Militärbetrieb befindlichen Eisenbahnen des westlichen Kriegsschauplatzes neu herausgegeben worden. Die Verkehrs- und Tarifvorschriften vom 1. August 1915 sind hierdurch aufgehoben. Das bestehende Tarifsystem ist durch die Neuherausgabe nicht geändert, namentlich bleiben Frachttafel und Guteinteilung unberührt. Die Vorschriften sind zum Preise von 80 ₰ von der Militär-Generaldirektion durch Vermittlung der Eisenbahndienststellen in Deutschland zu beziehen.

— **Der geplante Eisenbahntunnel unter dem Ärmelkanal.** Von englischer Seite hat sich ein Ausschuß, bestehend aus Mitgliedern des englischen House of Commons, gebildet, der sich zurzeit eingehend mit den Vorstudien für den Entwurf befaß Von Sir Francis Fox und auf französischer Seite von Sartiau sind bereits Vorschläge ausgearbeitet, die eine sofortige Au nahme der Bauarbeiten ermöglichen. Der Tunnel soll durch weg in einer solchen Tiefe unter dem Kanalbett ausgeführ werden, daß auch keine Explosionen von außen ihn zerstöre können. Die gesamten Baukosten werden auf rund 320 Millione Mark veranschlagt. Zur Verzinsung des Anlagekapitals wir beabsichtigt, von sämtlichen Fahrgästen, welche die Streck durch den Tunnel benutzen, eine besondere Gebühr von 10 s für die Person zu erheben. Hierbei ist angenommen, daß vo den rund 2 Millionen Fahrgästen, die in normalen Zeiten inne halb eines Jahres die Überfahrt nach England machen, mind stens 65 %, also ungefähr 1 300 000, den Tunnel benutzen wü den. Die Einnahmen durch den Personenverkehr würden al allein aus den hierfür festzusetzenden Gebühren 13 Million Mark im Jahre betragen. Man rechnet außerdem damit, d die Gepäckbeförderung etwa 1,3 Millionen, die Postbeförderun 800 000 und die Güterbeförderung 1,6 Millionen Mark einbri gen würden. Die laufenden Ausgaben werden auf 8,4 Million Mark jährlich geschätzt, so daß sich eine Verzinsung des A lagekapitals von etwa 7 % ergeben würde.

— **Der Donauverkehr und der Krieg gegen Rumänien.** D Donaudampfschiffahrts-Gesellschaft hat mit 28. August die Pos schiffahrten auf der Strecke Orsowa-Rustschuk sowie den G terverkehr von und nach den Stationen der unteren Donau b auf weiteres eingestellt.

Fremde Erdteile.

— **Rückkauf kleinasiatischer Eisenbahnen usw.** Das türkisc Amtsblatt veröffentlicht ein Gesetz, das die Regierung ermäc tigt, die Eisenbahnen Smyrna-Cassaba und Mudani Brussa mit ihren Verlängerungen und Abzweigungen, fern die Hafenanlagen und den Kai von Smyrna zurückzukaufe Die Konzessionen dieser Unternehmungen werden für hinfäll erklärt werden. Die Eisenbahn Smyrna-Cassaba und die H fenanlagen sowie der Kai von Smyrna waren französische U ternehmungen, die Eisenbahn Mudania-Brussa war eine franz sisch-belgische Unternehmung.

— **Der Sieg der Eisenbahner in Amerika.** Die „Times" melc aus Neuyork vom 2. d. M.: Die Annahme der Vorlage üb den Achtstundentag, die zugleich die Eisenbahngesellschaft verhindert, die Löhne unter die des gegenwärtigen Zehnstunde tages herabzusetzen, wird von den Gewerkschaften für d bedeutendsten Sieg amerikanischer Arbeiter-Organisation erklärt, da durch diesen ein Recht des Kongresses geschaff wird, die Höhe der Löhne festzusetzen. Die Eisenbahndirektionen sagen dagegen, daß dies ein „konfiskatorisches" V fahren wäre, und man erwartet, daß sie sich an den Oberst Gerichtshof wenden werden. Inzwischen würde aber die P sidentenwahl vorüber und die politische Ernte der Vorlage e gebracht sein. Im Publikum ist man unzufrieden, denn m sagt, daß eine Entscheidung von solcher Bedeutung nicht a eine Notmaßregel getroffen werden dürfe, und man glaubt, d die Eisenbahngesellschaften sich für die höheren Löhne, die z zahlen müssen, durch eine Erhöhung der Frachtsätze schad halten würden. Andererseits herrscht Entrüstung darüber, d die Eisenbahner dem Kongreß sozusagen die Pistole vor Brust gesetzt haben.

— **Eine neue Durchquerung des amerikanischen Felsgebirges.** Die Canadian Northern hat kürzlich die Schlstrecke einer neuen Überlandbahn eröffnet, die ihr eine wichtige Verbindung nach dem wichtigen Hafen Vancouver Stillen Ozean schafft. Sie benutzt dabei den Weg über den Tê-Jaune-Paß. Dies ist der nördlichste Paß über das kanadisc Felsengebirge. Er ermöglichte, dem Scheitelpunkt der Ba eine tiefere Lage zu geben als alle bisherigen Durchquerung des nordamerikanischen Felsengebirges. Als Sir Sanford F ming im Auftrag der kanadischen Regierung in den Jahr 1872 bis 1880 Vorarbeiten für eine Bahnverbindung nach d Stillen Ozean machte, nahm er bereits den Tête-Jaune-Paß die Bahnlinie in Aussicht. Es wurde dann aber für die Fi rung der Canadian Pacific der weiter südlich gelege Kicking-Horse-Paß gewählt, weil auf diese Weise die Bahnli bessere Aufschlüsse der damals bekannten Bodenschätze erg

Nach Überschreitung des Passes folgt die Bahn den Täl des Thompson- und Fraser-Flusses und endet vorläufig Port Mann, 20 km vor Vancouver. Von dort bis Vancouv werden vorläufig die Gleise der Großen Nordbahn mitbenut Die Paßhöhe liegt auf 1130 m; der zweithöchste Scheitelpun der Bahn ist die Wasserscheide zwischen Thompson- u Fraser-Fluß bei Albreda. Die größte Steigung der Bahn

trägt 7 ‰, jedoch nur auf kurze Teilstrecken; im übrigen wird eine Steigung von 4 ‰ nicht überschritten. Der schärfste Bogen hat 220 m Halbmesser.

Für die Vorarbeiten mußten über 160 km Saumpfade angelegt werden. Der Bau begann von Port Mann aus im Jahre 1910. Zuerst wurde die 400 km lange Strecke bis Kamloops vergeben. Im Jahre 1912 begann dann der Bau von Kamloops bis zum Paß, eine Strecke von gleichfalls rund 400 km Länge. Die technischen Schwierigkeiten, die sich dem Bahnbau entgegensetzten, waren für eine Gebirgsbahn verhältnismäßig gering. Bei Yale, km 156, beginnt eine schwierige Gebirgsstrecke von 40 km Länge. Hier liegt zunächst der erste Tunnel von 636 m Länge; er wurde vollständig im Felsen erbohrt. Es folgen dann 15 weitere Tunnel mit einer Gesamtlänge von 2540 m. Der Unterbau auf dieser Teilstrecke hat rund 820 000 Mark für das Kilometer gekostet. Die Bahn wurde hier fast ganz in den Felsen, harten Granit, eingeschnitten, nur an einigen wenigen Stellen wurden Dämme notwendig. Ihr Fuß mußte besonders gesichert werden, um den scharfen Angriffen des Hochwassers des Fraser-Flusses widerstehen zu können. Die Teilstrecke von km 210 bis km 350 bot keine Schwierigkeiten; die Erdarbeiten konnten fast vollständig durch Löffelbagger hergestellt werden. Auf dieser Strecke befinden sich zwei kleine Tunnel, einer von diesen Tunneln stürzte sechs Wochen nach seiner Fertigstellung nach einem heftigen Regen ein. Die Ursache für den Tunneleinsturz ließ sich mit Bestimmtheit nicht feststellen. Man nimmt an, daß der darüber gelagerte Ton infolge Aufweichung durch den Regen stark druckhaft wurde. Jetzt ist an die Stelle des Tunnels ein offener Einschnitt getreten. Bei km 208 liegt ein hoher Damm, der rund 310 000 cbm Boden erforderte. Bei km 240 liegt ein 3 km langer Einschnitt, der 360 000 cbm Erdbewegung erforderte. Bei Thompson trat nach Fertigstellung der Bahn eine Rutschung ein, die eine Mehrbewegung von 75 000 cbm notwendig machte. An verschiedenen Stellen der Strecke wurde es erforderlich, Abhänge von mehr als 300 m Höhe anzuschneiden, die vollständig aus Kies und Geröll bestanden. Im Tal des Thompsonflusses wurde an einer Stelle eine Quelle gefunden, die unterhalb der Bahn auf ⅓ der Höhe zwischen dem Bahnplanum und dem Fluß zutage tritt. Diese Quelle wurde, soweit sie erreichbar war, gefaßt und abgeleitet; aber nach jedem Regen entsteht an dieser Stelle eine Rutschung, und es ist bisher noch nicht gelungen, den Boden zum Stillstand zu bringen. Der Fraserfluß wird zweimal, der Thompsonfluß viermal auf eisernen Brücken überschritten. Die Kreuzungen des Fraserflusses wurden notwendig, weil in diesem Tal bereits eine Linie der Canadian Pacific liegt. Die Kreuzungen des Thompsonflusses erfolgten, um besonders schwierige Geländestrecken zu vermeiden. Trotz des felsigen Geländes mußten einige dieser Talkreuzungen auf Pfählen gegründet werden.

Rechtspflege.

— Haftet die Eisenbahn bei Unfällen von Reisenden auch für Schmerzensgeld? (Entscheidung des Reichsgerichts vom 9. 6. 16 — Aktenzeichen VI. 143/16.) Das Reichsgericht hat in dem vorbezeichneten Urteile von grundsätzlicher Bedeutung die umstrittene Rechtsfrage, ob neben der vertragsrechtlichen Haftung der Eisenbahn gegenüber dem Reisenden (aus dem Beförderungsvertrag) auch eine Haftung aus unerlaubter Handlung rechtlich möglich ist, bejaht. Damit ist anerkannt, daß der Reisende, wenn sein Unfall auf einem von der Bahn zu vertretenden schuldhaften Verstoß gegen die allgemeinen Verkehrspflichten beruht (§§ 823, 831 BGB.), außer dem rein vermögensrechtlichen Schaden auch ein Schmerzensgeld verlangen kann. Es handelte sich im vorliegenden Streitfall um folgenden Sachverhalt:

Am 24. August 1913 befand sich die Ehefrau des Kaufmanns L. aus Kettwig auf der Rückreise von Norderney. Während der Zug auf dem Bahnhof Emden hielt, fuhr infolge Fahrlässigkeit eines Eisenbahnangestellten eine Lokomotive auf den hinteren Teil des Zuges. Durch den Stoß wurde Frau L. gegen die Rückwand ihres Wagenabteils geschleudert und hierdurch an ihrer Gesundheit geschädigt. Der preußische Eisenbahnfiskus erkennt an, daß er im Rahmen des Reichshaftpflichtgesetzes der Verletzten zum Schadensersatz verpflichtet ist, verweigert aber die Zahlung eines von ihr verlangten Schmerzensgeldes.

Landgericht Münster und Oberlandesgericht Hamm haben der Verletzten 6000 ℳ Schmerzensgeld zugesprochen. Die hiergegen von dem beklagten Eisenbahnfiskus eingelegte Revision blieb erfolglos: das

Reichsgericht

bestätigte die Verurteilung und führt in seinen Entscheidungsgründen hierzu aus: Das Oberlandesgericht stellt fest, daß der Unfall der Klägerin durch das dienstliche Tun und Unterlassen eines Angestellten des Beklagten objektiv rechtswidrig verursacht ist, und folgert hieraus, daß der Beklagte gemäß §§ 831, 847 BGB. zur Zahlung eines Schmerzensgeldes verpflichtet sei. Der Beklagte macht dagegen mit der Revision geltend, daß zwischen ihm und der Verletzten, die sich im Besitze einer Fahrkarte befand, ein Beförderungsvertrag geschlossen gewesen sei, der durch sein Bestehen den Anspruch auf Schmerzensgeld ausschließe. Dieser Auffassung kann nicht beigetreten werden. Nach der Rechtsprechung des Reichsgerichts begründet eine Handlung, die gleichzeitig eine Vertragsverletzung und einen Verstoß gegen die allgemeinen Rechtspflichten der §§ 823 ff. BGB. enthält, regelmäßig die Haftung eines Täters aus dem Vertrage und zugleich aus der unerlaubten Handlung. Hiermit wird nicht ausgeschlossen, daß letztere durch das Dasein eines Vertrages beeinflußt werden kann. Soweit nicht § 276 Abs. 2 BGB. entgegensteht, kann auf sie ausdrücklich oder stillschweigend verzichtet werden, auch mag es sein, daß in Fällen, in denen, wie bei der Leihe, aus dem Vertrage nur wegen Vorsatz und großer Fahrlässigkeit gehaftet wird, eine strengere Haftung auch nicht aus unerlaubter Handlung stattfindet. Für die Annahme aber, daß der Abschluß eines Beförderungsvertrages mit der Eisenbahn deren Haftung aus unerlaubter Handlung ausschließen sollte, fehlt jeder Anhalt. Eine solche Annahme ist auch von dem erkennenden Senat in seinem Urteile vom 20. Januar 1916 nicht vertreten worden. Damals handelte es sich um die Frage, ob der § 5 der Eisenbahn-Verkehrsordnung für sich allein schon einen Anspruch auf Schmerzensgeld begründen könne, weil hier vorgeschrieben ist, daß die Eisenbahn „für ihre Leute und für andere Personen, deren sie sich bei Ausführung der Beförderung bedient", zu haften hat. Diese Frage wurde verneint, weil der angeführte § 5 nur die Haftung der Eisenbahn aus dem Beförderungsvertrage regele und eine solche für unerlaubte Handlungen nicht festgesetzt habe, während darüber, ob ein Beförderungsvertrag der Haftung aus unerlaubter Handlung, wenn sie nach Maßgabe der Vorschriften des Bürgerlichen Gesetzbuchs an sich gegeben ist, entgegenstehen könne, keine Entscheidung zu treffen war. Daß aber die Haftung aus unerlaubter Handlung neben der aus dem Haftpflichtgesetz und aus dem Beförderungsvertrage möglich ist, hat der Senat in dem einen ähnlichen Fall behandelnden Urteile vom 1. Dezember 1913 angenommen. Auch der III. Senat des Reichsgerichts hat anerkannt, daß ein Wirt seinen Gästen gleichzeitig aus Vertrag und aus unerlaubter Handlung haftbar sein kann. Eine Einschränkung wird von ihm nur für Räumlichkeiten gemacht, die ausschließlich für die Benutzung durch Gäste bestimmt sind, hinsichtlich deren der Wirt nur durch das Vertragsverhältnis verpflichtet sei, sie in gefahrlosem Zustande zu erhalten, für die Sicherheit dieser Räume also nur aus dem Vertrage hafte. Auch wenn man dieser Auffassung zustimmt, ist die Haftung des Beklagten für Schmerzensgeld begründet. Ein für den öffentlichen Verkehr bestimmter Eisenbahnzug kann nicht deswegen, weil er nur von Reisenden, die eine Fahrkarte gelöst, also mit der Bahnverwaltung einen Beförderungsvertrag geschlossen haben, benutzt werden soll, Räumlichkeiten gleichgestellt werden, in denen ein Wirt den allgemeinen Verkehr ausgeschlossen hat, und noch weniger läßt sich sagen, daß die Bahn nur auf Grund des Beförderungsvertrags für die Sicherheit des Eisenbahnverkehrs zu sorgen habe. Übrigens hat das Oberlandesgericht auch mit Recht darauf hingewiesen, daß sich der Unfall in einem auf dem Bahnhofe haltenden Zuge ereignet hat, zu dem nicht nur Reisende mit Fahrkarten, sondern auch andere Personen Zutritt hatten. — Hiernach haftet der Beklagte für den Unfall der Klägerin auch aus unerlaubter Handlung und ist deshalb zur Zahlung eines Schmerzensgeldes verpflichtet. K. M.-L.

Amtliche Mitteilungen der Geschäftsführenden Verwaltung.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Königlich ungarische Staatseisenbahnen. Die an der Lokalbahnstrecke Nagyvárad-Belényes-Vaskóh, zwischen den Stationen Drágcséke und Szombatság-Venterrogoz gelegene Station mit beschränktem Verkehr Magyarcséke ist umgebaut und am 25. August d. J. für den Gesamtverkehr eröffnet worden. Lebende Tiere und Güter, zu deren Verladung besondere Einrichtungen erforderlich sind, bleiben vom Verkehr ausgeschlossen.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Verkehrseinschränkung.

Die 1. k. k. priv. Österr. Donau-Dampfschiffahrtsgesellschaft hat den Güterverkehr ab Orsova, die Kgl. Ungarische Fluß- und Seeschiffahrts-Aktiengesellschaft ab Belgrad bis auf weiteres eingestellt. (1187)

Regensburg, den 6. September 1916.
Königliche Eisenbahndirektion.

2. Güterverkehr.

Ausnahmetarif für frische Futterkräuter usw. — Tfv. 2 III r.

Mit Gültigkeit vom 7. September 1916 wird das Warenverzeichnis des Ausnahmetarifs durch Aufnahme von „Schilf zu Futterzwecken, auch getrocknet, (Schilfheu, Schilfrohr oder Trockenschilf)" erweitert.

Die durch Bekanntmachung vom 22. April 1916 zugelassene Beförderung von Heidekrautsendungen in großräumigen offenen Wagen und Gestellung von zwei offenen Wagen gewöhnlicher Größe in Ermangelung eines großräumigen offenen Wagen gilt auch für „Schilf zu Futterzwecken". Auskunft geben die Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbureau, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 4. September 1916. (1175)
Königliche Eisenbahndirektion.

Kriegsausnahmetarife.

Mit Gültigkeit vom 10. November 1916 wird die Dahme-Uckroer Eisenbahn aus sämtlichen Kriegsausnahmetarifen, denen diese Bahn gegenwärtig noch angehört, gestrichen. Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbureau, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 4. September 1916. (1181)
Königliche Eisenbahndirektion.

a) Staats- und Privatbahn-Güterverkehr. Heft A. — Tfv. 5 —.
b) Gemeinsames Heft für den Wechselverkehr deutscher Eisenbahnen untereinander. — Tfv. 200 —.

Mit Gültigkeit vom 10. November 1916 wird im Übergangstarif für den Verkehr mit Kleinbahnen bei den Jüterbog-Luckenwalder Kreiskleinbahnen in Spalte 2 die Station Dahme (Mark) (Übergangsstation zur Dahme-Uckroer Eisenbahn) gestrichen. Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbureau, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 4. September 1916. (1183)
Königliche Eisenbahndirektion.

Übergangstarif für den Verkehr mit der Ziesarer Kleinbahn.

Mit Gültigkeit vom 15. September d. J. wird der Übergangstarif der vorgenannten Kleinbahn auf die neue Übergangsstation Güsen ausgedehnt und die seitherige Bahnbezeichnung „Großwusterwitz-Ziesar-Görzke" in „Ziesarer Kleinbahn" abgeändert.

Magdeburg, 4. September 1916. (1179)
Königliche Eisenbahndirektion.

Ausnahmetarif 2 I d für Gerbstoffe usw.

Der Ausnahmetarif tritt mit dem 15. November 1916 außer Kraft. Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbureau, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 5. September 1916. (1184)
Königliche Eisenbahndirektion.

Staats- und Privatbahn-Gütertarif, Heft C. 2.

Mit Gültigkeit vom 11. September 1916 wird die Station Fretter als Versandstation in den Ausnahmetarif 5 b (Steingrus) aufgenommen.

Elberfeld, 4. September 1916. (1174)
Königliche Eisenbahndirektion.

Tfb. 200. Gemeins. Heft für den Wechselverkehr deutscher Eisenbahnen untereinander.

Vom 10. November 1916 an wird die Frachtermäßigung von 2 ₰ für 100 kg im Übergangsverkehr zwischen der Dahme-Uckroer Eisenbahn und den Jüterbog-Luckenwalder Kreiskleinbahnen aufgehoben.

Berlin, den 4. September 1916. (1182)
Königliche Eisenbahndirektion.

a) Staats- und Privatbahn-Güterverkehr. Heft A. — Tfv. 5.
b) Gemeinsames Heft für den Wechselverkehr deutscher Eisenbahnen untereinander. — Tfv. 200 —.

Mit Gültigkeit vom 7. September 1916 wird die Kleinbahn Lüben-Kotzenau mit den Übergangsstationen Kotzenau und Lüben in den Übergangstarif für den Verkehr mit Kleinbahnen aufgenommen. Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbureau, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 4. September 1916. (1176)
Königliche Eisenbahndirektion.

Staats- und Privatbahn-Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 11. September 1916 werden im Ausnahmetarif S 5 für Eisen und Stahl Frachtsätze von Frankleben, Rathenow Staatsb. und Zeitz nach Dänischburg eingeführt.

Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbureau, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 6. September 1916. (1185)
Königliche Eisenbahndirektion.

Ausnahmetarif für frische Kartoffeln zur Herstellung von Trockenkartoffeln — Tfv. 2 n — und von Stärkemehl und trockener Kartoffelstärke zur Brotbereitung — Tfv. 2 I b.

I. Mit Gültigkeit vom 1. Oktober 1916 wird der Ausnahmetarif 2 n unter Ergänzung der Anwendungsbedingungen auf „frische Kartoffeln zur Herstellung von Stärkemehl und trockener Kartoffelstärke" ausgedehnt.

II. Die Frachtermäßigung gemäß Ausnahmetarif 2 I b wird für alle vom 1. Oktober 1915 ab an die Stärkefabriken aufgegebenen „frischen Kartoffeln zur Herstellung von Stärkemehl und trockener Kartoffelstärke" ohne Einreichung der im Tarif vorgeschriebenen Nachweisung gewährt.

Mit Ablauf der Wirtschaftszeit am 30. September 1916 wird der Ausnahmetarif 2 I b aufgehoben.

Näheres im Tarif- und Verkehrsanzeiger. Auskunft geben auch die Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbureau, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 4. September 1916. (1177)
Königliche Eisenbahndirektion.

Bayerischer Lokalbahn-Schnittarif.

I. Auf Seite 24 des Schnittarifs wird nachgetragen:

g) Für Wegebaustoffe nach württembergischen Stationen.

3. An die Sätze für Bodenwöhr Bahnhof sind anzustoßen von Neunburg v. Wald 2 ₰ für 100 kg.

II. Auf Seite 30 des Schnittarifs wird bei Neuenmarkt-Wirsberg die Ausnahme gestrichen.

München, 2. September 1916. (1180)
Tarifamt der K. B. Staatseisenb. r. d. Rh.

Kohlentarife. e) Inlandstarife. Kohlenverkehr von Sosnowice W. W. nach Österreich-Ungarn.

Mit Gültigkeit vom 15. August 1916 bis auf Widerruf, längstens für die Dauer des Krieges, werden für die Beförderung von Steinkohlen, Steinkohlenlösch (Steinkohlenasche) und Steinkohlenziegel (Briketts) von Sosnowice W. W. nach österreichischen und ungarischen Empfangsstationen die im Rahmen des Oberschlesisch-Österreichischen Kohlenverkehrs, Hefte 1—4 und des Oberschlesisch-Ungarischen Kohlenverkehrs, Heft I—III geltenden Frachtsätze von Ferdinandgrube, erhöht um 15 Heller für 1000 kg unter den in diesen Tarifen angegebenen Bedingungen eingeführt.

Kattowitz, 8. August 1916. (1178)
Königliche Eisenbahndirektion.

Westböhmisch-Tirol-Vorarlberger Eisenbahnverband.

Tarif, Teil II, Heft 1 vom 1. Januar 191

Direkte Frachtsätze für Maiskeime.

Mit Gültigkeit vom 15. September 191 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. Dezember 1916, gelangen für Maiskeime bei Einhaltung nachstehender Anwendungsbedingungen folgende Frachtsätze zur Anrechnung:

	a	
von Bozen-Gries nach Aussig Teplitzerbahnhof	452	3
von Bozen-Gries nach Lobositz Teplitzerbahnhof	470	3

Heller für 100 kg

Anwendungsbedingungen:

Aufgabe als Frachtgut.

Frachtzahlung: Zu a) für mindestens 5000 kg für den Frachtbrief und Wagen,

zu b) für mindestens 10 000 kg für den Frachtbrief und Wagen.

Das Verladen obliegt dem Absender, das Ausladen dem Empfänger.

Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen.

Wien, am 4. September 1916. (1186)
K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Eisenbahndirektions-Präsident a. D. v. Mühlenfels in Berlin.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nummer 72. 13. September 1916. LVI. Jahrgang.

Inhalt:

Die Kriegsbeschädigtenfürsorge der preußischen Staatseisenbahnverwaltung.
Das Donau-Adria-Problem.
Einiges über amerikanische Eisenbahnwerkstätten.
Nachrichten.
Deutschland: Änderung der Satzungen der Arbeiterpensionskasse der preußisch-hessischen Staatsbahnen. — Schützengrabenbücher. — Eisenbahnunfall in Ballenstedt. — Eisenbahnunfall in Neukirch. — Gernrode-Harzgeroder Eisenbahn. — Löwenberg-Lindow-Rheinsberger Eisenbahn. — Mecklenburgische Friedrich - Wilhelm-Eisenbahn-Gesellschaft. — Nordhausen-Wernigeroder Eisenbahn-Gesellschaft. — Die Leipziger Herbstmesse. — Liebesgaben für die Eisenbahntruppen.
Österreich: Die neuen Frachturkunden-Stempelgebühren. — Buschtiehrader Bahn — Elbe-Umschlagsverkehr in Aussig. — Personalnachrichten.
Ungarn: Besprechung der Lage der ungarischen Staatsbahnangestellten im Abgeordnetenhause. — Lebensmittel-Einkaufsscheine. — Erteilung von Ausfuhrbewilligungen.
Rumänien: Zur Kohlenversorgung Rumäniens.
Übrige europäische Länder: Nachrichten von den schweizerischen Eisenbahnen. — Gehaltserhöhungen für die italienischen Eisenbahner. — Verstaatlichung der englischen Eisenbahnen. — Londoner städtische Straßenbahnen. — Ausstandsandrohung englischer Eisenbahner. — Drohender Eisenbahnerausstand in Griechenland. — Kriegspreise russischer Wagen. Große Wagenbestellungen. — Reisen auf russischen Bahnen.
Fremde Erdteile: Ausstand der Angestellten der Neuyorker Hoch- und Untergrundbahnen. — Einführung der Sommerzeit in den Städten Detroit und Cleveland der Vereinigten Staaten. — Höherlegung einer Eisenbahnstrecke in Chicago.
Allgemeines.
Rechtspflege.
Bücherschau.
Amtliche Mitteilungen.
Amtliche Bekanntmachungen.

Die Kriegsbeschädigtenfürsorge der preußischen Staatseisenbahnverwaltung.

Wie auf so vielen Gebieten der Wohlfahrtspflege ist die preußische Staatseisenbahnverwaltung mit einer ergänzenden Fürsorge für die Kriegsbeschädigten unter ihren Bediensteten hervorgetreten: Zunächst in der Sammlung von Geldern, die ihnen den Besuch von Heilanstalten oder besonderen Kurgebrauch ermöglichen sollen, für welche die Heeresverwaltung Kosten nicht bewilligt, zum anderen durch Einrichtung von Lehrwerkstätten („Lehrwerkstuben") in ihren Bezirken. Diese besondere Fürsorge kann auf beiden Gebieten nur eine ergänzende sein. Sie kann also nur neben der Heilbehandlung einreten, die in erster Linie der Heeresverwaltung obliegt und verbleiben muß. Denn liegt dieser einerseits die Pflicht der ersten Ärztehilfe für die Verwundeten ob bis zur Wiederherstellung und Entlassung, so kann es für sie wegen der dem Kriegsbeschädigten zu gewährenden Rente naturgemäß nicht gleichgültig sein, welche weiteren Maßnahmen zur Wiederherstellung der Erwerbsfähigkeit von dem Kriegsbeschädigten selbst oder von einem Dritten unternommen werden. Eine ergänzende Fürsorge, die dem gemeinsamen Ziele dient, den Kriegsbeschädigten seinem bisherigen Berufe wieder zuzuführen, muß daher der Heeresverwaltung wie dem Verletzten willkommen sein. Sie verfolgt neben bedeutsamen sozialen und wirtschaftspolitischen Zielen auch solche von hohem vaterländischem Wert. In gewissen Grenzen wird schließlich der Nutzen der Staatseisenbahnverwaltung selbst gefördert, denn, wie kaum zu bezweifeln, wenn es gelungen, brauchbare Erfolge auf dem beschrittenen Wege zu erreichen. Haben doch die Versuche und Vorführungen in einigen Lazaretten, wie in der „Flora" in Düsseldorf, im „Seeheldusheim" in Nürnberg u. a. gezeigt, was auf dem Gebiete der Prothese und Orthopädie zu erreichen ist — Erfolge, die sich die ärztliche Wissenschaft selbst in gerechtfertigtes Erstaunen setzen und alle bisherigen Anschauungen als veraltet bedenklich zur Seite schieben. So konnte auf der Berliner Tagung für Kriegsbeschädigten-Fürsorge am 7. und 8. Februar d. J. der Stabsarzt Professor Biesalzky das stolze Wort mit voller Berechtigung sprechen: „Es gibt keine Kriegsbeschädigung, die nach dem Stand der heutigen Wissenschaft und Technik körperlich und geistig nicht wieder gut zu machen wäre; der Verstümmelte soll daher nicht auf das sehen, was fehlt, sondern auf das, was noch da ist!"

Während eine ergänzende Heilbehandlung durch Sonderkuren, Gewährung von Beihilfen für kräftige Nahrung oder Beschaffung von Ersatzgliedern aus naheliegenden Gründen eine nur beschränkte Anwendung finden kann — soll sie nicht eine ihren Zwecken oft entgegengesetzte unerwünschte Wirkung bei dem Verletzten erzeugen —, so kann die Absicht der Staatseisenbahnverwaltung nur freudige Zustimmung finden, ihre Bediensteten sobald als möglich dem alten Berufe wieder zuzuführen, sie im Gebrauche ihrer verbliebenen gesunden Gliedmaßen und in dem von Ersatzgliedern (Prothesen) zunächst in besonderen Gruppen (Lehrwerkstuben) anzulernen und auszubilden. Die Einrichtung ist in der Art getroffen, daß die noch nicht aus dem Heeresverband entlassenen Eisenbahnbediensteten aus den Militärlazaretten in die Lazarette am Sitz der betreffenden Hauptwerkstätte überwiesen werden, um hier militärischerseits zur Beschäftigung in der Lehrwerkstube kommandiert zu werden. Die noch nicht erfolgte Entlassung aus der Heilbehandlung der Heeresverwaltung bietet durch das noch bestehende Unterordnungsverhältnis eine große Gewähr gegenüber Schwäche und Lauheit des Willens, die Anstrengungen und Schwierigkeiten im Gebrauch ungewohnter oder künstlicher Gliedmaßen oder auch der Stümpfe verstümmelter Glieder auf sich zu nehmen — Hemmnisse, die bei einer Rückkehr des Kriegsverletzten in die häusliche Fürsorge der Familie aus erklärlichen Gründen noch verstärkt werden. Andererseits wirkt die Rücksicht auf eine nach der Entlassung aus dem Heeresverbande dem Verletzten bereits bewilligte Rente natur- und erfahrungsgemäß einer Übungstätigkeit und Willensstärkung entgegen. Mit Recht schickte der Generalarzt Schultzen seinen Ausführungen auf der oben genannten Berliner Tagung den Satz voraus: „Nicht nur auf den Arzt, sondern auch auf den Kranken kommt es an!" Auch

alle übrigen Rechtsverhältnisse des Kriegsbeschädigten sind während seiner noch nicht erfolgten Entlassung aus dem Heeresverband geregelt: Für Unterkunft und Verpflegung, Arzthilfe und Überwachung sorgt die Heeresverwaltung, der er noch angehört; seine Familienangehörigen erhalten die Kriegsbeihilfe weiter bewilligt. Die Heeresverwaltung hat an seiner Wiederherstellung selbst ein erklärliches Interesse. Immerhin sollen jedoch die bemerkenswerten Darlegungen des Landes-Rates Dr. Horion (in Heft 4 der „Zeitschrift für Krüppelfürsorge“ über die „Rentenfurcht der Kriegsbeschädigten“) nicht verkannt werden. Sie vertreten die gegenteilige Erfahrung, daß gerade die noch ausstehende Rente eine Willenshemmung bilde, ihre erfolgte Festsetzung aber — wie bei Betriebsunfällen im Eisenbahnbetriebe — oft diese Zurückhaltung aufhebt! Die Anleitung zur Wiederaufnahme der Arbeit muß jedenfalls aber zu einer Zeit einsetzen, wo der Kriegsbeschädigte sich selbst wieder nach körperlicher Betätigung und geregelter Arbeit durch Wiederaufnahme seiner Berufstätigkeit vielfach geradezu sehnt, wo er noch die volle Hoffnung und den besten Willen dazu hat.

Darüber hinaus sollen die bereits aus dem Heeresverband Entlassenen in gleicher Weise ihrer Berufstätigkeit im Eisenbahndienste wieder zugeführt und nötigenfalls einer unterstützenden Ausbildung als Werkhelfer zugänglich gemacht werden. Ihre Unterkunft erfolgt durch Vermittlung in Privatwohnungen, meist bei zuverlässigen Arbeitern der Eisenbahnverwaltung. Hierzu erhalten die Kriegsbeschädigten in Anbetracht der doppelten Kosten der Lebensführung und des Wegfalls der Kriegsbeihilfe für ihre Angehörigen einen Verpflegungszuschuß aus der Kriegssammlung der Verwaltung.

Auch bei ihnen empfiehlt sich aus obigen Gründen eine möglich frühzeitige Wiederzuführung zur Arbeit, zumal eine Versteifung beschädigter Glieder alsdann noch nicht eingetreten ist und sich dann schwer bilden kann. Die Ermittlung der Fälle liegt in der Hand besonderer Fürsorgeausschüsse, von denen je einer den Bezirk einer Königlichen Eisenbahndirektion umfaßt. Diese erhalten die ersten Aufzeichnungen der kriegsbeschädigten Eisenbahnbediensteten durch die Dienststellen, die über den Verbleib ihrer Leute durch Mitbedienstete und Angehörige meist gut unterrichtet sind. Zum Teil haben sich auch die Militärlazarette in dankenswerter Weise bereit finden lassen, durch dort befindliche kriegsbeschädigte Eisenbahner mit Unterstützung der Krankenschwestern ein Verzeichnis der im Lazarett liegenden Eisenbahnbediensteten aufzustellen, so daß die Verwaltung über die Gesamtlage ihres Personals genügend unterrichtet ist. Die Erstattung fortlaufender Mitteilungen ist angeordnet.

Die Unterweisung in den Werkstätten geschieht in besonderen Gruppen unter Anleitung eines besonders geeigneten, zuverlässigen Werkmeisters und von Vorarbeitern (Handwerkern und Hilfswerkführern), die selbst kriegsbeschädigt oder unfallverletzt sind. Die sofortige Mitarbeit in Gruppen (Kolonnen) hat sich besonders bei der auf möglichst hohe Leistungen abzielenden Gedingearbeit (Akkordverfahren) in den Werkstätten als nicht zweckmäßig erwiesen. Die angespannte Arbeit solcher Art setzt einen hohen Grad von Leistungsfähigkeit der Teilnehmer voraus und erweckt bei einem hierin zurückbleibenden Arbeiter in übermäßigem Grade das Gefühl der Minderwertigkeit und körperlichen Behinderung, zumal die Mitarbeiter der Gruppen in solchem Zurückbleiben in der Arbeit eine Minderung ihres eigenen Verdienstes empfinden und dies dem Kriegsbeschädigten meist in unliebsamer Weise zu erkennen geben. Statt einer Stärkung des Willens und Steigerung der Leistung tritt dadurch die gegenteilige Wirkung der Mutlosigkeit und Unlust ein. Dazu kommt, daß die Kriegsbeschädigten meist in dem Gebrauch künstlicher Ersatzglieder erst angeleitet werden müssen. Für solche Kriegbeschädigte sind vorerst in 3 (von 21) Direktionen, wie Breslau, Erfurt und Frankfurt, besondere Lehrwerkstätten („Lehrwerkstuben“) eingerichtet, die in Verbindung mit Universität oder besonderen Fachmännern auf dem Gebiete der Orthopädie bezw. mit bereits vorliegenden besonderen Erfahrungen stehen.

Über die Leistungen werden besondere Aufschreibungen geführt und der Lohn danach steigend bemessen, was den Ansporn zur Erwerbsarbeit erhöht. Für die Freistunden ist theoretische Fortbildung und leichtere Arbeit im Freien vorgesehen.

Soweit sich bei der Kürze der Zeit übersehen läßt, scheinen die Richtlinien dieser Einrichtungen vom ärztlichen wie vom Verwaltungsstandpunkt das Rechte zu treffen. Ihr besonderer Wert liegt in dem Zusammenwirken beider.

Eine größere Anzahl von Bediensteten konnte schon nach kürzerer Zeit der vollen Arbeit in den Werkstätten wieder zugeführt werden; ihre volle Wirksamkeit wird erst eintreten, wenn ihre Beschickung selbst aus den Lazaretten noch erfolgreicher sichergestellt ist. W.

Das Donau-Adria-Problem.*)

Gegenwärtig wird das Reich der Möglichkeiten, wie sich die Verhältnisse nach Beendigung des Krieges in Europa gestalten können, vielfach erörtert und durchdacht. Dabei ist es selbstverständlich, daß viele unfruchtbare Arbeit geleistet wird, daß sich die Wirklichkeit oft ganz anders gestaltet, als sie von einzelnen angenommen wird. Nichtsdestoweniger ist gerade die jetzige Zeit dazu angetan, sich mit den Verhältnissen und mit den allfälligen Gestaltungen nach dem Kriege zu beschäftigen, weil der Zustand, in dem sich Europa nach dem Kriege befinden wird, jedenfalls ganz anders geartet sein wird, als der vor dem Kriege. Insbesondere gilt dies von den wirtschaftlichen Verhältnissen.

Bisher waren unsere Blicke unverwandt nach dem Westen gerichtet. Die Abenteuerlust führte unsere Jugend nach Nord- und Südamerika. Auch die Auswanderer richteten ihre Wege nach dem Westen. Darum hat auch die Ausgestaltung des Verkehrs zwischen Europa und Amerika ungeheuer an Ausdehnung gewonnen. Voraussichtlich dürfte aber künftighin in dieser Richtung ein Stillstand, wenn nicht gar ein Rückgang eintreten. Die Blicke, die bisher unverwandt nach Westen gerichtet waren, werden sich mehr und mehr nach Osten wenden. In der Tat stehen wir vor einer Wiedergeburt (Renaissance) des Ostens. Zwei große Wasserarme sind hierbei in erster Linie von uns zu beachten, das sind die Donau und die Adria. Sie umfassen den größten Teil des Balkans und vermitteln schon jetzt den Hauptverkehr nach den östlichen Ländern. Der Verkehr in der Adria wie auch auf der Donau war bis jetzt ziemlich einseitig gestaltet. Die Unternehmer der Adria-Schiffahrtsgesellschaften kümmerten sich wenig um die Schiffahrtgesellschaften der Donau. Im Warenverkehr machte sich ab und zu sogar ein Wettbewerb geltend. Von einem Zusammenarbeiten war kaum die Rede. Obwohl die meisten Schiffahrtsgesellschaften vom Staate ausgiebige Hilfsgelder bezogen, so nahm auch der Staat wenig Einfluß, daß der Verkehr auf diesen großen Wasserarmen im Interesse der Gesamtheit der beiden Staaten Österreich und Ungarn gelöst werde. Es ist daher notwendig, schon jetzt darauf hinzuweisen, daß künftighin sowohl im Warenverkehr wie auch im Personenverkehr ein Zusammenarbeiten unbedingt notwendig werden wird, wenn den Anforderungen der Zukunft im Verkehr mit dem Osten Genüge geleistet werden soll. Lange hat es gebraucht, um den Verkehr der Schiffahrtsgesellschaften in der Adria in eine gewisse Ordnung zu bringen. Die einzelnen Gesellschaften kümmerten sich wenig um die anderen Gesellschaften, sie fuhren vom Hafenort ab, wann es ihnen beliebte, kümmerten sich nicht um die Anschlüsse, traten ab und zu zum Schaden des Verkehrs in Wettbewerb. Trotzdem waren fast alle von den beiden Staaten Österreich und Ungarn unterstützt. Erst nach und nach gelang es, eine gewisse Ordnung in den Dalmatiner Verkehr, in den Verkehr nach Nord- und Südamerika, nach Konstantinopel und Smyrna und darüber hinaus ins Schwarze Meer zu bringen. Insbesondere der Österreichische Lloyd hat sich in dieser Richtung schon seit vielen Jahrzehnten außerordentliche Verdienste

*) Diese Ausführungen des Präsidenten des österreichischen Abgeordnetenhauses Dr. Sylvester entnehmen wir der vom gewesenen ungarischen Minister Dr. Georg Lukacs geleiteten Zeitschrift „Die Monarchie“.

erworben. In den jüngsten Verträgen, die der Lloyd mit dem Staate abschloß, war ja auch der Suez-, Indien- und Japanverkehr entsprechend berücksichtigt. Allmählich traten auch die Schiffahrtgesellschaften unter sich in Verbindung und in Vertragsverhältnisse, um den Verkehr nach Osten und Westen zu regeln und ihre Fahrgebiete einzuteilen. Schon vor Jahren wurde ein derartiger Vertrag zwischen der Ungarischen Schiffahrtgesellschaft Adria und dem Österreichischen Lloyd abgeschlossen. In neuerer Zeit haben sich auch der Österreichische Lloyd und die Austro-Americana auseinandergesetzt. Trotzdem blieb insbesondere im Dalmatiner Kleinverkehr noch vieles zu wünschen übrig, und in Zukunft muß das Handelsministerium, das zur Ordnung des Schiffsverkehrs berufen ist, das größte Gewicht darauf legen, daß die Verkehrsverhältnisse in der Adria den Verkehrsbedürfnissen streng angepaßt werden.

Dabei soll es aber nicht sein Bewenden haben. Um den Verkehr nach Osten zweckmäßig und den Bedürfnissen entsprechend einzurichten, ist es notwendig, daß die Ministerien der beiden Staaten sich in Verbindung setzen und im Verein mit den Vertretern der Schiffahrtsgesellschaften der Donau und der Schiffahrtgesellschaften der Adria einen einheitlichen, zielbewußten und allen Verkehrsbedürfnissen entsprechenden Verkehr nach dem Osten einrichten. Der bis jetzt schon teilweise vorhanden gewesene Rundreiseverkehr Donau—Bosporus—Adria mit seiner Fortsetzung nach Norden mit Südbahn und Tauernbahn muß noch mehr ausgestaltet werden. Die Anschlüsse müssen so eingerichtet werden, wie dies bei dem internationalen Bahnverkehr jetzt schon eingerichtet ist. Die Einberufung einer Verkehrskonferenz der beteiligten staatlichen Behörden und der Vertreter der beteiligten Schiffahrtgesellschaften erscheint unter solchen Umständen schon jetzt geboten. Der Donau- und Adriaverkehr muß einheitlich gestaltet werden. Ein Wettbewerb zwischen beiden soll künftighin möglichst ausgeschaltet werden. Hierbei ist insbesondere auf die Zuflußlinien im Schwarzen Meer, auf den Bahnverkehr in Kleinasien und in der Richtung des Suezkanals Bedacht zu nehmen. Die Fahrplankonferenzen, die schon jetzt beim europäischen Bahnverkehr von Zeit zu Zeit stattgefunden haben, müssen künftighin auch beim Donau—Adria-Verkehr eingerichtet werden. Durch eine zweckmäßige Einrichtung der Verkehrsverhältnisse wird zweifellos am besten der nahe Osten erschlossen werden, und die beiden Staaten werden hiervon den größten Vorteil genießen.

Bei der letzten Wirtschaftskonferenz in München wurden auch Vorträge über die Ausgestaltung des Kanalsystems in Bayern gehalten und insbesondere die Verbindung des Rheins und der Donau wieder in bestimmte Aussicht genommen. Auch die Ausgestaltung des Verkehrs bis Ulm soll in Angriff genommen werden. Es wäre daher zweckmäßig, zu einer in Aussicht genommenen Konferenz das bayerische Verkehrsministerium einzuladen. Alle diese Arbeiten, die so notwendig sind, müssen schon jetzt gemacht werden, damit bei Beginn des Friedens die Vorarbeiten für diesen Zweck bereits geleistet sind. Österreich soll in dieser Richtung seinem Namen gerecht werden.

Einiges über amerikanische Eisenbahnwerkstätten.

Von Regierungsbaumeister Dr.-Ing. **Bruno Schwarze**, Guben.

Man könnte leicht zu einem falschen Ergebnis gelangen, wenn man aus der heutigen Grundrißanordnung vieler amerikanischer Eisenbahnwerkstätten allgemeine Gesichtspunkte oder gar Vorbilder für die Anlage solcher Werkstätten in Amerika ableiten wollte. Sie zeigen nämlich, mehr als man anfangs geneigt ist anzunehmen, vielfach nicht mehr den ursprünglichen Zustand, wie er von dem Erbauer gedacht war. Es haben Erweiterungen, An- und Neubauten stattgefunden und diese sind nicht immer an die für den Fabrikationsgang gerade günstigste Stelle gelegt worden, sondern knapper Raum zwang oft dazu, die Gebäude dahin zu setzen, wo vielleicht auf dem engen Werkstättenhof noch ein Platz entbehrt oder frei gemacht werden konnte. Unter diesem Gesichtspunkte sind z. B. die Werkstätten Mount Clare, Sacramento, Fort Wayne und selbst der an der 12. Straße belegene Teil der bekannten Werkstätten der Pennsylvania-Bahn in Altoona zu beurteilen.

Bei den neuesten Werstätten ist aber in geradezu verschwenderischer Weise Platz für Erweiterungen vorgesehen. Sie schließen sich in fast allen Fällen unmittelbar an das Bahnhofsgelände an. Es bildet auch der Lokomotivschuppen fast immer unmittelbar einen Teil der Werkstätte und untersteht ja auch ihrem Vorstande. Bei der Anlage wird durchaus die sog. aufgelöste Anordnung bevorzugt, indem die verschiedenen Werkstättenabteilungen in einer größeren Zahl von Einzelgebäuden untergebracht sind. Die Unterteilung geht häufig sogar so weit, daß selbst ein und dieselbe Werkstattabteilung wieder auf verschiedene Gebäude verteilt ist, so z. B. in Altoona, wo drei Hallen für die Lokomotivreparatur vorhanden sind, ferner die Wagenwerkstätte dort mit mehreren Schreinereien, die Werkstätte der Chicago- und North Western-Bahn in Chicago mit vier verschiedenen Anstreichereien und mehreren Magazinen.

Es werden lange, schmale, rechteckige Gebäude für sämtliche Werkstätten bevorzugt. Die Pennsylvania-Bahn hat in Altoona außerdem für zwei große Gebäudegruppen den E-förmigen und in einem Falle auch den U-förmigen Grundriß angewandt. Bei ersterem dienen die beiden Außenflügel als Lokomotivhallen und die Mittelflügel samt der lang vorgelagerten Seite als Dreherei und Metallbearbeitungswerkstatt. Neben den rechteckigen Grundrissen kommen auch gelegentlich sehr außergewöhnliche vor, so ist z. B. in der Werkstatt Mount Clare der Baltimore- und Ohio-Bahn die Personenwagenhalle kreisförmig und wie bei einem Lokomotivschuppen mit strahlenförmigen Gleisen und mittlerer Drehscheibe versehen. Es wurde mir aber bei einer Besichtigung an Ort und Stelle gesagt, daß sich die Anordnung nicht sehr bewähre und keine gute Raumausnutzung gäbe. Das Gebäude ist auch sehr viel höher ausgeführt, als für seine Zweckbestimmung nötig gewesen wäre. Außerdem ist es noch von einem hohen laternenartigen Aufbau gekrönt. Die eigenartige Ausführung ist auf die Absicht der Bahnverwaltung zurückzuführen, einen markanten, weithin sichtbaren Bau zu schaffen. Es erklärt sich dies aus den amerikanischen Verhältnissen, wo auch die Eisenbahnen als Privatunternehmen genötigt sind, Reklame zu machen und die Aufmerksamkeit des Publikums auf sich zu ziehen. Über die Baltimore- und Ohio-Bahn wurde gelegentlich in einer Tageszeitung bei Besprechung eines neuen, sehr in die Augen fallenden Eisenbeton-Speichers denn auch bemerkt: „The B. & O. has a reputation for doing original things in the way of buildings." Bei der Pennsylvania-Bahn in Altoona ist die Güterwagenhalle kreisförmig, doch soll das Gebäude angeblich ursprünglich als Lokomotivschuppen gebaut worden sein.

Die Werkstattgebäude haben fast alle Backsteinmauern. Eisenbeton als Baustoff findet man seltener. Der Dachstuhl besteht meist aus Eisen, doch wird selbst bei neuen Bauten noch Holz dazu verwandt, z. B. hat die neue große Räderwerkstatt der Pennsylvania-Bahn in Altoona hölzerne Dachbinder. Es überwiegen die Gebäude mit einfachem Dreieckdachbinder. Viel häufiger als in Deutschland werden auch die Werkstattgebäude mehrstöckig ausgeführt, auch da, wo keineswegs etwa Raummangel dazu drängt. Es scheint vielmehr auch der Wunsch mitzusprechen, bestimmte Werkstattabteilungen möglichst nahe beieinander zu haben, z. B. bei der National Cash Register Company, Dayton und bei den Glühlampenwerken in Fort Wayne (Ind.). Die Höhenunterschiede werden ziemlich mühelos durch Fahrstühle ausgeglichen, die zuweilen auch außen am Gebäude liegen wie bei der Schreinerei der Baltimore- und Ohio-Bahn in Baltimore-Mount Clare. Beispiele anderer mehrstöckiger Fabrikgebäude sind die neuen Werke der Pennsylvania-Bahn in Altoona, ferner der American Locomotive Company in Schenectady, der General Electric Company, ebenfalls in Schenectady und der Westinghousebremsengesellschaft in Wilmerding bei Pittsburg.

Wiederholt fand ich auch sowohl in Eisenbahnwerkstätten als auch Privatfabriken die ein- und mehrstöckige Bauart derart miteinander verbunden, daß das hohe Mittelschiff einstöckig ist, die rechts und links ohne Zwischenwände anschließenden außen ebenso hohen Nachbarschiffe aber zwei- oder dreistöckig sind. Es ermöglicht diese Anordnung eine bequeme Zusammenlegung etwa der Lokomotiv- oder Montagehalle mit der Dreherei unter gleichzeitiger Raumausnutzung. Dadurch wird ein Übelstand vermieden, der sich beim Entwurf einstöckiger, unter demselben Dach liegender Werkstätten oft unangenehm bemerkbar macht, nämlich, daß der Dreherei nutzlos dieselbe Höhe (7—10 m bis Binderunterkante) gegeben werden muß, wie sie in der anschließenden Wagen- oder Lokomotivhalle allein durch das Hochnehmen der Fahrzeuge bedingt wird. Als Beispiele für eine derartige Anordnung können die Werkstätten der Westinghouse-Elektrizitätsgesellschaft und der Lokomotivfabrik in Schenectady dienen. Die Vorteile solcher Bauart sind: 1. Gute Raumausbeutung. 2. Bequeme Vereinigung bestimmter Werkstattabteilungen, daher kurze Beförderungswege für Arbeitsstücke. 3. Bequeme Anbringung der Vorgelege und kleiner Preßlufthebezeuge an den niedrigen der Stockwerke der Seitenflügel; meist Ersparung besonderer Vorgelegegerüste. 4. Ersparnis an bebauter Fläche. 5. Billigere Heizung.

Die Nachteile dürften sein: 1. Erfordernis von Treppen und

Fahrstühlen. 2. Nicht überall gleich gute Beleuchtung in der Dreherei. An der dem Mittelschiff zugekehrten Seite nur mittelbares Licht. Letzteres wird aber in Amerika nicht als großer Übelstand empfunden, denn künstliches Licht findet dort auch bei Tage in Werkstätten und Bureaus in ausgedehntestem Maße Anwendung. In Burnside bei Chicago hat man in der Personenwagenwerkstatt die Binder, die sehr große Spannweite haben, nochmal in der Mitte gestützt und dadurch mehr eine Dachbauart erhalten, die aus zwei aneinandergeschobenen Sheddächern besteht.

In den Werkstätten finden sich besondere Einbauten für Werkmeisterzimmer nur zum Teil, häufig hat der Meister nur ein Schreibpult mitten unter den Arbeitern, um ihn von diesen möglichst wenig zu trennen und eine gründliche Aufsicht und rasches Eingreifen zu erleichtern. Der Fernsprecher fehlt jedoch auch hier nicht. In einigen Fällen (z. B. bei der Cincinnati Milling Machine Co.) ist für den Werkmeister überhaupt nur ein Stehpult vorhanden.

Für die Heizung ist die Anordnung der neueren amerikanischen Werkstätten günstig infolge der häufigen mehrstöckigen Gebäude und der schmalen, langgestreckten Lokomotiv- und Wagenhallen. Diese haben nur an den Stirnseiten Tore, mithin erheblich weniger, als sich bei unserer deutschen Grundrißanordnung mit den zahlreichen Parallelgleisen ergeben.

Man trifft, wie überhaupt auf so vielen Gebieten in Amerika, entweder sehr vollkommene oder überaus dürftige Anlagen. Zu den ersteren zählen die sehr verbreiteten Luftheizungen nach Art der auch bei uns bekannten Sturtevantheizung. Die Rohre für die warme Luft werden in der Regel in etwa 3—4 m Höhe an den Dachbinden aufgehängt*) oder unmittelbar auf den Untergurt gelegt, wie z. B. in den Arbeitssälen in der Westinghouse-Elektrizitätsgesellschaft in East Pittsburg Pa. Von dem Hauptrohr führen zuweilen besondere Ausströmerohre tiefer herab, die dann mit Regelschiebern versehen sind. Durch ein Zeugfähnchen an der Öffnung wird angezeigt, ob die Heizung in Tätigkeit ist. Sehr häufig findet man die Sturtevantbauart. Wenn der Ventilator sich mit in dem Werksattraum befindet, hat man ihn wohl auf einer besonderen Bühne angebracht und darunter dann die Wasch- und Ankleideräume angeordnet, z. B. in der Lokomotivhalle und Dreherei in Altoona. Bei der Westinghouse-Maschinenfabrik ist der Ventilator zum Teil im Lüftungsaufbau angebracht und ruht auf einer Grundplatte, die an dem Binder aufgehängt ist. Die an den Mauerpfeilern nach unten geführten Ausströmrohre haben rechteckigen Querschnitt. Bei der großen Montagehalle der Brown Hoisting Machine Co. in Cleveland erfolgte die Heizung von großen unterirdischen Luftkanälen aus (ähnlich wie z. B. bei der Firma Thyssen in Mülheim). Die Ausströmung liegt in den aus Walzeisen hergestellten Stützen für die Dachbinder. Die Anordnung hat den Vorteil großer Platzersparnis. Auch die Heizdampffortleitung auf weite Strecken wird nicht gescheut. So wird z. B. das vielen Amerikareisenden wohlbekannte Bahnhofsgebäude in Altoona von dem weit entfernt liegenden Kesselhause der Pennsylvania-Eisenbahnwerkstätten aus mit Heizdampf versorgt.

Besondere Wasch- und Ankleideräume findet man nur in Ausnahmefällen, z. B. in Altoona. Sehr viel begnügt man sich damit, an einer geraden freien Wand oder in einer Ecke der Werkstatt eine Reihe von Waschbecken aufzustellen, wie z. B. bei der Brown Hoisting Machine Co. in Cleveland. Für warmes Waschwasser ist meist gesorgt. Die Anzahl der auf eine Waschstelle kommenden Arbeiter — in den preußischer Eisenbahnwerkstätten fast nie mehr als 3 — ist in Amerika gewöhnlich sehr viel höher. Die Verhältnisse liegen allerdings insofern etwas anders, als es viele amerikanische Arbeiter vorziehen, sich erst zu Hause zu waschen. Möglicherweise ist dies umgekehrt aber auch eine Folge der ungenügenden Zustände in den Fabriken. Bei der National Cash Reg. Co. in Dayton waren in dem Arbeiterwaschraum die Zimmerecken nicht rechtwinklig, sondern ausgerundet. Dadurch wird die Reinigung und Sauberhaltung des Raumes sehr erleichtert. Sofern überhaupt besondere Schränke für die Unterbringung des Zeuges vorhanden sind, stehen sie nur selten in einem besonderen Raume. Meist stehen sie in der Nähe der Arbeitsstellen, wo gerade irgendwo Platz ist. Badeanstalten für die Arbeiter sind in den Werkstätten nur ganz vereinzelt vorhanden. Die Aborte liegen in den meisten Fällen unmittelbar mit in der Werkstatt und sind vielfach vorn ganz offen. Es ist oft nur ein den Einblick nur mäßig verdeckendes Querbrett vorhanden, das türenartig aufklappbar ist. Es soll dadurch eine bessere Beobachtung ermöglicht und das ja auch bei uns vorkommende Schlafen der Leute auf dem Abort verhindert werden. Bei der Brown Hoisting Machine Co. in Cincinnati sind halbkreisförmig gebogene, um den Kreismittelpunkt drehbare Aborttüren aus Eisenblech vorhanden. Sie hängen oben an einem Eisenreifen, der durch verschiedene speichenartig angebrachte Stäbe um einen an der Decke sitzenden senkrechten Zapfen drehbar ist.

Im allgemeinen kann man wohl sagen, daß in bezug auf zweckmäßige Anlage und technische Einrichtungen unsere neueren deutschen Eisenbahnwerkstätten einen Vergleich mit den entsprechenden amerikanischen Werkstätten durchaus nicht zu scheuen brauchen, sie nicht selten, und fast immer in den Wohlfahrtseinrichtungen, sogar erheblich übertreffen.

*) In dieser Weise sind auch die Heizrohre in der kürzlich fertiggestellten großen Halle für die Wagenabteilung der Hauptwerkstätte Guben angeordnet. Die von einer der ersten Heizfirmen ausgeführte Anlage ist noch dadurch bemerkenswert, daß die einzelnen Rohrenden nicht durch Flanschen miteinander verschraubt, sondern stumpf aneinander geschweißt sind. Die Rohre bestehen aus Schmiedeeisen. Sie sind an den Enden abgeschrägt und der keilförmige Querschnitt wird dann autogen zugeschweißt. Anlage- und Unterhaltungskosten einer solchen Heizanlage mit geschweißten Rohren stellen sich niedriger als bei Flanschenrohren, auch ist es vorteilhaft, daß die Dachkonstruktion infolge des geringeren Gewichtes nicht so stark beansprucht wird. Der Dampfdruck beträgt in Guben 8 Atm.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Änderung der Satzungen der Arbeiterpensionskasse der preußisch-hessischen Staatsbahnen.** Durch das Gesetz betreffend Renten in der Invalidenversicherung vom 12. Juni d. J. (Reichs-Gesetz-Blatt S. 525) werden auch die Leistungen aus der Abteilung A der Pensionskasse geändert. Die wesentlichsten Änderungen sind nach Mitteilung des Vorstandes der Arbeiterpensionskasse die folgenden: Vom 1. Januar d. J. ab wird die Altersrente vom vollendeten 65. Lebensjahre an (früher vom 70. Lebensjahre) bewilligt. Die Waisenrenten sind erhöht. Der Anteil der Pensionskasse bei der Waisenrente beträgt bei den nach dem 31. Dezember 1915 ergangenen Entscheidungen für jede Waise drei Zwanzigstel des Grundbetrages und der Steigerungssätze der Invalidenrente des Ernährers (früher für eine Waise drei Zwanzigstel, für jede weitere Waise ein Vierzigstel). Der dem Invalidenrentner für jedes Kind unter 15 Jahren gewährte Zuschuß von einem Zehntel der Invalidenrente wird unbegrenzt für jedes Kind gewährt. Die Höhe der Hinterbliebenenbezüge wird nicht mehr durch die Ernährerrente begrenzt. Zur Durchführung der Mehrleistungen wird vom 1. Januar 1917 ab ein in allen Lohnklassen um 2 Pf. höherer Beitrag zu gleichen Teilen vom Versicherten und vom Arbeitgeber erhoben. Die Mehrleistung des Versicherten beträgt somit 1 Pf. für die Beitragswoche.

Die Einführung der neuen gesetzlichen Bestimmungen kann satzungsgemäß erst durch die zum 21./22. September einberufene Hauptversammlung beschlossen werden. Gleichwohl sollen die neuen Bestimmungen sofort angewendet werden. Demzufolge werden die Bezirksausschüsse schon jetzt die Altersrenten vom vollendeten 65. Lebensjahre ab gewähren und die seit dem 1. Januar d. J. ergangenen Altersrentenbescheide entsprechend neu festsetzen. Letzteres gilt auch für solche Invalidenrentenbescheide, bei denen der Kinderzuschuß mit Rücksicht auf die bisher geltende Begrenzung gekürzt war. Auch die erhöhten Hinterbliebenenbezüge aus der Abteilung A werden von jetzt ab festgesetzt. Die Festsetzung der Bezüge aus der Abteilung B muß aber nach den gegenwärtig noch gültigen Satzungsbestimmungen erfolgen. Die bereits festgesetzten Waisenrenten aus der Abteilung A werden zur Vermeidung wiederholter Bescheide erst nach der Hauptversammlung geändert werden, wenn feststeht, ob und inwieweit etwa eine Änderung des § 9 der Satzungen beschlossen und genehmigt wird.

— **Schützengrabenbücher.** Im Verlage von Karl Siegismund Berlin SW. 11, Dessauer Straße 13, ist auf Anregung des Ministers der geistlichen und Unterrichtsangelegenheiten und unter Mitwirkung seiner Verwaltung eine Anzahl kleiner Schriften unter der Bezeichnung „Schützengrabenbücher für das deutsche Volk“ erschienen, die zum Zweck haben, neben den im Felde stehenden auch die Volksangehörigen in der Heimat in leicht verständlicher Form über die großen nationalen Zeitfragen, namentlich über die Ursachen des Weltkrieges, die wirtschaftlichen Verhältnisse in Stadt und Land, deren Umgestaltung nach den Bedürfnissen des Krieges, die Bedeutung des Krieges für Deutschlands Zukunft usw., aufzuklären und zu

ihrer selbständigen Beurteilung anzuleiten. Mittels Erlasses vom 30. v. M. hat nun der preußische Eisenbahnminister und Chef des Reichsamts für die Verwaltung der Reichseisenbahnen die nachgeordneten Direktionen angewiesen, die Bediensteten sowie die Eisenbahnvereine in geeigneter Weise auf die Schriften aufmerksam zu machen. Die Sammlung umfaßt zurzeit 24 Hefte, die im Buchhandel zum Preise von 20 Pf. für das Stück erhältlich sind, an Behörden usw. aber auf Anweisung des Kultusministers von der Verlagsbuchhandlung zum Vorzugspreise von 10 Pf. für das Stück abgegeben werden. Die Bestellungen sollen gesammelt und der Königlichen Eisenbahndirektion Berlin mitgeteilt werden, die den Bezug der Schriften für den ganzen Staatsbahnbereich und den Bereich der Reichseisenbahnen vermitteln wird. Weiterhin wird die Königliche Eisenbahndirektion in Berlin für die größeren Aufenthalts- und Übernachtungsräume der Bediensteten der Staatsbahnverwaltung sowie der Reichseisenbahnen 500 vollständige Sammlungen der Schriften beschaffen und verteilen.

— **Eisenbahnunfall in Ballenstedt.** Bei der Einfahrt in den Stadtbahnhof Ballenstedt entgleiste am 7. d. M., mittags 1 Uhr 30 Minuten, der Personenzug 929 Quedlinburg-Aschersleben. Zwei Wagen stürzten um, drei weitere entgleisten. Der Quartaner Schneider aus Ermsleben wurde getötet, einige andere Fahrgäste erlitten Verletzungen. Die Strecke war vorübergehend gesperrt, ein Hilfszug aus Halberstadt war zur Stelle. Die Entgleisung erfolgte in der Einfahrtsweiche, die von der Maschine und dem ersten Wagen glücklich durchfahren wurde, während die nachfolgenden Wagen auf das Nebengleis liefen. Die Untersuchung ist eingeleitet.

— **Eisenbahnunfall in Neukirch.** Amtlich wird hierüber aus Breslau, 9. d. M., gemeldet: Heute früh 7 Uhr 14 Minuten fuhr am Westende des Bahnhofes Neukirch bei Breslau der Eilgüterzug 6055 über das auf Halt stehende Hauptsignal dem ausfahrenden Güterzuge 7682 in die Flanke. Ein Zugbeamter wurde hierbei getötet. Drei Zugbeamte und ein Postbeamter sind leicht verletzt worden. Die Lokomotive des Zuges 6055 und zwanzig Güterwagen sind entgleist und hierdurch beide Hauptgleise gesperrt. Der Verkehr der Personenzüge wird durch Umsteigen aufrechterhalten. D-Züge und Güterzüge werden umgeleitet. Die Aufräumungsarbeiten zur Freilegung der Gleise werden mit allen Mitteln gefördert, so daß die Wiederaufnahme zunächst des eingleisigen Betriebes voraussichtlich noch heute zu erwarten steht.

— **Gernrode-Harzgeroder Eisenbahn.** Nach dem Bericht des Vorstandes der Gesellschaft für 1915/16 ist auch im abgelaufenen Geschäftsjahr die Entwicklung des Personen- und Güterverkehrs durch den Krieg stark gehemmt worden. Allein in den ersten vier Monaten des Berichtsjahres ist gegen die gleichen Monate des Vorjahres, die noch im Zeichen des Friedens standen, der Personenverkehr um 41 % und der Güterverkehr um 26 % geringer. Die Gesamteinnahmen aus dem Personen-, Gepäck- und Güterverkehr sind gegenüber dem Vorjahr um 4,75 % gestiegen. Die Einnahmen lediglich aus dem Personenverkehr sind jedoch um 935 ℳ gesunken, obwohl 12 323 Personen mehr befördert wurden. Diese Erscheinung ist darauf zurückzuführen, daß der größte Teil der Reisenden aus Militärpersonen bestand, deren Fahrgeld überaus niedrig ist. Die Betriebsausgaben stiegen um 11.11 % erfuhren mithin eine weithin größere Steigerung als die Einnahmen. Hervorgerufen wurde die Vermehrung durch die außerordentliche Preissteigerung der Materialien und der Arbeitslöhne. Die Betriebsziffer ist von 81,2 % auf 86,1 % im Rechnungsjahr 1915/16 gestiegen. Die laut Festsetzung des herzoglich anhaltischen Staatsministeriums für das Rechnungsjahr 1914/15 noch rückständige Rücklage in den Erneuerungsfonds im Betrage von 36 470 ℳ konnte auch im Berichtsjahr nicht abgeführt werden. Die Rücklage muß daher satzungsgemäß aus den Überschüssen der nächsten Betriebsjahre vorweg entnommen werden. Es ergibt sich ein Verlust von 26 101 ℳ (596 ℳ). Die Betriebseinnahmen sind von 330 843 ℳ auf 346 555 ℳ gestiegen. Die Betriebsausgaben beziffern sich auf 298 441 ℳ (268 593 ℳ). Zinsen nahmen 54 481 ℳ (55 073 ℳ) und Tilgungsbeträge 13 866 ℳ (18 473 ℳ) in Anspruch.

— **Löwenberg-Lindow-Rheinsberger Eisenbahn.** Nach dem Geschäftsbericht für 1915/16 betrugen die Einnahmen 278 816 (i. V. 290 170) ℳ, während sich die Ausgaben auf 158 962 (186 506) ℳ stellten, so daß sich ein Überschuß von 119 854 (103 664) ℳ ergibt. Es wird vorgeschlagen, eine Dividende von 4½ % auf die Prioritäts-Stammaktien (4 % auf beide Aktienarten) zu verteilen und 35 502 (32 952) ℳ vorzutragen.

— **Mecklenburgische Friedrich-Wilhelm-Eisenbahn-Gesellschaft.** Nach dem Geschäftsbericht für 1915/16 betrugen die Betriebseinnahmen 750 883 ℳ (i. V. 829 860 ℳ) und die Betriebsausgaben 460 190 ℳ (415 613 ℳ), so daß ein Überschuß von 290 693 ℳ (414 248 ℳ) verbleibt. Dagegen erforderten Anleihezinsen 58 894 ℳ (59 326 ℳ), während den Rücklagen 76 495 ℳ (82 677 ℳ) überwiesen wurden. Der Reingewinn beträgt 192 328 ℳ (281 177 ℳ) und soll in der Hauptsache zu einer Zahlung von 4½ % Dividende auf die Prioritätsaktien = 10 395 ℳ (6 % = 137 460 ℳ), 4 % auf die Stammaktien = 48 800 ℳ (67 100 ℳ), und einem Gewinnvortrag von 19 025 ℳ (49 924 ℳ) verwendet werden.

— **Nordhausen-Wernigeroder Eisenbahn-Gesellschaft.** Dem Geschäftsbericht für 1915/16 zufolge hat das Fortbestehen des Weltkrieges auch im Berichtsjahre auf die Einnahmen der Bahn weiter ungünstig eingewirkt. Gegenüber den 8 Kriegsmonaten des Jahres 1914/15 hat zwar eine Belebung des Personen- und Güterverkehrs stattgefunden, immerhin bleiben die Einnahmen doch sehr erheblich gegen die der Friedensjahre zurück. Die Gesamteinnahmen betrugen ausschließlich der dem Erneuerungsfonds zukommenden Beträge 674 278 ℳ gegenüber dem Friedensjahr 1913/14 mit einer Einnahme von 973 919 ℳ, ein Unterschied von 299 640 ℳ, das sind 30,8 %. Die Betriebsausgaben ausschließlich der aus dem Erneuerungsfonds zu bestreitenden Ausgaben betrugen: im Berichtsjahre 523 324 ℳ, gegenüber dem Friedensjahre 1913/14 mit einer Ausgabe von 614 960 ℳ, ein Unterschied von 91 636 ℳ, das sind weniger 14,9 %. Der Betriebsüberschuß ist von 358 959 ℳ im Jahre 1913/14 auf 150 954 ℳ gesunken. Diesem Betriebsüberschuß standen 153 068 ℳ Anleihezinsen gegenüber, sodaß der Bilanzreservefonds mit 2113 Mark herangezogen werden mußte. Zur Vornahme der planmäßigen Tilgungen waren verfügbare Mittel nicht vorhanden; die erforderlichen Stücke im Nennwerte von 52 000 ℳ hat die Gesellschaft aber angekauft und damit dem Verkehr entzogen, mußte sie jedoch einstweilen als Wertpapiere behalten. Rücklagen in den Erneuerungsfonds konnten nicht gemacht werden. Die Betriebszahl beträgt bei 674 278 ℳ Einnahme und 523 324 ℳ Ausgabe 77,6 %, hat mithin gegen das Vorjahr eine Steigerung von 5.6 % erfahren. Die persönlichen Ausgaben wurden gegen das Vorjahr um etwa 3000 ℳ, die sachlichen Ausgaben um 26 000 ℳ herabgemindert. Der Betrieb wurde nach Möglichkeit eingeschränkt und die gefahrenen Züge konnten dem Verkehrsbedürfnis genügen. Wenn es trotzdem nicht gelungen ist, die sachlichen Kosten noch weiter herabzumindern, so liegt dies an der außerordentlichen Verteuerung fast aller Betriebsmaterialien. Um den Geldanforderungen am 15. März genügen zu können, ist der Wertpapierbestand des Spezialreservefonds veräußert und der Betriebskasse vorübergehend zur Verfügung gestellt worden. Zurzeit besitzt die Gesellschaft ausreichende Barmittel. Sobald tunlich, werden die Mittel dieses Fonds wieder in Wertpapieren belegt werden. Die in den Satzungen festgesetzte Frist für die Einberufung der Generalversammlung soll von drei Wochen auf zwei Wochen verkürzt werden.

Die Vereinigung zur Wahrnehmung der Rechte der Aktionäre der Nordhausen-Wernigeroder Eisenbahn zu Wernigerode veröffentlicht ein Rundschreiben, das in der Hauptsache folgendes ausführt: Am 27. September findet zu Wernigerode die Hauptversammlung der Nordhausen-Wernigeroder Eisenbahn statt. Die zu Wernigerode bestehende Vereinigung fordert, wie im Vorjahre, alle Aktionäre auf, sich dadurch ihren Bestrebungen anzuschließen, daß sie ihre Stimmzettel für die Hauptversammlung dem Amtsgerichtsrat Geh. Iustizrat Kuntze zu Wernigerode, der zur kostenlosen Vertretung bereit ist, übersenden. Es darf nicht weiter heißen, wie vor dem Kriege, steigende Einnahmen, fallende Dividende. Durch Ersparnisse in den viel zu hohen Ausgaben, jetzt 76 % der Einnahmen, muß weitere Besserung erzielt werden. Der Anfang ist durch Vereinigung des Direktoriums zu Nordhausen zu einem einzigen mit dem in Wernigerode gemacht. Die Beteiligung der andern 4561 Aktionäre in der Hauptversammlung ist ungenügend gegenüber den 939 Stimmen der Städte. . . . Die von Wernigerode ausgehende Vereinigung verfügt bis jetzt nur über 530 Stimmen. Um selbständig zum Vorteil der Aktionäre vorgehen zu können, fehlten ihr noch zahlreiche Stimmen, damit die Städte nicht weiter das Unternehmen beherrschen. Dieses Ziel verfolgt die Vereinigung, andere Vertreter der Aktien folgen ihr nur zu einem kleinen Teil. Deshalb schließe sich ihr direkt an; wer das Ziel für richtig hält. Aus dem Aufsichtsrat scheiden zwei Vertreter der Stadt Nordhausen aus. Bei der Neuwahl ist eine Umgruppierung möglich, wenn die Vereinigung mehr Unterstützung findet. Das Bahnunternehmen läßt sich ertragreich gestalten, wenn die verkehrsarmen Züge ausgeschaltet werden. (Uns scheint dies letztere Mittel bei der ohnehin geringen Anzahl der gefahrenen Züge sehr gewaltsam!)

— **Die Leipziger Herbstmesse** ist erfreulicherweise wieder sehr stark besucht worden. Die Handelskammer zu Leipzig stellte hierzu über 24 000 Bescheinigungen zur Erlangung der von den Deutschen Eisenbahnverwaltungen bewilligten Fahrpreisermäßigung aus.

— **Liebesgaben für die Eisenbahntruppen.** Seit unserem letzten Aufruf zur Sendung von Liebesgaben für die Eisenbahntruppen zu Weihnachten 1915 sind mehr als acht Monate vergangen, in denen die Eisenbahntruppen für unser Vaterland in treuer Pflichterfüllung ihr Bestes hergegeben haben. Auf allen Kriegsschauplätzen zerstreut, haben sie oft im stärksten Feuer gearbeitet, um die Zuführung von Munition und Nahrungsmitteln an die Front zu ermöglichen. Jetzt gilt es für uns, dafür zu sorgen, daß sie in der kommenden rauhen Herbst- und Winterzeit mit allem versehen werden, was ihnen den weiteren Kampf für das Vaterland erleichtert. Darum spendet Liebesgaben. Die Eisenbahntruppen sind in der Versorgung mit Liebesgaben auf die Liebesgaben-Abnahmestelle der Inspektion der Eisenbahntruppen, Berlin-Schöneberg, Kolonnenstraße 31 (Militärbahnhof) angewiesen. Sie nimmt Gaben aller Art an Genußmitteln (z. B. Zigarren), Gebrauchsgegenstände und Geldspenden gern entgegen. Bahngut geht mit der Bezeichnung „Freiwillige Gaben" frachtfrei dorthin. Geldspenden können auch auf Postscheckkonto Nr. 20 990 Berlin NW. 7, eingezahlt werden. Gebt schnell und reichlich!

Österreich.

— **Die neuen Frachturkunden-Stempelgebühren.** Durch die am 2. September verlautbarte kaiserliche Verordnung vom 28. August, betreffend die Abänderung einiger Vorschriften über die Stempel- und unmittelbaren Gebühren, haben unter anderem die Frachturkunden-Stempelgebühren im Eisenbahn- und Flußschiffahrtsverkehre eine durchgreifende Neuregelung erfahren. Die Frachturkunden-Stempelgebühren gliedern sich in eine Gebühr für die Aufnahmebescheinigung, Aufnahme- oder auch Frachtkartenstempelgebühr genannt, und in die Frachtbriefstempelgebühr. Die Aufnahmestempelgebühr (Tarif 47 d des Gebührengesetzes) gelangte bisher bei der Übernahme der Sendungen zum Transporte sowohl im Güterverkehr als auch im Gepäck- und Erpreßgutverkehr zur Einhebung und betrug einheitlich 10 H. Außer dieser Gebühr gelangte im Güterverkehr noch die besondere Frachtbriefstempelgebühr (Tarifpost 101, I, A, lit. b des Gebührengesetzes) zur Einhebung, die ursprünglich einheitlich 10 H. für den Frachtbrief und für jede weitere Ausfertigung des Frachtbriefes (Frachtbriefduplikat usw.) betrug, späterhin im Jahre 1864 jedoch für Entfernungen bis 38 km auf 2 H. ermäßigt wurde. Getroffen wurde von dieser Gebühr der Inland- und der Ausfuhrverkehr; der Einfuhrverkehr und der Durchzugsverkehr durch Österreich blieben von ihr frei. In Hinkunft wird bei jeder Sendung nur eine Gebühr eingehoben werden, und zwar im Güterverkehr die Frachtbriefstempelgebühr, im Gepäck- und Expreßgutverkehr die Aufnahmestempelgebühr. Letztere erfährt eine Erhöhung auf das Doppelte ihres gegenwärtigen Ausmaßes, also von 10 auf 20 H. Die Frachtbriefstempelgebühr wurde unter Fallenlassen des Unterschieds nach der Entfernung für Stückgutsendungen mit 30 H. (bisher 10 H., beziehungsweise 2 H. neben der besonderen Aufnahmestempelgebühr von 10 H.), für Wagenladungen von 5000 kg im Eisenbahnverkehr und 10 000 kg im Flußschiffahrtsverkehr aufwärts mit 1 K. 20 H. festgesetzt. Der Wagenladungssatz gelangt im Eisenbahnverkehr auch bei Sendungen unter 5000 kg zur Anwendung, wenn für solche Sendungen ein ganzer Eisenbahnwagen in Anspruch genommen wird. Inwieweit auf Sendungen lebender Tiere, die nicht in besonderen Behältnissen, also ledig befördert werden, die Gebühr von 1 K. 20 H. Anwendung findet, wird im Verordnungswege festgesetzt werden. Das deutsche Gesetz kennt noch einen weiteren Unterschied der Gebühr nach der Beförderungsart (Eilgut oder Frachtgut), bei Wagenladungen überdies auch noch nach dem Frachtbetrage (bis über 25 ℳ) und nach ganzen und halben Wagenladungen. Den Frachtbriefen sind in Hinkunft hinsichtlich der Gebührenpflicht alle sonstigen an ihrer Stelle zur Begleitung einer Sendung bestimmten Ausfertigungen und Behelfe (Beförderungsscheine, Begleitadresse u. dgl.) gleichgehalten. Die neue Frachturkunden-Stempelgebühr gelangt nicht bloß wie bisher im Inlandverkehr und bei Ausfuhrsendunen zur Erhebung, sondern auch bei Einfuhrsendungen, hier jedoch in der besonderen Form einer Gebühr anläßlich der Empfangnahme der Sendungen im Inlande. Hierbei werden bei Sendungen aus Ungarn, Bosnien und der Herzegowina für die Dauer der Gültigkeit des gegenwärtigen Gebührenübereinkommens mit Ungarn die in diesen Staatsgebieten bei den betreffenden Sendungen bereits zur Einhebung gelangten Stempelgebühren in Abzug gebracht. Durch diese Gleichstellung des Einfuhrverkehrs mit dem Ausfuhrverkehr hinsichtlich der Gebührenpflicht ist, wie mitgeteilt wird, eine oft beklagte mit den Grundsätzen der modernen Wirtschaftspolitik unvereinbare Unregelmäßigkeit beseitigt worden. Der Durchzugsverkehr bleibt, wie in Deutschland, nach wie vor von der Gebühr befreit. Die Gebühr für Duplikate und für weitere Ausfertigungen des Frachtbriefes wurde in Anlehnung an das deutsche Frachturkunden-Stempelgesetz aufgelassen, so daß die Frachtbriefstempelgebühr in Hinkunft für die Sendung nur einmal zur Erhebung gelangt. Dagegen wurde eine Bestimmung in das neue Gesetz aufgenommen, wonach für jedes Einlegeblatt (Allonge) zum Frachtbrief eine Gebühr in der gleichen Höhe wie für den Frachtbrief zu entrichten ist. Hiervon werden Transporte, wie die Sammelladungen der Spediteure, bei denen das Einlegeblatt vielfach Anwendung findet, getroffen. Eine besondere Berücksichtigung finden die Sendungen von Lebensmitteln, indem die Regierung ermächtigt wird, für derartige Sendungen, insolange hierfür eine unabweisliche Notwendigkeit besteht, im öffentlichen Interesse unter den durch Verordnung festzusetzenden Voraussetzungen eine Ermäßigung der Gebühr von 30 v. H., also bei Aufgabe der Sendungen als Stückgut eintreten zu lassen. Im neuen deutschen Frachturkundenstempelgesetz ist lediglich eine Befreiung von der Frachturkunden-Stempelabgabe für Milch als Stückgut vorgesehen. Der Mehrertrag dieser Neuregelung der Frachturkundengebühren, die sich nur auf den Eisenbahn- und Flußschiffahrtsverkehr, nicht auf Sendungen der Postanstalt, Sendungen im See-, Binnensee- und Floßverkehre und Sendungen durch gewöhnliche Fuhrleute erstreckt, wird bei normalen Verkehrsverhältnissen wohl mehr als 10 Millionen Kronen jährlich betragen. Der Zeitpunkt des Inkrafttretens der neuen Gebühren wird im Verordnungswege festgesetzt werden.

— **Buschtiehrader Bahn.** Im August wurden 2 295 305 K (+ 62 400) vereinnahmt, davon auf der A-Linie 951 670 K (+ 49 100) und auf der B-Linie 1 343 635 K. (+ 13 300) vereinnahmt. An der Mehreinnahme war der Güterverkehr mit 756 380 Tonnen (+ 23 645) mit einer Einnahme von 1 747 038 K (+ 50 750) und der Personenverkehr mit 478 075 Personen (+ 35 679) mit einer Einnahme von 548 267 K. (+ 11 560) beteiligt. Die Einnahmen der ersten acht Monate des laufenden Jahres betragen zusammen 16 835 406 K. (+ 2 891 548), davon entfallen auf die A-Linie 7 178 252 K. (+ 1 421 937), auf die B-Linie 9 657 154 K. (+ 1 469 611). Durch die endgültigen Buchungen der Monat Mai bis August dürfte die ausgewiesene Steigerung den Betrag von 3 Millionen Kronen erreichen, mög licherweise auch übertreffen. Den Mehreinnahmen werden bedeutende Mehrausgaben gegenüberstehen, die sich infolge der neuen Kriegssteuern wesentlich erhöhen werden. Die Zuschläge zur Erwerbsteuer werden das Steuerkonto namhaft belasten. In der Bilanz für 1915 wurde die gezahlte Erwerbsteuer mit 1,9 Millionen Kronen ausgewiesen, wovon 0,8 Millionen Kronen auf das A-Netz und 1,1 Millionen auf das B-Unternehmen entfielen. Dabei ist zu berücksichtigen, daß die Erwerbsteuervorschreibungen in den beiden Kriegsjahren infolge Rückganges des Reinerträgnisses wesentlich kleiner waren als in der vorangegangenen Normalperiode. Vor dem Kriege, also im Jahre 1913, erforderte die Erwerbsteuer rund 3,5 Millionen Kronen, und zwar für Lit. A 1,3 Millionen und für Lit. B 2,3 Millionen Kronen. In diesen Ziffern sind auch die Zuschläge einbezogen, die bekanntlich 100 % und darüber der staatlichen Steuern ausmachen. Bei den regelmäßigen Steuern dürfte sich ein Mehrerfordernis von über 1 Million Kronen ergeben, da der zugrunde zu legende Reingewinn um über 5 Millionen Kronen größer ist als im Vorjahre. Abgesehen von den erhöhten Steuerlasten werden die Auslagen für das Personal und für die Materialbeschaffung Erhöhungen ausweisen.

— **Elbe-Umschlagsverkehr in Aussig.** Der Kohlen- und Güterverkehr im Aussiger Hafen blieb im Monat August d. J. trotz der günstigen Wagenbeistellung und des verhältnismäßig günstigen Wasserstandes gegen den gleichen Zeitraum des Vorjahres zurück. Es wurden 97 930 t Kohle (gegen 123 998 t im Vorjahre), also um 26 068 t weniger, zur Elbe verfrachtet. Für die Zeit vom 1. Januar bis 31. August d. J. ergibt sich eine Mehrverfrachtung von 42 473 t (1916: 690 562 t gegen 1915: 648 089 t). Die größte Beistellung im August d. J. betrug 307 Wagen (1915: 419 Wagen), die durchschnittliche 225 Wagen (1915: 327 Wagen). An Gütern wurden im August d. J. 346 Wagen (1915: 884 Wagen), also 538 Wagen weniger, umgeschlagen. Vom 1. Januar bis 31. August d. J. beträgt die Minderverfrachtung im Güterverkehr gegenüber dem Vorjahre 146 Wagen, da der gesamte Umschlag in der angeführten Zeit des laufenden Jahres 3758 Wagen gegen 3904 Wagen im Jahre 1915 betragen hat.

— **Personalnachrichten.** Dem Titularregierungsrat Staatsbahndirektorstellvertreter Siegmund Jasinski Ritter von Sas wurde die Leitung des Departements für Ergänzungs- und Rekonstruktionsbauten übertragen und ihm gleichzeitig der Titel und Charakter eines Hofrates verliehen. — Ferner wurde den Sektionsräten Dr. Siegmund Byk und Dr. Ladislaus Hensch der Titel eines Ministerialrates verliehen. — Ernannt wurden: Der Hauptkassakontrolleur Rudolf Edler von Pokorny zum Hauptkassadirektor im Eisenbahnministerium, die Titularministerialräte Dr. Anton Janiczek und Dr. Walter Rodler

zu Ministerialräten, der Titularsektionsrat Dr. Anton Pöschmann sowie der Ministerialsekretär Dr. Robert Lenz zu Sektionsräten, die Ministerialvizesekretäre Dr. Karl Baudisch, Dr. Wolfgang Wanick, Dr. Heinrich Grünebaum Edler von Brückwall und Dr. Rudolf Feiler zu Ministerialsekretären, der Ministerialkonzipist Dr. Walter Plenk, der Finanzprokuratursadjunkt Dr. Erwin Theyer sowie die Ministerialkonzipisten Dr. Fritz Sauter Edler von Riedenegg, Dr. Franz Jelinek, Dr. Otto Edler von Steyrer, Dr. Karl von Riebler und Dr. Franz Nevole zu Ministerialvizesekretären.

Ungarn.

— **Besprechung der Lage der ungarischen Staatsbahnangestellten im Abgeordnetenhause.** In der jüngsthin abgehaltenen Kriegstagung des ungarischen Abgeordnetenhauses ist unter anderem auch die Lage der Königlich ungarischen Staatsbahnangestellten zur Sprache gekommen. Der Abgeordnete und gewesene Staatssekretär Béla v. Mezössy richtete nämlich an den Handelsminister eine Anfrage, in welcher er vor allem der unermüdlichen Tätigkeit und des aufopferungsvollen Verhaltens der Staatsbahnangestellten gedachte. Er bemerkte ferner, daß die großen Kriegsleistungen durch die Ausführung der früheren Investitionsprogramme ermöglicht würden. Er bespricht nach einigen Ausführungen wirtschaftspolitischer Natur, die den Angestellten der Staatsbahnen gewährte Kriegsunterstützung, dringt auf deren rasche Auszahlung (in den meisten Fällen wurde die Kriegsunterstützung bereits flüssig gemacht) und ersucht um beruhigende Aufklärungen betreffs Anschaffungsmöglichkeiten von Lebensmitteln für die Angestellten. Redner bringt im Zusammenhange hiermit auch die Frage der Gehaltsregelung der Staatsbahnangestellten zur Sprache und mit Hinweis auf den Umstand, daß der Gesetzartikel XXXI 1907 diese Regelung für das Jahr 1917 in Aussicht stellt, fragt er an, ob denn die Vorarbeiten in diesem Belange in Angriff genommen würden. Nach seiner Meinung müssen jene Angestellte, die aufreibende Kriegseisenbahndienste leisten, mit besonderen Zuschüssen bedacht sein. Dies wird das Streben dieser Beamten und auch ihre Leistungsfähigkeit bedeutend steigern. Zum Schlusse bittet Redner um Aufklärungen über die Investitionen, über die Kriegsunterstützung und schließlich über die Gehaltsregelung der Eisenbahnangestellten. Der Handelsminister antwortete, der Abgeordnete könne versichert sein, daß die Regierung diesen Fragen die gehörige Aufmerksamkeit zuwende und ihre Pflicht auch in dieser Hinsicht kennen werde; selbst während der Kriegsjahre sei auf dem Gebiete der Investitionen alles geschehen, was geschehen konnte. In den Jahren 1914/1915 und 1916/17 sind rund 250 Millionen Kronen investiert worden, und zwar für Bauten, sowie für Verkehrsmittel. Außerdem wurden Bestellungen zu späteren Lieferungsterminen in Höhe von 114 Milionen Kronen gemacht.

Hinsichtlich der Unterstützung der Staatsbahnangestellten und der ihnen zu gewährenden Einkaufsvorschüsse könne er den Redner dahin beruhigen, daß die betreffenden Verfügungen von der Direktion der Staatsbahnen unverzüglich getroffen wurden und alles aufgeboten werden wird, um die Verfügung auch durchzuführen.

Das Lob, das der Abgeordnete dem Eisenbahnpersonal für dessen Führung in Kriegszeiten gespendet hat, tue dem Minister wohl und er habe alles getan, was geschehen konnte, um die Lage des Personals zu erleichtern. Die dem Personal gewährte Unterstützung übersteigt 62 Millionen Kronen. Zu den Klagen über die schlechte Versorgung der Lokomotivführer und des Zugsbegleitungspersonals erklärt der Minister, er habe bereits verfügt, daß die Leute in wichtigeren Knotenpunkten um ein Billiges Naturalverpflegung erhalten. Die Verpflegung der Eisenbahner habe er den Bahnhofswirtschaften aus der Hand genommen, das Personal wird jetzt in eigener Regie verpflegt, in dem Bewußtsein, daß hierauf etwa auch daraufgezahlt werden könnte. Zur Lösung dieser Frage hat der Minister den Staatsbahnen die erforderlichen Kredite gewährt. Was die im G.-A. XXXI : 1907 niedergelegte Eisenbahnerpragmatik anlangt, hält der Minister eine bezügliche Äußerung noch für verfrüht, aber er hege schon das gehörige Gefühl für eine Verbesserung der Lage des Staatsbahnpersonals. Auch hinsichtlich des Memorandums der Eisenbahner werde der Minister seinen Standpunkt zu gegebener Zeit präzisieren. Was die Refaktien anbelangt, so studiere der Minister diese Frage zurzeit und bitte überzeugt zu sein, daß dort, wo besondere volkswirtschaftliche Interessen die Refaktion nicht begründet erscheinen lassen, er sie gerade im Hinblick auf die Finanzlage des Staates nach Möglichkeit einstellen lassen werde. Dies aber mit der Bezahlung der Eisenbahner in Zusammenhang zu bringen, sei überflüssig, da den verdienten Angestellten der Staatsbahnen ohnehin all das gewährt werden wird, was zu ihrem Unterhalte notwendig ist. Abgeordneter Béla Mezössy knüpft die Bitte hieran, jene Eisenbahnlinien, die vom Gesichtspunkte der Entwicklung unserer Volkswirtschaft hochbedeutend sind, jetzt zu erbauen, man müsse jetzt, wo der Augenblick geeignet erscheint, das volle Ansehen des Staates aufbieten, damit diese auch aus strategischem Gesichtpunkte bedeutenden Verbindungen hergestellt werden. Hier heißt es vollzogene Tatsachen zu schaffen, über Tariffragen können wir dann später, wenn normale Zeiten eintreten, wieder verhandeln.

— **Lebensmittel-Einkaufsscheine.** Die Direktion der ungarischen Staatsbahnen hat an alle unterordneten Dienststellen jüngsthin einen Dienstbefehl erlassen, laut welchem allen Angestellten, ohne Unterschied der Einteilung und Anstellung, behufs Ermöglichung von Einkauf billiger Lebensmittel für das Jahr 1916 versuchsweise Lebensmittel-Einkaufsscheine bewilligt werden. Diese Scheine wurden bisher nur solchen Eisenbahnangestellten bewilligt, die fern von den Verkehrsmittelpunkten zur Dienstleistung eingestellt waren; da jedoch, durch die immer fühlbarer werdende Teuerung, vornehmlich die in den größeren Städten wohnenden Angestellten berührt sind, so wurde diese Wohlfahrtseinrichtung auf die gesamten verheirateten oder haushaltführenden Angestellten ausgedehnt. Die Scheine berechtigen monatlich einmal, höchstens zweimal zu einer Reise von der Heimatstation nach einer anderen Station und zurück, sowie zur Aufgabe einer entsprechenden Lebensmittelsendung. Über diese Scheine ist von den vorgesetzten Dienststellen pünktliche Ausweisleistung zu führen; ein Mißbrauch der Scheine wird auf das strengste geahndet.

— **Erteilung von Ausfuhrbewilligungen.** Im Interesse der Beschleunigung des Verfahrens bei Erteilung von Ausfuhrbewilligungen wird im Finanzministerium eine neue Ordnung eingeführt. Danach sind Gesuche um Erteilung von Ausfuhrbewilligungen für Güter, die in Ungarn zur Aufgabe gelangen, unter Benutzung von besonders zu diesem Zwecke ausgestellten, aus fünf Formularen bestehenden amtlichen Drucksorten auszufertigen, deren genaueste Ausfüllung im Interesse der Parteien liegt. Insofern die Sendung aus dem vertragsmäßigen österreichisch-ungarischen Zollgebiet bei einem österreichischen Zollamte austritt, ist das Gesuch unter Benutzung der amtlichen Drucksorten zweisprachig ungarisch und deutsch einzureichen, während nach den bei einem ungarischen Zollamte austretenden Waren nur ungarisch verfaßte Gesuche und ungarische Drucksorten zu gebrauchen sind. Die Erteilung bzw. Verweigerung der Ausfuhrbewilligung wird in der Form eines Bescheides den Ansuchenden mitgeteilt. Diese Bewilligungen werden im Gegensatze zu den bisher ausgegebenen Ausfuhrscheinen auf die zur Ausfuhr bewilligte ganze Warenmenge derselben Gattung lauten, die in dasselbe Gebiet bzw. über dasselbe Zollamt befördert werden soll. Gelangt die Menge teilweise zur Aufgabe, so ist die Ausfuhrbewilligung der ersten Teilsendung beizuschließen. Bei weiteren Teilsendungen genügt es, die beglaubigte Abschrift dieser Bewilligung der Sendung beizugeben. Die Gültigkeit der Ausfuhrbewilligung ist von der Bedingung abhängig, daß die österreichisch-ungarische Bank die Bewilligung mit einer Legitimation versehe, wonach das aus der Ausfuhr herrührende ausländische Guthaben der österreichisch-ungarischen Bank übertragen würde. Die Parteien sind demnach verpflichtet, vor eisenbahnamtlicher oder postamtlicher Behandlung der Sendung mit genannter Bank hinsichtlich der Übertragung der ausländischen Forderung ein Abkommen zu treffen. Diese Übertragung ist in jenen Fällen, wo die Ausfuhr nach den besetzten Gebieten Russisch-Polens oder Serbiens erfolgt, nicht verpflichtend. Für Kroatien und Slavonien sind anstatt der vorerwähnten Drucksorten die bisherigen einfachen Gesuche zu benützen.

Rumänien.

— **Zur Kohlenversorgung Rumäniens.** Die Versorgung Rumäniens mit Kohle dürfte sich, wie „Die Zeit“ schreibt, nunmehr ähnlich gestalten wie bei Ausbruch des Weltkrieges. Damals herrschte in Rumänien empfindlich Kohlenmangel, da die Einfuhr aus dem Auslande infolge Entfalles der Lieferungen im zweiten Halbjahre 1914 kaum die Hälfte der Einfuhrmenge des letzten Friedensjahres erreichen konnte. Die Folge der verminderten Einfuhr, beziehungsweise des Kohlenmangels, war eine enorme Preissteigerung, der auch durch Festsetzung von Höchstpreisen nicht Einhalt getan werden konnte. Dieser Höchstpreis betrug für eine Tonne Cardiffkohle 60 Lei. Unter der Hand wurden noch höhere Preise genommen und späterhin mußten sogar 74 Lei gezahlt werden. Daß Rumänien trotz Verwertung der Erdölrückstände auf die Einfuhr fremder Kohlen nicht verzichten kann, beweist die Tatsache, daß in den letzten Jahren die Kohleneinfuhr des Landes trotz der großen Fortschritte der Erdölindustrie noch wesentlich zuge-

nommen hat. Im letzten Friedensjahr lieferte Österreich-Ungarn rund 600 000 Meterzentner Steinkohlen und Koks nach Rumänien. Als in der Kriegszeit infolge Unterbindung der Einfuhr Mangel an brauchbarer Kohle herrschte, wurden Versuche mit der im Lande gewonnenen Lignitkohle, die sonst nur bei den Bahnen als Feuerungsmaterial Verwendung findet, gemacht, doch hat sich diese Kohle als Hausbrandkohle nicht bewährt. Was den eigenen Kohlenbergbau Rumäniens anlangt, so ist darüber nicht viel zu sagen. Rumänien ist sehr arm an verwertbaren Kohlen. die Anthrazitvorkommen bei Schela, die vor einiger Zeit aus englischen Händen in den Besitz einer rumänischen Vereinigung übergingen, haben keine Bedeutung, da sich ihre Förderung im Jahr auf nur 220 Wagen beläuft. Auch in den Lignitbergbauen werden nur geringe Mengen abgebaut, da insbesondere in der Kriegszeit deren Betrieb zeitweilig eingestellt war. Die Hauptvorkommen liegen am Südrande der transsylvanischen Alpen, bei Schitu Golesti, Filipesti de Padura und Valae Copeci. Für die nächste Zeit kann Rumänien jedenfalls mit Kohlenzufuhren nicht rechnen. Zufuhren aus dem nächstgelegenen Rußland sind wohl schon wegen Inanspruchnahme der wenigen Bahnlinien für Heereszwecke, beziehungsweise wegen der Unsicherheit der Schiffahrt unwahrscheinlich, überdies auch schon deshalb, weil Rußland selbst empfindlichen Mangel an Kohlen hat. Die Vorräte Rumäniens an mineralischen Brennstoffen dürften sich jedoch in der letzten Zeit nicht nennenswert erhöht haben.

Übrige europäische Länder.

— **Nachrichten von den schweizerischen Eisenbahnen.** Die Betriebsergebnisse der Bundesbahnen für den Monat Juli d. Js. zeigen folgendes Bild:

			gegen Juli 1915
Beförderterte Personen		7 525 000	+ 911 000
Beförderte Güter	t	1 374 000	+ 90 000
Einnahmen aus dem Personenverkehr	Fr.	6 381 000	+ 801 000
Einnahmen aus dem Güterverkehr	„	9 837 000	+ 924 000
Gesamteinnahmen	„	16 721 000	+ 1 728 000
Betriebsausgaben	„	10 954 000	+ 953 000
Betriebsüberschuß	„	5 767 000	+ 775 000

Diese Zahlen zeigen überall eine erfreuliche Besserung der Verkehrslage. — Die Appenzeller Bahn erzielte im Jahre 1915 nach ihrem jetzt vorliegenden Geschäftsbericht trotz des Rückgangs der Betriebseinnahmen von 342 342 Fr. im Jahre 1914 auf 331 529 Fr. einen Einnahmeüberschuß von 39 529 Fr., was auf vermehrte Sparmaßnahmen (Betriebseinschränkungen und Lohnkürzungen) zurückzuführen ist. Die Rechnung schließt mit einem Verluste von 17 442 Fr. ab. Die Ergebnisse des laufenden Jahres lassen eine Besserung der Verhältnisse erhoffen. — Zur Eröffnung der Brienzerseebahn am 23., nicht 22. v. M. (s. Nr. 69, S. 804 d. Ztg.), ist noch einiges nachzutragen. Der Fahrplan für die neue Strecke sieht zwischen Interlaken-Ost und Brienz in jeder Richtung 7 Züge mit Personenbeförderung vor. Die Fahrzeit beträgt 36—37 Minuten. Es ist jetzt möglich, von Bern in drei Stunden nach Meiringen zu gelangen. Für den Wagenladungsverkehr sind Rollschemelanlagen vorhanden. Es können Vollspurwagen auf Rollschemeln bis Brienz fahren und zwar mit einer Höchstgeschwindigkeit von 45 km, während bei den bisherigen Rollschemelanlagen eine Geschwindigkeit von 25 km in der Stunde nicht überschritten werden durfte. Alle Stationsgebäude wurden in der Bauart des Oberländer Holzhauses ausgeführt und machen einen recht anheimelnden Eindruck. Da die Bahn bis zu 33 m über dem Seespiegel verläuft, so öffnet sie den Blick auf neue, überraschend hübsche Landschaftsbilder. Daß die Baukosten infolge der teuren Kunstbauten und der Rücksichtnahme auf den späteren Ausbau sehr hoch sind, wurde bereits erwähnt. So sind denn die Aussichten auf eine angemessene Verzinsung nicht gerade glänzend, zumal die Bundesbahnen für die neue Bahn nur die Normalsätze ohne Kilometerzuschlag erheben und damit bis zur Hälfte unter den bisherigen Sätzen der Dampfschiffgesellschaft zurückbleiben. Durch die Eröffnung der Brienzerseebahn erfährt das Netz der Bundesbahnen, wie die Schweizerische Eisenbahn-Ztg. berechnet, eine Erweiterung auf 2838 km, wovon 74 km, nämlich die Brünig- und die Brienzerseebahn, schmalspurig sind.

— **Gehaltserhöhungen für die italienischen Eisenbahner.** Die vor Jahr und Tag ernannte Königliche Kommission zur Prüfung der Arbeits- und Gehaltsverhältnisse von Angestellten der italienischen Staatsbahnen hat endlich ihre Arbeiten beendet und das Ergebnis dem Minister für Verkehrswesen vorgelegt. Die aus den Verbesserungen sich ergebenden Mehrausgaben belaufen sich, wie die „Schweizerische Eisenb. Ztg." berichtet, nach vorläufigen Schätzungen im ersten Jahre auf 21 390 000 Lire, steigen in den nachfolgenden Jahren, um nach sieben Jahren die feststehende Jahressumme von 28 483 000 L. zu erreichen. Hand in Hand mit den Gehaltserhöhungen gehen aber, den Vorschlägen des Ausschusses entsprechend, die Abschaffung der besonderen Zulagen, die die organisierten Eisenbahner selbst wiederholt gefordert hatten, und die der Gehaltszuschläge für gewisse Ortschaften. Durch diese Ersparnis verringert sich die endgültige jährliche Mehrausgabe auf 15,6 Millionen Lire, in welcher Summe die 6 Millionen Lire nicht inbegriffen sind, die im Juni 1914 in einem Gesetz zugunsten der untersten Klassen der Angestellten ausgeworfen wurden. In den Vorschlägen wird auch die ärztliche Behandlung und die Unterbringung der Angestellten in Krankenhäusern geregelt. Ferner soll das Aufrücken beschleunigt und das Ruhegehalt erhöht werden. Es ist nicht unmöglich, daß ein Teil der Verbesserungen durch Königliche Verordnung eingeführt wird.

— **Verstaatlichung der englischen Eisenbahnen.** Zu dieser Frage schreibt der „New Statesman", wie wir der „B. B.-Ztg." entnehmen: Eins der Dinge, die nach dem Kriege „nie wieder so sein werden wie früher", ist die Lage der englischen Eisenbahngesellschaften. Bei Ausbruch des Krieges wurden tatsächlich alle Linien — ausgenommen die Londoner Untergrundbahn und einige unbedeutende Unternehmungen — summarisch von der Regierung übernommen. Sie sind seitdem, was die höchste Aufsicht betrifft, von einem Regierungsausschuß unter dem Vorsitzenden des Handelsamtes geleitet worden. Dies bedeutet nicht, wie einige Toren glauben, „Verstaatlichung" in dem Sinne, daß Runciman und eine Menge von Regierungsbeamten an die Stelle der Betriebsleiter der verschiedenen Linien und ihrer erfahrenen Hilfskräfte getreten sind. Die Fachleute der Gesellschaften erfüllen vielmehr ihre Pflicht unter ihren Vorgesetzten, genau als ob „Verstaatlichung" nicht stattgefunden hätte. Selbst die obersten Leiter der verschiedenen Linien bleiben anscheinend in ihrer Selbstherrschaft unberührt. Wer abgesetzt wurde, waren nur die Aktionäre und Vorstandsmitglieder, und selbst bei ihnen ist bis jetzt die Absetzung anständig verschleiert worden.

Die Regierung gibt sich nicht damit ab, Frachten und Fahrgelder für ihren Gebrauch der Linien zu bezahlen. Das Schatzamt hat einfach übernommen, das Gesamtreineinkommen jeder Linie bis zu dem Betrage zu ergänzen, den es für die Gesellschaft im Jahre 1913 ausmachte. Tatsächlich wurden dadurch die Dividenden gewöhnlicher Aktien genau so festgelegt, wie die Zinsen von Schuldverschreibungen. So werden die Eisenbahnen jetzt ohne Gewinnanreiz, ohne finanziellen Wettbewerb unter der Regierungsaufsicht geleitet. Und was an Mehrgewinn herauskommt, fließt der Staatskasse zu. Die Frage, was nach dem Kriege geschehen soll, ist eine von denen, die das Kabinett jetzt langsam in Erwägung zu ziehen beginnt. Der gegenwärtige Zustand staatlicher Aufsicht und finanzieller Verantwortlichkeit ist zugestandenermaßen vorübergehend gedacht. Irgendein neues System muß innerhalb weniger Monate nach der Friedenserklärung an die Stelle treten. Die Regierung muß sich entschließen, entweder die teilweise ausgeführte Vereinheitlichung aufzuheben und den Zustand wirren Wettbewerbs wiederkehren zu lassen, oder den Besitz der Aktionäre zu kaufen und das Werk der vereinheitlichten Verstaatlichung zu vollenden oder — möglicherweise — einen Plan ausdenken, wobei die Aktionäre den Nutzen behalten, während die Regierung den Gesellschaften ein gewisses Maß von Überwachung auferlegt. Die Eisenbahnen einfach in den Zustand vor dem Kriege zurückkehren zu lassen, ist kaum möglich. Vor einem Dreivierteljahrhundert trafen wir bewußt die Wahl, die Eisenbahnen dem Spiel der privaten Unternehmungskräfte zu überlassen und uns für den Schutz des Publikums gegen Privatmonopole, auf den Wettbewerb der Gesellschaften untereinander zu verlassen. Dieser Wettbewerb hatte aber schon vor dem Kriege in sehr weitem Maße aufgehört, uns Schutz zu bieten vor hohen Fracht- und Fahrkosten (bei denen parlamentarische Höchstsätze immer behandelt wurden, als ob sie stets erreicht werden müßten!), vor einer Selbstherrlichkeit der Verwaltung von oben herab, was die Bedürfnisse des Publikums betrifft, und vor einer solchen Behandlung der 600 000 Eisenbahner, daß sie unseren staatlichen Verkehr in große Gefahr brachte.

Während der letzten zwei Jahre ist im Stillen viel geschehen, um eine Bewegung innerhalb der Gesellschaften zu fördern, die praktisch auf eine Zusammenschmelzung ihrer Bahnnetze herauskommt. Für das Parlament wird es vergeblich sein, den Versuch zu machen, irgendeine solche gegenseitige Verständigung, zu der die Gesellschaften geneigt sein sollten, zu verhindern. Das Parlament mag, wenn es das wagt, seine Zustimmung zu einer förmlichen Verschmelzung aller Gesellschaften in eine einzige monopolistische Verwaltung verweigern oder im öffentlichen Interesse solche Bedingungen daran zu knüpfen suchen, daß die Gesellschaften vorziehen, ihren Gesetzesvorschlag zurückzuziehen. Aber wie die Erfahrung lehrt, ist das Parlament gegen Privatabkommen machtlos. Der einfachste Ausweg, den selbst frühere Verstaatlichungsgegner jetzt

für den durchweg besten zu halten beginnen, wäre, die Privatinteressen, denen wir die Herrschaft über unsere Eisenbahnen überlassen haben, aufzukaufen und eine Eisenbahnbehörde zu bilden, die kein anderes Interesse kennt, als dem Publikum Nutzen zu bringen. Die hunderttausend oder mehr Besitzer von Eisenbahnpapieren müßten eine Entschädigung für die jetzt als Dividende bezogenen 46 Mill. Pfund und den vollen Börsenwert ihrer Papiere erhalten. Keine große Anleihe oder Störung des Geldmarktes würde nötig, wenn den Besitzern einfach Staatsschuldverschreibungen mit einem Zinssatz, der sie zum Nennwert verkäuflich macht, in Höhe des festgestellten Wertes der Eisenbahnpapiere gegeben würden. Der Durchschnittszinsssatz, den Käufer englischer Eisenbahnwerte (Schuldverschreibungen, Vorzugsaktien, Aktien usw.) erwarten und erhalten, liegt jetzt wie seit langem 1½ bis 1% über dem, den die Käufer englischer Regierungswerte erhalten, und der Krieg hat darin keinen Unterschied gemacht. Deshalb würde, trotzdem der Zinssatz auf englische Regierungspapiere auch nach dem Kriege wohl 5% sein wird (statt der 3% zurzeit, als Gladstone 1844 sein Eisenbahnverstaatlichungsgesetz einbrachte), der Vorteil des Geschäfts — bei Annahme eines Kaufs zu Börsenpreisen — genau der bleiben, der er damals gewesen wäre, als Konsols über pari gingen.

— **Londoner städtische Straßenbahnen.** Hauptsächlich infolge der Erweiterung des Untergrundverkehrs in London sind die Einnahmen der städtischen Straßenbahnen von Jahr zu Jahr erheblich zurückgegangen. Im letzten Betriebsjahr, das mit dem 31. März 1916 abschließt, wurde wiederum ein größerer Fehlbetrag als im Vorjahre, nämlich von 1,4 Millionen Mark, festgestellt. Um den Betrag zu decken, mußte der Reservefonds beinahe bis zur Erschöpfung in Anspruch genommen werden.

— **Ausstandsandrohung englischer Eisenbahner.** Wie aus Cardiff, 10. September, gemeldet wird, hat eine Versammlung von 3000 Eisenbahnangestellten, welche alle Bezirke von Süd-Wales vertraten, eine Entschließung angenommen, daß sie um Mitternacht zum 17. September einen Ausstand beginnen wollen, wenn ihre Forderung auf Lohnzulage von 10 Schilling wöchentlich nicht verbürgt werde und diese Lohnerhöhung nicht außerdem rückwirkend bis zum 1. Juli in Kraft trete; außerdem fordern sie von der Regierung tatsächliche Bürgschaften, daß sie künftig die Zufuhr von Nahrungsmitteln überwachen und ihre Preise regeln werde.

— **Drohender Eisenbahnerausstand in Griechenland.** Wie aus Amsterdam, 9. d. M., mitgeteilt wird, hat das Eisenbahnpersonal in Athen und im Piräus nach einer „Times"-Meldung aus Athen einen allgemeinen Streik angekündigt. Die Angestellten verlangen eine der Teuerung entsprechende Lohnerhöhung.

— **Kriegspreise russischer Wagen. Große Wagenbestellungen.** In Ansehung der Teuerung der Baustoffe wandten sich die russischen Wagenbaufabriken an das Verkehrsministerium um Erhöhung der Preise für Personenwagen. Das Ministerium gab diesen Bitten statt und setzte neue Preise fest wie folgt: Wagen I. Klasse 29 665 Rubel, Wagen I./II. Klasse 28 100 R., Wagen II. Klasse 27 411 R. und Wagen III. Klasse 24 309 R. Der Reichsrat hat einen Gesetzentwurf über Verträge des Verkehrsministeriums mit der russischen Lokomotivbau- und mechanischen Gesellschaft über Lieferung von 12 000 Güterwagen, desgleichen mit der südrussischen Dnjeprowsker metallurgischen Gesellschaft über Lieferung von 18 600 Güterwagen angenommen. S.

— **Reisen auf russischen Bahnen.** Im „Rjetsch" fand sich kürzlich eine teils spaßhafte, teils ernste Plauderei über das derzeitige Reisen auf russischen Bahnen. Früher war das so einfach. Man kaufte sich vorher im Vorrat eine Platzkarte und setzte sich zu gegebener Zeit in den Zug. Jetzt soll man zum Beispeil auf dem baltischen Bahnhof in Petersburg Platzkarten erst eine Stunde vor Zugabgang bekommen. Aber wann, wo und um welchen Preis die Platzkarten wirklich zu haben sind, das weiß Gott allein. Man kann stundenlang in der Reihe anstehen, ohne eine Platzkarte zu bekommen und nach Verlauf dieser Zeit kann man sich nur damit trösten, daß die weiter vorne stehenden auch nichts bekommen haben. Dabei spielt der Umstand eine Rolle, daß die einzelnen Ministerien für ihre Beamten und deren Familien bevorrechteten Kartenverkauf beanspruchen (vergl. Nr. 58 S. 698 d. Ztg.). Das gilt gegenwärtig natürlich besonders vom Kriegsministerium, und man findet oft bis zur Hälfte des Zuges die Plätze mit Militär und deren Familien besetzt. Dann spielen auch das Aufkaufen und der Zwischenhandel in Fahrkarten eine Rolle. Erst kürzlich wurden vieder im Nikolaibahnhof in Petersburg 3 Personen, darunter ein Bahnbediensteter, verhaftet, die sich mit Aufkauf und Zwischenhandel in Fahrkarten befaßten. Gesetzt nun, man hat doch eine Platzkarte erhalten, dann kommen erst die vertraulichen Verhandlungen mit dem Gepäckträger wegen des Platzes im Zuge. Der Gepäckträger ist jetzt auf den Eisenbahnen eine Persönlichkeit allererster Bedeutung. Wem er wohl will, dem schenkt er einen Blick, wem er nicht wohl will, der kann schauen, wie er unterkommt und wie er bedient wird. Die einzigen, auf deren Ruf er noch einigermaßen hört, sind die Offiziere. Bei den derzeitigen beengten Verkehrsverhältnissen sind die Gepäckträger von unbegrenzter Wichtigkeit. Dem Fahrgast einen Platz zu verschaffen, wo die Anzahl der Züge und Wagen so sehr beschränkt ist, das will mit einem guten Trinkgeld erkauft sein. Man darf ja schon froh sein und sich bedanken, wenn man nur einen Stehplatz erobert. Endlich hat man gegen hohes Trinkgeld vom Träger die schönsten Versprechungen bekommen. Da kommt der Zug. Sturm des Publikums auf die Wagen von vorne und von hinten. Einige von den Fahrgästen erscheinen schon im Wagen und schnappen die schönsten Plätze weg, bevor noch die vorderen Wagentüren geöffnet sind. Das gehört in das Gebiet der geheimen Magie. Kaum steht der Zug, so sind die Trittbretter gestürmt . . . . . „Rjetsch" schildert nun weiter malerisch die Eroberung der Plätze.

Das jetzige Drunter und Drüber im Eisenbahnverkehr verdirbt das Eisenbahnpersonal bis in die Wurzeln. Es hat jetzt Einnahmen, im Vergleich zu welchen mögliche Gehaltsverbesserungen gar keine Rolle spielen. Es gibt ja auch ehrliche Beamte, die sich nicht bestechen lassen. Aber ihre Lage ist schrecklich. Sie sind dem Betteln nahe. Den anderen aber geht es gut. Welcher Widerstand wird da zu überwinden sein, was wird es da Verordnungen regnen, wenn nach dem Krieg der Versuch einsetzt, wieder geordnete Verhältnisse herbeizuführen! S.

Fremde Erdteile.

— **Ausstand der Angestellten der Neuyorker Hoch- und Untergrundbahnen.** Reuters Bureau meldet hierüber unterm 7. d. M. aus Neuyork: Die Führer der Gewerkvereine erklärten einen Streik der Angestellten der Untergrundbahn, der Hochbahn und der Grünen Trambahn der Stadt Neuyork. Sie warfen den Gesellschaften vor, daß diese den kürzlich geschlossenen Vertrag nicht eingehalten hätten. Die Gesellschaften haben Tausende von Streikbrechern eingestellt, so daß sich der Verkehr wie gewöhnlich abspielt. Die Ausständigen hoffen, den Streik auf alle Linien des Neuyorker Bezirks ausdehnen zu können. Wie dieselbe Quelle am selben Tage weiter meldet, laufen trotz des Streiks die Stadtbahnen wie gewöhnlich, die Gesellschaften erklären, daß nur 2000 Mann im Ausstande sind; die Streikführer dagegen sagen, daß es 9000 seien.

— **Einführung der Sommerzeit in den Städten Detroit und Cleveland der Vereinigten Staaten.** Bis zum Jahre 1883 hatte in den Vereinigten Staaten jede größere Stadt ihre eigene Zeitrechnung. Auf diese Weise gab es 59 verschiedene Zeitrechnungen mit allen ihren Unbequemlichkeiten für den Eisenbahnverkehr. Die Notwendigkeit, dem Eisenbahnverkehr eine geordnete Grundlage zu geben, bewog Herrn W. F. Allen, Sekretär der amerikanischen Eisenbahnvereinigung, die Einführung einer gleichmäßigen Zeiteinteilung anzuregen. Dieser Anregung folgte der Bund im Jahre 1883. Die Einführung einer Einheitszeit, wie sie in England und Frankreich bestand, kam für die Vereinigten Staaten nicht in Frage, weil ihr Gebiet dazu zu ausgedehnt ist. Es wurden daher bekanntlich vier, um je eine Stunde verschiedene Zeiten gewählt, die als östliche Zeit, mittlere Zeit, Berglandzeit und westliche Zeit bezeichnet werden. In Übereinstimmung mit der europäischen Zeitrechnung wurde die Sonnenzeit des 75., 90., 105. und 120. Längengrades gewählt, so daß der Zeitunterschied zwischen London und Neuyork 5 Stunden, zwischen Hamburg und Neuyork 6 Stunden beträgt.

Die europäischen Staaten folgten dem amerikanischen Beispiel verhältnismäßig spät, nämlich: Belgien im Mai 1892, Deutschland im April 1893, Italien im November 1893, Dänemark und die Schweiz im Januar 1894, Schweden im Januar 1895, China im Jahre 1896, Australien im Mai 1899, Spanien im Januar 1901 und Österreich, Südafrika und die Türkei im Jahre 1903.

Die Grenze zwischen der östlichen und der mittleren Zeit in den Vereinigten Staaten verläuft durch den Huron-See, am Detroitfluß entlang und durch den Erie-See nach Buffalo, von da nach Pittsburg. Dieser Verlauf der Grenze wurde von den Eisenbahnen gewählt und in der Annahme, daß sich größere Orte am besten für den Wechsel der Uhren eigneten. Die Wahl von Buffalo war günstig, weil hier die Grenze zwischen der Neuyorker Zentralbahn und der Lake-Shore-Bahn ist; die Pennsylvaniabahn wurde in die zwei Gruppen östlich und westlich von Pittsburg zerschnitten, und eine ähnliche

Teilung erlitt auch die Baltimore und Ohio Bahn. Doch sind in mancher Beziehung kleinere Stationen viel günstiger für den Wechsel in der Zeitrechnung. Es ist nur Voraussetzung, daß dort alle Züge halten und zweckmäßig, wenn es eine Betriebsamtsgrenze und Lokomotivwechselstation ist. In dieser Weise ist z. B. der Übergang von der mittleren zur Berglandszeit gestaltet. Durch die Trennungslinie zwischen östlicher und mittlerer Zeit kamen die Staaten Michigan und Ohio ständig in das Gebiet der mittleren Zeit zu liegen, und Michigan nahm im Jahre 1885 ein Gesetz an, in dem die mittlere Zeit zur normalen Zeit erklärt wurde. Die Stadt Detroit hatte aber ihren eigenen Kopf. Sie ließ die Ortszeit bestehen, die um etwa 30 Minuten von der mittleren Zeit abwich, und die Fahrpläne der Straßenbahnen und Vorortbahnen rechneten nach der Ortszeit, die der Eisenbahnen nach der mittleren Zeit, wodurch manche Unbequemlichkeit entstand.

Als nun in Europa die Sommerzeit eingeführt wurde, wollten sich die Städte Detroit und Cleveland ihre Vorteile zunutze machen und führten die östliche Zeit ein. Auch in Chicago zeigte sich eine starke Bewegung zugunsten der östlichen Zeit, die aber nicht zum Ziele führte. In Detroit und Cleveland sind nun dadurch große Schwierigkeiten entstanden, daß die Eisenbahnen die Neuerung nicht oder nur teilweise mitmachten. In Detroit beträgt der Unterschied in der Zeitrechnung zwischen den Straßenbahnen und Vorortbahnen einerseits und den Eisenbahnen anderseits nunmehr ein volle Stunde. In Cleveland folgten die Vorortbahnen und zwei nach Westen führende Eisenbahnlinien dem Beispiel der Stadt, während die übrigen Eisenbahnen die alte Zeitrechnung bestehen ließen. Dadurch ist in Cleveland eine heillose Verwirrung in der Zeitrechnung entstanden. Auf dem einen Bahnhof kann man täglich beobachten, wie Reisende gemächlich dem Bahnhof zustreben, um an der Bahnhofsuhr zu ihrem Schrecken zu bemerken, daß ihr Zug schon vor ¾ Stunden abgefahren ist, während auf den andern Bahnhöfen die Reisenden zu einem Zuge laufen, der erst in einer Stunde abfährt. Nun ist die Vorortbahn, die an vielen Stellen Übergänge zur Eisenbahn vermittelt, wieder zur mittleren Zeit zurückgekehrt, wodurch die Verwirrung noch gesteigert wird.

— **Höherlegung einer Eisenbahnstrecke in Chicago.** Die Chicago-, Milwaukee- und St. Paul-Eisenbahn besitzt eine Zweigstrecke von 23 km Länge, vom Union-Bahnhof in Chicago nach Evanston. Diese Zweigbahn bedient eine große Reihe von Fabrikanschlüssen und erschließt ein ausgedehntes Wohngebiet an den Ufern des Michigan-Sees. In Evanston schließt eine elektrische Vorortbahn über Waukegan nach Milwaukee an.

Im Jahre 1901 wurde die viergleisige Nordwesthochbahn eröffnet, deren Endpunkt, Wilson Avenue, unmittelbar neben den Gleisen der Bahn nach Evanston liegt. Im Jahre 1907 schlossen beide Bahnen einen Vertrag dahin ab, daß die Hochbahn einen Teil ihrer Züge über die Zweiglinie nach Evanston durchführt, während der Güterverkehr nach wie vor von der Chicago-, Milwaukee- und St. Paul-Eisenbahn bedient wurde. Infolge der großen Vermehrung der Zugzahl (die Personenzüge folgen einander in den Hauptverkehrszeiten in Abständen von 4 bis 6 Minuten) wurde es als sehr lästig empfunden, daß die Bahn in Geländehöhe lag und alle Straßen in Geländehöhe kreuzte, und die Höherlegung der Bahn wurde dringend gefordert. Zunächst wurde im Jahre 1910 die Teilstrecke im Stadtgebiet von Evanston durchgeführt, und es blieb noch ein Stück von 8 km Länge im Weichbilde von Chicago in den Vorstädten Rogers Park und Edgewater zurück. Zurzeit werden weitere 6 km hochgelegt, so daß nur noch 2 km in Geländehöhe bleiben.

Auf etwa 4 km Länge liegt die Bahn zwischen zwei gleichlaufenden Straßen und kreuzt alle Querstraßen rechtwinklig. Sämtliche kreuzenden Straßen, 30 an der Zahl, wurden mit gleichartigen Bauwerken aus Eisenbeton unterführt, wobei drei Säulenreihen zugelassen wurden, zwei an den Bordkanten und eine in Straßenmitte. Ein Teil der Strecke schneidet die Straße unter 45 Grad. Hier wurden eiserne Überbauten mit einer aus T-Eisen gebildeten Fahrbahn angeordnet. Überbauten und Säulen wurden „des besseren Aussehens wegen" von außen mit Eisenbeton umkleidet.

Der Bahnkörper hat eine Breite von 18 m und ist viergleisig. Zur Verminderung der Baukosten hat man sich entschlossen, vorläufig nur zwei Gleise hoch zu legen und die Hochlegung der beiden anderen Gleise der Zukunft zu überlassen. Von den vier Gleisen dienen zwei dem Personenverkehr, das dritte dem Güterverkehr in beiden Richtungen und das vierte als Mutterstrang für die Anschlüsse. Zunächst wurde der Personenverkehr auf die beiden Gütergleise gelegt, dann wurde das äußere der beiden Personengleise entfernt und an seiner Stelle eine Stützmauer errichtet, die den Hochbahnkörper abgrenzt. Das zweite Personengleis diente hierbei zur Materialanfuhr. Dann wurde an der Stelle des zweiten Gleises eine hölzerne Gerüstbrücke errichtet, das Gleis auf diese gelegt und nun der Bahndamm des ersten Gleises von diesem Gerüst aus geschüttet, wobei die Pfähle des Holzgerüstes in die Böschung zu stehen kamen.

Die Bauausführung geschah durch die Eisenbahnverwaltung selbst, welche die erforderlichen Baugeräte von früheren, ähnlichen Arbeiten besaß. Sie benutzte 5 fahrbare Betonmischmaschinen, 8 fahrbare Rammen, 2 Lokomotivkräne von 13,5 t Hubkraft. Drei der Mischmaschinen sind so eingerichtet, daß der Beton vor Kopf des Wagens in Formen gleitet, die sich unmittelbar unter dem Gleise befinden oder in Behälter, die dann von einem Lokomotivkran gefaßt und an andere Stellen geschafft werden. Eine der anderen Mischmaschinen besitzt einen Aufzug für den fertigen Beton. Hinter dem Wagen, der die Mischmaschine trägt, werden fünf offene Wagen eingestellt, welche die Baustoffe für den Beton (Kies oder Steinschlag) enthalten, und über diesen Bauzug spannt sich eine Kabelbahn zwischen zwei Gerüsten, von denen das eine auf dem Mischwagen, das zweite auf einem anderen Eisenbahnwagen erbaut ist. Mit dieser Kabelbahn werden die Baustoffe der Mischmaschine zugeführt. Jede Mischmaschine ist imstande, stündlich 20 cbm Beton zu liefern.

Die beiden Lokomotivkräne wurden dazu benutzt, den Aushub für die Baugruben herzustellen und den Beton quer zu dem Baugleis zu fördern; auch übernehmen sie die Verschubbewegungen. Nach Fertigstellung der Stützmauer wurden die Pfähle für das Holzgerüst von einer auf dem Baugleis laufenden Ramme eingetrieben, das Baugleis wurde dabei rückwärts abgebrochen und von der anderen Seite aus auf dem Holzgerüst wieder hergestellt. Hierbei wurden an einem Tage rund 100 m fertiggestellt. Zum Vorbau des Gerüstaufbaues wurde ein Bauzug aus vier Wagen benutzt. Der erste Wagen war leer, der zweite trug die Balken, der dritte die Schwellen, der vierte eine Luftpumpe. Auf dem leeren Wagen wurde eine schiefe Ebene aufgebaut, um die Balken schräg herunter lassen zu können. Die Zimmerwerkzeuge wurden mit Druckluft angetrieben.

Um den Vorbau des Gerüstes am Tage nicht zu stören, geschah die Einfüllung des Bodens für den Erddamm des Nachts.

Auf der hochgelegenen Strecke befinden sich 8 Bahnhöfe für den Personenverkehr. Die Gleise gehen an diesen Stellen ungehindert durch, die Bahnsteige liegen seitlich; die an das Holzgerüst anschließenden Bahnsteige wurden ebenfalls aus Holz gebaut. Sie liegen über dem dritten Gleise, das während des Baues von den Personenzügen der einen Fahrtrichtung benutzt wurde. Als die Hochbahn fertig war, wurde das auf dem Erddamm liegende Gleis eröffnet, das dritte Gleis abgebrochen und an seiner Stelle die Bahnsteige errichtet und dann das auf dem Holzgerüst liegende Hochbahngleis in Betrieb genommen. Alle dies erfolgte an einem Tage zwischen 10 Uhr vormittags und 3 Uhr nachmittags. Nach Höherlegung des dritten und vierten Gleises soll das Holzgerüst eingefüllt und sein Aufbau entfernt werden.

Allgemeines.

— **Eine Ansicht über Eisenbahnen aus dem Jahre 1834.** Da unser Zeitalter im Zeichen des Verkehrs steht, haben nicht am wenigsten die Eisenbahnen verursacht; gleichwohl sind auch sie nur äußerst langsam in Aufnahme gekommen. Bei den hannoverschen Landständen überwog in den 30er Jahren noch die Ansicht, daß für einen Ackerbaustaat wie Hannover Eisenbahnen wenig wünschenswert seien. Und in unserer Zeit schier unfaßbar und daher wohl der Mitteilung wert ist dasjenige, was in der damals gelesensten Wochenschrift des Landes Hannover, dem „Hannoverschen Magazin" auf den Seiten 345 bis 352 des Jahrgangs 1834 von dem Drosten d. h. Landrat Meiner zu Aerzen bei Hameln über die Eisenbahnen in volkswirtschaftlicher Beziehung gesagt worden ist. M. sagt nämlich, wenn man seine Gedanken aus den Hülsen sich spreizender Wissenschaft herauslöst, etwa das Folgende: Zuvörderst sei bei Eisenbahnen eine Täuschung der Aktionäre besonders leicht, denn nicht nur sei für alle Strecken mit Ausnahme der völlig ebenen die Berechnung der Baukosten äußerst unsicher, sondern es sei auch in den meisten Fällen der übliche Glaube, daß durch eine Eisenbahn der Verkehr stark gehoben werde, mehr oder weniger irrtümlich. Jedenfalls werde sich der Personenverkehr nicht derart heben, daß besondere Personenzüge eingerichtet werden könnten. — Man werde deshalb nicht rascher weiterkommen als mit den Eilposten. — Sodann brächten die Eisenbahnen allerdings billigere Frachten und damit den Transport unternehmern Gewinn, aber dieser Gewinn werde bald vor der zunehmenden Wettbewerb wieder verschwinden. Der Wettbewerb würde auch von vornherein die Kaufleute am Vorteil hindern, welchen sie sonst wohl daraus erzielen könnten, da sie geringere Frachten zu vergüten hätten. Allerdings würde an den Orten der Eisenbahnstationen durch verbilligte Preise mancher Dinge der Verbrauch, also auch der kaufmännische Nutzen und der Wohlstand der Kaufleute sich mehren. Die hebe sich aber für die Gesamtheit des Landes damit, daß in den Gegenden zwischen den Stationen Fuhrleute, Wirte und ihre

verwandte andere Gewerbetreibende an Verdienst und somit an Wohlstand verlieren würden. Außerdem käme hierbei noch in Betracht, daß die durch die Eisenbahn in und bei den Stationsorten verbilligten Waren wesentlich Gegenstände des Wohllebens und Luxus sein würden, und daß Wohlfeilheit solcher Gegenstände von mehr als zweifelhaftem Wert für die unteren Klassen sei. Ferner aber würden insbesondere wegen der ausländischen Zölle mit den Eisenbahnen sicher viel weniger Waren aus dem Inland gehen als hereinkommen und somit des Geldes hier immer weniger werden. M. will daher Eisenbahnen nur bei völlig freiem Verkehr oder in größeren Ländern hochentwickelten Gewerbes und Handels oder in besonderen Fällen des Wettbewerbs oder zu Kohlenlieferungen für Fabriken und dergleichen oder zur Verbindung nicht zu ferner Wasserwege, er will sie nicht für kleinere Länder ohne Eigenhandel und vor allem nicht für das Königreich Hannover. An Durchgangszoll, meint er schließlich, würden Eisenbahnen auch nicht viel einbringen, wohl aber würden durch sie die in den Landstraßen angelegten vielen Gelder ertraglos sein.

Rechtspflege.

— **Hat eine Stadtgemeinde sich verpflichtet, das zu einem Bahnbau erforderliche Grundeigentum dem Eisenbahnfiskus kostenlos zu verschaffen und ist dabei bestimmt, daß der Minister der öffentlichen Arbeiten das Bauprojekt der Bahn festzustellen habe, so ist die Stadt an die Bestimmung des Ministers nur gebunden, wenn sie der Billigkeit entspricht.** § 157 BGB. Entscheidung des Reichsgerichts vom 30. September 1915 im „Recht" 1916, Nr. 13 u. 25.

Aus der Begründung: Der Vertragsgegner der beklagten Gemeinde ist nicht die Eisenbahndirektion in M. gewesen, sondern der von ihr bei dem Vertragsabschluß vertretene preußische Staat, also dieselbe Rechtspersönlichkeit, als deren Organ der Minister der öffentlichen Arbeiten durch die Feststellung des Bauprojekts zugleich den Umfang der Vertragsleistung der Beklagten bestimmen soll. Tatsächlich ist also der Staat der durch den Subventionsvertrag der Beklagten gegenüber berechtigte Betriebsunternehmer und zugleich derjenige, der den Inhalt der Vertragsleistung der Beklagten nach dem Vertrage zu bestimmen hat. Wenn sich der Staat bei dem Vertragsschluß einerseits und bei der Bestimmung der Vertragsleistung anderseits verschiedener Organe bedient, so wird dadurch an der Identität des Vertrags- und des Bestimmungsberechtigten nichts geändert. Es ist auch nicht richtig, daß der Minister lediglich in Ausübung eines Staatshoheitsrechts die Genehmigung und damit die Feststellung des Bauprojekts bewirkt habe. Der Minister ist, wenn er auch bei dem Abschlusse privatrechtlicher Verträge für den Staat nicht nach außen persönlich, sondern durch ihm untergeordnete Behörden als dessen Vertreter auftritt, kraft seines Amtes zur Wahrung der vermögensrechtlichen Interessen des Staates in allen zu seinem Ressort gehörenden Angelegenheiten berufen, und ihm liegt daher auch in dieser Beziehung die Prüfung und Entscheidung über das von der ihm untergeordneten Behörde entworfene Bauprojekt ob.

Die Feststellung des Projekts durch den Minister stellt sich im Verhältnis der Parteien zueinander als die Bestimmung der Vertragsleistung der Beklagten durch das Organ des Klägers dar. Diese Bestimmung müsse der Billigkeit entsprechen, denn das sei von den Vertragsparteien als stillschweigend gewollt anzusehen. Die Beklagte sei an die Bestimmung des Ministers, daß die Anlagen zum Bau der Bahn erforderlich seien, nur gebunden, wenn sie der Billigkeit entsprechen, wofür den klagenden Fiskus die Beweislast treffe. § 319 BGB. findet keine Anwendung. Htze.

Bücherschau.

— **Die deutschen Eisenbahnen im deutsch-französischen Kriege 1870/71, auch gegenüber ihrer Bewährung im jetzigen Weltkriege.** Von Rechnungsrat Max Fischer in Dresden. Verlag der Deutschen Eisenbahnbeamten-Zeitung in Stuttgart. 52 S.

Durch das Schriftchen soll eine der wenigen Quellen wieder aufgedeckt werden, die einen verhältnismäßig genauen, gerade in der Jetztzeit besonders erwünschten Einblick in die Kriegsleistungen und in die Wirkungen des Krieges auf Betrieb und Verkehr der deutschen Eisenbahnen in den Jahren 1870/71 verschaffen können. Es werden nämlich die schon fast in Vergessenheit geratenen, nur noch wenigen zugänglichen, wertvollen Aufzeichnungen, die in der vom Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen alljährlich herausgegebenen Eisenbahnstatistik der Jahre 1870 und 1871 über die Kriegswirkungen enthalten sind, den Fachkreisen und der Allgemeinheit dienstbar gemacht. In dieser Statistik, der einzigen umfassenden Eisenbahnstatistik jener Zeit, ist von der großen Mehrzahl der etwa 50 deutschen Bahnen über den Einfluß des Krieges berichtet. Diese Berichte sind von dem Verfasser ausgesucht und übersichtlich nach der staatlichen Zugehörigkeit der einzelnen Bahnen zusammengestellt worden; sie sind wegen ihrer geschichtlichen Bedeutung und zur Wahrung des in ihrer Ursprünglichkeit liegenden Reizes im Wortlaute wiedergegeben. Sie enthalten, allerdings leider nicht nach einheitlichen Grundsätzen, zunächst allgemeine Betrachtungen über die Einwirkungen des Krieges auf das einzelne Bahngebiet, dann Angaben über Umfang und Dauer von Verkehrseinstellungen oder -beschränkungen und außerdem zahlreiche bemerkenswerte Einzelheiten über die Kriegsleistungen, die Zahl der militärischen Sonderzüge (Truppen-, Munitions-, Verpflegungs- und Lazarettzüge usw.), der beförderten Militärpersonen, Kranken und Kriegsgefangenen, die Zahl der geleisteten Achsmeilen usw. Oft sind auch die Einnahmen aus diesen Leistungen besonders verzeichnet. Auch über die Abgabe von Personal, Lokomotiven und Wagen nach dem Kriegsschauplatze, über militärische Verpflegung auf den Bahnhöfen, über Liebesgabensendungen u. a. wird von verschiedenen Bahnen berichtet. — Es ist schade, daß der Verfasser die Beurteilung der einzelnen Leistungen und der Bedeutung der gelieferten Zahlen nicht durch Angabe der Betriebslängen der einzelnen Bahnen oder auch noch der wichtigsten, die Kriegswirkungen veranschaulichenden Betriebsergebnisse jener Jahre erleichtert hat. — Eine zweckmäßige Bereicherung hat die Darstellung durch den Abdruck der in Nr. 34/1915 d. Ztg. erschienenen Abhandlung über die Schrift von Professor Dr. Kuntzemüller „Die badischen Eisenbahnen im deutsch-französischen Kriege 1870/71" und des Aufsatzes von Dr. Leo Horn aus Nr. 76/1914 d. Ztg. „Kriegsbetrieb der Eisenbahnen" erfahren. Außerdem enthält das Schriftchen noch eine Gegenüberstellung der durch den Krieg verursachten Verkehrsbeschränkungen in den Jahren 1870/71 und im jetzigen Weltkriege.

— **Technisches Hilfsbuch** von Schuchardt & Schütte. Dritte Auflage. 400 Seiten. Verlag von Julius Springer. Berlin. 1916. Preis geb. 2 *M*. Das 1914 zum ersten Male erschienene „Technische Hilfsbuch" liegt nunmehr in dritter, vollständig umgearbeiteter und wesentlich erweiterter Auflage vor. Hervorzuheben ist die sehr übersichtliche Anordnung der Formeln und Tafeln, die sämtlich auf ihre Richtigkeit überprüft wurden, sowie die genaue Zusammenstellung aller in Europa und Amerika üblichen Gewindearten. Die Gewindeherstellung, das Drehen, Bohren, Fräsen, Schleifen, Räumen ist eingehend behandelt; für die zu diesen Arbeiten nötigen Werkzeuge sind erschöpfende, von zahlreichen Tafeln begleitete Angaben gemacht. Auch die Ausführungen über Werkzeug- und Konstruktionsstahl, die Schleiffunkenbilder verschiedener Stahlarten, die Tafeln über Schnittgeschwindigkeiten und Kraftbedarf von Werkzeugmaschinen, sowie der Abschnitt über erste Hilfe bei Unfällen verdienen Erwähnung. Die Angaben über Maßabkürzungen, Eichfehlergrenzen und Trägerprofile erstrecken sich neben Deutschland auch auf Österreich-Ungarn. Die einfache, dem Zweck angepaßte, von entbehrlichen Fremdwörtern freie Darstellungsweise wird durch zahlreiche Bilder von großer Klarheit wertvoll ergänzt. Druck, Ausstattung und Einband sind sehr zweckentsprechend. Anzuerkennen ist, daß die Firma, die als Verfasser zeichnet, sich einer rein sachlichen Darstellung befleißigt und jede, auch versteckte Reklame vermeidet.

Amtliche Mitteilungen der Geschäftsführenden Verwaltung.

Rundschreiben der Geschäftsführenden Verwaltung sind ergangen worden:

Nr. I 70 vom 26. August d. J. an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend die Vereinsversammlung 1914 (abgesandt am 30. August d. J.).

Nr. I 73 vom 28. August d. J. an die am Vereinsreiseverkehr selbständig beteiligten Verwaltungen und die K. K. Staatsbahndirektionen, betreffend Änderung der Fahrscheinverzeichnisse (abgesandt am 31. August d. J.).

Nr. IX 277 vom 29. August d. J. an die Vereinsverwaltungen, die K. K. Staatsbahndirektionen und die am Vereinsreiseverkehr beteiligten bosnisch-hercegovinischen, dänischen, schwedischen, norwegischen, schweizerischen, bulgarischen und orientalischen Verwaltungen, betreffend die Abrechnungsstelle des Vereins (Verkehr mit Rumänien) (abgesandt am 31. August d. J.).

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Güterverkehr.

Badischer Gütertarif.

Mit sofortiger Gültigkeit werden in den Tarif neue Bestimmungen über die Abfertigung und Überführung von Einzelsendungen Kleinvieh als Eilgut nach oder von Karlsruhe Viehhof aufgenommen. Näheres in unserem nächsten Tarifanzeiger.

Karlsruhe, 8. September 1916. (1199)
Gr. Generaldirektion der Staatseisenbahnen.

Bayerisch-Sächsischer Güterverkehr, Tarifheft 2.

Mit Gültigkeit vom 15. September 1916 wird die Station Stockheim (Ofr.) der Bayerischen Staatseisenbahnen als Versandstation in die Abteilung A des Ausnahmetarifs 6 für Brennstoffe aufgenommen.

Dresden, am 7. September 1916. (1188)
Kgl. Gen.-Dir. d. Sächs. Staatseisenb., als geschäftsführende Verwaltung.

Preußisch-Hessisch-Sächsischer Tierverkehr, Tarifheft 2.

Am 15. September 1916 treten die Entfernungen und Sätze der Station Bielefeld Hbf. außer Kraft. Zugleich werden die am 1. Februar 1913 aufgehobenen Entfernungen und Sätze der Station Bielefeld Ost Gbf. wieder eingeführt. Näheres ist aus dem Tarif- und Verkehrsanzeiger der Preußisch-Hessischen Staatseisenbahnen und aus unserem Verkehrsanzeiger zu ersehen, auch geben die Stationen Auskunft.

Dresden, am 7. September 1916. (1189)
Königl. Gen.-Dir. d. Sächs. Staatseisenb., als geschäftsführende Verwaltung.

Niederländisch-südwestdeutscher Güterverkehr.

Am 1. Oktober 1916 wird die Station Vught der Niederländischen Staatsbahn mit den Entfernungen und Frachtsätzen der Station Herzogenbusch in den Klassentarif des Tarifhefts 1 aufgenommen.

Cöln, den 7. September 1916. (1195)
Königliche Eisenbahndirektion.

Schiffs- u. Bahnverkehr über Regensburg. Ausnahmetarif für Getreide usw. mit Umschlag in Regensburg, gültig vom 1. Oktober 1916.

Am 1. Oktober 1916 erscheint ein Ausnahmetarif für die Beförderung von Getreide, Hülsenfrüchten, Mahlprodukten, Malz und Ölsaaten von Donau-Dampfschiffahrtsstationen nach Stationen der Kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen (rechtsrheinisches und pfälzisches Netz), der Lokalbahnaktiengesellschaft München, der K. Württembergischen Staatseisenbahnen, der Großh. Badischen Staatseisenbahnen, der Reichseisenbahnen in Elsaß-Lothringen, der Wilhelm-Luxemburg-Eisenbahn, der Kgl. Preußischen und Großh. Hessischen Staatseisenbahnen und der Kgl. Sächsischen Staatseisenbahnen mit Umschlag in Regensburg. Preis: 1 Mark.

München, den 5. September 1916. (1191)
Tarifamt der K. Bayer. St.-E.-B. r. d. Rh.

Ausnahmetarif 2 III u für Futtermittel. Ausnahmetarif 2 r nach Ostpreußen.

Mit Gültigkeit vom 15. September 1916 wird in dem Ausnahmetarif 2 r (Ausgabe vom 1. Juli 1915 unter A des Warenverzeichnisses, Ausgabe vom 1. Oktober 1916 unter B des Warenverzeichnisses) nachgetragen: Eiweiß-Sparfutter und Eiweiß-Strohkraftfutter. Die Ermäßigung des Ausnahmetarifs 2 r wird vom gleichen Tage für diese Güter des Ausnahmetarifs 2 III u gewährt. Ferner wird im Geltungsbereich des Ausnahmetarifs 2 r bei der Liegnitz—Rawitscher Eisenbahn Panten als Versandstation nachgetragen. Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbureau, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 11. September 1916. (1200)
Königliche Eisenbahndirektion.

Süddeutsch-Schweizerischer Güterverkehr.

Im Tarifheft 8 wird der Frachtsatz der Stückgutklasse 2 Bellinzona SFF-Offenburg ab 1. Dezember 1916 von 536 in 636 Cts. berichtigt.

Karlsruhe, den 6. Sept. 1916. [1190]
Gr. Generaldirektion der Staatseisenbahnen.

Sächsich-Südwestdeutscher Güterverkehr.

Am 1. Oktober 1916 wird die Station Ruchsen der Nebenbahn Möckmühl-Dörzbach in das Tarifheft 4 aufgenommen. Der Frachtberechnung werden die Tarifentfernungen der Station Adelsheim (Württ. Stb.) zuzüglich 16 km zugrunde gelegt.

Dresden, am 8. September 1916. (1194)
Kgl. Gen.-Dir. d. Sächs. Staatseisenb., als geschäftsführende Verwaltung.

Staats- und Privatbahn-Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 15. September 1916 werden folgende Nachträge herausgegeben:

1. Zu Heft B I (Teilheft B I 23) Nachtrag 2. Dieser Nachtrag wird unentgeltlich abgegeben.
2. Zu Heft B II (Teilhefte B II 1—64) Nachtrag 2. Preis für die Gesamtausgabe 30 Pf. Nachträge zu den Einzelheften werden unentgeltlich abgegeben.

Die Nachträge enthalten Änderungen und Ergänzungen infolge Eröffnung der Nebenbahn Niederaula-Alsfeld (Oberhess.). Frachterhöhungen gelten vom 15. November 1916.

Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbureau, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 8. September 1916. (1198)
Königliche Eisenbahndirektion.

Süddeutsch-Österreichischer Verkehr. Eisenbahngütertarif Teil II Heft 1 vom 1. Juli 1911.

Mit Gültigkeit vom 15. November 1916 werden die Bestimmungen und Frachtsätze des A.-T. 68 für Magnesitziegel teilweise geändert.

Näheres in unserem Verkehrsanzeiger.

München, den 8. September 1916. (1196)
Tarifamt der K. Bayer. St.-E.-B. r. d. Rh., namens der beteiligten Verbandsverwaltungen.

Ausnahmetarif für Roggen, Weizen, Kartoffeln, Kartoffelstärkemehl usw. Tfv. 2

Mit Gültigkeit vom 1. Oktober 191 treten auch die bayerischen Staatsbahne (rechtsrheinisches Netz) und die hie anschließenden Privatbahnen der Tari maßnahme für frische Kartoffeln (ohn Rücksicht auf die Art der Verwendung betr. Übertragung des Frachtsatzes fü 750 km auf alle weiteren Entfernunge bei.

Auskunft geben die Güterabfertigun gen sowie das Auskunftsbureau, hie Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 9. September 1916. (1197
Königliche Eisenbahndirektion.

2. Verkauf von Altmaterialien.

1042 t abgängige Schienen, Schwelle usw. sollen öffentlich verkauft werde Termin dafür ist auf den **18. Septembe 1916,** vormittags 11½ Uhr, festgesetz Verschlossene und mit entsprechende Aufschrift versehene Angebote sind bi zu diesem Zeitpunkte portofrei an un einzureichen. Die Verkaufsunterlage liegen in unserem Bureau I, Zimmer 13 unseres Verwaltungsgebäudes, aus un werden gegen Einsendung von 1 ℳ i bar abgegeben. Zuschlagsfrist: 26. Sep tember 1916.

Saarbrücken, im September 1916. (1192
Königliche Eisenbahndirektion.

Verkauf von Altmaterialien.

Die zurzeit bei den Werkstätteinspek tionen Augsburg, München I, Neuaubing Nürnberg I, Nürnberg IV Rbf., Regens burg I, Weiden I und bei den Betriebs werkstätten Aschaffenburg, Bamberg Hof, Lichtenfels, Neuenmarkt-Wirsberg Nürnberg Hbf., Nürnberg Rbf., Passau Plattling, Regensburg, Schwandorf un Würzburg vorrätigen Metallwaren (aus genommen Kupfer, Messing, Rotguß, Blei Zink, Weißguß, Weißguß- und Zink asche) sowie Glasscherben werden dem Verkaufe unterstellt.

Kaufliebhaber werden eingeladen, An gebote kostenfrei und verschlossen mi der Aufschrift: **„Kaufangebot für Alt materialien“** versehen bis **spätesten Montag, den 25. September 1916, vor mittags 9 Uhr,** bei der K. Werkstätte inspektion I München einzureichen.

Die Eröffnung und Bekanntgabe de Angebote findet unmittelbar nach Ab lauf der Einreichungsfrist im Zimme Nr. 6 — 1. Stock — der K. Hauptwerk stätte München, Donnersbergerstraß Nr. 73 statt.

Das Verzeichnis der zum Verkaufe ge langenden Materialien usw. nebst Ange botformblatt und den allgemeinen Ver kaufsbedingungen ist gegen vorherige Einsendung von 50 ₰ (durch Postanwei sung oder bar, nicht in Brief marken) von der Unterfertigten zu beziehen.

Der Unterfertigten nicht bekannte Kaufliebhaber haben bei Anforderung des Verzeichnisses der zum Verkaufe ge langenden Materialien usw. amtliche Nachweise über ihre Zahlungsfähigkei beizubringen.

München, den 8. September 1916. (1193)
K. Werkstätteinspektion I.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Eisenbahndirektions-Präsident a. D. v. Mühlenfels in Berlin.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins

Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nummer 73. 16. September 1916. LVI. Jahrgang.

Inhalt:

Der Kraftverbrauch bei elektrischer Zugförderung auf der Berner Alpenbahn.

Vorschläge eines Amerikaners für Verkehrseinrichtungen nach deutschem Vorbild.

Die elektrische Drahtseilbahn Siders-Montana-Vermala.

Nachrichten.

Deutschland: Die Betriebseinnahmen der preußischen Staatseisenbahnen. — Erleichterung der Zeichnung auf die 5. Kriegsanleihe für Beamte und ständige Arbeiter. — Heizung der Züge. — Gewährung staatlicher Baudarlehen an Baugenossenschaften. — Erhebung des Frachturkundenstempels im Bahn- und Schiffsverkehr nach den nordischen Ländern. — Niederlausitzer Eisenbahn. — Westdeutsche Eisenbahn-Gesellschaft. — Arbeiterpensionskasse der sächsischen Staatseisenbahnen. — Kriegsmerkbuch der sächsischen Staatsbahnen für den Militärgüterverkehr. — Deutsche Eisenbahn-Speisewagen-Gesellschaft. — Bund Deutscher Verkehrsvereine. — Königliches Materialprüfungsamt zu Berlin-Lichterfelde West im Betriebsjahr 1914. — Rheinisch-westfälischer Eisenmarkt. — Aus dem oberschlesischen Industriebezirk.

Österreich: Die Standesfürsorge für kriegsverletzte Eisenbahner. — Die Mindereinnahmen der Aussig-Teplitzer Bahn. — Hohe Auszeichnung des Eisenbahnministers. — Zentralinspektor Ing. Artur Rudolff †. — Zentralinspektor Albert †. Personalnachrichten.

Ungarn: Die Betriebseinnahmen der Kaschau-Oderberger Eisenbahn.

Übrige europäische Länder: Arth-Rigibahn. — Italiens Kohlennot. — Eisenbahnschäden beim irischen Aufstand.

Fremde Erdteile: Die Eisenbahnverbindung zwischen Indien und Ceylon. — Kohlenmangel in Ägypten. — Die Streikbewegung in Amerika. — Der Eisenbahnbetrieb in Amerika. — Altstoffsammelstelle der Seaboard Air Line. — Wiederherstellung eines Flußdeiches durch eine amerikanische Eisenbahnverwaltung. — Einsturz der Brücke über den St. Lorenzstrom in Quebec.

Allgemeines.

Rechtspflege.

Amtliche Mitteilungen.

Amtliche Bekanntmachungen.

Der Kraftverbrauch bei elektrischer Zugförderung auf der Berner Alpenbahn.

Über den Bau der Lötschberglinie der Berner Alpenbahn-Gesellschaft und insbesondere über ihre Einrichtung für den elektrischen Betrieb unter Anwendung des Einwellenwechselstroms bei 15 500 Volt Fahrdrahtspannung und 15 Pulsen in der Sekunde sind die Leser dieser Zeitung auf dem Laufenden erhalten worden. Mitteilungen finden sich u. a. im Jahrgang 1909, S. 70, Jahrgang 1911, S. 284/85 (mit Abb.) und S. 1013, Jahrgang 1912, S. 979 und 1527, Jahrgang 1913, S. 379 (mit Abb.), S. 765, 782, Jahrgang 1914, S. 105 und 122 (mit Abb.).

Neuerdings berichtet der beratende Ingenieur L. Thormann, Bern, in Band 68 Nr. 2 der „Schweizerischen Bauzeitung“ und in Heft 25 der Zeitschrift Elektrische Kraftbetriebe und Bahnen über den Kraftverbrauch der elektrischen Zugförderung auf der genannten Strecke, die bekanntlich seit dem 14. Juli 1913 in voller Ausdehnung im Betriebe steht. Er erinnert daran, daß seit langer Zeit Messungen an den Triebfahrzeugen zur Ausführung kommen, durch die der Einfluß der Schwungmassen, des Widerstandes durch Schienenreibung, der inneren mechanischen Reibung, sowie der elektrische Verlust und die Vorgänge bei der Anfahrt und der Fahrt mit gleichbleibender Geschwindigkeit ermittelt werden. Auf Grund der gefundenen Werte konnte der Zusammenhang zwischen der theoretisch am Radumfang der elektrischen Triebfahrzeuge zu leistenden Arbeit und den in Wirklichkeit vom Kraftwerk zu erzeugenden Kraftmengen für einzelne Züge sowohl auf bestimmten Teilstrecken, als auch über die ganze Bahn und für den gesamten Zugverkehr an bestimmten Tagen und im Jahresdurchschnitt ermittelt werden. Für die Einzelmessungen stellten die schweizerischen Bundesbahnen ihren Dynamometer- und Meßwagen zur Verfügung. Im Dynamometerwagen konnten die folgenden Größen als Funktionen der Zeit oder des durchlaufenen Weges aufgezeichnet werden: 1. Die Fahrgeschwindigkeit; 2. die sogenannte Trägheitskraft bzw. die jeweilige Kraft, die erforderlich ist zur Überwindung der Komponente der Steigung, hinzugerechnet die jeweilige Beschleunigung oder Verzögerung der Massen, bezogen auf das Kilogramm der Tonne Zuglast; 3. die Zug- oder Stoßkraft am Haken des Dynamometerwagens; 4. die Wirkung in Pferdestärken am Haken; 5. die Leistung der Trägheitskräfte bzw. die Zusammenrechnung der Trägheitskräfte, vervielfacht mit dem durchlaufenen Weg, bezogen auf die Tonne, in Meterkilogramm; 6. die Zugkraft bzw. die Zusammenrechnung der Zugkräfte am Haken, vervielfacht mit dem durchlaufenen Weg; 7. die dem Zuge zugeführte elektrische Kraft in Kilowatt, die Stromstärke in Ampère und die Spannung in Volt.

Bekanntlich sind auf der Berner Alpenbahn die verschiedensten Fahrzeugarten ausgeprobt und eingeführt worden: Drei vierachsige Personen-Triebwagen mit zwei 225pferdigen Achsentriebmaschinen; eine Versuchslokomotive der Maschinenfabrik Oerlikon, Bauart C+C (3 Triebachsen + 3 Triebachsen), mit hochgelegenen Zahnradmotoren von 2×1000 PS., Blindwelle und Triebstangenantrieb; 13 Lokomotiven aus dem Jahre 1913, Bauart 1 — E — 1 (1 Laufachse — 5 Triebachsen — 1 Laufachse), mit zwei 1250pferdigen Zahnradmotoren, Blindwellen und Dreieckantrieb.

Auf die Ergebnisse der Einzelmessungen eingehend, soweit sie mit den Lokomotiven C + C und 1 — E — 1 vorgenommen worden sind, berichtet der Verfasser vorerst über die Einflüsse der sich drehenden Massen, ermittelt durch Auslaufversuche auf Steigung und Gefälle. Es wurden die Beschleunigung auf der Talfahrt und die Verzögerung auf der Bergfahrt gemessen unter Voraussetzung einer bekannten Gefäll- und Rollwiderstandsarbeit. Aus den Ergebnissen geht hervor, daß der Einfluß der Schwungmassen insbesondere bei Lokomotivbetrieb ein so bedeutender ist, daß er bei Kraftverbrauchsberechnungen durchaus nicht vermieden werden darf.

Die Ermittlung der Rollwiderstände erstreckte sich über eine große Zahl von Einzelmessungen bei verschiedenen Geschwindigkeiten für die einzelnen elektrischen Fahrzeuge, einerseits durch Auslaufversuche, anderseits durch Schleppfahrten. Der sogenannte Rollwiderstand des Fahrzeuges in Kilogrammtonnen der Tara enthält die Reibung zwischen Rad und Schiene, die Reibung im Triebwerk, die Luft-, Lager- und

Kollektorreibung der Triebmaschinen und den Luftwiderstand auf der Stirnwand. Die für die einzelnen Fahrzeuge ermittelten Werte sind zeichnerisch aufgetragen und in dem hier besprochenen Aufsatz in 4 Abbildungen veröffentlicht; zwei davon sind untenstehend wiedergegeben.

Schleppfahrten wurden mit den beiden vorstehend bezeichneten Lokomotiven über kürzere Strecken mit gleichbleibender Steigung und Krümmung bei annähernd gleichbleibender Geschwindigkeit ausgeführt. Die Rollwiderstandsarbeit ergab sich dabei als Unterschied aus der Arbeit am Haken des Dynamometerwagens abzüglich derjenigen, die für die Beschleunigung der sich drehenden Massen rechnerisch ermittelt wurde, sowie derjenigen, die das Dynamometerdiagramm für Überwindung der Steigung und Beschleunigung der Massen in linearem Sinne feststellte. Der Rollwiderstand betrug bei der Lokomotive Bauart C + C zwischen 5,35 und 6,56 kg/t und bei der Lokomotive Bauart 1 — E — 1 zwischen 5,4 und 7,92 kg/t. Der letztere Wert wurde ermittelt bei einer Fahrgeschwindigkeit von 49,4 km in der Stunde im Kehrtunnel, dessen Halbmesser 300 m beträgt. Aus den Ergebnissen der Schleppfahrten folgert der Verfasser nach eingehender Begründung u. a.: Die Rollwiderstandswerte auf der Geraden sind kleiner, als die bei den Auslaufversuchen ermittelten. Von maßgebendem Einfluß ist der Luftdruck auf die Stirnwand, der bei den Fahrten der geschleppten Lokomotive naturgemäß kleiner ist, als bei den freien Auslaufversuchen. In den Tunneln ist ein Zuschlag für Luftwiderstand zu machen, der im Mittel bei den mit der Lokomotive C + C erreichten Geschwindigkeiten rund 0,35 kg/t beträgt; hierbei ist auch der Einfluß ungünstigerer Gleiszustände berücksichtigt. In Krümmungen erreichen die Zusatzwiderstände gegenüber der Geraden kaum 1kg/t. In den Tunneln ist auch für die Lokomotive 1—E—1 eine Vermehrung des Rollwiderstandes gegenüber der offenen Strecke von im Mittel rd. 0,5 kg/t festgestellt. Der zusätzliche Krümmungswiderstand, von rd. 2 kg/t bei 300 m Halbmesser, ist bedeutend größer, als bei der anderen Lokomotivgattung, was auf deren besondere Bauart zurückzuführen ist.

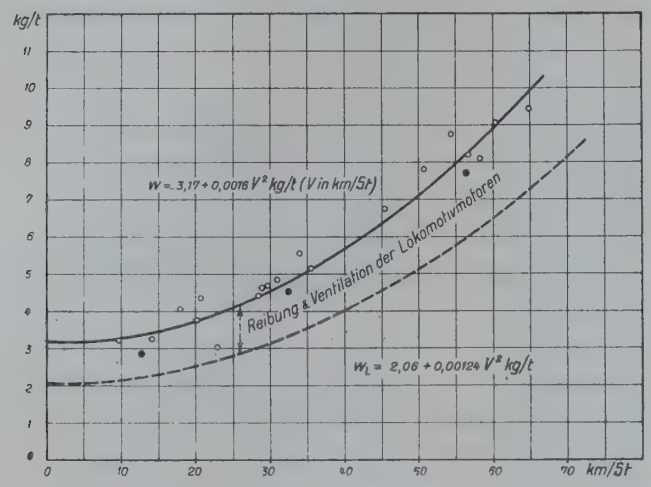
Nach Schleppfahrten mit beiden Lokomotivbauarten über längere Strecken wurde der mittlere Rollwiderstand ermittelt. Es verdient besonders hervorgehoben zu werden, daß die gemessenen Werte der Schleppfahrten — 6,44 — 6,15 — 6,38 kg/t — nur wenig von den berechneten — 6,35 — 5,9 — 6,45 kg/t — abweichen, wenn für letztere die Werte der Einzelmessungen nach den verschiedenen Bahnverhältnissen, wie Gleiskrümmungen, Tunnelstrecken usw. eingesetzt werden.

Die Einzelfahrten mit ganzen Zügen wurden unter Verwendung der Lokomotivbauart 1—E—1 vorgenommen; hierbei sollte vor allem der Kraftverbrauch festgestellt werden. Das Gesamtleergewicht des aus Lokomotive und 30 Achsen bestehenden Zuges betrug 402,5 t. Die Ermittelung der mechanischen Arbeiten des angehängten Zugteiles erfolgte durch die Meßvorrichtungen des Dynamometerwagens, die der Lokomotive rechnerisch aus den Werten der Einzelmessungen. Aus den gewonnenen Werten sind in Thormanns Bericht eine Reihe von Einzelwerten von Wirkungsgrad und Leistungsfaktor zusammengestellt, deren Veröffentlichung in ungekürzter Form an dieser Stelle zu weit führen würde. Der Wirkungsgrad vom Stromabnehmer bis zum Radumfang, einschließlich aller Nebenbetriebe der Lokomotive: Bremsluft-Kompressoren, Beleuchtungsumformer und Lüftungseinrichtungen der Motoren und Transformatoren, ist auf der Nordrampe beim Schnellzug zu 0,793 bis 0,843, beim Personenzug zu 0,82 bis 0,886, auf der Südrampe beim Schnellzug zu 0,76 bis 0,904, beim Personenzug zu 0,76 bis 0,85 festgestellt. Der Leistungsfaktor cos φ beträgt auf der Nordrampe beim Schnellzug 0,895 bis 0,965, beim Personenzug 0,936 bis 0,98; auf der Südrampe beim Schnellzug 0,896 bis 0,918 und beim Personenzug 0,884 bis 0,916.

Auch über die Anfahrverhältnisse geben zwei lehrreiche Schaubilder Aufschluß. Vergl. hierzu auch die „Zeitschrift des Vereins Deutscher Ingenieure" S. 742 d. lfd. Jahrg. Ein Schleudern der Triebräder, wie es aus den Auftragungen verschiedentlich erkennbar ist, hat stets eine bedeutende Erniedrigung des Wirkungsgrades zur Folge.

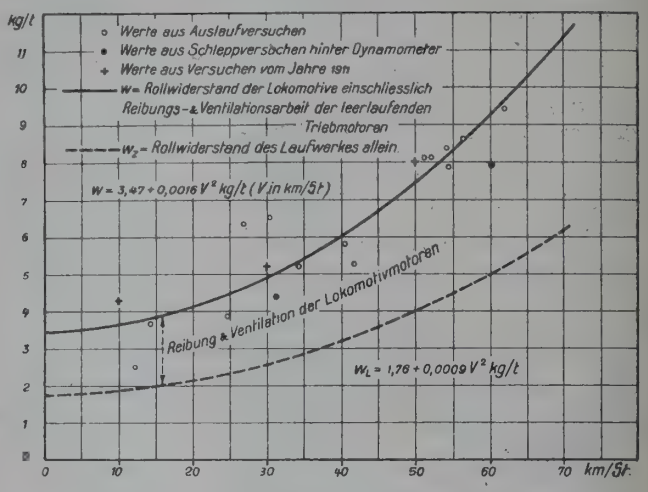
Die Zugkräfte am Radumfang, bei denen sich die auf der Steigung befindlichen Züge in Bewegung setzten, betragen ungefähr 17000 bis 19000 kg; dies entspricht bei rd. 80 t Adhäsionsgewicht einem Adhäsionskoeffizienten von 1 : 4,7 bis 1 : 4.2; der Steuerschalter stand dabei auf Schaltstufe 4½. Die höchsten Zugkräfte erreichten unter Anwendung der Schaltstufen 5 und 6 verschiedentlich 20000 kg, wobei der Adhäsionskoeffizient auf 1 : 4 stieg. Da auf Schaltstufe 5 eine Anfahrt aus dem Stillstand wegen Schleuderns nie gelungen ist, folgert Thormann, daß auch bei günstigen Schienenzuständen der Adhäsionskoeffizient, der sich auf etwa 1 : 3,5 belaufen würde, außerhalb der zulässigen Grenze liegt, die danach bei 1 : 4 zu suchen ist.

Der gesamte von den Aufzeichnungsvorrichtungen des Dyna-



Rollwiderstand der Lokomotive 1 — E — 1.

Gewicht der Lokomotive	104,5 t
Scheinbares Mehrgewicht der sich drehenden Massen	44,6 t
Für Massenwirkung einzusetzendes gesamtes scheinbares Gewicht	149,1 t



Rollwiderstand der Lokomotive C + C.

Gewicht der Lokomotive	90,0
Scheinbares Mehrgewicht der sich drehenden Massen	33,0 t
Für Massenwirkungen einzusetzendes gesamtes scheinbares Gewicht	123,0 t

(Beide Abbildungen sind der Schweizerischen Bauzeitung entnommen.)

meterwagens aufgenommene Kraftverbrauch kann in Beziehung gebracht werden zur gesamten mechanischen Arbeit am Triebradumfang, wie diese aus den Angaben des Dynamometerwagens für angehängte Zuglast und für die Lokomotive auf Grund der Ergebnisse der Einzelmessungen rechnerisch ermittelt wurde. Daraus ergeben sich: Der mittlere Kraftverbrauch für das Tonnenkilometer für die einzelnen Strecken, der mittlere Rollwiderstand für den Zug mit und ohne Lokomotive, sowie der mittlere Wirkungsgrad der Lokomotive zwischen Stromabnehmer und Radumfang, alle Verluste in den bereits erwähnten Hilfsbetrieben der Lokomotive inbegriffen. In einer beigegebenen Tabelle hat der Verfasser eine Reihe solcher Ergebnisse zusammengestellt.

Um ein zutreffendes Bild vom Kraftverbrauch über volle Tage zu erhalten, wurden für die Messungen 3 Betriebstage mit sehr starkem Güterverkehr gewählt, der für die eingleisige Strecke mit 10000 angehängten Tonnen an einem Tage über die ganze Bahn angegeben ist. Die abgegebenen Kraftmengen sind von den Meßvorrichtungen der Schaltstation Kandergrund abgelesen, da die Speisung der ganzen Strecke ausschließlich an diesem Anschlußpunkt erfolgt. Der zur Festlegung des Wirkungsgrades zwischen Speisepunkt und Radumfang erforderliche Wert der theoretisch geleisteten Arbeit wurde berechnet nach den wirklichen Transportmengen unter Zugrundelegung der für die Einzelzüge ermittelten Ergebnisse auf den einzelnen Teilstrecken der Linie, unter der Voraussetzung, daß die Rollwiderstände der Güterzüge denen der gemessenen Personenzüge gleich gewesen seien.

Es stellte sich heraus, daß der Kraftverbrauch während dieser Tage im Mittel 45,5 Wattstunden für das Tonnenkilometer beträgt, also größer ist, als der der Einzelzüge von 39,5 Wattstunden für das Tonnenkilometer der Schnellzüge und 44,2 Wattstunden für das Tonnenkilometer der Personenzüge. Als Ursache hierfür darf nach der Quelle u. a. angenommen werden, daß bei den Meßfahrten mit Einzelzügen ausgesuchtes Rollmaterial zur Verfügung stand. Bei den Messungen über ganze Tage herrschte der Güterverkehr vor; nun sind aber bei Güterzügen die elektrischen Verluste der Lokomotiven größer als bei Personen- und insbesondere bei Schnellzügen, da verhältnismäßig mehr Leerlaufarbeit der Transformatoren, besonders auf Gefällstrecken bei langsamer Fahrt unvermeidlich ist. Unter Berücksichtigung dieser Umstände darf die Übereinstimmung zwischen den Meßergebnissen der Einzelzüge und dem Verbrauch voller Tage als eine gute bezeichnet werden. Nach den Ablesungen eines Phasenmessers schwankte der Leistungsfaktor an diesen Tagen zwischen 0,85 und 1,0.

Der Gesamtstromverbrauch im Jahresdurchschnitt stellte sich im Jahre 1914 bei 165 750 600 geleisteten Tonnenkilometern auf 7 848 970 Kilowattstunden, im Jahre 1915 bei 171 983 691 t/km auf 8 215 310 Kwst., oder auf das Tonnenkilometer berechnet, auf 47,4 bzw. 47,7 Wattstunden; diese Werte verstehen sich einschließlich elektrischer Heizung der Lokalzüge. Bemerkenswert ist auch hierbei die Übereinstimmung mit den Einzelmessungen.

Die bisherigen Ergebnisse haben gezeigt, daß auf der genannten Strecke mittels des elektrischen Betriebes recht wirtschaftlich gearbeitet wird. Man darf mit dem Verfasser aussprechen, daß die Betriebsgesellschaft mit der Einführung des Einwellenwechselstromsystems einen glücklichen Griff getan hat.

Mtke.

Vorschläge eines Amerikaners für Verkehrseinrichtungen nach deutschem Vorbild.

Die „Railway Age Gazette" bringt einen Aufsatz von Fairfax Harrison, dem wir folgendes entnehmen: Die Natur hat die Küste der Vereinigten Staaten mit einer großen Reihe von Seehäfen beschenkt. Dies ist scheinbar ein Vorteil, in Wirklichkeit aber ein Nachteil. Jede der vielen Privatbahnen trachtete danach, ihre eigenen Ausfuhrhäfen zu haben, und da, wo verschiedene Bahnen an einem Hafen zusammentreffen, hat sich jede von ihnen beeilt, eigene Umschlaganlagen zu errichten. Auf diese Weise ist eine ungeheure Zahl von Umschlagstellen geschaffen worden, und dies ist sehr unwirtschaftlich, denn der Verkehr, der auf die einzelnen Umschlagstellen entfällt, ist so gering, daß keine von ihnen einen Überschuß abwirft. Hierzu kommt noch eines: Alle diese Häfen haben veraltete Umschlageinrichtungen, die nach heutigem Begriffe unwirtschaftlich arbeiten. Aber der geringe Verkehr verbietet die Errichtung moderner, leistungsfähiger Umschlaganlagen, die viel wirtschaftlicher arbeiten können als die älteren Anlagen, wenn sie ausreichende Verkehrsmengen vorfinden.

Suchen wir einen Vergleich mit anderen Ländern, so drängt sich der Vergleich mit Deutschland auf, dessen Seeverkehr sich in kurzer Zeit so außerordentlich gesteigert hat. Hier finden wir gerade den entgegengesetzten Standpunkt. Deutschland besitzt nur zwei Seehäfen für den Weltverkehr. Hier vereinigt sich die gesamte Aus- und Einfuhr des Landes, und beide Häfen sind mit den besten und leistungsfähigsten Umladeeinrichtungen versehen. Auf die vorzügliche Einrichtung und große Leistungsfähigkeit dieser beiden Häfen ist hauptsächlich der Erfolg des deutschen Überseehandels zurückzuführen. Es gilt hier ganz besonders der Satz, daß große Anlagen wirtschaftlich, kleine unwirtschaftlich arbeiten. Wollen wir gleiches oder ähnliches erreichen, so müssen wir dem deutschen Vorbild folgen.

Der Verkehr sucht sich stets den Weg des geringsten Widerstandes. Das sind die Umschlagstellen, die leistungsfähige Gleisanlagen besitzen, ausreichende Lagerräume und stets genügenden Schiffsraum darbieten. In dieser Beziehung lassen die meisten amerikanischen Seehäfen nicht mehr wie alles zu wünschen übrig. Es wird daher nötig, sie auszubauen. Der Ausbau erfolgt am besten durch die Stadt. Aber auch eine Gesellschaft, die von den beteiligten Eisenbahnen zu gründen wäre und an der sich die Schiffahrtsgesellschaften beteiligen, kann diese Aufgabe übernehmen. Vorangegangen in dieser Beziehung ist die Stadt New-Orleans, welche die Hafenanlagen erworben und ausgebaut hat und für die Benutzung der städtischen Hafenanlagen eine einheitliche Gebühr erhebt.

Aber auch die Eisenbahnen können im eigenen Interesse hier erhebliches leisten, da die Ein- und Ausfuhr einen sehr beträchtlichen Teil ihres gesamten Güterverkehrs ausmacht. Die wichtigsten Ausfuhrstoffe der Vereinigten Staaten sind heute Baumwolle, Kohle, Getreide und Holz, weil die Vereinigten Staaten einen Überschuß in diesen Stoffen haben. Unsere Wettbewerbsländer in diesen Ausfuhrstoffen sind England mit seinem Kohlenreichtum, Rußland mit seinem Getreideüberschuß und namentlich Argentinien. Dieses Land, dessen Anbauflächen sich von Jahr zu Jahr vergrößern, führt sein Getreide nach den Ländern aus, mit denen auch die Vereinigten Staaten Handel treiben und bietet zugleich einen günstigen Markt für die Einfuhr der Erzeugnisse dieser Länder, namentlich in Webwaren. England unterstützt den Anbau von Baumwolle in Ägypten und Indien. Der Wettbewerb, den diese Länder den Vereinigten Staaten bereiten, ist bisher noch nicht sehr fühlbar geworden, kann es aber mit der Zeit noch werden. Vor dem Kriege führte Deutschland jährlich Webwaren im Werte von mehr als 450 Millionen Mark aus und kaufte die Rohstoffe dafür fast ausschließlich in den Vereinigten Staaten. Wenn die Vereinigten Staaten also in ihrem wesentlichsten Ausfuhrgeschäft mit anderen Ländern in scharfem Wettbewerb stehen, so ist es, um den Wettbewerb auf dem Weltmarkt durchführen zu können, besonders wichtig, die Frachtkosten für den Weg von der Erzeugungsstelle bis ins Schiff niedrig zu halten.

Der Krieg hat vorübergehend einige unserer schärfsten Wettbewerber im Welthandel ausgeschaltet. Andere Wettbewerber wurden durch den Krieg im Umfange ihres Überseehandels außerordentlich beschränkt. Dadurch sind vorübergehend unsere Aussichten auf dem Weltmarkt erheblich verbessert worden. Hierzu kommt noch die große Bedeutung der Lieferung von Kriegsmaterial an die Krieg führenden Staaten. Aber alle diese Vorteile haben noch nicht vermocht, uns dauernde Handelsbeziehungen mit neutralen Ländern in dem erforderlichen Umfang zu sichern. Die Vereinigten Staaten haben bis jetzt eine Gelegenheit noch nicht genügend ausgenützt, die sich mit jedem Monat, mit dem wir uns dem Kriegsende nähern, verringert. Dies kommt offenbar daher, daß wir unsere ganze Energie aufgewendet haben, um Kriegsmaterial zu erzeugen; darüber haben wir die Anknüpfung von Handelsbeziehungen vernachlässigt. Wenn aber nach dem Aufhören der Kriegslieferungen diese Energie frei wird, so sollte sie sich mit aller Kraft auf den Handelsverkehr werfen. Das Ausfuhrgeschäft hat den Vorteil, daß es über einen geschäftlichen Niedergang im eigenen Lande hinweghelfen kann. Allerdings wird nach dem Kriege der Wettbewerb der anderen Völker in verstärktem Maße wieder

einsetzen. Ihr Bestreben wird dahin gehen, den Amerikanern die während des Krieges eroberten Märkte wieder abzujagen, und der amerikanische Geschäftsmann wird nach dem Kriege in der ganzen Welt der bestgehaßte Nebenbuhler werden. Deshalb sollte man schon jetzt jede Möglichkeit wahrnehmen, die überseeischen Handelsbeziehungen zu befestigen.

Unser schärfster Wettbewerber wird auch nach dem Kriege Deutschland sein. Das erste Streben Deutschlands ging dahin, seine wundervolle Kriegsbereitschaft zu stärken, das zweite Streben war auf die Vergrößerung seines Handels gerichtet. Dieser gewaltige Verkehrsaufschwung wurde erreicht, in erster Linie durch den planvollen Ausbau des Staatseisenbahnnetzes, weiter durch die Unterstützung von Dampferlinien und schließlich durch die Gewährung von Ausfuhrprämien.

Es ist wichtig, darauf hinzuweisen, daß zwar der Wert der deutschen Einfuhr zur See höher war als der der Ausfuhr, daß aber das Gewicht ungefähr gleich war, und daß infolgedessen die Verkehrseinrichtungen auf beiden Wegen ungefähr gleich gut ausgenutzt wurden.*) Die Herstellung des Gleichgewichts zwischen der Menge der Aus- und Einfuhr ist eines der wichtigsten volkswirtschaftlichen Gebote. Wir müssen daher im Inlande einen Markt für die Dinge zu schaffen suchen, welche unsere Kunden zu verkaufen haben, namentlich deren Rohstoffe.

Besonders wichtig ist die Frage der Ausfuhrtarife. Auch in dieser Beziehung ist Deutschland vorbildlich. Es hat eine große Reihe von Ausnahmetarifen für die Ausfuhr geschaffen, die erheblich unter den Inlandstarifen liegen. In diesen Ausnahmetarifen wird auch noch ein Unterschied gemacht nach dem Ziel der Ware; die verschiedenen Länder werden nicht gleichmäßig behandelt. Auf diese Weise wird auf die Wettbewerbsverhältnisse im Welthandel Rücksicht genommen, genau so, wie ein erfahrener Kaufmann seine Verkaufspreise und seinen Verdienst nach den Wettbewerbsverhältnissen einrichtet. Wenn die Vereinigten Staaten im Welthandel den Wettbewerb aushalten wollen, so müssen sie die gleichen Grundsätze anwenden.

Ein gewisser Anfang in dieser Beziehung ist gemacht, indem namentlich für Getreide billige Ausfuhrsätze bestehen. Für eine Strecke von 1500 km ist die Fracht 0,75 ₰ für das Tonnenkilometer. Der Frachtsatz für Kohle ist nur um etwa 10 % höher. An sich gibt es derartige niedrige Frachtsätze weder in Deutschland noch in England, aber die Entfernungen in den Vereinigten Staaten sind weit größer. Diese Anfänge einer Ausfuhrtarifpolitik müssen ausgebaut werden, wenn wir den Wettbewerb mit dem Auslande bestehen wollen. Der Lauf nach dem goldenen Pokal hat begonnen, aber der Weg ist weit. Unser Schritt ist noch viel zu langsam; er muß viel schneller werden.

*) Dies trifft nicht ganz zu; es wird dabei übersehen, daß sich die Einfuhr zu einem großen Teil der Wasserwege bedient, während die Ausfuhr hauptsächlich den Eisenbahnen überlassen ist.

Die elektrische Drahtseilbahn Siders-Montana-Vermala.

Über die im Kanton Wallis angelegte längste Drahtseilbahn der Schweiz von Siders nach Montana-Vermala berichtet Direktor Zehnder-Spörry, Montreux, in den Heften 9 u. 10 des lfd. Jahrgangs der Zeitschrift des österreichischen Ingenieur- und Architektenvereins. Behandelt sind die Bodengestaltung und -beschaffenheit, die Linienführung und die Trasseverhältnisse des Bahnwegs, die Kunstbauten, der Oberbau, die Hochbauten, Antriebstationen und andere elektrische Einrichtungen, die Signalanlagen, das Rollmaterial, die Baukosten und Betriebsergebnisse. Die Genehmigungsurkunde zum Drahtseilbahnbetriebe ist bereits am 25. Juni 1902 ausgefertigt; erst am 28. September 1911 wurde der Betrieb eröffnet.

Die Bahn wird auf zwei völlig getrennten Teilstrecken betrieben. Die Anfangsstation der unteren Teilstrecke Siders liegt 539,4 m ü. d. M. und rd. 200 m nordwestlich der gleichnamigen Station der Bundesbahnen. Bergwärts folgen die Stationen Muraz-Pradegg in km 0,576, 616 m ü. d. M., Venthône in km 1,4111, 817 m ü. d. M., Darnona in km 1,769, 894 m ü. d M. und schließlich die Endstation der unteren Teilstrecke St. Maurice de Laques in km 2,318, 1074,73 m ü. d. M. Auf der ersten Teilstrecke, die durch eine in ihrer Endstation angelegte Antriebstation betrieben wird, ist eine rd. 116 m lange Ausweiche vorgesehen, deren nutzbare Länge rd. 41 m beträgt. Auf der zweiten Teilstrecke befindet sich in km 3,217, 1263 m ü d. M. , die Zwischenstation Blüsch-Randogne; diese ist mit einer rd. 125 m langen Ausweiche versehen, deren nutzbare Länge rd. 22 m beträgt. Die obere Teilstrecke endet in der Station Montana-Vermala in km 4,111, 1470,81 m ü. d. M.; auch hier befindet sich eine Antriebstation

Die vorstehend angegebenen Längen sind wagerecht gemessen. Die geneigte Betriebslänge der Bahn beträgt 4225 m, wovon auf die untere Teilstrecke 2386 m, auf die obere Teilstrecke 1839 m entfallen. Die erste Teilstrecke verfügt somit überhaupt über das längste Seil aller schweizerischen Drahtseilbahnen.

Ungefähr 55 % der Bahnlänge liegt in Krümmungen; von der oberen Teilstrecke sind 62 %, zwischen der Ausweiche der oberen Teilstrecke und der Station Montana-Vermala sogar 80 % gekrümmt. Die kleinsten Krümmungshalbmesser befinden sich in den Ausweichen; auf der der unteren Strecke sind es 250 m und auf der oberen 300 m. Sonst sind Krümmungen unter 300 m Halbmesser nicht vorhanden. Der Höhenunterschied auf der unteren Teilstrecke beträgt 535,33 m, auf der oberen 396,08 m; die durchschnittlichen Steigungen belaufen sich auf der unteren Teilstrecke auf 23,1 %, auf der oberen auf 21,6 %, die Höchststeigungen auf 48,4 und 39,6 %. Im ganzen ist eine Höhe von 931,41 m mit einer Durchschnittssteigung der ganzen Linie von 22,6 % überwunden.

Für den Oberbau der meterspurigen Bahn gelangte eine den L. v. Rollschen Werken patentierte Bauart zur Anwendung, die im wesentlichen aus einer hohen breitfüßigen Stahlschiene mit keilförmigem Kopf besteht, die auf flußeisernen Schwellen oder Winkeleisen verlegt ist. Die 10 m lange Schiene ist auf den Schwellen mit Klemmplatten und außerdem auf jeder vierten Schwelle mit Zwischenlaschen befestigt. Die Tragrollen der Zugseile sind mit leicht auswechselbaren gußeisernen Rillen versehen. In der geraden Strecke haben die Seilrollen einen Rillendurchmesser von 30 cm, in der gekrümmten — bei schräger Lage — von 42 cm. Das Gewicht des vollständigen Oberbaues einschließlich des Kleinmaterials und der Seiltragrollen beträgt für das laufende Meter bei Schotterbettung 95,75 kg und bei gemauertem Bahnkörper 87,09 kg.

Um eine möglichst schnelle und wirtschaftliche Abfuhr der zahlreichen Gütersendungen zu erreichen, sind die drei Endstationen der beiden Strecken mit elektrisch angetriebenen fünfpferdigen Kranen von 4000 kg Tragfähigkeit ausgerüstet. Die Kabel werden in jeder der beiden Triebstationen von einem Drehstrommotor bewegt; der der unteren Teilstrecke leistet 80 bis 92 PS, der der oberen 45 bis 53 PS. Die Triebmaschinen sind für 500 Volt Betriebsspannung gebaut. Die Speisung der beiden Antriebstationen erfolgt durch 7000voltigen Drehstrom von 50 Pulsen.

Die Fahrgeschwindigkeit beträgt auf der unteren Teilstrecke 1,8 m/Sek. = 6,5 km/Std., auf der oberen 1,4 m/Sek. oder rd. 5 km/St.; hierbei haben die Triebmaschinen rd. 77 und 47 PS zu leisten. Jede Triebstation ist mit einer Hand- und einer selbsttätigen Spindelbremse mit hölzernen Bremsklötzen ausgerüstet. Die Handbremse dient zum Anhalten des Zuges im regelrechten Betrieb, die selbsttätige als Notbremse.

Die sämtlichen elektrischen Einrichtungen der Antriebstationen sind von der A. G. Brown, Boveri & Cie. in Baden geliefert.

Für die Bahn sind vier Personenwagen von je 6,2 Tonnen Gewicht und ebensoviel Güterwagen beschafft. Ein Personenwagen und ein Güterwagen sind durch eine Kuppelstange zu einer im regelrechten Betrieb untrennbaren Zugeinheit fest verbunden. Der Güterwagen steht bergwärts; er wird bei der Bergfahrt vom Personenwagen gestoßen und stützt sich bei der Talfahrt infolge der Schwerkraftkomponente dagegen ab. Das Zugseil ist daher am Seilhebel des Personenwagens festgemacht. Die Breite des Personenwagens beträgt 2,60 m, die Länge 7,65 m, die Länge der Zugeinheit 11,4 m. Der Wagen führt 2 Klassen und vermag insgesamt 30 Personen aufzunehmen; ferner hat er einen Gepäckraum, in dem nötigenfalls weitere 50 Personen Platz finden können. Der Radstand der Personenwagen beträgt 3700 mm, der Raddurchmesser 540 mm; sie sind mit einer Handbremse und einer selbsttätigen Bremse ausgerüstet. Die Handbremse kann mittels Bremskurbeln, Kegelradtrieb und Gallscher Kettenübersetzung von beiden Plattformen aus angezogen werden. Die selbsttätige Bremse wird beim Fallen der Bremsgewichte in der Talfahrt durch die Reibung zwischen den Rädern und Schienen zugedreht; durch das Herunterfallen der Gewichte werden die beiden Klauenkupplungen eingerückt. Das Gerippe des Personenwagenkastens besteht aus Hartholz und ist mit Tannenholz verkleidet. Die Wagen werden elektrisch geheizt.

Die Güterwagen haben 2200 mm Radstand; ihre aus Stahlguß hergestellten Räder haben 400 mm Durchmesser.

Die Baukosten der Bahn stellten sich auf insgesamt 1 720 700 Franken; für das Bahnkilometer, bezogen auf wagerechte Bahnlänge, belaufen sie sich auf rd. 416 000 Fr. Zur Durchführung des Betriebes sind ständig 19 Angestellte im Dienst.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Die Betriebseinnahmen der preußischen Staatseisenbahnen** haben, wie die Nordd. Allg. Ztg. schreibt, bei uns von jeher als einer der zuverlässigsten Gradmesser der Lage des Wirtschaftslebens im Lande gegolten. Wenn auch infolge des tiefen Eingriffes, den dieser gewaltige Krieg in das gesamte Erwerbsleben unseres Landes ausübt, nicht alle Rückschlüsse mehr ihre volle frühere Berechtigung haben, so dürfte doch ein Überblick über die Entwicklung dieser Einnahmen während des Krieges gerade in diesem Zeitpunkte, in dem unsere Gegner auch von unserem baldigen wirtschaftlichen Zusammenbruch träumen, von allgemeinem Interesse sein.

Der Krieg brach in einem Augenblick aus, in dem die letzte Konjunkturwelle ihren Höhepunkt bereits überschritten hatte und schon im Abflauen begriffen war. Das Jahr 1914 würde daher für die preußische Staatseisenbahn wahrscheinlich ohnehin schlechter abgeschlossen haben als das Jahr 1913. Der Eingriff des Krieges in das gesamte Wirtschaftsleben war aber ein so gewaltiger, daß eine weitere große Verschlechterung der Betriebsergebnisse nicht wundernehmen kann. Bedenkt man, daß Millionen von tatkräftigen Männern plötzlich von ihrer Arbeitsstätte zur Fahne einberufen wurden, daß ungezählte Betriebe infolgedessen, wenigstens vorläufig, zum Erliegen kamen und daß die Eisenbahnen infolge des militärischen Aufbaues fast drei Wochen für den allgemeinen Verkehr völlig gesperrt waren, so ist es umgekehrt ein Zeichen der erstaunlichen Lebenskraft unseres Wirtschaftslebens, daß die Betriebseinnahmen sich 1914 im ganzen nur um 11 % gegen das Vorjahr verschlechterten. Von Monat zu Monat nach dem ersten starken Rückschlage besserten sich die Verkehrseinnahmen, namentlich die aus dem Güterverkehr, während der Personenverkehr dauernd beträchtlich hinter den Friedenszahlen zurückblieb, was erklärlich ist, da Millionen von Männern infolge des Kriegsdienstes an ihren sonst üblichen Reisen behindert sind, und der Ernst der Zeiten zur Einschränkung des Vergnügungsverkehrs Anlaß gibt.

Im Etatsjahr 1915 hat diese Besserung des Wirtschaftslebens ständig angehalten. Die Betriebseinnahmen waren schon wieder um 11 Millionen Mark höher als im Jahre 1913, dem stärksten Jahre, das die Vergangenheit je zeigte. Noch stärker tritt die Besserung des Wirtschaftslebens aber hervor, wenn man den Güterverkehr für sich allein betrachtet. Er ergab

Güterverkehr:	1913:	1671	Millionen Mark.
	1914:	1509	„ „
	1915:	1754	„ „

brachte also im Jahre 1915 rund 83 Millionen Mark = 5 % mehr, als im stärksten Jahre, das die preußischen Staatseisenbahnen je erlebt haben.

Fragt man sich, wie es möglich war, daß der Verkehr trotz des Fehlens von Millionen fleißiger Arbeiterhände eine so außerordentliche Höhe erreichen konnte, so ist natürlich in erster Linie auf die Einnahmen aus dem Militärverkehr hinzuweisen, die indessen keineswegs einen ausschlaggebenden Einfluß ausüben. Selbst wenn man diese Einnahmen ganz außer Betracht läßt, so ergibt sich, daß der übrige — man könnte sagen bürgerliche — Güterverkehr im Etatsjahr 1915 trotz aller schweren Störungen bis auf wenige Prozente schon wieder den Höchststand des Jahres 1913 erreicht hat. Allerdings sind hierbei von besonderer Bedeutung die Transporte für die Kriegsindustrie, die sich zahlenmäßig nicht angeben lassen, da sie von den Produkten der Friedensindustrie nicht zu trennen sind. Beträchtlich ist das Mehr an Transportlängen, das sich aus der Verschiebung von Bezugsquellen infolge der Einfuhrsperre ergibt. Namentlich der Ersatz der englischen Kohle an der Küste durch einheimische ergibt eine beträchtliche Verlängerung der Kohlentransporte. Auch die großen Lebensmitteltransporte haben zur Belebung des Eisenbahnverkehrs sehr beigetragen.

Im Jahre 1916 hat die Steigerung des Verkehrs weiter angehalten, in dem bislang sowohl im Personen- wie im Güterverkehr der bürgerliche Verkehr um mehr als 5 % gegenüber dem Vorjahre zugenommen hat. Daß demgegenüber auch die Betriebsausgaben außerordentlich steigen, bedarf angesichts der allgemeinen Teuerung kaum der Hervorhebung.

Alles das deutet auf eine große Regsamkeit des wirtschaftlichen Lebens hin, die dank der kommenden Ernte allem Anschein nach noch zuzunehmen verspricht — eine erstaunliche Erscheinung angesichts des Fehlens der Millionen zur Fahne einberufenen kräftigen Männer! Aber die Zurückgebliebenen: die Alten, die ganz Jungen und vor allem die Frauen sind für die eingesprungen und machen ihre Sache vorzüglich. Auch hier erntet Deutschland die Früchte der ausgezeichneten Schulbildung, die es namentlich auch dem weiblichen Teile der Bevölkerung angedeihen läßt.

Der erfreuliche Ausblick, den die Betriebseinnahmen der preußischen Staatsbahnen auf die Gesamtlage des deutschen Wirtschaftslebens gewähren, bestärkt uns in der Zuversicht, daß alle Hoffnungen unserer Gegner auf unseren wirtschaftlichen Zusammenbruch völlig vereitelt sind, und daß Deutschland die Folgen dieses gewaltigen Krieges wirtschaftlich schneller als irgendein Land verwinden wird.

— **Erleichterung der Zeichnung auf die 5. Kriegsanleihe für Beamte und ständige Arbeiter.** Wie die „Eisenbahn“ mitteilt, wird für Zeichnungen auf die fünfte Kriegsanleihe nicht nur den Beamten, sondern auch den ständigen Arbeitern von der Verwaltung der preußisch-hessischen Staatsbahnen und der Reichsbahnen die Abzahlung bis zum 1. April 1918 ermöglicht. Diese Erleichterung wird auf Zeichnungen bis zur Höhe eines Vierteljahrgehaltes oder Vierteljahrlohnes gewährt. Die Abzahlung ist, um eine möglichst gleichmäßige Verteilung der Last zu erreichen, im allgemeinen so festgesetzt, daß die Beamten sich bis Ende Dezember d. J. 20 % und sodann vierteljährlich weitere 16 % des Zeichnungsbetrages von ihrem Gehalt kürzen lassen. Die ständigen Arbeiter sollen, beginnend mit dem Löhnungszeitraum des Oktober, in den ersten 16 Monaten mindestens je 5 % des Zeichnungsbetrages, in den letzten beiden je 10 % abtragen. Besondere Rücksicht ist auf diejenigen Beamten genommen, die noch auf die vierte Anleihe Abzahlungen zu leisten haben. Bekanntlich war schon bei dieser eine ähnliche Vergünstigung dahin gewährt, daß die Abzahlung des Zeichnungsbetrages bis Ende Juni 1917 zugelassen war. Die Beamten, die hiervon Gebrauch gemacht haben, sollen im allgemeinen — vorbehaltlich einer anderen Regelung im Einzelfall — nur alsbald 10 % des Zeichnungsbetrages, bis zu 50 % bis Ende September 1917 und den Rest bis 1. April 1918 abtragen.

In rechtlicher Beziehung stellt sich der geschilderte Erwerb von Kriegsanleihe so dar, daß der Zeichner sogleich Eigentümer der von der Verwaltung für ihn gezeichneten Stücke wird, während die von der Verwaltung dafür sogleich bewirkte Vollzahlung als ein Vorschuß auf das Gehalt oder den Lohn anzusehen ist, der allmählich durch Einbehaltung von dem Einkommen des Zeichners einbehalten wird, während er die gezeichneten Stücke bis zur vollen Deckung ihres Preises der Eisenbahnverwaltung verpfändet und sie erst nach voller Deckung ausgehändigt erhält. Selbstverständlich muß er den ihm gewährten Vorschuß auch verzinsen, und zwar mit 5 %. Da aber die Reichsanleihe ebenfalls 5 % bringt, die natürlich dem Zeichner gehören und ihm zugute kommen, heben sich die zu zahlenden und empfangenden Zinsen nicht nur auf, sondern da sich die vom Zeichner zu zahlenden Zinsen mit jeder Ratenzahlung verringern, bleibt nach Abwicklung des Geschäfts noch ein Zinsbetrag für den Zeichner übrig. Wirtschaftlich handelt es sich danach um die Schaffung der Möglichkeit, Kriegsanleihe gegen eine größere Zahl kleiner auf 1½ Jahre verteilter Ratenzahlungen zu erwerben, eine Möglichkeit, die es manchem, der es in der für die allgemeine Zeichnung zugestandenen Frist bis 6. Februar 1917 nicht würde schaffen können, gestattet, für sich selbst ein volles Stück der fünften Kriegsanleihe zu erwerben und dadurch auch sein Scherflein zu den Milliarden beizutragen, deren das Vaterland benötigt. — Viele Wenig machen ein Viel!

— **Heizung der Züge.** Ein Erlaß des preußischen Eisenbahnministers weist die Königlichen Eisenbahndirektionen an, dafür zu sorgen, daß zu gegebener Zeit durch geeignete Zeitungen den Reisenden die Mitnahme von Winterschutzkleidung, Decken und dergleichen empfohlen wird, da in der kommenden kalten Jahreszeit voraussichtlich nicht immer eine hinreichende Heizung der Züge, insbesondere auch wegen ihrer Länge, möglich sein wird.

— **Gewährung staatlicher Baudarlehen an Baugenossenschaften.** Ein Erlaß des preußischen Eisenbahnministers besagt folgendes: Nach den Bedingungen für Gewährung von staatlichen Baudarlehen an Baugenossenschaften aus Mitteln der Wohnungsfürsorge-Kreditgesetze — vergl. F. O. XII, Nachtrag 1, S. 28 ff. — war bisher lediglich die Beleihung von Wohnhäusern angängig, die dauernd im Eigentum der Baugenossenschaft verbleiben und nur durch Vermietung genutzt werden. Dieser Standpunkt ist neuerdings verlassen worden; es stehen der Gewährung von Staatsdarlehen auf Grundstücke von Baugenossenschaften zur Errichtung von Kleinwohnungshäusern (Ein- und Zweifamilienhäusern), die in das Eigentum einzelner Genossenschaftsmitglieder übergehen, Bedenken nicht mehr entgegen. Um die dauernde Sicherstellung des Wesens solcher sogenannten Erwerbshäuser und die Verhinderung ihrer unberechtigten spekulativen Ausnutzung zu gewährleisten, sind die dem Erlaß als Anlage beigefügten Musterbedingungen, unter denen ein Hausgrundstück zu Eigentum erworben werden kann, zwischen dem Reichsamt des Innern, den beteiligten preußischen Ministerien, den Landes-

versicherungsanstalten Rheinprovinz, Westfalen, Hannover, Hessen-Nassau und Schleswig-Holstein, dem Allgemeinen Verbande der auf Selbsthilfe beruhenden deutschen Erwerbs- und Wirtschaftsgenossenschaften und dem Verbande der auf der Grundlage des gemeinschaftlichen Eigentums stehenden deutschen Baugenossenschaften vereinbart worden. Die Königlichen Eisenbahndirektionen werden beauftragt, je zwei Abdrucke der Bedingungen den ihrerseits durch Staatsdarlehen geförderten Baugenossenschaften zu übersenden. Beim Abschluß von Darlehnsverträgen über die Herstellung von sogenannten Erwerbshäusern sind diese Bedingungen zugrunde zu legen.

— **Erhebung des Frachturkundenstempels im vereinigten Eisenbahn- und Schiffsverkehr nach den nordischen Ländern.** Da bei der Güterabfertigung in Saßnitz-Hafen fortgesetzt Frachtbriefe eingehen, auf denen neben dem Frachturkundenstempel noch der gemäß Nachtrag 1 zu § 10 (4) der bisher gültigen Kundmachung 5 über die Verwendung des Frachturkundenstempels vom 1. Juli 1907 erforderliche besondere Stempel von 10 ₰ für Stückgutsendungen nach und von den nordischen Ländern über Saßnitz-Trälleborg erhoben ist, nimmt die Eisenbahndirektion in Stettin Veranlassung, die Güterverfrachter darauf hinzuweisen, daß dies nicht mehr erforderlich ist. Nach § 13 (3) der ab 1. August d. J. gültigen neuen Kundmachung 5 ist der besondere Stempel von 10 Pf. für den vereinigten Eisenbahn- und Schiffsverkehr über Saßnitz-Trälleborg nicht mehr zu erheben. Für die Stempelerhebung gilt dieser Verkehr gemäß §§ 4 und 17 als Eisenbahnverkehr, wonach der jeweilig zu erhebende Frachturkundenstempel nur einmal zu berechnen ist.

— **Niederlausitzer Eisenbahn.** Nach dem Bericht des Vorstandes der Gesellschaft für 1915/16 hat sich der Personenverkehr im Berichtsjahre verhältnismäßig gut entwickelt und erbrachte gegenüber dem Vorjahre eine Mehreinnahme von rund 10 000 ℳ. Davon kommen auf den gewöhnlichen Verkehr 5000 Mark und 5000 ℳ auf den Militärverkehr. Gegenüber dem letzten Friedensjahr blieben die Einnahmen aus dem Personenverkehr noch rund 11 000 ℳ zurück, wobei aber zu berücksichtigen ist, daß im Berichtsjahre weniger Züge verkehrten, und zwar sind in fahrplanmäßigen Zügen 55 189 Zugkm weniger gefahren als im letzten Friedensjahre. In Anbetracht des Krieges kann dieses Ergebnis als verhältnismäßig befriedigend bezeichnet werden. Dagegen hat der Güterverkehr eine weitere Abnahme erfahren und rund 26 600 ℳ weniger erbracht als im Vorjahre. Dieser Rückgang ist daraus zu erklären, daß die in dem vorjährigen Geschäftsberichte erwähnten ungünstigen Umstände infolge des andauernden Kriegszustandes sich noch wesentlich verschärft haben. Außerdem wurde der Güterverkehr durch die schlechte Ernte im Jahre 1915 naturgemäß sehr beeinträchtigt. Die gesamten Betriebseinnahmen von 560 679 ℳ (i. V. 579 717 ℳ), abzüglich der gesamten Betriebsausgaben von 376 309 ℳ (i. V. 371 144 ℳ), ergeben einen Betriebsüberschuß von 184 370 ℳ (i. V. 208 573 ℳ), gegen das Vorjahr also 24 203 ℳ weniger. Der Reingewinn beträgt 171 992 ℳ (i. V. 186 818 ℳ); aus ihm sollen 3½ % Dividende (wie im Vorjahre) auf die Vorzugsaktien und 1 % Dividende (i. V. 1¼ %) auf die Stammaktien verteilt werden. Seit dem Jahre 1913 hat bekanntlich die von den beteiligten Kreisen übernommene Dividendengarantie von 3½ % auf die Stammaktien aufgehört.

— **Westdeutsche Eisenbahn-Gesellschaft.** Die Bankengemeinschaft der Westdeutschen Eisenbahn-Gesellschaft erklärt sich laut Kundmachung im Anzeigenteil der „Köln. Ztg." bereit, zur Förderung der Kriegsanleihezeichnungen die noch umlaufenden Schuldverschreibungen der Westdeutschen Eisenbahn-Gesellschaft auf Zeichnungen von der fünften 5proz. Kriegsanleihe in Zahlung zu nehmen. Auf je 1000 ℳ W. E.-G.-Schuldverschreibungen können 600 ℳ 5 % Kriegsanleihe gezeichnet werden. Die Schuldverschreibungen sind mit laufenden Zinsscheinen und Erneuerungsschein sowie dem Zeichnungsschein auf 600 ℳ Kriegsanleihe bei den im Anzeigenteil vermerkten Banken, darunter in Köln bei dem Bankhaus Sal. Oppenheim jr. & Co. und dem A. Schaaffhausenschen Bankverein bis zum 15. September 1916 einschließlich einzureichen. Die in Zahlung genommenen W. E.-G.-Schuldverschreibungen gelten als am 30. September 1916 erfolgte Vollzahlung des gezeichneten dem Umtauschverhältnis entsprechenden Betrages Kriegsanleihe, Stempel und Kosten des Umtausches trägt die Bankengemeinschaft.

Danach erhalten also die Anleihegläubiger nochmals Gelegenheit, ihre Schuldverschreibungen gegen Kriegsanleihe umzutauschen. Allerdings ist das jetzige Angebot nicht mehr so günstig wie das erste, da auf 1000 ℳ W. E.-G.-Schuldverschreibungen nur noch 600 ℳ Kriegsanleihe entfallen, während bei dem am 7. Juni dieses Jahres abgelaufenen Angebot noch 700 ℳ Kriegsanleihe für 1000 ℳ W. E.-G.-Schuldverschreibungen gegeben worden sind. Immerhin werden die Anleihegläubiger, die bisher noch nicht umgetauscht haben, gut daran tun, von dem neuen Angebot Gebrauch zu machen. Sie erhalten an Stelle ihrer Schuldverschreibungen ein mündelsicheres Papier, während die Aussichten für die Schuldverschreibungen von der Gesellschaft selbst jüngst als sehr wenig erfreulich geschildert worden sind. Da zudem von den Anleihegläubigern die Mehrzahl von dem letzten Angebot Gebrauch gemacht hat, so daß die Gesellschaft von 9 Mill. Mark gegenwärtig 7 137 000 ℳ besitzt, werden diejenigen Anleihegläubiger, die bisher noch nicht von dem Umtausch Gebrauch gemacht haben, gegen die Beschlüsse der auf den 17. September einberufenen Versammlung der Anleihegläubiger, die bekanntlich große Verzichtleistungen von ihnen verlangen, nicht aufkommen, da die Mehrheit bei der Bankengemeinschaft liegt.

— **Arbeiterpensionskasse der sächsischen Staatseisenbahnen.** In Rücksicht auf die infolge des gegenwärtigen Krieges entstandene andauernde Teuerung aller Lebensmittel hat die am 30. August d. J. abgehaltene außerordentliche Ausschußversammlung der Arbeiterpensionskasse auf Antrag des Kassenvorstands beschlossen, an Empfänger von Zusatzrente aus der Kassenabteilung B vom 1. September d. J. ab für die weitere Dauer des Krieges sowie für einige Zeit nach Friedensschluß Kriegszulagen zu gewähren.

Die Kriegszulage wird in Höhe von jährlich 96 ℳ für ein Mitglied und 60 ℳ für jede Witwe ohne weiteres gezahlt, sofern die aus der Abteilung B bezogene Zusatzrente den Jahresbetrag von 600 ℳ für ein Mitglied und 400 ℳ für eine Witwe nicht übersteigt. Der Bezug reichsgesetzlicher Alters-, Invaliden- oder Witwenrente neben der Zusatzrente ist auf die Bewilligung der Kriegszulage ohne Einfluß. Ausgeschlossen bleibt nur eine geringe Anzahl Rentenempfänger, die auf Grund anderer Gesetze ausreichende Bezüge erhalten. Zur Vermeidung von Ungleichheiten wird die Kriegszulage auch bewilligt, wenn die Zusatzrente allein mehr als jährlich 600 ℳ bzw. 400 ℳ beträgt. Sie kommt dann nur insoweit zur Zahlung, daß Zusatzrente und Zulage zusammen den Betrag von jährlich 696 ℳ bzw. 460.20 ℳ erreichen. — Das sächsische Finanzministerium hat dieser weiteren Maßnahme der Kasse auf dem Gebiete der Kriegswohlfahrtspflege bereitwillig seine Zustimmung gegeben.

— **Kriegsmerkbuch der sächsischen Staatsbahnen für den Militärgüterverkehr.** Um den Dienststellen eine bessere Übersicht über die zahlreichen infolge des Krieges erlassenen Einzelvorschriften für den Güterabfertigungs- und Wagendienst zu gewähren, war im Bereiche der preußisch-hessischen Staatsbahnen im Mai 1915 ein sogenanntes Kriegsmerkbuch ausgegeben worden, das auf 52 Druckseiten, einschließlich der Anlagen, eine Zusammenstellung aller infolge des Krieges bis dahin getroffenen einschlägigen Anordnungen im Zusammenhang mit den wichtigsten Bestimmungen der Militär-Transport-Ordnung und den dazu gehörigen Dienstvorschriften nach dem Stoff gegliedert enthält. Die in der Zwischenzeit bis zum 15. November v. J. eingetretenen Änderungen und Ergänzungen fanden in einem 47 Seiten umfassenden Nachtrage Aufnahme. Im Mai d. J. hat nun auch die Verwaltung der sächsischen Staatsbahnen ein solches Kriegsmerkbuch ausgegeben, das auf 40 Druckseiten 10 Abschnitte und eine Anlage aufweist. Die Einteilung des Inhalts ist eine ähnliche wie in dem obenerwähnten Merkbuch.

— **Deutsche Eisenbahn-Speisewagen-Gesellschaft.** Der „Berl. Akt." schreibt: Die Gesellschaft beruft zum 30. d. eine Generalversammlung mit folgender Tagesordnung ein: Mitteilung über die von Seiten der preußischen, bayerischen und badischen Eisenbahn-Verwaltung erfolgte Kündigung sämtlicher Verträge auf den 1. Oktober 1916. Beschlußfassung über Auflösung und Liquidation der Gesellschaft. Bevollmächtigung der Gesellschaftsorgane zum Abschluß eines Verkaufsvertrages des sämtlichen beweglichen und unbeweglichen Eigentums der Gesellschaft. — Von dem 2½ Mill. Mark betragenden Aktienkapital der Gesellschaft befinden sich etwa vier Fünftel im Besitze der Internationalen Schlafwagen-Gesellschaft, die im Aufsichtsrat durch ihren Generaldirektor Napoleon Schroeder vertreten war. Infolge des Krieges ist der Genannte als belgischer Untertan von seinem Amte zurückgetreten. Das Unternehmen hat seit seiner Gründung (1896) eine Dividende von durchschnittlich 9 % erbracht (14 Jahre lang regelmäßig 10 %, in den beiden letzten Jahren je 8 %). Dem Vernehmen nach handelt es sich um den Übergang der Wagen an die unter Mitwirkung mitteleuropäischer Eisenbahnverwaltungen zu gründende Mitteleuropäische Schlaf- und Speisewagen-Gesellschaft, die wahrscheinlich auch mit der Weiterbeförderung der in Mitteleuropa noch laufenden Wagen der Brüsseler Schlafwagen-Gesellschaft betraut werden dürfte.

— **Bund Deutscher Verkehrsvereine.** Die XV. Ordentliche Hauptversammlung des Bundes findet am 24. September vormittags 10½ Uhr im Hotel Hauffe in Leipzig statt. Außer den satzungsmäßig zu erledigenden Punkten stehen u. a. auf der Tagesordnung: Beratungen über Hotelbildschmuck und Bahnhofsbildschmuck, Maßnahmen für die Förderung des innerdeutschen Verkehrs, Erhöhung der Eisenbahntarife und Gegenleistungen der Eisenbahnverwaltungen, Kursbücherreform und die Bedeutung der Fremdenheime für den Verkehr. Von besonderen Veranstaltungen wird im Hinblick auf die Zeitverhältnisse abgesehen. Eine öffentliche Versammlung wird ebenfalls aus diesem Grunde nicht stattfinden.

— **Königliches Materialprüfungsamt zu Berlin-Lichterfelde West im Betriebsjahr 1914.** Durch den Tod seines Direktors, des Geh. Oberregierungsrates Prof. Dr.-Ing. Martens, der drei Jahrzehnte an der Spitze des Amtes gestanden und es aus kleinen Anfängen heraus zu seiner jetzigen bedeutsamen Stellung geführt, hat das Amt einen schweren Verlust erlitten. Für den Rest des abgelaufenen Geschäftsjahres leitete der Vorsteher der Abteilung für Metallprüfung, Geh. Regierungsrat Prof. Rudeloff, das Amt. Wie dem Jahresbericht über die Tätigkeit des Amtes zu entnehmen ist, wurde diesem mit Kriegsbeginn ein großer Teil seiner Kräfte entzogen: die Zahl der ständigen Mitarbeiter ging von 16 auf 13, der Assistenten von 52 auf 31 und der Techniker von 49 auf 32 herunter. Infolgedessen konnten neue Aufgaben im wissenschaftlichen Interesse nicht aufgenommen werden. Sehr lebhaft war dagegen die Tätigkeit des Amtes im Interesse der Landsverteidigung, und zwar sowohl durch unmittelbare Aufträge der Heeresverwaltung, als auch durch Versuche für die mit Heereslieferung beschäftigten Industrien. Der Betrieb der aus Reichsmitteln errichteten Dauerversuchsanlage mußte mit Beginn des Krieges ebenfalls eingeschränkt werden. An der Baltischen Ausstellung Malmö 1914 beteiligte sich das Amt auf einem eigenen Ausstellungsstand. Die ausgestellten Gegenstände (Apparate, graphische Darstellungen und Muster) waren auf die Gebiete „feuerfeste Baustoffe“ und „Brennstoffe“ beschränkt und boten eine anschauliche und leichtverständliche Übersicht über die auf diesen Gebieten angewandten Prüfungsverfahren.

In der Abteilung 1 für Metallprüfung wurden im Berichtsjahre 505 (i. V. 671) Anträge erledigt, wovon 76 (106) auf Behörden entfallen. In Abteilung 2 für Baumaterialienprüfung waren es 775 (1200) Anträge mit 24 693 (47 690) Versuchen. Die starke Abnahme der Anträge gegen das Vorjahr erklärt sich ohne weiteres aus dem Einfluß des Krieges auf das Bauwesen. In der Abteilung 3 für Papier und textiltechnische Prüfungen wurden 1086 (1540), in Abteilung 4 für Metallographie insgesamt 160 (166), in der Abteilung 5 für Allgemeine Chemie 491 und in Abteilung 6 für Ölprüfung 447 (714) Prüfungsanträge erledigt.

Den Schluß des Jahresberichts bildet wie alljährlich eine Übersicht über die literarischen Arbeiten der Beamten und über die gemeinsamen Arbeiten des Amtes mit Behörden und Vereinen im abgelaufenen Geschäftsjahr.

— **Rheinisch-westfälischer Eisenmarkt.** Über dessen Lage im August erfahren wir folgendes: In Halbzeug bleibt der Bedarf der inländischen Abnehmer andauernd sehr umfangreich. Besonders von den Kriegsmaterial herstellenden Betrieben, sodaß trotz vollständiger Einstellung der Ausfuhr die Befriedigung der überaus starken Nachfrage auf Schwierigkeiten stößt. Der Verkauf für das letzte Jahresviertel wurde zu den seitherigen Preisen und Bedingungen freigegeben. In Eisenbahnoberbau gaben die Preußischen Staatsbahnen eine weitere Nachtragsbestellung an Kleineisenzeug auf. Von den Württembergischen Staatsbahnen wurde der für das Rechnungsjahr 1916 nötigte Bedarf bestellt, der sich im Umfange des vorjährigen hält. Der Abruf in Grubenschienen war auch in der Berichtszeit sehr rege und dürfte sich in der nächsten Zeit ebenfalls auf der seitherigen Höhe halten. In Rillenschinen hielt sich der Abruf weiter im Umfange der letzten Monate; aus dem neutralen Auslande gingen während der Berichtszeit erwähnenswerte Aufträge nicht ein.

— **Aus dem oberschlesischen Industriebezirk** wird der „Köln. Ztg.“ geschrieben: Das oberschlesische Eisen- und Stahlgeschäft war im August außerordentlich lebhaft; denn auch weiterhin waren die Werke mit lohnenden Aufträgen überaus stark besetzt, vor allem natürlich für den Heeresbedarf, und der Nachfrage konnte bei weitem nicht entsprochen werden, obgleich die Betriebsanlagen angespannt waren und die Verladungen stattliche Ziffern aufwiesen. Aus dieser Rückständigkeit ergab sich ein Mahnen und Drängen der Abnehmer um Ware um so mehr, als der Arbeitsstand dauernd in die Höhe ging und die Lieferfristen immer ausgedehnter wurden. Diese belaufen sich meistens auf mehrere Monate; hierbei wird aber jede Voraussicht bei Werken und den Verbrauchern unmöglich. Durch den Eintritt Rumäniens in den Weltkrieg trat die Heeresverwaltung mit neuen umfangreichen Aufträgen hervor, so daß sich der Beschäftigungsstand der Werke noch verschärfte. Nicht allein die Hüttenwerke, sondern alle Eisen- und Stahlerzeugnisse verarbeitenden Gewerbe sind aufs höchste in Anspruch genommen. Die Eisen- und Stahlgießereien, die Wagen- und Lokomotivfabriken, die Kleineisenzeug- und Maschinenfabriken, die Eisenbahnwerkstätten und die Schiffswerften, alle traten mit einem nicht ohne weiteres zu befriedigenden, riesenhaften Bedarf hervor. Ein Herauskommen aus dieser drückenden Lage war aber nicht abzusehen, weil es an Roheisen und Halbzeug fehlte; mit den vorhandenen Einrichtungen ist es fast unmöglich, die infolge des Krieges erforderlichen, ungeheuern Mengen an Eisen- und Stahlrohstoffen so rasch zu beschaffen wie dies wünschenswert wäre. Um aber wenigstens den gewaltigen Bedarf der Heeresverwaltung sicherzustellen, haben sich die Werke aus freien Stücken zusammengetan, um entsprechende gemeinsame Richtlinien aufzustellen und Maßnahmen zu treffen. Zu diesem Zwecke wurde zunächst beschlossen, in der zweiten Hälfte des Monats August alle Ausfuhr nach den neutralen Ländern, soweit es sich nicht um vorrätiges oder in der Fertigstellung begriffenes Material handelte, bis auf weiteres einzustellen, und das auf diese Weise freigewordene Material dem Inlande, hauptsächlich aber Kriegszwecken zuzuwenden. Die Lieferungen nach den besetzten Gebieten und nach den verbündeten Ländern sollten hiervon aber nicht betroffen werden. Durch den inzwischen eingetretenen Kriegszustand mit Rumänien hat die Ausfuhr nach dort von selbst aufgehört. Der Versand der oberschlesischen Hütten nach Rumänien war immerhin nennenswert, hatte aber schon seit Beginn des Weltkrieges vor zwei Jahren erheblich nachgelassen. Durch die vielen Verkehrsstörungen in Österreich-Ungarn und die Ausfuhrverbote hat sich schon längst ein erheblicher Rückgang ergeben. Inzwischen wurden die früheren Außenstände nach Möglichkeit eingezogen. Die neuen Aufträge wurden in den letzten zwei Jahren im allgemeinen nur gegen Vorausbezahlung ausgeführt. Die Außenstände der oberschlesischen Werke in Rumänien dürften daher jetzt nur noch gering sein. Da die rumänischen Abnehmer meistens auf neue Lieferungen im voraus Zahlung leisten mußten, so haben sie durch die jetzt unmöglich gewordene Erledigung der Aufträge ansehnliche Guthaben in Oberschlesien. Die seit einigen Wochen in Österreich-Ungarn unterwegs befindlichen Sendungen kamen wieder zurück, so daß hierdurch eine Entlastung eintrat. In den letzten Wochen war der Versand nach Rumänien ohnehin schon erschwert, da nur in gedeckten Wagen auf direkten Bahnwege verladen werden konnte, während offene Ladungen ihren Weg über Wien im umständlichen Donau-Umschlagsverkehr nehmen mußten. Für den Versand in gedeckten Wagen eigneten sich aber viele Güter nicht, z. B. große Röhren, schwere Bleche, langes Stabeisen und Träger. Nach dem Muster der rumänischen, jetzt natürlich eingestellten Carmenzüge, sollen jetzt in gleicher Weise geschlossene Eisenbahnzüge zur Beförderung von Privatgütern, sogenannte Maritzazüge, nach Bulgarien eingerichtet werden; Sammelpunkt für Oberschlesien ist wiederum Ratibor; mit der Abfertigung dieser Züge ist die Zentral-Einkaufs-Gesellschaft, Zentralabteilung P, betraut worden.

Österreich.

— **Die Standesfürsorge für kriegsverletzte Eisenbahner.** Eisenbahnminister Dr. Freiherr v. Forster hat die nachstehende Verlautbarung erlassen:

An alle Eisenbahner! Im Anschluß an die Verlautbarung im XVII. Stücke des Ministerialamtsblattes vom 16. März 1915 wird die Nennung der ins Genesungsheim aufgenommenen Eisenbahner hiermit fortgesetzt. Die Zahl der Anstaltspfleglinge ist inzwischen auf 325 gestiegen: von diesen wurden 251 in Dienst gestellt oder geheilt und erwerbsfähig aus dem Heime entlassen. Die Einrichtungen zur Schulung der Pfleglinge wurden durch maschinelle Anlagen zur Herstellung von Ansatzstücken für Armprothesen und die damit in Verbindung stehende Lehrwerkstätte für Einarmige vervollständigt. Der Indienststellung der Einarmigen geht in der Mehrzahl der Fälle außerdem eine Anlernung in der Staatsbahnwerktstätte Wien voraus. Als Arbeitsprothesen für Einarmige kommen in Verwendung: der Jagenberg-Arm (Düsseldorf), der Rota-Arm (Aachen), der Siemens-Schuckert-Arm (Nürnberg) und der Wiener Arm (k. u. k. Reservespital Nr. 11). Diejenigen unter den einarmigen Pfleglingen, welche das Heim noch ohne Arbeitsprothese oder ohne die obenbezeichnete Schulung im Gebrauche des Armersatzes verlassen haben, werden, soweit dies zur Steigerung ihrer Erwerbsfähigkeit im Eisenbahndienste geboten ist, zu vorübergehendem Aufenthalt ins Heim zurückberufen werden. Die Einberufung wird direktionsweise erfolgen.

— **Die Mindereinnahmen der Aussig-Teplitzer Bahn.** Im August wurden gegenüber dem Vergleichsmonat des Vorjahres um insgesamt 230 000 K. weniger vereinnahmt, die sich bei

endgültiger Abrechnung voraussichtlich auf 180 000 K. vermindern dürften. Dieser Rückgang ist insbesondere auf den Verkehrsrückgang des alten Netzes infolge des Mangels an geübten Arbeitern in den Kohlenwerken und auf verminderte Wagenbeistellung in der zweiten Monatshälfte zurückzuführen. Da die Werke keine Lager hatten, konnte auch die reichlichere Wagenbeistellung in der ersten Monatshälfte nicht ausgenützt werden. Gegenüber dem Vorjahre bleibt der Kohlenverkehr des Hauptnetzes um rund 15 %, der Kohlenverkehr auf der Elbe um rund 21 % zurück, wobei auch der niedrige Wasserstand in Betracht kommt. Auch der Güterverkehr der Lokalbahn ist gegenüber dem Vorjahr um 19 % zurückgeblieben, was durch die Steigerung des Personenverkehrs um 4,5 % nicht ausgeglichen werden konnte. Bei der Lokalbahn Teplitz-Reichenberg hat die zeitweilige Stillegung eines Schachtes infolge Wassereinbruches und die Verringerung der Kohlenbezüge für manche schlecht beschäftigten nordböhmischen Industrien eine Rolle gespielt.

— **Hohe Auszeichnung des Eisenbahnministers.** Der Kaiser hat dem Eisenbahnminister Dr. Zdenko Freiherrn von Forster das Großkreuz des Leopoldordens verliehen.

— **Zentralinspektor Ing. Artur Rudolff †.** Am 14. August ist in Prag Ing. Artur Rudolff, Zentralinspektor der österreichischen Staatsbahnen i. R., im 76. Lebensjahre gestorben. Mit ihm ist ein ausgezeichneter Fachmann aus dem Leben geschieden, der sich in der technischen Welt großen Ansehens erfreute und an den Standesorganisationen regen Anteil genommen hat. Zentralinspektor Rudolff gehörte dem Verwaltungsrat der Gesellschaft zum Baue von Arbeiterwohnungen in Prag an, war Mitglied des österreichischen Ingenieur- und Architektenvereins, Ehrenmitglied des deutschen polytechnischen Vereines in Böhmen usw.

— **Zentralinspektor Albert †.** Im Ötztal starb am 19. August der Zentralinspektor i. R. Anton Albert im Alter von 66 Jahren. Zentralinspektor Albert, in Innsbruck und seinem ganzen Direktionsbereiche eine angesehene, geschätzte Persönlichkeit, war bei der Staatsbahndirektion in Innsbruck unter dem damaligen Leiter der Direktion, Hofrat v. Drahtschmiedt, Vorstand der Rechnungsabteilung der Direktion. Seine Tätigkeit in dieser Eigenschaft war ersprießlich und erfolgreich und sein verdienstvolles Wirken wurde durch Verleihung des Franz-Josef-Ordens anerkannt. Zentralinspektor Albert war durch Jahre hindurch auch Privatdozent für Staatsrechnungswesen an der Universität Innsbruck.

— **Personalnachrichten.** Der Ministerialrat Friedrich Fischer Edler v. Zickhartburg wurde zum Sektionschef ernannt und an Stelle des in den dauernden Ruhestand getretenen Sektionschefs Stanislaus Ritter v. Rawicz Kosinski zum Vorstande der Sektion für bautechnische Angelegenheiten bestellt. — Der mit dem Titel eines Hofrates bekleidete Generalinspektor der ehemaligen Staatseisenbahngesellschaft Rudolf Karasek erhielt den Titel eines Sektionschefs und wurde an Stelle des verstorbenen Sektionschefs und Generalinspektors der österreichischen Eisenbahnen Karl Rother mit der Leitung der Sektion für Verkehrsangelegenheiten betraut. Ferner wurden ernannt: die Titular-Ministerialräte Johann Rihosek und Dr. techn. Ferdinand Trnka zu Ministerialräten, die Titular-Oberbauräte Karl Kramář, Marian Jungwirth, Hans Kautz und Karl Schäffer zu Oberbauräten, die Oberingenieure Johann Granichstaedten, Jacques Neblinger Edl. v. Welsheim, Karl Klein, Ernst Kaan, sowie Dr. techn. Egon Ritter v. Grünebaum zu Bauräten und die Ingenieure Karl Rohrhofer, Werner Bursyn und Dr. techn. Emanuel Feyl zu Oberingenieuren.

Ungarn.

— **Die Betriebseinnahmen der Kaschau-Oderberger Eisenbahn** stellten sich im Monat Juli d. J. nach den vorläufigen Ausweisen gegen die abgerechneten gleichen Ergebnisse des Vorjahres wie folgt:

	1916 K.	gegen 1915 K.
Ungarische Linien	2 651 735	+ 482 263
Gesamtnetz (ungarische und österreichische Linien)	3 688 801	+ 312 960

Die Steigerung der Einnahmen beträgt somit für die ungarischen Linien 22,23 %, während für das Gesamtnetz eine Besserung von 9,27 % als Durchschnitt gegenübersteht.

Die Einnahmen der im Betriebe der Kaschau-Oderberger Eisenbahn verwalteten 12 Lokalbahnen erreichten im Monat Juli d. J. zusammen 169 000 K., vermehrten sich daher gegen das Vorjahr um 3000 K., d. i. um 1,8 %. An dieser Mehrung nehmen 7 Lokalbahnen mit zusammen 15 736 K. teil, während die anderen 5 Lokalbahnen mit zusammen 12 736 K. abbröckelnd wirkten. Mr.

Übrige europäische Länder.

— **Arth-Rigibahn.** Zu der Wiederaufrichtung dieser Bahn veröffentlicht die „Neue Zürcher Ztg." den zweiten Plan der Schweizerischen Revisionsgesellschaft A.-G., worin es heißt: Den Wünschen der einzelnen Gläubigerklassen ist nach Möglichkeit Rechnung getragen worden. Die Inhaber der bisherigen 4 % Anleihe I. Hypothek erhalten entsprechend ihrer Sondersicherheit ihr Kapital voll. Sie erleiden lediglich einen Zinsverlust. Dieser würde sie aber zweifellos auch treffen, wenn das Unternehmen liquidiert würde. Die Inhaber der bisherigen 4½ % Anleihe II. Hypothek sowie der 5 % Anleihe und die laufenden Gläubiger müssen neben dem Zinsverlust eine nicht unerhebliche Kapitaleinbuße auf sich nehmen. Dafür erhalten sie neue Werte, für welche nach dem Wiedereintritt gewöhnlicher Verhältnisse eine angemessene Verzinsung erwartet werden darf. Bei einer Liquidation des Unternehmens würden sie aller Voraussicht nach mit ihrem Kapital gänzlich zu Verlust kommen. Am 30. Juni 1916 verfallen sämtliche Obligationenanleihen. Es ist für die Arth-Rigibahn-Gesellschaft keine Möglichkeit vorhanden, diese zurückzuzahlen. In nächster Zeit dürfte sich die Bilanz der Arth-Rigibahn-Gesellschaft nicht mehr wesentlich verändern, da die laufenden Ausgaben des Betriebes durch die Betriebseinnahmen gedeckt werden sollten. Die Obligationenbesitzer und übrigen Gläubiger sind an ihre Zustimmungen nur gebunden, sofern die Aktionäre dem Unternehmen mindestens 132 000 Fr. in neuem Gelde zuführen. Auch diejenigen Gläubiger, welche dem ersten Aufrichtungsplan schon zugestimmt haben, werden ersucht, die neue Zustimmungserklärung zu unterzeichnen. Dadurch fällt ihre frühere Zustimmung dahin. Damit die Wiederaufrichtung zustande kommt, ist es notwendig, daß sämtliche Gläubiger ihr zustimmen, eine bloße Mehrheit der Zustimmenden genügt nicht. Wenn die Wiederaufrichtung nicht zustande kommt, so bleibt nur die Liquidation des Unternehmens übrig, was den Verlust aller Forderungen, soweit es sich nicht um die Hypothek ersten Ranges handelt, zur Folge haben wird.

— **Italiens Kohlennot.** Dem „Berl. Tageblatt" wird aus Lugano, 12. September, telegraphiert: Das Problem der Kohlenversorgung nimmt eine immer drohendere Gestalt an. Heute bestätigt auch der „Popolo Romano", daß die Verhandlungen mit Runciman in Pallanza keinerlei praktisches Ergebnis gezeitigt hätten. Vielmehr mangele es, trotz der von Portugal beschlagnahmten und alsdann von England an Italien überlassenen deutschen Schiffe, völlig an der nötigen Anzahl Dampfer, um zu billigen Frachtpreisen Kohlen nach Italien schaffen zu können. Der von früher 50 bis auf 250 Franken gestiegene Kohlenpreis bleibe also leider bestehen, was die Regierung und die Industriekreise mit schwerer Sorge erfülle. Die gute Absicht, die für Italien durchaus notwendige Kohlenmenge durch die Bahn von Frankreich kommen zu lassen, sei unausführbar, da Italien selbst nicht genügend Eisenbahnwagen habe, Frankreich aber über 75 000 Wagen an Deutschland verlor. Die einzige Hoffnung sei, daß die Grubenbesitzer sich zu einer Ermäßigung der Kohlenpreise für Italien verstünden.

— **Eisenbahnschäden beim irischen Aufstand.** Bei dem Aufstand in Irland sind an den Eisenbahnanlagen in Dublin und Umgebung schwere Schäden angerichtet worden. Der Bahnhof Westland Row, in den die Dublin- und Südostbahn einmündet und von dem die Verbindung nach Kingstown, dem Hafen von Dublin, ausgeht, der also die Verbindung mit England vermittelt, wurde sofort von den Aufständischen besetzt, ebenso der Bahnhof Broadstone der Midland-Großen Westbahn. Westland Row konnte gegenüber den Truppen von den Aufständischen nicht behauptet werden. Ehe die Truppen aus Curragh, dem Lager und Truppenübungsplatz, herbeieilen konnten, hatten die Aufständischen eine Brücke auf der Großen Nordbahn in unmittelbarer Nähe von Dublin so weit beschädigt, daß der Verkehr auf ihr unmöglich war und so die Verbindung mit Belfast ganz unterbrochen war. Bei einer Brücke auf der Midland-Großen Westbahn gelang den Aufständischen die Zerstörung nicht vollständig; es wurde nur ein Gleis unbrauchbar gemacht, so daß der Verkehr auf dem zweiten Gleis alsbald wieder aufgenommen werden konnte. Beim Bahnhof Balls Bridge wurden Vorbereitungen getroffen, um den aus England eintreffenden Truppen entgegenzutreten. Hier befindet sich das Gelände der Pferdeausstellung, die im Frieden alljährlich ein wichtiges Ereignis ist, und der Rennplatz. Es ist also anzunehmen, daß sich hier größere Ausladerampen für Pferde und Fahrzeuge befinden, so daß weiter anzunehmen war, daß hier größere Truppenmengen ausgeladen werden würden. Die Truppen der Aufständischen, die Balls Bridge besetzt hatten, waren aber nur schwach und wurden von den englischen Truppen bald überwältigt.

Schon vor dem Beginn der eigentlichen Unruhen waren auf

der Irischen Großen Süd- und Westbahn Leitungsmaste umgeworfen worden, wodurch ein Zug zur Entgleisung gebracht worden war. Offiziere, die zur Untersuchung des Unfalls entsandt worden waren, erhielten Feuer. Bei einem der Aufständischen soll eine Dienstanweisung „Die einfache und gründliche Zerstörung von Eisenbahnen" gefunden worden sein, so daß es scheint, als ob die Aufständischen die Störung des Eisenbahnverkehrs besonders ins Auge gefaßt hatten. Sie haben auch einigen Schaden angerichtet, doch konnte der Eisenbahnverkehr schon bald nach Wiederherstellung der Ordnung wieder aufgenommen werden. Der Schiffsverkehr zwischen England und Irland war auch durch den Aufstand einige Zeit gestört und mußte stark eingeschränkt werden; er konnte jedoch auch bald wieder aufgenommen werden.

Fremde Erdteile.

— **Die Eisenbahnverbindung zwischen Indien und Ceylon.** Die Herstellung einer Eisenbahnverbindung zwischen dem indischen Festland und der Insel Ceylon mit Hilfe einer Dampffähre hat Anlaß zu heftigen Streitigkeiten zwischen den beteiligten Eisenbahnverwaltungen gegeben. Der wirtschaftliche Erfolg dieses Unternehmens ist weit hinter den Erwartungen zurückgeblieben, die man daran geknüpft hatte, und die Verwaltung der Staatsbahnen von Ceylon macht die Südindische Eisenbahngesellschaft dafür verantwortlich und umgekehrt. Die letztere wirft der Verwaltung der Staatsbahnen von Ceylon vor, sie habe ihre Tarife nicht so eingerichtet, daß sie einen Anreiz zur Benutzung der neuen Verbindung bilden, während die Staatsbahnverwaltung behauptet, die Südindische Eisenbahngesellschaft habe nicht ehrlich gehandelt, indem sie verheimlicht habe, daß sie mit einer Dampfschiffgesellschaft ein Abkommen getroffen habe, durch welches der Verkehr zwischen Indien und Ceylon auf den kürzeren Weg über Tutticoron, bei dem allerdings Umladen der Güter zwischen Schiff und Eisenbahn erforderlich ist, gedrängt wird. Die Unstimmigkeiten zwischen beiden Eisenbahnverwaltungen haben sogar dazu geführt, daß eine Schließung der neuen Verbindung zwischen Ceylon und dem Festland erwogen worden ist. Wenn auch ihre hauptsächliche Bedeutung auf dem Gebiete des Güterverkehrs liegt, so wäre doch namentlich vom Standpunkt des Personenverkehrs die Ausführung dieser Drohung sehr zu bedauern, denn gerade für diesen ist die durch die durchgehende Verbindung herbeigeführte Erleichterung besonders angenehm.

— **Kohlenmangel in Ägypten.** Nach Meldungen englischer Blätter herrscht in Ägypten infolge der verminderten Anfuhr englischer Kohlen und des gleichzeitigen Eintretens einer Steigerung der Kohlenpreise ein großer Mangel an Kohlen, so daß große wirtschaftliche Störungen drohen. Während in normalen Zeiten ungefähr 1½ Millionen Tonnen zum Preise von 2 Pfund eingeführt wurden, sank die Einfuhr im vergangenen Jahre auf 1 Millionen Tonnen und darunter. Für dieses Jahr rechnet man auf nicht mehr als 75 000 t. Der Preis ist dagegen auf 7 bis 8 Pfund gestiegen, was der Bauer, der die Kohlen für die Bewässerungspumpen braucht nicht bezahlen kann. Die Verminderung der Leistungsfähigkeit dieser Pumpen bedeutet einen unberechenbaren Schaden für die ägyptische Landwirtschaft. Man befürchtet, daß die englische Regierung eingreifen wird, um so mehr, als auch den Baumwollpflanzungen auf den Inseln im südlichen Teile von Oberägypten Vernichtung droht.

— **Die Streikbewegung in Amerika.** Aus Neuyork, 11. September, wird gemeldet: Die Vereinigten Gewerkschaften haben gestern abend in einer Versammlung einen Generalstreik sämtlicher Mitglieder der genannten Gewerkschaften, zusammen 500 000 Personen, als Kundgebung der Zustimmung für die ausständigen Eisenbahner und Trambahnwagenangestellten vorgeschlagen. Vor der Durchführung des Streiks ist es notwendig, daß jeder einzelnen Gewerkschaft darüber abzustimmen.

— **Der Eisenbahnbetrieb in Amerika.** Wie die „Köln. Ztg." meldet, enthält die „Wochenschau der Rotterdamsche Bankvereiniging" folgende bemerkenswerte Feststellung zu dem amerikanischen Eisenbahnzwist: „Aus dem Verlauf des Konflikts ergibt sich, daß das, was gegenwärtig in den Vereinigten Staaten vorgeht, nur einen Abschnitt in der Entwicklung bildet, die zu der Verstaatlichung des Eisenbahnbetriebes führt. Die Behörde für den zwischenstaatlichen Verkehr (das Bundesverkehrsamt) wird nun wohl neben ihrem Aufsichtsrecht auch Verwaltungsbefugnisse erhalten und dann in der Lage sein, sich allmählich zu einer Zentralverwaltung auszubilden, von der die eigentliche Leitung der Bahnnetze der Union ausgeht. Auf diese Weise dürfte der Besitz amerikanischer Eisenbahnpapiere viel von seiner Anziehungskraft einbüßen, denn nachdem die Spekulation das Wagnis auf sich genommen und dabei in vielen Fällen erhebliche Beträge eingebüßt haben, wird ihnen bei zunehmender Staatsgewalt im Eisenbahnwesen der Anlaß benommen, in besseren Zeiten Gewinne zu erzielen, in denen sie einen sicherlich berechtigten Lohn für ihre Unternehmungslust und ihr Vertrauen auf die Zukunft Amerikas zu finden hofften. Die Besitzer der festbegründeten Eisenbahn-Schuldverschreibungen dagegen können bei dem gegenwärtigen Kurse nur gut fahren, da diese Papiere auf diese Weise eine Eigenschaft fast als Staatspapiere gewinnen.

— **Altstoffsammelstelle der Seaboard Air Line.** Die Altstoffe der Seaboard Air Line, einer Eisenbahngesellschaft mittleren Umfanges, deren Linien sich an der Küste des Atlantischen Ozeans entlang ziehen, werden in Portsmouth gesammelt, weil dies der geeignetste Platz für den Verkauf ist. Bis vor zwei Jahren wurden die Altstoffe dort ungeordnet im ganzen verkauft. Neuerdings ist aber eine sorgfältige Ordnung der Altstoffe durchgeführt.

Die gesammelten Altstoffe werden mit einem Magnetkran entladen und in einzelne Behälter geordnet, die je etwa eine Tonne Altstoffe aufnehmen können. Diese Behälter können durch Kippen ausgeleert werden. Von hier aus gelangen die Altstoffe in feste Behälter, die größere Mengen aufnehmen können. Sperrige Stücke werden vorher autogen zerschnitten, wenn dadurch ein höherer Verkaufspreis erzielt werden kann. Gleichzeitig werden auch alle Stücke ausgesondert, die als brauchbar zu bezeichnen sind oder durch geringe Ausbesserungen wieder brauchbar gemacht werden können.

Eine besondere Abteilung beschäftigt sich z. B. damit, Stehbolzen zur Wiederverwendung herzurichten und verarbeitet monatlich 35 000 bis 40 000 Stück. Eine andere Abteilung beschäftigt sich mit der Ausbesserung von Kupplungen und Bremsgestängen, Luftdruckbremsen, Wagenfedern, Kleineisen, Gleishebern und anderen Oberbaugeräten. Der Wert der wiedergewonnenen Stücke nach Abzug der Ausbesserungskosten, gewissermaßen also der geschäftliche Reingewinn des Unternehmens, beträgt monatlich rund 35 000 ℳ, wobei der größere Erlös, der aus der Ordnung der Altstoffe erzielt wird, noch nicht berücksichtigt ist.

Eine andere Abteilung, die noch im Ausbau begriffen ist, ist für die Ausbesserung von Schienen und Weichen bestimmt. Erwogen wurde auch die Einrichtung eines Walzwerkes, um aus Abfallstücken Stabeisen herzustellen, da dieses früher in der Hauptsache aus Europa bezogen wurde und nun infolge des Krieges im Preise sehr gestiegen ist. Die Anlage erwies sich aber als unwirtschaftlich, weil sie nicht voll ausgenutzt werden kann. Auch alle Papierabfälle werden in Porthsmouth gesammelt. In der Hauptsache verspricht man sich hieraus einen erzieherischen Wert, indem die Angestellten lernen, daß alle Abfälle einen Wert haben, und zugleich wird auch die Sauberkeit auf den Bahnhöfen dadurch gefördert.

— **Wiederherstellung eines Flußdeiches durch eine amerikanische Eisenbahnverwaltung.** Die südliche Pacific-Bahn besitzt eine Zweiglinie, die von Yuma in Arizona ausgehend, im Tal des Coloradoflusses entlang führt und weiter das Gebiet von Mexiko erreicht. Der Fluß ist eingedeicht; der Deich verläuft in einer Entfernung von einigen 100 m parallel zur Eisenbahn. Der Deichbruch ereignete sich 8 km unterhalb der Landesgrenze, und es drohte nicht nur eine Unterbrechueng des Bahnbetriebes, sondern auch eine Überschwemmung eines Teiles von Süd-Kalifornien. Der Deich selbst war erst vor einigen Jahren angelegt worden, um die regelmäßige Überflutung des Landes durch den Coloradofluß zu beseitigen. Bei der Anlage war das Flußufer über 100 m vom Deichfuß entfernt. Der gänzlich unregulierte Fluß veränderte aber fortwährend sein Bett und kam jedes Jahr dem Deich näher. Vor einem Jahre hat die Regierung diesen Deich an der gefährdeten Stelle durch eine Steinpflasterung geschützt, welche die ganze flußseitige Böschung bedeckte. Der Fluß vertiefte jedoch während des diesjährigen Hochwassers sein Bett unmittelbar neben dem Deichfuß auf 3 m unter dem Gelände und unterhöhlte die Pflasterung. Infolgedessen wurde der Deich auf eine Länge von 700 m fortgespült. Es wäre nun Sache der Regierung gewesen, den Schaden auszubessern. Die Eisenbahnverwaltung zog es aber vor, hierauf nicht zu warten und legte selbst landseitig einen Notdeich von 800 m Länge an, der die Lücke bogenförmig umschließt. Der Notdeich erhielt eine Kronenbreite von 3,3 m und wurde vollständig aus Steinen geschüttet. Es wurde vorher ein Graben von 5 m Tiefe ausgehoben, um den Deich tiefer zu gründen und eine Unterspülung zu vermeiden. Der Aushub geschah durch einen Lokomotivkran mit einer Greifbaggereinrichtung. Zur Herstellung des Deiches wurde vorübergehend ein Anschlußgleis abgezweigt.

Schon vor einigen Jahren hat die Eisenbahngesellschaft auf Ansuchen der Regierung eine Deichausbesserung am Coloradofluß mit einem Aufwande von fast 2 Millionen Dollar vor-

genommen; dieser Betrag ist ihr bis heute noch nicht zurückerstattet worden.

— **Einsturz der Brücke über den St. Lorenzstrom in Quebec.** Aus Quebec wird gemeldet: Der Mittelbogen der großen Auslegerbrücke über den Lorenzstrom, der als Ersatz für die 1907 gebrochenen Brückenteile eingesetzt wurde, ist zusammengebrochen. Viele Arbeiter fielen in den Strom. Die Zahl der Umgekommenen wird auf acht angegeben. Eine Stunde vor dem Einsturz war der mittlere, 69 Fuß lange und 10 Millionen Pfund schwere Bogen unter dem Jubel von tausenden von Zuschauern in Stellung gebracht worden. Wie aus Ottawa gekabelt wird, ist die Schiffahrt auf dem St. Lorenzstrom infolge des Einsturzes der Brücke auf unbestimmte Zeit eingestellt.

Die Brücke von Quebec war die größte Auslegerbrücke der Welt. Am 11. d. M. früh wurde mit der Arbeit begonnen, das Mittelstück der Brücke aufzustellen, wobei die berühmtesten Brückenbauingenieure der Vereinigten Staaten und von Kanada anwesend waren. Das Mittelstück wurde auf Pontons herausgeschleppt und mit Kranen zu den Lagern emporgehißt. Hunderte von Fahrzeugen ließen in diesem Augenblick ihre Dampfsirenen spielen. Alles schien in bester Ordnung zu sein, als plötzlich einer der Träger am nördlichen Brückenlager brach und das Mittelstück an diesem Ende in den Fluß glitt. Da die übrigen Stützen noch hielten, versuchte man in fieberhafter Eile eine Kette um das schwankende Mittelstück zu schlagen. Es war aber bereits zu spät. Mit einem Knall wie von explodierenden Granaten brach eine Stütze nach der anderen und schließlich fiel das Mittelstück der Brücke ins Wasser und verschwand in der Tiefe. Man sah, wie die auf dem Brückengerüst stehenden Arbeiter in den Fluß sprangen. Es kamen sofort Boote zu Hilfe, so daß viele Arbeiter gerettet werden konnten. Nach einer amtlichen Erklärung über das Unglück soll der Träger, der mit dem Südende der Brücke in Verbindung stand, gerissen sein.

Allgemeines.

— **Elektromagnetischer Zeichentisch.** Alle Bestrebungen, die darauf abzielen, den Kriegsverletzten Gelegenheit zu lohnendem Verdienst zu verschaffen, insbesondere in ihrem frühren Berufe, müssen mit Freuden begrüßt und unterstützt werden.

Um es den Einhändigen oder Einarmigen zu ermöglichen, als Konstrukteure oder Zeichner am Reißbrett tätig zu sein, hat die Turbinenfabrik der Allgemeinen Elektrizitäts-Gesellschaft einen elektromagnetischen Zeichentisch hergestellt, dessen Bauart in den im Verlage der A. E. G. erscheinenden „B. E. W.-Mitteilungen" vom Juni 1916, Nr. 6, beschrieben ist. Danach sind Vorkehrungen getroffen, die das Festhalten der Reißschiene, Winkel, Kurvenlineale und anderer Zeichengeräte auf der Platte ohne Zuhilfenahme der Hände bewirken, wobei eine unbeabsichtigte Verschiebung der Zeichengeräte verhindert werden soll und eine beabsichtigte Verschiebung ohne besondere Zwischenvorrichtungen ausgeführt werden kann. Zu diesem Zwecke werden zwischen der Zeichenplatte und den Zeichengeräten elektromagnetische Kräfte zur Wirkung gebracht, die die Zeichengeräte in ihrer Lage mit genügender Kraft festhalten, und zwar dadurch, daß innerhalb der Zeichenplatte in geringen Abständen Elektromagnete angeordnet sind. Während die Reißschiene aus Holz besteht und mit Parallelführung am Zeichenbrett befestigt ist, sind die sonstigen Zeichengeräte aus magnetisierbarem Material hergestellt oder damit belegt. Sie dienen somit als Anker für die in der Zeichenplatte angeordneten Elektromagnete und werden von letzteren festgehalten, sobald sie so über den Magnetpolen liegen, daß geschlossene Kraftlinienbahnen entstehen; es ist eine genügende Anzahl von Magneten in der Zeichenplatte vorgesehen und dadurch erreicht, daß die Geräte praktisch in jeder Lage des Zeichengerätes auf der Zeichenplatte festgehalten werden können.

Der Zeichentisch wird vorteilhaft an ein vorhandenes Lichtleitungsnetz durch Kabel angeschlossen; doch können auch besondere Kraftspeicher die Erregung der Elektromagnete bewirken. Der Kraftaufwand soll bei dauernder Einschaltung sämtlicher Magnete etwa 0,3 Kilowatt stündlich betragen. Sind kleinere Zeichnungen anzufertigen, so kann eine Schaltung vorgenommen werden, die es ermöglicht, zwecks Stromersparnis nur einen Teil der regelrecht das ganze Brett beherrschenden Magnete unter Strom zu halten.

Die Einschaltung der Magnete erfolgt durch einen Quecksilber-Fußkontakt, so daß ein Stromverbrauch nur während der Dauer des Strichziehens eintritt. Das Verschieben und Einstellen der Zeichengeräte erfolgt in stromlosem Zustand; hierdurch soll erreicht werden, daß außer der Stromersparnis das Verschieben der Geräte schnell und leich vonstatten geht und diese durch den fortfallenden Anpressungsdruck die Zeichnungen nicht beschädigen. Die Zeichenmaßstäbe werden zweckmäßig an den Zeichenwinkeln mit angebracht.

Die Vorrichtung wird in der „Sonderausstellung von Ersatzgliedern und Arbeitshülfen für Kriegsbeschädigte" in der „Ständigen Ausstellung für Arbeiterwohlfahrt, Reichsanstalt" in Charlottenburg, Fraunhofer-Straße 11—12, während der Besuchszeit im Betriebe vorgeführt.

Rechtspflege.

— **Enteignung (Preußisches Gesetz vom 11. Juni 1874). Vereinbarung des Rechtsweges ohne vorheriges Verfahren vor der Verwaltungsbehörde.** (Entscheidung des Reichsgerichts vom 20. Oktober 1915.) Die Parteien können vereinbaren, daß der Anspruch auf Entschädigung für die — auf Grund eines verliehenen Enteignungsrechts erfolgte — Rechtsentziehung oder Rechtsbeschränkung unter Umgehung des Verfahrens vor der Verwaltungsbehörde sofort im Rechtswege geltend gemacht werden solle. Eine solche Vereinbarung liegt darin, daß der Beklagte in der zweiten Berufungsinstanz erklärt hat, er halte die Einrede der Unzulässigkeit des Rechtsweges nicht mehr aufrecht, und daß der Kläger diese Erklärung angenommen hat. Es ist nicht richtig, daß die Entscheidung des Reichsgerichts, Zivilsenat Bd. 74, 67 einen Fall des § 16 des Enteignungs-Gesetzes betrifft, oder daß in ihm die Ansicht vertreten wird, daß eine betreffende Vereinbarung nur im Fall des § 16 zulässig sei. Ein öffentliches Interesse an der vorgängigen Durchführung des Verwaltungsverfahrens in denjenigen Fällen, in denen es zur Durchführung der Enteignung nicht erforderlich ist und es nur noch der Feststellung der Entschädigung bedarf, wird vom Gesetzgeber nicht anerkannt (vgl. Eisenbahnrechtl. Entsch. 12, Nr. 107). Einer besonderen Form bedarf die Vereinbarung nicht; es genügt jede, wenn auch nicht ausdrücklich verabredete Einigung der Parteien. (Recht 19, Seite 638.)

— **Haftung des Absenders für den durch das Gut angerichteten Schaden. Beweislast.** (Urteil des AG. Mannheim vom 10. Juni 1913. Aktenzeichen 6 Z. H. 813.)

Die Beklagte gab bei der Güterabfertigungsstelle des Klägers (Eisenbahnfiskus) in Mannheim zwei Korbflaschen „Antiformin" zur Beförderung nach Königshofen auf. Der für die Sendung ausgestellte Frachtbrief enthielt den Vermerk „Allgemeine Erklärung, weil unverpackt". Bei der Ankunft in Königshofen war eine der Korbflaschen zerbrochen und ihr Inhalt ausgelaufen. Das ausgelaufene Antiformin hatte die im gleichen Wagen beförderten Güter zum Teil beschädigt. Der Kläger mußte dafür Ersatz in Höhe von 224 ℳ leisten und forderte diesen Betrag von der Beklagten zurück. Er behauptete, der Schaden sei aus dem (äußerlich erkennbaren und im Frachtbrief bescheinigten) Mangel der Verpackung entstanden. „Antiformin" sei zudem ein giftiger und ätzender Stoff und deshalb nur bedingungsweise zur Beförderung mit der Eisenbahn zugelassen. Es hätte mit den beschädigten Nahrungs- und Genußmitteln nicht zusammen verladen werden dürfen und es unterliege auch hinsichtlich der Verpackung besonderen, von der Beklagten nicht eingehaltenen Vorschriften. Die Firma, welche das Antiformin herstelle, lasse es als Feuergut stets in Feuerwagen befördern. Die Beklagte habe die Gefährlichkeit des Gutes im Frachtbrief nicht vermerkt, sondern lediglich „Antiformin" als Inhalt der Sendung angegeben. Das Gut sei daher ohne Kenntnis seiner Eigenschaft angenommen und im gewöhnlichen Stückgutwagen befördert worden. Der Schaden sei somit auch eine Folge der ungenügenden Eintragung im Frachtbrief.

Die Beklagte beantragte Klageabweisung mit folgender Begründung:

Sie habe das Antiformin unter dieser Bezeichnung schon seit 12 Jahren in derselben Weise wie hier verschickt. In den ersten Jahren habe sie das Antiformin immer an der sogenannten Säurerampe abladen müssen, seit 5 Jahren müsse sie das aber nach einer Mitteilung der Güterabfertigungsstelle nicht mehr. Sie treffe danach kein Verschulden, wenn das Gut im gewöhnlichen Stückgutwagen befördert worden sei und nicht im Feuerwagen. Sie bestreite übrigens, daß „Antiformin" ein giftiger Stoff und daß die Korbflasche infolge der angeblich mangelhaften Verpackung zerbrochen sei, vielmehr liege hier ein Verschulden der Eisenbahn vor.

Die Klage wurde abgewiesen. In den Gründen ist ausgeführt:

Der Kläger stützt seinen Anspruch auf Schadenersatz gegenüber der Beklagten auf die Bestimmungen der §§ 57 und 62 der Eisenbahnverkehrsordnung. Was zunächst die Berufung auf § 62 EVO. anbelangt, so ist hierüber folgendes zu bemerken:

Die Beklagte hat mit der allgemeinen Erklärung, auf die im Frachtbrief hingewiesen ist, anerkannt, daß die von ihr aufzuliefernden Güter unverpackt seien. Nach Absatz 4 des § 62 haftet die Beklagte also für den Schaden, der durch das Gut entstanden ist trotz ordnungsmäßiger Behandlung durch

die Eisenbahn. Wenn sich also der Kläger auf § 62 EVO. stützen will, so hat er zu behaupten und zu beweisen: 1. daß die Bahn ordnungsgemäß mit der Korbflasche verfahren ist und 2. daß die Korbflasche trotz dieser ordnungsgemäßen Behandlung zerbrach, weil sie unverpackt war. Eine Vermutung dafür, daß die Korbflasche ordnungsgemäß von der Eisenbahn behandelt wurde oder daß ein Zerbrechen nur auf die ungenügende Verpackung zurückzuführen sei, wenn eine solche ungenügende Verpackung vorliegt, besteht nicht, insbesondere kennt weder das Handelsgesetzbuch noch die Eisenbahnverkehrsordnung eine derartige gesetzliche Vermutung für den Fall des § 62 EVO., also für den Fall, daß es sich um die Haftbarmachung des Absenders für Schäden handelt, die infolge des unverpackten Zustands des Gutes Dritten zugefügt worden sind. Die in § 459 HGB. und § 86 EVO. ausgesprochene derartige Vermutung bezieht sich nur auf den Fall, daß der Absender die Eisenbahn für einen Schaden, den das Gut selbst erlitten hat, haftbar machen will und die Vermutung gilt nur dann, wenn ein eingetretener Schaden den Umständen nach auf die Beschaffenheit des Gutes zurückgeführt werden kann. Selbst wenn man also in analoger Anwendung des § 86 EVO. auch für die Fälle des § 62 EVO. eine Vermutung dafür zulassen würde, daß der Schaden infolge des unverpackten Zustandes des Gutes entstanden sei, könnte dies immer nur dann gelten, wenn ein Schaden entstanden ist, der den Umständen nach auf den unverpackten Zustand des Gutes zurückgeführt werden kann. Der unverpackte Zustand der Korbflasche ist für sich allein kein derartiger Umstand, der vermuten ließe, daß die Flasche deshalb zerbrochen ist. Vielmehr hätte der Kläger diese Umstände anzugeben, aus denen sich ergeben würde, daß danach die obige Vermutung gerechtfertigt wäre. Der Kläger hätte also darzutun, bei welcher Gelegenheit und dergl. die Korbflasche zerbrach.

Solange der Kläger dies nicht tut, versagt die Vermutung und es bleibt somit (auch wenn man — wie gesagt — § 86 EVO. analog anwenden wollte) bei der allgemeinen Regel, daß der Kläger nachzuweisen hat, daß die Flasche infolge des unverpackten Zustandes zerbrochen ist. § 62 EVO. gibt dem Kläger nur die Möglichkeit, seine Schadensersatzansprüche geltend zu machen, ändert aber nichts an den allgemeinen Regeln über die Beweiskraft; vielmehr ergibt sich aus der Fassung des § 62 EVO. selbst, wonach der Absender „bei ordnungsgemäßer Behandlung" durch die Eisenbahn haftet, daß der Kläger diesen Beweis zu erbringen hat. Er hat darzutun, daß die Flasche ordnungsgemäß behandelt wurde und daß sie zerbrach, weil sie unverpackt war. Je nach den vom Kläger zu beweisenden Umständen, kann dann vielleicht vermutet werden, daß die Bahn ordnungsgemäß verfuhr und das Zerbrechen auf den unverpackten Zustand der Flasche zurückzuführen war.

Da der Kläger die oben bezeichneten Beweise nicht geführt hat, war die Klage, soweit sie sich auf § 62 EVO. stützt, abzuweisen.

Nun gründet sich die Klage aber auch noch auf § 57 in Verbindung mit § 54 EVO. Der Kläger behauptet nämlich, das von der Beklagten versandte Antiformin sei ein giftiger und ätzender Stoff, der nur bedingungsweise zur Beförderung zugelassen sei. Die Beklagte habe diese Eigenschaft des Antiformins im Frachtbrief nicht angegeben und sie hafte daher gemäß § 57 EVO. für alle Folgen, die aus dieser ungenügenden Eintragung im Frachtbrief entstanden seien, also auch für den Schaden, der infolge des Zerbrechens der Korbflasche erwachsen sei. Der Kläger will damit offenbar behaupten, daß das Antiformin, wenn die Beklagte es als giftig oder ätzend bezeichnet hätte, zwar zur Beförderung angenommen worden, aber so transportiert worden wäre, daß ein Schaden für andere Güter auch im Falle des Zerbrechens der Flasche nicht entstanden wäre. Selbst wenn man aber annimmt, daß die Eisenbahn tatsächlich so verfahren wäre, genügt dies nicht, um die Haftbarkeit der Beklagten zu begründen. Eine Schadensersatzpflicht bestände vielmehr nur dann, wenn der Schaden infolge des giftigen oder ätzenden Zustandes des Gutes herbeigeführt worden wäre, also dadurch, daß die Eigenschaft des Gutes, die dessen Beförderung nach der Anlage C der EVO. notwendig gemacht hätte, den Schaden herbeigeführt hätte. Dies ist hier aber nicht der Fall, sondern der Schaden wurde, wie der Kläger selbst erklärt, dadurch hervorgerufen, daß das Gut zerbrach. Daß dieses Zerbrechen infolge der giftigen oder ätzenden Eigenschaft des Inhalts erfolgte, behauptet der Kläger selbst nicht.

Es fehlt also schon nach dem Klagvorbringen an dem Kausalzusammenhang zwischen der giftigen oder ätzenden Eigenschaft des Gutes und dem herbeigeführten Schaden.

Die Klage ist daher auch abzuweisen, soweit sie sich auf § 57 der Eisenbahnverkehrsordnung stützt.

Ein nicht uninteressantes Urteil, dem man jedenfalls hinsichtlich der Verteilung der Beweislast beistimmen muß (A. M. Eger EVO. III. Aufl. Anm. 277; dagegen wohl Senckpiehl E. 26. 352 ff., Rundnagel Beförderungsgeschäfte S. 336/7, Kittel EVO. Bem. 5 zu § 62). H.

Amtliche Mitteilungen der Geschäftsführenden Verwaltung.

Eröffnung und Schließung von Stationen.

Eisenbahndirektionsbezirk Magdeburg. Am 1. Oktober d. J. wird der an der Bahnstrecke Magdeburg-Berlin zwischen den Stationen Großwusterwitz Stb. und Brandenburg Stb. neuerrichtete Bahnhof 2. Klasse Kirchmöser für die Abfertigung von Personen, Gepäck, Expreßgut, Eil- und Frachtstückgütern, Wagenladungsgütern, Leichen, Sprengstoffen für die Militärverwaltung sowie für den Privatdepeschenverkehr eröffnet werden. Ausgeschlossen ist die Abfertigung von Fahrzeugen und Gegenständen, zu deren Ver- und Entladung eine Kopf- oder Seitenrampe erforderlich ist. Mit der Inbetriebnahme des neuen Bahnhofs wird der an derselben Strecke gelegene Haltepunkt Gränert geschlossen. Die Entfernungen betragen: zwischen Brandenburg Stb. und Kirchmöser 11,75 km und zwischen Großwusterwitz Stb. und Kirchmöser 3,45 km.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Niederländische Staatseisenbahnen. Der an der Strecke Groningen-Assen gelegene Bahnhof Haren, der bisher nur dem Verkehr von Personen, Hunden und Gepäck diente, ist am 15. September d. J. auch für den Bestell-, Eil- und Frachtgüter-Verkehr eröffnet worden.

Änderung von Stationsnamen.

Eisenbahndirektionsbezirk Danzig. Vom 1. Oktober d. J. ab erhält der an der Strecke Marienburg (Westpr.)-Graudenz gelegene Bahnhof 4. Klasse Roggenhausen die Bezeichnung Roggenhausen (Westpr.).

Vereins-Güterwagenparkverzeichnisse.

Das Vereins-Güterwagenparkverzeichnis Nr. 41a — Königliche Eisenbahndirektion Königsberg i. Pr. — ist neu herausgegeben worden und zur Verteilung gelangt.

Rundschreiben der Geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. VI 86 vom 6. September d. J. an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend die Sammlung von Vereins-Güterwagenparkverzeichnissen (abgesandt am 11. September d. J.).

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Güterverkehr.

Ausnahmetarif für leere, gebrauchte Jutesäcke usw. Tfv. 2 II g.

Mit Gültigkeit vom 1. Oktober 1916 wird der Ausnahmetarif unter entsprechender Ergänzung der Anwendungsbedingungen auf „Getreidesäcke, leere, gebrauchte beim Versand von Getreidemühlen" beschränkt und mit Ablauf des 31. Dezember 1916 aufgehoben. — Näheres im Tarif- und Verkehrsanzeiger. Auskunft geben die Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbureau, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 14. September 1916. (1213)
Königliche Eisenbahndirektion.

Güterverkehr zwischen den deutschen Militäreisenbahnen des östlichen Kriegsschauplatzes und deutschen Eisenbahnen.

Am 15. September 1916 tritt der Tarif für den öffentlichen Güterverkehr zwischen Stationen der im deutschen Militärbetrieb befindlichen Eisenbahnen des östlichen Kriegsschauplatzes einerseits und deutschen Stationen andererseits in Kraft. Er enthält Frachtsätze für Brennholz, Grubenholz sowie für Stamm- und Stangenholz bis zu 2,5 m lang zur Verarbeitung durch Zellstoffabriken und Holzschleifereien. Druckstücke des Tarifs sind zum Preise von 25 ₰ käuflich.

Bromberg, 11. September 1916. (1208)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Rheinisch-Bayerischer Verkehr. Tarif vom 1. April 1908.

I. Mit sofortiger Gültigkeit ist in der Schnittafel A des A.-T. 1 b nachzutragen:

	bis zum Schnittpunkt I	II
Obertshausen	—	13

II. Der Stationsname Repelen wurde in „Rheinkamp" geändert.

München, 9. September 1916. (1209)
Tarifamt der K. Bayer. St.-E.-B. r. d. Rh.

Ostdeutsch- und mitteldeutsch-südwestdeutscher Tierverkehr.

Am 20. September 1916 wird die Station Konstanz der Badischen Staatseisenbahnen in den direkten Verkehr einbezogen. Nähere Auskunft erteilen die beteiligten Abfertigungsstellen.

Erfurt, den 10. September 1916. (1210)
Königliche Eisenbahndirektion.

Güterverkehr mit den besetzten Gebieten Rußlands.

Der mit Bekanntmachung vom 26. Juli 1916 veröffentlichte, mit Bekanntmachung vom 10. August 1916 auf den gesamten preußisch-hessischen Staatsbahnbereich ausgedehnte Tarif für frisches Kern-, Stein- und Beerenobst aus den besetzten Gebieten in Rußland wird mit sofortiger Gültigkeit auch für den Verkehr nach den Stationen der Königlich Sächsischen Staatseisenbahnen eingeführt.

Bromberg, 9. September 1916. (1201)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Südwestdeutsch-schweiz. Güterverkehr.

Am 20. September 1916 tritt ein zeitweiliger Ausnahmetarif für frische Äpfel und Birnen, unverpackt oder in Säcken verpackt, bei Frachtzahlung für mindestens 10 000 kg, ab schweizerischen Stationen nach badischen, elsaß-lothringischen und pfälzischen Stationen in Kraft. Die Frachtsätze dieses Tarifes sind niedriger als jene des südwestdeutsch-schweiz. Tarifhefts 13. Der Tarif kann zu 40 ₰ von den beteiligten Verwaltungen und von unserem Verkehrsbureau bezogen werden.

Karlsruhe, 10. September 1916. (1203)
Großh. Generaldirektion
der Staatseisenbahnen.

Güterverkehr der badisch-schweiz. Übergangsstationen mit der Schweiz.

Im Gütertarif Waldshut usw. — Schweiz (Nachtrag XV, Seite 2) ist bei Ausnahmetarif Nr. 22 nachzutragen: „Zuschläge im Verkehr mit Waldshut = 3 cts für 100 kg."

Karlsruhe, 11. September 1916. (1202)
Gr. Generaldirektion
der Bad. Staatseisenbahnen.

Badischer Gütertarif.

Mit sofortiger Gültigkeit wird das Warenverzeichnis des Ausnahmetarifs 1b für Holz durch Aufnahme folgender Tarifstelle ergänzt: e) Bündelholz und Abfallspäne wie in Ziffer 9 der Stelle Holz des Spezialtarifs III genannt.

Karlsruhe, 11. September 1916. (1211)
Gr. Generaldirektion
der Staatseisenbahnen.

Süddeutsch-österreichischer Verkehr. Eisenbahngütertarif Teil II, Hefte 2—5 vom 1. Juli 1911.

Mit Wirksamkeit vom 15. November 1916 werden die Tarifbestimmungen und Frachtsätze der Abteilung C des Ausnahmetarifs 68 für Magnesitziegel usw. aus Österreich ohne Ersatz aufgehoben.

München, 11. September 1916. (1207)
Tarifamt der K. Bay. St.-E.-B. r. d. Rh.,
namens der Verbandsverw.

Niederschlesischer Staats- und Privatbahn-Kohlenverkehr, Heft 1 vom 1. Oktober 1913.

Die an der Neubaustrecke Riesenburg-Miswalde gelegenen Stationen Alt Christburg, Jakobsdorf (Kr. Rosenberg, Westpr.) und Münsterberg (Kr. Mohrungen) werden mit sofortiger Gültigkeit und die übrigen Stationen Groß Teschendorf, Riesenkirch und Vorwerk (Kr. Mohrungen) mit dem Tage der Eröffnung für den Wagenladungsverkehr in den Tarif einbezogen. Näheres enthält der Gemeinsame Tarif- und Verkehrsanzeiger der Preuß. Staatseisenbahnen

Breslau, 12. September 1916. (1206)
Königliche Eisenbahndirektion.

---

a) Mitteldeutsch-südwestdeutscher.
b) Mitteldeutsch-bayerischer Güterverkehr.

Am 1. Oktober 1916 werden aufgenommen in den Tarif zu a die württembergische Station Ruchsen, sowie die Stationen Döberitz (Kreis Westhavelland), Hohennauen und Spaatz der Brandenburgischen Städtebahn, ferner in den Tarif zu b die drei letztgenannten sowie die Stationen Premnitz und Pritzerbe derselben Bahn.

Näheres bei den beteiligten Abfertigungsstellen.

Erfurt, den 9. September 1916. (1204)
Königliche Eisenbahndirektion.

Ausnahmetarif 2 IV 1 für Nußbaumrinde.

Mit Gültigkeit vom 20. September 1916 tritt für die Dauer des Krieges ein Ausnahmetarif 2 IV 1 für Nußbaumrinde, auch gemahlen oder sonst zerkleinert zur Herstellung von Gerbstoffen im Inlande im Bereich einer großen Anzahl deutscher Bahnen in Kraft. Abzüge des Tarifs (Preis 5 Pf.) sind durch die Güterabfertigungen, sowie das Auskunftsbureau, hier, Bahnhof Alexanderplatz, zu beziehen.

Berlin, den 13. September 1916. (1214)
Königliche Eisenbahndirektion.

2. Personen- und Gepäckverkehr.

Preußisch-Sächsischer Staatsbahn-Privatbahn-Personen- und Gepäckverkehr.

Im Verkehr mit Stationen der Kleinbahn Höchst-Königstein tritt vorläufig keine Änderung der Fahrpreise für den Personen- und Gepäckverkehr ein.

Hannover, 11. September 1916. (1205)
Königliche Eisenbahndirektion.

3. Verdingungen.

Verdingung von Oberbaumaterialien für die Preußisch-Hessischen Staatseisenbahnen:

Gruppe A: 200 000 Schrauben-Unterlagsplatten für gekuppelte Holzschwellen, 300 000 Stützwinkel, 350 000 Futterbleche, 500 Schraubensicherungen, 500 Unterlagsscheiben, 4000 Schwellenplatten, 25 000 Unterlagsplättchen, 10 000 Unterlagen, 3000 Zungendrehstühle, 90 000 Gleitstühle, 10 000 Zungenkloben, 8000 Stehlager, 7000 Zungenverbindungsstangen, 18 000 Weichenbockstangen, 13 000 Fernstellstangen, 151 t Seitenbleche, 86 t Querwinkel, 5000 Gewichtshebel, 12 000 Schienenführungsstücke und Schienenführungswinkel.

Gruppe B: 9000 gußeiserne Unterlagsplatten, 50 000 Mutterstellkappen, 50 000 Muttersicherungen, 6000 Weichenböcke, 300 t Gußteile zu Weichen.

Gruppe C: 3 000 000 Hakennägel, 10 000 Stützknaggen.

Gruppe D: 3 000 000 Schwellenbezeichnungsnägel, 4 000 000 Unterlagsringe, lieferbar in der Zeit vom 15. November 1916 bis 15. April 1917.

Die für jede Gruppe zu benutzenden Angebothefte nebst Zeichnungen und Bedingungen sind in **unserer Bureaukasse, Hallesches Ufer 35/36** hier zur Einsichtnahme ausgelegt oder können unter **Angabe der Gruppe** von unserer Bureaukasse gegen porto- und bestellgeldfreie Bareinsendung von 3.50 ℳ für Gruppe A, 2,50 ℳ für Gruppe B, 1 ℳ für Gruppe C, 1 ℳ für Gruppe D und 50 Pf. für jedes weitere einzelne Angebotheft an **unsere Hauptkasse Hallesches Ufer 35/36** auch durch Einzahlung auf **unser Postscheckkonto Nr. 14 432** bezogen werden.

Die Angebote sind jede Gruppe für sich verschlossen mit der Aufschrift **„Angebot auf Lieferung von Oberbaumaterialien Gruppe . . ."** versehen, portofrei bis zum Eröffnungstermin am 10. Oktober 1916, vormittags 10 Uhr an **uns** einzusenden.

Ende der Zuschlagsfrist 10. November 1916.

Berlin SW. 11, den 9. September 1916.
Hallesches Ufer 35/36. (1212)
Königliches Eisenbahn-Zentralamt.

4. Verkauf von Altmaterialien.

1042 t abgängige Schienen, Schwellen usw. sollen öffentlich verkauft werden. Termin dafür ist auf den **18. September 1916**, vormittags 11½ Uhr, festgesetzt. Verschlossene und mit entsprechender Aufschrift versehene Angebote sind bis zu diesem Zeitpunkte portofrei an uns einzureichen. Die Verkaufsunterlagen liegen in unserem Bureau I, Zimmer 131 unseres Verwaltungsgebäudes, aus und werden gegen Einsendung von 1 ℳ in bar abgegeben. Zuschlagsfrist: 26. September 1916.

Saarbrücken, im September 1916. (1215)
Königliche Eisenbahndirektion.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Eisenbahndirektions-Präsident a. D. v. Mühlenfels in Berlin.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nummer 74. 20. September 1916. LVI. Jahrgang.

Inhalt:

Die Eisenbahnen Großbritanniens und ihre Zukunft.

Die Donaukonferenz.

Zum Einsturz der Quebecbrücke in Kanada am 11. September 1916.

Nachrichten.

Deutschland: Das Ende der Sommerzeit und die Rückkehr zur Mitteleuropäischen Zeit. — Bauarbeiten an der Berliner Nord-Süd-Bahn. — Kartoffelversand in Württemberg. — Die Verwertung der Sicherheiten zur Kriegsanleihe. — Zur Sicherung der Sonnenblumenernte. — Kriegsanleihe-Zeichnung. — Personalnachrichten.

Österreich: Strafnachlaß bei Dienstvergehen der Bediensteten der österreichischen Staatsbahnen. — Wirtschaftliche Lage des Braunkohlenbergbaus im nordwestlichen Böhmen. — Personalnachrichten.

Ungarn: Vollversammlung der Vereinigten Arader und Csanader Eisenbahnen.

Übrige europäische Länder: Italienische Mittelmeerbahn. — Die Kohlenversorgung Italiens. — Die Eisenbahner in Südwales. — Neue bulgarische Eisenbahnlinie. — Neue russische Eisenbahnanleihe. — Erweiterung des öffentlichen Verkehrs im Bezirk der Militär-Eisenbahndirektion Wilna. — Der Verkehr mit Archangelsk. — Die ersten Kulitransporte in Rußland.

Fremde Erdteile: Zur Änderung der Spurweite bei den japanischen Eisenbahnen. — Einkommen der amerikanischen Lokomotivführer. — Eisenbahnfähre über den Lorenzstrom.

Amtliche Bekanntmachungen.

Die Eisenbahnen Großbritanniens und ihre Zukunft.

Die Eisenbahnen von England und Schottland mit Ausnahme einiger Kleinbahnen und der Londoner Röhrenbahnen werden bekanntlich während des Krieges von Staatswegen betrieben. Der Staat hat zwar kein Eigentum an ihnen erworben, läßt aber ihren Betrieb durch einen Betriebsausschuß — Railway Executive Committee — leiten, als ob es sich um ein einheitliches Netz handelte. Da der Betriebsausschuß aus lauter Eisenbahnbeamten besteht — nur sein Vorsitzender, der Handelsminister, ist in ihm ein Vertreter des Staates —, so hat sich an den Betriebsverhältnissen tatsächlich nur wenig geändert; es sind nur gewisse Schranken gefallen, die infolge des Umstandes, daß die englischen Eisenbahnen sich aus den Netzen einer großen Anzahl von Privatgesellschaften zusammensetzen, für den Verkehr bestanden. Die rechtliche Grundlage für die Übernahme des Eisenbahnbetriebes durch den Staat bildet das Cardwell-Gesetz von 1871, das, nach der Zeit seiner Entstehung zu schließen, wohl unter dem Eindruck der Erfahrungen des deutsch-französischen Krieges in bezug auf die Wichtigkeit der Eisenbahnen für die Kriegführung entstanden sein mag. Es ermächtigt die Regierung, die Eisenbahnen von Großbritannien oder einen Teil davon zu übernehmen, um die schnelle und ungehinderte Beförderung von Truppen und Heergerät, worunter auch die Truppen und das Eigentum der Flotte zu verstehen sind, zu gewährleisten, wenn ein Notstand eintritt, in dem es für die Regierung erforderlich ist, daß sie die vollständige Herrschaft über die Eisenbahnen besitzen muß. Ein Übergang des Eigentums ist aber hiermit nicht gemeint, denn das Recht, die Eisenbahnen von Staats wegen zu betreiben, muß allwöchentlich durch eine Königliche Verordnung erneuert werden. Das Personal der Eisenbahngesllschaften bleibt bei dem jetzigen Zustand auf seinen Posten, alle Dienstvorschriften der einzelnen Verwaltungen bleiben bestehen und die Allgemeinheit merkt verhältnismäßig wenig von den Veränderungen, die der Krieg in den Rechtsverhältnissen der Eisenbahnen mit sich gebracht hat.

Wenn ein über 40 Jahre altes Gesetz zum ersten Male angewendet wird, so ist es nicht zu verwundern, daß gewisse Unklarheiten entstehen, und so empfindet man denn zurzeit in England eine gewisse Unsicherheit in bezug auf die augenblickliche Rechtslage der Eisenbahnen, noch mehr aber in bezug auf die Zukunft. Die Zeitschrift „Engineer" wirft daher die Frage auf: Was wird aus den englischen Eisenbahnen nach dem Kriege? und diese Frage ist interessant genug, um sie auch hier zu erörtern. Engineer zergliedert die Hauptfrage in drei Unterfragen: 1. Welche Vorteile hat der gegenwärtige Zustand, abgesehen von seinem Einfluß auf die Bewegungen von Heer und Flotte? 2. Warum soll er nicht nach dem Kriege beibehalten werden? und 3. Wie sollen die Schwierigkeiten überwunden werden, die die Rückkehr zum früheren Zustande mit sich bringen wird?

Die englischen Eisenbahnen sind bekanntlich reine Privatunternehmungen; der Staat hat sie nicht nur in keiner Weise unterstützt, sondern ihnen sogar durch seine Gesetzgebung manches Hindernis in den Weg gelegt. Ihre Verstaatlichung bildet einen wesentlichen Punkt im Programm der Arbeiterpartei, wird aber von anderer Seite mit großer Lebhaftigkeit bekämpft. Auch jetzt, wo es sich nicht um Staatsbesitz, sondern nur um Staatsbetrieb handelt, sind die Aussichten über die Zweckmäßigkeit der zurzeit getroffenen Maßnahmen für die Allgemeinheit geteilt. Daß der jetzige Zustand mancherlei Vorteile hat, wird anscheinend allgemein anerkannt; es wird daher verlangt, daß er beibehalten wird. Von gewisser Seite — und zu ihr gehören die Eisenbahnbeamten und die Vertreter der Arbeiter — wird geltend gemacht, daß die Rückkehr zu den früheren Verhältnissen unmöglich ist und daß deshalb der Staatsbetrieb beibehalten werden muß. Den Verfechtern dieser Ansicht wird aber entgegengehalten, daß es Sache der Eisenbahngesellschaften sein wird, den richtigen Weg zur Überleitung in die Friedensverhältnisse zu finden, und daß es eine müßige Sorge ist, wenn die Allgemeinheit sich hierüber den Kopf zerbricht. Gegen die vollständige Verstaatlichung der Eisenbahnen werden begreiflicher Weise auch jetzt dieselben Bedenken geltend gemacht wie bei jeder früheren Gelegenheit,

bei der diese Frage erörtert wurde; sie gipfeln einerseits in der Schwierigkeit, ja geradezu Unmöglichkeit, die erforderliche ungeheure Summe zum Ankauf der Eisenbahnen aufzubringen und sie bei Staatsbetrieb ebenso zu verzinsen wie bei Gesellschaftsbetrieb, und in den Bedenken, die man gegen die Schaffung eines derartigen großen Heeres von Staatsbeamten hat, wie es durch die Übernahme der Eisenbahnbeamten auf den Staat bedingt sein würde, Bedenken, die sich hauptsächlich darauf erstrecken, daß man befürchtet, diese Beamten würden in ihren politischen Rechten verkürzt und bei den Wahlen von der Regierung abhängig sein. Daß namentlich das letztere Bedenken durch die Verhältnisse in den anderen Ländern mit Staatsbahnen als hinfällig erwiesen wird, übersieht man dabei vollständig. Welche Rolle endlich der Wettbewerb der Eisenbahngesellschaften untereinander bei der Frage der Verstaatlichung spielt, wird auch aus den nachstehenden Darlegungen ersichtlich sein.

Doch nun zur Beantwortung der oben gestellten drei Fragen. Zunächst: Welche Vorteile hat der gegenwärtige Zustand? Die Benutzer der Eisenbahnen merken von der Veränderung der Verhältnisse nur wenig, stärker davon betroffen werden die Eisenbahngesellschaften. Für diese ist namentlich die Entschädigung, die sie für Überlassung ihrer Einrichtungen an den Staat erhalten, von Bedeutung. Alsbald nach Einführung des Staatsbetriebes vereinbarte die Regierung mit ihnen, daß sie ihnen den Gewinn des Jahres 1913 auch unter den jetzigen veränderten Verhältnissen gewährleisten werde, so daß die Eisenbahngesellschaften gar kein Interesse mehr daran haben, ihren Strecken einen lebhaften Verkehr zu sichern. Auch bei einem Rückgang ihrer Einnahmen bleiben ihre Überschüsse dieselben, wie vor dem Kriege, und ebenso nützt ihnen eine Steigerung der Einnahmen nichts. Die nächste Folge dieser Regelung der Verhältnisse war der Wegfall des Wettbewerbs zwischen den verschiedenen Gesellschaften. Alle Strecken werden wie ein Netz betrieben, und die Güter werden infolgedessen über die Strecke befördert, die die beste Verbindung zwischen Versand- und Empfangsort bildet, während früher selbstverständlich jede Gesellschaft bemüht war, alle Transporte über ihre eigenen Strecken zu leiten, auch wenn günstigere Verbindungen im Besitze anderer Gesellschaften vorhanden waren. Nur bei Massengütern wird von dem Grundsatz, die kürzeste Verbindung zu bevorzugen, abgewichen, weil sonst dieser kürzesten Strecke alle Arbeit zufallen würde, ohne daß sie bei der jetzigen Entschädigungsform einer angemessenen Gegenleistung teilhaftig würde, während die längere Verbindung zwischen denselben Orten entlastet würde, ohne daß aber deshalb ihre Einnahmen verringert würden. In dieser Beziehung einen Ausgleich zu schaffen, ist eine der Hauptaufgaben des Eisenbahnbetriebsausschusses. Durch die richtige Verteilung des Güterverkehrs auf die verschiedenen Strecken wird eine beträchtliche Beschleunigung der Transporte gegen früher erzielt, auch gewährleistet sie eine bessere Ausnutzung sowohl des einzelnen Wagens wie auch der gesamten Leistungsfähigkeit der Züge; die Güterschuppen werden dadurch entlastet; in Städten, wo mehrere Bahnhöfe vorhanden sind, wird weiter der Vorteil erreicht, daß die Güter derselben Verkehrsbeziehung regelmäßig auf demselben Bahnhof abgehen und ankommen, was für Versender und Empfänger von erheblichem Wert ist. Zwei Drittel der Güterwagen der englischen Eisenbahngesellschaften werden jetzt als gemeinschaftlicher Wagenpark benutzt. Wenn dies auch nicht gerade durch die Übernahme der Eisenbahnen durch den Staat ermöglicht wird, wie unsere Quelle behauptet, so wird es doch dadurch sehr erheblich erleichtert. Die Zahl der Leerläufe wird infolgedessen sehr beträchtlich vermindert. Alle diese Maßnahmen verbilligen den Betrieb, sind also von Vorteil für die Eisenbahnen, mittelbar also auch für deren Benutzer. Letztere müssen allerdings auch manche Nachteile mit in Kauf nehmen. Der Wettbewerb zwang die Eisenbahngesellschaften zum größten Entgegenkommen gegen ihre Kundschaft, und mit dem Wegfall des Wettbewerbs ist dieses Entgegenkommen stark eingeschränkt worden. Hierüber darf aber der Reisende und der Kaufmann, der namentlich den Vorteil davon beim Versand seiner Güter hatte, nicht klagen, denn er hat dafür nichts bezahlt und verliert also nichts, wenigstens nichts, was sich unmittelbar in Geld ausdrücken ließe. Die Darstellung der hier einschlagenden Verhältnisse benutzt Engineer zu einem törichten Seitenhieb auf Deutschland, dem führenden unter den Ländern mit Staatsbahnen: Hier würde der Reisende und der Kaufmann für die Vorteile, die er in England umsonst hat, teuer bezahlen müssen; müsse doch in Deutschland sogar der Frachtbrief bezahlt werden! Endlich bedingen die heutigen Verhältnisse eine Verminderung des Schreibwerks und auch hierdurch werden die Betriebskosten verringert. Wenn auch die Verbilligung des Betriebes infolge der Gewährleistung der Überschüsse von 1913 durch den Staat in den Rechnungsabschlüssen nicht ersichtlich wird, so ist sie doch zweifellos vorhanden. Die jetzigen Verhältnisse sind also in bezug auf die Betriebskosten von Vorteil, und das kommt, wie schon erwähnt, zwar unmittelbar den Gesellschaften, mittelbar aber auch der Allgemeinheit zugute.

Warum soll der jetzige Zustand nicht nach dem Kriege beibehalten werden? fragt „Engineer" weiter. Die nächstliegende Antwort auf diese Frage ist die, daß dieser Fall im Gesetz nicht vorgesehen ist. Es ist sogar zweifelhaft, ob nicht im Augenblick des Aufhörens der kriegerischen Ereignisse die Eisenbahnen den Gesellschaften zurücküberwiesen werden müssen, auch wenn es zur Herbeiführung des Friedenszustandes erforderlich sein sollte, sie noch im Staatsbetriebe zu lassen. Eine Regelung der einschlägigen Fragen auf dem Wege der Gesetzgebung herbeizuführen, wird die größten Schwierigkeiten haben, namentlich werden die Eisenbahngesellschaften darauf bestehen, alsbald wieder in den Vollbesitz ihres Eigentums zu kommen. Sie erwarten nach Beendigung des Krieges eine gewerbliche Hochflut, von der sie natürlich Vorteil zu ziehen hoffen und wünschen. Bei dem jetzigen System würde ihnen aber eine Handelshochflut nichts nützen. Das Jahr 1913, nach dem ihre jetzigen Einnahmen geregelt sind, bezeichnete zwar seinerzeit einen Gipfelpunkt in der Entwicklung der englischen Eisenbahnen, der heutige Verkehr übersteigt aber, selbst abgesehen von den Transporten für Heer und Flotte, denjenigen des Jahres 1913 erheblich. (Das ist anscheinend eine Folge der Störung der englischen Küstenschiffahrt durch den Krieg.) Die Regierung macht also heute ein gutes Geschäft mit den Eisenbahnen. Außer den Eisenbahngesellschaften werden aber auch die Gewerbetreibenden für die Wiedereinführung des früheren Zustandes sein, weil sie von ihr wieder die Vorteile erwarten, die früher der Wettbewerb mit sich brachte. Daß sie dafür jetzt andere Vorteile haben, werden sie leicht übersehen, da man ja stets geneigt ist, frühere Vorteile höher zu schätzen als gegenwärtige.

Endlich wird gegen die Beibehaltung der Verstaatlichung geltend gemacht, daß die jetzigen Verhältnisse keinen Ansporn für die Eisenbahngesellschaften bilden, Verkehrsverbesserungen einzuführen und Erweiterungsbauten vorzunehmen, sowie ihre Kräfte auf das äußerste anzustrengen. Derartige Anstrengungen sind aber nötig, um nach dem Kriege den verlorenen Handel wieder zu gewinnen und den des Feindes zu erobern. Hiermit macht „Engineer" ein recht interessantes Geständnis über die Verluste, die der Krieg für England zur Folge gehabt hat, und über die Ziele, die es verfolgt. Zur Förderung des Allgemeinwohls scheint es also nötig, daß der frühere Zustand wieder herbeigeführt wird. Der sinnlose Wettbewerb muß aber aufhören, und es muß an seine Stelle ein gesundes Zusammenarbeiten der Gesellschaften treten, das den Handel und Verkehr fördert. Bemerkenswert ist hier, daß der Wettbewerb vor dem Kriege sinnlos genannt wird, während früher das Bestehen dieses Wettbewerbs als ein Hauptgrund für die Beibehaltung der Privatbahnen und sein Wegfall bei einer Verstaatlichung als einer der Hauptgründe gegen letztere geltend gemacht wurde.

Die Schwierigkeiten beim Übergang zum früheren Zustande werden freilich nicht gering sein. Wegen der starken Inanspruchnahme der Eisenbahnwerkstätten durch die Herstellung

von Schießbedarf ist die Instandhaltung der Betriebsmittel vernachlässigt worden. Die Beseitigung der so entstandenen Schäden wird noch dadurch erschwert werden, daß nach dem Frieden sowohl Arbeitskräfte als auch Baustoffe teuer sein werden, so daß sehr erhebliche Kosten aufgewendet werden müssen. Weitere Schwierigkeiten werden entstehen als Begleiterscheinungen der jetzt an die Arbeiter gezahlten Kriegszuschläge. Die Arbeiter werden diese Zuschläge nicht wieder missen wollen, die Eisenbahngesellschaften werden aber kaum in der Lage sein, sie zu bezahlen. Bei der Großen Nordbahn sind z. B. für diesen Zweck zurzeit jährlich 30 000 £ aufzuwenden, obgleich die Eisenbahngesellschaft nur einen Bruchteil dieser Last zu tragen hat. Müßte sie den Zuschlag voll aus eigenen Mitteln zahlen, so würden im Jahre 1915 statt des Betrages von 890 000 £ nur 620 000 £ für die Dividende verfügbar gewesen sein. Von den übrigen Eisenbahngesellschaften wird sogar behauptet, daß etwa die Hälfte nicht nur keine Dividende hätte ausschütten, sondern nicht einmal den Kriegszuschlag hätte zahlen können, wenn letzterer in voller Höhe zu ihren eigenen Lasten ginge. Um diese Schwierigkeiten zu beseitigen, sieht „Engineer" nur einen Ausweg, nämlich eine Erhöhung der Frachtsätze und sonstigen Gebühren, ein Ziel, nach dem die Eisenbahngesellschaften schon lange streben. Wird ihnen aber eine solche Erhöhung zugestanden, so werden das die Reisenden und die Gewerbetreibenden sehr bitter empfinden.

Aus all den vorstehenden Darlegungen geht hervor, daß England, ganz abgesehen von den rein militärischen Ereignissen auf dem Kriegsschauplatze, vom Kriege schwer betroffen wird, daß namentlich in seinem Wirtschaftsleben sehr erhebliche Schwierigkeiten teils eingetreten, teils noch zu erwarten sind. Die Behauptung, daß es durch Teilnahme am Kriege ebenso wenig leiden werde, als wenn es neutral bliebe, war also eitle Prahlerei. Nicht außer acht gelassen werden darf außerdem bei Beurteilung der englischen Verhältnisse, daß die geschilderten Umstände nicht nur bei den Eisenbahnen vorliegen, sondern daß auch ein Teil der Rüstungsindustrie im Staatsbetriebe ist und daß alles, was bei den Eisenbahnen geschehen muß, um den Friedenszustand wieder herbeizuführen, auch für jene Zweige des Erwerbslebens gilt. England sieht sich also durch den Krieg vor Aufgaben gestellt, deren Lösung auch nach seiner Beendigung seine Kräfte voll in Anspruch nehmen wird.

Wernekke.

Schlußbemerkung der Schriftleitung.

Wir übergeben obige aus „Engineer" geschöpfte Darstellung im Anschluß an die Mitteilungen des „New Statesman" in Nr. 72 S. 832 d. Ztg. unserem Leserkreise, weil sie höchst lehrreiche Streiflichter auf die mit dem „Staatsbetrieb" in England gemachten Erfahrungen und auf die Verlegenheiten wirft, die man dort bei der zu erwartenden Rückkehr zu dem früheren Zustande empfindet. Wir verhehlen uns aber nicht, daß die Darstellung des „Engineer" erhebliche Lücken aufweist und eine Reihe sich aufdrängender Fragen unbeantwortet läßt. Namentlich sind die Grundsätze, nach denen die Ergebnisse des Kriegsbetriebs vom Staat den Eisenbahngesellschaften gegenüber festgestellt werden sollen, nicht zu erkennen.

Die Donaukonferenz.

Über den Verlauf der Konferenz, über den wir in Nr. 71 S. 821 kurz berichtet haben, geht uns nachstehende ausführlichere Mitteilung zu:

Die zahlreich besuchte Versammlung fand, wie gemeldet, am 4. d. M. im Festsaal der Ungarischen Akademie der Wissenschaften zu Budapest statt.

Um 10¼ Uhr eröffnete Bürgermeister der Haupt- und Residenzstadt Budapest, Dr. Stefan Bárczy, die Konferenz mit einer deutschen Rede. Er betonte in seinen Ausführungen, daß die Tage, die zur Besprechung der mit der Donau zusammenhängenden Interessen vor längerer Zeit bestimmt waren, durch den Eintritt Rumäniens in die Zahl unserer Feinde, dem mächtigen Strom zu einer neuen blutigen Bedeutung verholfen haben, daß aber dies nicht einen Augenblick ein Grund dafür war, die Arbeit zu verschieben, oder gar dem Gedanken an diese Arbeit zu entsagen. . . . Wenn je, so ist jetzt der Strom, der eine von der Natur geschaffene, uralte Verkehrsader unserer Länder ist, zu einem heiligen Fluß geworden, in den, gleichwie er in seinem Laufe unsere Flüsse in sich aufnimmt, auch die Lebensinteressen der verbündeten Mittel- und Balkanmächte sich ergießen.

Der Weltkrieg hat die Bedeutung von Verkehr und Verbindung für das von der Nordsee bis zum Persischen Golf sich erstreckende Kulturgebiet gezeigt. . . .

„Die Bedeutung, die die Donau für unsere Länder besitzt und was sie uns an Kraft gibt, das müssen wir lebendig werden lassen, nutzbar machen, organisieren. Kurz, wir müssen es in möglichst vollständiger Weise ausnützen und anwenden, indem wir es in unsere gesellschaftlichen, wirtschaftlichen und rechtlichen Einrichtungen einfügen. Wir müssen wissen: die Zukunft der Völker, die jetzt im Kampfe bluten, wird nicht nur von der eigentlichen Kriegsarbeit bedingt, sondern auch davon, inwieweit sie schon inmitten der Kämpfe und mit diesen die Grundlagen des Friedenslebens zu schaffen vermag. Wir müssen im voraus die geeignete Art bestimmen, um die Reste materieller und geistiger Kräfte zu höchster Leistungsfähigkeit zu entwickeln und die der Wirtschaft verbliebenen Gelegenheiten durch kluge Organisation, durch Beseitigen der Hindernisse, durch Ebnen der Wege auszunützen. Ein möglichst glatter und dichter Verkehr, planvolle Arbeitsteilung und möglichst gerechte Teilung des Arbeitsertrages mögen das Friedensprogramm des Krieges sein. Zu dieser Friedensarbeit müssen wir uns ebenso planvoll verbinden wie zum Kampfe, dann werden wir auch hier siegen. Auf diesem Friedensprogramm steht aber für die verbündeten Völker nicht zuletzt die Aufgabe der Entwicklung der binnenländischen Flußfahrt. Nicht zuletzt des Donauweges."

„Diese Entwicklung zu ermöglichen, wird Aufgabe der Staaten und Regierungen sein. Bei Friedensschluß und unter dem Schutze des Friedens."

„Diese Entwicklung zu ermöglichen, wird Aufgabe der Staa- Erfahrungen aneinandergereiht und vereinigt werden müssen, damit sich daraus die Organisation bilde, die die Donau in ihrer Gänze für die Ufergegenden so nutzbar machen kann, wie wir die Wasserkraft zur Schaffung von Licht verwenden. Diese Interessenten sind Handel, Industrie und Verkehr der Donauländer und vor allem die Städte, die sich in den Donaugegenden erheben."

„Es ist kein Zufall, daß der Gedanke einer mitteleuropäischen Donaukonferenz dem Kopfe eines Städters, meines Regensburger Kollegen Dr. Bleyer entsprungen ist, in dem ebenso wie in der ihm anvertrauten edlen und schönen Stadt die althergebrachten deutschen städtischen Ueberlieferungen in modernem Geiste leben und weben. Dr. Bleyer, der Mann des praktischen Lebens, der jede Aufgabe nach ihrer Zweckmäßigkeit beurteilt, hat auch daran gedacht, daß wir zum Standort der Beratungen unsere Stadt wählen, die hierfür auch durch ihre geographische Lage ausersehen ist. In der anderen Metropole, in der glänzenden Großstadt, die den Donaulauf schmückt, in der Stadt Wien und in jenem hochsinnigen Manne, der an ihrer Spitze steht, erweckte dieser Gedanke gerade wegen seiner Natürlichkeit und Zweckmäßigkeit kein Mißverständnis. Aus den Bemühungen der drei Bürgermeister, aus den besonderen Beratungen der Interessenten der Staaten ergaben sich die Vorspiele zur Donaukonferenz. Nach diesen Vorspielen tagen nun wir Mandatare der an der Donau gelegenen deutschen, österreichischen und ungarischen Gegenden, Städte sowie der anderen Beteiligten, um die Friedensmittel zur mitteleuropäischen Nutzbarmachung der Donau vorzubereiten. Wir dürfen in unseren Reihen als Gäste auch die Vertreter unseres heldenmütigen und glorreichen bulgarischen Verbündeten begrüßen, die als Bürger eines ebenfalls an der Donau gelegenen Staates gewiß nicht nur akademisches Interesse hierhergebracht hat. Jeder einzelne und alle zusammen wollen von der Donau den größten Nutzen ziehen. Diesem Ziele hat die Freiheit des Donauverkehrs zu dienen, die wir durch internationale Verfügungen und Einrichtungen sichern müssen. Diese wiederum müssen bis zu einem gewissen Grade und in gewissen Punkten die Verknüpfung der handels- und wasserrechtlichen Systeme

an der Donau nach sich ziehen. Die Verkehrsverhältnisse, die Nutzbarkeit und das Erreichen des an den Wasserverkehr sich anschließenden Landverkehrs, die dem beweglichen Verkehr dienenden ständigen Einrichtungen, wie Magazine und Lagerungsstätten, müssen festgelegt werden. Diesen Zielen muß durch den Ausbau der Donau, ihres Bettes, ihrer Ufer, ihrer Mündung gedient werden. Dieses Ziel muß erreicht werden durch die Beseitigung der Verkehrshindernisse, die in der Donau zu finden sind. Diesem Ziele muß gedient werden durch Kanalbauten, die die anderen natürlichen Wasserwege künstlich der Donau anschließen. In all diese Arbeiten, in die Kosten und die später eintretenden rechtlichen und wirtschaftlichen Konsequenzen müssen sich die beteiligten Länder teilen. Sowohl für unsere engere Internationalität der Donau wie für ihre weitere werden wir Einrichtungen benötigen. Erneuerte, neue oder vielleicht einstweilige, bis der Krieg sein Ende erreicht hat."

„Ich hege alle Hoffnungen, daß unsere Vorschläge zu einem sofort arbeitsfähigen, lebendigen Ganzen sich gestalten werden. Zu einer Zeit, in der die Verwüstung an so vielen Orten wütet, dürfen wir uns hinter der Front nur zu schöpferischer Arbeit versammeln. In sicherer Erwartung dieser Arbeit begrüße ich Sie und eröffne hiermit unsere Donaukonferenz."

Die Rede des Bürgermeisters wurde mit lebhafter Zustimmung aufgenommen, worauf Handelsminister Baron Harkányi das Wort ergriff und die Erschienenen im Namen der ungarischen Regierung herzlich begrüßte.

Die Verhandlung wurde dann mit der Erörterung des technisch-nautischen Teiles begonnen. Vortragender war für die bayerische Donau der königlich bayerische Baurat Ingenieur Artur Wiedenmann, Vorstand des Straßen- und Flußbauamtes in Deggendorf. Seine Ausführungen, die sowohl die technisch-nautische Seite der Frage, wie auch die finanzielle Bedeutung der zu leistenden Regulierungs- und Bettungsarbeiten aufs klarste beleuchteten, fanden ungeteilten Beifall, vornehmlich bei der Stelle, wo auf die Fertigstellung des Großschiffahrtsweges wenigstens bis zum wichtigen Umschlagplatz Regensburg hingewiesen wurde. Als nächster Redner sprach der Strombaudirektor der Donauregulierungskommission in Wien, Ministerialrat Ingenieur Rudolf Reich, der die Schiffahrtsverhältnisse der Donau von Passau bis Dévény beleuchtete. Nach den angeführten Angaben beträgt die Gesamtlänge der österreichischen Donau rund 343,2 km, wovon 157,4 km auf die oberösterreichische und 185,8 km auf die niederösterreichische Donau entfallen. Der Berichterstatter schildert die bisher auf dieser Strecke durchgeführten Regulierungsarbeiten und ihre Bedeutung, soweit hierbei die Ausgestaltung der Donau als Wasserstraße in Betracht kommt. Er befaßt sich mit den Erfolgen der Mittelwasserregulierung und den durchgeführten Niederwasserregulierungen.

Ein sehr erfreuliches Bild über den Stand der Regulierungsarbeiten auf dem ungarischen Teil der Donau zeichnete Magistratsrat Ingenieur Eduard Fock. Seine Ausführungen teilten sich in zwei Teile; in den Spezialbericht, der sich vor allem mit den Niederwasserregulierungsarbeiten beschäftigte, und in den allgemeinen Bericht, der die Schiffahrtsverhältnisse der Donau von Ulm bis Sulina, und zwar in besonderen Abschnitten, die Strecken von Ulm bis Passau, Passau-Dévény, Dévény-Verciorova, Verciorova-Braila und Braila-Sulina behandelt. Dann folgen die ganze Donau betreffende Angaben über Verkehr und Transportkosten, namentlich über die Schiffahrtslage, die Eislage, die Brückenhöhen, die Ausnutzarbeit der 650-Tonnen-Schiffe auf der Donau, bezüglich welcher der Direktor der Königlich Ungarischen Fluß- und Seeschiffahrt-Gesellschaft Hofrat Karl v. Végh eine beachtenswerte Zusammenstellung verfaßt hat, über Wasserkräfte und Schleusenabmessungen, über den Schiffpark der Donau, die Schiffswerften, den Verkehr und die Frachtsätze.

(Schluß folgt.)

Zum Einsturz der Quebecbrücke in Kanada am 11. September 1916.

Die Presse meldete kürzlich den merkwürdigen, unter großem Verlust an Menschenleben und Material erfolgten Einsturz des Mittelstückes der neuen riesigen Auslegerbrücke über den Lorenzostrom bei Quebec in Kanada, derselben Brücke, die — gleichfalls nach dem Kragträgersystem gebaut — bereits am 29. August 1907 einstürzte, wobei 74 Arbeiter ums Leben kamen! Von den insgesamt 17 000 t Eisenmaterial, die damals dem furchtbaren Unglück zum Opfer fielen, blieben fast die Hälfte, nämlich die sogenannten Kragarme, in den großen Tiefen des Stromes liegen, die übrigen Trümmer wurden in Stücken von etwa 10 t Gewicht teils mittels des autogenen Schneidverfahrens, teils durch Dynamitsprengung zerlegt. Erst im Jahre 1910 veranstaltete eine Kommission (Board of Engineers) einen Wettbewerb für die Lieferung und Aufstellung einer neuen Brücke. Von den zahlreich eingelaufenen Angeboten kamen, wie zu erwarten war, nur vier kanadische Entwürfe in engere Wahl: der der British Empire Bridge Co. und drei Vorschläge der St. Lawrence Bridge Co., einer Vereinigung aus zwei kanadischen Brückenbauanstalten in Montreal. Diese ging im April 1911 als Siegerin hervor. Unberücksichtigt blieben u. a. ein eigener Entwurf der Maschinenbau-A.-G. Augsburg-Nürnberg, Werk Gustavsburg, sowie ein Hängebrückenprojekt von Dr.-Ing. Gustav Lindenthal-Neuyork, dem deutsch-österreichischen Meister des Eisenbahnbrückenbaues und Schöpfer der schwersten, durchweg vernieteten Eisenbrücke der Vereinigten Staaten über den Kentukyfluß.

Der von der Kommission ausgearbeitete endgiltige Plan der Quebecbrücke betraf eine Auslegerbalkenbrücke, deren Hauptöffnung durch die Gelenke drittgeteilt ist; die Gitterstäbe sind nach dem sogenannten „K-System" angeordnet. Einige ziffermäßige Angaben nach den früheren Berichten der Fachpresse werden die staunenswerten Größenverhältnisse dieser größten Auslegerbrücke der Welt veranschaulichen.*) Die Weite der Hauptöffnung mit 548,7 m übertrifft die Spannweite der Firth of Forth-Brücke um nahezu 28 m. Diese Mittelöffnung zerfällt in zwei Trag- oder Auslegerarme von je 176,8 m Länge mit eingehängtem Mittelträger von 195,1 m Länge; die beiderseitigen Ankerarme sind je 156,9 m lang. Die Gesamtlänge der, dem Fußgängerverkehr und zwei Bahngleisen dienenden Brücke samt den Flutöffnungen beträgt 987,2 m. Der Obergurt liegt 94,5 m über den Strompfeilern, der Einhängeträger ist in der Mitte 33,5 m hoch, die Fahrbahn schwebt 45,7 m über dem Hochwasser des Lorenzostromes, die Brückenbreite beträgt 26,8 m. Das Brückengewicht war zu 43 500 t, die Baukosten zu 8 650 000 Dollar oder rd. 36 310 000 Mark berechnet.

Die Brücke liegt 11 km von Quebec entfernt in unbewohnter Gegend, deshalb enstanden auf der Baustelle für etwa 250 Arbeiter große Übernachtungs-, Aufenthalts- und Speiseräume mit Küche, Bäckerei, Waschanstalt, Lazarett und Polizeibureau, außerdem Beamtenwohngebäude, Elektrizitätswerk, Druckluftanlage und Laufkräne aller Art. Für jeden Auslegerarm wurde ein 61 m hohes Krangerüst, auf vier Gleisen laufend, in der Höhe der Fahrbahn hergestellt, oben befanden sich zwei elektrisch angetriebene Laufkräne von je 100 Tonnen Tragkraft; den Verkehr zwischen Fahrbahn und Obergurt des Krangerüstes vermittelte ein Personenaufzug und eine Treppe. Jedes der beiden Krangerüste kostete allein schon rund 2 Millionen Mark.*)

1915 wurden die beiden Auslegerarme freitragend vorgebaut, der mittlere 195 m lange „Einhängträger" wurde auf dem Lande zusammengestellt, am 11. September 1916 im Beisein vieler hervorragender amerikanischer Brückenbauingenieure auf Pontons schwimmend herangeschleppt und im Jubelgetöse der Dampfsirenen vieler Fahrzeuge regelrecht zu den Lagern emporgehoben, als das Unglück geschah, ein Kragträger brach und auch der Einhängträger mit zahlreichen Arbeitern in der Tiefe des Stromes verschwand.

Die genauen Erhebungen werden ja bald die eigentliche „organische" Ursache des Einsturzes und den Umfang des Schadens aufklären. Geh. Hofrat Prof. G. Chr. Mehrtens, ein hochangesehener Fachmann im Eisenbau, gab bereits 1911 in dem Fachblatt „Der Eisenbau" (S. 302) seiner Verwunderung darüber Ausdruck, daß die maßgebende kanadische Baubehörde mit Rücksicht auf die Vorkommnisse beim Einsturz der ersten Quebecbrücke und angesichts der vorliegenden großen Weiten der neuen Brücke wiederum ein solches „Unding" einer Auslegerbalkenbrücke mit ihren immerhin Gefahrpunkte bleibenden, gewaltigen Druckquerschnitten (und Knickungs-Beanspruchungen) wählte, anstatt einer steifen Hängebrücke nach Lindenthals Grundsatz. Nun, wir werden sehen!**) M—ff.

*) Eine schematische Skizze der neuen Quebecbrücke findet sich in der Zeitschrift „Der Eisenbau" 1911 S. 261.

*) S. Aufsatz „Vom Bau der Quebecbrücke" in dieser Zeitung 1915 S. 104.

**) Nach einer Mitteilung der „Times" aus Ottawa ist beschlossen, den mittleren Bogen der Brücke sofort wieder herzustellen.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Das Ende der Sommerzeit und die Rückkehr zur Mitteleuropäischen Zeit** wird sich bekanntlich in der Nacht vom 30. September zum 1. Oktober d. J. in der Weise vollziehen, daß der 30. September erst eine Stunde nach Mitternacht endet. Um 1 Uhr nachts werden die Uhren um eine Stunde zurückgestellt, und zwar auf 12 Uhr nachts, und es beginnt nun der 1. Oktober. Die Stunde von 12½–1 Uhr nachts wird also zweimal erscheinen. Die deutschen Eisenbahnverwaltungen haben wegen des Einflusses dieses Übergangs auf den Gang der Züge natürlich sämtlich Ausführungsbestimmungen erlassen, denen die Beschlüsse der Stuttgarter Fahrplankonferenz vom 18. bis 19. Juli d. J. zugrunde liegen (s. Nr. 58, S. 693, und Nr. 60, S. 718 d. Ztg.). Wir geben nachstehend die von der Königlichen Eisenbahndirektion Berlin dieserhalb erlassene Verfügung auszugsweise wieder: Damit keine Verwechselungen entstehen, wird die erste Stunde von 12 bis 1, die noch zum 30. September gehört, als 12^{A}, 12^{A1} Min. usw. bis 12^{A59} Min. und die Stunde von 12 bis 1, mit der der 1. Oktober beginnt, als 12^{B}, 12^{B1} Min. usw. bis 12^{B59} Min. bezeichnet.

Durch die Überleitung aus der Sommerzeit in die Winterzeit (M. E. Z.) treten in der Nacht vom 30. September zum 1. Oktober d. J. sowohl im Zugbildungsplan als auch in den Zügen folgende Änderungen ein: A) Personenzugdienst. Die auf der Stadt- und Ringbahn und den anschließenden Vorortstrecken in der Nacht vom 30. September zum 1. Oktober von 2^{B00} bis 1^{00} zu fahrenden Züge erhalten neben der Zugnummer die Bezeichnung „a" und werden — soweit nicht Abweichungen angeordnet sind — nach dem Zugbildungsplan in den Fahrplänen der Züge gefahren, deren Nummern sie tragen. Bei Zügen, die während ihres Laufes in den Plan eines anderen Zuges übergehen, haben die zugführenden Beamten im Fahrbericht die Station, auf der der Übergang stattfindet, und die neue Zugnummer einzutragen. Z. B. „1989 Bör, ab Bör 1977a". Diese Eintragungen sind auch bei den Zügen zu machen, die um 1^{00} in ihren bestehenden Plänen weitergeführt werden. Z. B. „1689a Wrs, ab Wrs 1689".

Der Zugbildungsplan 33. B. 10/7 vom 16. Februar 1916 ändert sich wie folgt: (folgen die einzelnen Änderungen). Die Dienstanteilungen für die zugführenden Beamten zu dem vorstehenden Zugbildungsplan werden von hier besonders herausgegeben. Die Züge verkehren, soweit Fahrpläne vorhanden sind, in den bestehenden Fahrplänen. In neuen Fahrplänen werden gefahren (folgt die Aufführung der einzelnen Fahrpläne).

Es werden nun die Änderungen für den Personenzugdienst getrennt nach den einzelnen Strecken aufgeführt. Zu erwähnen ist, daß einzelne Züge nicht gefahren, aber durch andere in wenig verändertem Fahrplan ersetzt werden. Beispielsweise wird der Zug 454 Berlin Potsdamer Bahnhof ab 1^{05} (Sommerzeit) nicht gefahren. Dafür verkehrt Ng 456 in folgendem Fahrplan: Berlin ab 1^{05} (Winterzeit), also genau eine Stunde später. Vereinzelt werden auch Züge neu eingelegt, z. B. je ein Zug zwischen Berlin Wannseebahnhof und Potsdam.

B. Zur Abwicklung des Güterzugdienstes in der Übergangszeit sind folgende Anordnungen getroffen: Alle Güterzüge der Direktion Berlin, deren Fahrzeit sich über Mitternacht hinaus ausdehnt, die jedoch vor 1 Uhr ihr Ziel erreichen, beenden ihre Fahrt planmäßig in der Sommerzeit bis 12^{A59}. Alle Güterzüge, deren Lauf nach Mitternacht zwischen 12^{00} und 1^{00} beendet, verlassen ihre Anfangsstation nach der Mitteleuropäischen Zeit, also um 12^{B01} usw. Die Güterzüge, deren Fahrzeit sich über die oben genannten Zeiten hinaus erstrecken, verkehren in folgenden Plänen: (folgt die Aufführung der einzelnen Züge).

Zum Schluß heißt es: Die Ablassung von Bedarfszügen, deren Fahrplan in die Übergangszeit fällt, ist möglichst zu vermeiden. Ist deren Ablassung nicht zu umgehen, so regeln die Bahnhöfe den Fahrplan im gegenseitigen Benehmen. Für die Züge der Anschlußdirektionen gelten die von diesen Direktionen herausgegebenen Bestimmungen, welche den beteiligten Ämtern und Dienststellen von dort zugehen.

In ähnlicher Weise wird die Regelung natürlich auch bei allen anderen Eisenbahnverwaltungen erfolgen. Wie eingreifend die Änderungen sind, zeigt beispielsweise die Verfügung im Amtsblatt der Königl. Eisenbahndirektion Stettin. Danach fährt der Zug 598 ab Danzig 5.56 nach Stettin und Berlin Stettiner Bahnhof von Danzig am 30. September planmäßig bis Stettin unverändert, die Verkehrszeiten von Schivelbein (12.01 vorm.) bis Stettin (2.45 vorm.) sind als 12^{A01} nachm. usw., Ruhnow an 1.49 ab 12^{A55} an und ab Teschendorf als 12^{B03} von usw., Stargard an 12^{B47} vorm., ab 12^{B54}, Seefeld an und ab 1^{00} vorm. usw., Stettin an 1.45 vorm. zu bezeichnen. In Stettin, wo der Zug nach dem Sommerfahrplan nur 10 Minuten Aufenthalt hat, erhält er nun einen solchen von 1 Stunde und 10 Minuten und fährt in unverändertem Winterfahrplan 2.55 nach Berlin weiter.

— **Bauarbeiten an der Berliner Nord-Süd-Bahn.** Über den Fortgang dieser Arbeiten wird folgendes berichtet: Der notwendig gewordene Abbruch der Friedenssäule am Belle-Alliance-Platz ist nunmehr bis auf einige Granitplatten und den Unterbau aus Werksteinen vollendet. Es soll jetzt die letzte der wegzuräumenden Figuren, die Klio an der Freitreppe, folgen. Gleichzeitig wird an der Unterfangung des Halleschen Torgebäudes gearbeitet. Da der Tunnel vom Halleschen Tor aus nach Norden vorgetrieben werden soll, müssen erst diese Arbeiten vollendet sein, ehe an die Ausschachtung des Tunnels gegangen werden kann. Zwischen Belle-Alliance-Platz und Puttkamerstraße werden jetzt Bohrungen vorgenommen, um den Baugrund auf seine Tragfähigkeit zu prüfen, da an dieser Stelle ein früheres Moor überbrückt werden muß. Weiter nördlich in der Friedrichstraße zwischen Behrenstraße und Unter den Linden ruht die Bautätigkeit vorläufig gänzlich, weil dort noch im Betrieb befindliche Kanalisationen liegen, für die die Umleitungen durch die Charlottenstraße jetzt hergestellt werden. — An der Weidendammer Brücke schreiten die Arbeiten rüstig fort. Die nördliche Ufermauer ist in ihrer ganzen Ausdehnung bis zur Höhe der Brückenfundamente aufgeführt. Auch sind die Schacht- und Zementierungsarbeiten nördlich der Weidendammer Brücke bis zum Oranienburger Tor fortgesetzt worden. Hier hofft die Bauleitung, den Tunnel bis Ende dieses Jahres fertigzustellen.

— **Kartoffelversand in Württemberg.** Für den Versand von Kartoffeln mit der Eisenbahn sind in Württemberg folgende Bestimmungen getroffen worden: Kartoffeln in Mengen von mehr als 50 kg dürfen aus einem Kommunalverband nur ausgeführt werden: a) von den durch die Kommunalverbände bestellten Aufkäufern. Diese müssen mit einem Ausweis der staatlichen Bezirksverbände versehen sein, der bei der Wagenbestellung und bei der Auflieferung vorzuzeigen ist; b) von den Erzeugern, die Kartoffeln an Verbraucher außerhalb des Kommunalverbandes liefern. Der Versender hat den Begleitpapieren (Frachtbrief, Paketadresse) einen von den Gemeindebehörden des Verbrauchers und des Erzeugers abgestempelten Kartoffel-Bezugsschein beizugeben. Dieser Bezugsschein ist zur Verhütung mehrmaliger Benutzung mit dem Annahmestempel der Versandstation zu versehen und am Bestimmungsort dem Empfänger auszuhändigen. Bezugsscheine, die bereits den Annahmestempel einer Eisenbahnstation tragen, sind zurückzuweisen.

Nach außerwürttembergischen Orten dürfen Kartoffeln in der angegebenen Menge nur mit Genehmigung der Landeskartoffelstelle versandt werden. Das von dieser Stelle abgestempelte Genehmigungsschreiben ist mit dem Annahmestempel der Versandstation zu versehen und dem Begleitpapier anzuschließen. Die Kommunalverbände können für den Versand innerhalb ihres Bezirks besondere Bestimmungen treffen, die von den Eisenbahndienststellen zu beachten sind.

— **Die Verwertung der Sicherheiten zur Kriegsanleihe.** Die Generaldirektion der württembergischen Staatseisenbahnen hat sich gegenüber den Hinterlegern beleihbarer Wertpapiere (Unternehmern, Frachtstundungnehmern, Güterbeförderern, Bahnhofwirten usw.), bereit erklärt, um ihnen die Verwertung dieser Vermögensteile zur Kriegsanleihe zu ermöglichen, für sie die Zeichnung zu übernehmen und das Geld auf ihre Kosten durch Verpfändung der Sicherheiten bei der Reichsdarlehnskasse zu beschaffen. Die Reichsschuldpapiere würden bis zur Tilgung der Darlehnsschuld in Verwahrung der Eisenbahnverwaltung bleiben. Die Dienststellen sind angewiesen worden, die Hinterleger alsbald hiervon zu verständigen und die Anträge mit den Hinterlegungsscheinen dem Kautionsverwahrer binnen bestimmter Frist zu übersenden.

— **Zur Sicherung der Sonnenblumenernte.** In Ergänzung der in Nr. 66 S. 775 d. Ztg. mitgeteilten Bestimmungen weist die Generaldirektion der württembergischen Staatseisenbahnen im „Amtsblatt der württembergischen Verkehrsanstalten" darauf hin, daß eine reiche Sonnenblumenernte entlang aller württembergischen Bahnstrecken in Aussicht stehe und daß es sich nur darum handle, die Blütenteller sorgsam aufzubewahren, damit nicht die bisherige Arbeit und Mühe der Eisenbahnangestellten für die Ölgewinnung vergeblich aufgewendet sei. Die Bauinspektionen und Bahnmeister werden angewiesen, darauf zu sehen, daß zur Aufbewahrung der Blütenteller nur luftige, trockene Räume gewählt werden, da die Gefahr des Schimmelns bei geschlossenen Räumen sehr groß ist. Frische Luft muß bei Tag und Nacht zwischen den nicht zu enge aufzuhängenden Tellern hindurch streichen. Am besten eignen sich wohl die Trockenböden der Dienstwohngebäude oder Güterschuppen. Für

sicheren Schutz gegen Vögel ist zu sorgen. Von Zeit zu Zeit sind die aufgehängten Teller auf Schimmel durchzusehen. Zur leichteren Überwachung wird das Ansammeln der Ernte an einem Ort des Bahnmeisterbezirks empfohlen. Die Generaldirektion spricht den Beteiligten die Erwartung aus, daß alle Mittel angewandt werden, um die Sonnenblumenernte vor dem Verderb zu schützen.

— **Kriegsanleihe-Zeichnung.** Die Pensionskasse für die Arbeiter der preußisch-hessischen Eisenbahngemeinschaft, welche von den ersten 4 Kriegsanleihen bereits 85 Millionen Mark erworben hat, hat auf die 5. Kriegsanleihe weitere 20 Millionen Mark gezeichnet.

— **Personalnachrichten.** Bei den württembergischen Staatseisenbahnen sind befördert worden der tit. Oberbaurat Stahl bei der Generaldirektion der Staatseisenbahnen zum Oberbaurat dieser Behörde, der Eisenbahnbauinspektor Beringer in Sigmaringen zum Baurat bei der Generaldirektion der Staatseisenbahnen und der tit. Eisenbahnbetriebsinspektor Hartmann in Aalen zum Vorstand des Zentralbureaus der Generaldirektion der Staatseisenbahnen mit der Dienststellung eines Eisenbahnbetriebsinspektors des inneren Dienstes.

Österreich.

— **Strafnachlaß bei Dienstvergehen der Bediensteten der österreichischen Staatsbahnen.** Der Eisenbahnminister hat an alle Direktionen nachstehenden Erlaß gerichtet: Im Hinblicke auf die lange Kriegsdauer finde ich in Abänderung des Ministerialerlasses vom 20. Dezember 1914*) betreffend die Anwendung des Strafnachlasses zu verfügen, daß die „Voraussetzung der getreuen oder der besonders eifrigen Erfüllung der militär- oder eisenbahndienstlichen Obliegenheiten schon dann als gegeben anzusehen ist, wenn die Bediensteten dieser Voraussetzung im bisherigen Verlauf der Kriegsereignisse gerecht geworden sind. Es haben daher alle jene Bediensteten, die den Strafnachlaß im Sinne des eingangs erwähnten Erlasses anzusprechen gedenken, ihr Ansuchen sofort und nicht erst nach Aufhören des Kriegszustandes einzubringen. Gleichzeitig werden die Eisenbahndirektionen ermächtigt, diese Ansuchen für jene Bediensteten zu stellen, die infolge ihrer militärischen Dienstleistung nicht in der Lage sein sollten, selbst das besagte Ansuchen einzubringen. Diesen Bediensteten bleibt aber das Recht gewahrt, nachträglich, und zwar binnen drei Wochen nach Aufhören des bezeichneten Verhinderungsgrundes, die regelrechte Durchführung des Dienststrafverfahrens zu verlangen. Gleiche Verfügungen hinsichtlich der Ordnungsstrafen sind von den Direktionen im eigenen Wirkungskreis zu treffen.

— **Wirtschaftliche Lage des Braunkohlenbergbaus im nordwestlichen Böhmen.** Dem Bericht des Vereins für die bergbaulichen Interessen im nordwestlichen Böhmen für die Zeit vom 1. Juli 1915 bis 30. Juni 1916 entnehmen wir folgendes: Nach Ausweis der von der Direktion der Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft herausgegebenen Statistik des Böhmischen Braunkohlenverkehrs betrug im Jahre 1915 die Braunkohlenförderung in den 3 Bezirken Teplitz, Brüx und Komotau zusammen 142 451 680 q gegenüber einer Gesamtförderung des Jahres 1914 von 160 229 760 q. Im Jahre 1915 ist demnach die Braunkohlenproduktion gegenüber dem Vorjahre um 17 769 080 q oder 11.9 % zurückgegangen. Der Braunkohlenversand zur Elbe bezifferte sich im Jahre 1915 mit 10 759 790 q gegen 14 166 110 q im Jahre 1914 und ist gegenüber dem Vorjahre um 3 406 320 q oder um 24 % gesunken. Unser Braunkohlenbergbau beschäftigte im Jahre 1915 21 162 Arbeiter gegenüber 25 394 Personen im Jahre 1914 und verminderte sich der Arbeiterstand im Jahre 1915 gegen das Vorjahr um 4232 Arbeiter, das ist um 16,67 %. Nach vorläufigen Erhebungen betrug unsere gesamte Braunkohlenförderung in der Zeit vom 1. Januar bis 31. März 1916 38 415 981 q gegenüber der Gesamtförderung in der gleichen Zeitperiode des Jahres 1915 von 37 026 311 q, so daß sich im ersten Vierteljahr 1916 eine Produktionszunahme von 3.75 % ergibt. Verursacht wurde der Produktionsrückgang durch die Einziehung der Belegschaften zur Kriegsdienstleistung und durch den Wagenmangel. Vorerst wurden die jüngeren leistungsfähigeren Arbeiter einberufen und dann noch ein großer Teil der älteren geschulteren Mannschaften, für die ein Ersatz, soweit er überhaupt beschafft werden kann, nur durch Arbeitskräfte möglich ist, denen die für den Bergbau nötige praktische Erfahrung abgeht. Der Wagenmangel trifft heute den Braunkohlenbergbau noch viel empfindlicher als früher, weil den Grubenverwaltungen seit Kriegsausbruch nicht mehr das freie Verfügungsrecht über die beigestellten Kohlenwagen zusteht. Diese müssen vorerst für die Kohlensendungen an die mit militärischen Lieferungen betrauten Unternehmungen und an die Staatsbahnen benützt werden, und infolge dessen kann auch der Bedarf der übrigen Industrie und des Hausbrandes nur ganz unzureichend gedeckt werden. Zeitweise war wohl die Wagenbeistellung eine bessere, dagegen werden immer wieder mehr Unternehmungen mit militärischen Aufträgen betraut und diese beanspruchen wieder einen entsprechenden Teil der verfügbaren Wagen für die Deckung ihres Kohlenbedarfes. Auch machen die Staatsbahnen von dem in ihren Verträgen vorbehaltenen Rechte Regiekohle in größeren als den abgeschlossenen Mengen anzufordern, einen weitgehenden Gebrauch, so daß trotz zeitweise erhöhter Wagenbeistellung nach wie vor die Wagen für die Versorgung der übrigen Kundschaft mit Kohle fehlen. Ganz besonders leidet durch den Wagenmangel der Inlandverkehr. Den bei diesem bestehenden Übelständen wurde einigermaßen — allerdings in ganz unzulänglicher Weise — dadurch abgeholfen, daß die k. k. Staatsbahnen von dem Deutschen Staatsbahnwagenverbande mehrere tausend Kohlenwagen gemietet haben, die nur im Inlande verwendet werden. Dem Auslandverkehr kamen 400 Leihwagen zugute, die von demselben Verbande der Aussig-Teplitzer Eisenbahn zur Kohlenverfrachtung von den Schächten zu dem Elbeumschlag in Aussig überlassen wurden.

— **Personalnachrichten.** Ernannt wurden: Der Oberbaurat im Eisenbahnministerium Franz Saurau unter gleichzeitiger Verleihung des Titels eines Hofrats zum Direktor-Stellvertreter bei der Nordbahndirektion, der Hofrat und Direktor der bosnisch-hercegovinischen Landesbahnen Franz Mrasek zum Staatsbahndirektor in Olmütz und der Oberstaatsbahnrat Emil Leschen unter gleichzeitiger Verleihung des Titels eines Regierungsrats zum Staatsbahndirektor-Stellvertreter bei der Staatsbahndirektion Wien.

Ungarn.

— **Vollversammlung der Vereinigten Arader und Csanader Eisenbahnen.** (Verspätet eingegangen.) Die Direktion dieser Aktiengesellschaft hat ihren Geschäftsbericht über das Geschäftsjahr 1915 der am 15. Juni l. J. in Arad abgehaltenen Vollversammlung vorgelegt. Im Laufe dieser Versammlung erbat sich der Generaldirektor dieses Eisenbahnunternehmens Dr. Alexander v. Fábry das Wort, um auf das vierzigjährige Wirken der Eisenbahn einen kurzen Rückblick zu werfen. Er hob hervor, daß die ersten Spatenstiche zum Bau der Arader und Csanader Eisenbahnen in den ersten Maitagen des Jahres 1876, also bereits vor 40 Jahren, getan wurden. Die Eisenbahn wurde von dem ausgezeichneten Ingenieur Benjamin v. Boross entworfen und mit Hilfe seiner emsigen Mitarbeiter in verhältnismäßig kurzer Zeit — trotz aller hindernden Umstände — ausgeführt. Generaldirektor v. Fábry bemerkte, daß aus den Reihen der Gründer der Bahn nur noch zwei Direktoren in deren Verwaltung tätig sind, und zwar der für Lebenszeit gewählte Ehrenpräsident der Gesellschaft, Wirkliche Geheimer Rat Baron Sigismund v. Bohus, und der Vorsitzende der Direktion Graf Robert Zelenski. Redner gedachte mit pflichtgemäßem Dank der Gründer, die mit starker Hand die Hindernisse aus dem Wege räumten, um der ungarischen Tiefebene eine wohlfeile und wirtschaftlich arbeitende Eisenbahnverbindung zu geben. Er wies ferner auf die große wirtschaftliche Bedeutung der Vereinigten Arader und Csanáder Eisenbahnen hin, die niemals reine Gewinnpolitik betrieben, sondern immer eine billige Tarifgebarung im Auge behielten, um auf diese Weise die Interessen des reisenden und verfrachtenden Publikums zu fördern. Trotz alledem wurde nicht außer Acht gelassen, daß für alle Fälle und Möglichkeiten die nötigen Reserven immer aufgebracht und gesammelt werden. Die Ansprüche der Aktionäre wurden mit einer Dividende von 5 bis 6 % befriedigt. Diese behutsame Wirtschaftspolitik erhöhte jedoch das Emporblühen des an das Eisenbahngelände anschließenden Gebietes und vornehmlich die Entwicklung und wirtschaftliche Erstarkung des wichtigen Handelsknotenpunktes Arad. Besondere Anerkennung verdienen deshalb die am Ruder der Verwaltung stehenden beiden Gründer, Baron von Bohus und Graf von Zelenski, die sich um die Entwicklung der Eisenbahn unvergängliche Verdienste erworben haben. Graf von Zelenski sprach zum Schluß einige Dankesworte auch im Namen seines Direktorkollegen.

Übrige europäische Länder.

— **Italienische Mittelmeerbahn.** Die Gesellschaft war bekanntlich seinerzeit zur Zahlung von 29 Millionen Lire wegen Fehlbetrages in der Alters- und Pensionskasse ihrer Angestellten verurteilt worden. In Ermangelung baren Geldes hatte die Gesellschaft vorgeschlagen, zwei ihrer Schmerzenskinder, die

*) Nr. 5 S. 48 Jahrgang 1915 d. Ztg.

Linien Rom-Viterbo und Rom-Nettuno, in Bausch und Bogen an den Staat abzutreten. Die durch den Rücktritt des Ministeriums Salandra unterbrochenen Verhandlungen sind nach Mitteilung des „Berl. Akt." mit dem neuen Verkehrsminister Arlotta von neuem aufgenommen worden.

— **Die Kohlenversorgung Italiens.** Der „Corriere della Sera" erklärt das Projekt, Italien auf dem Landwege mit Kohlen zu versorgen, für unausführbar. Italien braucht monatlich 850 000 Tonnen Kohlen gleich 2833 Wagenladungen täglich. Der Transport von den französischen Kohlengruben an der Loire (?) bis Mailand würde aber sechs Tage dauern, ebenso lange die Rückfahrt der leeren Wagen und vier Tage müsse für Ein- und Ausladen gerechnet werden, so daß also ein Park von 15 000 Wagen nötig wäre, ungefähr ein Drittel sämtlicher Wagen, über welche Italien verfügt. In Italien herrscht aber bereits Wagenmangel wegen der begonnenen Rübenzuckerverarbeitung und der bevorstehenden Wein- und Südfrüchteernte. Auch Frankreich ist nicht imstande, die nötigen Wagen und Lokomotiven zu stellen, ebensowenig wie die Linien einen so starken Verkehr ertragen könnten. Die Lösung der Frage müsse auf dem mit Runciman besprochenen Wege des Seetransports und der Herabsetzung der Tarife gelöst werden.

— **Die Eisenbahner in Südwales.** Die Forderung der Eisenbahner von Südwales, den Streik eintreten zu lassen, wenn nicht eine wöchentliche Lohnerhöhung von 10 Schilling bewilligt werde, setzt die Eisenbahnverwaltungen in große Verlegenheit, da hiermit eine Mehrausgabe von 15 Millionen Pfund verursacht wird. Dadurch ist die Auszahlung einer Dividende unmöglich. Trotzdem kann, wie die „Frankf. Ztg." meldet, als sicher angenommen werden, daß in letzter Minute die Eisenbahngesellschaften nachgeben und die Kosten auf die Frachten gewälzen werden, wodurch abermals eine Steigerung der Lebensmittelpreise, die eben die Forderung der Eisenbahner verursacht hat, hervorgerufen würde.

— **Neue bulgarische Eisenbahnlinie.** Die Sobranje hat kürzlich der Vorlage des Finanzministers Tontschew zugestimmt, wodurch für den Bau der Eisenbahnlinie von Schumen (türkisch „Schumla") nach Karnobat eine Anleihe von 24 Millionen Lewa bewilligt wird. Nunmehr wird eine zweite Bahnlinie das Balkangebirge von Nord nach Süd durchqueren: Schumen-Karnobat. Dadurch würde wiederum eine Verbindung der beiden großen West-Ostbahnen erreicht werden. Schumen, der Ausgangspunkt der neuen Strecke, ist seiner Größe nach die sechste Stadt Bulgariens und hat besonders durch seine Leder- und Tabakindustrie Bedeutung. Da Schumen auch eine durch seine Widerstandskraft in der Kriegsgeschichte bekannte Festung ist, wird die neue Linie auch militärischen Wert erhalten. Der Beschluß der Sobranje ist sicherlich ein Beweis politischer Tatkraft und wirtschaftlicher Regsamkeit in Bulgarien.

— **Neue russische Eisenbahnanleihe.** Die Kopenhagener Berlingske Tidende meldet aus Petersburg: Der Ministerrat hat die Bedingungen für die neue Eisenbahnanleihe festgesetzt. Sie beläuft sich auf 350 Millionen Rubel. Der Zinsfuß ist 4½ %, der Ausgabekurs beträgt 73¾.

— **Erweiterung des öffentlichen Verkehrs im Bezirk der Militär-Eisenbahndirektion Wilna.** Mit dem 15. d. M. ist der öffentliche Personen-, Gepäck-, Expreßgut-, Privatgüter- und Viehwaggonverkehr auf folgenden Strecken freigegeben: Wilna-Lida, Lida-Mosty-Grodno und Wilna-Nowoswenzjany (ausschl.). Ferner sind vom gleichen Zeitpunkt ab die Strecken Landwarowo-Grodno-Lossosna und Orany-Olita auch für den Personen-, Gepäck- und Expreßgutverkehr freigegeben worden.

— **Der Verkehr mit Archangelsk.** Über eine Reise nach Archangelsk berichtet der Kapitän des norwegischen Dampfers „Arendalsfjord", Alnäs, der von Vardö aus eine Ladung Stacheldraht nach Archangelsk gebracht hat, interessante Einzelheiten. In Swiatoi Noss an der Murmanküste begegnete das Schiff einer ganzen Menge englischer Kriegsfahrzeuge, aus Kreuzern, Kreuzern und Torpedobooten bestehend, die dort oben eine Bewachungskette bilden. Diese Flotte hat ihre Station bei den Yukanskiinseln, wo es einen vortrefflichen Hafen dicht am Einlauf zum Weißen Meer gibt. Im östlichen Teil der Murmanküste bis zum Kap Orlow hinab, wo der Einlauf zum Weißen Meer beginnt, ist das Fahrwasser mit hausgroßen Bojen bezeichnet, an denen die Schiffe dicht vorbeifahren müssen, um nicht auf Minen zu geraten. Außerdem sind zum Schutz gegen deutsche Unterseeboote auf langen Strecken Netze gespannt. In Archangelsk wird überall, im Hafen, bei der Eisenbahn usw. die Aufsicht von Engländern ausgeübt. Der Hafen- und Flußverkehr in Archangelsk war unglaublich lebhaft. Hunderte von Dampfern löschten ihre Ladung oder nahmen Fracht ein, kamen oder fuhren ab. Allein norwegischen Dampfern lagen zur betreffenden Zeit gegen 40 Stück in Archangelsk. Alle größeren Transporte zum und vom Weißen Meer finden unter Begleitung von Kriegsschiffen statt. An der Spitze gehen Minenräumer, dann kommen zu beiden Seiten der Handelsdampfer, die gewöhnlich in einer Anzahl von sechs Stück hintereinander gehen, Kreuzer. Auf der Eisenbahn zwischen Archangelsk und Petersburg herrscht ebenfalls ein riesiger Verkehr, in erster Linie natürlich zu militärischen Zwecken. Während des Krieges ist die schmalspurige eingleisige Bahn Archangelsk-Wologda in eine doppelgleisige breitspurige Bahn umgewandelt worden. Täglich gehen etwa 80 Züge von Archangelsk ab und treffen dort ein. Auf jede Stunde entfallen 3—4 Züge Augenblicklich geht, dem Kapitän Alnäs zufolge, der das von ihm geführte Schiff an die Russen ablieferte und die Rückreise auf dem Bahnwege ausführte, ein Austausch von Truppen zwischen Frankreich und Rußland von statten. M.

— **Die ersten Kulitransporte in Rußland.** Wie Utro Rossij vom 23. August meldet, ist der erste Zug mit chinesischen Arbeitern für den Bau der Murman-Eisenbahn aus Wologda eingetroffen. Die Kulis sind alle Südchinesen. Sie erhalten freie Station, Kleidung und täglich einen Rubel. In Wologda ist bereits ein zweiter Transport südchinesischer Kulis eingetroffen, die zu Waldarbeiten nach Rybinsk gebracht werden. Diese erhalten täglich 1,60 Rubel.

Fremde Erdteile.

— **Zur Änderung der Spurweite bei den japanischen Eisenbahnen.** Wie die „Frankf. Ztg." meldet, hat der japanische Reichstag einen Ausschuß eingesetzt, um von neuem die Frage der Einführung eines Breitspursystems an Stelle des gegenwärtig bestehenden Schmalspursystems auf den japanischen Staatsbahnen zu prüfen. Es wird erwartet, daß Vorschläge für die Inangriffnahme dieser Arbeit in dem Voranschlag des nächsten Jahres enthalten sein werden. Die Arbeit soll auf der Hauptlinie der Hauptinsel mit Staatsfonds im Betrage von 20 Millionen Yen begonnen und der Mehrbetrag aus den Eisenbahneinnahmen gedeckt werden. Hierzu sei bemerkt, daß durch Gesetz vom Jahre 1900 die Regelspur auf 1,067 m festgesetzt ist und mit wenigen Ausnahmen kleinerer Privatbahnen vorherrscht. (Siehe auch die Mitteilung in Nr. 69 S. 804 d. Ztg.)

— **Einkommen der amerikanischen Lokomotivführer.** Eine Veröffentlichung des Betriebsausschusses der Vereinigung der westlichen Eisenbahnen in den Vereinigten Staaten nennt die Lokomotivführer die „Aristokraten der Arbeiterschaft". Die Lokomotivführer gehören bekanntlich dort nicht wie bei uns zu den Beamten, sondern zu den Arbeitern. Sie nehmen unter ihnen in bezug auf das Einkommen die führende Stelle ein und daher die obige Bezeichnung. 13 273 Lokomotivführer oder 56 % der Gesamtzahl beziehen über 150 Dollar Monatslohn, 8643 beziehen über 175 D., 4019 über 200 D., 1465 über 225 D., 434 über 250 D., 141 über 275 D., 51 über 300 D. und endlich 14 sogar über 325 Dollar. Die Mehrzahl dieser hochbesoldeten Lokomotivführer werden im Personenzugdienst beschäftigt, wozu natürlich die besten und zuverlässigsten unter ihnen ausgesucht werden, und die Veröffentlichung der oben angeführten Zahlen hat augenscheinlich den Zweck, den Dienstanfängern zu zeigen, wozu sie es bringen können, wenn sie sich in ihrem Dienst bewähren, und sie dadurch zur Strebsamkeit anzuhalten. Ähnlich günstige Einkommenverhältnisse weist die Klasse der Lokomotivheizer auf: 11 475 von ihnen oder 47 % der Gesamtzahl verdienen über 100 D. monatlich, 4210 über 125 D., 696 über 150 D., 152 über 175 D., 27 über 200 D. und 4 über 225 D. bis zur Höchstgrenze von 233,32 D. Wenn auch die Kaufkraft eines Dollars hinter dem im Frieden üblichen Umrechnungswerte für einen Dollar im Vergleich zu unserer Währung sehr erheblich zurückbleibt, so sind das doch immerhin recht hohe Einkommen.

— **Eisenbahnfähre über den Lorenzstrom.** Bis zur Fertigstellung der Brücke über den Lorenzstrom bei Quebec, deren Mittelpfeiler soeben nochmals eingestürzt ist, wird die Verbindung zwischen den beiden Teilen der Canadischen Meer-zu-Meer-Eisenbahn, deren Lücke durch diese Brücke geschlossen werden soll, durch eine Fähre hergestellt. Das Fährschiff ist am 12. Mai 1915 in Betrieb genommen worden und hat auch den Winter über trotz des Eisgangs auf dem Lorenzstrom seinen Dienst zur vollen Zufriedenheit versehen. Abgesehen von den Schwierigkeiten beim Einbringen in die Fährbetten an den beiden Landungsstellen hat der Eisgang im Winter dem Fährbetrieb keine nennenswerten Hindernisse bereitet. Das Fährschiff ist in England mit einem Kostenaufwand von etwa 2,25 Millionen Mark gebaut worden. Es besteht ganz aus Stahl. Seine Länge beträgt 102 m, seine Breite 20,5 m, der Tiefgang 4,7 m. Auf seinem Oberdeck befinden sich drei Gleise von je 85 m Länge, die je drei Personenwagen aufnehmen

können. Zum Antrieb dienen drei Maschineneinheiten, von denen eine auf eine am vorderen Ende angebrachte Eisbrecherschraube wirkt. Das Schiff ist mit Schlingerkielen ausgestattet, um einen ruhigen Gang zu gewährleisten. Vier Rettungsboote sind für Unfälle vorgesehen. Die Geschwindigkeit beträgt 15 Knoten. Täglich werden drei bis vier Fahrten unternommen, bei denen insgesamt bis 90 Güterwagen übergesetzt worden sind. Die Besatzung besteht aus 35 Mann. Besondere Vorkehrungen mußten zum Beheizen der Wagen während der kalten Jahreszeit getroffen werden.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Nachruf.

Am 15. d. Mts. verschied plötzlich infolge eines Herzschlages der

Königliche Eisenbahndirektor

Herr **Hermann Gehrke,**

Rechnungsdirektor der Königlichen Eisenbahndirektion Danzig, Ritter des Roten Adlerordens IV. Klasse.

Der Verstorbene gehörte seit dem 1. Juli 1881 der Preußischen Staatseisenbahnverwaltung und seit dem 1. April 1895, dem Tage ihrer Errichtung, der Königlichen Eisenbahndirektion Danzig an.

Wir verlieren in dem Entschlafenen einen langjährigen treuen Mitarbeiter, dem wir allezeit ein ehrendes Andenken bewahren werden.

Danzig, den 16. September 1916. (1224)

Der Präsident
und die höheren Beamten der Königlichen Eisenbahndirektion.

2. Änderung von Stationsnamen.

Die an der Strecke Rheinau-Ketsch gelegene Haltestelle Rheinau Luftschiffhalle erhält vom 1. Oktober 1916 an die Bezeichnung Rheinau Luftschiffwerft.

Karlsruhe, 16. September 1916. (1225)
Gr. Generaldirektion
der Staatseisenbahnen.

3. Güterverkehr.

Deutsch-dänischer Verband über Vamdrup pp.

Ausnahmetarif für frisches, nicht zubereitetes Fleisch von Rindvieh usw. zum Verbrauch im Deutschen Reich und Großherzogtum Luxemburg.

Mit Gültigkeit vom 21. September 1916 an wird die Station Helsingör der dänischen Staatsbahn in den Tarif einbezogen.

Nähere Auskunft erteilen die Güterabfertigungen.

Altona, den 15. September 1916. (1218)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Deutsch-dänischer Güterverkehr über Vamdrup, Hvidding-Vedsted und Warnemünde-Gjedser.

Die Station Celle des Direktionsbezirks Hannover wird vom 21. September 1916 an in den Ausnahmetarif 7 für Kalisalze pp. aufgenommen.

Nähere Auskunft erteilen die Güterabfertigungen.

Altona, den 16. September 1916. (1219)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Ausnahmetarif für Eisen und Stahl von oberschlesischen Eisenversandstationen nach dänischen Stationen.

Mit Gültigkeit vom 21. September 1916 an wird die Station Rødby Havn der Lolländischen Eisenbahn in den Tarif aufgenommen. In Schnittafel B 2 (Stationen der Lolländischen Eisenbahn) ist nachzutragen:

111 Rødby Havn | 73 | 39.

Altona, den 16. September 1916. (1220)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Deutsch-dänisch-schwedischer Ausnahmetarif für Steinkohlen usw.

Am 21. September 1916 wird die Station Rødby Havn der Lolländischen Eisenbahn in den Tarif einbezogen.

Nähere Auskunft erteilen die Güterabfertigungen.

Altona, den 16. September 1916. (1221)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Mit Gültigkeit vom 15. September d. J. wird die Kleinbahn Lissa-Guhrau-Steinau in den im Staatsbahngütertarif Teil II Heft A und in den im Gemeinsamen Heft für den Wechselverkehr deutscher Eisenbahnen untereinander enthaltenen Übergangstarif für den Verkehr mit Kleinbahnen für die dort genannten Tarifklassen und Ausnahmetarife bei Auflieferung in Wagenladungen von mindestens 5 t einbezogen, wodurch die Frachtsätze der Staatsbahnübergangsstationen Lissa (Pos.) und Guhrau für die dort aufgeführten Güter um 2 ₰ für 100 kg ermäßigt werden.

Posen, den 11. September 1916. (1216)
Königliche Eisenbahndirektion.

Direkter Güterverkehr mit der k. u. k. Heeresbahn Nord. (Verkehr mit Österreich). Eisenbahngütertarif vom 1. August 1916. Ergänzung der Tarife 2 (Verschiedene Artikel), 4 (Getreide usw.), 10 (Eisen- und Stahlwaren), 14 (Petroleum usw.), 18 (Drainröhren usw.) und 25 (Kartoffeln).

Mit Gültigkeit vom 1. Oktober 1916 werden die Tarife 2, 4, 10, 14, 18 und 2 durch Aufnahme neuer Stationen e gänzt.

Auskunft erteilen die beteiligten En verwaltungen.

Wien, am 12. September 1916. (122
K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der beteiligten Verwaltunge

Kundmachung.

Kombinierter Schiffs- und Bahnverkeh Ausnahmetarife für Getreide usw. v Stationen der Ersten k. k. priv. Dona Dampfschiffahrts-Gesellschaft und d Süddeutschen Donau-Dampfschiffahr Gesellschaft mit Umschlag in Wien od Passau. Hefte 1, 2 und 4 vom 1. Augu 1908. Heft 3 vom 1. Juni 1910. Änderu von Anteilen und Bestimmungen für d Schiffsstrecken.

Mit Gültigkeit vom 1. Oktober 19 bis auf weiteres, längstens bis zur Durc führung im Tarifwege werden in d Heften 1, 2 und 3 die in der Schni tafel a, im Hefte 4 die unter α d Schnittafel A der Abt. I und II und in der Schnittafel A der Abt. III e haltenen Sätze, beziehungsweise Te beträge erhöht. Für die gleiche Z werden ferner die in den „Besonder Bestimmungen" der Hefte 1—4 rü sichtlich des Schiffstransportes Schleppladungen angegebenen Minde mengen auf 400 t (bei Hafer auf 300 erhöht. Exemplare der die neuen Sä enthaltenden Tabellen sind bei den unt zeichneten Verwaltungen kostenlos hältlich.

Wien, am 12. September 1916. (12
Erste k. k. priv. Donau-
Dampfschiffahrts-Gesellschaft
auch namens der
Süddeutschen Donau-Dampfschiffahr
Gesellschaft.

4. Verkauf von Altmaterialien.

Die im Direktionsbezirk Erfurt an sammelten alten Oberbau- und B materialien, bestehend aus Schien stücken, Weichenteilen, Eisen-, G Blech- und Stahlschrott, darunter eiserne Überbauten, im ganzen e 1188 t Eisen und 1604 t Stahl, so öffentlich verkauft werden.

Hierzu ist Termin auf den 2. Okt 1916, vormittags 10 Uhr, bei der un zeichneten Eisenbahndirektion an raumt.

Die Verkaufsbedingungen nebst An botbogen können in unserer Kanzlei gesehen, auch gegen postfreie Ein dung von 50 ₰ in bar von da bezo werden. (12

Erfurt, den 13. September 1916.
Königliche Eisenbahndirektion.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Eisenbahndirektions-Präsident a. D. v. Mühlenfels in Berlin.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins

Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nummer 75. | 23. September 1916. | LVI. Jahrgang.

Inhalt:

Bemerkungen über die deutsche Volkswirtschaft vor und nach dem Kriege. Die Donaukonferenz. (Schluß.)

Nachrichten.

Deutschland: Zur Auslegung des Frachturkundenstempelgesetzes. — Das Rauchen in Nichtraucherabteilen. — Süddeutsche Eisenbahn-Gesellschaft. — Frachturkundenstempel für Stückgut. — Verkehrsfragen in der Handelskammer Leipzig. — Kriegsbeschädigtenfürsorge der Kriegssammlung der Eisenbahn. — Der Deutsche Eisenbahner-Verband. — Aus der Wagenbauindustrie.

Österreich: Feststellungprozesse zwischen Südbahn und Graz-Köflacher Bahn. — Lemberg-Czernowitzer Bahn. — Diebstähle auf dem Ostbahnhofe in Wien. — Die Hilfslegion auf den Wiener Bahnhöfen. — Personalnachrichten.

Ungarn: Neue Wasserversorgungsanlagen auf dem ungarischen Netz der Südbahn.

Übrige europäische Länder: Wichtige Verkehrsveränderung zwischen Deutschland und Schweden. — Stellungnahme der schwedischen Regierung zur Frage des Streikrechts der Eisenbahner. — Fahrpreisermäßigungen zum Besuch von Kriegergräbern auf den im Militärbetrieb stehenden Bahnen des westlichen Kriegsschauplatzes. — Nachrichten von den schweizerischen Eisenbahnen. — Eisenbahnerstreik-Verhandlungen in England. — Betriebsaufnahme serbischer und bulgarischer Kupferbergwerke. — Finnische Eisenbahnen.

Fremde Erdteile: Aus dem russischen Ausschuß für Eisenbahntransporte. — Vom Suezkanal. — Widerstand gegen das amerikanische Achtstundengesetz. — Die Zukunft der amerikanischen Eisenbahnen.

Allgemeines.

Rechtspflege.

Amtliche Mitteilungen.

Amtliche Bekanntmachungen.

Bemerkungen über die deutsche Volkswirtschaft vor und nach dem Kriege.

Von R. Quaatz.

1. Die Entwicklung der großen Wirtschaftszweige vor dem Kriege.

Seit der Entstehung des neuen Reiches und der Befolgung einer einheitlichen, auf Schutz und Förderung heimischer Arbeit abgestellten Wirtschaftspolitik zeigt die deutsche Volkswirtschaft eine Entwickelung, von der man sagen darf, daß sie im Verlaufe eines Menschenalters aus einem armen eines der reichsten Völker der Gegenwart geschaffen hat. Einige Zahlen verdeutlichen den völligen Umschwung der Verhältnisse, der besonders für die volkswirtschaftliche Seite des Eisenbahnwesens künftig folgenreicher als bisher sein wird.

Das deutsche Volkseinkommen ist in den letzten Jahrzehnten außerordentlich gestiegen, nach den Berechnungen Helfferichs hat es sich seit 1896 etwa verdoppelt, während sich die Bevölkerung in dieser Zeit höchstens um ein Drittel vermehrt hat. Die Steigerung des nationalen Wohlstandes ist von innen heraus, nicht aus äußeren Erwerbungen, wie bei den großen Kolonialmächten, erwachsen. Das prägt sich in allen Wirtschaftszweigen aus.

Die Landwirtschaft. Der Urzweig der Gütererzeugung, die Landwirtschaft, hat schwere Zeiten hinter sich. Die jüngere Vergangenheit brachte ihr eine hohe Blüte.

In den 35 Jahren von 1878 bis 1913 weisen die wichtigsten Erzeugnisse folgende Ertragssteigerungen auf[1]): bei Roggen um 76,2 %, bei Weizen um 78,0 %, bei Hafer um 92,2 %, bei Gerste um 57,7 %, bei Kartoffeln um 128 9 %. Die Fleischerzeugung hat in den 20 Jahren von 1890 bis 1910 um 77,3 % zugenommen.

Dem stand eine Zunahme der Bevölkerung von 1878 bis 1913 von 44 Millionen auf rund 67 Millionen, gleich rund der Hälfte gegenüber. Die landwirtschaftliche Erzeugung hat also nicht nur mit der überaus rasch wachsenden Volkszahl Schritt halten können, sondern ist sogar teilweise wesentlich rascher gestiegen als diese. Die Erfolge der Vervollkommnung der Bodenkultur und Fruchtfolge, der landwirtschaftlichen Geräte und Maschinen, überhaupt der modernen Betriebsweise finden vor allem in der Steigerung der Hektarerträge ihren zahlenmäßigen Ausruck. Folgende, dem Werk von Dr. Helfferich „Deutschlands Volkswohlstand" entnommenen Tabellen zeigen die Steigerung für die wichtigsten Fruchtarten: Im Durchschnitt der Jahre 1883—1887:

	Anbaufläche ha	Erntemenge t	Ertrag für 1 Hektar u. Doppelzentner
Roggen	5 830 200	5 867 800	10,0
Weizen	1 918 000	2 585 200	13,4
Sommergerste	1 737 700	2 232 800	12,8
Kartoffeln	2 912 800	25 459 200	87,4
Hafer	3 785 000	4 291 000	11,3
Wiesenheu	5 905 100	16 874 600	28,5
Im Durchschnitt der Jahre 1903—1912			
Roggen	6 168 261	11 012 171	17,8
Weizen	1 911 768	3 962 390	20,7
Sommergerste	1 604 116	3 220 066	20,1
Kartoffeln	3 315 137	44 220 213	133,4
Hafer	4 317 753	8 189 062	19,0
Wiesenheu	5 949 237	25 024 865	42,1

Einer allenthalben nur unerheblichen Ausdehnung der Anbauflächen stehen also sehr ansehnliche Steigerungen der Erntemengen gegenüber. Hieraus ergeben sich auch günstige Wirkungen auf die Viehzucht.

Deutschland war in der Steigerung seiner Erträge allen anderen Großstaaten voraus. Einige Vergleichszahlen für das Jahr 1912 (gleichfalls nach Dr. Helfferich) führen dies vor Augen.

Erträgnisse im ganzen (Millionen Tonnen)

	Weizen u. Roggen	Gerste	Hafer	Kartoffeln
Deutschland	15,9	3,5	8,5	50,2
Rußland	42,6	9,9	14.1	36,9
Oesterr.-Ungarn	11,2	3,3	3,6	18,5
Frankreich (1911)	10,4	1,1	5,1	11,5
Canada	5,4	0,9	5,6	2,2
Vereinigte Staaten	20,8	4,9	20,6	11,4

[1]) Nach „Die deutsche Landwirtschaft" bearbeitet im Statistischen Amt.

Ernteerträgnisse für 1 Hektar (in Doppelzentnern = 100 kg).

	Weizen	Roggen	Gerste	Hafer	Kartoffeln
Deutschland	22,6	18,5	21,9	19,4	150,3
Rußland	6,9	9,0	8,7	8,5	31,7
Oesterr.-Ungarn	15,0	14,6	16,0	13,0	100,2
	12,7	11,6	13,9	10,4	84,4
Frankreich	13,8	14,3	14,3	12,6	74,2
Canada	13,7	12,0	16,7	15,0	115,8
Vereinigte Staaten	10,7	10,6	16,0	13,4	76,2

Der Vorsprung Deutschlands hinsichtlich des Hektarertrages ist hiernach beträchtlich. Da bei einem solchen Vergleich weder die Bodenbeschaffenheit, noch die klimatischen Verhältnisse zugunsten Deutschlands liegen, so kommt in diesen Ziffern die große betriebstechnische Überlegenheit der deutschen Landwirtschaft zum Ausdruck (Helfferich).

In ähnlicher Weise hat sich unser Viehstapel an Zahl, vor allem aber an Gewicht und Wert gehoben. Sein Ertrag ist weiter durch schnelleren Umschlag gehoben, der wieder die Folge verbesserter, nach wirtschaftlichen Grundsätzen umgestalteter Züchtung und Mästung ist. Dabei ist die Gesamtbevölkerung seit 1880 um mehr als die Hälfte gestiegen, der Anteil der in der Land- und Forstwirtschaft Tätigen an der Volkszahl aber im Verhältnis stark gesunken (1882: 42 %, 1907: 28,5 %). Die Ertragssteigerung auf allen Gebieten der Landwirtschaft drückt sich folgerichtig in den steigenden Bodenpreisen aus, die wieder vielfach zu einem starken Besitzwechsel geführt haben. Wir können den hiermit zusammenhängenden Fragen an dieser Stelle nicht weiter nachgehen. Die Tatsachen selbst sind nicht weiter nachzuweisen; sie sind bekannt.

All das ist erreicht worden durch wissenschaftliche, technische und organisatorische Fortschritte, gefördert durch das blühende Genossenschaftswesen und ständig verbesserte Unterrichtsanstalten. Nicht zu vergessen ist dabei der wohlgemessene Anteil des Staates, die Verbesserung im Hoch- und Fachschulwesen, die Hilfe der Zentralgenossenschaftskasse, vor allem aber die Zollpolitik, und die Eisenbahntarif- und Eisenbahnbaupolitik. Wir möchten nur auf die Getreide- und Düngemitteltarife sowie auf den Ausbau des Nebenbahnnetzes und die Förderung des Kleinbahnwesens hindeuten.

Die Industrie. Die industrielle Entwickelung zeigt ein noch lebhafteres Bild, auch hier unterstützt durch ein umfangreiches und vielgestaltiges System von Industrietarifen zur billigen Heranschaffung von Rohstoffen, Förderung des Absatzes, namentlich im Auslande, Ausgleichung ungünstiger Erzeugungsbedingungen u. a. m., ferner gefördert durch den Ausbau der Bahnen in den Industrierevieren, Schaffung großzügiger Wasserstraßen usw. und durch eine zielbewußte Zollpolitik.

Der Kohlenbergbau Deutschlands förderte im Jahre 1887 einen Güterwert von 351,3 Millionen Mark, im Jahre 1911 einen solchen von 1 756,1 Millionen Mark. Das bedeutet eine Steigerung um das Vierfache. Im Jahre 1912 hatte die deutsche Kohlengewinnung die englische fast erreicht. Englands Anteil an der Kohlenförderung der Welt ist seit 1860 von 59 auf 24 % gesunken, der deutsche Anteil von 12,5 auf 23 % gestiegen.

Das klassische Land der Eisenindustrie, England, ist von Deutschland bereits überflügelt. Deutschland erzeugte vor dem Kriege bereits um die Hälfte mehr Roheisen als England. Seine Gewinnung hatte es seit 1887 (4 Millionen Tonnen) um das Vierfache gesteigert und erzeugte damit bereits etwa den vierten Teil der Weltgewinnung.[2]) Die Förderung deutscher Eisenerze hat sich seit 1887 verdreifacht und mußte durch eine ständig steigende Einfuhr dieses Rohstoffes immer mehr ergänzt werden.

In der Gesamtausfuhr an Eisen und Eisenwaren hat Deutschland die übrigen großen Industrieländer weit hinter sich gelassen; dabei wird es in dem Eigenverbrauch an Eisen auf den Kopf der Bevölkerung nur noch von den Vereinigten Staaten übertroffen. Der Wert der deutschen Ausfuhr an Eisen, Eisenwaren und Maschinen betrug vor dem Kriege jährlich etwa 2 Milliarden Mark, wovon etwa ein Drittel auf Maschinen kommt. Der Wert der Jahreserzeugung der Eisenindustrie wurde auf 2¼, der des Maschinenbaues auf 2½ Milliarden Mark geschätzt.[3])

Einen Maßstab für die Bedeutung der deutschen elektrischen Gewerbe gibt unser Kupferverbrauch. Nach Angaben der Frankfurter Metallgesellschaft stieg er 1889—1913 von 17 auf 19 % des Weltverbrauchs, während der englische Anteil außerordentlich gesunken ist, von 33 auf 11½ %. Zu berücksichtigen ist, daß Kupfer im sonstigen Verbrauch viel durch andere Stoffe, insbesondere durch Eisen ersetzt worden ist.

Alles in allem dürfen wir sagen: Deutschland ist das erste Industrieland der Welt.

Güter- und Geldverkehr.

Welche Kapitalien die Industrie an sich gezogen hat, ermißt man, wenn man sich vergegenwärtigt, daß in dem einen Jahre 1912 an Industrie-Aktien und Obligationen fast 1300 Millionen Mark (Kurswert) neu ausgegeben worden sind, das ist viel mehr, als in dem ganzen Jahrfünft 1886—1890 an den Markt gebracht wurde (nicht ganz 950 Millionen Mark) — ein Beweis innerer wirtschaftlicher Kraft, da diese Zahlen in ziemlich gleichmäßigem Steigen begriffen waren.[4])

Der Güterverkehr der preußischen Eisenbahnen hat im Jahre 1913/14 rund 45 Milliarden Tonnenkilometer frachtpflichtiger Güter geleistet. Im Jahre 1885/86 waren es rund 11 Milliarden. Die Post beförderte 1913 an gewöhnlichen Briefen gegen 1887 mehr als das Dreieinhalbfache. Der Raumgehalt der deutschen Handelsschiffe ist seit 1888 auf etwa das Zweieinhalbfache gestiegen. Der Gesamtumsatz der Reichsbank betrug im Jahre 1880 etwa 52 Milliarden Mark, 1913 etwa 422 Milliarden Mark. Er ist in einem Menschenalter also auf mehr als das Achtfache gestiegen.

Einen Begriff der Kapitalmacht des deutschen Bankwesens erhält man aus den durch Sombart gegebenen Zahlen über die von den Kreditbanken verwalteten eigenen und fremden Gelder. Sie betrugen 1883 1961,7 Millionen, 1910 15 015,2 Millionen Mark. Das ergibt eine Steigerung fast auf das Achtfache.

Dem entsprechen die Gewinne: Diese Banken verzeichneten einen Rohgewinn im Jahre 1883 von etwa 84 Millionen Mark, im Jahre 1910 von etwa 493 Millionen Mark.

Die Banken sind aber keineswegs die einzigen Träger unserer Geldkraft. Wir müssen zur Ergänzung des Bildes zum mindesten noch einen Blick auf die Sparkassen und auf das Gebiet des Versicherungswesens werfen. Die deutschen Sparkassen haben nach Helfferich ihre Einlagen von 1895 bis 1911 um elf Milliarden Mark, im Jahresdurchschnitt um 690 Millionen Mark vermehrt.

Das Vermögen der Arbeiterversicherung wächst jährlich um mindestens 500 Millionen Mark. Auf dem Gebiete der Kapitalversicherung sei nur der Wert der gegen Feuer versicherten Güter hervorgehoben. Sie betrugen nach Helfferich 1896 etwa 117 Millionen Mark, 1911 etwa 221 Millionen Mark.

II. Deutschlands Welthandel vor dem Kriege und der Wettbewerb mit England. Handelsbilanz.

Auswärtiger Handel. Der auswärtige Handel Deutschlands machte im Jahre 1881 etwa 9¼ Milliarden Mark im ganzen (Gesamthandel, Ein- und Ausfuhr) aus. Im Jahre 1913 waren es 22½ Milliarden. Der Anteil Deutschlands am Gesamtaußenhandel der Welt betrug im Jahre 1913 12,9 %. Er stieg in den

[2]) Nach den Berechnungen Helfferichs in „Deutschlands Volkswohlstand" Berlin 1913. Steigerung der Erzeugung von 1893 bis 1913 an Roheisen in Deutschland um 287 %, in England um 50 %, an Stahl in Deutschland um 522 %, in England um 136 %.

[3]) Nach Sorge in „Technik und Wirtschaft". Juniheft 1914.

[4]) Nach Sombart: „Die deutsche Volkswirtschaft im neunzehnten Jahrhundert".

zwei Jahrzehnten 1893—1913 von 10.8 auf 12.9 %, während der englische Anteil von 20 9 auf 16,6 % fiel. Deutschland nahm vor dem Kriege die erste Stelle hinter Großbritannien ein. In manchen Industrien, z. B. in der chemischen Industrie, die in etwa 10 Jahren ihre Erzeugung ungefähr verdreifachte, hatte Deutschland fast ein Monopol auf dem Weltmarkt. Der wirtschaftlichen Kraft in der Gütererzeugung und im Verkehr entspricht die Kapitalkraft Deutschlands, die den deutschen Einfluß nicht nur auf alle europäischen Nachbarländer, Frankreich eingeschlossen, sondern fast über die ganze Welt erstreckt hat.

Deutscher und englischer Außenhandel.

Vergleicht man die Ziffern der deutschen und der britischen Ein- und Ausfuhr im ersten Halbjahr 1914, so wird man finden, daß die Entwicklung namentlich der deutschen Ausfuhr nahe daran war, die britische Ausfuhr zu überflügeln. Bereits im Jahre 1913 hatte betragen: die deutsche Einfuhr 10 769,7 Mill. Mark, die deutsche Ausfuhr 10 097,2 Mill. Mark; der Unterschied, die sog. „statistische Passivität", also nur 672.5 Mill. Mark.

Bei einem so geringen Überschuß der Einfuhr über die Ausfuhr, der etwa 6 % beträgt, kann man von Passivität der Handelsbilanz nicht mehr sprechen. Das ergibt sich daraus, daß bei den statistischen Aufschreibungen die Werte zugrunde gelegt werden, die eingeführte Gegenstände bei der Ankunft im Inland, auszuführende aber beim Verlassen des Inlands haben. Der Wert des eingeführten Gegenstands setzt sich jedoch bei seiner Ankunft im Inland aus dem Kaufpreis im Erzeugungsland, den Beförderungskosten nach dem Einfuhrland und dem Handelsgewinn, der bei dem Einfuhrgeschäft gemacht wird, zusammen. Die Ausfuhrwerte der Statistik enthalten dagegen nur den Inlandswert der Ware, Ausfuhrgewinne des Handels und Frachtkosten für die Beförderung an den auswärtigen Handelsort sind nicht einbegriffen. Bedenkt man, daß die Frachten überwiegend Einnahmen deutscher Reedereien sein werden, und daß die Handelsgewinne gleichfalls in großem Umfange deutschen Handelshäusern, die ja überall im Ausland ihre Niederlassungen haben, und gegen die sich insbesondere auch der englische Wirtschaftskrieg richtet, zufließen, so darf man annehmen, daß jene 672,5 Millionen Mark in deutschen Händen bleiben.

Im Spezialhandel von 1913 betrug die britische Ausfuhr 10 715 Mill. Mark, die deutsche Ausfuhr 10 097 Mill. Mark, der statistische Unterschied also nur 618 Mill. Mark, gegenüber 1912: 982 Mill. Mark, gegenüber 1911: 1158 Mill. Mark. Mit anderen Worten: Die Überlegenheit der britischen Ausfuhr über die deutsche sank von 13 % des Wertes der britischen Ausfuhr im Jahre 1911 auf 9 % im Jahre 1912 und 6 % im Jahre 1913.

III. Einfuhrbedarf. Die Ausfuhr.

Einfuhrbedarf Deutschlands und Ausfuhrüberschuß an Lebensmitteln. Außer Getreide führte Deutschland vor dem Kriege auch andere Lebensbedürfnisse, und zwar in steigendem Umfange, ein. Nach Friedensschluß wird dieser Zustand wiederkehren. Bis zur Wiederauffüllung der Vorräte ist sogar mit vermehrter Einfuhr solcher Güter zu rechnen.

Die Abhängigkeit Deutschlands vom Ausland für seine Volksernährung erstreckt sich auch auf den Bezug von Futtermitteln zur Unterhaltung seines Viehbestandes und von gewissen Düngemitteln zur lebhafteren Bewirtschaftung des Landes.

Folgende auf der Handelsstatistik beruhenden Zahlen geben ein ungefähres Bild dieser Abhängigkeit für die Lebensmitteleinfuhr (s. Tabelle auf nächster Spalte).

Hierzu kam ein Bedarf an Chilisalpeter für 172 Millionen Mark, Pferden für 116 Millionen Mark, Kaffee 220 Millionen Mark, Tabak 134 Millionen Mark, Wein 53 Millionen Mark, zusammen 695 Millionen Mark. Demgegenüber stand ein Ausfuhrüberschuß an Zucker 261 Millionen Mark, Weizenmehl 39 Millionen Mark, Kalisalz 24 Millionen Mark, Hopfen 15 Millionen Mark, zusammen 339 Millionen Mark.

Die Mehreinfuhr betrug:

Warengruppe	Mengen in 1000 t			Wert in Millionen ℳ		
	Durchschnitt 1901/5	Durchschnitt 1906/10	1912	Durchschnitt 1901/5	Durchschnitt 1906/10	1912
I. Pflanzliche Nahrungs- und Genußmittel	—	—	—	*1094,4*	*1398,2*	*2018,5*
darunter Getreide und Reis	5444	5651	6241	651	766	960
„ Kartoffeln	12	155	6·8	—	8,1	51
„ Futter- und Ölfrüchte	920,6	1219	1582	201.4	316.4	493,6
„ Gemüse usw.	134	166	288	16	28	80
„ Obst	306	396	471	74	84	118
II. Lebendes Vieh- sowie tier. Nahrungs- und Genußmittel	—	—	—	*658,8*	*809,6*	*975,3*
davon lebendes Vieh	321	402	444	188	191	186
„ Fleisch und Fleischwaren	49	38	68	54	44	73
„ Fische	273	320	357	74	87	107
Milchwirtschaftliche Erzeugnisse, Eier, Honig	183	252	316	182	235	384

Die Einfuhr von landwirtschaftlichen Erzeugnissen dient also zum weitaus überwiegenden Teil zur Deckung des Inlandsbedarfs an Nahrungs- und Futtermitteln. Nur Roggen und Hafer wurden in größeren Mengen ausgeführt. Der Ausfuhrüberschuß bei ersterem betrug 91, bei letzterem 33 Millionen Mark. Durch die Verwendung dieser landwirtschaftlichen Erzeugnisse im Inland könnte der Einfuhrbedarf des Reiches an Weizen und Gerste erheblich vermindert werden. Dies wäre auch für die Zahlungsbilanz von Vorteil, da Roggen erheblich billiger ist als Weizen; der Preisunterschied für 1000 kg betrug im Jahre 1913 rd. 33 ℳ. Durch Bevorzugung des Roggenbrots könnten der deutschen Volkswirtschaft daher erhebliche Summen erspart werden.

Es ergibt sich aus obigen Zahlenbildern also ein sehr starkes Bedürfnis Deutschlands an fremden Nahrungs-, Futter- und Düngemitteln, und zwar in einer Gesamthöhe von etwa 2 Milliarden Mark. Hier kann man, wie die Erfahrungen des Krieges bewiesen haben, bei der Einfuhr von Nahrungsmitteln von einem gewissen Luxusbedürfnis sprechen. Seit alters wird den Deutschen eine starke Freude an leiblichen Genüssen nachgesagt, eine Freude, zu deren Befriedigung die riesig gestiegenen Volkseinkünfte reiche Mittel geboten haben. Bekanntlich war der Verbrauch an Fleisch, das das wichtigste der Nahrungsmittel ist, in denen ein Luxusverbrauch stattfindet, vor dem Kriege in Deutschland auf den Kopf der Bevölkerung sogar noch höher als in England. Aus englischem Munde stammt die Wendung, man habe vor dem Kriege in Deutschland 20 % mehr verzehrt als normal, und verzehre jetzt 20 % weniger.

Wie stark unser Nahrungsmittelverbrauch gegen früher gestiegen ist, zeigt Helfferich, indem er nachweist, daß dieser auf den Kopf im Durchschnitt 1902—1906 um 39 % gegen 1886—1890 gestiegen ist. Die jüngste Vergangenheit hat hier noch weitere Verbrauchssteigerungen gebracht.

Ferner bedurften wir einer Mehreinfuhr an Rohstoffen und Halbfabrikaten der Bekleidungsgewerbe im weitesten Sinne in Höhe von gleichfalls etwa 2 Milliarden nur teilweise, um unseren eigenen Bedarf an Kleidung zu decken, zu beträchtlichem Teil, um unsere große Ausfuhrindustrie auf diesem Gebiete zu speisen.

Wir bedurften endlich einer Mehreinfuhr an Erzen, Metallen, Kautschuk, Holz, Jute und Öl von etwas über 1 Milliarde (nach Abzug der Steinkohle und anderer Ausfuhr), teils für unsere eigenen industriellen Bedürfnisse, teils wiederum für die Zwecke der Ausfuhrindustrie. Der unbedingte Eigenbedarf machte hier einen Bruchteil unserer 10 Milliarden Ge-

samtausfuhr aus. Der größere Teil war nötig, um der deutschen Bevölkerung reichliche Arbeitsgelegenheit zu geben, indem sie über den Eigenbedarf hinaus für die Ausfuhr arbeitete, durch die wir mehr und mehr in die Lage kamen, unsere ganze Einfuhr zu bezahlen.

Bei einem Vergleich der Ein- und Ausfuhrzahlen der Rohstoffe der halbfertigen und fertigen Waren zeigt sich, daß Deutschland besonders hinsichtlich der Rohstoffe, weniger bei Halbfabrikaten und nur in geringem Umfange beim Bezug von fertigen Waren auf das Ausland angewiesen ist. Die erhebliche Einfuhr von Rohstoffen und Halbfabrikaten dient, wie sich aus der nachstehenden Zusammenstellung ergibt, der Erzeugung und Wiederausfuhr von höherwertigen Fabrikaten

Im Jahre 1913 betrug in Millionen Mark

	die Einfuhr	die Ausfuhr	der Einfuhrüberschuß	der Ausfuhrüberschuß
Rohstoffe . . .	4 996,6	1 299,4	3 697,2	—
halbfert. Waren	1 264,2	930,4	333,8	—
fertige Waren	1 420,8	6 786,7	—	5 365,9
insgesamt:	7 681,6	9 016,5	4 031	5 365,9

Der Wert der ausgeführten Fertigwaren ist demnach um mehr als ¼ höher als der des Einfuhrüberschusses an Rohstoffen und halbfertigen Waren. An einigen Beispielen sei das Zustandekommen dieser Zahlen erläutert.

Baumwolle und Wolle werden, Baumwolle gar nicht, Wolle in einem noch im Inland nicht zur Deckung des Inlandsbedarfs genügenden Umfange erzeugt. Trotzdem werden große Mengen von Baumwoll- und Wollwaren aus dem Reiche ausgeführt. Im Jahre 1913 betrug der Einfuhrüberschuß an Baumwolle und Baumwollengarn 595 Millionen Mark. Diese wurden verarbeitet, und zwar zu Geweben für Möbel und Zimmerausstattungen, zu Sammet, Plüsch, Velvet, Tüll, zu Trikot, Netzstoffen, Haarnetzen und Handschuhen, zu Kleiderstoffen, Unterkleidern, Strümpfen und Socken, zu Wirk- und Netzwaren und Glühstrümpfen, zu Spitzenstoffen, Spitzen u. a. m. und als solche in so bedeutendem Umfange ins Ausland ausgeführt, daß der Ausfuhrüberschuß an Fertigfabrikaten im Jahre 1913 368 Millionen Mark betrug, während die Einfuhr von Fertigfabrikaten nur den Betrag von 68 Millionen erreichte.

Der Einfuhrüberschuß an Schafwolle, gekämmter Wolle und Wollgarn betrug 392 Millionen Mark, außerdem wurden fertige Wollwaren im Werte von 43 Millionen Mark eingeführt, dagegen an letzteren Waren im Werte von 263 Millionen Mark ausgeführt, so daß der Ausfuhrüberschuß an Fertigfabrikaten 220 Millionen Mark betrug. In dieser Summe ist jedoch die Ausfuhr an fertigen Kleidern, die aus Geweben von Wolle, Baumwolle, Flachs und anderen Rohstoffen hergestellt sind und einen Wert von 220 Millionen Mark erreichte, nicht einbegriffen.

Auch die Einfuhr von Fellen, Pelzen und Häuten diente zum großen Teile der Verarbeitung im Inland zwecks Wiederausfuhr.

	Einfuhr	Ausfuhr	Einfuhrüberschuß	Ausfuhrüberschuß
	in Millionen Mark			
Häute	344	132	212	
Felle (Pelze) .	188	225		37
Kalb- u. Lammfelle	165		165	
Oberleder und Lederwaren		224		224
Zusammen:	697	581	377	261

Ausschlaggebend für die Gestaltung der Handelsbilanz ist jedoch das Verhältnis der Einfuhr und Ausfuhr von Rohstoffen, Halb- und Fertigfabrikaten der sonstigen Industrien, von Ausnahmen abgesehen, die im Bezug ihrer Rohstoffe nicht in dem Maße vom Ausland abhängig sind, wie die Textilindustrie. Gemeint ist hier vor allem die Schwerindustrie, ferner die Fabrikation von Maschinen, Chemikalien, Farbstoffen, elektrischen Vorrichtungen, Papier u. a. m.

So stand einer

Einfuhr im Werte von Millionen Mark		eine Ausfuhr im Werte von Millionen Mark	
Eisenerzen	227	Maschinen	662
Kupfer	335	Eisenwaren	652
Zinn	58	Roheisen und Luppeneisen	130
Kautschuk	126	Eisen und Eisenblech . . .	301
Nadelholz (gesägt)	135	Schienen	74
Kopra	122	Kupferwaren	130
Jute	94	Draht	77
		Röhren	104
		Elektrische Maschinen und Vorrichtungen	131
		Glühlampen	48
		Kabel	39
		Motorwagen	71
		Papier	223
		Bücher	74
		Farbstoffe	142
		Spielzeug	103

gegenüber. Während Steinkohlen im Werte von 205 Millionen Mark eingeführt wurden, wurden solche im Werte von 516 Millionen Mark und dazu noch für 147 Millionen Mark Koks ausgeführt. Einer Einfuhr von Maschinen im Werte von 68 Millionen Mark stand die oben schon angegebene Ausfuhrzahl 662 Millionen Mark gegenüber.

IV. Wirtschaftliche Einwirkungen des Krieges; das Sinken des Geldwertes.

Welches die Folgen der Umstellungen des Wirtschaftslebens, der Vernichtung und Neuschaffung von Sachwerten, des Verlustes menschlicher Leben, der politischen und sozialen Umwertung während des Krieges für die Zukunft der deutschen Volkswirtschaft sein werden, läßt sich im Rahmen unserer knappen Betrachtung nicht einmal andeutend erörtern, geschweige denn im Einzelnen voraussagen. Nur ein Punkt ist so hervorstechend und in seinen Wirkungen für jedermann so spürbar, wenn auch nicht immer verständlich, daß wir an ihm hier nicht schweigend vorbeigehen können. Es ist das das Problem der „Teuerung", wie es volkstümlich zu bezeichnen ist, volkswirtschaftlich gesprochen, das Sinken des Geldwertes.

An sich eine Erscheinung jeder ansteigenden Wirtschaftsepoche, mußte die Entwertung des Geldes in Deutschland mit seiner besonders kräftigen Entwickelung auch besonders hervortreten. Der Krieg hat die Entwertung des Geldes, das heißt der Zahlmittel, ins Gewaltige gesteigert, und es ist nicht zu erwarten, daß diese Erscheinung nach dem Kriege völlig verschwinden wird. Wieweit sie geht, wird dadurch gekennzeichnet, daß verschiedene Länder, wie Schweden, Maßnahmen gegen den Zulauf von Gold, also gerade des überall und allerzeit am heißesten erstrebten Gutes, getroffen haben und haben treffen müssen. Diese auffallende Erscheinung erklärt sich daraus, daß diese Länder in Nutzgütern bezahlt sein wollen, weil deren Erzeugung hinter dem Bedarf zurückgeblieben ist, nicht aber in Gold, dessen massenhafter Zustrom nur dazu dienen konnte, die Preise der vorhandenen Waren weiter zu steigern.

Das ist die allgemeine Lage. Die Warenerzeugung vermag mit dem Verbrauche nicht Schritt zu halten. Dagegen ist die Erzeugung von Gold stark vorgeschritten, die an papiernen Zahlmitteln in das Ungeheure gesteigert. Alle kriegführenden Staaten haben eine stark passive Zahlungsbilanz gegenüber den Neutralen, d. h. sie werden in steigendem Maße deren Schuldner. Den Neutralen strömt das Gold zu. Die Kriegführenden müssen mehr und mehr ihren riesigen Bedarf zur Kriegführung durch Schulden decken. Hieraus entspringt ein ständig wachsendes Geldbedürfnis. Dies wird entweder, wie in Deutschland und auch in England, durch eine geordnete Anleihewirtschaft oder aber durch das einfache Hilfsmittel der Notenpresse gedeckt. In allen Fällen erscheint aber eine große Masse papierner Zahl-

mittel auf dem Markt. Hierzu kommt der gesteigerte Geldumlauf. Alles das sind Punkte, die den Wert der auf dem Markte erscheinenden Geldeinheit gegenüber den Nutzgütern herabdrücken.[5])

Für dieses allgemeine Sinken sei als Beispiel die allgemeine Teuerung der Lebensmittel in neutralen Ländern angeführt:

In den Niederlanden kosteten nach den Handelsberichten am

	25. Juli 1916	25. Juli 1914	
Ia Kühe Schlachtgewicht	1,30 fl.	0,81 — 0,86 fl.	für 1 kg
Schweine, Lebendgewicht	0,78 — 1,10 „	0,45 — 0,47 „	„ 1 „
Butter	1.41 „	1,20 — 1,30 „	„ 1 „
Käse	56,00 „	30,00—33,00 „	„ 50 „
Weizen	16,50 — 16.85 „	7,00 — 7,60 „	„ 75 „
Zucker 88°	30,00 - 33,00 „	$11^{7}/_{16}$ — $11^{21}/_{32}$ „	„ 100 „
Vollheringe	62,25—72,25 „	25,62—29,75 „	„ 150 „

In Schweden (Stadt Stockholm) kostete nach dem Schwedischen Tageblatt 1 kg:

	Ende Juli 1916	Ende Juli 1914
Landbutter	291 Oere	222 Oere
Rindfleisch-Braten	263 „	125 „
Frisches Schweinefleisch	235 „	149 „
Eier 20 Stück	219 „	150 „

In Norwegen haben nach Norwegens Handels- und Schifffahrtszeitung die Preissteigerungen seit Juli 1914 betragen: für Fleisch 92, Speck 64, Molkereiprodukte 33, Mehl, Gries, Erbsen 77, Kaffee 5, Zucker 83, Petroleum 49, Kohlen 218 %.

In Dänemark sind nach der „Berlingske Tidende“ die Indexzahlen für Lebensmittel folgendermaßen gestiegen: Juli 1914 um 100, Juli 1915 um 128, Februar 1916 um 134, Juli 1916 um 146 %.

In der Schweiz sind die Milchpreise durch Festsetzung von Höchstpreisen, wie bei uns das Brot, festgehalten worden. Wie stark alle übrigen Preise gestiegen sind, ergeben folgende Angaben des Schweizerischen Statistischen Bureaus (Franken für ½ kg, Merkblatt Basel):

	31. Juli 1916	April 1914
Ochsenfleisch mit Knochen	1.55	0.95
Schweinefleisch	2 00	1.25
Landbutter	2 30	1.60
Vollbrot	0.26½	0.17
Trinkeier das Stück	0,22	0,10

Diese Zahlen sind deswegen gewählt, weil sie vielleicht das Mindestmaß der allgemeinen Teuerung anzeigen, gerade da sie die Lebensmittel betreffen, die für das allgemeine Wohl die größte Bedeutung von allen Gütern haben. Hier haben die Landesregierungen in erster Reihe versucht, die Preisentwickelung zurückzuhalten. Der geringe Erfolg deutet darauf hin, wie stark die Bewertung aller Güter gestiegen sein muß.

Man möge nicht einwenden, daß diese Zahlen nicht beweiskräftig seien, weil der Bedarf der kriegführenden Länder Lebensmittelmassen aus diesen Märkten abgezogen habe und an anderen Stellen Überfluß herrsche, etwa in den großen Erzeugungsländern Amerikas und in Rußland; denn dies ist durchaus nicht der Fall. In Amerika steigen die Preise unausgesetzt und in Rußland herrscht im großen ganzen größere Teuerung als in Deutschland, so daß große russische Zeitungen bereits von schwerer Lebensmittelnot schreiben. Nein, der innere Grund liegt in den oben gezeigten einfachen Tatsachen: der verhältnismäßig geringen Erzeugung an Nutzgütern und der stark gesteigerten Hervorbringung an Zahlmitteln.

In noch höherem Maße zeigt sich die Preissteigerung in den Lebensmittelpreisen der kriegführenden Länder, in noch höherem Grade in den Preisen des eigentlichen Kriegsbedarfs. Und was ist jetzt nicht Kriegsbedarf!

(Schluß folgt.)

[5]) Hierdurch erhellt übrigens gleichzeitig, wie wichtig der bargeldlose Zahlungsverkehr geworden ist, der Zahlmittel erspart.

Die Donaukonferenz.

(Schluß aus Nr. 74.)

Als erster Redner griff in die Erörterung Oberbaurat und Professor der technischen Hochschule in Wien Ingenieur Holter ein, dessen Antrag nach den Ausführungen des Cölner Ingenieurs Josef Rosenmayer und des Rechtsrates Ditthorn aus Regensburg, auf Vorschlag des Vorsitzenden Bleyer vollinhaltlich zum Beschluß erhoben wurde. Der Beschluß lautet wie folgt:

Die Konferenz ist in der Lage, mit Genugtuung feststellen zu können, daß zur Sicherung der Schiffbarkeit des Stromes von Regensburg bis zum Eisernen Tore — besonders in den letzten Jahrzehnten — zahlreiche und bedeutsame Arbeiten vollzogen wurden, die aber immerhin in Anbetracht dessen, daß hierdurch ein schiffbarer Tiefgang von zwei Metern noch nicht überall vollends erreicht wurde, seitens der beteiligten Regierungen binnen kurzem zu ergänzen wären. Hierbei wird dem Wunsche Ausdruck verliehen, es mögen auch auf der Strecke Regensburg-Ulm die notwendigen Maßnahmen zur genügenden Sicherung der Schiffbarkeit getroffen werden. — Wasserbauten und Wasserkraftanlagen dürfen die Schiffbarkeit des Stromes nicht gefährden. Die betreffenden Staaten haben dafür zu sorgen, daß dieser Grundsatz durch entsprechende Verfügungen zur Geltung erlange. Die Konferenz stellt fest, es sei notwendig, das Donaudelta mit seinen drei Armen aus hydrotechnischen Gründen als einheitliches Ganzes zu regulieren, um auf diese Weise eine gleichmäßige Schiffbarkeit der Mündung zu erzielen.

Die Herstellungs- und Erhaltungsarbeiten, durch welche die Schiffbarkeit des Stromes bis zur Tiefe von zwei Metern gesichert wird, sind Aufgaben des betreffenden Staates; die Kosten dieser Arbeiten berechtigen, schon im Sinne der bereits geltenden internationalen Grundsätze, keinen der angrenzenden Uferstaaten zur Erhebung etwaiger Abgaben, die die Schiffe oder deren Warenladung belasten.

Über die zwischenstaatlichen Fragen des öffentlichen Donaurechtes erstattete der erste Bürgermeister der Stadt Regensburg Josef Bleyer einen von gründlichem Studium zeugenden Bericht. Er behandelte zunächst die Grundlagen des geltenden Rechtes, und zwar die Lage bis zum Pariser Vertrag vom 30. März 1856 und ihre Gestaltung nach diesem Vertrage, dessen wesentliche Bestimmungen er ebenso darlegt, wie die auf die europäische Donaukommission bezüglichen Artikel des Londoner Vertrages vom 13. März 1871, des Berliner Vertrages vom 10. März 1883 und des Londoner Vertrages vom 10. März 1883. Nach Berührung der Streitfragen, die sich an die gemischte Kommission knüpften, verweist der Berichterstatter auf das „europäische Mandat“, durch das Österreich-Ungarn die Ausführung der Regulierungsarbeiten am Eisernen Tor und bei den Stromschnellen übertragen wurde und beschäftigt sich kurz auch mit der vom Pariser Vertrag in Aussicht genommenen Uferstaatenkommission, die aber ihre Tätigkeit bald eingestellt hat. Nach dieser geschichtlichen Einleitung geht Berichterstatter auf die Darlegung des chaotischen Rechtszustandes über, in dem sich die Donauschiffahrt derzeit befindet, um dann die Notwendigkeit einer Reform zu begründen. Er führte unter anderem aus: Die Donau ist der einzige Verkehrsweg, der den Zentralmächten gegenüber jeder feindlichen Koalition das freie Atmen, den Weg in die Außenwelt gewährleistet. Die schwerwiegenden militärischen und staatspolitischen Interessen an dem einzigen den Westen mit dem Osten verbindenden Wasserwege lassen die Fürsorge für die alsbaldige Ausgestaltung der Donau zur leistungsfähigen Weltwirtschaftsstraße als eine wichtige Lebensfrage, ja als ein Gebot der Selbsterhaltung der verbündeten Reiche erscheinen. Aber auch die wirtschaftlichen Bedürfnisse der Zentralmächte, die zur Aufrechterhaltung und Neubelebung ihrer Volkswirtschaft künftig mehr denn je auf den befruchtenden Austausch ihrer Güter untereinander und deshalb auf eine Annäherung auch auf wirtschaftlichem Boden angewiesen sind, fordern eine zeitgemäße, den veränderten Verhältnissen entsprechende Großschiffahrtstraße auf der Donau mit entsprechenden Anschlüssen aller

zum natürlichen Verkehrskreise der Donau gehörenden Wirtschaftsgebiete.

Nach dem beifällig aufgenommenen Vortrag des Vorsitzenden ergriff Julius Klein, Direktor der ungarischen allgemeinen Kreditbank, das Wort, der in seinen Ausführungen das für die Volkswirtschaft so vorteilhafte Zusammenwirken der Eisenbahn- und Schiffahrtswege hervorhob. Die hierdurch erzielten außerordentlichen Leistungen können als ein wichtiger Faktor der Erhaltung, ja der Vergrößerung des Nationalvermögens betrachtet werden. Hierzu bietet die jüngste Vergangenheit, wo die Massengüter auf der Donau sowohl in der Berg- wie auch in der Talfahrt in nie geahnten Mengen befördert wurden, ein beredtes Beispiel. Er bezeichnet ferner als eine wichtige Vorbedingung einer gesunden blühenden Schiffahrtspolitik die Befolgung einer wohlwollenden Tarifpolitik der anschließenden Bahnen und ein Zurückdrängen jedes lokalen Ehrgeizes. Nach Berührung der Frage der Eigenkosten wurde die Erörterung weitergeführt, in der Oberinspektor Eduard Egan die betriebstechnischen und zollpolitischen Fragen und Direktorstellvertreter der Wiener Kreditanstalt Dr. Regentanz die Beitragsleistung der Staaten zu den Kosten erörterte. Nun gelangte der folgende zusammenfassende Beschlußantrag zur Abstimmung:

Der Grundsatz der freien Schiffahrt auf der Donau ist auch für die Zukunft aufrecht zu erhalten und möglichst auszugestalten. Jeder Uferstaat hat dafür Sorge zu tragen, daß der auf seinem Gebiete liegende Teil des Donaustromes der Schiffahrt ohne Hindernisse und ohne Gefährdung zur Verfügung steht. Die Kosten, welche durch die Regulierungsarbeiten entstehen, können nicht als Grundlage dienen zur Erhebung von Abgaben, die die Schiffe oder deren Warenladung belasten. Ausnahmen bilden die Gebühren, die auf Grund des Pariser Vertrages durch die europäische Donaukommission in dem Mündungsgebiete, und die Gebühren, die auf Grund des Berliner Vertrages in den Stromschnellen des Eisernen Tores erhoben werden. Jeder Uferstaat hat für entsprechende Landungsplätze, Häfen und Hafeneinrichtungen zu sorgen. Zur Bestreitung der notwendigen Kosten, die für die Unterhaltung und Beaufsichtigung derselben entstehen, können Gebühren erhoben werden, die die Selbstkosten nicht übersteigen.

Auf Grund der freien Schiffbarkeit der Donau wäre durch die Vertreter der Regierungen der Uferstaaten sobald als möglich ein Staatsvertrag über die Donauschiffahrt (Donauschiffahrt-Verordnung) auszuarbeiten. Als Vorbild hätte die Rheinschiffahrt-Akte vom 17. Oktober 1868 zu dienen.

Zur fortlaufenden Ueberwachung und Sicherung der Freiheit der Donauschiffahrt bis zur Grenze des Wirkungskreises der europäischen Donaukommission und zur Sicherung der Durchführung der Donauschiffahrt-Verordnung ist aus den Vertretern der Uferstaaten eine Donaukommission einzusetzen. Die Donaukommission hätte für den ganzen ihr unterstellten Strom eine einheitliche Schiffahrt-Polizeiordnung zu entwerfen und den betreffenden Regierungen zur Genehmigung vorzulegen. Im übrigen wäre ihr Wirkungskreis soweit dies möglich erscheint, dem Wirkungskreise der Zentralkommission für Rheinschiffahrt in Mannheim nachzubilden. Die Donaukommission hat über ihre Erfahrungen jährlich und in dringenden Fällen sofort den betreffenden Regierungen Bericht zu erstatten und wegen der Förderung der Schiffahrt auf der Donau Vorschläge zu machen.

Die Entwicklung der Schiffahrt auf der unteren Donau erheischt, daß die Regulierungsarbeiten des Deltas als eine einheitliche Aufgabe aufgefaßt werden. Der Grundsatz der technischen Einheit des Deltas hat aber auch in der Einheitlichkeit der Verwaltung zur Geltung zu kommen. — Der Antrag wurde einstimmig angenommen.

Dieser Beschlußantrag hat gegenüber der Originalfassung in der Vorbesprechung eine Änderung erfahren, da auf Wunsch der österreichischen Vertreter der Absatz betreffend Einsetzung einer Donaukommission mit dem Sitze in Budapest dahin abgeändert wurde, daß die Worte „mit dem Sitze in Budapest“ aus dem Beschlußantrage gestrichen wurden. Die Erfüllung dieses Wunsches bedeutet aber nicht, daß ungarischerseits, der berechtigte und durch die geographische und hydrographische Lage bedingte Anspruch darauf, daß Budapest der Mittelpunkt der Donauschiffahrt werde, fallen gelassen und in der Hinkunft mit allem Eifer nicht verfochten werden sollte. Nach einem anziehenden Vortrag über die Vereinheitlichung des Privatrechtes der Binnenschiffahrt von Rechtsanwalt Dr. Richard Löbl aus Aussig a. E. erhob sich Bürgermeister Dr. Stefan Bárczy und schloß die Konferenz mit folgenden Worten:

Geehrte Konferenz! Jetzt sollte ich sagen: Wir sind am Schlusse unserer Arbeit angelangt. Ich würde mich aber gegen den Geist dieser Arbeit vergehen, wenn ich nicht sagte: Hiemit beginnt unsere Arbeit. Meine Herren! Was drei Gesellschaften an Wissen, Erfahrung und Willen, gestählt in gemeinsamem Kampf auf Leben und Tod, im Interesse großer Ziele aufzubieten vermögen, ist zu Worte gekommen in den Ausführungen und Debatten, die diese unsere Beratung denkwürdig gestalten. Und die, wie ich hinzufüge, eine Bürgschaft dafür sind, daß unsere Arbeit nicht von dem Ernst der Zeiten absticht, sondern sich ihrer würdig erweist. Der Kampf, der an unseren Grenzen tobt, gilt als eine Mahnung, wie wir innerhalb unserer Grenzen zu arbeiten haben. Die Vorarbeit, die wir daheim für die Zukunft leisten, mag unseren Helden eine Beruhigung sein, daß ihr Kampf einen Zweck hat. Die Arbeiten, Vereinbarungen und Einrichtungen, über die wir uns betreffs der Donau einigten, sind Symbole der Kultur und Kultureinheit, die die Entwicklung und das Gedeihen des Menschengeschlechts mit der Schaffenskraft einer Arbeitsgemeinschaft vom Schwarzwalde bis an das Schwarze Meer beschenken. Wir arbeiten nicht nur für uns und unsere Nachkommen, sondern auch für unsere Feinde und deren Nachkommen. Für dieses Recht, diese Gerechtigkeit und dieses Gemeinwohl stehen jetzt unsere Waffen im Kampf. In diesem Geiste ist unsere Konferenz verlaufen, die ich nun hiemit schließe. Indem ich den Teilnehmern für ihre Mühe danke, wünsche ich Beharrlichkeit und Schwung zu einer auf Grund unserer jetzigen Arbeit aufzunehmenden praktischen Tätigkeit.

Unter andauernden Beifallskundgebungen wurde dann eine der denkwürdigsten wirtschaftlichen Beratungen des Weltkrieges geschlossen.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Zur Auslegung des Frachturkundenstempelgesetzes.** Nach einem Erlaß des preußischen Eisenbahnministers vom 11. d. M. ist die Befreiungsvorschrift 2 zu Tarifnummer 6 in der Fassung des Frachturkundenstempelgesetzes vom 17. Juni 1916 dahin auszulegen, daß auch die Urkunden über die von der Empfangsstation nach der Milchversandstation zurückgehenden leeren Milchgefäße, sofern ihre Beförderung nicht in ganzen Wagenladungen erfolgt, von der Stempelabgabe befreit bleiben. Von einer Ergänzung der Ausführungsbestimmungen oder Auslegungsgrundsätze zum Frachturkundenstempelgesetz soll vorläufig abgesehen werden. Die Dienststellen sind jedoch entsprechend zu unterweisen.

— **Das Rauchen in Nichtraucherabteilen.** Der Geschäftsführer des Bundes deutscher Tabakgegner in Dresden hat auf seine an mehrere Königlich Preußische Eisenbahndirektionen gerichtete Eingabe vom Juni d. J. über „das Rauchen in Nichtraucherabteilen und ähnliche Mißstände“ von der Königlichen Eisenbahndirektion Berlin im Namen der betreffenden preußischen Eisenbahndirektionen folgende Antwort erhalten: „Da viele unserer Beamten zum Heeresdienst einberufen worden und die uns verbliebenen dienstlich sehr in Anspruch genommen sind, läßt sich das Rauchverbot während des Krieges leider nicht so wirksam überwachen wie in Friedenszeiten. Die Bahnhofs- und Zugbeamten sind jedoch erneut angewiesen worden, streng auf die Beachtung der Rauchvorschriften zu halten, nach denen das Rauchen insbesondere in den für Nichtraucher bestimmten Abteilen und in den Gängen der Wagen, die mit Nichtraucherabteilen versehen sind, verboten ist. Die Strafen, die auf eine Übertretung des Rauchverbotes gesetzt sind, erscheinen uns ausreichend; auch versprechen wir uns von ihrer Verschärfung keinen nennenswerten Erfolg.“

„Für eine Vermehrung der Zahl der Nichtraucherabteile, die in den ersten 3 Wagenklassen ohne Einrechnung der Frauenabteile mindestens die Hälfte aller Abteile beträgt, liegt unseres Erachtens zurzeit kein Anlaß vor. Es ist dabei besonders zu berücksichtigen, daß die Raucherabteile schon jetzt im Durchschnitt stärker als die Nichtraucherabteile besetzt sind und daß ferner auf die Angehörigen des Heeres, die zurzeit einen großen Teil der Reisenden bilden und die Raucherabteile bevorzugen, Rücksicht genommen werden muß. Wegen des Rauchverbotes für jugendliche Personen ist das Erforderliche von den stellvertretenden Generalkommandos bereits veranlaßt worden.“

— **Süddeutsche Eisenbahn-Gesellschaft.** Wie der Geschäftsbericht für das am 31. März beendete Geschäftsjahr 1915/16 ausführt, wurden trotz des im Berichtsjahr andauernden Krieges die durch diesen im Vorjahre verursachten Einnahmeausfälle bei der Mehrzahl der Betriebe wieder eingeholt, zum Teil sogar Mehreinnahmen erzielt. Nur einige Nebenbahnen litten noch unter der Beeinträchtigung des Güterverkehrs. Anderseits

stiegen die Betriebskosten durch die Teuerung der Betriebsstoffe und Erhöhung der Personalkosten sehr erheblich. Trotz dieser höheren Aufwendungen übersteigt das Reinerträgnis das vorjährige. Die Betriebseinnahmen stellten sich auf 9 563 926 ℳ (i. V. 9 087 608 ℳ) und die Betriebsausgaben auf 5 560 757 ℳ (5 294 779 ℳ). Die Betriebsüberschüsse stiegen auf 4 144 756 ℳ (3 843 978 ℳ). Der nach Abzug der Anleihezinsen usw. verbleibende Reingewinn beträgt 1 603 027 ℳ (1 583 415 ℳ). Die Dividende wird wieder mit 5½ % bemessen und erfordert 1.43 Millionen Mark. Vorgetragen werden 105 085 ℳ (89 231 ℳ). Unter dem 22. Januar 1916 wurde der Gesellschaft die Konzession zur Durchführung ihrer Wiesbadener Straßenbahnen in Mainz bis zum Hauptbahnhof auf den Straßenbahnanlagen der Stadt Mainz gemäß den mit dieser über den Verkauf der Mainzer Vorortbahnen abgeschlossenen Vertrag vom 18. September 1915 erteilt und der Betrieb am 6. Februar 1916 aufgenommen. Die Übergabe der Mainzer Vorortbahnen an die Stadt Mainz wird vereinbarungsgemäß drei Monate nach Friedensschluß erfolgen; bis dahin führt die Gesellschaft den Betrieb weiter. Die auf den 21. September einberufene Hauptversammlung soll, wie schon mitgeteilt, den Verkauf der Mainzer Vorortbahnen genehmigen. Danach kauft die Stadt Mainz die Vorortbahnen für eine Million Mark. Die Bestände der Erneuerungsanlage und der konzessionsmäßigen Rücklage bleiben der Gesellschaft. Der dann noch vorhandene Ausfall gegen den Buchwert wird durch das für die Linien der Gesellschaft von Mainz nach Wiesbaden und Schierstein wertvolle Recht ihrer Durchführung bis zum Hauptbahnhof Mainz abgegolten.

— **Frachturkundenstempel für Stückgut.** Die Handelskammer zu Mainz hatte bei dem preußischen Eisenbahnminister beantragt, es möchte die Entrichtung des neuen Frachturkundenstempels für Stückgut dem Empfänger auferlegt werden, ebenso wie seither schon der Stempel für Wagenladungen von dem Empfänger zu entrichten war. Hierauf ist der Kammer durch die Eisenbahndirektion Mainz folgende Antwort zugegangen: „Bei Wagenladungen wird die Reichsstempelabgabe auch ab 1. August in der seitherigen Weise erhoben, also von dem, der die Fracht zahlt. Nur im Stückgut und Expreßgutverkehr sind die geringfügigen Stempelbeträge von 10 bzw. 20 ₰ stets vom Absender zu tragen. Die Eisenbahnverwaltungen haben aus dienstlichen Gründen beim Stückgut- und Expreßgutverkehr von der gesetzlichen Ermächtigung Gebrauch gemacht, die Einlieferung von Frachturkunden mit aufgeklebter Stempelmarke oder eingedrucktem Stempel vom Absender zu verlangen. Denn schon bei den mittleren, besonders aber bei den großen Abfertigungen würde das Aufkleben der Stempelmarken eine erhebliche Verzögerung bei der Annahme zur Folge haben, auch die Buchung und Verrechnung der zahlreichen geringen Beträge eine beträchtliche Arbeitsvermehrung verursachen und zu einer Vermehrung des Personals zwingen. Die Forderung der Eisenbahnverwaltungen erscheint um so gerechtfertigter, als bei den großen Abfertigungen täglich viele Tausende von Stückgutfrachtbriefen zu bearbeiten sind und sich dieser Verkehr hauptsächlich auf den späteren Nachmittag zusammendrängt."

— **Verkehrsfragen in der Handelskammer Leipzig.** Über die Frage der Ausgestaltung der neuen „Sommerzeit" zu einer dauernden Einrichtung hat die Kammer bei zahlreichen Berufsvereinen und -verbänden wie auch bei Einzelfirmen und -personen Erhebungen angestellt, die folgendes Ergebnis lieferten: Die sogenannte Sommerzeit wird allenthalben günstig beurteilt und sowohl in volkswirtschaftlicher als auch gesundheitlicher Beziehung als segensreich empfunden. Die Beteiligten sind sich darüber einig, daß infolge der Maßnahme erhebliche Summen an Beleuchtungskosten erspart worden sind. Eine statistische Erfassung dieser Ersparnisse läßt sich aber nur an Hand der Einnahmeausfälle der Gas- und Elektrizitätswerke einigermaßen ermöglichen. Einzelne Privatbetriebe schätzen ihre Ersparnisse an Leuchtmitteln bis zu 20 % ihrer Ausgaben für den gleichen Zeitraum des Vorjahres. Die vorteilhaften gesundheitlichen Wirkungen der Maßnahme werden ebenfalls als feststehend erachtet. Es bestehen keine Zweifel darüber, daß sie einem großen Teile des erwerbstätigen Volks von gesundheitlichem Vorteile gewesen ist, die Sommerabende länger als sonst zur körperlichen Kräftigung und Erholung sowie zur Pflege ihrer Gärten ausnutzen zu können, was gerade in der Zeit der ungünstigen Ernährungsverhältnisse auf der einen und der gesteigerten Beanspruchung der einzelnen Arbeitskraft auf der anderen Seite nicht unterschätzt werden darf. Insbesondere sind von keiner Seite nachteilige Einwirkungen auf den Gesundheitszustand sowohl der Gesamtbevölkerung, als auch der männlichen und weiblichen Handlungsgehilfen und -lehrlinge beobachtet worden, die auf die Zeitvorverlegung zurückgeführt werden könnten. Es wird im Gegenteil behauptet, daß sich Arbeiter und Angestellte der neuen Zeiteinteilung gut angepaßt haben und teilweise eine höhere Leistungsfähigkeit beobachtet worden ist. Nach dem Erörterungsergebnisse steht die Handelskammer auf dem Standpunkte, daß die Ausgestaltung der für die Zeit vom 1. Mai bis 30. September 1916 verfügten Kriegsmaßregel zu einer dauernden Einrichtung im Hinblick auf die durch die Erfahrungen bestätigten beachtlichen allgemeinen volkswirtschaftlichen und gesundheitlichen Vorteile zu begrüßen ist. Sie ist dabei der Meinung, daß die finanziellen Ausfälle der Beleuchtungsbetriebe, so bedauerlich sie an sich sind, von den Vorteilen der Einrichtung aufgewogen werden. — Weiterhin unterstützte die Kammer den bei der ständigen Tarifkommission eingebrachten Antrag auf Frachtermäßigung für Abfall von isoliertem Kupfer- und Bronzedraht und von Kabeln, da feststeht, daß beim Versande dieser Abfälle in überwiegender Zahl ein bestimmter Prozentsatz (etwa 10—20 %) wertloses Material ist.

— **Kriegsbeschädigtenfürsorge der Kriegssammlung der Eisenbahn.** Über die Erfolge dieser segensreichen, aus freiwilligen Spenden der preußisch-hessischen Staatsbahn- und der Reichsbahnbediensteten geschaffenen Einrichtungen teilt die „Eisenbahn" folgendes mit. Am 1. April d. J. betrug die Gesamtzahl der behandelten Fürsorgefälle 3 034, von denen 1307 oder 43 % zu Ende geführt, 1727 oder 57 % noch nicht völlig abgeschlossen waren. In den 3034 Fällen erstreckte sich die Fürsorge auf 2138 Eisenbahnbedienstete selbst, d. s. 70 % der behandelten Fälle, in den übrigen 896 Fällen = 30 % der Fälle galt die Fürsorge den Söhnen von Eisenbahnbediensteten. Von den der Fürsorge überwiesenen 3034 Kriegsbeschädigten waren 2675 oder 88 % verwundet oder verstümmelt. 12 oder nicht ½ % waren auf beiden Augen erblindet, und in 347 Fällen = 11½ % litten die Kriegsteilnehmer an anderweiten inneren oder äußeren Erkrankungen. Von diesen Kriegsbeschädigten waren am 1. April d. J. in den Eisenbahndienst wieder eingestellt 762 = 25 %, wieder feld- oder garnisondienstfähig geworden 430 = 14 %; 146 = 5% erlernten einen anderen Beruf. 544 = 18 % sollen später wieder im Eisenbahndienst verwendet werden. Dank den der Kriegsbeschädigtenfürsorge reichlich zugeflossenen Mitteln konnten bis 1. April d. J. in Ergänzung der satzungsmäßigen Fürsorge den Kriegsbeschädigten Zuwendungen in 750 Fällen in Gesamthöhe von rund 19 000 ℳ zur Beschaffung geeigneter Stärkungsmittel usw. gemacht werden. Die Ausgaben für die eigentliche satzungsmäßige Fürsorge (Wiederherstellung der Gesundheit, der Arbeitsfähigkeit der Kriegsbeschädigten usw.) betrugen am 1. April rund 24 000 ℳ; hierzu kamen noch mindestens 21 000 ℳ für die noch nicht völlig durchgeführten oder noch nicht abgerechneten Heilfürsorgefälle, so daß insgesamt etwa 45 000 ℳ bis zum 1. April aufgewendet wurden. Bekanntlich sind zur Wiederverwendbarmachung von kriegsbeschädigten Handwerkern usw. in ihrem früheren Beruf oder zur Erlernung eines anderen geeigneten Berufs drei besondere Lehrwerkstuben in Jena, Breslau und Frankfurt (Main) eingerichtet und mit den erforderlichen Arbeitsgeräten und Lehrkräften ausgerüstet worden. Zurzeit ist die Lehrwerkstube in Jena, deren Betrieb kürzlich vom preußischen Eisenbahnminister eingehend besichtigt wurde, mit 45 die in Breslau mit 24, die in Frankfurt mit 19 Kriegsbeschädigten besetzt.

— **Der Deutsche Eisenbahner-Verband.** Die „Eisenbahn" schreibt: „In Nr. 29 unserer Wochenschrift haben wir in dem Aufsatz „Durchführung der Arbeiter-Dienstordnung" darauf hingewiesen, daß Eisenbahnarbeiter nach § 3 der Dienstordnung Vereinen und Verbänden nicht angehören dürfen, die die Arbeitseinstellung als zulässiges Kampfmittel erachten. Wie wir hören, bestehen Zweifel darüber, ob der neu gegründete „Deutsche Eisenbahner-Verband" zu diesen Verbänden gehört, da in seinen Satzungen über seine Stellung zum Streik überhaupt nichts enthalten ist. Der Verband ist aus den dem Transportarbeiterverband angehörenden oder nahe stehenden Kreisen hervorgegangen und seine Verbandszeitschrift ist derselbe Weckruf, der bisher das Blatt des verbotenen Eisenbahntransportarbeiterverbandes (Reichssektion der Eisenbahner) war. Da der neue „Deutsche Eisenbahner-Verband" nicht ausdrücklich und satzungsmäßig auf den Streik als zulässiges Kampfmittel verzichtet hat, kann kein Zweifel darüber bestehen, daß er zu denjenigen Verbänden gehört, denen der Eisenbahnarbeiter nach der Arbeiter-Dienstordnung nicht angehören darf."

— **Aus der Wagenbauindustrie.** Bei der Gründung eines neuen Verbandes der Wagenfabriken handelt es sich laut B. B.-Z. um eine auf Wunsch der Regierung ins Leben gerufene Ausfuhrvereinigung, deren Aufgabe eine einheitliche Preisbildung in der Ausfuhr und die Mitwirkung bei der Versicherungsregelung ist. Wie bekannt, besteht in der Eisenindustrie eine ganze Reihe derartiger Auslandsvereinigungen. Der neuen Auslandsvereinigung der Wagenfabriken, die unter Mitwirkung des Verbandes deutscher Wagenfabriken in Berlin gegründet worden ist, sind sämtliche deutschen Fabriken.

darunter auch diejenigen beigetreten, welche der deutschen Vereinigung nicht angehören. Aufgabe der neuen Vereinigung ist die Preisbildung in der Ausfuhr und die Mitwirkung bei der Regelung der Währung. Die Staatsbahnverwaltung hat jetzt die Ausschreibungen für die erste Hälfte des Rechnungsjahrs 1917/18 also für diejenigen Mengen erlassen, welche innerhalb der Zeit vom 1. April bis 30. September 1917 zur Ablieferung kommen werden. Den Mengen nach bewegt sich der Antrag im Rahmen des bisherigen Bedarfs. Die Wagenfabriken hoffen, daß ihnen angesichts der Steigerung der Selbstkosten, namentlich der Sätze für die Löhne, ein weiterer Aufschlag auf die Preise zugebilligt werden wird.

Österreich.

— **Feststellungsprozesse zwischen Südbahn und Graz-Köflacher Bahn.** Zwischen diesen beiden Bahnen schweben bekanntlich seit mehreren Jahren Feststellungsprozesse wegen strittiger finanzieller Fragen aus der Auslegung des Betriebsvertrages. Die Prozesse beziehen sich auf das Entgelt für die Beistellung des Fahrparkes und für Schleppbahngebühren. Der Rechtsstreit ist bis zur zweiten Instanz gediehen. Im gegenseitigen Einvernehmen der beiden Parteien wurde beschlossen, die Prozesse während der Dauer des Krieges ruhen zu lassen.

— **Lemberg-Czernowitzer Bahn.** In einer ähnlichen Lage wie die Südbahn nach dem italienischen Kriegsausbruch befindet sich jetzt nach der Kriegserklärung Rumäniens die Lemberg-Czernowitzer Bahn. Beide Unternehmungen sind mit einem ansehnlichen Teil ihrer Einnahmen auf Bezüge aus Staaten angewiesen, mit denen Österreich-Ungarn sich jetzt im Kriege befindet. Es ist kaum daran zu zweifeln, schreibt der „Allgemeine Tarif-Anzeiger", daß Rumänien, ebenso wie es Italien getan hat, den Kriegszustand zum Anlaß nehmen wird, um sich seiner Zahlungsverpflichtungen gegenüber einer österreichischen Gesellschaft zu entledigen. Die Lemberg-Czernowitzer Bahn steht dadurch vor einer ganz neuen Lage, mit der sie sich erst wird abfinden müssen. Zur Klarstellung des Sachverhaltes ist es nicht überflüssig, die Verhältnisse dieser Gesellschaft, wie sie sich im Falle des Ausbleibens der rumänischen Jahresrente gestalten würden, kurz darzulegen. Die Lemberg-Czernowitzer Bahn, deren Linien schon vor mehr als einem Vierteljahrhundert sowohl vom österreichischen als auch vom rumänischen Staate sequestriert worden sind, ist gegenwärtig eine Rentengesellschaft, die von Österreich eine jährliche Garantiesumme von 4.4 Millionen Kronen und von Rumänien eine solche von 3 865 173 Fr. in Gold bezieht. Außer diesen festen Einnahmen verfügt die Gesellschaft noch über verschiedene Nebeneinnahmen, unter denen die Dividenden von den Lokalbahnbeteiligungen und die Zinsen von den freien Barbeständen die wichtigsten sind. Die rumänische Rente, die in zwei Halbjahrsraten gezahlt wird, war gerade während des Krieges für die Gesellschaft die Quelle einer unverhofften Mehreinnahme. Denn da sie in Gold zu zahlen ist, hat die Gesellschaft aus der Umwandlung in Kronen einen bedeutenden Agiogewinn erzielt, der im letzten Jahre nicht weniger als 746 367 K. betrug. Dieser Agiogewinn hat es ihr ermöglicht, die letztjährige Dividende von 27 50 auf 30 K. zu erhöhen, obschon sie andererseits einen nicht unbeträchtlichen Ausfall durch das Ausbleiben der Dividende der Bukowinaer Lokalbahnen zu verzeichnen hatte.

Wenn die rumänische Rente nicht mehr eingehen sollte, so würden sich die Einnahmen der Gesellschaft, die im letzten Jahre 9 188 746 K. betrugen, auf 4 770 464 K. ermäßigen, wobei die Schmälerung der Zinseneingänge nicht berücksichtigt ist. Dieser Betrag würde nach Abzug der Verwaltungskosten und Steuern nicht einmal hinreichen, um den Prioritätendienst zu decken, der 4 664 716 K. erfordert. Die Lemberg-Czernowitzer Bahn wird sich daher genötigt sehen, bei Ausbleiben der rumänischen Annuität die Dividendenzahlung einzustellen. Wie wir vernehmen, wartet der Verwaltungsrat der Gesellschaft den Fälligkeitstermin der nächsten, am 13. Oktober zahlbaren Halbjahrsrate ab bevor er feste Entschließungen fassen wird. Es kann aber schon jetzt als sicher gelten daß die am 1. November übliche Abschlagszahlung auf die Dividende in der Höhe von 10 K. diesmal nicht geleistet werden wird. Der Prioritätendienst wird hingegen unter allen Umständen aufrecht erhalten werden, auch wenn die Einnahmen ihn nicht voll decken sollten. In diesem Falle würde die Gesellschaft den Kredit in Anspruch nehmen, was sie um so eher tun kann, als die rumänische Jahresrente nach dem Kriege, gutwillig oder gezwungen, von Rumänien wieder wird gezahlt werden müssen. Rechtlich liegen die Dinge so, daß die von der Lemberg-Czernowitzer Bahn gebaute Linie Suczawa—Roman mit Abzweigungen nach Jassy und Botoschani auch heute noch Eigentum der Gesellschaft ist, da sie vom rumänischen Staate nicht erworben, sondern nur in Betrieb genommen worden ist. Bedauerlicherweise ist die Lemberg-Czernowitzer Bahn nicht in der glücklichen Lage der Südbahn, die sich für den Entgang der italienischen Jahresrente an den Gläubigern im feindlichen Ausland schadlos halten konnte, denn ihre Prioritäten befinden sich ausschließlich in Deutschland und Österreich. Nur von den Aktien ist ein verhältnismäßig bescheidener Betrag, der in der letzten Generalversammlung mit 10 000 Stück beziffert wurde, in englischem Besitz, was aber für die Ertragsrechnung nicht in Betracht kommt, da die Aktien ohnehin nach Ausbleiben der rumänischen Jahresrente zinsenlos ausgehen werden.

— **Diebstähle auf dem Ostbahnhofe in Wien.** Im Juni wurden auf dem Wiener Ostbahnhofe 57 Blöcke Zinn im Werte von 57 000 Kr. gestohlen. Eine Anzahl Täter wurde verhaftet und ein Teil des gestohlenen Metalles, auf dessen Wiedererlangung eine Belohnung ausgesetzt war, wurde gefunden. Die Verhafteten waren Verschieber. Das Sicherheitsbureau ermittelte jene Personen, welche die Wagen erbrochen und die ersten Blöcke entnommen haben. Der Diebstahl erfolgte am 16. Juni nachts, und es ergab sich der merkwürdige Umstand, daß er von zwei verschiedenen Partien ausgeführt worden ist, ohne daß ein Einverständnis festgestellt werden konnte. Es wurden in der letzten Zeit auf demselben Bahnhofe auch Konserven im Werte von 2800 Kr., Schinken im Werte von 1630 K. und Fleisch im Werte von 450 K. gestohlen. Auch die Teilnehmer an diesen Diebstählen hat das Sicherheitsbureau ausgeforscht. Alle Verhafteten wurden dem Landesgericht eingeliefert. Gegen fünf andere Personen, die auf freiem Fuße belassen worden sind, ist die strafgerichtliche Untersuchung eingeleitet.

— **Die Hilfslegion auf den Wiener Bahnhöfen.** Auf den Wiener Bahnhöfen, mit Ausnahme des Nordbahn- und des Nordwestbahnbahnhofes, hat sich im Laufe der zwei Kriegsjahre eine junge Helferschaft bei der Ankunft der Verwundeten- und Austauschinvaliden zu einer tüchtigen Truppe ausgebildet, die an Umsicht, Erfahrung und Tüchtigkeit bereits allgemein anerkannt ist. Es sind das die Angehörigen der jugendlichen Hilfslegion, junge Leute von 17 bis 20 Jahren, die im Dienst des Roten Kreuzes stehen und ihre schwierige Aufgabe unermüdlich Tag und Nacht erfüllen. In dieser Hilfslegion hat die Bundesleitung vom Roten Kreuz ein geschultes Hilfspersonal für den Abtransport der Verwundeten, Invaliden und Kranken von den großen Bahnhöfen geschaffen. Insbesondere auf dem Süd- und auf dem Staatsbahnhofe, wo große Transporte zu bewältigen sind, arbeitet die Hilfslegion tadellos. Auf dem Nord- und auf dem Nordwestbahnhofe sind ältere Leute als freiwillige Helfer tätig. Der Labedienst wird auf allen Bahnhöfen von den seitens der Bundesleitung eingesetzten Personen auf das gewissenhafteste und beste besorgt. Vor kurzem ist ein Aufruf zur Bildung einer Wiener Bürgerhifslegion militärfreier Männer erschienen, die den Verwundetentransport und den Labedienst auf den Bahnhöfen übernehmen sollen. Da die jugendliche Legion so gut arbeitet, ist bisher eine amtliche Genehmigung zur Gründung der Bürgerhilfslegion nicht erfolgt.

— **Personalnachrichten.** Dem mit dem Titel eines Hofrates bekleideten Direktor des Tariferstellungs- und Abrechnungsbureaus im Eisenbahnministerium, Richard Brüll, wurde der Titel eines Sektionschefs verliehen. Sektionschef Brüll steht als Direktor an der Spitze des Tariferstellungs- und Abrechnungsbureaus seit dessen im Jahre 1896 erfolgter Gründung. Weiter wurde der Ministerialsekretär Dr. Paul Hentschel zum Direktorstellvertreter bei diesem Bureau an Stelle des verstorbenen Regierungsrates Stärz unter gleichzeitiger Verleihung des Titels eines Sektionsrates ernannt.

Ungarn.

— **Neue Wasserversorgungsanlagen auf dem ungarischen Netz der Südbahn.** Für die Beschaffung von weichem, klarem Flußwasser zur Speisung der Lokomotivkessel hat die Südbahn auf ihren ungarischen Linien in den letzten drei Jahren zwei neue Wassergewinungs- und Reinigungsanlagen erbaut, die im nachfolgenden kurz beschrieben werden.

a) Die Anlage in Murakeresztur. Das Wasser wird dem Murflusse durch eine 70 m lange und 30 mm weite Rohrleitung entnommen und in einen Saugbrunnen von 1 5 m Durchmesser geführt, wo mitgeführter Schlamm und Sand abgesetzt wird. In der Nähe des Brunnens befindet sich das Pumpenhaus und der mit der Vorkläranlage kombinierte Reisert-Filter (erste derartige Anlage für Eisenbahn-Wasserstationen in Ungarn). Die in Stampfbeton mit geneigtem Boden ausgeführte Vorkläranlage faßt 100 m³; an der tiefsten Stelle befindet sich der Schlammablaßschieber. Das Rohrwasser fließt, mittels Turbinenpumpe gehoben, durch einen in der Längsrichtung der Filter- und Kläranlage befindlichen Kanal in das Vorklärbecken,

von hier in das Filter. Das Reisertfilter besteht aus einer 1 m hohen Schicht Perlkies von 1,5—2,0 mm Korngröße. Der Kies ruht auf einem Filterboden, ein feinmaschiges Drahtgewebe zwischen zwei gelochten Blechen. Das Rohwasser strömt oben ein und läuft unten zum Reinwasserbehälter ab.

Ist das Wasser durch tonige Bestandteile verunreinigt, so wird schwefelsaure Tonerde (Aluminiumsulfat) zugesetzt, die in einem Behälter aufgelöst dem Rohwasser zugeführt wird und sich in dem erwähnten Kanal mit dem tonigen Wasser innig mischt. Es bildet sich hierbei Tonerdehydrat, das koagulierend wirkt, die feinen Verunreinigungen des Wassers an sich zieht, die auf dem Filter zurückgehalten und beim Auswaschen wieder weggespült werden.

Bei niedrigem Wasserstande kann das Rohwasser unmittelbar durch den am Kanal angebrachten Schieber zum Filter geführt werden und entfällt hierbei auch die Anwendung des koagulierenden Mittels. Von Zeit zu Zeit muß das Filter, da es verschlammt, ausgewaschen werden. Unter dem Filterboden ist ein System von Rohren angebracht, die unten mit Löchern versehen sind. Durch Anstellen der im Pumpenhaus befindlichen Kreiselpumpe dringt Druckluft durch die eben erwähnten Löcher in das Wasser und den Kies und gelangt dann der losgelöste Schlamm vermöge des in einer besonderen Rohrleitung zugeführten Waschwassers zum Abfließen. Das zum Waschen nötige Wasser fließt vom Hochbehälter zu, indem die hierzu angebrachten Ventile geöffnet werden; das Auswaschen selbst kann in 20—25 Minuten bewerkstelligt werden.

Zwei auf einer gemeinschaftlichen Grundplatte montierte Niederdruck- und 2 Hochdruck-Turbinenpumpen (je 1 Paar dient als Reserve), sowie auch die Kreiselpumpe werden durch einen Sulzer-Dieselmotor von 20 PS. angetrieben. Die Niederdruckpumpe hebt das Wasser aus dem Brunnen in die Vorkläranlage, die Hochdruckpumpe drückt das klare, gereinigte Wasser in den 1600 m entfernten, in der Station befindlichen Hochbehälter von 300 m³ Inhalt. Die Leistung der Turbinenpumpe beträgt bei 1070 minutlichen, normalen Umlaufszahlen 60 m³/Stunde bei einer manometrischen Druckhöhe von 30 m. Die Niederdruckpumpen haben zweiseitigen Einlauf, wodurch der Schub in der Achse vermieden ist; die Hochdruckpumpen besitzen Kammlager. Die Leistung der Kreiselpumpe beträgt bei 480 minutlichen Umlaufzahl 10 m³/Minute Luft von 3 m. W. S.

Als Antriebsreserve dient eine Dampfmaschine von 30 PS. mit einem Dampfkessel von 30 m² Heizfläche; dieser ist für Rohölfeuerung eingerichtet.

Den jeweiligen Wasserstand zeigt ein elektrischer Zeigerapparat an mit Weckrufeinrichtung für den höchsten, bzw. niedrigsten Wasserstand.

b) Eine ähnliche, jedoch kleinere Anlage ist im Frühjahr 1916 in der Wasserstation Rábamolnári errichtet worden. Das Wasser wird aus dem Raabfluß entnommen. Die Vorkläranlage ist hier etwas größer; statt des beschriebenen Filters ist ein neues sogenanntes Schnellfilter in Verwendung, das das ganze Filterbett in der kurzen Zeit von 20 Sekunden mit einer höchst geringen Menge von Waschwasser gründlich reinigt. Die geringe Auswaschzeit wird dadurch erreicht, daß man dem Auswaschwasser, welches den feinen Perlkies von unten nach oben durchdringt, eine so große Geschwindigkeit verleiht, daß es zuerst das gesamte Filtermaterial anhebt, dieses dann entgegen dem nachströmenden Waschwasser zurückfallen läßt und alle losgelösten Schlammteilchen mit sich fortreißt. Diese Starkstrom-Rückspülung reinigt das ganze Filterbett in kaum 20 Sekunden.

Die mechanische Einrichtung besteht aus einem zweizylindrigen Benzinmotor System Ganz & Cie. von 12 PS. bei 650 minutlicher Umlaufzahl; die Niederdruck- und Hochdruck-Turbinenpumpe ist hier gleichfalls auf eine gemeinschaftliche Welle montiert; sie liefern 50 m³ Wasser in der Stunde auf eine manometrische Höhe von 22 m (erstere auf eine Druckhöhe von 8 m), die Umlaufzahl beträgt 1000 in der Minute. Die zum Auswaschen nötige Preßluft besorgt der ebenfalls durch den Benzinmotor betriebene Kompressor, dessen Leistung 63 m³ Luft in der Stunde beträgt. Die Preßluft wird in einem Luftkessel von 4 m³ Inhalt auf 5 Atm. gesammelt. Der 900 m entfernte Hochbehälter faßt 122 m³.

Das für den Betrieb nötige Benzin von 1000 kg ist gegen Explosion und Brandgefahr nach der Bauart Hoffmann unter der Erde neben dem Pumpenhaus in einem eisernen und gegen Bodenfeuchtigkeit gut isolierten Tank gelagert; nebenan ist die mit Kohlensäure gefüllte Schutzgasflasche gestellt. Das Benzin wird bei dieser Bauart dadurch gesichert, daß die durch Entnahme der Flüssigkeit entstehenden Hohlräume mit druckfreiem (gleich Atm.-Druck) Schutzgas ausgefüllt werden. Den jeweiligen Inhalt des Gefäßes zeigt ein Standanzeiger (Hydromultiplikator) an. Das Einfüllen des Benzins geschieht aus Fässern durch Heberwirkung, wobei gleichzeitig die durch die einfließende Flüssigkeit verdrängten Schutzgase (Kohlensäure) durch eine zweite sogenannte Gaspendelleitung nach dem Hohlraum der Transportgefäße aus dem Lagertank gedrückt werden, um auch diese explosionssicher zu machen. Die Entnahme aus dem Lagertank erfolgt mittels besonders konstruierter Kreiselpumpe.

Im Pumpenhause befindet sich auch hier ein elektrischer Fernzeiger mit Wegeeinrichtung für den höchsten und niedrigsten Wasserstand.

Übrige europäische Länder.

— **Wichtige Verkehrsveränderung zwischen Deutschland und Schweden.** Am 1. Oktober tritt im Reiseverkehr zwischen Deutschland und Schweden eine wichtige Veränderung in Kraft, die mit den Kriegsverhältnissen zusammenhängt. Bisher konnte die Reise von Berlin nach Stockholm in der Weise ausgeführt werden, daß man an dem einen Morgen von Berlin abfuhr und am andern Morgen in der Hauptstadt Schwedens ankam. Hierbei ging die Dampffähre kurz vor 5 Uhr nachmittags von Saßnitz ab und war kurz vor 9 Uhr abends in Trälleborg. Vom 1. Oktober ab müssen die Reisenden zur Fahrt von Deutschland nach Schweden bereits einen neu eingelegten abends 11^{50} Uhr von Berlin abgehenden Zug benutzen, da die Dampffähre bereits 8 Uhr morgens von Saßnitz abfährt. Es tritt dadurch ein Aufenthalt in Saßnitz Hafen von 5^{57} bis 8^{00} Uhr, somit von 2 Stunden und 3 Minuten, gegen früher von 57 Minuten, ein, der vermutlich auf dem Fährschiff zugebracht werden kann. Die Fähre trifft dann um 12.5 Uhr mittags in Trälleborg ein und der an diese anschließende Zug kommt in Malmö um 2,8 Uhr mittags an. Die Fahrt nach Stockholm kann dann entweder mit dem um 2,55 Uhr nachmittags abgehenden Personenzug fortgesetzt werden, der am nächsten Morgen 6.47 Uhr in Stockholm ist, oder die Reisenden können den Nachmittag in Malmö zubringen und mit dem Nachtzug fahren, der morgens um 8,49 Uhr in Stockholm ankommt. Die neue Ordnung bedeutet somit eine Verlängerung der Reisezeit zwischen Saßnitz und Stockholm sowie in Zusammenhang damit auch nach Christiania. Aber schwedischerseits wünschte man, daß der Dampffährenverkehr zwischen Saßnitz und Trälleborg bei voller Tageshelle stattfindet. Sollte der Krieg den Winter und Frühling hindurch dauern, dann bleibt die neue Verkehrszeit für die Fähre bis zum 14. März bestehen, worauf wieder die gleiche Verkehrszeit wie im letzten Sommer in Kraft tritt.

— **Stellungnahme der schwedischen Regierung zur Frage des Streikrechtes der Eisenbahner.** Der letzte verunglückte Streikversuch auf den schwedischen Staatsbahnen hat dem Zivilminister Veranlasung gegeben, sich in bemerkenswerter Weise zur Frage des Streikrechtes der Eisenbahner zu äußern. Dem im Verkehrsdienst angestellten Personal könne nicht gleich wie den Arbeitern im allgemeinen das Recht zugesprochen werden, sich des Streikes zu bedienen. Die Eisenbahnen seien Blutadern in dem neuzeitlichen Gesellschaftskörper. Durch sie wird den Städten und den übrigen größeren Gemeinwesen, die Lebensmittel und Rohwaren nicht selbst erzeugen können, der Bedarf an solchen zugeführt. Ein Streik in einem so wichtigen Verkehrsmittel, wie es die Eisenbahnen seien, bringe eine Unterbindung, eine Lahmlegung des Gesellschaftslebens mit sich, deren Wirkung sich der großen Masse der Bewölkerung gegenüber äußere. Die Gesellschaft müsse also gegenüber einem Versuche, den Lebensnerv der Eisenbahnverkehrsmittel abzuschneiden, empfindlich sein. Der Staat befinde sich bezüglich des Eisenbahnverkehrs in einer ganz anderen Lage als der Privatarbeitgeber, was das Streikrecht betreffe. Der letztere habe eine dem Streik entsprechende Waffe, die Arbeiteraussperrung. Es sei ganz klar, daß sich der Staat gegenüber dem Eisenbahnpersonal dieses Mittels im Großen nicht bedienen könne. Er könne zu seiner Verteidigung nicht einfach die Arbeit einstellen. Man könne daher auch anderseits dem Eisenbahnpersonal nicht das Streikrecht zuerkennen. S.

— **Fahrpreisermäßigungen zum Besuch von Kriegergräbern auf den im Militärbetrieb stehenden Bahnen des westlichen Kriegsschauplatzes.** Die Militärgeneraldirektion der Eisenbahnen zu Brüssel gibt bekannt: Die Eisenbahnen des Militärbetriebes auf dem westlichen Kriegsschauplatz gewähren vom 20. August d. J. ab den Angehörigen der innerhalb des Generalgouvernements in Belgien beerdigten deutschen Kriegsteilnehmer zum Besuch der Grabstätten die gleiche Fahrpreisermäßigung, die bereits den Angehörigen bei Reisen zum Besuche Verwundeter und Erkrankter sowie zur Teilnahme an der Beerdigung zugestanden ist.

— **Nachrichten von den schweizerischen Eisenbahnen.** Mit Gültigkeit vom 1. Oktober d. J. hat der Bundesrat folgende Tarifzuschläge bei den schweizerischen Eisenbahn- und Schiffahrtsunternehmungen genehmigt: im Personenverkehr auf eine Fahrkarte im Preise von

50 bis 95 Rappen einen Zuschlag von 5 Rappen, auf eine Fahrkarte im Preise von einem Franken und darüber einen Zuschlag von 10 Rp. Befreit hiervon sind Fahrkarten im Betrage unter 50 Rp. sowie die Fahrkarten für mittellose inländische Reisende und für heimreisende mittellose Ausländer. Die Zeitkarten erhalten einen Aufschlag von 1 % des Tarifbetrages, höchstens jedoch von 2 Franken für jede Karte. Weiter sind Zuschläge beschlossen: für die Beförderung von Leichen je 50 Rp., im Expreß- und Gepäckverkehr für jede Sendung 10 Rp., im Güterverkehr für je 100 t Gewicht 1 Rp. Im Tierverkehr betragen die Zuschläge je nach der Tarifklasse 2 bis 10 Rp. Von den Zuschlägen sind ausgenommen: Sendungen für Rechnung der Militärverwaltung sowie polizeiliche Sendungen gegen Gutscheine. Die Mehreinnahmen aus diesen Zuschlägen werden auf 2 bis 3 Millionen Franken jährlich veranschlagt. — Die internationale aus Schweizern und Italienern bestehende Simplondelegation tagte am 12. und 13. September im Parlamentsgebäude in Bern. Sie genehmigte den Winterfahrplan 1916/17 der Linie Brig-Iselle-Domodossola, der in Rücksicht auf die Kriegsverhältnisse neue Einschränkungen erfährt. Dabei wurde darauf hingewiesen, daß die Wiedereinführung der Mitteleuropäischen Zeit in Italien am 1. Oktober die Unannehmlichkeiten aufheben wird, die sich im Laufe des Sommers wegen der verschiedenen Zeitrechnung an der italienischen Grenze ergaben. Die Delegation prüfte sodann die Berichte, die ihr von der Generaldirektion der italienischen Staatsbahnen hinsichtlich der Tarife für die Beförderung von Personen, Gepäck und Gütern auf der Simplonlinie vorgelegt wurden.

— **Eisenbahnerstreik-Verhandlungen in England.** Nach einer von „W. T. B." übermittelten Meldung des „Nieuwe Rotterdamsche Courant" aus London haben in den am 14. d. M. fortgesetzten Verhandlungen zwischen Vertretern der Eisenbahngesellschaften und der Eisenbahnergewerkschaften die ersteren eine Lohnerhöhung von 3 Schilling die Woche über die 5 Schilling Zuschlag hinaus angeboten, die im Oktober 1915 gewährt worden sind. Sie haben daran die Bedingung geknüpft, daß die Frage, ob die Löhne noch mehr erhöht werden sollen, der schiedsgerichtlichen Entscheidung zu überlassen sei. Die Vertreter der Eisenbahnangestellten haben diesen Vorschlag nicht angenommen.

Wie aus einer weiteren Meldung über Amsterdam hervorgeht, wurde in einer außergewöhnlichen Versammlung der Abteilung Crewe in Cheshire von dem Verband des Lokomotivpersonals am 17. d. M. einstimmig beschlossen: Die Mitglieder hielten angesichts der Notwendigkeit, den Krieg mit aller Kraft fortzusetzen, es für eine vaterländische Pflicht, sich andauernd aufs äußerste anzuspannen, um den Eisenbahnverkehr in seinem ganzen Umfange aufrecht zu erhalten und auf diese Weise die Heere Großbritanniens und seiner Verbündeten zu unterstützen, bis der volle Sieg erreicht sei. Die Entschließung fordert sämtliche Eisenbahnarbeiter auf, für die Zufuhr von Geschossen besonders behilflich zu sein, und auf diese Weise zu zeigen, daß das Wohlergehen des Landes die erste Sorge der Arbeiter bilde. Versammlungen von Eisenbahnbeamten aus Wales, die in Cardiff und Newport stattfanden, faßten Entschließungen, wonach der Befehl zum Ausstand vertagt werden solle, während die Unterhandlungen schwebten. Auf diese Weise entspreche man einer Ermahnung des Abgeordneten Thomas, daß die Eisenbahnangestellten zeigen sollten, wie sie ihre bürgerlichen Pflichten verständen. Wie jetzt gemeldet wird, ist der Streit durch Bewilligung einer wöchentlichen Kriegszulage von 5 Schilling beigelegt.

— **Betriebsaufnahme serbischer und bulgarischer Kupferbergwerke.** In den letzten Tagen ist in der Plakalnitzamine in Bulgarien und in einer Bohrmine in Serbien der Betrieb aufgenommen worden. Die serbische Mine in Maidanpek arbeitet schon seit längerer Zeit mit gutem Erfolge. Die Kupferkiese, welche aus diesem Bergwerke gewonnen werden, werden größtenteils von der Oberungarischen Berg- und Hüttenwerksgesellschaft verarbeitet. Die Bleihütte in Susak ist zu einer Kupferhütte umgestaltet worden und bezieht die Erze aus Serbien. Auch in Przibram ist in der letzten Zeit eine Kupferhütte eingerichtet worden. Die Zinkhütte in Littai (Kärnten) verarbeitet jetzt gleichfalls Kupfer.

— **Finnische Eisenbahnen.** Die finnischen Staatsbahnen haben im verflossenen ersten Halbjahre 43 534 873 Finn. Mark abgeworfen gegenüber dem gleichen Zeitraum 1915 um 9 406 376 ℳ und gegenüber 1914 um 14 403 368 ℳ mehr. Darüber hinaus wurden für einstweilige Besteuerung, die zugunsten eines besonderen Fonds auf Kriegszeit auferlegt wird, 6 885 571 ℳ gegenüber 3 244 695 ℳ im gleichen Zeitraum des Vorjahres erhoben. Die Einnahmen scheinen hiernach sehr gut zu sein. — Eine Abordnung der finnischen und schwedischen Staatsbahnen, die beiden Direktoren Ahonen und Granholm an der Spitze, hat sich kürzlich in Haparanda zusammengefunden, um die nötigen Einleitungen wegen Inangriffnahme der Arbeiten an der Brücke über den Torneälf in gegenseitigem Benehmen zu treffen. Die Brücke liegt teils auf finnischem, teils auf schwedischem Boden, die ganze Ausführung ist aber Schweden übertragen. Das schwedisch-russische Übereinkommen wurde am 26. August in Petersburg unterschrieben. S.

Fremde Erdteile.

— **Aus dem russischen Ausschuß für Eisenbahntransporte.** Gelegentlich der Erörterung der Frage, wie die Abfuhr von Kriegstransporten aus Wladiwostok verstärkt werden könne, wurde berichtet, daß die Menge der in Wladiwostok auf dem Seewege ankommenden und auf Weiterbeförderung mit der Bahn wartende Privatsendungen sich immer mehr anhäuften. Vor einiger Zeit warteten schon 13 Millionen Pud auf den Weitertransport, der unter dem Einfluß der Kriegsverhältnisse auf weniger als die Hälfte eingeschränkt werden muß. Der Ausschuß wandte sich daher an alle Ministerien mit der Bitte, weitere Zufuhr nach Wladiwostok möglichst einzustellen und für die weitere Einfuhr den Hafen von Archangelsk auszunützen. Bekanntlich sind dort aber die Abfuhrschwierigkeiten ebenso groß.

— **Vom Suezkanal.** Der „Manchester Guardian" teilt mit, daß demnächst wieder eine Erhöhung der Gebühren im Suezkanal zu erwarten sei, da zahlreiche Schiffe die Fahrt um das Kap der guten Hoffnung machen und infolgedessen der Schiffahrtsverkehr im Suezkanal sich verringert hat. Vor ein paar Jahren, teilt der „Manchester Guardian" mit, habe die deutsche Regierung 500 Anteilscheine der Suezkanalgesellschaft erworben. Trotzdem aber bestehe die Absicht unter den Direktoren der Suezkanalgesellschaft, die deutschen und österreichischen Schiffe zehn Jahre lang nach Beendigung der Feindseligkeiten aus dem Suezkanal fern zu halten, um dem feindlichen Handel zu schaden, da Deutschland und Österreich die Türken dazu aufgestachelt hätten, die Suezkanalfahrt zu stören. (Diese löbliche Absicht wird sich schwerlich verwirklichen! Hoffentlich gelingt es zunächst, die Engländer vom Suezkanal zu vertreiben! Übrigens haben die Direktoren neuerdings die obige Erklärung abgeleugnet. Die Schriftl.)

— **Widerstand gegen das amerikanische Achtstundengesetz.** Die „Times" meldet aus Neuyork, daß die Atchison Topeka und Santa Fé-Eisenbahngesellschaft nicht die Absicht habe, sich dem Achtstundengesetz zu fügen, bevor das Obergericht sein Urteil gefällt habe. Die Gesellschaft erklärt, daß durch dieses Gesetz die Löhne um 25 % erhöht würden, während doch bereits durch die Gesellschaft die höchsten Löhne für Eisenbahnarbeiter bezahlt würden. Die Bahn ist die erste Eisenbahngesellschaft, die erklärt, daß sie dem neuen Gesetz Widerstand leisten werde.

— **Die Zukunft der amerikanischen Eisenbahnen.** Der Generaldirektor der Baldwin Lokomotiv-Werke, A. B. Johnson, schreibt in der Railway Age Gazette: Die Eisenbahnen der Vereinigten Staaten haben infolge der guten Ernte des Jahres 1915 und der ausgedehnten Kriegslieferungen einen großen Verkehrsaufschwung erlebt. Der Kurs ihrer Aktien ist infolgedessen außerordentlich gestiegen, und ein großer Teil des Amerika zugeflossenen Geldes ist in Eisenbahnwerten angelegt worden. Dadurch hat sich die Lage der amerikanischen Eisenbahnen, die im Jahre 1914 recht ungünstig war, wesentlich gehoben. Die Zukunftsaussichten sind weniger günstig. Man muß bedenken, daß sich die Ausgaben der Eisenbahnen den Einnahmen außerordentlich genähert haben. Bei den gewaltigen Verkehrsleistungen, wie wir sie augenblicklich haben, reicht der verbleibende Überschuß zur Verzinsung aus. Nach Beendigung des Krieges werden die Verkehrszahlen wieder ihre regelmäßige Höhe erhalten, die Überschüsse und Dividenden werden sinken, der Kurs wird zurückgehen, und die Eisenbahnen werden nicht in der Lage sein, die für ihren weiteren Ausbau nötigen Kapitalien zu beschaffen. Nächst dem Ackerbau ist das Verkehrsgewerbe das größte des Landes. Die Lebensinteressen des Landes sind also mit dem Gedeihen der Verkehrsgesellschaften aufs engste verknüpft, und daher gebietet es das Interesse des Landes, die Eisenbahnen in den Stand zu setzen, ausreichende Überschüsse zu erzielen. Die Eisenbahnen sind die größten Käufer des Landes. Wenn sie gedeihen, gedeiht die gesamte Industrie. Wenn sie aufhören, die Weiterentwicklung der von ihnen bedienten Gegenden vorzubereiten und neues Land zu erschließen, hört das wirtschaftliche Gedeihen des Landes auf. Ein Stillstand in der Entwicklung der Eisenbahnen wäre also geradezu ein nationales Unglück, und dieser Zustand wird sicher bald nach Friedensschluß eintreten, wenn nicht Abhilfe geschaffen wird.

Allgemeines.

— **Die Bergstraße im Herbst.** Der gesegnete Landstrich, welcher sich an den mit Rebhügeln bekränzten westlichen Abhängen des sagenreichen Odenwaldes, an der Bahnlinie zwischen Darmstadt und Heidelberg, hinzieht, ist unter dem Namen Bergstraße bekannt. Diese reizende Landschaft, welche eine Fülle von üppigen Obst- und Weingärten birgt, hat eine Reihe von sehr beliebten Luftkurorten und sich rasch emporschwingenden Villenkolonien entstehen lassen. Dank der äußerst günstigen klimatischen Verhältnisse erfreut sich die Bergstraße „Der Deutsche Süden" fast zu jeder Jahreszeit eines lebhaften Besuches und bietet Erholungsuchenden insbesondere auch jetzt einen genußreichen Aufenthalt. Die bewaldeten, mit modernen Schlössern, alten Burgruinen und Aussichtstürmen gekrönten Höhenzüge und die malerisch zu Füßen des Gebirges in Rebengelände und furchtbare Saatfelder hingestreuten Orte üben auf das Merschengemüt einen einzigartigen Zauber aus. Die ganze Gegend gleicht einem blühenden Gartengelände. Lieblich ist die Bergstraße und südlich heiter. Hauptsächlich der bunte, farbenprächtige Herbst, wenn im goldenen Laub die Trauben leuchten, ist reich an stimmungsvollen Eindrücken. Für gute und preiswerte Unterkunft sowie Verpflegung ist bestens gesorgt. Ausführliches Druckschriftenmaterial ist gegen Portoersatz erhältlich vom Öffentlichen Verkehrsbureau in Berlin, Uner den Linden 14.

Rechtspflege.

— **Können ehrenkränkende Äußerungen in einem amtlichen Bericht dem Beleidigten das Recht zur Belangung des Berichterstatters im Wege der Privatklage geben?** (Entscheidung des preußischen Oberverwaltungsgerichts vom 24. Februar 1916 — I A 58. 15 —).

Der Angeklagte erstattete unter dem 8. Dezember 1913 an seine vorgesetzte Behörde folgenden Bericht:

„Der kommissarische Eisenbahngehilfe Br. teilte mir heute mit, daß der Eisenbahngehilfe H. mit einer Dienstmagd R. vom Gutsbesitzer X. ein Liebesverhältnis hat, was nicht ohne Folgen geblieben ist. Die Dienstmagd steht in der ganzen Umgegend in einem Ruf als gemeinste Dirne, und es nun auch nicht ausgeschlossen ist, daß dieselbe H. im Nachtdienst besucht und sie ihr Vergnügen dann weiter treiben. Durch den Verkehr des H. mit der Magd fühle ich mich mit Br. in unserer Ehre verletzt, weil wir mit ihm dienstlich verkehren müssen. Das Betriebsamt wird gebeten, dem H. seine Versetzung bei der K. E. D. zu beantragen, denn unter solchen Umständen können wir mit ihm dienstlich nicht weiter verkehren."

Die R. erhielt davon Kenntnis, daß Sch. über ihr Verhältnis zu H. an die vorgesetzte Behörde berichtet hatte, vermutete, daß der Inhalt dieses Berichts für sie beleidigend sei und erhob deshalb wegen des Berichts Privatklage, in der sie die sie betreffenden Äußerungen des Berichts im allgemeinen richtig wiedergab.

Das Schöffengericht sprach den Angeklagten frei, indem es ihm den Schutz des § 193 Strafgesetzbuches zubilligte. Die Privatklägerin legte Berufung ein und nun erhob die Königliche Eisenbahndirektion zugunsten des Sch. den Konflikt. Der Konflikt wurde für begründet erklärt.

Aus den Gründen des Ober-Verwaltungsgerichts sei folgendes angeführt:

Der Angeklagte war der unmittelbare Vorgesetzte des H., der, wie seine Personalakten ergeben, seit dem 1. April 1913 als etatsmäßiger Weichensteller angestellt ist, also Beamter und nicht, wie die Privatklägerin behauptet, Eisenbahnarbeiter ist. Als Vorgesetzter des H. hatte der Angeklagte das Recht und die Pflicht, auch dessen Privatleben zu überwachen und der vorgesetzten Behörde zu berichten, falls er begründeten Anlaß zu der Annahme hatte, daß dessen außerdienstlicher Lebenswandel geeignet sei, das Ansehen und die Achtung, welche die Stellung des H. als Beamter in W. erforderte, zu gefährden. Dem Angeklagten war bekannt, daß sich H. in ein Liebesverhältnis mit der Privatklägerin eingelassen, daß diese bereits früher unehelich geboren, daß sie während ihrer Beziehungen zu H. auch mit anderen Männern geschlechtlich verkehrt hatte, daß sie wiederum schwanger war und H. als Vater des Kindes angab, und daß sie H. wiederholt auf dem Zimmer, das dieser zusammen mit dem Eisenbahngehilfen B. bewohnte, in der Zeit aufsuchte, als letzterer Nachtdienst hatte. Hiervon hatte B. auch dem Angeklagten mit dem Bemerken Kenntnis gegeben, daß ihm diese Besuche nicht recht seien und er sich deshalb versetzen lassen wolle. Alle diese Vorgänge reichten vollkommen aus, um bei dem Angeklagten die Ansicht zu begründen, daß der Verkehr des H. mit der Privatklägerin im dienstlichen Interesse nicht geduldet werden könne und eine Versetzung des H. rechtfertige. Hiernach unterliegt es keinem Zweifel, daß der Angeklagte den Bericht zur Wahrnehmung dienstlicher Interessen erstattet hat. Was demgegenüber die Privatklägerin vorbringt, ist unbeachtlich. Daß der Angeklagte sich in dieser Angelegenheit auch an die Eltern des H. brieflich gewendet hat, bestätigt nur seine Ansicht, die Interessen der Beamtenschaft in dem kleinen Orte zu wahren. Denn die Eltern des H. haben ihm recht gegeben, als sie von dem Vorleben der Privatklägerin hörten; auch hat H. selbst seine Beziehungen zur Privatklägerin gelöst und seine Versetzung beantragt, als er sich überzeugte, daß die Privatklägerin nicht unbescholten war. Daß das Vorgehen des Angeklagten der Neigung entspringe, sich in die persönlichen Beziehungen Dritter zu mischen, oder daß er gar bezweckt habe, H. für seine eigene Tochter zu gewinnen, ist eine Unterstellung, die jeder Grundlage entbehrt.

Hiernach kann es sich nur fragen, ob aus der Form des Berichts oder aus den in ihm gebrauchten Ausdrücken zu erkennen ist, daß der Bericht nicht sowohl die Wahrnehmung dienstlicher Interessen, sondern die Absicht verfolgt habe, die Privatklägerin zu beleidigen. Auch dies ist zu verneinen. In einem amtlichen Bericht ist der Beamte befugt und verpflichtet, sich offen und rückhaltlos über die zum Gegenstand des Berichts gemachten dienstlichen Angelegenheiten zu äußern. Somit kann auch daraus allein, daß der Angeklagte die Persönlichkeit der Privatklägerin, ohne übrigens ihren Namen zu nennen, in objektiv eine Ehrenkränkung enthaltenen Worten geschildert hat, auf die Absicht der Beleidigung nicht geschlossen werden. Umstände, aus denen zu entnehmen wäre, daß er sich dabei von anderen als sachlichen Erwägungen habe leiten lassen, liegen aber, wie bereits oben dargelegt ist, nicht vor. Es bleibt daher nur übrig, zu prüfen, ob der Angeklagte ausreichenden Anlaß hatte, die Privatklägerin in seinem Berichte so, wie geschehen, zu charakterisieren. Bei der Privatklägerin handelte es sich um eine Person, die sich nicht einen einmaligen Fehltritt hatte zuschulden kommen lassen, sondern wiederum schwanger geworden war und zur Eheschließung mit H. zu gelangen suchte, indem sie diesen als außerehelichen Vater in Anspruch nahm, obgleich sie während ihres Verhältnisses mit ihm auch mit anderen Männern geschlechtlich verkehrt hatte. Daß dem Angeklagten diese Vorgänge bekannt waren, ist von ihm ausdrücklich behauptet worden, und es liegt für den Gerichtshof kein Anlaß vor, an der Richtigkeit dieser Behauptung trotz des Bestreitens der Privatklägerin zu zweifeln. Bei dieser Sachlage hatte der Angeklagte ausreichende Veranlassung, in nachdrücklicher Weise auf die Bescholtenheit der Privatklägerin hinzuweisen, um die bevorstehende Ehe des H. mit ihr zu verhindern oder dessen Versetzung herbeizuführen. Wenn er dabei den Ausdrucck „gemeine Dirne" gebrauchte, oder erklärte, „die Dienstmagd stehe in der ganzen Gegend in dem Rufe als gemeinste Dirne", so hat er damit nur seine Auffassung von dem Rufe und dem sittlichen Werte der Privatklägerin Ausdruck gegeben. Wenn er diese Auffassung in besonders scharfe Worte kleidete, so bedeutet doch unter den obwaltenden Umständen weder seine Kritik noch auch die Worte, in die er sie gekleidet hat, eine Verletzung seiner Amtspflicht.

Der Konflikt war daher für begründet zu erklären. Das hat zur Folge, daß das gerichtliche Verfahren . . . . . endgültig einzustellen ist. Hize.

Amtliche Mitteilungen der Geschäftsführenden Verwaltung.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Königlich Württembergische Staatseisenbahnen. Am 1. November d. J. wird der an der Strecke Stuttgart-Nördlingen zwischen den Stationen Gmünd (Schwäb.) Hbf. und Unterböbingen gelegene Haltepunkt Hussenhofen, der zurzeit nur für die Abfertigung von Personen, Reisegepäck, Expreßgut und Kleinvieh in Einzelsendungen eingerichtet ist, für den Eil- und Frachtstückgutverkehr eröffnet werden.

Bezeichnung von Stationen.

Eisenbahndirektionsbezirk Königsberg Pr. Mit sofortiger Gültigkeit ist die Schreibweise für den Namen des an der Strecke Zinten-Heilsberg gelegenen Bahnhofs Sallwarschienen in Salwarschienen geändert worden.

Großherzoglich Badische Staatseisenbahnen. Die an der Strecke Rheinau-Ketsch gelegene Haltestelle Rheinau Luftschiffhalle erhält vom 1. Oktober d. J. an die Bezeichnung Rheinau Luftschiffwerft.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Eröffnung von Strecken.

Eisenbahndirektionsbezirk Bromberg.

Am 2. Oktober 1916 wird die normalspurige, 7.51 km lange Teilstrecke Mogilno-Blütenau der Nebenbahn Mogilno-Orchheim mit dem Bahnhof IV. Klasse Blütenau für den Güter- und Tierverkehr eröffnet. Die Verladung von Fahrzeugen sowie von lebenden Tieren in mehrbödige Wagen ist ausgeschlossen.

Für die neue Bahnstrecke haben Gültigkeit die Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung vom 4. November 1904 und die Eisenbahn-Verkehrsordnung vom 23. Dezember 1908.

Die Station Blütenau ist in den Staats- und Privatbahngüter- und Tierverkehr einbezogen.

Über die Höhe der Frachtsätze geben die Dienststellen Auskunft. (1232)

Bromberg, den 16. September 1916.

Königliche Eisenbahndirektion.

2. Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Eröffnung der Station Metzdorf für den Güter- und Tierverkehr.

Am 1. Oktober d. J. wird die zwischen den Stationen Wintersdorf (Kreis Trier) und Mesenich rechts der Bahnstrecke Irrel-Igel gelegene Station Metzdorf, welche bisher dem Personen- und Gepäckverkehr diente, auch für die Abfertigung von Wagenladungs- und Stückgütern, Leichen und lebenden Tieren eröffnet werden.

Die Abfertigung von Fahrzeugen, Sprengstoffen und Gegenständen, zu deren Ver- und Entladung eine Kopframpe erforderlich ist, ist bis auf weiteres ausgeschlossen.

Mit demselben Tage wird Metzdorf in den Staats- und Privatbahn-Güter- und Tiertarif aufgenommen. Die Bezeichnung hat zu lauten im Gemeinsamen Anhang 4 zu Nr. 5 und 200 des Tarifverzeichnisses „Metzdorf" (Sbr) OK.

Über die Höhe der Tarifsätze geben die Dienststellen Auskunft. (1227)

Saarbrücken, im September 1916.

Königliche Eisenbahndirektion.

3. Güterverkehr.

Sächsisch-Österreichischer Verkehr, Tarifheft 2.

Am 10. Oktober 1916 treten neue Frachtsätze des Ausnahmetarifs 131 B (Emballagen) zwischen Atzgersdorf-Mauer und Grottau für Stückgut von 267 und für 5 t von 262 Heller für 100 kg in Kraft.

Dresden, im September 1916. (1229)

Kgl. Gen.-Dir. d. Sächs. Staatseisenb. als geschäftsführende Verwaltung.

Saarkohlenverkehr nach Österreich.

Der Ausnahmetarif für die Beförderung von Steinkohlen, Steinkohlenbriketts und Steinkohlenkoks von Saargrubenstationen nach den Stationen Meran, Söll-Leukenthal und Untermais der k. k. österr. Staatsbahnen, Bozen-Gries, Innsbruck Hauptbf., Trient und Wörgl der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft (österr. Linien), ferner nach Kufstein Ort und transit, Salzburg Ort und transit und Simbach transit der K. Bayer. Staatseisenbahnen r. d. Rheins, gültig im Rückvergütungswege ab 1. Januar 1913, tritt mit Ablauf des Jahres 1916 außer Kraft. (1228)

München, den 17. September 1916.

Tarifamt der K. Bayer. St.-E.-B. r. d. Rh., namens der Verbandsverwaltungen.

Staats- und Privatbahn-Güterverkehr.

Am 20. d. Mts. wird die Station Emden als Empfangsstation in den Ausnahmetarif 7 K — Heft C 2, Nachtrag 1 — aufgenommen. (1226)

Münster (Westf.), 16. September 1916.

Königliche Eisenbahndirektion.

Württembergisch-Schweizerischer Gütertarif, Teil II, Heft 3.

Mit sofortiger Gültigkeit wird der Schnittfrachtsatz für Erbach b. Ulm im Schnittpunkt V (VI. Nachtrag S. 13) von 193 in 103 cts geändert. (1233)

Stuttgart, den 18. September 1916.

Generaldirektion der K. Württ. Staatseisenbahnen.

Güterverkehr der badisch-schweiz. Übergangsstationen mit der Schweiz.

Mit Gültigkeit vom 1. Oktober 1916 tritt eine Neuausgabe der gemeinsamen schweiz. Ausnahmetarife Nr. 1 für Bier in Fässern und Nr. 3 für Lebensmittel in Eilfracht, ferner ein Nachtrag I zum Ausnahmetarife Nr. 4 für Brot usw. in Kraft. (1234)

Karlsruhe, den 18. September 1916.

Großh. Generaldirektion der Staatseisenbahnen.

Staats- und Privatbahn-Güterverkehr Heft C 2.

Mit Gültigkeit vom 25. September 1916 wird die Station Dänischburg der Lübeck-Büchener Eisenbahn als Empfangsstation für den Versand von Wetzlar in den A. T. 7 m für Roteisenstein in Mengen von mindestens 200 t mit einem Frachtsatz von 68 ℳ für 10 t aufgenommen. (1238)

Frankfurt (M.), 20. September 1916.

Königliche Eisenbahndirektion.

Tfv. 1100, Heft 3. Oberschlesischer Staats- und Privatbahn-Kohlenverkehr, Heft 3, gültig vom 1. März 1914.

Mit sofortiger Gültigkeit wird die Station der Liegnitz-Rawitscher Eisenbahn: „Krehlau Überg. a. d. Lissa-Guhrau-Steinauer Kleinbahn" mit den um 20 ₰ für 1000 kg gekürzten Frachtsätzen nach Krehlau (Liegn. R.) — Seite 28 — 32 des Tarifs — in den obenbezeichneten Kohlenverkehr einbezogen. (1237)

Kattowitz, den 19. September 1916.

Königliche Eisenbahndirektion, namens der beteiligten Verwaltungen.

Ausnahmetarif 2 III e für leicht gesalzene frische Seefische.

Mit Gültigkeit vom 1. Oktober 1916 sind sämtliche Sendungen mit roten Frachtbriefen aufzuliefern. Ungewässerte Salzfische werden während des ganzen Jahres eilgutmäßig zu den gewöhnlichen Frachtgutsätzen befördert. Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbureau hier, Bahnhof Alexanderplatz. (1236)

Berlin, den 20. September 1916.

Königliche Eisenbahndirektion.

Ausnahmetarif 2 IV i für frisches Fleisch, frisches Fett und frisches Blut, zubereitetes Fleisch, zubereitetes Fett (ausgenommen Kunstspeisefett; Margarine, Butterschmalz und sonstige Kunstspeisefette).

Mit Gültigkeit vom 1. Oktober 1916 bis auf Widerruf, längstens für die Dauer des Krieges tritt für die obenbezeichneten Güter ein neuer Ausnahmetarif unter Aufhebung der Ausnahmetarife 2 h für frisches, nicht zubereitetes Fleisch sowie frisches Blut vom 1. Januar 1915, 2 i für zubereitetes (geräuchertes, gepöckeltes) Fleisch vom 20. Januar 1915, 2 z für Margarine und Butterschmalz vom 30. November 1914 und 2 III l für Kunstspeisefett vom 8. Juli 1915 in Kraft. Soweit durch die Neuausgabe Erhöhungen eintreten, werden diese erst vom 1. Dezember 1916 gültig. Abzüge des neuen Tarifs (5 ₰) sind durch die Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbureau hier, Bahnhof Alexanderplatz zu beziehen. (1235)

Berlin, den 20. September 1916.

Königliche Eisenbahndirektion.

4. Verdingungen.

Verdingung von A. 4130 Stück Achsbuchsen für Wagen und Tender aus Eisenguß und Flußeisenguß, fertig bearbeitet, in 6 Losen; 1100 Stück Achsbuchsoberteilen für Wagen, unbearbeitet, aus Eisenguß, in 4 Losen; 1830 Stück Achsbuchsunterteilen, unbearbeitet, aus Flußeisenguß, in 5 Losen. B. 732 500 kg Stahlgußbremsklötzen, in 9 Losen. C. 4330 Stück Wagenersatzteilen aus Flußstahlguß, unbearbeitet, im Gesamtgewicht von etwa 20 900 kg in 1 Lose. Lieferfrist ist im Angebotbogen angegeben. Angebote sind portofrei, versiegelt und mit entsprechender Aufschrift bis zum 18. Oktober 1916, vormittags 10½ Uhr, an das Zentralbureau Zimmer 257 in Berlin, W. 35, Schöneberger Ufer 1—4, einzureichen. Die Eröffnung der Angebote findet am 18. Oktober 1916, vormittags 11 Uhr, Tempelhofer Ufer 28 III, Zimmer Nr. 4, statt. Angebotbogen und Bedingungen können in unserem Zentralbureau Zimmer 257 eingesehen, auch von dort gegen portofreie Einsendung von 3 ℳ für A, 0.50 ℳ für B, 1 ℳ für C und 5 ₰ Bestellgeld bar (nicht in Briefmarken) bezogen werden. Zuschlagsfrist bis 31. Oktober 1916. (1231)

Berlin, den 20. September 1916.

Königliche Eisenbahndirektion.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Eisenbahndirektions-Präsident a. D. v. Mühlenfels in Berlin.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nummer 76. 27. September 1916. LVI. Jahrgang.

Inhalt:

Bemerkungen über die deutsche Volkswirtschaft vor und nach dem Kriege. (Schluß.)

Die Bagdadbahn in amerikanischer Beleuchtung.

Nachrichten.

Deutschland: Frachturkundenstempelgesetz. — Abfertigung des Gepäcks der auf Militärfahrschein reisenden Militärpersonen. — Der erste eiserne D-Zug in Deutschland. — Lausitzer Eisenbahn. — Anerkennung für die Leistungen der Beamten und Arbeiter der Mecklenb. Friedrich Franz-E. in der Kriegszeit. — Westfälische Landeseisenbahn. — Eisenbahnerhilfe und Hinterbliebenenfürsorge bei den sächsischen Staatsbahnen. — Zur fünften Kriegsanleihe. — Zur zweckmäßigen Ausnutzung der Obsternte. — Die Handelskammer zu Berlin über die Sommerzeit. — Schweizer Verkehrsbureau in Berlin. — Kriegsanleihe-Zeichnung. — Kriegsauszeichnungen. — Oberregierungsrat Georg Landgrebe †. — Personalnachrichten.

Österreich: Holzlieferungen für die österreichischen Staatsbahnen. — Zusammenstoß zweier Straßenbahnzüge in Wien. — Ehrentafeln für Bedienstete der österreichischen Staatseisenbahnverwaltung.

Übrige europäische Länder: Eisenbahnfähren aus Beton. — Wasserstraße Mailand-Venedig. — Nikolai-Bahn. — Eine neue Steuer im russischen Personenverkehr.

Fremde Erdteile: Die türkische Bahn zum Suezkanal. — Die Überfüllung des Hafens Wladiwostok. — Kanadische Pacificbahn.

Allgemeines.

Amtliche Mitteilungen.

Amtliche Bekanntmachungen.

Bemerkungen über die deutsche Volkswirtschaft vor und nach dem Kriege.

(Schluß aus Nr. 75.)

V. Die Zukunft des innerdeutschen Wirtschaftslebens.

Ob diese Erscheinung des Steigens der Preise aller Sachgüter, des Sinkens des Geldwertes, nach dem Kriege sich in voller Stärke zeigen, oder ob nicht eine allmähliche Rückbildung eintreten wird, steht dahin. Allerdings muß erwartet werden, daß gerade die notwendigsten Lebensmittel zunächst im Preise wieder zurückgehen werden, sobald der Frieden eingetreten ist. Die Getreideerzeugung wird sich heben, der Handel wird, wenn auch nicht freie Bahn, doch mehr Bewegungsraum erhalten. Damit müssen größere Vorräte auf dem Markte erscheinen, während die Millionen verbrauchender Kämpfer sich allmählich wieder in erzeugende Bürger verwandeln. Sinken aber die Getreidepreise, so wird das seine Rückwirkung auf die übrigen Güter haben. Sicher aber kann eine solche Rückbildung nur langsam eintreten und wird schwerlich dazu führen, den alten Stand des Geldwertes wie vor dem Kriege völlig wiederherzustellen. Sie hat auch zur weiteren Voraussetzung, daß die Ausgabe von Zahlmitteln wieder eingeschränkt wird, vielleicht sogar, daß Wiedereinziehungen möglich werden. All das sind keineswegs geschichtlich unerhörte Probleme. Wir brauchen auch auf diesem Gebiet nur unsere Blicke zurückzulenken auf die finanzpolitischen, ungleich schwereren Aufgaben, die Friedrich der Große in und nach seinem großen Kampfe zu lösen hatte und in ureigenster Arbeit glänzend gelöst hat.

Ebenso schwer ist zu beurteilen, inwieweit die hohen Preise und Löhne die wirtschaftliche Tätigkeit lähmen werden. Jedenfalls können sie von schwerwiegender Bedeutung kaum sein, so lange die jetzige Geldflüssigkeit anhält. Diese wird zunächst eine belebende Wirkung äußern, zumal wenn die Verwendung der vorhandenen Mittel, wie das zu hoffen ist, planmäßig geregelt wird, um den neuen Bedürfnissen des Friedenslebens gerecht zu werden.

Hier aber bietet sich ein gewaltiges Feld der Tätigkeit für alle Wirtschaftszweige. Die Landwirtschaft wird alle Kräfte anspannen müssen, um die Volksernährung aus eigenen Kräften sicherzustellen und unseren Bedarf an Auslandgütern einzuschränken. Ihre Aussichten sind also zweifellos günstig, auch wenn der hier besonders nötige Abbau der Preise, nicht nur auf die Verbrauchspreise, sondern hinunter bis zur Erzeugung selbst sich erstreckt. Daß alle Gewerbe oder doch fast alle zunächst stark beschäftigt sein werden, um die leeren Lager zu füllen, den in weiten Kreisen unter dem Zwange der Not oder in freiwilliger Beschränkung zurückgehaltenen Bedarf an Neubeschaffungen wie an Ausbesserungen und Wiederherstellungen zu befriedigen, kann wohl ebenfalls als sicher gelten. Freilich werden die Preise der Rohstoffe, namentlich ausländischer, noch lange hoch bleiben; aber die tägliche, allzutägliche Erfahrung lehrt, daß alle Erwerbstätigen, vom Großunternehmer bis zum Handwerker, den Willen und die wirtschaftliche Macht haben, die Erhöhung ihrer Selbstkosten, oft noch mit einem Gewinnzuschlag, auf den Verbraucher abzuwälzen.

Viele Zweige der Industrie und des Handels sowie allgemein die Landwirtschaft haben endlich im Kriege außerordentliche Gewinne ziehen können. Hierdurch ist ihre wirtschaftliche Kraft und ihre Tragfähigkeit in der schwierigen Lage der Zukunft wesentlich gestärkt. Die Kriegsgewinne können als die stillen Reserven für die Zukunft betrachtet werden.

Dafür, wie stark aber auch der zurückgehaltene Bedarf sein wird, ist das sprechendste Zeugnis der Stand der Bautätigkeit. Hier liegt wohl der stärkste Fehlbetrag vor, zumal der durch den Krieg verursachte Stillstand zusammentrifft mit einer schon längere Zeit andauernden Stockung der Bautätigkeit.

Freilich schränkt der Verlust an Familienhäuptern den Bedarf insoweit ein, als die Familien in kleinere Wohnungen wandern. Um so mehr wird hier der Bedarf gesteigert werden, und zwar in einem Umfange, der jetzt bereits die Aufmerksamkeit ernster Vaterlandsfreunde auf sich gezogen hat. Hier harrt eine Aufgabe der Lösung, die an die Grundlagen unseres Volks-

tums rührt. Wie viele Fragen der Vaterlandsliebe, der Sittlichkeit und Gesittung, der Gesundheit und des Glückes lassen sich zurückführen auf die Frage der Behausung. Das innere und äußere Bild des Menschen formt sich nach dem Stück Erde, auf dem er lebt!

Ein Hindernis der Entwicklung wird von manchen Seiten aus der Befürchtung weiteren Steigens der Löhne hergeleitet. Das ist allerdings vielfach zu erwarten; auch wird mit einer Erhöhung der Gehälter der Festangestellten gerechnet werden müssen, wenn man diese Klassen der Bevölkerung nicht in ihrem sozialen Stande sinken lassen will. Ein Steigen der Löhne ist aber volkswirtschaftlich betrachtet, wohl im Wettbewerbe oft unbequem, ja schädlich, bringt aber eine um so bedeutsamere Stärkung des inneren Marktes. Gerade in Deutschland, wo mehr gelebt, als gespart wird, ist der Verbrauch der unteren Klassen ein so belebender Faktor, daß man sagen kann, wenn der Bauer und der Arbeiter zu leben haben, so blühen alle Zweige der Volkswirtschaft. Wird also das Ansteigen dieser Ausgaben zu einem Teile unvermeidlich sein, so ist ferner auch zu beachten, daß hierdurch die finanzielle Leistungsfähigkeit und Tragfähigkeit aller Bevölkerungsklassen mittelbar mit dem Steigen ihres zahlenmäßigen Einkommens gesteigert und damit ein Gegengewicht gegenüber der gewaltigen Last der öffentlichen Schulden geschaffen wird. Eine hohe Schuldenlast wird naturgemäß um so schwerer getragen, je größer der Kauf- und Tauschwert der Geldsumme ist, in der sie sich ziffernmäßig ausdrückt. Sie wird in dem Maße leichter getragen, je niedriger der Geldwert und je höher das zahlenmäßige Volkseinkommen ist. Je höher dieses zahlenmäßige Volkseinkommen steigt, desto mehr vergrößert sich auch das Einkommen von Reich, Staat und Stadt. Bei Zöllen und Einkommensteuern geschieht das größtenteils ganz von selbst. Während sich so die Einnahmenseite verbessert, bleibt das Erfordernis an Schuldzinsen und Tilgungsbeträgen gleich. Hängt also der sinkende Geldwert mit der Höhe der Schuldenlast zusammen, so birgt er auch wieder ein Gegengift insofern in sich, als er die Aufbringung der Zinsen und Tilgungsbeträge erleichtert.

VI. Der Wettbewerb mit dem Auslande.

Dem Auslande gegenüber wird Deutschlands Lage besonders schwierig sein. Jedenfalls ist sie grundlegend verändert, gegenüber den Verhältnissen vor dem Kriege. Es kann dahingestellt bleiben, wieviel von den wirtschaftlichen Kriegsplänen unserer Feinde ausgeführt werden wird. Jedenfalls werden sich große Interessengruppen gegenüberstehen, die in weit höherem Maße als früher nicht nur rein handelspolitische Ziele verfolgen werden, sondern auch suchen müssen, sich die Herrschaft über die Rohstoffe der heutigen Weltwirtschaft in möglichst weitem Umfange zu sichern und Gewähr zu schaffen gegen kriegerische Eingriffe in ihr Versorgungs- und Absatzsystem. Bisher war es eigentlich nur eine Macht, die diese Ziele von langer Hand und systematisch verfolgte, aber auch England hat hierbei, nicht nur dem Schein nach, doch den Grundsatz der offenen Tür befolgt. So kam es, daß den wirtschaftlichen Gegnern die tatsächliche Beherrschung des Weltmarktes durch England erst zum Bewußtsein kam, als diese Tür geschlossen war.

Diese Lehre kann nicht vergessen werden. Aber auch Englands Stellung wird eine andere nach als vor dem Kriege sein. Namentlich in Handels- und gewerblichen Kreisen wird — unseres Erachtens mit Recht — die Ansicht vertreten, daß England, gerade weil es an politischem Einfluß gemindert aus dem Kriege hervorgehen wird, alles wird daransetzen müssen, durch wirtschaftliche Kraftanstrengungen einen Ausgleich zu schaffen. Den Grundsatz der offenen Tür kann es dann nicht aufrechterhalten. Er kann wohl für die herrschende, nicht aber für eine kämpfende Wirtschaftsmacht gelten.

Die Folgen für den Weltmarkt sind schwer absehbar, lassen sich wohl aber dahin abschätzen, daß die Wettbewerbsverhältnisse verschärft sein und die miteinander kämpfenden Wirtschaftsgegner nur noch Erfolg haben werden, wenn sie in sich geschlossene Einheiten von bedeutender Schlagkraft darstellen. Das Gesetz der großen Einheiten wird im Wirtschaftskampfe auf dem Weltmarkt ganz anders hervortreten als früher. Das ist eine wirtschaftliche Rückwirkung des Krieges, der ja nicht weniger ein wirtschaftlicher, als ein politisch-militärischer ist, hängt aber auch mit einer allgemeinen Erscheinung der jüngsten Vergangenheit zusammen, mit der Bildung größer Einheiten im Wirtschaftsleben, seien es Großunternehmungen oder Trusts, Syndikate, Kartelle oder lose Vereinbarungen.

Diese Zusammenfassungen spielen gerade im deutschen Wirtschaftsleben der jüngsten Zeit eine außergewöhnliche Rolle. Auf dem Gebiete des Bankwesens tritt dies vielleicht am deutlichsten hervor. Ihre Bedeutung ist aber vom Standpunkt des Verkehrs ungleich größer in der Industrie.

Hier sind in diesen Bildungen zwei ganz verschiedene Richtungen auseinander zu halten. Trusts und Syndikate (Kartelle) werden oft miteinander zusammengeworfen, sind aber in sich grundverschieden. Gemeinsam ist ihnen, daß sie alle, die einen mehr, die anderen weniger, den Zweck verfolgen, den Wettbewerb auszuschließen oder zu mildern, um nach außen hin größere Machtfaktoren zu bilden. Dieses Ziel wird am vollkommensten in der Form von Großunternehmungen oder von Trusts erreicht. Trusts ihrerseits sind von den großen Einzelunternehmungen schwer zu unterscheiden. In beiden Formen verschwindet gegenüber dem großen Organismus der kleine, dieser geht in jenem auf. Von einem Wettbewerb der Teile, die im Ganzen aufgehen, kann die Rede nicht mehr sein. Beispiele: Krupp, Thyßen, A. E. G. u. a. m. Diese Bildung von Riesenunternehmungen ist gerade auch während des Krieges fortgeschritten. Das bedeutendste Beispiel ist hier wohl der neue Block der Farbenkonzerne, obwohl über dessen innere Bildung noch wenig an die Öffentlichkeit gekommen ist.

Anders liegt es in den Syndikaten und Kartellen. Sie sind Zusammenfassungen, Vereinigungen mehrerer in sich selbständiger Organismen. Beispiele: Kohlensyndikat, Stahlwerksverband, Kalisyndikat, Spirituszentrale. Nur in seltenen Fällen schalten die Syndikate allen Wettbewerb dauernd und vollkommen aus. Immer aber kommt in ihnen das Machtverhältnis ihrer Teile in dem Maße ihres Einflusses, ihrer Beteiligung zum Ausdruck, auch wenn nach außen hin ein Wettbewerb nicht mehr besteht. Auch diese Vereinigungsform hat im Kriege eine große Festigkeit und Verbreitung erfahren, sogar auf dem Gebiete des Webstoffgewerbes, auf dem bisher Einigungsversuche nur geringen Erfolg hatten.

Dieses Vereinheitlichungsbestreben in der deutschen Volkswirtschaft hat im letzten Menschenalter den Bau unseres Wirtschaftslebens in vielen Punkten grundlegend verändert. Noch längere Zeit nach der Gründung des Reiches, die überhaupt erst eine Zusammenfassung unserer Kräfte möglich machte, waren die deutschen Gewerbe im wesentlichen in sich zersplittert, nach außen unter dem Drucke übermächtiger Wettbewerber gehalten. Die großen Kartelle, wie die Kohlensyndikate, der Stahlwerksverband, das Kalisyndikat, die großen Trusts in der Elektrizitäts- und in der chemischen Industrie bestanden noch nicht. Die Konzentration des deutschen Bankgewerbes, die den deutschen Erzeugnissen ihren Weg im Auslande zu bahnen so wesentlich mitgeholfen hat, hatte kaum begonnen. Gewaltige Gruppen des deutschen Wirtschaftslebens, wie die Verbände in der Maschinenindustrie, die Großreedereien u. a., spielten auf dem Weltmarkt kaum eine Rolle. Das jetzt so blühende Genossenschaftswesen, die Ringbildungen (Spirituszentrale) in der Landwirtschaft, kamen noch nicht in Betracht. An die Vereinigungen für Erzeugnisse wie Thomasmehl, Ammoniak, Superphosphat, Zement, Sprengstoffe, Linoleum, Tapeten, Asphalt, Kupfer, Blei, Zink, Ziegel, Lokomotiven und Eisenbahnwagen sei hier nur erinnert, ohne daß diese Aufzählung auf Vollständigkeit Anspruch machen kann.

Diese Einungen werden in Zukunft für unsere Rolle auf dem Weltmarkt wahrscheinlich eine erhöhte Bedeutung ge-

winnen und geeignet sein können, die Maßnahmen des Staates und Reiches zur Stärkung des deutschen Außenhandels noch mehr als bisher zu ergänzen und zu unterstützen. In früher ungeahntem Maße werden sich hier die miteinander ringenden Kräfte zusammenballen. Wirtschaftliche und politische Bestrebungen werden sich noch viel inniger miteinander verketten. In diesem Kampfe wird kein Volk bestehen können, das seine Kräfte nicht straff zusammenfaßt und von einem einheitlichen und zielbewußten, starken Willen lenken läßt. Es ist der Wille, der Macht schafft!

VII. Handelsflotte und Seeverkehr.

Von dem größten Interesse ist unter den Organen des Weltverkehrs für jede Großmacht die Seeschiffahrt. Seegeltung und Weltgeltung sind nicht zu trennen. Nur das Volk ist frei, das nicht von dem frischen Atem des Meeres abgeschlossen ist. In der Entwicklung unseres Seehandels und Seeverkehrs liegt der innerste Grund des Weltkrieges beschlossen. Wir betrachten diese Fragen daher etwas eingehender:

Nach dem „Nauticus" 1914 hatte sich der Gesamttonnengehalt der Handels-Seeschiffahrt von 1888 bis 1910 gesteigert

in England um . . . . . 140,71 %
in Deutschland um . . . . . 240,77 %.

Deutschlands Anteil an den Welttonnenraum war in derselben Zeit von 6,72 auf 10,98 % gestiegen, eine Entwicklung, die kein anderes Land auch nur im Entferntesten aufweist. Der englische Anteil und in noch höherem der amerikanische Anteil waren sogar gesunken.

Der Bestand der deutschen Kauffahrteischiffe ist nach Helfferich gestiegen an Raumgehalt (Nettoregistertonnen): von 1 240 182 am 1. Januar 1888 auf 3 153 724 am 1. Januar 1913.

Nach der Reichsstatistik (Stand vom 1. Janaur 1914) steht Deutschland mit 3 320 071 Nettoregistertonnen an zweiter Stelle hinter England. Zwar weisen die Angaben für die Vereinigten Staaten eine höhere Ziffer (über 4 800 000 t) nach; indessen sind das Bruttozahlen, sie umfassen auch die dort besonders wichtige Küstenschiffahrt und die Fischerflotte. Endlich ist auch die Zunahme dort sehr viel geringer (seit 1900 etwa 50 %).

Auch hier haben Staat und Reich durch sehr billige Tarife für die Bedürfnisse des Schiffbaues sowie durch ein bedeutsames System von Seehafentarifen, mittelbar durch Kriegsschiffbauten, die Förderung der Hochseefischerei und andere Maßnahmen fördernd an der Erreichung dieses Vorsprungs der deutschen Handelsflotte mitgewirkt.

Daß England nach dem Kriege das Verlorene wieder einholt, erscheint ausgeschlossen. Nach den Angaben des Norddeutschen Lloyd (Jahrbuch 1915/16) hat die englische Handelsflotte während des Krieges weit über 10 % ihres Tonnenraums verloren und wird hoffentlich noch weit größere Verluste erleiden. Für die Versorgung der großbritannischen Inseln steht nur die Hälfte des Tonnenraums zur Verfügung, der im Frieden nötig war. An einen Ausgleich dieses Ausfalles durch Neubauten ist nach Ansicht des Lloyd nicht zu denken; er hält vielmehr die Lage Großbritanniens in dieser Beziehung „auf geraume Zeit hinaus" für schwierig, zumal der Verkehr Englands zu einem Drittel auf fremde Schiffe angewiesen sei.

Diese Anschauung deckt sich mit den Ansichten ausländischer Fachblätter. Das bekannte englische Finanz- und Handelsblatt „Economist" berechnet nach Lloyds Register einen Nettotonnenraum an britischen, kolonialen und fremden Dampfern für Juli 1914 von etwa 25,6 Millionen Tonnen einschließlich Neubauten, dagegen für August 1916 einen solchen von nur 16,16 Millionen Tonnen. Danach stehen für den Handelsverkehr weniger als 60 % gegen Juli 1914 zur Verfügung. Unter Berücksichtigung der Ladeschwierigkeiten berechnet „Economist" einen verfügbaren Tonnenraum von 50 %. Nur durch das Eingreifen der Regierung sei verhindert worden, daß die riesigen Seefrachten noch weiter steigen.

Die Hamburger Zeitschrift „Hansa" gibt für den englischen Schiffbau der letzten Jahre folgende Zahlen an: 1913: 1 932 000 Tonnen, 1914: 1 683 000 t, 1915: 649 000 t.

Alle Angaben und Betrachtungen in der Fachpresse stimmen darin überein, daß es England unmöglich war und ist, seine Handelsflotte auf dem früheren Stande zu halten, geschweige denn, sich für den Friedenswettstreit zu rüsten. Auch Schiffankäufe zu riesigen Preisen konnten daran nichts ändern.

Holland hat eifrig gebaut, aber soviel verloren und verkauft, daß es nach Ansicht des Fachblattes „Scheepvaart" nur seinen Flottenstand behauptet und für 1916 keine günstigen Aussichten hat. Es hatte nach der gleichen Quelle 1913: 387 Dampfer, 400 seegehende Segler, 1914: 407 Dampfer, 402 seegehende Segler, 1915: 397 Dampfer, 390 seegehende Segler. Andre Angaben ergeben ein etwas andres Bild. Darnach sollen 1915: 217 000 t fertiggestellt, gegen 400 000 t jetzt im Bau sein. (Köln. Ztg.) Auch in Holland wird nach Friedensschluß Schiffsknappheit erwartet.

Die norwegische Handelsflotte hat nach der norwegischen Handels- und Schiffahrtszeitung vom Kriegsausbruch bis zum 31. Juli 1916 einen Zuwachs von etwa 202 000 Registertonnen erfahren, was etwa dem gewöhnlichen Zuwachs entspricht. Dem steht ein Kriegsverlust von etwa 168 000 Bruttoregistertonnen gegenüber. Es müssen starke Verkäufe stattgefunden haben. Weder hier noch in Schweden ist ein für die deutsche Reederei gefahrdrohendes Anwachsen des Raumgehalts festzustellen.

In den Vereinigten Staaten wurden in dem Jahre 1915/16 (von Anfang Juli bis Ende Juni gerechnet) 1030 Schiffe mit etwa 348 000 Bruttoregistertonnen (gegen 266 mit 216 000 t) fertiggestellt. Große Aufträge lagen vor; ihre Ausführung wird jedoch durch die Erledigung des großen Programms der Kriegsmarine nach der neuen Vorlage (157 Kriegsschiffe mit 855 000 Registertonnen) stark behindert sein.

Fraglos wird nach dem Kriege die amerikanische Handelsflotte eine ganz andere Rolle spielen als vorher. Alle Anzeichen deuten aber darauf hin, daß man sich dort in allererster Reihe auf die sog. Trampreederei wirft, die jetzt noch immer Riesengewinne verspricht. Die deutsche Linienreederei wird weniger zu fürchten haben. Zunächst hat den Schaden England zu tragen, was drüben auch bereits in vollem Umfange erkannt wird.

Eine kurze Übersicht der Handelsflotten in den wichtigsten Schiffahrtsstaaten seit 1870 sei in folgenden Zahlen gegeben:

Es besaßen in Millionen Tonnen:

	1870	1891	Januar 1913
Britisches Reich	7,1	9,3	11,9
Deutschland	1,0	1,9	3,3
Vereinigte Staaten (brutto) . . .	1,5	3,3	4,8
Norwegen	1,0	1,5	1,7
Frankreich	1,0	1,0	1,5
Italien	1,0	0,94	1,14

(Die Angaben für 1870 sind Brutto-, die späteren Netto-Ziffern.)

Die deutschen Kriegsverluste werden von der „London Gazette" auf 663 567 t Gehalt einschließlich der zurückgehaltenen angegeben. Eine Nachprüfung dieser Zahl war nicht möglich. Ebenso ist der Zuwachs während des Krieges nicht bekannt. Er ist aber nach den veröffentlichten Plänen der großen Reedereien sehr bedeutend. Ein neuer Faktor ist hier das Eintreten der Großindustrie in die Reederei (Thyssen, Stinnes) sowie die stärkere Beteiligung der Großbanken.

Was von der Flotte gilt, ist auch vom Seeverkehr zu sagen. In deutschen Häfen ging die englische Flagge ständig zurück. Nach „Nauticus" entfielen auf sie vom Gesamttonnengehalt der in deutschen Häfen eingegangenen Schiffe im Jahre 1888 etwa 37 %, im Jahre 1912 nur noch etwa 23⅓ %. Das war aber nicht nur die Entwicklung in unseren Häfen. In der ganzen Welt zeigte sich das Emporkommen Deutschlands im Seehandels-

verkehr. „Nauticus“ faßt die fünfzehn größten Seestaaten zusammen und ermittelt als Anteil der englischen Flotte am Gesamtverkehr dieser Länder im Jahre 1888 etwas über 50 %, im Jahre 1910 etwas über 36 % und stellt einen verhältnismäßigen Rückgang von 12,46 % fest. Für Deutschland ergibt sich ein umgekehrtes Bild. Sein Anteil stieg von 8,73 auf fast 16,00 % um 7,22 %.

Nach der Reichsstatistik hat sich der Seeverkehr in deutschen Seehäfen von 1900 bis 1913 von etwa 28 Millionen Tonnen auf 54 Millionen Tonnen gehoben, also ungefähr verdoppelt. Dabei ist zu beachten, daß die ungünstige Lage der deutschen Seehäfen es mit sich bringt, daß sie fast nur durch den eigenen Handel Deutschlands und mit ihm sich entwickeln können, während die am freien Ozean liegenden niederländischen, belgischen, englischen, französischen, spanischen sowie die Mittelmeerhäfen mehr oder weniger aus jedem Anwachsen des internationalen Seeverkehrs Nutzen ziehen können.

Die Aussichten für Deutschlands Seehandel sind also durchaus nicht ungünstig; auf der anderen Seite liegt hier der Punkt, wo die feindlichen Pläne am stärksten einsetzen werden.

VIII.

Wir fassen zusammen:

Eine fast beispiellose Entwicklung hat den Wirtschaftskörper, den Bismarck geschaffen hat, mit einem inneren Leben voll gewaltiger Kräfte erfüllt und ihm eine Stellung in der Welt geschaffen, die über seine räumlichen Grenzen weit hinübergreift. Der Scharfblick des Gegners hat früher erkannt, als Deutschland selbst, daß Deutschlands wirtschaftliche Kraft es zu einer politischen Größe ersten Ranges gemacht hat, zu einer Macht, die letzten Endes mit der Weltherrschaft eines einzigen Volkes oder einer einzelnen Rasse, wie der angelsächsischen, nicht mehr verträglich war. Diesen Organismus zu ersticken oder verkümmern zu lassen, ist des großen Krieges innerstes Ziel. Es zu erreichen, werden unsere Feinde aber auch nach dem Kriege alle Kräfte anspannen.

Eine lange Zeit schweren Kampfes steht unserm Wirtschaftsleben bevor, um so schwerer, als bittere Staatsnotwendigkeiten für Staat und Reich einen erhöhten Anteil am Volkseinkommen fordern. In einer derartigen Lage wird der Staat mit den früher freigebig gewährten Unterstützungen des Wirtschaftslebens haushalten und wo es ohne Schädigung schutzwürdiger Verhältnisse angeht, Beschränkungen eintreten lassen müssen. Sache der im Wirtschaftskampfe Stehenden aber ist es, die erschwerten Bedingungen durch erhöhte Energie und willensstarke Beschränkung eigener Bedürfnisse und Ansprüche auszugleichen.

Es wird gelten, wenn die Waffen ruhen, das vor dem Kriege bereits Erworbene in zähem Wirtschaftskampfe wieder zu erobern und zu befestigen. Das Rankesche Wort: „Siege werden bald erfochten. Ihre Erfolge zu befestigen, das ist schwer“ hat sich an unseren nationalen Errungenschaften von 1870/71 bewährt, die wir jetzt verteidigen. Es wird sich weiter erfüllen in dem Kampfe um unsere wirtschaftliche Stellung in der Welt.

Die Bagdadbahn in amerikanischer Beleuchtung.

In der „Railway Age Gazette“ schreibt Herr Freeman:

Der Gedanke eines Schienenweges nach Indien beschäftigte die Engländer schon zu den Zeiten der Erbauung der ersten Eisenbahnen; aber die politische Eifersucht unter den Völkern vereitelte diesen Plan bis zum Anfang dieses Jahrhunderts. Seitdem ist der englische Plan durch die Erbauung der Bagdadbahn zu einem großen Teile verwirklicht worden. Aber diese von Deutschland erbaute Bahn kann vom Standpunkte der Engländer niemals als ein Zwischenglied eines internationalen Verkehrsweges nach Indien angesehen werden. Beim Ausbruch des Krieges war der Plan einer Eisenbahn der Verwirklichung nahe, die vom Endpunkt der russischen Baku-Eisenbahn, Aliat, ausgehend, Persien und Belutschistan durchqueren und als ersten wichtigen Ort in Indien Karachi erreichen sollte. Ob dieser Plan verwirklicht werden wird, erscheint fraglich; vielleicht wird er das Schicksal so vieler internationaler Eisenbahnpläne in Asien teilen. Ein Wechsel der Regierung in Indien oder das Aufhören der englisch-russischen Freundschaft würde das Ende dieser Eisenbahnpläne bedeuten und könnte sogar, wenn die Bahn inzwischen gebaut und dem Betrieb übergeben wäre, eine Einstellung des Eisenbahnbetriebes zur Folge haben.

Vor dem Kriege planten patriotische Engländer eine vollständig im englischen Einflußgebiet verlaufende Bahn nach Indien. Sie sollte in Port Said beginnen und quer durch Nord-Arabien nach Bassorah oder Koweit führen und dann an der Ostseite des Persischen Golfes entlang und durch Belutschistan Karachi erreichen. Leider stehen der Verwirklichung dieses Planes einige Hindernisse entgegen. Zunächst liegt ihr westlicher Anfangspunkt, Port Said, in Afrika und nicht in Europa, und die Bahn hätte daher als Handelsweg zwischen Europa und Indien gar keine Bedeutung. Zweitens ist der Norden Arabiens wenig erforscht, und wenn sich vielleicht auch keine unüberwindlichen technischen Schwierigkeiten dem Bahnbau entgegenstellen würden, so hat doch die Wasserbeschaffung in der zu durchquerenden Wüstenstrecke manche Schwierigkeiten, und die Rücksicht auf die räuberischen Beduinenstämme in dieser Gegend würde eine dauernde militärische Besetzung der Bahn erforderlich machen. Vor dem Kriege war die Hoffnung vorhanden, daß es gelingen würde, Arabien von dem Einfluß des dahinschwindenden osmanischen Reiches vollständig zu befreien. Jetzt ist diese Hoffnung nicht mehr vorhanden. Die Türkei und Deutschland müßten bezwungen werden, ehe eine Konzession für eine solche Bahnlinie zu erhalten wäre.

Es gibt also nur einen zweckmäßigen Weg von Europa nach Indien, und dieser folgt der Linie der Bagdadbahn bis zum Persischen Golf und geht von dort an dem Ufer des Persischen Golfes entlang nach Indien. Der Augenblick, in dem es Deutschland gelang, einen beherrschenden Einfluß in Konstantinopel zu gewinnen, war die größte und schmerzlichste Niederlage, die England in den diplomatischen Kämpfen um die Vorherrschaft im Osten erlitten hat. Die Gewährung der Bagdadbahnkonzession ist ein Teil des Siegespreises. Die Bagdadbahn ist die kürzeste Verbindung zwischen Europa und Asien; sie führt fast auf der ganzen Strecke von Konia bis Bagdad durch ein, wenn auch noch unentwickeltes Ackerbauland, das als das fruchtbarste der ganzen Welt bezeichnet werden muß. Dasselbe gilt auch von dem Flußdelta zwischen Bagdad und dem Persischen Golf. Nur in Süd-Persien und in Belutschistan liegen Wüstenstrecken im Zuge der Bahnlinie; aber diese Wüstenstrecken müssen von jeder Bahnlinie durchquert werden, die Europa mit Indien verbinden will. Die russisch-englische Bahnlinie, zu der England seine Zustimmung gegeben hat, weil es Rußland entgegenkommen wollte und weil eine bessere Lösung zurzeit nicht gefunden werden konnte, berührt nur an der Nordgrenze Persiens einen schmalen Streifen anbaufähigen Landes, führt aber dann fast auf ihre ganze Länge durch Wüstenstrecken.

Als der Plan der Bagdadbahn zuerst auftauchte, lud die ottomanische Regierung Deutschland, Frankreich und England ein, den Bau gemeinsam durchzuführen. Frankreich und Deutschland waren dazu bereit, aber schlechtberatene Angriffe englischer Zeitungen gegen den Bahnentwurf veranlaßten das britische Reich, sich von dem Plan zurückzuziehen und auch Frankreich zum Rücktritt zu nötigen. So erhielt Deutschland die alleinige Herrschaft über die Bahn. Die Konzession für eine vollspurige Bahn von Konia, dem Endpunkt der Anatolischen Bahn über Aleppo und Mosul (das alte Niniveh) nach Bagdad wurde der deutschen Gesellschaft mit der Maßgabe erteilt, daß die türkische Regierung eine gewisse Kilometereinnahme gewährleistet. Die Höhe dieser Gewährleistung ist nicht bekannt geworden. Es heißt, daß sie ursprünglich höher war als die zu erwartenden Betriebskosten und die Zinsen der veranschlagten Bausumme. Berücksichtigt man aber, daß in den 10 Jahren seit Erteilung der Konzession die Kosten der Baustoffe und die Löhne sich fast verdoppelt haben, so wird man heute die Zinsgewähr nicht mehr als besonders reichlich betrachten können. Aber die Wichtigkeit der Bahnlinie war so groß, daß Deutschland entschlossen war, sie unter jeder Bedingung durchzuführen. Der Bau wurde an zahlreichen Stellen begonnen und vor Ausbruch des Krieges hoffte man, die Bahn Anfang 1917 eröffnen zu können.

Der Krieg hat die Bauarbeiten teils beschleunigt, teils verzögert. Die Deutschen haben durch Einstellung vermehrter Arbeitskräfte den Bau so weit beschleunigt, als dies möglich war, aber das Fehlen der Baustoffe brachte stärkere Verzögerungen mit sich. Die Baustoffe für den in Mesopotamien belegenen Teil

der Bahn wurden vor Ausbruch des Krieges nach Bassorah gebracht und dort in Flußschiffe umgeladen, welche die Baustoffe nach Bagdad brachten.

Als der Krieg ausbrach, war der Schienenweg von Bagdad nach Samara fertig, das etwa 120 km oberhalb Bagdad am Tigris liegt. Mit den in Bagdad lagernden Oberbaumengen wird es möglich gewesen sein, die Linie um 30 km bis Tekrit zu verlängern. Die Entfernung von Tekrit bis Mosul, wo die Bahn den Tigris verläßt, beträgt noch rund 560 km. Beim Ausbruch des Krieges war das Gleis von Aleppo bis zum Euphrat vorgestreckt, die 800 m lange Brücke über den Euphrat fast vollendet und ein bedeutendes Stück der Bahn quer durch Mesopotamien fertig.*) Das Gelände zwischen Euphrat und Tigris ist wellig, und der Bahnbau erfordert hier zahlreiche Einschnitte und Brücken. Auch die ersten 200 km unterhalb Mosul sind ähnlich gestaltet, und erst dann erreicht die Bahn die Tiefebene, in der ein Schutz gegen die Überschwemmungen des Tigris nötig ist. Wenn auch in Aleppo wahrscheinlich erheblich mehr Baustoffe aufgespeichert waren, als in der Öffentlichkeit bekannt war, so ist doch kaum anzunehmen, daß die Bahn weiter als bis zur Mitte zwischen Euphrat und Tigris, etwa bis Ras el Ain, fertig ist.

Wäre die Schienenverbindung von Konia nach Mosul beim Ausbruch des Krieges fertig gewesen, so hätte man beliebige Mengen Oberbau nach Mosul schaffen und dort in Schiffe verladen können, um die Strecke Mosul-Tekrit in der kürzesten Zeit fertigzustellen. Aber bis zum Herbst vorigen Jahres war Konstantinopel von Deutschland aus nicht zu erreichen. Eine Unterbrechungsstelle liegt heute noch im Taurusgebirge. Eine Beförderung von Baustoffen auf dem Wasserwege, etwa von Triest nach Alexandrette, kam nicht in Frage, da den Mittelmächten ein Schiffsverkehr auf dem Mittelmeer nicht möglich ist. Selbst wenn unmittelbar nach Eröffnung des Weges durch Serbien große Mengen von Baustoffen nach Konstantinopel und über den Bosporus geschafft worden sind, so stellt das fehlende Bahnstück durch den Taurus der Weiterbeförderung der Baustoffe große Schwierigkeiten entgegen.

Die türkischen Erfolge in Mesopotamien lassen allerdings vermuten, daß tatsächlich größere Stücke der Bagdadbahn fertiggestellt worden sind, als nach diesen Erwägungen wahrscheinlich erscheint. Selbst wenn es nur gelungen wäre, die Bahn bis Mosul fortzusetzen, so steht von Mosul aus der Wasserweg zur Verfügung.

Die Augen der Welt sind heute auf den Taurus gerichtet, weil dieser Gebirgszug heute noch die Verbindung der türkisch-deutschen Truppen in Syrien und Mesopotamien mit der Heimat erschwert.

Die Frage, ob ein entscheidender Schlag gegen Ägypten geführt werden kann, hängt einzig und allein davon ab, ob es gelingt, eine leistungsfähige Verbindung durch Kleinasien, Syrien und Palästina bis zum Suezkanal herzustellen, um ein Heer von einer halben Million mit Munition und Nahrungsmitteln zu versehen. Palästina und Syrien sind kaum imstande, ihre Bevölkerung in gewöhnlichen Zeiten zu ernähren. Infolge des seit 4 Jahren fast ununterbrochen andauernden Kriegszustandes der Türkei ist die Nahrungsmittelerzeugung in diesen Ländern noch mehr zurückgegangen. Ähnliches gilt von Kleinasien, so daß das gegen Ägypten kämpfende Heer auf die Nahrungsmittelzufuhr von Europa angewiesen ist. Diese Überlegungen zeigen die Bedeutung der Eisenbahnverbindung.

Schwierigkeiten bereitet auch die verschiedene Spur der einzelnen Teilstrecken. Von Aleppo führt eine vollspurige Eisenbahn über Rayak und den Antilibanon nach Damaskus. Hier beginnt die schmalspurige Hedschasbahn. Sie führt bis zum Rande der Sinaiwüste. Dort beginnen die schmalspurigen Feldbahnen des Etappengebietes.

Daß der Bau im Taurusgebirge noch so weit zurück ist, hat seinen Grund in den großen technischen Schwierigkeiten dieser Teilstrecke. Große Schwierigkeiten bot aber auch die jetzt fertige Strecke durch das Amanusgebirge.

Von der letzten Station in der cilicischen Ebene, Mamoure, die in einer Höhe von 120 m über dem Meere liegt, beginnt der Aufstieg im Amanusgebirge. Auf der westlichen Zufahrtsrampe liegen 8 Schluchten, die auf eisernen Brücken überschritten werden und 7 Tunnel mit einer Gesamtlänge von 1938 m. Die Bahn erreicht die Station Bagdsche in einer Höhe von 535 m. Hinter der Station liegen zwei kleine Tunnel von 72 und 120 m Länge, und dann beginnt der große Bagdschetunnel, der eine Länge von 4885 m hat. Nun folgt der Abstieg nach Aleppo. Zwischen dem Bagdschetunnel und der Station Islahie liegen 4 weitere Tunnel mit einer Gesamtlänge von 1067 m. Der Bagdschetunnel ist der längste Tunnel in der Türkei. Wenn seine Länge auch hinter denen der großen Alpentunnel zurückbleibt, so waren die Schwierigkeiten doch hier fast ebenso groß. Auf mehrere hundert Meter wurde außerordentlich harter Quarzit gefunden, der die Anwendung besonders gebauter Bohrmaschinen erforderte.

*) Die Brücke ist längst fertig, auch die Bahn jenseits bis Ras-el-Ain.

Schlußbemerkung der Schriftleitung.

Wir übergeben vorstehende aus amerikanischer Quelle stammende Mitteilung über die Bagdadbahn unserm Leserkreise sowohl, weil sie über die Bahn selbst und den jetzigen Stand des Bahnbaus einiges Neue enthält, als auch deshalb, weil sie das unbefangene Urteil eines Amerikaners über das Unternehmen und seine Bedeutung wiedergibt. Was Freeman über die Fortführung der Hedschasbahn bis zum Rande der Sinaiwüste und die dort anschließenden Feldbahnen sagt, ist nach anderweitigen neueren Mitteilungen (s. S. 878 d. Nummer) zu berichtigen. Nicht die Hedschasbahn selbst führt jetzt bis zum Rande der Sinaiwüste, sondern die von Damaskus aus türkischerseits über Jerusalem erbaute Zweigbahn.

Im Anschluß an das, was im Schlußsatz über die jetzt überwundenen Schwierigkeiten des Baus der Bahn über das Amanusgebirge gesagt wird, können wir über den Zustand von Bau und Betrieb auf der Taurusstrecke auf Grund unmittelbarer Mitteilungen eines Offiziers, der die Strecke im Juni d. J. bereiste, folgendes berichten: Ein regelmäßiger Verkehr fand damals auf der Taurusstrecke von Bozanti auf der Westseite bis Dorak auf der Ostseite (rd. 42 km) nicht statt. Zwar war die Bahn von Bozanti aus schon bis Belemedek am großen Taurustunnel, wo der eigentliche Sitz der Bauleitung der Gebirgsstrecke war, im Bau hergestellt; es verkehrten hier aber nur Bauzüge. Ferner war die Bagdadbahnstrecke jenseits des Gebirges von Dorak bis zu dem oben genannten Jenidze schon fertig, wurde aber noch nicht regelmäßig befahren. Alle Transporte über die Bagdadbahn, mochten sie dem militärischen oder dem allgemeinen Verkehr angehören, benutzten von Bozanti aus die treffliche vom türkischen Staat hergestellte, auch für Kraftwagen besonders geeignete Post- und Kunststraße, die von Bozanti aus quer über den Taurus und an dessen östlichen Abhängen entlang nach Golük-Bogas in der cilicischen Ebene führt, einer Station der längst in Betrieb stehenden Eisenbahn Mersina-Tarsos-Jenidze-Adana. Die Straße führt weiter zu dem nahen Tarsos, wo dann in der Regel die Verladung auf die Bahn stattfindet. Tarsos, eine Stadt von rd. 30 000 Einwohnern in höchst fruchtbarer Gegend, ist jetzt also noch ein sehr wichtiger Umschlagsplatz für die Bagdadbahn, wird aber diese Bedeutung verlieren, sobald die Gebirgsstrecke Belemedek-Dorak fertig ist; alsdann wird der Verkehr über die Strecke Bozanti-Belemedek-Dorak-Jenidze usw. geleitet.

Nachrichten.

Deutschland.

-- **Frachturkundenstempelgesetz.** Nach einem Erlaß des preußischen Eisenbahnministers entsteht die Stempelpflicht der Frachturkunden bereits mit dem Zeitpunkt, an dem das Gut mit dem Frachtbriefe auf der Versandstation aufgegeben und abgefertigt wird. Hiernach ist für alle vor dem 1. August 1916, dem Tage des Inkrafttretens des neuen Frachturkundenstempelgesetzes, abgefertigten Wagenladungen der Frachturkundenstempel nach dem alten Stempeltarif zu erheben, ohne Rücksicht darauf, ob es sich um frankierte oder nichtfrankierte Sendungen handelt, und ohne Rücksicht auf den Zeitpunkt des Eintreffens der Wagenladung auf der Bestimmungsstation.

— **Abfertigung des Gepäcks der auf Militärfahrschein reisenden Militärpersonen** und des Reisegepäcks der Inhaber von Freifahrausweisen zwischen deutschen Stationen und Stationen der im deutschen Militärbetrieb befindlichen Eisenbahnen des westlichen und östlichen Kriegsschauplatzes. Zufolge neuer durch Sondernummer des Tarif- und Verkehrsanzeigers vom 14. d. M. veröffentlichter Bestimmungen ist im oben bezeichneten Verkehrsgebiet das Gepäck der auf Militärfahrschein reisenden Militärpersonen und das Reisegepäck der Inhaber von Freifahrausweisen von der Abgangs- bis zur Bestimmungsstation durchgehend abzufertigen, wenn entweder keine Gepäckfracht bar zu erheben ist, oder die zu zahlende Gepäckfracht auf Grund folgender Bestimmungen zu ermitteln ist. Die Entfernungen für die deutschen Strecken sind, soweit möglich, den Entfernungszeigern oder Personentarifen zu entnehmen unter Hinzurechnung der Anstoßentfernungen bei den Übergängen Wirballen, Illowo-Landesgrenze, Alexandrowo und Sosnowice. Im übrigen sind die Entfernungen über den Beförderungsweg unter Benutzung der gleichzeitig mitveröffentlichten Anstoßentfernungen zwischen deutschen Unterwegsstationen und den Grenzübergangsstationen zu ermitteln. Kann auch mit diesen Hilfs-

mitteln die Gesamtentfernung für die deutsche Strecke nicht berechnet werden, so ist auf das Kochsche Stationsverzeichnis zurückzugreifen. Für die Beförderung auf den Strecken in den besetzten Gebieten wird keine Gepäckfracht für Militärgepäck erhoben. Auf den deutschen Strecken wird für Militärgepäck unter Anrechnung des tarifmäßig gewährten Freigepäcks die Fracht zu den Sätzen des Militärtarifs berechnet, falls Personenzüge zur Fahrt benutzt werden. Bei Benutzung von Schnell- und Eilzügen wird die Fracht zu den Sätzen des öffentlichen Verkehrs ohne Anrechnung von Freigepäck berechnet, wenn als Fahrgeld die tarifmäßigen Sätze des öffentlichen Verkehrs zu vergüten sind (bei Offizieren in Schnell- und Eilzügen, bei Mannschaften in Schnellzügen und bei Mannschaften über drei Personen in Eilzügen). Im Verkehr nach Deutschland wird die für die deutsche Strecke etwa zu zahlende Gepäckfracht erst auf der Bestimmungsstation erhoben. — Die Fracht für Reisegepäck der Inhaber von Freifahrausweisen ist für die Strecken der deutschen Bahnen und der Wilhelm-Luxemburg-Bahn nach Abzug von 25 kg Freigepäck bis zu den in Frage kommenden Übergangsstationen nach dem deutschen Gepäcktarif, für die Strecke Luxemburg-Rodingen der Prinz Heinrich-Bahn ohne Abzug von Freigepäck mit 0,14 ℳ für je 10 kg und für die Strecken der besetzten Gebiete nach Abzug von 50 kg Freigepäck mit 1,60 ℳ im Verkehr mit Stationen des westlichen und mit 2 ℳ im Verkehr mit Stationen des östlichen Kriegsschauplatzes für je 50 kg ohne Rücksicht auf Entfernung und Stückzahl zu erheben. Durch die neuen Bestimmungen werden die bisher gültigen einschlägigen Bestimmungen der Dienstanweisungen zum Tarif für die Beförderung von Personen usw. zwischen deutschen und luxemburgischen Stationen und Stationen des deutschen Militärbetriebes auf dem westlichen bzw. östlichen Kriegsschauplatz aufgehoben.

— **Der erste eiserne D-Zug in Deutschland.** Seit kurzer Zeit verkehrt auf der Strecke Cöln-Berlin im Fahrplan des Zuges D 3, der mittags 12.58 von Cöln abfährt und als Gegenzug D 22 um 3 Uhr nachmittags Berlin verläßt, ein D-Zug, der ausschließlich aus eisernen Wagen zusammengestellt ist. Der Zug besteht nach einer Mitteilung der „Köln. Ztg." aus fünf eisernen Personenwagen 1. und 2. Klasse, die ebenso wie der Speisewagen von der Waggonfabrik van der Zypen & Charlier in Cöln-Deutz gebaut worden sind.

Die Personenwagen besitzen außer der üblichen äußeren Blechbekleidung ein vollständig eisernes Untergestell und eisernes Kastengerippe im Gegensatz zu der hölzeren Ausführung dieser Teile bei der normalen Bauart. Holz ist als Baustoff bei den eisernen Wagen lediglich für die innere Verkleidung der Wände und für den Fußboden genommen worden. Der Vorteil der eisernen Bauart der Personenwagen liegt für das reisende Publikum in der erhöhten Feuersicherheit und in der größeren Festigkeit der Konstruktion, die bei Zugunfällen mehr Sicherheit bietet als die hölzerne Bauart.

Die eisernen D-Wagen fallen allgemein dadurch auf, daß die Abteile infolge der runden Formgebung des Daches im Lüftungsaufbau größer und luftiger erscheinen. Die Wände sind innen nicht mit Pegamoid und Stoff bekleidet, wie bei den bisherigen hölzernen Wagen, sondern bestehen aus glattem fournierten Holz, das mit einem Ölfarbenanstrich in hellen, freundlichen Farben versehen ist, der gegen die für die innere Ausstattung gewählten deutschen Kolonialhölzer harmonisch abgetönt ist. Besonders angenehm wird von den Reisenden auch der überaus ruhige Lauf der Wagen empfunden, die neuartige Drehgestelle nach den Patenten des Geheimen Baurats Othegraven erhalten haben. Hierzu schreibt unsere Quelle:

„Es wäre zu wünschen, daß diesem ersten eisernen D-Zuge, der bisher als einziger Zug seiner Art in Deutschland verkehrt, noch recht viele folgen. Anderseits ist es als ein Vorzug zu begrüßen, daß uns hier im Rheinlande für den sehr wichtigen Verkehr nach Berlin und zurück wenigstens ein Zug zur Verfügung steht, der mit vornehmer Behaglichkeit der inneren Ausstattung und Ruhe des Laufes auch bei großen Geschwindigkeiten das Gefühl weitgehendster Sicherheit infolge der eisernen Bauart verbindet und nicht zuletzt jedem, der es sehen will, zeigt, daß auch auf diesem Gebiete die deutsche Technik trotz des Krieges rastlos weitergearbeitet hat."

— **Lausitzer Eisenbahn.** Nach dem Geschäftsbericht der Gesellschaft für das am 31. März beendete Geschäftsjahr 1915/16 wurde das Unternehmen diesmal in noch weit stärkerem Maße als im Vorjahre durch den Krieg in seinem Ergebnis beeinträchtigt. Der Personenverkehr weist zwar in Hinsicht der beförderten Personen eine Zunahme von 6 % auf, doch entsprechen die Einnahmen diesem Mehr nicht wegen der großen Zahl der nach dem Militärtarif reisenden Mannschaften. Der Güterverkehr litt unter dem Daniederliegen der Bautätigkeit und dem Mangel an Rohstoffen für das Webstoffgewerbe in Sommerfeld und Umgebung. Soweit es mit Rücksicht auf den Personenverkehr tunlich war, wurde daher der Betrieb eingeschränkt. Jetzt verkehren täglich nur noch drei dem gemischten Verkehr dienende Züge. Der einheitliche Güterverkehr wurde gleichfalls eingeschränkt. Es wurden befördert 323 732 (i. V. 304 120) Fahrgäste und 581 263 t (741 455 t) Güter. Die Gesamteinnahmen gingen um 140 939 ℳ auf 600 633 ℳ, die Ausgaben um 56 476 ℳ auf 446 409 ℳ, der Überschuß um 84 463 ℳ auf 154 224 Mark zurück, so daß die Betriebszahl sich von 67,81 % auf 74,32 % verschlechterte. Nach Absetzung der Zinsen, Abschreibungen und Rücklagen verblieb einschließlich 1314 ℳ (1431 ℳ) Vortrag ein Reingewinn von 2009 ℳ, der auf neue Rechnung vorgetragen wird.

— **Anerkennung für die Leistungen der Beamten und Arbeiter der Mecklenburgischen Friedrich Franz-Eisenbahn in der Kriegszeit.** Im Amtsblatt der Großherzoglichen Generaldirektion der Mecklenburgischen Friedrich Franz-Eisenbahn teilt der General-Eisenbahndirektor Dahse folgendes mit: „Seine Majestät der Kaiser hat mir das Eiserne Kreuz II. Klasse am weiß-schwarzen Bande verliehen. Schon vorher hatte Seine Königliche Hoheit der Großherzog mich mit Allerhöchst Seinem Militärverdienstkreuz II. Klasse am roten Bande ausgezeichnet. Gern bringe ich dies hierdurch zur Kenntnis, denn ich weiß, daß die mir verliehenen Auszeichnungen unserer ganzen Verwaltung gelten. Sie gereichen den Männern zur Ehre, die in langer stiller Friedensarbeit uns für den Krieg bereit gemacht und dafür gesorgt haben, daß wir die vornehmste Aufgabe aller Eisenbahnen, die Sicherstellung der Aufmarschbewegung des Heeres, zu unserm Teil glänzend haben erfüllen können. Sie gelten allen unseren Beamten und Arbeitern, die vom ersten Tage der Mobilmachung an bis auf den heutigen Tag in treuester Hingabe und Pflichterfüllung ihre ganze Kraft in den Dienst des Vaterlandes gestellt haben. Alle Beteiligten verdienen dafür Dank und vollste Anerkennung. Ich bin dessen gewiß, daß die Friedrich Franz-Eisenbahn ungeachtet der immer mehr anwachsenden Anforderungen an die Arbeitskraft und Opferwilligkeit jedes einzelnen ihrer Glieder sich auch ferner den Aufgaben des Krieges gewachsen zeigen wird."

— **Westfälische Landes-Eisenbahn.** Nach dem Bericht des Vorstandes der Gesellschaft für das Geschäftsjahr 1915/16 stand der Verkehr der Bahn nach wie vor unter der Einwirkung des Krieges. Ohne Berücksichtigung des Vortrages aus dem Vorjahre und der Einnahmen zum Erneuerungsfonds ist gegenüber dem Vorjahre eine Mindereinnahme von 150 425 ℳ und gegen 1913/14 eine solche von 763 242 ℳ zu verzeichnen gewesen, von denen 132 898 ℳ auf den Personen- und Gepäckverkehr, 623 816 Mark auf den Güterverkehr und 6527 Mark auf sonstige Quellen entfallen. Die Anzahl der beförderten Personen beträgt 1 991 328 gegen 1 807 353 im Vorjahre und 2 203 947 im Jahre 1913/14; ist also gegen das Vorjahr um 10,18 % gestiegen, gegen 1913/14 aber immer noch 9,65 % geringer. Die Gesamteinnahme aus dem Personenverkehr betrug 727 898 ℳ gegen 855 341 ℳ im Jahre 1913/14 und 687 522 ℳ im Vorjahre, also 14,90 % weniger als 1913/14 und 5,87 % mehr als im Vorjahre. Die Zunahme des Personenverkehrs gegenüber dem Vorjahre rührt im wesentlichen aus vermehrten Militärtransporten nach und von dem Sennelager her. Die Mehreinnahme aus Militärfahrgeldern beträgt 26 819 ℳ. Die Menge der beförderten Güter ist von 27 840 007 tkm im Jahre 1913/14 und 20 928 910 tkm im Vorjahre auf 17 363 715 tkm, also um 37,64 % bzw. 17,03 % gesunken. Der Güterverkehr brachte eine Einnahme von 1 263 971 ℳ gegen 1 507 016 ℳ im Vorjahre und 1 887 788 ℳ im Jahre 1913/14, also 16,13 bzw. 33,05 % weniger. Die Betriebszahl betrug 73,81 % gegen 69,45 % im Vorjahre und 60.82 % im Jahre 1913/14. Die gesamten Betriebseinnahmen (ohne Übertrag aus dem Vorjahre) fielen von 3 337 821 ℳ im Jahre 1913/14 und 2 725 004 ℳ im Vorjahre auf 2 574 579 ℳ also um 22,86 bzw. 5,51 %. Die Betriebsausgaben (ohne Erneuerungsfonds und Reservefonds A) betrugen 1 900 299 ℳ gegen 2 029 992 ℳ im Jahre 1913/14 und 1 892 677 ℳ im Vorjahre, also 6,39 % weniger bzw. 0,39 % mehr. Die Verminderung der Ausgaben gegenüber 1913/14 rührt aus der Einschränkung des Verkehrs her, während die Erhöhung gegen das Vorjahr, außer den oben erwähnten Teuerungszulagen, allein aus den gestiegenen Materialpreisen herrührt; an sämtlichen andern Kosten ist erspart worden. Aus dem verfügbaren Überschuß von 471 805 ℳ gegen 629 136 ℳ im Vorjahre und 1 054 961 ℳ im Jahre 1913/14 gehen zur Verzinsung der Vorzugsanleihe 11 160 ℳ (im Vorjahre 11 700 ℳ) ab; es stehen also zur Verfügung der Generalversammlung nach Abzug der Staatseisenbahnsteuer und der Rücklage in den Reservefonds B 427 316 ℳ (i. V. 617 436 ℳ). Diese ermöglichen die Zahlung einer Dividende von 5 % (wie im Vorjahre) auf die Aktien Lit. H und die Einzahlung der Aktien Lit. J und von 2,2 % (i. V. 4 %) auf die Priorität-Stamm-Aktien Lit. A bis G, während die Stamm-Aktien Lit. A bis G wieder leer ausgehen. Es können alsdann noch 4056 ℳ (i. V. 275 ℳ) auf neue Rechnung vorgetragen werden. Das Gesamtkapital verzinst sich durchschnittlich mit 1,97 % gegen 2,67 % im Vorjahre und 4,46 % im Jahre 1913/14.

— **Eisenbahnerhilfe und Hinterbliebenenfürsorge bei den sächsischen Staatsbahnen.** Ähnlich der im Bereiche der preußisch-hessischen Staatsbahnen und der Reichsbahnen geschaffenen „Kriegssammlung der Eisenbahn", die bis Ende August d. J. bereits mehr als 3,54 Millionen Mark erbracht und so überaus segensreich gewirkt hat, ist nun auch in Sachsen dank den unermüdlichen Bemühungen der Eisenbahner-Berufsvereinigungen eine Kriegsfürsorgeeinrichtung ins Leben getreten, die sich nach zwei Richtungen betätigen soll.

Wie in der „Dtsch. Eisenbahnbeamten-Ztg." mitgeteilt wird, wurden im Namen der sächsischen Staatsbahnbediensteten von dem „Verein der Beamten der Kgl. sächs. Staatsbahnen" aus seinen Mitteln der Generaldirektion 50000 ℳ mit der Bitte zur Verfügung gestellt, diesen als „Eisenbahnerhilfe" zu bezeichnenden Betrag nach etwa folgenden Gesichtspunkten zu verwalten: Von den Zinsen des Kapitals sowie erforderlichenfalls von einem Teile des Kapitals selbst, soll denjenigen kriegsbeschädigten Beamten, Bediensteten und Arbeitern der sächsischen Staatsbahnen sowie ihren kriegsbeschädigten Söhnen, für die nicht bereits anderweitig ausreichend gesorgt ist, eine besondere Fürsorge zuteil werden. Diese soll sich je nach Lage der Einzelfälle betätigen in Maßnahmen zur Besserung des Gesundheitszustandes des Kriegsbeschädigten, insbesondere zur Hebung seiner Erwerbsfähigkeit durch nachfolgende Heilbehandlung in geeigneten Anstalten, die eine besonders zweckentsprechende, auf die Wiederermöglichung einer beruflichen Tätigkeit anzielende Behandlung gewährleisten, in der Beschaffung besonderer Hilfsmittel, Ersatzglieder, Ersatzmittel und dergleichen, in Beratung und Beistand bei der Auswahl einer passenden Berufstätigkeit, in der Förderung der Wiedererlangung der Arbeitsfertigkeit zur Aufnahme des früheren Berufs, in der Ausbildung für einen anderen Dienstzweig bei der Eisenbahnverwaltung oder in der Erziehung zu einem fremden Beruf, ferner in der Unterstützung bei der Unterbringung auf geeigneten Arbeitsposten und in der angemessenen Versorgung in Familien, in einem Heim oder in milden Stiftungen, wenn in Ausnahmefällen die Ertüchtigung zu einem passenden Beruf nicht mehr zu erreichen ist.

Über die Gewährung von Zuwendungen zu den genannten Zwecken soll der jeweilige Präsident der sächsischen Staatsbahnen, unterstützt von einem Ausschuß von acht Mitgliedern des vorgenannten Vereins, Entscheidung treffen.

Als Ergänzung dieser Fürsorgeeinrichtung ist eine Stiftung zur Unterstützung der Hinterbliebenen gefallener sächsischer Staatsbahnbediensteter gedacht, deren Kapital mit Genehmigung der Generaldirektion durch Sammlungen aufgebracht wird. Die Erträgnisse werden in einem Fonds unter dem Namen „Hinterbliebenenfürsorge der Eisenbahnerhilfe" vereinigt und ebenfalls von dem jeweiligen Präsidenten der Generaldirektion der sächsischen Staatsbahnen nach bestimmten Grundsätzen ihrem Zweck entsprechend verwendet werden. Bis jetzt sind rund 30000 ℳ für diese Stiftung durch Sammlungen und Zuwendungen aufgebracht worden.

— **Zur fünften Kriegsanleihe.** Das Königlich sächsische Gesamtministerium hat in einem besonderen Erlaß Grundsätze für die Gewährung von Gehaltszuschüssen an Staatsbeamte zur Erwerbung von Stücken der fünften deutschen Kriegsanleihe beschlossen, um den Beamten wiederum die Erwerbung nach Möglichkeit zu erleichtern. Diese Grundsätze sind im Amtsblatt der Königlichen Generaldirektion der sächsischen Staatseisenbahnen vom 14. d. M. veröffentlicht. Die Vorschüsse werden bis zur Höhe des Zeichnungspreises gewährt, dürfen aber über ein Viertel des Jahresgehalts nicht hinausgehen; sie sind in gleichen monatlichen Teilbeträgen bis Anfang Januar 1918 zurückzuzahlen. Die Beamten sind verpflichtet, die von ihnen gezeichneten Stücke bis 31. Januar 1918 abzunehmen.

Für den Staatseisenbahnbereich ist hierzu noch folgendes bestimmt: Unter den gleichen Voraussetzungen, wie an Beamte, werden von der Spar- und Darlehnskasse auch an Nichtbeamte Lohnvorschüsse zur Erwerbung von Schatzanweisungen oder Schuldverschreibungen der Kriegsanleihe bewirkt. Das Nähere hierüber ist gleichfalls aus dem erwähnten Amtsblatt zu ersehen.

Auch die bis Ende Juni 1916 aufgelaufenen Bekleidungsguthaben der Beamten können unter gewissen Beschränkungen von allen Beamten zur Förderung der Zeichnung auf die fünfte Kriegsanleihe verwendet werden. Die Bekleidungsguthaben werden zu diesem Zweck jedoch nicht bar ausgezahlt, sondern von der Wirtschaftshauptverwaltung unmittelbar der Spar- und Dalehnskasse zur Verrechnung überwiesen, die wegen der Zeichnung auf die Kriegsanleihe das Weitere übernimmt. Mit dem Antrage auf Verrechnung des Bekleidungsguthabens bis Ende Juni 1916 ist zugleich der Antrag auf die Zeichnung zu verbinden.

— **Zur zweckmäßigen Ausnutzung der Obsternte** hat, wie der „Schwäb. Merkur" mitteilt, die Generaldirektion der Württembergischen Staatsbahnen vorbildliche Maßnahmen und Einrichtungen getroffen. Jeder verheiratete Angestellte erhielt ein von ihr herausgegebenes Merkblatt über richtige Obstverwertung, das in folgenden Kriegsgeboten gipfelt: 1. Leget viel frisches, haltbares Obst in den Keller, 2. Trocknet und dörret Obst und füllet die Schnitztruhen wieder, 3. Machet Äpfel-, Birnen- und Traubensäfte; denn beim Mosten gehen die im Obst enthaltenen wertvollen Nährstoffe, vor allem Zucker, fast ganz zugrunde. Zugleich wurden im Amtsblatt die unentgeltliche Benützung der von der Verwaltung für die Angehörigen der Verkehrsanstalten errichteten großen Trockenanlagen in Cannstatt, Heilbronn und Mühlacker empfohlen. In der Cannstatter Anlage (Wagenwerkstätte) können schon jetzt an einem Tage über 100 Zentner Obst, auch Fallobst, getrocknet werden. Wenn die Eisenbahnverwaltung das nötige Obst bekommt, dörrt sie selbst im großen und verkauft das Dörrobst an das Personal. Die Trockenöfen eignen sich auch sehr gut zum Trocknen von Gemüsen. Das Merkblatt enthält noch eine eingehende, leicht faßliche Anleitung zur Bereitung der Äpfel-, Birnen- und Traubensäfte ohne Zucker. Die Bahnverwaltung macht jetzt selbst solche Säfte im Großbetrieb zum Verkauf an das Personal.

— **Die Handelskammer zu Berlin über die Sommerzeit.** Infolge eines Erlasses der beteiligten preußischen Staatsminister hatte sich die Handelskammer über die Frage zu äußern, ob die dauernde Vorverlegung der Stunden für die Sommermonate befürwortet wird und für welche Zeit. Insbesondere sollten hierbei die bisherigen Erfahrungen in Bezug auf Einwirkungen der Sommerzeit auf den Gesundheitszustand der Angestellten berichtet werden. Die Handelskammer hat diesbezügliche Ermittelungen bei einer größeren Anzahl verschiedenartiger Unternehmungen der Industrie und des Handels angestellt, aus denen sich ergeben hat, daß die Einführung der Sommerzeit sich bewährt hat und die Beibehaltung der Einrichtung auch in künftigen Jahren gewünscht wird. In dem Berichte der Handelskammer heißt es: „Von keiner der unsererseits befragten Firmen sind nachteilige Einwirkungen, namentlich Anzeichen von Ermüdung oder Unterernährung infolge Schlafentziehung, beobachtet worden. Besonders bemerkenswert erscheint hierbei, daß der Gesellschaftsarzt einer unserer größeren Versicherungsgesellschaften ausdrücklich bestätigt, es hätten sich keinerlei Mißstände bezüglich der Gesundheitsverhältnisse der Angestellten gezeigt. Ueberwiegend wird die bestimmte Ansicht ausgesprochen, daß die Vermehrung der freien Nachmittagsstunden und damit der Erholungszeit und des Aufenthalts in frischer Luft dem Gesundheitszustande förderlich gewesen und eine Verkürzung der Schlafzeit in der Regel auch nicht eingetreten ist, da die meisten Angestellten und Arbeiter eine Stunde früher zu Bette gegangen sind.

Infolgedessen kann von einem nachteiligen Einflusse der Sommerzeit auf die Betriebssicherheit keine Rede sein. Selbst wenn in den letzten Monaten dieses Jahres hier und da mehr Betriebsunfälle als in den Vorjahren vorgekommen sein sollten, wäre das nicht sowohl auf die Sommerzeit, als vielmehr auf die durch die Kriegsverhältnisse verursachte Einstellung ungelernter Kräfte zurückzuführen. Anderseits ist die Ersparnis der Betriebe an Leuchtmitteln, abgesehen von ganz frühzeitig schließenden Bureaus und von Fabriken mit regelmäßiger Schichtarbeit, überall mehr oder weniger bemerkbar. Auch bei den Unternehmungen, deren Arbeitszeit schon um 5 oder 6 Uhr endet, fällt sie in den Monaten Mai und September ins Gewicht. Verhältnismäßig am bedeutungsvollsten ist sie natürlich für die Ladengeschäfte und somit für große Kreise des selbständigen gewerblichen Mittelstandes.

Das Interesse der Unternehmungen deckt sich in dieser Angelegenheit völlig mit dem der Angestellten und Arbeiter. Die Betriebsleitung eines unserer hervorragendsten industriellen Werke hat zur Vorbereitung ihrer Aeußerung an die Handelskammer eine Umfrage bei ihren Beamten- und Arbeiterausschüssen veranstaltet. Beamtenschaft und Arbeiterschaft erklärten sich hierauf einmütig für Beibehaltung, vielfach für Ausdehnung der Sommerzeit. Es erscheint durchaus möglich, daß bei dauernder Einführung der Sommerzeit der Wunsch, ein Eigenheim mit Gartenland oder letzteres allein zu besitzen, auch in Beamten- und Arbeiterkreisen immer mehr entsteht und zur Verwirklichung gelangt. Das würde unzweifelhaft einen großen volkshygienischen Fortschritt bedeuten. Nicht unerwähnt mag schließlich die Ersparnis der Familien an Leuchtmitteln bleiben.

Die Handelskammer zu Berlin befürwortet somit aufs wärmste die Beibehaltung der Sommerzeit. Sie hält es ferner für sehr erwägenswert, ihren Beginn künftig nicht auf den 1. Mai, sondern auf den Beginn des April festzusetzen. Die Vorverlegung wäre in meteorologischer Hinsicht durchaus begründet und würde daher allen Beteiligten eine zeitliche Vermehrung der geschilderten Vorteile bringen. Des weiteren sollte geprüft werden, ob nicht besser als der Kalender-Erste des Monats dessen erster Sonntag als Zeitpunkt des jeweiligen Sommerzeit-

beginns zu bestimmen wäre, weil dem Gewerbestand alsdann in dem Sonntag ein Uebergang von der Winterzeit zur Sommerzeit gegeben wäre, der für das Geschäftsleben, namentlich für Fabriken mit mehreren Schichten, und — wegen des Ruhens des Güterverkehrs — wohl auch für die Eisenbahnverwaltung von bedeutendem Werte sein würde. Der gleiche Gesichtspunkt spricht dafür, die Sommerzeit an einem bestimmten Sonntag enden zu lassen; darüber, ob es sich empfiehlt, hierfür den letzten oder einen früheren Sonntag im September zu wählen, sind die Ansichten verschieden.

— **Schweizer Verkehrsbureau in Berlin.** Die amtliche Auskunftstelle der Schweizerischen Bundesbahnen bezieht am 1. Oktober d. J. ihre eigenen Räume, Unter den Linden 57/58, Berlin NW. 7. Anfragen über Reiseauskünfte nach und in der Schweiz sowie Begehren um Zusendung von Schweizer Verkehrsliteratur beliebe man daher an die neue Adresse zu richten.

— **Kriegsanleihe-Zeichnung.** Die Eisenbahn-Verbandskranken- und Hinterbliebenenkasse im Bereich der preußisch-hessischen Staatsbahnen hat auf die 5. Kriegsanleihe 200 000 ℳ gezeichnet. Insgesamt hat die Kasse bisher 1 045 000 ℳ auf Kriegsanleihen gezeichnet.

— **Kriegsauszeichnungen.** 1. Mit dem Eisernen Kreuz I. Klasse wurden ausgezeichnet: a) aus dem Bereich der preußisch-hessischen Eisenbahngemeinschaft: die Regierungsräte Borchart in Torgau und Waldeck in Berlin sowie der Eisenbahn-Verkehrsinspektor Finger in Gießen; b) aus der Verwaltung der sächsischen Staatseisenbahnen der Bauamtmann Dr.-Ing. Müller vom Oberbaubureau in Dresden; c) aus dem Bereich der württembergischen Staatsbahnverwaltung der Regierungsbaumeister Eitel, zuletzt bei der Bauinspektion Sigmaringen. — 2. Das Eiserne Kreuz II. Klasse erhielten: a) aus dem Bereich der preußisch-hessischen Eisenbahngemeinschaft der Rechnungsdirektor Foerster in Bromberg und die Regierungsbaumeister Biebrach in Danzig, Lechner in Cöln und Popcke zurzeit in Praga, b) aus dem Bereich der Verwaltung der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen der Regierungsbaumeister Eßer in Luxemburg, c) aus dem Bereich der bayerischen Staatseisenbahnverwaltung der Direktionsrat Eberle in Nürnberg, d) aus dem Bereich der sächsischen Staatseisenbahnverwaltung der Baurat Lange, Vorstand des Neubauamts Zwickau; e) aus dem Bereich der württembergischen Staatsbahnverwaltung der Regierungsbaumeister Friedrich bei der Eisenbahnbausektion Rottweil. — 3. Den bayerischen Militärverdienstorden IV. Kl. erhielten a) mit Schwertern der Eisenbahnassessor Wilhelm Netzsch in Nürnberg, b) mit Schwertern am Bande für Kriegsverdienst der Eisenbahnassessor Haagner in Würzburg. — 4. Das Ritterkreuz I. Klasse des sächsischen Albrechtsordens mit Schwertern wurde verliehen den Bauräten Austin vom Bauamt Leipzig I und Friedrich vom Maschinenamt Dresden N. — 5. Das Ritterkreuz II. Klasse des sächsischen Albrechtsordens mit Schwertern erhielten: der Baurat Köhler vom Maschinenbetriebsbureau in Dresden, der Bauamtmann Elsner vom Bauamt Schwarzenberg und der Regierungsbaumeister Ebel vom Brückenbaubureau in Dresden.

— **Oberregierungsrat Georg Landgrebe †.** Am 8. d. M. verstarb in Cassel nach längerem Leiden der zuletzt bei der Königlichen Eisenbahndirektion daselbst tätig gewesene Oberregierungsrat Landgrebe. Am 9. Oktober 1841 zu Schmalkalden im damaligen Kurfürstentum Hessen geboren, besuchte er das Gymnasium zu Hersfeld und die Universitäten Marburg und Leipzig. Nach seiner Beschäftigung als Referendar war er Gerichtsassessor beim Appelationsgericht in Cassel und wurde Ende 1873 Kreisrichter in Neustettin. Am 7. Oktober 1874 trat er zur Staatseisenbahnverwaltung über und wurde im folgenden Jahre zum Regierungsassessor ernannt. Er wurde damals bei der Königl. Eisenbahndirektion in Hannover beschäftigt. Im März 1877 sehen wir ihn bei der Königl. Ostbahn als Mitglied der Eisenbahnkommission in Königsberg. Zum 1. April 1880 wurde er nach Stettin versetzt. Hier bekleidete er zuerst die Stelle des Direktors des Betriebsamts für die Hinterpommersche Bahn — als solcher erhielt er seine Ernennung zum Regierungsrat —, später die Direktorstelle des Betriebsamts Berlin-Stettin. Am 1. April 1895 wurde er zu seiner Freude in seine Heimatprovinz zur neu errichteten Königl. Eisenbahndirektion Cassel berufen, wo er als erster Vertreter des Direktionspräsidenten und Etatsrat seines Amtes waltete. Seine Gesundheitsverhältnisse zwangen ihn, zum 1. Februar 1907 in den Ruhestand zu treten. Mit großer Liebe hing Landgrebe an seiner hessischen Heimat, was er dadurch bewies, daß er noch in späterem Alter in Cassel das Amt eines Stadtverordneten übernahm, welches er mit großer Hingabe verwaltet hat. Schon seit 1882 war der Verstorbene Witwer. Drei Töchter und ein Sohn, welcher in Ostafrika weilt, betrauern den entschlafenen Vater. Der Verstorbene war ein Mann von großer Arbeitskraft, tüchtig und zuverlässig in jeder Beziehung, so daß er sich in allen Kreisen höchster Achtung erfreute. Sein Andenken wird bei allen, die ihn kannten, unvergessen sein.

— **Personalnachrichten.** Bei der preußisch-hessischen Staatsbahnverwaltung ist der Regierungsrat Paul Matibel, Mitglied der Königlichen Eisenbahndirektion in Berlin, zum Geheimen Regierungsrat und vortragenden Rat im Ministerium der öffentlichen Arbeiten ernannt und der Eisenbahndirektor Gehrke, Rechnungsdirektor bei der Eisenbahndirektion in Danzig, gestorben.

Dem Finanz- und Baurat Rothe bei der Betriebsdirektion Dresden-N. ist bis auf weiteres die Verwaltung des Bauamts Dresden-N. mit übertragen worden.

Österreich.

— **Holzlieferungen für die österreichischen Staatsbahnen.** Vor einigen Tagen wurden bei den Staatsbahndirektionen in Wien, Prag, Pilsen, Villach, Innsbruck, Krakau, Olmütz und bei den Direktionen der Nordbahn und Staatseisenbahngesellschaft in Wien Verhandlungen wegen Lieferung von Schnitt- und Bahnerhaltungshölzern im veranschlagten Werte von etwa 5—6 Millionen Kronen abgehalten. Die Preise der angebotenen Hölzer bewegten sich auf einem um durchschnittlich 30—40 % höheren Stande als bei der vorjährigen Ausschreibung. Bei einzelnen Angeboten waren die Preise bis 100 % höher.

— **Zusammenstoß zweier Straßenbahnzüge in Wien.** Ein folgenschwerer Zusammenstoß zweier Straßenbahnzüge hat sich am 7. September nachmittag nach 5 Uhr aus bisher noch nicht genau festgestellter Ursache an der Ecke der Neubaugasse und der Burggasse ereignet. Es kamen dabei sechzehn Personen zu Schaden. Nur eine Person ist gefährlich verletzt, der Wagenführer eines der beiden Züge. Die anderen Personen sind teils ernster, teils nur leicht verletzt. Der Unfall erregte an der sehr belebten Stelle starken Verkehrs großes Aufsehen und hatte auch vorübergehende Störung zur Folge.

An der Haltestelle an der Ecke der Neubaugasse und Burggasse stand ein dichtbesetzter Zug der Straßenbahnlinie 3, einer Querlinie vom Margaretenplatz über die Neubaugasse zur Nordwestbahn. Als der Zug die Haltestelle verlassen wollte, kam von der Ottakringerstraße her ein Zug der Linie G, der auf der Strecke Franzensring-Alserstraße fährt. Statt zu halten, fuhr dieser Zug mit unverminderter Geschwindigkeit weiter und in den Zug der Linie 3 hinein. Die Gewalt des Zusammenstoßes war stark. Auf dem Zuge der Linie G wurde der vordere Teil arg beschädigt und der Wagenführer brach schwer verletzt zusammen. Die Fahrgäste in den beiden Zügen wurden durcheinandergerüttelt und viele von ihnen verletzt. Die Mariahilfer Filiale der Rettungsgesellschaft wurde durch Fernspruch verständigt; sie kam mit zwei Hilfszügen. In einem an der Unfallstelle gelegenen Kaffeehause wurde ein Hilfsplatz errichtet und dort den Verwundeten erste Hilfe geleistet.

Der Wagenführer des anfahrenden Zuges gab bei seiner Einvernahme an, daß die Bremse versagt habe, weshalb er trotz größter Anstrengung den Zug nicht zum Stehen bringen konnte.

— **Ehrentafeln für Bedienstete der österreichischen Staatseisenbahnverwaltung.** Dem Amtsblatt des Eisenbahnministeriums vom 1. Juli d. J. waren zum fünften Male Ehrentafeln der ausgezeichneten und gefallenen Bediensteten der österreichischen Staatseisenbahnverwaltung beigefügt. (Bezüglich der früheren Ehrentafeln siehe die Nrn. 24, 47 und 95, Jahrg. 1915 und Nr. 8 Jahrg. 1916 d. Ztg.) Den letzten Ehrentafeln entnehmen wir folgendes:

1. Es wurden für militärische Verdienste ausgezeichnet: a) durch Verleihung des Offizierskreuzes des Franz-Joseph-Ordens mit dem Bande des Militärverdienstkreuzes: der Regierungsrat Guido Czermak sowie die Bauräte Rudolf Heine und Friedrich Roth; — b) durch Verleihung des Ordens der Eisernen Krone III. Klasse mit der Kriegsdekoration: der Adjunkt Karl Tier; — e) durch Verleihung des Ritterkreuzes des Franz Joseph-Ordens am Bande des Militärverdienstkreuzes: der Titular-Oberstaatsbahnrat Julius Gomolinski, der Staatsbahnrat Dr. techn. Leopold Oerley, der Inspektor Rudolf Gilek und der Oberrevident Israel Krug; — d) durch Verleihung des Militärverdienstkreuzes III. Klasse mit der Kriegsdekoration: der Ministerialsekretär Dr. Anton Stumpf, der Staatsbahnrat Johann Ritter von Jarsch [vor dem Feinde gefallen], der Oberingenieur Dr. techn. Ludwig Bartak [vor dem Feinde gefallen], der Bahnoberkommissär Guido Ritter Schiller von Schildenfeld, die Bauoberkommissäre Rudolf Braun und Emil Dembsher, der Vermessungsoberkommissär Orestes Ritter von Bischof, der Oberrevident Ferdinand

Schindler von Wallenstern, der Baukommissär Josef Zigurnigg [auch die Allerhöchste belobende Anerkennung], die Revidenten Heinrich Eichinger, Albert Günthör [auch die Allerhöchste belobende Anerkennung], Gustav Schwarz und Rudolf Weiss, der Rechnungsoffizial Julius Geißler, die Maschinenadjunkten Erwin Janusch und Heinrich Scholz, die Adjunkten Hermann Brunner, Lothar Copony und Rudolf Franz [auch die Allerhöchste belobende Anerkennung], die Assistenten Franz Kolig, Franz Maier und Ernst Malke; — e) durch Bekanntgabe der neuerlichen Allerhöchsten belobenden Anerkennung: der Inspektionsrat Stanislaus Ritter von Starzewski Ostoja, der Bauoberkommissär Otto Veletovsky, der Oberrevident Artur Rozinski, die Revidenten Rudolf Klička und Hugo Martinetz sowie der Adjunkt Wenzel Nápravnik; — f) durch Bekanntgabe der Allerhöchsten belobenden Anerkennung (Signum laudis): der Hofrat Gabriel Sokolovič, der Oberbaurat Richard Hanke, die Titular-Oberbauräte Dr. techn. Artur Hruschka und Hans Kautz, die Ministerialsekretäre Otto Pilz Edler von Wernhof und Dr. Friedrich Reisch [vor dem Feinde gefallen], der Baurat Josef Hiller, der Inspektionsrat Walter Freiherr von Eger, der Ministerialvizesekretär Dr. Friedrich Steiner, die Oberingenieure Jakob Neblinger Edler von Welsheim, Karl Seifert und Richard Frost, die Ingenieure Adolf Brandl, Werner Burstyn und Walter Fikeis, die Staatsbahnräte Dr. Moritz Frank und Hugo Schiller, der Oberkommissär Johann Schwanzer, der Bahnoberkommissär Dr. Theodor Dell, die Bauoberkommissäre Ignaz Deyl, Otto Dobrawsky und Felix Lintner, der Titular-Bauoberkommissär Richard Klauber, die Bahnkommissäre Ladislaus Batycki, Dr. Miloslav Javurek, Dr. Emmerich Ritter von Kohl, Friedrich Matz und Dr. Alfred Ploderer, die Baukommissäre Ernst Kalla, Bertold Ostersetzer, Robert Schuster, Norbert Schwarz, Franz Snajdr, Wenzel Srb und Rudolf Winternitz, der Maschinenkommissär Heinrich Slaus, die Oberrevidenten Amros Erbstein und Karl Hanus, die Revidenten Franz Bock, Josef Fleischmann, Karl Fučik, Otto Halberstadt, Karl Hruban, Karl Jubka, Georg Klenke, Adolf Morwitzer, Adolf Vagd und Franz Wissing, der Bauadjunkt Karl Chlebowski, der Vermessungsadjunkt Kamill Watzke, die Adjunkten Robert Baldia, Leopold Friedl, Rudolf Gasser, Robert Heiek, Emil Hikl, Eduard Hiller, Anton Hönig, Leo Hubert, Ferdinand Januschka, Johann Jasch, Hugo von Kham, Josef Kroutil, Josef Manousek, Emil Katzner, Rudolf Müller, Karl Peroutka, Adolf Prunar, Wilhelm Ritter, Jakob Schwarz, Franz Tschereb, Karl Vesely, Josef Zagar und Eduard Zoubek, der Bahnkonzipient Ernst Schmettan, die Bauassistenten Karl Gabriel und Reinhard Holleschek, die Assistenten Rudolf Baumgärtel, Rudolf Bayer, Johann Benáček, Franz Biener, Alfred Eisenhut, Hermann Hejny, Theodosius Hirnyj, Franz Ickinger, Gustav Jenner Ritter von Vergutz, Stanislaus Kalicki, Ernst Klöckner, Viktor Kubiček, Otto Meun, Josef Peternelj, Wenzel Siman, Karl Soukup, Ernst Straus, Jaroslav Studeny, Maximilian Tietz, August Wolf, Anton Wollitzer, Peter Zeidler und Ernst Zitta, der Bahnoberarzt Dr. Rudolf Heinrich, der Bahnarzt Dr. Otto Gödel, der Beamtenaspirant Alfred Eichler, die Hilfsingenieure Karl Hört und Franz Köstenberger sowie der Diurnist Leon Maliwski; — g) durch Verleihung des Goldenen Verdienstkreuzes mit der Krone am Bande der Tapferkeitsmedaille: der Oberingenieur Otto Schiessel, die Oberrevidenten Eduard Bieronski, Moses Mühlbauer, Heinrich Russi, Josef Schmidt und Johann Wegner, der Titular-Oberrevident Gustav Forstner Edler von Billau, der Bahnkommissär Anton Krisch, der Machinenkommissär Elias Kram, die Revidenten Emanuel Jelinek, Ignaz Pernč und Heinrich Ulček, die Adjunkten Ladislaus Fafrowicz und Georg Höper, der Assistent Stanislaus Burda, die Bahnoberärzte Dr. Oskar Ganzner und Dr. Hans Thaller sowie der Bahnarzt Dr. Anton Ermak; — h) durch Verleihung des Goldenen Verdienstkreuzes am Bande der Tapferkeitsmedaille: die Bahnkommissäre Hermann Lampel und Dr. Josef Schramm, der Revident Franz Zemlja, die Assistenten Alois Bořik und Jaroslav Brozik; — i) durch Verleihung der Silbernen Tapferkeitsmedaille I. Klasse: die Assistenten Felix Nabywaniec und Otto Schröcksnadel (auch die Bronzene Tapferkeitsmedaille); — k) durch Verleihung der Silbernen Tapferkeitsmedaille II. Klasse: der Assistent Hans Hickersberger; — l) durch Verleihung der Bronzenen Tapferkeitsmedaille: der Beamtenaspirant Johann Ebner; — m) durch Bekanntgabe der belobenden Anerkennung des k. u. k. Armeeoberkommandos: der Baurat Alexander Wielemans Edler von Monteforte, der Oberingenieur Dr. techn. Egon Ritter von Ginebaum, der Oberrevident Richard Pretsch und der Revident Ernst Christen.

Den Heldentod fürs Vaterland haben gefunden: der Bahnoberkommissär Dr. Robert Krasa, der Titular-Bauoberkommissar Eduard Wosatka, der Bahnkommissär Gustav Becker, die Revidenten Josef Bittner und Johann Harwot, die Adjunkten Karl Babor, Erwin Eisner, Rudolf Kochlöffel und Richard Kohlert sowie der Beamtenaspirant Anton Stiefler.

Übrige europäische Länder.

— **Eisenbahnfähren aus Beton.** In Schweden wird gegenwärtig in der Tagespresse lebhaft die Frage der Schaffung von neuen Eisenbahnfährenverbindungen nach Ost und West erörtert zur Ergänzung der gleichen Verbindungen, die Schweden schon mit seinen Nachbarländern Deutschland und Dänemark besitzt. Die Frage der Schaffung einer Fährenverbindung mit Rußland ist schon so weit gediehen, daß man unmittelbar nach Beendigung des Krieges zur Ausführung zu schreiten beabsichtigt. Ob nach England nicht auch eine Verbindung in Form einer Eisenbahnfähre entstehen soll, ist Gegenstand lebhafter Auseinandersetzung. Man legt nun in Schweden mit Recht großes Gewicht darauf, daß diese Verbindungen, wenn einmal beschlossen, auch schnell durchgeführt werden und fürchtet, daß infolge der auf lange Zeit hinaus vorliegenden Arbeitsüberhäufung der Werften und zudem der unerhört hinaufgetriebenen Preise kostbare Zeit verloren gehen könnte. Da ist nun der Gedanke, Eisenbahnfähren aus Beton zu bauen, aufgetaucht. Man verspricht sich von einer solchen im Ausland ja schon mehrfach in Anwendung kommenden Schiffsbauweise — in Venedig arbeitet schon seit mehreren Jahren eine kleine Betonfähre zur Überführung von Eisenbahnwagen ohne Anstand — eine Reihe von technischen Vorteilen, geringeren Kostenaufwand und schnellere Ausführungsmöglichkeit im eigenen Land und mit schwedischen Baustoffen. Durch weiterreichende Einführung der Betonbauweise würde man sich weiterhin auch sonst insbesondere von den englischen Werften unabhängig machen können. Bei Eisenbahnfähren spiele eine geringe Minderung des Tragvermögens an sich eine mehr untergeordnete Rolle, da dieses Tragvermögen bei Eisenbahnfähren nur teilweise ausgenützt werde. Dagegen werde die bei Betonfähren erreichbare größere Standsicherheit und Seetauglichkeit der Neuerung zugute kommen. Unter gegenwärtigen Verhältnissen glaubt man eine Betonfähre in eben soviel Monaten ausführen zu können, als eine Eisenfähre Jahre erfordere. Je nach Erfahrung könne man auch die Saßnitzlinie mit solchen Betonfähren ausstatten.

Von fachmännischer Seite wird diesen lebhaften Anregungen gegenüber zur Vorsicht und Zurückhaltung gemahnt. Was die Seesicherheit betreffe, so habe man keine Veranlassung, mit einer besseren Bewährung der Betonfahrzeuge gegenüber den Eisen- und Holzfahrzeugen zu rechnen. Die größte Gefahr, die ein Fahrzeug zu bestehen habe, sei die Gefahr des Zusammenstoßes, sei es mit einem anderen Fahrzeug oder mit einem Kai oder sei es ein Auflaufen auf Grund. Da nun Beton anerkanntermaßen spröder sei als Eisen und Holz, so müsse man wohl befürchten, daß eintretender Schaden bei Betonfahrzeugen größere Ausdehnung annehme. Man müsse wohl mit seinen Erfahrungen erst allmählich vom Kleinen ins Große vorwärts tasten, bevor man an so große Aufgaben wie die von Eisenbahnfähren herantrete. S.

Wir knüpfen hieran folgende aus anderer Quelle vorliegende Mitteilung über Schiffe aus Beton. In Moss, unweit von Christiania, lief kürzlich ein Fahrzeug vom Stapel, das das erste aus Beton hergestellte Schiff ist und daher eine interessante Neuheit auf dem Gebiet des Verkehrswesens bildet. Das nach einer Erfindung des norwegischen Ingenieurs K. Fougner hergestellte Fahrzeug enthält ein Gerippe von Stahl, worüber der Beton liegt. Es ist ein Leichter von der verhältnismäßig geringen Größe von 200 Tonnen, doch wird jetzt für das Erzbergwerk in Südvaranger, das die riesigen Eisenerzgebiete am Varangerfjord ausbeutet, ein Betonfahrzeug von 3000 Tonnen, also von mächtigen Umfang, gebaut, das für die Erzbeförderung über die Nordsee bestimmt ist und mit einer Hilfsmaschine ausgestattet werden wird. Betonschiffe sind zwar nicht so elastisch wie Stahlschiffe, aber sie stehen diesen in Bezug auf Festigkeit nicht nach, da Stahlbeton, eine Vereinigung von Stahlstangen, durchlöcherter Stahlplatten und Beton ein außerordentliches dauerhaftes Material darstellt. Vorteile sind, daß Schiffe dieser Art schneller gebaut werden können, ferner billiger, feuersicherer und leicht reinzuhalten sind; auch das Baumaterial ist leichter zu beschaffen als Stahl und Holz. Indessen sind Betonschiffe schwerer als andere Fahrzeuge, weil die Schiffswände eine größere Dicke haben, und demgemäß ist auch die Ladefähigkeit eine etwas geringere, aber der Unterschied beträgt bei einem Fahrzeug von 4000 t nur 300 bis 400 t. Dies wird gegenüber sonstigen Vorteilen nicht allzu sehr ins Gewicht fallen, dagegen steht noch dahin, welche Widerstandskraft Schiffe aus Beton bei schwerem Seegang an den Tag legen. Erst wenn hierüber genügende Erfahrungen gesammelt worden sind, kann sich zeigen, ob solche Schiffe auch für die Fahrt nach überseeischen Ländern brauchbar sind. M.

— **Wasserstraße Mailand-Venedig.** Dem „Corriere della Sera“ zufolge ist die Wasserstraße Mailand-Venedig annähernd vollendet. Der Verkehr dürfte demnächst aufgenommen werden. Es handelt sich hier um einen alten Plan, der seit Jahren von den an dem venezianischen Seehandel beteiligten Kreisen lebhaft befürwortet wurde. Seit seiner Vereinigung mit dem Königreich Italien hat Venedig an Hinterland Einbuße erlitten, da der größte Teil von Oberitalien von der See her über Genua-Mailand versorgt wird. Die Herstellung eines Wasserwegs vom Hafen Venedig bis Mailand (250 km Entfernung in der Luftlinie), sollte den Handel des östlichen Teils von Oberitalien zum Teil über Venedig leiten und zugleich Genua entlasten. Obgleich in der Poebene Geländeschwierigkeiten kaum zu überwinden sind, gingen die Arbeiten doch nur sehr langsam voran. Schon 1908, als die Wasserverbindung von der Küste bis in die Gegend Mantua-Parma fertig war, sprach man in Venedig von der nahen Vollendung. Wenn gerade jetzt wieder angekündigt wird, daß die Fertigstellung und Inbetriebsetzung dieser für den venezianischen Seehandel wichtigen Wasserstraße nahe bevorstehe, so dürfte die Ursache zum Teil in den Klagen liegen, die Venedig über seine durch den Krieg geschaffene Notlage an die Regierung gerichtet hat. Solange aber die italienische Schiffahrt in der Adria durch den Krieg mit den Mittelmächten gefährdet wird, kann auch der Wasserweg Venedig-Mailand der ehemaligen Königin der Meere nicht viel helfen.

— **Die Nikolai-Bahn.** (Petersburg-Moskau.) Wie schnell müssen sich die Verhältnisse auf der Bahn geändert haben! Es ist noch gar nicht sehr lange her, da mußte zweimal der gesamte Personenverkehr auf je 8 Tage eingestellt werden, um es der Bahn zu ermöglichen, den Verkehrsanforderungen, wenigstens vorübergehend, gerecht werden zu können. Inzwischen sind verschiedene Arbeiten ausgeführt und andere Anordnung getroffen worden, die die Leistungsfähigkeit der Bahn zu erhöhen geeignet sind. Die Arbeiten sind noch in vollem Gange und schon kann man im Boten für die Verkehrsanstalten, zu nicht geringem Erstaunen, lesen, daß die Verwaltung der Bahn befürchtet, es könne die nunmehr erhöhte Leistungsfähigkeit der Nicolai-Bahn im Herbst und Winter nicht voll ausgenutzt werden. Welch ein Wandel! Um diesen Befürchtungen zu begegnen, hat die Verwaltung der Bahn die auf Moskau ausmündenden Bahnen veranlaßt, daß auch sie die Anordnung treffen, die Leistungsfähigkeit ihrer Linien voll auszunutzen. Außerdem sollen schleunigst an den Flußläufen Lagerräume hergestellt werden, um während der Schiffahrt Güter einlagern zu können, die dann im Laufe des Winters abbefördert werden sollen. Kurz, es macht den Eindruck, als sei man der Meinung, daß die getroffenen Vorkehrungen die Nicolai-Bahn in Stand setzen werden, ganz unbegrenzt leistungsfähig zu sein. Das wäre allerdings eine Änderung, die namentlich den beiden Residenzen ganz besonders zu statten kommen würde und zwar nicht nur soweit die Verpflegung der Bevölkerung in Frage kommt, sondern namentlich auch in der Versorgung der Industrien mit Kohlen und Rohstoffen. Ob die Erwartungen wirklich in Erfüllung gehen werden, wird sich ja wohl in einigen Monaten zeigen. m.

— **Eine neue Steuer im russischen Personenverkehr.** Man ist in Rußland reichlich erfinderisch auf dem Gebiete neuer Steuern. Das Neueste auf diesem Gebiete heißt: Feststellung einer Gebühr für die Einrichtung direkter internationaler Verkehre und von Rundreisen. Die Ausführungsbestimmungen setzen fest, daß es den Eisenbahnen gestattet ist, von Fahrkarten I., II. und III. Klase für Reisen im internationalen Verkehr mit Stationen des russischen Eisenbahnnetzes im Transitverkehr sowie endlich auch im Rundreiseverkehr in Rußland selbst einen besonderen Betrag für die Einrichtung, „Organisation“ des Verkehrs zu erheben. 3.5 % des auf den Anteil der russischen Bahnen entfallenden Betrages des Fahrgeldes des internationalen Verkehrs, auch einschließlich des Zuschlages für Schnellzüge, dürfen erhoben werden, doch soll der Höchstbetrag in der I. Klasse 7 Rubel, II. Klasse 5 Rubel und III. Klasse 3 Rubel nicht übersteigen, während andererseits auch nicht weniger als in der I. Klasse 40 Kp., II. Klasse 30 Kp. und III. Klasse 20 Kp. erhoben werden sollen. Ferner sollen die Bahnen nach den gleichen Grundsätzen im Rundreise- und Umgehungsverkehr 2 % einziehen dürfen. Diese Erhebungen treten mit Beendigung des Krieges in Kraft. Warum und wofür? Offenbar ist es eine rein fiskalische Maßregel. Es soll Geld in die Kasse des Staates fließen. Irgend eine besondere Leistung, die dann auch besonders entschädigt werden müßte, liegt hier kaum vor. Worin sollte sie auch bestehen, da die Verkehre nicht erst neu geschaffen zu werden brauchen, sie sind nur durch Krieg unterbrochen. So erfindet Rußland in seiner Not immer neue Erhebungen, um die Ebbe im Geldbeutel zu bekämpfen. m.

Fremde Erdteile.

— **Die türkische Eisenbahn zum Suezkanal** hat durch die kriegerischen Operationen in der Sinaiwüste eine besondere Bedeutung erlangt. Die „B. B.-Ztg.“ schreibt hierüber: Durch den Ausbau der Bahn im Interesse der strategischen Unternehmungen ist neues Leben in jenen Wüstengebieten geschaffen worden und der Krieg hat unter diesen Umständen als Kulturbringer gewirkt. Gegenden, in die früher niemand kam, sind, wie aus einer Schilderung des „Nieuwe Rotterdamsche Courant“ hervorgeht, mit einem Netz von Wegen überdeckt. Hunderte Kilometer Eisenbahn wurden angelegt. In verschiedenen Städten und Dörfern entstanden Fabriken und Werkstätten, deren Arbeit dem Lande Wohlstand bringt. Die Wirkungen dieser Tätigkeit auf die Kultur sind nicht minder zu schätzen als die sachlichen, da die einheimische Bevölkerung die türkische Herrschaft jetzt mit ganz anderen Augen ansieht und ihr mehr Erkenntlichkeit und Anhänglichkeit entgegenbringt. Syrien, Palästina und dem Sinai haben die zwei Kriegsjahre mehr genützt als 50 Friedensjahre. Aus militärischen Gründen dürfen viele Orte und Zahlen noch nicht genannt werden. Doch kann man aus dem, was darüber mitgeteilt werden darf, schon ersehen, wieviel dauernde nützliche Arbeit hier zustandegekommen ist. Die Sinaiwüste ist auch heute noch eine Einöde, sie hat aber die schreckliche Einsamkeit und Leere verloren, welche sie so ungastlich und gefährlich machte. Von Jerusalem bis ungefähr 40 km vom Suezkanal führt eine Eisenbahn über El Chalil (Hebron), Beerseba, El-Awga, gute 280 km lang. Außer dieser schwierigen Arbeit haben die türkischen Eisenbahngesellschaften unter deutscher Führung auch noch eine Verbindungslinie von der Hedschasbahn nach Jerusalem und von Maan nach der Bahn in der Richtung von Akaba gebaut und außerdem die Bahn vollendet, welche von der Haifabahn nach Jerusalem geht und Palästina von Norden nach Süden durchquert. Auch Nebenbahnen wurden in der Sinaiwüste angelegt, während dort, wo der Eisenbahnbau zu schwierig oder zeitraubend war, gute Wege für den Verkehr mit Frachtautos gebaut wurden. Durch dieses Eisenbahn- und Wegnetz können selbst von Konstantinopel aus in einer Woche bedeutende Truppen und sehr viel Kriegsgerät bis an den Suezkanal gebracht werden. Längs dieser Eisenbahn und der Wege wurden artesische Brunnen gebohrt, welche vollständig genügendes, gutes Wasser liefern. Außer daß diese Arbeit die Kriegführung in der Wüste erst ermöglicht, hat sie auch einen besonders großen wissenschaftlichen Wert. Die öde Wüsten gewordenen Gebiete werden wieder bewohnbar und fruchtbringend gemacht. Von Jerusalem über El-Chalil nach Beerseba, 75 km, steht die Bahn auch dem gewöhnlichen Verkehr zur Verfügung. Der Wert des Landes ist an dieser Bahn schon beträchtlich gestiegen. Von Jerusalem nach El-Chalil war das Land noch dünn bewohnt, El-Chalil selbst hatte 18 000 Einwohner und war arg zerfallen. Jetzt sind dort ein Haupt-Etappenkommando, Fabriken und Werkstätten. Der Wert des Landes in und um die Ruinenstadt Beerseba steigt täglich, und auch weiter südlich, nach El-Awga, der ersten Oase in der Wüste, wird der Boden schon wieder bebaut, nachdem sich gezeigt hat, daß dort genügend Wasser hervorzubringen ist und sich unter der jahrhundertealten Sandlage fruchtbarer Boden befindet.

— **Die Überfüllung des Hafens Wladiwostok.** Da die Versorgung der russischen Armee mit Munition und anderem Heeresbedarf zum größten Teil von den Vereinigten Staaten und von Japan aus über Wladiwostok erfolgt, hat dieser Hafen einen ganz ungewöhnlichen Verkehr zu bewältigen, für den seine Einrichtungen durchaus nicht genügen. Aus Nachrichten russischer Blätter entnimmt die „Frankf. Ztg.“, daß auch die sibirische Eisenbahn die Warenmengen, die in Wladiwostok eintreffen, nicht mehr rechtzeitig abbefördern kann. Gegenwärtig lagern im Hafen 14 Millionen Pud (zu 16 kg) Waren, die alle Kais bedecken, so daß der Verkehr im Hafen ernstlich behindert wird. Die Gefahr einer Feuersbrunst, die beim Mangel jeglichen Schutzes der im Freien aufgestapelten Waren naheliegend erschien, hat nun die Behörden zu einigen dringlicher Aushilfsmaßnahmen genötigt. Es sollen täglich 50 Wagen über Chabarowsk zum Amur und dann auf dem Flusse nach Blagowjeschtschensk geschafft werden, außerdem will man die leicht entzündbaren unt teuren Waren nach und nach auf die einzelnen Stationen der ostchinesichen (russischen) Eisenbahn verteilen. Natürlich sind das nur Augenblicksbehelfe, die nichts an der Tatsache ändern, daß die sibirische Bahn offenbar bis zum Höchstmaß ihrer Leistungsfähigkeit beansprucht wird, so daß eine weitere Steigerung der Zufuhren aus Japan und Amerika vorläufig unmöglich ist.

— **Kanadische Pacificbahn.** Ueber den Jahresabschluß 1915/16 mit den wesentlich erhöhten Einahmeziffern ist folgendes zu berichten: Die Bahneinnahmen sind um 22,1 Mill. Doll. au

140.42 Mill. Doll., die Ausgaben dagegen nur um 15 Mill. Doll. auf 80.256 Mill. Doll. gestiegen, während die sonstigen Einnahmen niedriger mit 9.94 (10.93) Mill. Doll. angegeben werden. Hierzu bemerkt die Verwaltung im Geschäftsbericht, daß die beträchtlichen Gewinne, die die Gesellschaft in ihren Werkstätten bei der Munitionsherstellung erzielte, nicht verrechnet, sondern dazu verwandt sind, um ein Gegengewicht gegen die zu patriotischen und Unterstützungszwecken und dergleichen mehr verwandten Ausgaben zu schaffen. Auch die aus dem Schiffahrtsverkehr ausgewiesenen Einnahmen enthalten nicht einen der Reserve zugewiesenen Betrag, der eine Entschädigung für verkaufte und zerstörte Schiffe sowie eine genügende Summe zur Deckung einer Kriegsgewinnsteuer darstellt. Trotzdem diese großen Gewinne nicht verrechnet werden, bleibt nach Ausschüttung von wieder 10 pCt. Dividende auf die Stammaktien noch ein unverteilter Ueberschuß von 20,5 (3.26) Mill. Doll. Die Betriebszahl ist auf 61,98 % (66.04 %) zurückgegangen. Die Landverkäufe betragen 390 715 (231 297) Acres für 6.12 (3,74) Mill. Doll.

Allgemeines.

— **Schuldbucheintragungen.** Der Entschluß, sich an der fünften Deutschen Kriegsanleihe zu beteiligen, wird jedem, der an das Wohl des Vaterlandes, das seiner Familie und sein eigenes denkt, leicht fallen; denn es gibt keine bessere Kapitalanlage als sein Geld zum Schutze und Siege des Reiches mitarbeiten zu lassen. Zweifel werden nur bei manchen Kapitalisten oder Sparern darüber auftauchen, ob sie die 5 % Deutsche Reichsanleihe zeichnen sollen oder die 4½ % Reichsschatzanweisungen. Beide Anlageformen haben ihre besonderen Vorteile. Aber alle die Kapitalisten, Sparer, Vermögensverwaltungen usw., die auf längere Zeit hinaus davon absehen möchten, das Geld anderweitig unterzubringen, und die ferner sich nicht um eine Auslosung ihrer Wertpapiere, wie sie bei den Reichsschatzanweisungen in den Jahren 1923—1932 vorgesehen ist, kümmern möchten, alle die werden die 5 % Reichsanleihe wählen. Für die letztere ist der Zeichnungspreis, wenn der Zeichner Anleihestücke ausgefolgt haben will, auf 98 für 100 ℳ festgesetzt, hingegen auf 97,80 ℳ für 100 ℳ bei Schuldbucheintragungen.

Warum stellt sich die Schuldbucheintragung dem Preise nach günstiger für den Zeichner? Ist sie etwa mit irgend welchen Nachteilen verknüpft? Ganz gewiß nicht!

Sehr viele Kapitalisten und Kapitalverwalter empfinden es als eine Unbequemlichkeit und unnütze Ausgabe, für eine sichere Aufbewahrung der Anleihestücke sorgen zu müssen. Ihnen ist es daher sehr willkommen, daß es eine Möglichkeit gibt, das Anleihekapital auf den Namen des Eigentümers in das Reichsschuldbuch eintragen zu lassen, womit die Gefahr von Verlusten durch Diebstahl, Feuer und dergl. entfällt. An die Stelle der Anleihestücke tritt für den Eigentümer der in das Reichsschuldbuch eingetragenen Deutschen Reichsanleihe ein einfaches Bestätigungsschreiben der Schuldbuchverwaltung. Dieses wird zwar jeder ordentlich aufbewahren müssen, doch ist sein etwaiger Verlust ohne rechtliche Bedeutung.

Ebenso wie die Aufbewahrung des Wertpapiers selbst kommt durch die Eintragung der Reichsanleihe in das Reichsschuldbuch die Aufbewahrung von Zinsscheinen in Fortfall. Das ist insbesondere deshalb wichtig, weil Zinsscheine bei Verlust nicht gerichtlich aufgeboten werden können, also schwer zu ersetzen sind.

Wie kommt man aber, wenn man keine Zinsscheine hat, zu seinen Zinsen? Die Beantwortung dieser Frage ist sehr einfach. Die Zinsen der Buchschuld werden dem Berechtigten ohne die geringsten Umstände nach seiner Wahl durch Postsendung oder Reichsbank-Giro-Konto ausgezahlt, und zwar für die fünfte Kriegsanleihe, da sie April-Oktober Zinsen trägt, jeweilig vom 18. März und 17. September ab. Die Zusendung der Zinsen im Postverkehr erfolgt innerhalb des Deutschen Reiches bis zum Betrage von 1500 ℳ einschließlich portofrei und nur bei höheren Beträgen auf Kosten des Empfängers. Besitzt dieser ein Postscheck-Konto, so werden auch höhere Beträge gebührenfrei überwiesen.

Alle kleinen Sparer, die bisher ihr Geld auf einer Sparkasse oder bei einer Genossenschaft liegen hatten und jetzt, dem Rufe des Vaterlandes folgend, die neue 5 % Reichsanleihe zeichnen, verfahren am richtigsten, wenn sie die gezeichnete Anleihe in das Schuldbuch eintragen lassen und bestimmen, daß die Zinsen fortlaufend der Sparkasse oder Genossenschaft, bei der sie ein Konto haben, überwiesen werden. Dort werden dann die Zinsen ohne weiteres dem Sparguthaben zugeschrieben, so daß das Sparbuch sich wieder von selbst ergänzt.

Erwachsen dem, der eine Buchschuld eintragen läßt, irgend welche Kosten? Nein! Weder für die Eintragung der Reichsanleihe in das Reichsschuldbuch werden Gebühren berechnet, noch für die laufende Verwaltung des eingetragenen Vermögens. Gebührenpflichtig ist nur die Austragung der Buchschuld, d. h. die Löschung, und damit kommen wir zu der Frage, wie sich der Inhaber einer Schuldbuchforderung zu verhalten hat, wenn er sein Kapital zurückzuerhalten wünscht. Er braucht in einem solchen Falle nur einen entsprechenden Antrag beim Reichsschuldbuch zu stellen und erhält dann die wirklichen Schuldverschreibungen (nicht etwa bares Geld) gegen eine Löschungsgebühr von 75 Pfg. vom Tausend, mindestens aber 2 ℳ, ausgefolgt. Allerdings würde eine solche Ausfolgung bei der fünften Kriegsanleihe nicht mit Erfolg vor dem 15. Oktober 1917 beantragt werden können, denn die oben erwähnte Ermäßigung des Zeichnungspreises für Schuldbuchzeichnungen soll ja gerade denen zuteil werden, die die Schuldbucheintragung bis zu dem erwähnten Zeitpunkte unangetastet lassen. Will jemand dann seine Schuldbucheintragung in bares Geld umwandeln, so läßt er sich zunächst die Anleihestücke ausfertigen und kann diese jederzeit durch eine Bank oder ein Bankgeschäft veräußern.

Eine Eintragung von Reichsschatzanweisungen in das Reichsschuldbuch findet nicht statt, weil die Reichsschatzanweisungen nicht in dem gleichen Maße wie die 5 % Reichsanleihe die Eigenschaften einer dauernden Kapitalanlage tragen. Das Reichsschuldbuch ist aber lediglich für die dauernde Kapitalverwaltung bestimmt. Welchen Zuspruches es sich erfreut, darauf mögen einige Zahlen die Antwort geben. Zum Anfang des Jahres 1900 bestanden beim Deutschen Reichsschuldbuch 3869 Konten über zusammen 294.813 300 ℳ Kapital. Zu Beginn des Monats Juli 1916 waren es 657 909 Konten über zusammen 7 021 526 200 ℳ Kapital. Es waren mithin über 7 Milliarden Mark schon Anfang Juli im Reichsschuldbuch eingetragen!

Amtliche Mitteilungen der Geschäftsführenden Verwaltung.

Eröffnung von Stationen.

K. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn.

Die an der Linie Kassa-Orló befindliche Kriegsausweiche Kende wird zur Station erweitert und für den Personen-, Gepäck- und Wagenladungs-Frachtgutverkehr am 1. Oktober dieses Jahres eröffnet werden.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Eröffnung von Stationen.

Brandenburgische Städtebahn.

Eröffnung einer Station.

Am 1. Oktober d. J. wird an der Brandenburgischen Städtebahn der neu errichtete Haltepunkt Gapel für den Personenverkehr eröffnet. Gapel liegt zwischen den Stationen Pritzerbe und Döberitz. Die Entfernungen betragen zwischen Gapel und Pritzerbe 5,34 km, zwischen Gapel und Döberitz 1,58 km.

Die Direktion. (1240)

Am 1. Oktober d. J. wird der Bahnhof 4. Klasse Groß-Teschendorf an der Neubaustrecke Riesenburg-Miswalde für den Wagenladungsgüter- und Wagenladungstierverkehr eröffnet. Auf dem neuen Bahnhof ist eine hölzerne Viehladerampe vorhanden. Die Annahme und Auslieferung von Gegenständen, zu deren Verlader Entladung eine feste Rampe erforderlich ist, sowie von Sprengstoffen ist ausgeschlossen.

Mit dem gleichen Tage wird der neue Bahnhof in den Staats- und Privatbahn-Güter- und Tiertarif einbezogen.

Nähere Auskunft über die Höhe der Tarifsätze erteilen die Abfertigungsstellen. (1247)

Danzig, den 21. September 1916.

Königliche Eisenbahndirektion, namens zugleich Verwaltungen.

2. Verkehrswiederaufnahme.

Erste k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

Güterverkehr.

In Erweiterung der zurzeit schon offenen Güterverkehre zwischen den Statio-

nen Regensburg, Passau, Linz, Wien, Pozsony, Ujpest, Budapest und den Stationen der Strecke Budapest-Belgrad wird mit 23. September d. J. der regelmäßige Frachtgutverkehr auch auf sämtliche Zwischenstationen der Strecke Regensburg-Belgrad, sowie auf die Stationen der Nebenflüsse ausgedehnt.

Demgemäß ist mit dem erwähnten Tage der Güterverkehr von und nach allen gesellschaftlichen Stationen der Donaustrecke von Regensburg bis Belgrad, sowie der Drau, Theiss, Save und des Bégakanales eröffnet.

Frachtauskünfte sind bei der Direktion in Wien und bei der Verkehrsdirektion in Budapest erhältlich.

Wien, am 22. September 1916. (1246)

3. Güterverkehr.

Ost-Mitteldeutsch-Sächsischer Verkehr, Heft 1 und 2.

Mit Gültigkeit vom 1. Oktober 1916 werden die Stationen Alt-Christburg, Hahnau, Münsterberg (Kr. Mohrungen), Nassenheide und Kirchmöser — letztere Station an Stelle des außer Betrieb gesetzten Haltepunktes Gränert — in den Tarif einbezogen. Das Warenverzeichnis des Ausnahmetarifs 23 (frisches Obst) wird durch Aufnahme von Moosbeeren ergänzt. Außerdem treten Entfernungsänderungen ein. Erhöhungen gelten, soweit nichts anderes bestimmt ist, erst vom 1. Dezember 1916 ab. Nähere Auskunft erteilen die beteiligten Güterabfertigungen.

Berlin/Wien, 23. September 1916. (1252)
Königliche Eisenbahndirektion — K. k. Österreichische Staatsbahnen, namens der beteiligten Verwaltungen.

Tfv. 1253. Oberschlesisch-österreichischer Kohlenverkehr, Eisenbahn-Gütertarif Teil II Heft 1, gültig vom 1. September 1913.

Im Nachtrag V, gültig vom 1. Oktober 1916, sind nachstehende Druckfehler zu berichtigen:

Auf Seite 4 von Grube 15 nach Bennisch von 783 auf **785**,
auf Seite 4 von Grube 15 nach Bärn Stadt von 902 auf **903**,
auf Seite 4 von Grube 15 nach Groß Wisternitz von 952 auf **953**,
auf Seite 5 von Grube 15 nach Hombok von 912 auf **913**,
auf Seite 5 von Grube 11 nach Kremsier von 964 auf **946**,
auf Seite 5 von Grube 15 nach Marienthal von 932 auf **933**,
auf Seite 5 von Grube 15 nach Mähr. Schönberg von 957 auf **947** und
auf Seite 6 von Grube 11 nach Tischnowitz von 1436 auf **1336**.

Kattowitz, 25. September 1916. (1249)
Königl. Eisenbahndirektion Kattowitz, namens der beteiligten Verwaltungen.

Staats- und Privatbahn-Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. Oktober 1916 wird zu dem Teilheft C 2 der Nachtrag 2 (Preis 10 ₰) ausgegeben. Er enthält neben Änderungen des Ausnahmetarifs 2 hauptsächlich bereits veröffentlichte Änderungen und Ergänzungen. Er ist von den beteiligten Güterabfertigungen sowie vom Auskunftsbureau, hier, Bahnhof Alexanderplatz, zu beziehen.

Berlin, den 22. September 1916. (1250)
Königliche Eisenbahndirektion.

Am 1. Dezember 1916 treten im Güterverkehr zwischen Bremen, Bremen Neustadt und Delmenhorst einerseits und Stationen der Kleinbahn Bremen-Thedinghausen andererseits — Tarif Nr. 312 des Tfv. — erhöhte Frachtsätze in Kraft.

Näheres ist auf den beteiligten Stationen zu erfahren.

Oldenburg, 21. September 1916. (1243)
Großherzogliche Eisenbahndirektion.

Im Binnenverkehr der am Deutschen gemeinsamen Heft (Tarif 200) beteiligten Bahnen sowie im Wechselverkehr dieser Bahnen untereinander mit Ausnahme der badischen, bayerischen und württembergischen Staatsbahnen werden beim Fehlen 14, 15 und 18 m langer Plattformwagen für Gegenstände entsprechender Längen vorübergehend, längstens für die Dauer des Krieges, kürzere Wagen unter gebührenfreier Beistellung eines Schutzwagens gestellt.

Berlin, den 21. September 1916. (1244)
Königliche Eisenbahndirektion, zugleich namens der beteiligten Verwaltungen.

Westdeutsch-südwestdeutscher Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. Oktober 1916 werden die Tarife wie folgt geändert und ergänzt:

1. Die Tarifentfernungen der Station Schleswig Gbf. werden um 3 km gekürzt.
2. Die Station Jagstfeld wird als Empfangsstation in den Ausnahmetarif 2 t für Torfstreu usw. und die Stationen Cranenburg und Cranenburg Grenze werden in den A. T. 23 für frisches Obst in die Hefte 5 und 8 einbezogen.
3. Die Station Ruchsen Ok, Sm, Zu der Nebenbahn Möckmühl-Dörzbach wird in die Tarife aufgenommen.

Näheres bei den beteiligten Dienststellen und im Tarifanzeiger der preuß.-hess. Staatsbahnen. (1245)

Frankfurt (Main), 22. September 1916.
Königliche Eisenbahndirektion.

4. Personen- und Gepäckverkehr.

Vom 1. Dezember 1916 ab werden im Binnenverkehr auf dem Haltepunkte Vereinigung nur noch Fahrkarten nach Jever ausgegeben. Auch nach Vereinigung wird die Ausgabe von Fahrkarten auf Jever beschränkt.

Oldenburg, 18. September 1916. (1242)
Großherzogliche Eisenbahndirektion.

5. Verdingungen.

Verdingung von 45 960 cbm **Werkstattnutzholz** (Eichen-, Kiefern-, Tannen-, Fichten-, Buchen-, Erlen-, Eschen-, Pappel-, Ulmen-, Birnbaum-, Teak- und Pitchpineholz) für die Direktionsbezirke Cöln, Elberfeld, Essen, Frankfurt a. M., Mainz und Saarbrücken in 240 Losen. Die Verdingungsunterlagen können bei unserer Hausverwaltung, Kaiser-Friedrich-Ufer 3, hier, eingesehen oder von derselben gegen porto- und bestellgeldfreie Einsendung von 1,50 ℳ in bar — nicht in Briefmarken — bezogen werden. Die Angebote sind versiegelt mit der Aufschrift: „Angebot auf Lieferung von Werkstattshölzern“ versehen bis zum **13. Oktober d. J., vormittags 10½ Uhr**, dem Zeitpunkte der Eröffnung, portofrei an uns einzureichen. Ende der Zuschlagfrist 18. November 1916, nachmittags 6 Uhr.

Cöln, im September 1916. (1241)
Königliche Eisenbahndirektion.

Verdingung von 721 100 kg Federstahl mit 5080 kg Stahl zu den Führungsleisten der Achshalter für die Direktionsbezirke Cöln, Elberfeld, Essen, Frankfurt (Main), Mainz und Saarbrücken. Die Verdingungsunterlagen können bei unserer Hausverwaltung, Kaiser-Friedrich-Ufer 3, hierselbst, eingesehen oder von derselben gegen portofreie Einsendung von 1,00 ℳ in bar (nicht in Briefmarken) bezogen werden. Die Angebote sind versiegelt und mit der Aufschrift: „Angebot auf Lieferung von Federstahl und Stahl zu Führungsleisten“ versehen bis zum 11. Oktober d. J., vormittags 10½ Uhr, dem Zeitpunkte der Eröffnung, porto- und bestellgeldfrei an uns einzureichen. Ende der Zuschlagsfrist 31. Oktober d. J., nachmittags 6 Uhr.

Cöln, im September 1916. (1248)
Königliche Eisenbahndirektion.

6. Verkauf von Altmaterialien.

Die im Direktionsbezirk Erfurt angesammelten alten Oberbau- und Baumaterialien, bestehend aus Schienenstücken, Weichenteilen, Eisen-, Guß-, Blech- und Stahlschrott, darunter 28 eiserne Überbauten, im ganzen etwa 1188 t Eisen und 1604 t Stahl, sollen öffentlich verkauft werden.

Hierzu ist Termin auf den 2. Oktober 1916, vormittags 10 Uhr, bei der unterzeichneten Eisenbahndirektion anberaumt.

Die Verkaufsbedingungen nebst Angebotbogen können in unserer Kanzlei eingesehen, auch gegen postfreie Einsendung von 50 ₰ in bar von da bezogen werden. (1239)

Erfurt, den 13. September 1916.
Königliche Eisenbahndirektion.

Verkauf alter Werkstattsmaterialien.

Die in den Werkstättenmagazinen Posen, Frankfurt (Oder), Guben und Glogau angesammelten alten Werkstattsmaterialien, darunter Eisen- und Zinkschrot, Gußeisen, verbrannt und unverbrannt, Glasbrocken, Schmelztiegelscherben, sowie 12 alte eiserne Blechträgerüberbauten sollen am 19. Oktober d. J., vorm. 10 Uhr, öffentlich verkauft werden. Angebote sind postfrei, versiegelt und mit der Aufschrift: „Angebot auf Ankauf alter Werkstattsmaterialien“ an die Königliche Eisenbahndirektion Posen, Luisenstraße 10, bis zum Eröffnungstermin einzusenden. Angebotsunterlagen können ebendaselbst im Zentralbureau, Zimmer 54, eingesehen oder gegen Einsendung von ½ Mark in bar, ohne Bestellgeld, soweit der Vorrat reicht, von dort bezogen werden.

Zuschlagsfrist 3 Wochen. Frist zur Vertragserfüllung 2 Monate.

Posen, im September 1916. (1251)
Königliche Eisenbahndirektion.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Eisenbahndirektions-Präsident a. D. v. Mühlenfels in Berlin.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nummer 77. 30. September 1916. LVI. Jahrgang.

Inhalt:

25 Jahre Berliner Vorortverkehr.
Schiebebühnen mit elektrischem Antrieb.
Das Handels-Unterseeboot „Deutschland".
Nachrichten.
Deutschland: Einfluß des zweiten Kriegsjahres auf die wirtschaftliche Lage des Reiches. — Pockenschutzimpfung. — Zur Überleitung von der Sommerzeit in die Winterzeit. — Anrechnung von Kriegsdienstzeit auf das Dienstalter der Staatsbeamten. — Vorschüsse zur Beschaffung von Kartoffeln und Brennmaterial. — Balkanzug. — Brandenburgische Städtebahn. — Eisenbahn Altona-Kaltenkirchen-Neumünster. — Elmshorn-Barmstedt-Oldesloer Eisenbahn — Hildesheim-Peiner Kreis-Eisenbahn. — Kriegsunterstützungen in Württemberg. — Südwestdeutscher Kanalverein für Rhein, Donau und Neckar. — Geschäftsgang der Wagenfabriken in Oberschlesien. — Rheinisch-westfälisches Kohlensyndikat.
Österreich: Eisenbahnerküchen.
Übrige europäische Länder: Winterfahrplan und amtliches Kursbuch für die Bahnen auf dem westlichen Kriegsschauplatz. — Frankreichs Kohlenversorgung. — Bau einer Postbahnanlage in London. — Wichtige Eisenbahnbauten in Rußland. — Neue russische Eisenbahnanleihe.
Fremde Erdteile: Umbau des Welland-Kanals. — Untergrundbahn in Buenos Aires.
Allgemeines.
Rechtspflege.
Bücherschau.
Amtliche Mitteilungen.
Amtliche Bekanntmachungen.

25 Jahre Berliner Vorortverkehr.

Am 1. Oktober 1916 sind 25 Jahre verflossen, seitdem durch Einführung eines besonderen Tarifs dem Berliner Vorortverkehr neue Bahnen gewiesen wurden. Es erscheint nicht unangebracht, bei dieser Gelegenheit noch einmal einen kurzen Rückblick auf die Zeit vor dem 1. Oktober 1891 und die damaligen Verhältnisse im Vorortverkehr sowie auf seine zwischenzeitliche Entwicklung zu werfen.

Das sprunghafte Anwachsen der Großstadt Berlin, besonders in den achtziger Jahren des vorigen Jahrhunderts, hatte bereits dazu geführt, daß ein Teil der Bewohner seinen Wohnsitz aus Gründen mannigfacher Art nach einem außerhalb gelegenen Orte verlegte, während der Beruf nach wie vor in Berlin ausgeübt wurde. Für den sich hierdurch zwischen Berlin und den Vororten entwickelnden Verkehr standen zunächst nur die Fernzüge zur Verfügung. Auf die Dauer konnten sie dem Bedürfnis nicht genügen, da Zugverbindungen gebraucht wurden, die in enger Anlehnung an die Geschäftszeit das Wohnen außerhalb bei Wahrnehmung des Berufs in Berlin ermöglichten. Diesem Bedürfnis war in bescheidenem Maße schon durch Einlegung von Nahzügen zwischen die Fernzüge Rechnung getragen worden, auch führten diese Züge bereits die Bezeichnung Vorortzüge. Die Entwicklung des Vorortverkehrs krankte jedoch an den hohen Fahrpreisen, die nach den normalen Sätzen für den Fernverkehr bemessen waren. Wenn daher merkliche Fortschritte auf dem Wege der Verbesserung der Wohnungsverhältnisse und der engeren Angliederung der Vororte an die Hauptstadt zur Förderung der wechselseitigen wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Beziehungen erzielt werden sollten, so konnte dies nur durch Herabsetzung der Fahrpreise selbst auf die Gefahr einer vorübergehenden Einnahmeschmälerung erfolgen. Da im übrigen auch das Bedürfnis für weitgehende bauliche Erweiterungen bei der starken Belegung der Strecken mit Zügen und zur Beseitigung der zahlreichen Straßenübergänge in Schienenhöhe nicht zu verkennen und beispielsweise für die Potsdamer Bahn schon der viergleisige Ausbau zwischen Berlin und Zehlendorf sowie zwischen Neubabelsberg und Potsdam kurz vor der Vollendung war, so nahm die preuß. Staatsbahnverwaltung Anlaß, die Frage der Verbesserung des Vorortverkehrs und die Aufstellung neuer Grundsätze für seine Bedienung allgemein zu prüfen. Dabei sollten zugleich die zahlreichen aus der Privatbahnzeit der einzelnen Strecken noch bestehenden Sonderbestimmungen und Vergünstigungen, die ins Ungemessene gewachsen waren, beseitigt werden. Das Ergebnis der langwierigen Verhandlungen, auf die im einzelnen einzugehen, sich heute nicht mehr verlohnt, spiegelte sich in folgender unter dem 17. August 1891 von der Königlichen Eisenbahndirektion in Berlin zugleich namens der übrigen am Vorortverkehr beteiligten Königlichen Eisenbahndirektionen erlassenen öffentlichen Bekanntmachung wieder:

„Am 1. Oktober 1891 tritt ein neuer Tarif für die Beförderung von Personen und Reisegepäck für den Berliner Vorortverkehr einschließlich des Ring- und Stadtring-Verkehrs in Kraft. Der Vorortverkehr umfaßt die folgenden Bahnstrecken: Berlin-Fürstenwalde, Berlin-Oranienburg, Berlin-Strausberg, Berlin-Bernau, Berlin-Nauen, Berlin-Wannsee-Potsdam, Berlin (Stammbahn)-Potsdam (Wildpark), Berlin-Groß Lichterfelde. Berlin-Zossen und Berlin-Königswusterhausen.

Die Fahrpreise des neuen Vorortarifs betragen: bis zur Entfernung von 7,5 km 15 Pf. in II., 10 Pf. in III. Wagenklasse, bis zur Entfernung von 15 km 30 Pf. in II., 20 Pf. in III. Wagenklasse, bis zur Entfernung von 20 km 45 Pf. in II., 30 Pf. in III. Wagenklasse. Darüber hinaus wird für jedes Kilometer in III. Wagenklasse ein Preis von 3 Pf. angestoßen, während die Preise der II. Wagenklasse das 1½ fache der Sätze für die III. Klasse betragen. Zwischen den Vororten und der Stadt- und Ringbahn gelten für die Bildung der Fahrpreise die gleichen Grundsätze, sofern nicht durch Anstoß der Stadt- und Ringbahntarife an den betreffenden Endbahnhof der Vorort-

strecke billigere Ergebnisse erzielt werden. Der zweistufige Tarif der Stadtbahn wird auf den Verkehr der Ringbahn und Ring-Stadtbahn übertragen.

Diese gegenüber dem allgemeinen Tarif ermäßigten Sätze gelten nur für die Benutzung bestimmt als solche bezeichneter Vorortzüge für einfache Fahrkarten, während für die Hin- und Rückfahrt besondere Ermäßigungen in Vorortzügen nicht gewährt werden. Die auf einzelnen Vorortstrecken bzw. im Ring- und Stadtringverkehr bisher gewährten besonderen Begünstigungen nämlich: Arbeiter-Tageskarten, Tageskarten für Sonntage und Wochentage, Rundfahrkarten durch den Grunewald werden aufgehoben. Die Ermäßigungen, welche im allgemeinen Verkehr für Zeitkarten, Schülerkarten, Arbeiter-Wochenkarten und Arbeiter-Rückfahrkarten gewährt werden, bleiben auch für die Berliner Vorortzüge bestehen, desgleichen steht die Benutzung der Vorortzüge mit Fahrkarten (auch Rückfahrkarten) des allgemeinen Verkehrs bis auf weiteres frei.

Gepäckbeförderung findet nur zwischen Haltestellen der Vorortzüge satt; Freigepäck wird nicht gewährt, dagegen tritt ein ermäßigter Gepäcktarif in Verbindung mit einer erleichterten Abfertigungsart in Kraft."

Es folgte sodann noch die Bezeichnung der Tarife, die durch den neuen Tarif für den Berliner Stadt- und Vorortverkehr aufgehoben oder ersetzt wurden.

Nun war der Schleier von dem bisher ängstlich gehüteten Geheimnis gelüftet. Wohl hatte man hier und da von bevorstehenden Neuerungen im Vorortverkehr munkeln hören, was in den beteiligten Kreisen, begünstigt durch märchenhafte Zeitungsberichte zu den wildesten Vermutungen Anlaß gab, die natürlich mit den Tatsachen nur außerordentlich lose im Zusammenhang standen. Eine umso größere Pressepolemik setzte nach Veröffentlichung der neuen Grundsätze ein. Wenn auch vorsichtigerweise von fast allen Seiten die Neuerung als Fortschritt begrüßt wurde, so gab man sich doch alle erdenkliche Mühe, ihr auch Mängel und Nachteile vorzuwerfen, wie es bei Einführung von Neuerungen schon seit Menschengedenken Mode gewesen ist. Eitel Freude jedoch herrschte im Lager der Zonentarifverfechter. Ihr damals sehr bekannter Führer, Dr. Eduard Engel, nahm in seiner Bescheidenheit die Urheberschaft der Neuerung für sich ganz allein in Anspruch. Er schrieb im „Berliner Tageblatt": „Der am 1. Oktober 1891 in Kraft tretende Vorortarif ist ohne Widerrede nicht nur ein strammer Zonentarif, sondern er ist mit geringfügigen Abweichungen der von m i r vorgeschlagene Zonentarif für die ersten Zonen," und schloß mit den Worten: „Was meine und meiner Anhänger Bestrebungen nach jetzt dreijährigem Ringen für den Berliner Vorortverkehr d u r c h g e s e t z t haben: einen billigen, klaren, verständigen Zonentarif, das muß auch für den Fernverkehr errungen werden." Daß lediglich volkswirtschaftliche und Wohlfahrtsbestrebungen neben der Absicht, den Betrieb und Verkehr zu vereinfachen, für die Umgestaltung des Vorortverkehrs entscheidend waren, wurde erst mit der Zeit erkannt.

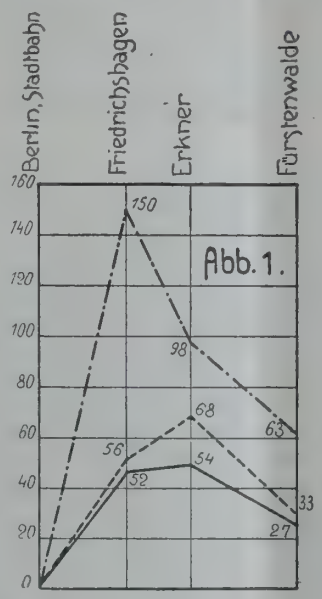
Der neue Tarif gewährte eine erhebliche Ermäßigung gegenüber den normalen Streckensätzen. Letztere in gleichem Maße herabzusetzen, lag ein Anlaß nicht vor. Es mußte daher der neue Tarif mit seiner Gültigkeit auf die Vorortzüge beschränkt werden. Zu dem Zweck war eine möglichst strenge Scheidung des Vorortverkehrs vom Fernverkehr durch bauliche und betriebliche Maßnahmen erforderlich. Es wurde daher im allgemeinen der Grundsatz aufgestellt, daß die Vorortstationen nur noch durch Vorortzüge zu bedienen seien, die Fernzüge aber die Vorortstrecken, soweit als angängig ohne anzuhalten, zu durchfahren hätten. Dies führte dazu, daß an Stelle von Fernzügen, die bisher Vorortstationen bedient hatten, Vorortzüge vorgesehen werden mußten. Um Härten zu vermeiden und Fernreisende der Vorortstationen nicht zu zwingen, sich beim Reiseantritt erst nach Berlin zum Besteigen des Fernzuges begeben zu müssen, oder bei Rückkehr von der Reise ihre Heimatstation erst durch Benutzung eines Vorortzuges von Berlin aus erreichen zu können, die Strecke zwischen Berlin und Heimatsvorort in jedem Falle also zweimal durchfahren zu müssen, wurde den Fernzügen auf der Endstation der Vorortstrecke ein Aufenthalt gewährt. Ausnahmen wurden für Spandau und Potsdam zugelassen, da es nicht angängig erschien, die Fahrgäste dieser verkehrsreichen Orte vom direkten Fernverkehr auszuschließen und auf das Umsteigen in Nauen oder Werder zu verweisen. Eine Beschränkung trat jedoch für Spandau insofern ein, als die Züge von Berlin nach Altona daselbst nur zum Einsteigen, und die Züge in der Gegenrichtung daselbst nur zum Aussteigen anhielten. Vor einigen Jahren hat man auch diese Beschränkung fallen lassen und die Fernzüge in beiden Richtungen natürlich gegen Erlegung der Fernfahrpreise dem allgemeinen Verkehr freigegeben. Für die Züge nach und von Hannover konnte die gleiche Beschränkung nicht Platz greifen, da in dieser Richtung Spandau Vorortend- und Einbruchsstation war. Ebenso mußte in Rücksicht auf die besonderen Verkehrsverhältnisse der Residenzstadt Potsdam hier von Beschränkungen in der Benutzung der Fernzüge abgesehen werden. Auch auf der schlesischen Strecke blieben für Erkner und darüber hinaus bis Fürstenwalde einige Fernzüge bestehen. Ihre Benutzung war jedoch nur gegen die höheren Fahrpreise des Fernverkehrs gestattet. Das Gleiche war auf der Ostbahn der Fall.

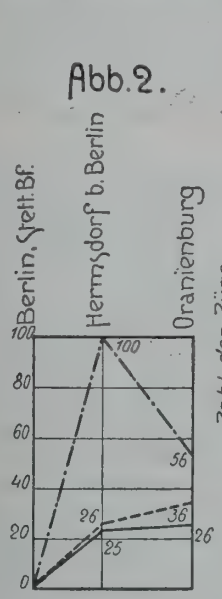
Mit der Einführung des Vorortarifs wurden auch besondere Vorschriften für die Beförderung von Personen- und Reisegepäck im Berliner Vorortverkehr erlassen, die teilweise von den sonst auch für diesen Verkehr geltenden Bestimmungen des damaligen Eisenbahn-Betriebsreglements abwichen. Sie lauteten in der Hauptsache wie folgt: „Die Bahnsteige der Stationen werden zum Zwecke der Fahrkartenprüfung abgesperrt. Den Reisenden werden die Plätze von den Bediensteten nicht angewiesen. Signale mit der Stationsglocke (die damals noch in Gebrauch war) werden nicht gegeben. Die Wagentüren dürfen von den Reisenden selbst zum Ein- und Aussteigen geöffnet werden. Die Wagenabteilungen für Raucher und Nichtraucher sind besonders kenntlich gemacht. (Dies war eine Abweichung von den Anordnungen für den Stadt- und Ringverkehr, wo allgemein das Rauchen in der II. Wagenklasse untersagt und in der III. Wagenklasse gestattet war.) Besondere Abteilungen für Frauen sind nicht eingerichet. Die zur Verausgabung kommenden Fahrkarten berechtigen nur zur Fahrt mit den Vorortzügen unter Ausschluß der Fernzüge. Eine Benutzung der Vorortzüge mit Fahrkarten für den Stadt- und Ringverkehr ist nicht zulässig. Eine Unterbrechung der Fahrt auf einer Zwischenstation mit Verlassen des Bahnhofs ist nicht gestattet. Sonderermäßigungen werden außer den Arbeiterwochen- und Rückfahrkarten, den Zeitkarten, den Schüler- und Militärfahrkarten nicht gewährt. Die Fahrkarten tragen nur die Bezeichnung der Anfangs- und Endstation. Sie können in beliebiger Richtung benutzt werden. Es kann demnach die Fahrkarte für die Rückfahrt schon auf der Abgangsstation gelöst werden. Eine Abstempelung der Fahrkarten findet nicht statt. Sie werden beim Betreten des Bahnsteigs gelocht und beim Verlassen abgenommen. Wird die Rückfahrt, ohne den Bahnhof zu verlassen, angetreten, so muß die dafür vorher gelöste Fahrkarte gelocht werden. Reisende ohne gelochte Fahrkarten werden als solche ohne gültige Fahrkarte behandelt und bestraft. Eine Lochung der Fahrkarten bei Weiterfahrt über die Zielstation hinaus, wenn der Reisende eine entsprechende Fahrkarte im Besitz hat, kann auch durch den Zugführer erfolgen. Zur Bequemlichkeit der Fahrgäste werden auf den Berliner Hauptbahnhöfen Fahrscheinblocks zu je 30 Blättern ausgegeben. Jedes Blatt — auch lose — berechtigt zu einer einmaligen Fahrt zwischen den aufgedruckten Stationen in beliebiger Richtung. Sie sind nicht an die Person gebunden. Die Fahrkarten werden für jedes Kalenderjahr neu geliefert und daher mit entsprechendem Aufdruck versehen. Die Zurücknahme verkaufter Fahrkarten seitens der Schalterbeamten ist unzulässig. Für Reisende, die über die Zielstation ihrer Fahrkarte hinaus zu fahren beabsichtigen, oder in die höhere Wagenklasse überzugehen wünschen, sind auf den Stationen und bei den Zugführern Zu-

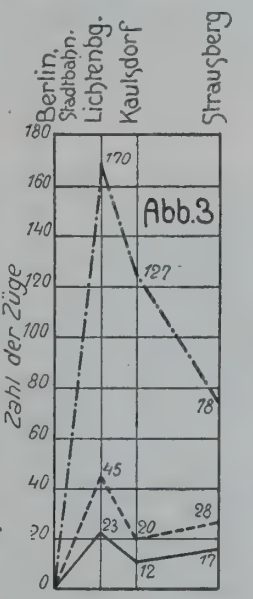
schlagskarten erhältlich. Der Zutritt zu den Bahnsteigen ist nur mit gültiger Fahrkarte oder einer Bahnsteigkarte gestattet. Für Hunde in Begleitung von Reisenden müssen Fahrkarten gelöst werden. Freigepäck wird nicht gewährt. Der nach der Stückzahl ohne Rücksicht auf das Gewicht festgestellte Tarif ist gleich dem Personenfahrpreis III. Klasse der zu befahrenden Strecke. Der Reisende hat daher für jedes Stück Gepäck eine entsprechende Fahrkarte III. Klasse zu lösen und diese unter Vorzeigung der für sich selbst gelösten Fahrkarte bei Auflieferung des Gepäcks an die Gepäckabfertigung abzugeben. Er erhält hierüber einen Ausweis, der bei Auslieferung des Gepäcks zurückzugeben ist. Für in Verlust geratene Gepäckstücke wird die eisenbahnseitige Haftpflicht auf den Höchstbetrag von 100 ℳ für ein Stück beschränkt. Wert- und Lieferfristversicherung ist ausgeschlossen. Bei Zügen, die über Gleise des Stadt- und Ringverkehrs geführt werden, findet Gepäckabfertigung nicht statt."

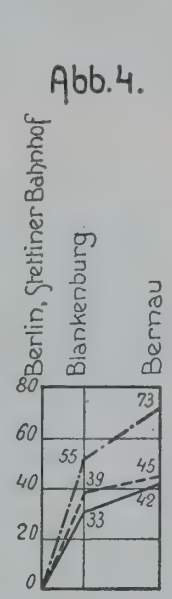
Diese Vorschriften haben im Laufe der Zeit natürlich manche Abänderung erfahren, sind aber zum großen Teil auch heute noch gültig. Infolge ihrer Abweichungen von den sonst für den Personenverkehr bestehenden Vorschriften, wurden sie in weitestem Umfange und wiederholt in regelmäßigen Zeitabständen veröffentlicht.

Über die Ausgestaltung des Vorortzugfahrplans bei Einführung des Vororttarifs und seine weitere Entwicklung in den letzten 25 Jahren geben die nachfolgenden Übersichten Aufschluß. Zum Vergleich hat dabei der Fahrplan vom Sommer 1914 herangezogen werden müssen, da der Fahrplan des Jahres 1916 infolge der Kriegsverhältnisse doch manche Einschränkungen gegen den letzten Fahrplan der Friedenszeit aufweist. Hätte das Verkehrsleben den gleichen Aufschwung wie bis 1914 weiter nehmen können und keine Hemmung erfahren, wie sie der Krieg nun einmal, wenn auch glücklicherweise in sehr bescheidenem Maße zur Folge hat, so hätte der Fahrplan wohl auf allen Strecken noch dichter ausgestaltet werden müssen. Zur Erläuterung sei noch bemerkt, daß bei den folgenden Übersichten die Zahl der Zugverbindungen in beiden Fahrrichtungen mit einer Summe angegeben ist. In den bildlichen Darstellungen bedeutet ——— die Zugdichtigkeit im Sommer 1891, ----- die Zugdichtigkeit im Oktober 1891 nach Einführung des Vorortarifs und —.—. die Zugdichtigkeit im Sommer 1914, dem letzten geeigneten Vergleichsabschnitt.









1. Berlin, Stadtbahn-Fürstenwalde.

(Abbildung 1.)

Die Vorortzüge der Schlesischen Bahn verkehrten bis zum 1. Mai 1904 von und nach Potsdam über Wannsee-Grunewald und über die Ferngleise der Berliner Stadtbahn. Sie hielten auf letzterer daher nur in Charlottenburg, Zoologischer Garten, Friedrichstraße, Alexanderplatz und Schlesischer Bahnhof und befuhren östlich von Berlin gleichfalls die Ferngleise. Die empfindlichen Störungen, die der Fernverkehr, namentlich an den Sonntagen, durch den Vorortverkehr erlitt, die Anlage der Rennbahn bei Karlshorst und die Sorge für eine geordnete Betriebsführung zwangen bald dazu, der Frage des viergleisigen Ausbaus der schlesischen Strecke wenigstens bis Erkner näher zu treten. Der Erfolg war, daß für den Vorortverkehr besondere Gleise geschaffen wurden. Um ihn auch im Bereich der Stadtbahn gänzlich vom Fernverkehr loszulösen und beide Verkehre voneinander völlig unabhängig zu machen, wurden zugleich am 1. Mai 1904, dem Tage der Inbetriebnahme des zweiten Gleispaares, die Vorortzüge Postdam-Erkner auf die Stadtgleise verlegt. Sie ersetzten hier zwischen Charlottenburg und Schlesischer Bahnhof bisherige reine Stadtzüge und mußten nunmehr auch deren Charakter annehmen, d. h. auf allen Stadtbahnstationen anhalten. Sie verloren ferner den Packwagen, damit mußte auch die Gepäckabfertigung bei ihnen aufhören. Anderseits wirkten sie aber auch auf eine Veränderung der Stadt- und Ringbahnzüge ein. Da sie in beiden Wagenklassen Nichtraucher- und Raucherabteile führten, mußten diese auch bei den Stadt- und Ringbahnzügen eingerichtet werden, weil sonst ernste Unzuträglichkeiten im reinen Stadtverkehr zu befürchten gewesen wären. Der Vorortverkehr über Erkner hinaus entwickelte sich nicht in dem Umfange, wie wohl ursprünglich angenommen worden war. Man war daher schon seit dem 1. Oktober 1902 dazu übergegangen, zwischen Erkner und Fürstenwalde kürzere Züge im Pendelverkehr zu befördern, um die Durchführung der schweren Züge da, wo ein Bedürfnis dafür nicht mehr vorlag, zu vermeiden. Die geringe Unbequemlichkeit des Umsteigens in Erkner ist von den in Frage kommenden Vorortbewohnern in Würdigung der Verhältnisse gutwillig in Kauf genommen worden. Seit Einführung des Vorortverkehrs sind auf der Strecke Schlesischer Bahnhof-Fürstenwalde die Stationen Karlshorst, Hirschgarten und Wilhelmshagen neu hinzugekommen.

2. Berlin, Stettiner Bahnhof-Oranienburg.

(Abbildung 2.)

Die Vorortzüge der Nordbahn wurden anfänglich im Hauptbahnhof der Stettiner Bahn abgefertigt. Bald erwies sich dieser aber als unzulänglich. Es wurde neben ihm ein besonderer Vorortbahnhof gebaut, der sowohl die Vorortzüge der Nordbahn, wie die der Stettiner Bahn aufzunehmen bestimmt war. Für die Zeit des Umbaus war vorübergehend wieder der alte Nordbahnhof für den Personenverkehr in Betrieb gesetzt, auf dem ein Teil der Vorortzüge abgefertigt wurde. Vom 1. Mai 1898 ab ist der Stettiner Vorortbahnhof als Anfangs- und Endstation der Vorortzüge in den Fahrplänen bezeichnet. Die verhältnismäßig geringe Zunahme der Zugverbindungen für Hermsdorf am 1. Oktober 1891 erklärt sich daraus, daß bis dahin noch mehrere Fernzüge in Hermsdorf angehalten hatten, die nunmehr dem Grundsatz für den Vorortverkehr entsprechend, daselbst durchfuhren. Sie waren durch Vorortzüge ersetzt worden, doch hatte ein Bedürfnis, deren Zahl von vornherein erheblich zu vermehren, anscheinend nicht vorgelegen. Die stetige Zunahme des Verkehrs nötigte später auch hier — wenigstens bis zu den näher gelegenen Orten — zu einer Trennung des Vorortverkehrs vom Fernverkehr. Die Strecke wurde bis Hermsdorf viergleisig ausgebaut und das zweite Gleispaar am 26. April 1912 in Be-

trieb genommen. Seit der Einführung des Vorortarifs ist auf der Strecke die Station Frohnau neu hinzugekommen und die Station Dalldorf in Wittenau Nordbahn umbezeichnet worden. Es ist damit dem früheren Gemeindevorsteher Witte von Dalldorf ein bleibendes Denkmal gesetzt.

3. Berlin-Strausberg.

(Abbildung 3.)

Die sogenannten Ostbahn-Vorortzüge verkehren wie von jeher auch heute noch zwischen Spandau und der Ostbahn-Vorortstrecke über die Ferngleise der Stadtbahn. Sie wurden anfänglich vom Schlesischen Bahnhof über Stralau-Rummelsburg nach Lichtenberg und weiter auf den Ostbahngleisen geleitet. Die erhebliche Vermehrung der Stadtbahnzüge machte auf den östlichen Abstellbahnhöfen Schwierigkeiten. Es wurde daher die Weiterführung mehrerer Züge über Lichtenberg hinaus bis Kaulsdorf ins Auge gefaßt. Da gleichzeitig die Leitung der Ostbahnzüge zur Beseitigung mehrerer Wegeübergänge auf besonderen Gleisen in großem Bogen vom Schlesischen Bahnhof unmittelbar nach Kaulsdorf erfolgen sollte, ergab sich dadurch ein willkommener Ersatz für die die Stationen Stralau, Rummelsburg, Lichtenberg und Biesdorf künftig nicht mehr berührenden Ostbahnzüge. Am 1. Mai 1903 wurde die Ostbahnschleife in Betrieb genommen. Eine Vermehrung der Bahnhöfe hat nur durch die neuen Stationen Friedrichsfelde Ost und Mahlsdorf stattgefunden. Die von der Ostbahn-Vorortstrecke abzweigende Stichbahn Fredersdorf-Rüdersdorf war von vornherein in den Vorortverkehr einbezogen. Ihrem Verkehrsbedürfnis wurde sowohl im Sommer, wie nach dem 1. Oktober 1891 mit 4 Zugverbindungen in jeder Richtung Rechnung getragen. Bis zum Sommer 1914 sind diese auf 13 Verbindungen in jeder Richtung angewachsen.

4. Berlin-Bernau.

(Abbildung 4.)

Wie die Nordbahn-Vorortzüge wurden auch die der Stettiner Bahn ursprünglich auf dem Stettiner Bahnhof abgefertigt, bis sie nach Inbetriebnahme des Stettiner Vorortbahnhofes dorthin verlegt wurden. Bis zum Jahre 1897 fuhren die Züge unmittelbar vom Stettiner Bahnhof nach Pankow, ohne Gesundbrunnen zu berühren. Die Zwischenstationen sind von ursprünglich fünf auf acht erhöht worden. Neu hinzugekommen sind die Stationen Gesundbrunnen und Röntgental, während die frühere Einzelstation Pankow in Pankow-Schönhausen und Pankow-Heinersdorf zerlegt worden ist.

(Schluß folgt.)

Schiebebühnen mit elektrischem Antrieb.

Die Schiebebühnen dienen bekanntlich meist zur Überführung der Fahrzeuge von einem Gleisstrang auf einen anderen. Zu ihrer Bewegung wird statt der Dampfkraft in neuerer Zeit vielfach mit so gutem Erfolge der elektrische Antrieb angewendet, daß er den Dampfbetrieb nach und nach gänzlich verdrängen dürfte. Diplom-Ingenieur H. Thieme macht in der „Zeitschrift des Vereins deutscher Ingenieure“ an Hand einiger Ausführungsbeispiele über die Bauart und den Betrieb der elektrisch angetriebenen Schiebebühnen Mitteilungen. Ihnen ist zu entnehmen, daß bereits im Jahre 1893 die Maschinenfabrik Oerlikon für eine große Gleishalle in Frankfurt a. M. eine unversenkte Schiebebühne lieferte, deren Bauart allerdings nur noch geschichtliche Bedeutung hat. Heute baut man unversenkte, versenkte oder zum gleichzeitigen Verschieben von Wagen und Kran dienende versenkte Schiebebühnen.

Eine für die Soc. des Wagons Foudres Audois in Narbonne (Aude) gelieferte, für Vollspur eingerichtete unversenkte Schiebebühne für 20 t Bruttolast wird durch Gleichstrom von 220 Volt betrieben; ihre Tragkraft (Nutzlast) beträgt 30 t, die Fahrgeschwindigkeit bei Vollast 30 m in der Minute, die Spillgeschwindigkeit ebenfalls 30 m in der Minute. Die aus Profileisen hergestellte, mit zwei Flacheisenschienen belegte Schiebebühne läuft auf einer Fahrbahn, deren Schienenabstand 3,80 m beträgt. Die Bühne wird von vier Paar Stahlguß-Laufrollen getragen; zwei Paar sind für den Antrieb mit Zahnkranz versehen. Das Triebmaschinenritzel greift in das Zahnrad einer Zwischenwelle, auf der durch einen Handhebel je eines von zwei gemeinsam verschiebbaren Ritzeln mit der Übertragungswelle für den Fahrantrieb oder mit dem Zahnrad der die Spilltrommel tragenden Welle in Eingriff gebracht werden kann, so daß entweder der Fahrantrieb oder die Wagenzugvorrichtung arbeitet. Die beiden Ritzel an den Enden der durchgehenden Welle für den Fahrantrieb übertragen ihre Bewegung durch Zwischenräder auf die Zahnkränze der Laufrollen. Über die wagerecht angeordnete Spilltrommel läuft ein Seil von 10 mm Durchmesser aus verzinnten Stahldrähten. Um ein genaues Einstellen der Bühne auf jedes Quergleis zu ermöglichen, ist die Übertragungsstelle mit einer durch Fußtritt einrückbaren Bandbremse versehen. Der Übergang von den Bahngleisen auf die Schienen der Bühne wird durch 2 m lange aus Siemens-Martin-Stahl geschmiedete Auflaufzungenpaare hergestellt. Die Auflaufvorrichtung wird in unbelastetem Zustand durch Blattfedern in gehobener Stellung gehalten. Durch den auflaufenden Wagen werden die Zungen auf das Fahrgleis niedergedrückt; sie heben sich nach Entlastung wieder selbsttätig durch den Federdruck. Der Antrieb geschieht mittels Gleichstrom-Reihenmotor, der bei Vollast und 900 Umdrehungen in der Minute über eine Zeitdauer von 30 Minuten 12,5 PS leistet. Die Stromzuleitungen sind oberirdisch geführt; mittels zweipoligem Rollenstromabnehmer und isolierten Kabeln wird der Betriebstrom der Triebmaschine zugeführt.

Eine versenkte Schiebebühne für 70 t Tragkraft (Nutzlast) wurde durch die Maschinenfabrik Oerlikon für die Depotwerkstätte Samaden der Rhätischen Bahn im Jahre 1913 hergestellt. Die Bahn wird bekanntlich durch Einwellen-Wechselstrom bei 11 000 Volt Fahrdrahtspannung und 16⅔ Pulsen in der Sek. betrieben. Die Depotwerkstätte enthält 7 Schmalspurgleise zur Einstellung der elektrischen Lokomotiven. Die Laufgrube der rd. 11 m langen und rd. 6 m breiten Schiebebühne ist 0,5 m tief und insgesamt 40 m lang; in der Grube sind 2 Fahrbahnstränge mit je 2 Laufschienen vorgesehen. Die Spannweite der Fahrbahn in der Grube, gemessen von Mitte zu Mitte Fahrbahnstrang, beträgt rd. 10 m. Der höchste Raddruck der elektrischen Lokomotive ist mit 5,5 t angegeben, was einem Achsdruck von 11 t entspricht. Nach einer Seite ist die Bühne zu einer Plattform für den Führerstand ausgebaut, auf der Triebwerk und Steuervorrichtung untergebracht sind. Die Triebmaschinenbewegung wird durch ein Zahnradvorgelege auf die Welle des Fahrantriebes und von hier durch ein zweites Vorgelege auf die Wagenzugvorrichtung zum Heranholen und Absetzen der Lokomotive übertragen. Die Fahrantriebwelle ist siebenfach gelagert und setzt durch ein Vorgelege die Laufrollen in Bewegung. Letztere sind als Doppelrollen ausgebildet und ruhen je auf zwei unmittelbar nebeneinander angeordneten Schienen; sie haben einen Durchmesser von 740 mm. Am freien Ende des 50 m langen und 15 mm dicken Seiles ist ein gefederter Zughaken zum Anhängen der Lokomotive vorgesehen. Eine Bandbremse dient zum schnellen Anhalten der Fahrbewegung, eine Klotzbremse zur Bedienung der Wagenzugvorrichtung. Die Schiebebühne kann unter Ausschaltung der Maschinenkraft auch mit zwei Handkurbeln unter Zwischenschaltung eines Kettentriebrades mit Gegenrad und aufgelegter Gallscher Kette angetrieben werden.

Der elektrische Antrieb geschieht mittels Drehstrom-Zweistufenmotors, Bauart Oerlikon, mit Schleifringanker für 380 Volt bei 50 Pulsen in der Sekunde. Die Triebmaschine leistet 6 bis 19,8 PS bei 0 bis 35 t Belastung der Schiebebühne; letztere bewegt sich hierbei mit einer Geschwindigkeit von 60 m in der Minute. Bei einer Belastung von 45 bis 70 t leistet die Antriebmaschine 16 bis 21 PS; die Bühne bewegt sich dabei mit 40 m in der Minute. Die Höchstleistung von 21 PS bei 710/950 Umdrehungen in der Minute bei 70 t Belastung der Schiebebühne vermag der Motor über 30 Minuten durchzuhalten. Der Betriebstrom wird durch einen dreipoligen Rollenstromabnehmer den in der Grube verlegten blanken Kupferleitungen entnommen.

Eine gleichartige Schiebebühne befindet sich in der neuen Lokomotivwerkstatt der Maschinenfabrik Oerlikon seit 1914. In der Wagenhalle mußten Einrichtungen geschaffen werden, um die Spurweite der Gleise zwischen 1 und 1,7 m verändern zu können; mit gleichartigen Vorrichtungen war selbstverständlich auch die für eine Tragkraft (Nutzlast) von 120 t erbaute Schiebebühne zu versehen. Sechs Anschlußgleise sind vorgesehen. Vier Fahrbahnstränge mit je 2 Laufschienen befinden sich in der Grube. Die Länge des Fahrweges beträgt 73 m bei einer Gesamtlänge der Schiebebühne von 17,4 m und einer Breite von 7,3 m. Der höchste Raddruck der die Bühne belastenden Lokomotive ist zu 9 t angegeben;

d. i. für die Achse 18 t. Die Schiebebühne vermag bei voller Belastung durch 120 t in der Minute 32 m zurückzulegen; die Spillgeschwindigkeit ist hierbei 35 m in der Minute. Die Zugkraft der Spillwinde beträgt beim Anzug 4000 kg, im Lauf 1400 kg. Die 25pferdige Antriebsmaschine wird durch oberirdisch geführten 220voltigen Drehstrom von 50 Pulsen in der Sekunde gespeist.

Schließlich beschreibt der Verfasser noch die der Società Italiana Ernesto Breda in Sesto San Giovanni gelieferte versenkte Schiebebühne für 40 t Bruttolast zum gleichzeitigen Verschieben von zwei Eisenbahnwagen von je 20 t Bruttogewicht oder eines Eisenbahnwagens von 20 t und eines Bockkranes von 17 t Gewicht. Um die schweren Gußblöcke und Schmiedestücke vom Lagerplatz auf die Wagen und umgekehrt zu verladen, wäre in jedem Hof ein Kran notwendig gewesen, da ein Verladen von Hand in Anbetracht des großen Eigengewichtes der Stücke nicht in Frage kommt. Um mit einem einzigen Kran für alle Lagerplätze auszukommen, wurde eine quer zur Längsrichtung der Fabrikgebäude verschiebbare Bühne vorgesehen, die zum Heranbringen der Förderwagen und eines Verladekranes zu den einzelnen Höfen dient; auf diese Weise kann der Kran mit eigenem elektrischen Antrieb von der Bühne in den Hof fahren und an Ort und Stelle das Ab- und Aufladen besorgen, während die Wagen nach und von der Bühne durch eine Rangierlokomotive verschoben werden; die Wagenzugvorrichtung der beiden beschriebenen Bühnen entfällt somit.

Bezüglich des Bockkranes mögen die folgenden Angaben genügen; Tragkraft (Nutzlast) 10 t; Spannweite 10,9 m; Hubhöhe 6,8 m; regelrechte Hubkraft bei einer Geschwindigkeit von 5 m in der Minute 10 000 kg, regelrechte Hubkraft bei einer Geschwindigkeit von 10 m in der Minute 5000 kg, die Fahrgeschwindigkeit der Winde ist 20 m in der Minute, die des Kranes bei 10 oder 5 t Last 50 bzw. 100 m in der Minute. Dem Längsfahrmotor — Drehstrom-Zweistufenmotor — wird 160voltiger Strom bei 42 Pulsen in der Sekunde zugeführt; er leistet 9 PS bei 10 t Last und 600 Umdrehungen i. d. Min., entsprechend einer Fahrgeschwindigkeit von 50 m i. d. Min.; er arbeitet mit 16 PS bei 5 t Last und 1200 Umdrehungen in der Minute, bei einer Fahrgeschwindigkeit von 100 m in der Minute.

Zum Heben der Last ist ein Stufenmotor von 17 PS bei 600 und 1200 Umdrehungen in der Minute vorgesehen, entsprechend den Hubgeschwindigkeiten von 5 und 10 m in der Minute, bei 10 und 5 t Last. Die Triebmaschine für das Querfahren der Last leistet 2 PS bei 1180 Umdrehungen in der Minute, entsprechend einer Querfahrtgeschwindigkeit von 20 m in der Minute. Zwei durch Hilfsmotoren betriebene selbsttätig wirkende Bremsen können beim Längsfahren des Kranes und beim Lastantrieb in Tätigkeit treten.

Die Schiebebühne vermag 20% Überlastung auszuhalten; ihre Fahrgeschwindigkeit ist auf 90 m in der Minute bemessen. Die Bühne läuft auf 12 Stahlgußrollen von 500 mm Durchmesser; hiervon sind 6 Stück mit Zahnkranz versehen. Der Drehstrommotor leistet 32 PS bei 1200 Umdrehungen in der Minute. Auch hier ist eine blanke Stromleitung innerhalb der Grube verlegt; die Stromabnahme geschieht mittels Rollenstromabnehmer.

Nach der Quelle eignet sich der elektrische Antrieb für Schiebebühnen insbesondere wegen der einfachen Bauart und Bedienung, der ständigen Betriebsbereitschaft, der Betriebssicherheit, der schnellen und sauberen Arbeitsweise. Da die elektrische Betriebskraft allen größeren Betriebsunternehmungen ohne weiteres zur Verfügung stehen dürfte, sei eine allgemeine Einführung des elektrischen Antriebes aus betriebstechnischen und wirtschaftlichen Erwägungen empfehlenswert.

Das Handels-Unterseeboot „Deutschland".

In der Geschichte der Seeschiffahrt wird der 25. August 1916 als ein besonders bedeutsamer Tag zu gelten haben, da an ihm das erste Handelsunterseeboot, das die Welt kennt, nach erfolgreicher Fahrt über das Weltmeer unter dem Jubel der Bevölkerung in seinen deutschen Heimathafen zurückgekehrt ist. In glänzender Fahrt hat es unter umsichtiger Führung alle Hindernisse überwunden, die das kühne und sicherlich recht gefahrvolle Unternehmen bedrohten und, ungeachtet aller feindlichen Nachstellungen, seine wertvolle Ladung der Heimat zugeführt. Die freudige Genugtuung ganz Deutschlands über diese Verkehrstat wurde in Deutschland wie ein Sieg gefeiert, sie kam in allen deutschen Tageszeitungen zum beredten Ausdruck und auch die Deutschland sonst nicht wohlgesinnte Presse neutraler Länder konnte an der Tatsache nicht vorbei, daß mit dieser Fahrt in die Absperrungsmaßnahmen des seebeherrschenden Englands eine Bresche gelegt wurde, deren Umfang und Bedeutung erst voll in die Erscheinung treten wird, sobald die Fahrten dieser neuartigen Verkehrsmittel im weiteren Verlaufe des Weltkrieges noch planmäßiger veranstaltet werden sollten. Inzwischen ist ja auch das zweite Handels-Unterseeboot „Bremen" glücklich in Amerika angekommen.

Wenn auch mit einer entsprechenden Verwertung der Unterssee-Handelsfrachtboote in Friedenszeiten kaum zu rechnen sein dürfte, so werden sie doch in Kriegszeiten für ein von der überseeischen Zufuhr abzuschneidendes Land von bleibendem Werte sein. Unter diesem Gesichtspunkte möchte es wohl zu rechtfertigen sein, daß auch an dieser Stelle der aus der Not der Zeitverhältnisse geborene geniale Gedanke des Unternehmens gewürdigt und die Umsetzung des Gedankens in die technische Tat an der Hand der inzwischen in Fachzeitschriften veröffentlichten Darstellungen etwas eingehender verfolgt wird.

Der Plan, ein größeres Unterseeboot für den Handelsverkehr bauen zu lassen, ist Ende vorigen Jahres in Bremer Reederkreisen entstanden. Fast zu gleicher Zeit war in der Germaniawerft in Kiel (Friedr. Krupp Akt.-Ges.) der Plan für ein Untersee-Handelsboot von 600 t entworfen worden. Ganz unabhängig voneinander hatten beide Kreise den gleichen Plan verfolgt. Im November 1915 erfolgte die Gründung der Ozean-Reederei G. m. b. H. mit einem Kapital von 2 Millionen Mark, die alsbald die beiden neuartigen Boote, die „Deutschland" und die „Bremen" in Bau gab.

Trotz der Fülle der technischen Arbeiten infolge der Neuheit der Schiffsgattung, wurden die Schwierigkeiten des Baus überraschend schnell überwunden. Über die technischen und sonstigen Einzelheiten der Bauweise berichtet die „Zeitschrift des Vereins Deutscher Ingenieure" auf Grund von Mitteilungen der Erbauerin, der Germaniawerft in Kiel, etwa folgendes. Die Gesamtlänge der „Deutschland" beträgt 65 m, die größte Breite zwischen den Spanten 8,9 m, der Tiefgang etwa 4,5 m, die Wasserverdrängung eingetaucht 1900 t, die Tragfähigkeit etwa 750 t. Das Boot ist als Tauchboot ausgeführt, besteht also aus einem druckfesten Schwimmkörper, in dem sich die Maschinen-, Wohnräume und Laderäume befinden, und aus einem leichten Außenschiff, welches die Tauchbehälter und die Ölbunker enthält. Der Druckkörper ist durch 7 wasserdichte Schotte in folgende Räume geteilt: Heckraum, Maschinenraum, hinterer Laderaum, Zentrale, hinterer Akkumulatorenraum, vorderer Akkumulatorenraum, vorderer Laderaum, Bugraum. Im Heckraum befinden sich die Antriebsmaschinen für das Senkrechtruder und das hintere Tiefenruder, sowie eine Hilfslenzpumpe und einige andere Hilfseinrichtungen. Im Maschinenraum stehen die beiden sechszylindrigen Viertakt-Dieselmaschinen für die Fahrt über Wasser und die mit ihnen durch eine Reibkuppelung verbundenen Hauptelektromotoren für die Fahrt unter Wasser. — Durch den vor dem Maschinenraum liegenden Laderaum führt ein Tunnel zu Zentrale. In dieser sind alle für die Bedienung des Schiffes bei der Unterwasserfahrt erforderlichen Einrichtungen vereinigt, wie die beiden Tiefensteuerräder, die Lenz- und Fluteinrichtung, die Einrichtungen zum Ausblasen der Ballasträume mit Druckluft und die Kreiselkompaßanlage. Außerdem sind in der Zentrale ein Hochdruck-Luftkompressor und andere Hilfmaschinen aufgestellt. Die vor der Zentrale liegenden beiden Abteilungen enthalten unten die Akkumulatoren oben die Wohnräume für die Mannschaft. Durch den vorderen Laderaum führt wiederum ein Tunnel nach dem Bugraum, in dem der Motor für das Ankerspill, eine Hülfslenzpumpe und der Antriebsmotor für das vordere Tiefenruder untergebracht sind. Bug- und Heckraum sind außerdem noch für Wohnzwecke nutzbar gemacht. Über der Zentrale ist ein geräumiger Kommandoturm mit Sehrohr angeordnet; ein zweites Seerohr führt direkt nach der Zentrale. Auf dem Kommandoturm befindet sich eine Navigationsplattform, die erfahrungsgemäß auch noch bei verhältnismäßig schlechtem Wetter verwendbar ist. Die Besatzung des Bootes besteht aus einem Kapitän, 2 Offizieren, einem leitenden Ingenieur, 3 Maschinisten, einem Lademeister und 21 Maschinenwärtern, seemännischen und maschinentechnischen Mannschaften. Selbstverständlich sind auch die sonst auf Unterseebooten üblichen Sicherheits-Einrichtungen wie Telephonboje, Luftauffrischungs-Einrichtung und dergleichen vorgesehen. Zum schnellen Laden und Entladen dienen Lademasten und leichte elektrische Winden. Jeder Laderaum hat zwei Ladeluken.

Besonders bemerkenswert ist, daß der Bau des ganzen Fahrzeuges von der Kiellegung bis zum Stapellauf nur die äußerst geringe Zeit von rund 6 Monaten beansprucht hat, eine sicherlich glänzende Leistung der Werft, die den Bau ausgeführt hat. Einige sehr interessante Abbildungen vom Bau und der Fahrt des Handels-Unterseeboots „Deutschland" sind vor kurzer Zeit in verschiedenen Zeitschriften veröffentlicht worden

Nachrichten.

Deutschland.

— **Einfluß des zweiten Kriegsjahres auf die wirtschaftliche Lage des Reiches.** Die „Nordd. Allg.-Ztg." schreibt: Nachdem mit Ablauf des Monats Juli das zweite Kriegsjahr seinen Abschluß gefunden hat, wird es interessieren, sich die Wirkungen vor Augen zu führen, die der Krieg seither auf die wirtschaftliche Lage des Reiches ausgeübt hat, wie sie insbesondere in der Gestaltung der Verkehrseinnahmen der Eisenbahnen sich widerspiegelt. Abgesehen von einem kleinen Gebietsteil im Südwesten und vorübergehend auch im Osten des Reiches, befanden sich die deutschen Bahnen durchweg im sicheren Betriebe der deutschen Eisenbahnverwaltungen. Das schließt aber nicht aus, daß dieser Betrieb durch die eigenen militärischen Bedürfnisse des Reiches in hohem Grade beansprucht war. Ganz besonders stark waren die militärischen Anforderungen in den ersten Monaten des Krieges, während der Mobilmachung und des Aufmarsches der Armeen. Sie wiederholten sich aber in der Folge, streckenweise nicht selten in nahezu gleicher Stärke, teils durch den Hinzutritt neuer Kriegsschauplätze, teils infolge der wechselnden Bedürfnisse, die auf den einzelnen Kriegsschauplätzen hervortraten. Wenn trotz der hierdurch bedingten außerordentlichen Schwierigkeiten der bürgerliche Verkehr auf den deutschen Bahnen sich in durchaus zufriedenstellender, zum Teil sogar die berechtigten Erwartungen noch bedeutend übersteigender Weise entwickeln konnte, so ist das ein Beweis nicht nur für die Stärke und Leistungsfähigkeit der deutschen Bahnen, sondern namentlich auch für die gesunde Verfassung und die hervorragende Anpassungfähigkeit des deutschen Wirtschaftslebens an die durch den Krieg so wesentlich veränderten Verhältnisse.

Faßt man zunächst den Personenverkehr ins Auge, so ist es selbstverständlich, daß er allein schon durch die wesentliche Einschränkung des geschäftlichen Reiseverkehrs und des Vergnügungsverkehrs eine beträchtliche Einbuße erleiden mußte. Diese stellte sich im ersten Kriegsjahre (August 1914 bis Juli 1915) gegenüber dem letzten Friedensjahre (August 1913 bis Juli 1914) für die deutschen Staatsbahnen*) im Durchschnitt auf rd. 32 %. Dem entgegen zeigt aber das zweite Kriegsjahr (August 1915 bis Juli 1916) schon wieder eine erhebliche Besserung, gegenüber dem ersten Kriegsjahr einen Einnahmezuwachs von rd. 112 000 000 ℳ, so daß verglichen mit dem letzten Friedensjahr der Ausfall sich auf 21 % ermäßigt.

Eine wesentlich günstigere Entwicklung zeigt der Güterverkehr. Auch er hatte in den Monaten August und September 1914 gegenüber den entsprechenden Friedensmonaten, große Ausfälle. Nachdem aber die Mobilmachungs- und Aufmarschtransporte erledigt waren, erholte er sich bald wieder, derart, daß im Durchschnitt der Ausfall des ersten Kriegsjahres im Verhältnis zum letzten Friedensjahre nur mehr 16 % betrug. Seitdem haben sich die Verhältnisse, von geringen Schwankungen abgesehen, stetig noch weiter gebessert. Blieben die Einnahmen der Monate August bis November 1915 noch, wenn auch nur um wenige Prozente, hinter den Einnahmen der betreffenden Friedensmonate zurück, so wurden vom Dezember 1915 ab die früheren Friedenseinnahmen überall überschritten, so daß die Gesamteinnahme des zweiten Kriegsjahrs sich sogar noch höher stellte als die Gesamteinnahme des im Zeichen der Hochkonjunktur stehenden Vergleichsfriedensjahres 1913/14. Es betrugen nämlich die Güterverkehrseinnahmen (in runden Zahlen)

August 1913 bis Juli 1914: 2,226 Milliarden Mark
„ 1914 „ „ 1915: 1,863 „ „
„ 1915 „ „ 1916: 2.245 „ „

Diese außerordentlich günstige Verkehrsentwicklung wird seitens der preußischen Staatseisenbahnverwaltung nur zum geringeren Teile auf die Einnahmen des Militärverkehrs, in der Hauptsache vielmehr auf die großen Transportbedürfnisse der neu entstandenen Kriegsindustrien und auf die größeren Transportlängen zurückgeführt, die infolge der Einfuhrsperre und der dadurch bedingten Verschiebung der Bezugsquellen die einheimischen Transporte zurückzulegen hatten. Die gleichen Gründe sind auch für die übrigen deutschen Bahnen anzunehmen. Auf sich selbst gestellt, hat hiernach das wirtschaftliche Leben Deutschlands in schwerster Zeit überall eine Widerstandskraft und Anpassungsfähigkeit bewiesen, die auch für die weitere Zukunft die Hoffnung auf ein siegreiches Durchhalten durchaus rechtfertigt.

— **Pockenschutzimpfung.** Der „Reichsanz." schreibt: Infolge des Auftretens vereinzelter Pockenerkrankungen in den besetzten feindlichen Gebieten hat sich, wie W. T. B. meldet, die Notwendigkeit ergeben, daß auch alle Zivilpersonen, die in diese Gebiete reisen, sich vorher einer erneuten Pockenschutzimpfung unterziehen, soweit sie nicht in den letzten vier Jahren an Pocken erkrankt waren oder mit Erfolg der Pockenschutzimpfung unterzogen sind. Die Ausstellung eines Passierscheines zur Reise in die besetzten feindlichen Gebiete muß daher von der Beibringung einer Bescheinigung hierüber abhängig gemacht werden. Das gleiche gilt für Reisen nach Bulgarien oder der Türkei.

— **Zur Überleitung von der Sommerzeit in die Winterzeit** (Mitteleuropäische Zeit) sind von den Eisenbahnverwaltungen überall umfassende Verfügungen erlassen worden, die vielfach die Amtsblätter füllen. Für das Publikum sind überall durch rote Farbe besonders hervortretende Aushänge bestimmt, in denen die durch den Übergang betroffenen Fahrpläne veröffentlicht werden. Ein solcher Aushang der Kgl. Eisenbahndirektion Bromberg betrifft beispielsweise die Fahrpläne der Strekken A. Berlin-Schneidemühl-Königsberg-Eydtkuhnen, B. Berlin-Posen-Thorn-Insterburg-Eydtkuhnen, C. Schneidemühl-Bromberg-Thorn-Alexandrowo, D. Bromberg-Hohensalza, E. Stargard (Pom.)-Kreuz-Posen und F. Posen-Schokken. Auf diesem Aushange ist überall neben der neuen in fetter Schrift gedruckten Zeit in einer besonderen Spalte die nunmehr ungültige Zeit des bisherigen Fahrplans in kleinerer Schift angegeben. Man ersieht daraus beispielsweise, daß der bisher um 11^{59} nachts von Charlottenburg nach Eydtkuhnen abgehende Personenzug um eine Stunde verschoben ist und erst um $12^{A\,59}$ abgeht. Er kommt um $12^{B\,06}$ auf dem Zoologischen Garten an und verbleibt von da an in dem bisherigen Fahrplan.

— **Anrechnung von Kriegsdienstzeit auf das Dienstalter der Staatsbeamten.** Im Anschluß an den auf Grund Allerhöchster Ermächtigung ergangenen Beschluß des Staatsministeriums vom 17. Juni 1916 (s. Nr. 62 S. 738 d. Ztg.) hat der preußische Eisenbahnminister mittelst Erlasses vom 19. Juli d. J. die Königlichen Eisenbahndirektionen ermächtigt, danach die Verbesserung des Dienstalters der Beamten selbständig vorzunehmen. In zweifelhaften Fällen sei zu berichten.

Um auch bei den Hilfsunterbeamten der Staatseisenbahnverwaltung eine Benachteiligung durch den Kriegsdienst zu vermeiden, bestimmt der Minister weiter, daß bei ihnen die Kriegsdienstzeit nach den gleichen Grundsätzen auf das Anwärterdienstalter anzurechnen ist, die für die Anrechnung der gesetzlichen Friedensdienstzeit maßgebend sind (Personalvorschriften Seite 181, Ziffer 5b). Sollte trotz der Anrechnung der Kriegsdienst auf das Anwärterdienstalter eine rechtzeitige Ablegung der förmlichen Prüfung infolge des Kriegsdienstes nicht möglich gewesen und infolgedessen die etatsmäßige Anstellung verzögert sein, so wird gemäß I. 7 der Grundsätze im Einvernehmen mit dem Finanzminister genehmigt, daß in derartigen Fällen das Besoldungsdienstalter der Unterbeamten so festgesetzt wird, als wenn die etatsmäßige Anstellung rechtzeitig nach dem verbesserten Anwärterdienstalter erfolgt wäre.

Mit Bezug auf Ziffer II Abs. 2 der Grundsätze bestimmt der Minister ferner im Einvernehmen mit dem Finanzminister, daß diese Grundsätze auch bei denjenigen Eisenbahnbediensteten anzuwenden sind, die, ohne zu Feldeisenbahnformationen zu gehören, auf Anfordern des Chefs des Feldeisenbahnwesens in außerdeutschen, nicht zu den besetzten feindlichen Gebieten gehörigen Ländern tätig gewesen sind und für unmittelbare Zwecke des Heeres Dienste geleistet haben.

Dieser Erlaß ist jetzt zur allgemeinen Kenntnis gebracht.

— **Vorschüsse zur Beschaffung von Kartoffeln und Brennmaterial.** Wie die „Eisenbahn" mitteilt, sind jetzt die königlich preußischen Eisenbahndirektionen ermächtigt worden, den Beamten und ständig beschäftigten Arbeitern zur Beschaffung eines Wintervorrats an Kartoffeln und Heizmaterial auf Antrag einen Gehalts- oder Lohnvorschuß zu gewähren. Voraussetzung für die Gewährung eines solchen Vorschusses ist selbstversändlich, daß die Bediensteten die Kenntnis und die Möglichkeit besitzen, für eine ordnungsmäßige Lagerung und Behandlung größerer Kartoffelvorräte zu sorgen, weil durch ein Verderben der Kartoffeln nicht nur der Bedienstete selbst, sondern auch die Allgemeinheit stark geschädigt werden könnten. Da ein Ersatz für auf diese Weise verdorbene Kartoffeln nicht geleistet wird, würde die Familie schweren Nahrungssorgen ausgesetzt sein und ihre Zuflucht zu anderen teureren Lebensmitteln nehmen müssen, die wiederum der Allgemeinheit entzogen werden. Eine solche Schädigung muß aber unbedingt vermieden werden. Um sicher zu stellen, daß die Vorschüsse nur zu dem Zwecke verwendet werden, für den sie gegeben sind, ist weitere Voraussetzung, daß die Rechnungen über angelieferte Kartoffeln und Heizmaterialien vorgelegt werden. Der Vorschuß selbst darf die Höhe des Rechnungsbetrages und einen Monatsbetrag des Gehalts oder Lohnes nicht übersteigen. Bei den ihr Gehalt in vierteljährlichen Raten empfangenden Beamten besteht noch die in

*) Bei der folgenden Betrachtung sind nur die deutschen Staatsbahnen, nicht auch die Privatbahnen berücksichtigt. Bei der geringen Länge und Verkehrsbedeutung der letzteren sind ihre Einnahmen auf die aus den Staatsbetrieben allein ermittelten Verhältniszahlen ohne Einfluß.

der Vorauszahlung des Gehalts begründete fernere Einschränkung, daß die Vorschüsse nur ⅔ der für die Anschaffung rechnungsmäßig nachzuweisenden Aufwendungen betragen dürfen. Die Rückzahlung der Vorschüsse ist in einer Weise geregelt, die es jedem Bediensteten ermöglicht, von dieser Vergünstigung Gebrauch zu machen. Von den Beamten, die ihr Gehalt vierteljährlich erhalten, werden die Vorschüsse in zwei gleichen Raten bei den Gehaltszahlungen für die Vierteljahre Januar bis März und April bis Juni 1917, von den übrigen Vorschußempfängern in fünf gleichen Raten bei den Diäten- oder Lohnzahlungen in den Monaten November und Dezember 1916, Februar, März und Mai 1917 eingezogen.

— **Balkanzug.** Nach einer Mitteilung der Königlichen Eisenbahndirektion Berlin sind vom 1. Oktober d. J. ab Fahrkarten zum Balkanzuge in Berlin nur noch durch das Amtliche Reisebureau Potsdamer Bahnhof auszugeben.

— **Brandenburgische Städtebahn.** Die Betriebseinnahmen in dem am 31. März d. J. abgelaufenen Geschäftsjahr betrugen 1 380 524 ℳ gegen 1 051 035 ℳ i. V. Die Betriebsausgaben werden mit 925 619 ℳ (767 267 ℳ) ausgewiesen. Der Betriebsgewinn stellt sich auf 385 708 ℳ (207 086 ℳ). Hieraus erhalten die Stammaktien Lit. A 4 % Dividende (wie i. V.) und die Lit. B ¾ % (0 %).

— **Eisenbahn Altona-Kaltenkirchen-Neumünster.** Bei dieser Gesellschaft haben sich in 1915/16 die Einnahmen gegen das Vorjahr aus dem Personenverkehr um 16 216 ℳ, aus dem Güterverkehr um 49 671 ℳ erhöht. Die in der letzten Hälfte des Vorjahres eingetretene Zunahme des Verkehrs hat erfreulicherweise angehalten. Die gesamten Einnahmen sind gegen die Betriebseinnahmen des letzten Friedensjahres nur um ein Geringes niedriger. Die Ausgaben standen unter der Einwirkung des Krieges, haben sich infolge höherer Löhne, Kriegsfürsorge und höherer Materialpreise erhöht. Die Betriebseinnahmen betrugen 610 898 ℳ (i. V. 546 103 ℳ), die Betriebsausgaben 416 153 ℳ (i. V. 349 781 ℳ); als Reingewinn verbleiben 122 557 ℳ (i. V. 147 057 ℳ). Es wird vorgeschlagen, hiervon wie im Vorjahre an Dividende 4½ % auf die Stamm-Prioritäts-Aktien Lit. A, 5 % auf die Stamm-Prioritäts-Aktien Lit. B sowie die Stammaktien Ausgabe I, 2 % (i. V. 3 %) auf die Stammaktien Ausgabe II zu verteilen. Zum Vortrag auf neue Rechnung gelangen 3367 ℳ (i. V. 967 ℳ).

— **Elmshorn-Barmstedt-Oldesloer Eisenbahn.** Das Ergebnis des Unternehmens im Geschäftsjahre 1915/16 wurde weiter ungünstig beeinflußt, so daß die Bilanz unter Zuhilfenahme des Gewinnvortrages aus 1914/15 in Höhe von 822 ℳ mit einem Verlust von 43 221 ℳ abschließt. Der Verlust mußte entstehen infolge stark verminderter Einnahmen aus dem Güter-, besonders dem Viehverkehr, dem erhöhte, aber unvermeidliche Ausgaben für Aufbesserungen von Löhnen und Gehältern, Unterstützung von Kriegsteilnehmern und deren Angehörigen sowie Steigerung aller Materialienpreise gegenüberstehen. Dieser Ausfall konte durch eine bereits vorgenommene Verminderung der Anzahl der Personenzüge nur zum kleinen Teile wett gemacht werden. Über weitere Maßnahmen zur Verringerung der Ausgaben schweben zurzeit Verhandlungen, aber auch für das kommende Geschäftsjahr dürfte auf eine wesentliche Besserung der Gesamtlage des Unternehmens schwerlich zu rechnen sein.

— **Hildesheim-Peiner Kreis-Eisenbahn.** Die Gesellschaft hatte in 1915/16 Betriebseinnahmen von 179 884 ℳ (i. V. 178 025 ℳ) zu verzeichnen. Die Betriebsausgaben erforderten 131 914 ℳ (132 170 ℳ), Zinsen 12 152 ℳ (12 331 ℳ), Rücklage in den Erneuerungsfonds 16 675 ℳ (15 868 ℳ) und in den Dispositionsfonds 4114 ℳ (3945 ℳ). Der verteilbare Überschuß beträgt 48 346 ℳ (33 317 ℳ), aus dem 751 ℳ (1666 ℳ) in den Bilanzreservefonds gelegt und der Rest wieder vorgetragen werden soll.

— **Kriegsunterstützungen in Württemberg.** Anläßlich der Neuregelung der Kriegsteuerungszulagen für die württembergischen Beamten (vgl. Nr. 65, S. 765 d. Ztg.) waren wegen der Berücksichtigung bedürftiger früherer Beamter und Hinterbliebener von solchen durch Gewährung von Unterstützungen zunächst weitere Schritte vorbehalten worden. Nunmehr wurde verfügt, daß an im Ruhestande befindliche frühere Staatsbeamte, staatliche Unterbeamte und Angestellte und ebenso an solche Hinterbliebene aus diesen Kreisen, die durch die gegenwärtige Kriegsteuerung in einer bedrängten Lage sind, angemessene Unterstützungen aus der Staatskasse verwilligt werden können. Die Verwilligung kann nur auf Ansuchen erfolgen. Die Gesuche sind mit kurzer Darlegung der Familien-, Vermögens- und Einkommensverhältnisse bei der Generaldirektion der Staatseisenbahnen einzureichen.

— **Südwestdeutscher Kanalverein für Rhein, Donau und Neckar.** Anstelle des bisherigen Neckar-Donau-Kanal-Komitees soll im Laufe des Monats Oktober unter obenstehendem Namen mit dem Sitz in Stuttgart ein Verein ins Leben treten, der nach einer Mitteilung in der Zeitschrift des „Bayrischen Kanalvereins" die Verbindung von Rhein und Donau durch Herstellung unmittelbarer Großschiffahrtswege zwischen Rheinpfalz-Baden-Hessen-Württemberg und Bayern bezweckt. In erster Linie gehört hierzu der Großschiffahrtsweg auf dem Neckar, gemäß dem Reichswasserstraßengesetze vom 24. Dezember 1911, die Weiterführung dieses Schiffahrtsweges bis zur Donau, die Herstellung eines Großschiffahrtsweges auf der Donau bis Ulm und dessen Weiterführung von Ulm über den Bodensee zum Rheine. Außerdem stellt sich der Verein die Förderung aller seinen Interessen dienenden Schiffahrtsbestrebungen, besonders auch in Österreich-Ungarn zur Aufgabe. Wie in unserer Quelle noch mitgeteilt wird, hat sich der Finanzausschuß der Zweiten Kammer des württembergischen Landtags bei seiner Tagung im Juli d. J. bereit erklärt, dem geplanten Verein einen Gründungsbeitrag zu gewähren.

— **Geschäftsgang der Wagenfabriken in Oberschlesien.** Man schreibt der „B. B.-Ztg.": Die Eisenbahnwagenherstellung des Bezirkes hat sich seit einiger Zeit sehr zufriedenstellend entwickelt. Allerdings ist eine volle Ausnutzung der Betriebe nicht möglich. Aber wenn die Kriegslage in Betracht gezogen wird, muß der Beschäftigungsgang als befriedigend bezeichnet werden. Die Bestellungen der Staatsbahnverwaltung sind sehr reichlich, auch ist dem Begehr auf Erhöhung der Abschlußpreise, die in den höheren Notierungen für Rohmaterial usw. begründet sind, bis zu einem gewissen Grade Rechnung getragen worden. Bedeutende Neuanschaffungen in rollendem Material sind zu gewärtigen, namentlich Güterwagen werden viel gebraucht, aber einstweilen wird sich eine Erhöhung der Leistungsfähigkeit nicht ermöglichen lassen. Wenn die Betriebsanlagen voll ausgenutzt werden könnten, würde zweifellos eine Vergrößerung der Lieferungen stattfinden können. Bezüglich der Preise herrscht im allgemeinen Befriedigung. Der derzeitige starke Auftragsbestand gibt den Werken auf Monate hinaus rege Beschäftigung, so daß ein Arbeitsmangel auch über den Winter hinaus ausgeschlossen erscheint. Während in den Jahren vor dem Kriege die Aufträge selten ausreichten, um die Wagenfabriken entsprechend ihrer Leistungsfähigkeit zu beschäftigen, sind im Verlaufe des Krieges öfter längere Lieferfristen nötig gewesen, die in den nächsten Monaten zum Teil noch weiter ausgedehnt werden müssen. Es sind im Laufe des Jahres vorwiegend Güterwagen bei den Werken bestellt worden und auch der fernere Bedarf dürfte in der Hauptsache nach dieser Richtung hin zu befriedigen sein. Namentlich im oberschlesischen Industriebezirk werden Güterwagen zur Beförderung der Erzeugnisse anhaltend viel gebraucht, es macht sich Wagenmangel bei der Kohlenindustrie seit einiger Zeit sehr unangenehm bemerkbar.

— **Rheinisch-westfälisches Kohlensyndikat.** Der Vorstand erstattete in der Septembersitzung den üblichen Monatsbericht. Die Vollziehung des neuen Syndikatsvertrages konnte noch nicht stattfinden. Der Vorsitzende empfahl, von der Vollziehung in der Versammlung noch Abstand zu nehmen, weil es noch nicht gelungen ist, die Händlerfrage vollständig zu lösen. Die Verhandlungen darüber sollen noch fortgeführt werden, und es wurde deshalb vorgeschlagen, die Vollziehung des neuen Syndikatsvertages auf den 14. Oktober zu verschieben. Die Versammlung erklärte sich damit einverstanden. Es wurde sodann in die Erörterung des neuen Syndikatsvertrages eingetreten. Die Vertragsänderungen, die vom Ausschuß vorgeschlagen wurden, fanden die Genehmigung der Versammlung. Über die Beteiligungsziffern im neuen Syndikat konnte mit wenigen Ausnahmen eine Einigung erzielt werden. Schließlich ist zu erwähnen, daß das Kohlensyndikat auf die fünfte Kriegsanleihe 40 Millionen Mark zeichnen und der Nationalstiftung eine Million Mark überweisen wird.

Der Bericht macht zu den gleichzeitig mitgeteilten Versandziffern folgende Ausführungen: Die Nachfrage war im Berichtsmonat infolge stärkeren Einsetzens der Versorgungen für Hausbrandzwecke fortgesetzt lebhaft. Die für den Absatz zur Verfügung stehenden Kohlenmengen reichten zur vollen Befriedigung der Anforderungen nicht aus, zumal da die Förderleistungen der Zechen eine weitere Abschwächung erfahren haben. Die Ausfälle in den Kohlenlieferungen sind soweit angängig durch Einschiebung von Koks und Briketts ausgeglichen worden. Der Koks- und Brikettabsatz hat sowohl in der Gesamtmenge wie im arbeitstäglichen Durchschnitt das vormonatige Ergebnis überschritten. Im Vergleich zum Vormonat, der einen Fördertag weniger hatte, stellt sich das Ergebnis des Berichtsmonats wie folgt: Der rechnungsmäßige Absatz in Kohlen ist um 29 026 t gestiegen, im arbeitstäglichen Durchschnitt um 8188 t gleich 3,27 % gefallen; der Gesamtabsatz in Kohlen ist um 1684 t, im arbeitstäglichen Durchschnitt um 6383 t gleich 3,74 % gefallen; in Koks um 7236 t, im arbeitstäglichen Durchschnitt um 233 t gleich 0,31 % gestiegen; in Briketts um 23 776 t, im arbeitstäglichen Durchschnitt um

420 t gleich 3,38 % gestiegen. Der Eisenbahnversand hat sich bei günstigerer Wagengestellung ohne größere Störungen vollzogen; ebenso der Umschlagsverkehr in den Rheinhäfen. Der Versand über den Rhein-Weser- und Dortmund-Ems-Kanal hat infolge der bessern Wagengestellung für den Eisenbahnversand gegen den Vormonat eine Abschwächung erfahren.

Österreich.

— **Eisenbahnerküchen.** Die „Österr. Eisenbahnzeitung" vom 1. d. M. schreibt: Die Deutschösterreichische Eisenbahnbeamtenverein hat mit Unterstützung des Eisenbahnministeriums die Errichtung von Eisenbahnerküchen eingeleitet. Die erste dieser Kriegsküchen ist unter dem Schutze der Gattin des Eisenbahnministers, Baronin Forster, auf dem Westbahnhof in den früheren Räumen des Eisenbahnmuseums bereits errichtet worden. Um den Preis von 1,50 Kr. wird dort ein einfacher Mittagstisch, bestehend aus Suppe, Gemüse und Rindfleisch (an fleischlosen Tagen Ersatzspeisen) verabreicht werden. Die Errichtung mehrerer solcher Kriegsküchen, unter anderen einer solchen zwischen Nord- und Nordwestbahnhof, steht in Vorbereitung. (Siehe hierüber die Mitteilung in Nr. 62, S. 741 d. Ztg.) Die Anregung zu dieser wohltätigen Einführung ist von der rührigen Frau des Inspektors Plohn (Tariferstellungs- und Abrechnungsbureau der k. k. Staatsbahnen) ausgegangen, die auch mit unermüdlichem Eifer die Vorbereitungs- und Druchführungsarbeiten leitet.

Die Staatsbahndirektion Wien hat die „Kantineure" im Hauptzollamt und in der Station Hütteldorf-Hacking verpflichtet, bis auf weiteres allen Bediensteten nachfolgende Preisbegünstigungen einzuräumen: Ein ganzes Mittagessen, bestehend aus Suppe, Rindfleisch und Gemüse 1,20 K., Suppe und Mehlspeise 60 Heller, Suppe und Gemüse gemischt 40 Heller; Nachtmahl bestehend aus Fleischgulyas, große Portion 1 K., kleine Portion 70 Heller, Erdäpfelgulyas oder Gemüse gemischt 30 Heller, Mehlspeise 50 Heller.

Ferner wurde eine Personalküchen-Ausgabestelle errichtet, in der die Bediensteten schwarzen Kaffee für 6 Heller, Kartoffel- oder Nährhefesuppe für 6 Heller und ein Stück Brot zur Suppe oder zum Kaffee ohne Brotmarke für 4 Heller verabfolgt erhalten.

Übrige europäische Länder.

— **Winterfahrplan und amtliches Kursbuch für die Bahnen auf dem westlichen Kriegsschauplatz.** Zum 1. Oktober wird auf den Linien des besetzten westlichen Gebiets der Winterfahrplan eingeführt. Das amtliche Kursbuch und der Aushang-Fahrplan werden von der Militär-Generaldirektion Brüssel neu herausgegeben. Das amtliche Kursbuch ist zum Preis von 50 ₰ an den Fahrkartenschaltern des besetzten Gebiets und im Buchhandel käuflich zu haben. Wie in der Heimat werden auch im besetzten Gebiete zur Wiedereinführung der Mitteleuropäischen Zeit die Uhren in der Nacht vom 30. September zum 1. Oktober um 1 Uhr auf 12 Uhr zurückgestellt; die hiermit zusammenhängenden Fahrplanänderungen werden durch Aushang auf den Bahnhöfen rechtzeitig bekanntgegeben. Folgende mit dem Fahrplanwechsel eintretende Änderungen seien hervorgehoben:

Schnellzug D 413 Lille-Cöln erhält eine erheblich frühere Lage, Lille Nord ab 9.16 vorm., Brüssel Nord an 11.48, ab 12.06, Lüttich Hbf. an 2.19, ab 2.29, Herbesthal an 3.40, ab 4.17, Cöln Hbf. an 5.55 mit guten Anschlüssen nach Dortmund an 8.30, Hannover an 12.50, Frankfurt (Main) an 10.57, München an 7.33 früh. Die Anschlußverbindung Ostende-Gent-Brüssel bleibt durch früher gelegten Personenzug 1430 Ostende ab 7.57, Brüssel Nord an 11.57 bestehen. Auf der Strecke Lille-Brüssel-Herbesthal sind die Personenzugverbindungen verbessert. So erhält Zug 1180 nach Herbesthal, Brüssel Nord ab 12.34, Anschluß mit Zug 1592, von Lille Nord ab 7.38, Brüssel Nord an 12.07 und trifft um 6.30 abds. in Herbesthal im Anschluß nach Cöln (an 9.50) ein. Personenzug 1172 verläßt Brüssel Nord um 6.37 und erreicht in Herbesthal (an 11.58) noch den Personenzug nach Cöln (an 3.05). Die Fahrdauer ist hier um 2 Stunden gekürzt. Für Zug 1190 (z. Zt. Brüssel Nord ab 2.15) hat sich durch Späterlegung ebenfalls eine weitere durchgehende Personenzugverbindung nach Herbesthal mit Fortsetzung nach Aachen, Düsseldorf und Elberfeld herstellen lassen: Brüssel Nord ab 5.00, Herbesthal an 10.24. In der Richtung Herbesthal-Brüssel ergeben sich gleich gute Verbindungen mit den Zügen 1171 Herbesthal ab 5.26, Brüssel Nord an 10.08, 1191 Herbesthal ab 12.40, Brüssel Nord an 5.32, 1201 Herbesthal ab 4.18, Brüssel Nord an 8.30 und 2671/1211 Herbesthal ab 7.45, Brüssel Nord an 12.41.

Die frühe Lage des Personenzuges 1602 Lille Nord ab 6.50 Brüssel Nord an 10.34 ermöglicht in Brüssel Nord den Übergang auf die Schnellzüge D 59 nach Luxemburg-Stuttgart-München und 375 nach Antwerpen. Schnellzug 371 Brüssel Nord ab 4.25, Antwerpen an 5.29 verkehrt im Anschluß an Pz. 1019 Antwerpen ab 5.40, Eschen an 5.46, Richtung Rosendaahl früher. Zwischen Brüssel und Charleroi sind die Schnellzüge durch Fortfall einiger Aufenthalte beschleunigt, dafür ist ein neues Personenzugpaar Charleroi Süd ab 6.20 früh, Brüssel Süd an 8.18, ab 6.50 abds., Charleroi Süd an 10.07 abds., vorgesehen, so daß auch die an der Strecke gelegenen kleineren Orte günstige Verbindungen mit Brüssel haben. Mit der Früherlegung des Zuges 1320 nach Luxemburg (Brüssel Nord ab 7.00, Namur an 9.45) werden in Ottignies die Anschlüsse an die ersten Morgenzüge nach und von Baulers und Mons erreicht. Im Verkehr zwischen Deutschland und Beverloo über Herbesthal ist eine gute Verbindung eingerichtet mit den Zügen D 12/1095/2179 Herbesthal ab 7.40, Beverloo an 11.49. Auf der Strecke Brüssel-Mons-Hirson ist ein neues Schnellzugpaar vorgesehen: Brüssel Nord ab 5.45, Mons an 7.06, Hirson an 8.54, Hirson ab 9.13, Mons ab 10.57, Brüssel Nord an 12.14. Die Verbesserungen kommen vorwiegend auch der raschen Beförderung der Post, der Tagespresse, sowie des Eilgut- und Gepäckverkehrs zustatten. Der Arbeiterverkehr nach und von den Werkstätten sowie nach und von industriellen Gebieten ist ebenfalls den Bedürfnissen entsprechend verbessert worden.

— **Frankreichs Kohlenversorgung.** Die „Köln. Ztg." schreibt: Das Gesetz vom 22. April 1916 ermächtigt die französische Regierung, für die Kohle Höchstpreise festzusetzen. Das hat der sozialistische Arbeitsminister Sembat in der Weise getan, daß er das Mittel aus den Handelspreisen der französischen und der englischen Kohle als solchen Höchspreis erklärt hat. Die französische Kohle kostet frei Zeche 40 bis 45 Fr. die Tonne, die englische frei französischen Nordhafen 90 bis 95 Fr. Sembats Höchstpreis ist danach 75 Fr., wozu noch die Fracht und sonstigen Kosten bis zur französischen Verbrauchsstelle kommen. Von der Spannung hatten und haben noch den Nutzen die Großverbraucher, alo vor allem die Industriellen und die Kohlenhändler. Die Kleinen waren deren Gnade überantwortet. Darum hat Sembat für den Kleinverbrauch der Hausbrandkohle ein neues Gesetz ausgearbeitet und am 15. der Kammer unterbreitet, worüber Ch. Boutet nach mündlichen Erläuterungen Sembats in der Humanité (vom 16.) die folgende Mitteilungen macht: Bezirks- (Departements-) Ämter mit dem Rechte juristischer Personen, die aus dem Regierungspräsidenten (Präfekten), dem Bürgermeister des Bezirkhauptorts, sowie der Handelskammer bestehen, erhalten von der Regierung die Kohle zu dem Durchschnitspreise von 75 Fr. und verkaufen sie mit dem Zuschlag für Fracht und sonstige Selbstkosten an die Kleinverbraucher. Da man hierbei auf einen Monatsverbrauch von 250 000 bis 300 000 t rechnet, legt der Staat monatlich 7 500 000 Fr. zu, woraus folgt, daß es sich um englische Kohle handelt (die französische hat sich schon vor dem Gesetz vom 22. April durch langfristige Verträge die französische Großindustrie gesichert.) Die Zufuhr der englischen Kohle ist gegen 1915 gestiegen. Vom Mai bis einschließlich August war sie 1916 mit 7 924 582 t um 732 122, also fast um 10 %, höher als 1915. — Die französische Hausbrandkohle ist mit 80 bis 90 Fr. die Tonne (64 bis 72 ℳ), um mehr als das Doppelte teurer als die deutsche.

— **Bau einer Postbahnanlage in London.** Durch das Staatshaushalts-Gesetz von 1913 wurde dem englischen Generalpostmeister die Genehmigung erteilt, eine unterirdische elektrische Bahn zur Beförderung der Post zwischen den Londoner Stadtteilen Paddington und Whitechapel mit sechs Zwischenstationen anzulegen. Zunächst ist eine Probestrecke gebaut worden um festzustellen, ob die in Aussicht genommenen Fahrzeuge sich für den Betrieb eignen, ob namentlich die geplanten Krümmungen nicht zu scharf und die geplanten Neigungen nicht zu steil wären. Nachdem der Versuch ein befriedigendes Ergebnis gehabt hatte, sind die Arbeiten zum Bau der Postbahn trotz des Krieges begonnen worden. Der Tunnelbau ist an acht Stellen zugleich in Angriff genommen. Die Arbeiten haben sehr unter dem Krieg zu leiden: einerseits fehlt es an Arbeitskräften, anderseits hat es Schwierigkeiten, die nötigen Baustoffe heranzuschaffen.

— **Wichtige Eisenbahnbauten in Rußland.** Der Bote für die Verkehrsanstalten — das amtliche Blatt des betreffenden Ministeriums — teilt in seiner Nr. 27 vom 2./15. Juli d. J. mit, daß das Ministerkomitee auf den Antrag des Ministers der Verkehrsanstalten beschlossen habe, sogleich 40 580 550 Rbl. zur Verfügung zu stellen, um die folgenden Bauten auszuführen: a) Erbauung eines zweiten Gleises auf der Strecke Danilow-Choshaje wo-Alexandrow 209 W. (= 223 km); b) Neubau der Strecke Danilow-Bui, etwa 75 W. (= 80 km); c) Erbauung eines zweiten Gleises auf der Teilstrecke der Ssamara-Slatoust-Bahn Tschischmy-Ssimskaja 173 W. (= 184 km). Der letztgenannte

Ausbau hat den offenbaren Zweck, der wichtigen Verbindungslinie Tscheljäbinsk-Ssamara, über die ein Teil des sibirischen Verkehrs nach Moskau geleitet wird, eine höhere Leistungsfähigkeit zu verleihen. Es tritt mit jedem Jahre immer deutlicher hervor, und dies namentlich in den beiden Kriegsjahren besonders scharf, daß die Leistungsfähigkeit der Bahnen, auf denen sich der sibirische Verkehr sammelt, nicht den Anforderungen entspricht, die dringend erfüllt werden müssen, um nicht Stauungen zu veranlassen, die wiederum bedenklich störend auf die Verkehrsabwicklung der großen Sibirischen Bahn rückwirken müßten. Weitaus wichtiger sind die zu a) und b) beschlossenen Bauten. Ein Blick auf die Eisenbahnkarte lehrt schon, daß es sich hier um eine Verkehrsableitung von der Linie Tjumen-Jekaterinburg-Perm-Wjätka-Wologda-Petersburg nach Moskau handelt. Zu dem Zwecke muß zunächst die kurze Strecke Bui (Stat. an der Strecke Wologda-Wjätka) nach Danilow (Stat. an der Strecke Wologda-Jaroslawl) erbaut werden. Da nun durch diese Verbindungslinie mit Sicherheit ein lebhafterer Warenzustrom über Danilow-Jaroslawl nach Moskau zu erwarten ist, so ergab sich die Notwendigkeit der Erhöhung der Leistungsfähigkeit dieser zurzeit schon sehr stark belasteten Strecke als unvermeidliche Folge. Nach Herstellung der Verbindung Bui-Danilow würde der Wettbewerb zwischen den beiden Residenzen wieder eine Wendung zu Gunsten Moskaus erhalten haben, die schneller für letzteres bemerkbar werden müßte, als die Wirkung erhoffen läßt, die die Fertigstellung der großen Linie Moskau-Arsamass-Kasan-Jekaterinburg voraussichtlich ausüben wird. Soweit übrigens zurzeit Nachrichten über die Verkehrsentwickelung auf den hier in Frage kommenden Bahnen vorliegen, ist die Linie Petersburg-Perm ganz außerordentlich stark belastet. Dieser lebhafte Verkehr ist aber nicht nur durch den Krieg hervorgerufen, der eine erheblich stärkere Zufuhr nach Petersburg, namentlich auf dem Wege von Wladiwostok notwendig machte, sondern er bestand schon vorher und ist nur noch bis an die Grenze der Leistungsfähigkeit der Bahn gestiegen. Es wird daher die Ableitung eines Teiles des Verkehrs auch nach dem Kriege einen günstigen Einfluß auf die glatte Abwickelung des Betriebes ausüben. Nach Herstellung der Bahn Bui-Danilow würde dann nur noch die kurze Strecke Danilow-Rybinsk, etwa 75 W. (= 80 km), fehlen, um von der Bahn Wjätka-Wologda eine neue Verbindung nach Petersburg zu gewinnen. Der wichtige Punkt Rybinsk, an dem die gesamte Wolgaschiffahrt sich sammelt, um von dort durch das „Marien-System" Petersburg zu erreichen, wird durch den Bau der Bahn Rybinsk-Petersburg, der bereits im Gange ist, an Bedeutung noch gewinnen, so daß sich hier in der nächsten Zeit aller Voraussicht nach ein wichtiger Verkehrspunkt entwickeln wird. m.

— **Neue russische Eisenbahnanleihe.** Die Bedingungen dieser 50 Millionen Rubel betragenden Anleihe wurden laut „Nowoje Wremja" vom Finanzminister nunmehr dem Finanzkomitee vorgelegt. Der Ausgabepreis wird zwischen 73¾ und 74 % festgesetzt werden. Die Anleihe soll in der Weise verteilt werden, daß erhalten, Millionen Rubel, die Bahn: Atschinsk-Minusinsk Sibirien) 9, Bessarabische 30, Wolgo-Bugulminsk 20, Koltschuginsk 42, Krim 30, Kulundinsk 15, Moskau-Windau-Rybinsk 74, Mlonzek 15, Rjäsan-Uralsk 20, Tokmaksk 25, Troizk 32, Tschernomorsk (Schwarzmeer) 38. Die Unterzeichnung der Bedingungen soll demnächst erfolgen.

Fremde Erdteile.

— **Umbau des Welland-Kanals.** Zur Verbindung des Erie- und des Ontariosees wurde in den siebziger Jahren des vorigen Jahrhunderts der Welland-Kanal durch die Niagara-Halbinsel gebaut. Als er 1881 eröffnet wurde, glaubte man, ein unübertreffliches Werk für alle Zeiten geschaffen zu haben, jetzt aber, also nach nur 35 Jahren, hat sich schon seine vollständige Unzulänglichkeit herausgestellt, und die kanadische Regierung hat sich daher zu einem umfassenden Erweiterungsbau entschließen müssen. Der Umfang der dabei auszuführenden Arbeiten geht schon daraus hervor, daß sie mit 50 Millionen Dollars veranschlagt sind. Der Umbau wird aus dem Kanal einen Großschiffahrtsweg machen, und die Häfen Fort William und Port Arthur am Oberen See werden dadurch für Seeschiffe zugänglich. Ohne den Krieg wäre die Vollendung der Arbeiten 1918 zu erwarten gewesen; nunmehr wird sie sich noch um einige Jahre hinausziehen. Die Mindestwassertiefe soll auf 7,9 m gebracht werden, doch sollen die Bauwerke so angelegt werden, daß eine spätere Vertiefung auf etwa 9 m möglich ist. Der Höhenunterschied zwischen den beiden Seen beträgt rd. 102 m; zu seiner Überwindung sollen sieben Schleusen von je 282 m Länge und 28 m Breite gebaut werden.

— **Untergrundbahn in Buenos Aires.** Im vergangenen Februar ist in Buenos Aires die zweite Untergrundstrecke eröffnet worden, nämlich die Güterbahn der Buenos Aires-Westbahn, die deren Bahnhof Once mit dem Hafen verbindet. An der Eröffnungsfahrt nahmen der Minister der öffentlichen Arbeiten und Finanzen, der Oberbürgermeister, der Polizeipräsident sowie die Direktoren der Eisenbahngsellschaft teil.

Allgemeines.

— **„Ladekommandos".** Aus dem Felde wird der „Köln. Ztg." geschrieben: Gewaltige Mengen von Material aller Art verbraucht tagtäglich der Stellungskrieg mit seinen vielerlei Deckungen und Befestigungen und eine Riesensumme menschlicher Arbeitsleistung. Da werden Gräben ausgeworfen, Unterstände mit Eisenschienen, Baumstämmen und Bohlen „bombensicher" gemacht, Geschützstände überdeckt gegen Fliegersicht, Stollen in die Erde getrieben, Blockhäuser und Betonbauten errichtet, der Stacheldraht in unübersehbaren Ketten ausgespannt, daß er sich wie ein schmaler Fluß vor den Grabenstellungen hinzieht. Der kleine Bahnhof, ein paar Kilometer hinter der Front, ist zu einer Bedeutung gekommen und ein Verkehrsmittel geworden, wie er es sich in Friedenszeiten nie hätte träumen lassen. Aufgetürmt liegt längs dem Bahndamm in hohen Stapeln das Material von Holz und Eisen. In der Dunkelheit hebt die Arbeit an und das Aufladen. Die kleine Wohnung des Vorstehers ist nun Schreibstube des Pionierparks, wo die Truppführer der Ladekommandos sich ihre Anweisungen holen. Die Nacht hängt vor den Augen wie eine davorgepreßte Hand, schattenhaft tauchen die Erscheinungen auf Augenblicke aus der Ungewißheit des Dunkels auf, darin sie zu zerfließen scheinen, Wagen, lange, lange Reihen. Kräftige Zugpferde, Karren, Kastenwagen aller Art. Der Motor eines Autos rasselt, und man hört Huftrappeln scheuender Pferde. Wie irrende Lichter huschen Blendlaternen, kurz aufleuchtend, über den Bahnsteig. Trifft der jähe Lichtschein das Auge, so nimmt er das Sehvermögen fast für ein paar Minuten, während die Nacht doppelt schwarz und undurchdringlich vor dem Blick steht. Man drückt sich zur Seite, um nicht von einem Fuhrwerk niedergerissen zu werden, dessen Knirschen und Rütteln man hört, ohne es noch gewahr zu werden. Und dazwischen, zwischen dem Knarren und Pferdetrappeln, den Ausrufen vorüberkommender Ablösungen, jene schnaufenden, keuchenden Stimmen angestrengter Arbeit . . . Eisen klirrt, auf Eisen geschoben, unterdrückte Flüche, befehlende, ermunternde Rufe . . . Die Ladekommandos sind in Tätigkeit, schultern die Zentnerlast der Schienen oder zerren mit Stricken die Eichstämme empor die Böschung auf die Wagen . . . Nun die Fahrt in Stellung. Bis zur vordersten Postierung, und durch die zerschossenen Dörfer, deren ausgebrannte, zerfetzte Mauern in der Finsternis seltsam lebend aussehen, wie verzerrte Gesichter. Autos fauchen eisenrasselnd vorüber mit abgeblendeten Lichtern. Vom Bahnhof schüttern die Wagen die Fahrstraßen entlang noch in endlos geschlossener Kette, sie teilen sich auch an den Kreuzwegen. . . . Gleich zuckenden Blitzen bricht es durch die Dunkelheit, wenn feindliche Batterien abschießen. Leuchtkugeln steigen und flammen auf in strahlendem Schein, daß das Geäste der Chausseebäume silbrig blinkt und ein fahles Licht wie glänzender Nebel über Feld und Wiese schwebt. Grell hämmern Maschinengewehre, und ihre Schläge sind hart, wie schmerzend, in der schweigenden Ruhe der Nacht. Bergabwärts rattern die Wagen zum Ziel, das ist das Dorf, hart hinter der Grabenlinie, an dessen großen Unterständen eifrig gearbeitet wird. . . . .

Rechtspflege.

— **Der Einwand höherer Gewalt bei einem Eisenbahnunfall infolge Bewußtseinsstörung des Verletzten.** (Entscheidung des deutschen Reichsgerichts vom 3. Juli 1916, VI. 145/16.) Eigenes Verschulden des Verletzten bei einem Eisenbahnbetriebsunfall oder höhere Gewalt schließen nach dem Reichshaftpflichtgesetz die Schadensersatzpflicht der Bahn aus. Über die Frage, unter welchen Voraussetzungen der Einwand höherer Gewalt begründet ist, wenn infolge von Bewußtseinsstörung (geistiger Benommenheit) jemand auf den Bahnkörper gerät und dort von einem Zuge überfahren wird, äußert sich die folgende Reichsgerichts-Entscheidung:

Der Zimmermann H. wurde am Abend des 24. November 1910 zwischen 10 und 11 Uhr in der Nähe der Haltestelle Blumenkamp (Westfalen) von einem Personenzuge der Preußischen Staatsbahn überfahren und verletzt; es mußte ihm der linke Fuß abgenommen werden. Er will durch den Unfall gänzlich erwerbsunfähig geworden sein und verlangt mit der vorliegenden Klage vom Preußischen Eisenbahnfiskus als Schadensersatz eine jährliche Rente von 1800 Mark. Der Beklagte wendet, da der Kläger infolge einer geistigen Benommenheit auf den Bahn-

damm geraten sein will, ein, der Unfall beruhe auf höherer Gewalt.

Vom Landgericht Essen wurde die Klage abgewiesen. Das Oberlandesgericht Hamm machte die Entscheidung von einem Eide des Klägers abhängig, daß er nicht absichtlich und mit Bewußtsein den Bahnkörper betreten habe. Auf die hiergegen vom beklagten Eisenbahnfiskus eingelegte Revision hat das Reichsgericht dieses Urteil aufgehoben und die Sache an einen andern Senat des Oberlandesgerichts zurückverwiesen. Die interessanten Entscheidungsgründe des Reichsgerichts führen aus: Das Oberlandesgericht hat die Einrede der höheren Gewalt mit der Erwägung abgewiesen, daß es dazu insbesondere an der notwendigen Voraussetzung fehle, „daß das schädigende Ereignis (das Betreten des Bahnkörpers durch den infolge geistiger Benommenheit bis zu einem gewissen Grade willensunfreien Kläger) auch bei den zweckmäßigsten, den wirtschaftlichen Erfolg des Unternehmens nicht vollständig ausschließenden Einrichtungen durch menschliche Kraft und Sorgfalt nicht abgewendet werden konnte; im vorliegenden Falle würde sich ein sicherer Abschluß, der den Kläger von dem Besteigen des Bahndammes abzuhalten ausgereicht hätte, schon durch das Durchziehen eines oder mehrerer Drähte durch die vorhandene Hecke haben erreichen lassen. Diese Erwägungen des Oberlandesgerichts erschöpfen nicht die für die Bejahung oder Verneinung des Vorhandenseins höherer Gewalt maßgebenden rechtlichen Gesichtspunkte. Höhere Gewalt im Sinne des § 1 Reichshaftpflichtgesetzes ist im allgemeinen ein von außerhalb des Eisenbahnbetriebes wirkendes Ereignis, das nach menschlicher Erfahrung nicht vorauszusehen ist und nicht erwartet wird, und dessen Eintritt auch bei den zweckmäßigsten Einrichtungen durch menschliche Kraft und Sorgfalt nicht abgewendet werden kann. Wenn eine dritte Person, die mit dem Eisenbahnbetrieb nichts zu tun hat, den Eisenbahnkörper betritt und von einem heranfahrenden Eisenbahnzuge verletzt wird, so handelt es sich gewiß um ein von außerhalb des Eisenbahnbetriebes wirkendes Ereignis. Die Handlungsweise der dritten Person, die dem Verbote zuwider den Bahndamm beschreitet, ist schuldhaft, wenn sie mit Bewußtsein handelt; sie kann als höhere Gewalt erscheinen, wenn die Person unfrei in einer Störung des Bewußtseins handelt. Ob es sich dagegen um ein außergewöhnliches Ereignis handelt, das nach menschlicher Erfahrung nicht vorauszusehen und zu erwarten war, und weiter ob dem Betriebsunternehmer zuzumuten war, durch Sicherungseinrichtungen die Gefahr von Unfällen überhaupt abzuwenden, richtet sich wesentlich nach den örtlichen Verhältnissen und kann nicht allgemeinhin entschieden werden. Das Reichsgericht hat bereits in früheren Entscheidungen auf den Unterschied zwischen dem auf öffentlichen Verkehrsstraßen sich bewegenden Betrieb der Straßenbahnen und dem auf besonderem Bahnkörper, von dem jeder Verkehr ferngehalten wird, stattfindenden Eisenbahnbetrieb für die Frage, ob höhere Gewalt vorliegt oder nicht, hingewiesen. Was bei dem Straßenbahnbetriebe jeden Tag sich ereignen kann und womit deshalb nach der Erfahrung gerechnet werden muß, daß Unachtsame oder Betrunkene oder geistesgestörte Personen oder namentlich Kinder sich in gefährliche Berührung mit dem Straßenbahnbetriebe bringen, kann bei dem Eisenbahnbetriebe auf abgesondertem Bahnkörper als ein außergewöhnliches Ereignis angesprochen werden, mit dem nicht zu rechnen war. Das Reichsgericht hat ferner auch ausgesprochen, daß dem Betriebsunternehmer der Eisenbahn keineswegs angesonnen werden kann, unbedingt wirkungsvolle Vorkehrungen gegen alle möglichen Eisenbahnunfälle zu treffen und den Bahnkörper etwa in dessen ganzer Ausdehnung oder auch nur, wenn in der Nähe öffentliche Wege laufen, durch Errichtung von Mauern, Zäunen oder dichten Hecken abzusondern, selbst wenn durch diese Einrichtungen der wirtschaftliche Erfolg der Unternehmung noch nicht in Frage gestellt würde. Von den zweckmäßigsten Einrichtungen, die zu fordern sind, kann nur da gesprochen werden, wo solche Einrichtungen überhaupt noch einen vernünftigen Zweck haben. Im gegebenen Falle ist die Frage, ob die örtlichen Verhältnisse, insbesondere der Verkehr auf dem angrenzenden Kommunalwege und die Nähe der Haltestelle, eine Absonderung des Bahnkörpers durch Einrichtungen, die das Betreten des Bahnkörpers durch Dritte wirksam zu verhindern geeignet waren, angebracht erscheinen ließen, von dem Oberlandesgericht nicht geprüft worden. Darauf aber kommt es an. Wenn es nicht selten vorkam, daß Personen trotz der vorhandenen, aber nicht vollständig dichten Absperrung durch die Hecke oder durch die offen gelassene Pforte an der Wegbiegung den Bahndamm betraten, sei es, um sich den Weg abzukürzen, sei es, weil der öffentliche Weg sich in schlechtem Zustand befand, dann würde der Beklagte auf höhere Gewalt sich überhaupt nicht mehr berufen können, wenn ein Mensch in einem Zustand der Bewußtlosigkeit, der ein Verschulden ausschloß, auf den Bahnkörper geraten war; denn das Betreten des Bahnkörpers durch betriebsfremde Personen war dann für ihn kein außergewöhnliches Ereignis mehr, mit dem nach menschlicher Voraussicht nicht zu rechnen war. Auch wenn das Betreten des Bahnkörpers durch Unberufene aber nach der Erfahrung als außergewöhnliches Ereignis anzusehen gewesen wäre, auf das der Beklagte nicht zu rechnen brauchte, dergestalt, daß das Ereignis als höhere Gewalt an sich erscheinen mochte, soweit das Betreten durch willensunfreie Personen erfolgte, kommt es weiter darauf an, ob nicht wenigstens der Verkehr auf dem angrenzenden Kommunalwege neben dem Bahndamm so rege war, daß an ein Betreten des Bahnkörpers von da aus immerhin gedacht werden mußte, so daß eine sichere Absperrung innerhalb jener äußersten Sorgfalt gelegen haben würde, deren Anwendung dem Betriebsunternehmer erst gestattete, sich auf höhere Gewalt überhaupt zu berufen. War dagegen der Verkehr auf jenem Wege schlechthin gering und ein Besteigen des Bahnkörpers von da aus weder bisher beobachtet worden, noch nach den Verkehrs- oder Wegeverhältnissen oder nach dem Zustande des Bahnkörpers zu erwarten, so würde in diesem Fall eine weitere Absonderung des Bahnkörpers von dem Kommunalwege, als sie vorhanden war, auch nicht als Zweckmäßigkeitsmaßregel nach dem Maßstabe der äußersten Sorgfalt vom Beklagten gefordert werden können. Hierüber muß das Oberlandesgericht noch weitere Feststellungen treffen.

Bücherschau.

— **Handbuch der Holzkonservierung.** Herausgegeben von Marineoberbaurat Ernst Troschel-Berlin unter Mitwirkung von Eisenbahnbau- und Betriebsinspektor a. D. E. Biedermann-Berlin-Charlottenburg; ehem. Direktor der Königl. Eisenbahn-Versuchsanstalt Dr. J. Dehnst-Berlin-Schmargendorf; Oberförster Dr. A. Dengler-Reinhausen bei Göttingen; Prof. Dr. Eckstein-Eberswalde; Prof. Dr. R. Falk-Hann.-Münden; Regierungsbaumeister a. D. O. v. Haselberg-Berlin; k. u. k. Hauptmann der Pioniertruppe B. Malenkovic-Wien; Dr. Ing. Fr. Moll-Berlin-Südende; Dr. Fr. Peters-Berlin; † Dr. Fr. Pfenning-Berlin; Ingenieur R. Sodemann-Hamburg-Wandsbek; Direktor K. H. Wolman-Berlin. Mit 220 Textabbildungen. Berlin 1916. Verlag von Julius Springer. Preis 18 ℳ, gebunden 19,60 ℳ.

Der Herausgeber des vorliegenden Werkes erscheint als der berufene Vertreter der im Titel bezeichneten Sonderwissenschaft; er hat sich u. a. in den Kolonien mit der Beobachtung der dortigen Holzschädlinge eingehend beschäftigen können. Allzufrüh hat der verdienstvolle Forscher sein erfolgreiches Streben aufgeben müssen; auch das Erscheinen seines Werkes sollte er nicht mehr erleben, wie einer seiner Mitarbeiter, Dr. Fr. Pfenning, ist auch er auf dem Felde der Ehre gefallen. Wohl nicht lange vor seinem Tode hat Troschel für sein inhaltsreiches Werk die folgende, die Herausgabe näher begründende Einleitung für das Gleitwort entworfen:

„Vor 30 Jahren erschien „Die Konservierung des Holzes“ von Heinzerling, ein Buch, das alle damals bekannten Gebiete der Holzkonservierung umfaßte. Eine Neuauflage ist seit dieser Zeit nicht erschienen, obwohl inzwischen der Holzkonservierung neue Gebiete erschlossen sind und die Imprägniertechnik dank der wissenschaftlichen Erforschung der Holzzerstörer und ihrer unheilvollen Tätigkeit große Fortschritte gemacht hat. Ich habe es daher unternommen, ein dem jetzigen Standpunkt der Wissenschaft entsprechendes „Handbuch der Holzkonservierung“ herauszugeben und habe mich dabei nicht nur auf die Verhältnisse in Deutschland beschränkt, sondern versucht, schon unserer Kolonien wegen, auch die übrigen Länder unseres Planeten in den Kreis der Betrachtungen mit einzubeziehen. Unterstützt wurde ich bei meinem Unternehmen durch Beiträge namhafter Fachgelehrter und Fachmänner der Holzkonservierung, von denen ein jeder aus seinem Sondergebiet geschöpft und seinem Beitrage eine besondere, persönliche Note gegeben hat. Die bei dieser Behandlung des Stoffes durch verschiedene Mitarbeiter unvermeidlichen kleinen Wiederholungen habe ich gern in Kauf genommen gegen den Vorteil einer sachkundigen Bearbeitung der einzelnen Gebiete.“ Das Geleitwort ist später durch Baurat a. D. Scheibe vervollständigt worden, der zeigt, wie es dem Herausgeber gelungen ist, in erschöpfender Vorführung des Stoffes die naturwissenschaftliche Forschung mit der angewandten Technik zu verknüpfen.

Im ersten Teil werden wir mit dem Aufbau des Holzes, seiner Entstehung, seinem Wachstum und dann auch mit den zahlreichen zerstörenden Einflüssen bekannt gemacht, die atmosphärisch-klimatischer, mechanischer und chemischer Art sein oder von Holzschädlingen ausgehen können; über die praktisch wichtigen Holzzerstörer und ihre Beziehungen zueinander ist eine Übersicht gegeben. Gute photographische Aufnahmen zeigen die Verheerungen, die durch Hausschwamm, Trockenfäule, Lagerfäule, durch Grubenschwamm, Blaufäule und schließ-

ich auch durch Land- und Wassertiere hervorgerufen werden können.

Der Bekämpfung all dieser schädlichen Einflüsse ist der zweite Teil gewidmet. Wir lernen die vorbeugenden Mittel kennen, soweit uns solche die Wissenschaft bisher an die Hand gegeben hat, ebenso die Art der Vorbehandlung des Holzes im Walde am lebenden Baum, sowie bei und nach der Fällung; die von der preußischen Staatsbahn herausgegebenen Abnahmebestimmungen sind mitgeteilt. Besonders hervorzuheben sind die Abschnitte über die verschiedenen Erhaltungsverfahren, die ohne und mit Zuhilfenahme antiseptischer Mittel und maschinellen Vorrichtungen erfolgen können. Den neuzeitlichen Tränkungsarten, den verschiedenen Verfahren der Spartränkung und den Erhaltungsmitteln an sich ist selbstverständlich ein breiter Raum gewidmet. Einige im Betriebe stehende Imprägnierungsanstalten sind im Bilde vorgeführt; in einer Skizze ist die Einrichtung eines modernen mit Vakuum und Druck arbeitenden Imprägnierungswerkes dargestellt. Die Mittel und Verfahren zur Holzkonservierung sind in Tabellenform auf einer besonderen Tafel zusammengestellt, die die Zeit von 1700 bis 1876 umfaßt; eine Übersicht über die Patentliteratur schließt sich an.

Wie sich rohe und konservierte Hölzer gegen äußere Einwirkungen verhalten, ist aus dem dritten Teil des Buches zu ersehen.

Daß auch in diesem Werke der den Lesern dieser Zeitung bekannte, noch schwebende Streit zwischen den Verfechtern der Holz- und Eisenschwelle aufleben würde, war vorauszusehen. So ist es auch verständlich, wenn ein überzeugter Anhänger der Holzschwelle auch an dieser Stelle dafür eintritt. Nach den Darlegungen des Bauinspektors Biedermann im vierten Teil des Werkes, dessen erster Abschnitt den Eisenbahn-Oberbau behandelt, hafteten der besonders von deutschen Eisenbahnverwaltungen lange begünstigten eisernen Langschwellen derartige technische Mängel an, daß der Langschwellen-Oberbau im Jahre 1889 lagen nach des Verfassers Angaben auf deutschen Bahnen 5618 km Gleise auf eisernen Langschwellen) jetzt fast ganz der Vergangenheit angehört. In betreff der eisernen Querschwellen lautet das Urteil im allgemeinen günstig; es ist zugegeben, daß durch langjährige Verbesserungen ihrer Formen und Befestigungsmittel, allerdings unter steter Vergrößerung ihres Gewichts, in einigen Eisenbahnländern Oberbauanordnungen durchgeführt werden konnten, die dem verbesserten Holzschwellenoberbau als technisch gleichwertig an die Seite gestellt werden dürfen. In einer kurzen Wirtschaftsbetrachtung wird indessen der teerölgetränkten Holzschwelle vor der Eisenschwelle der Vorrang eingeräumt. Der dritte Abschnitt bringt sodann noch eine Zusammenstellung über die Verbreitung der Holzschwelle in den Eisenbahnnetzen der Erde, aus der hervorgeht, daß die Holzschwelle, wie nicht anders zu erwarten, eine noch immer bei weitem größere Verbreitung hat, als die Eisenschwelle oder gar die Eisenbetonschwelle, von denen die letztere nach Ansicht des Verfassers im Straßenbahnoberbau noch eine hervorragende Rolle spielen dürfte.

Auf einige der zahlreichen sonstigen Anwendungsmöglichkeiten des Holzes in der Technik eingehend, bringt das Buch näheres über die Anordnung, Herstellung und Erhaltung der Stangen und Leitungsmaste, über die Verwendung und Erhaltung der Hölzer im Grubenbau, Wasserbau, Schiffbau, Hochbau, Straßenbau (Holzpflasterung) und Brückenbau; verschiedene andere, wenn auch kleinere Anwendungsgebiete sind gestreift. Mit einer Patentlisten-Zusammenstellung schließt das überaus wertvolle, 540 Seiten umfassende Werk, das sicherlich eine große Lücke in der Fachliteratur ausfüllen und weite Verbreitung finden dürfte. Zu loben sind auch die gute Aufmachung, der klare Druck und die zahlreichen guten Abbildungen. W. M.

— **Der Eisenbahner.** Kalender für das Jahr 1917. Verlag der Schriftenvertriebsanstalt G. m. b. H., Berlin, Alte Jakobstraße 129. Preis des Einzelexemplars 30 Pf. Der Kalender, dessen XXIII. Jahrgang für das Jahr 1917 vor kurzem erschienen ist, erfreut sich seit langem in den Kreisen der Eisenbahnbediensteten großer Beliebtheit und hat durch seine Darbietungen, die in gleicher Weise dem beruflichen wie dem allgemeinen Wissen und daneben der Unterhaltung und Zerstreuung zu dienen bemüht sind, im Laufe der Jahre eine treue Anhängerschaft erwerben. Außerdem alljährlich beigegebenen kleinen Wandkalender hat der neue Kalender als zeitgemäße Anlage ein in Buntdruck hergestelltes Kunstblatt, die deutschen Führer und Helden im Weltkriege darstellend, erhalten. Der textliche Inhalt steht, abgesehen von den üblichen Kalenderwerk, Ratschläge für das Haus und Beruf, humoristischen Beiträgen, Rätseln und dergleichen, naturgemäß stark unter dem Zeichen des Krieges. Den kleinen Abhandlungn ist ein Bild des Chefs des Feldeisenbahnwesens, Generalmajor Dr. phil. Dr.-Ing. Groener, vorangestellt mit einer kurzen textlichen Würdigung der Bedeutung dieses Mannes. Von dem weiteren Inhalt wäre zu erwähnen: Allerhand Eisenbahntechnisches; Allerlei Statistisches aus dem Eisenbahnwesen; Verwaltung und Betrieb der Eisenbahnen in den besetzten Gebieten mit 4 Abbildungen; Neuere Alpenerscheinungen; Zur neuen Arbeiterdienstordnung; die Bagdadbahn und ihre Bedeutung; Kriegsbeschädigtenfürsorge bei den preußisch-hessischen Staatsbahnen und den Reichsbahnen. Dem Büchelchen ist auch diesmal wieder eine recht weite Verbreitung zu wünschen, zumal es für den äußerst geringen Preis seinen Lesern eine Fülle anregenden Stoffes bietet.

— **Statistik des böhmischen Kohlenverkehrs im Jahre 1915.** Herausgeben von der Direktion der Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft in Teplitz-Schönau. Preis 2,50 K.

Von dieser wertvollen Statistik, durch deren Fortführung sich die Direktion der Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft ein großes Verdienst erwirbt, ist der 47. Jahrgang erschienen. Er umfaßt 234 Druckseiten und einen Anhang enthaltend eine Nachweisung der Braunkohlenverfrachtung in den Jahren 1901—1915 nach Verkehrsberichten und nach Empfangsbahnen des Inlandes geordnet. Eine dankenswerte Bereicherung hat der statistische Inhalt des Werkes durch Aufnahme der Statistik des böhmischen Steinkohlenverkehrs erfahren, so daß vom Jahre 1915 ab die gesamte Förderung und Verfrachtung sämtlicher von den Kohlenverbandstarifen berücksichtigten Kohlengebiete Böhmens darin nachgewiesen sind. Die diesjährige Statistik enthält demnach außer einer einleitenden allgemeinen Betrachtung über die Lage des österreichischen Kohlenbergbaues im Jahre 1915 in Abteilung A für Braunkohle die Kohlenförderung nach Revieren und nach Gewerkschaften bzw. Schächten; die Absatzgebiete und Jahresförderung, Kohlenabsatz und Verfrachtung nach Versandbahnen sowie nach in- und ausländischen Empfangsbahnen, je ein alphabetisches Verzeichnis der in- und ausländischen Empfangsstationen und deren Jahresempfangsmenge, eine Nachweisung der Braunkohlenverfrachtung nach Deutschland auf dem Wasserwege und des Braunkohlenversandes der beteiligten Aussig-Teplitzer und Buschtehrader Eisenbahn und der k. k. Staatsbahnen. In gleicher Einteilung bringt Abschnitt B die entsprechenden Angaben für die Förderung usw. der Steinkohlenreviere Mies, Pilsen, Prag und Schlan. Es folgt ein Verzeichnis der am . Juli d. J. in Geltung befindlichen Eisenbahntarife für den böhmischen Kohlenverkehr. Für die bisher in der Statistik aufgenommenen Tafel über den Umschlagverkehr in Deutschland vom Wasser zur Eisenbahn mit dem Verzeichnis der Empfangsstationen ermangelten für das Jahr 1915 die Unterlagen. Der besseren Übersichtlichkeit halber sind im alphabetischen Verzeichnisse der einzelnen Stationen zwecks Bezeichnung der Bahnzugehörigkeit mit Ordnungsnummern versehen worden, über deren Bedeutung ein Verzeichnis der Eisenbahnen mit ihren Ordnungsnummern Auskunft gibt.

Dem Inhalt der böhmischen Kohlenstatistik sind die Mitteilungen über die wirtschaftliche Lage des Braunkohlenbaus im nordwestlichen Böhmen in Nr. 74 S. 854 d. Ztg. entnommen. Darüber hinaus auf ihren Inhalt einzugehen verbietet hier der Raum; Zweck der obigen Ausführungen sollte nur sein, weitere interessierte Kreise auf den reichhaltigen Inhalt der Statistik aufmerksam zu machen.

Amtliche Mitteilungen der Geschäftsführenden Verwaltung.

Eröffnung von Stationen.

Eisenbahndirektionsbezirk Danzig. Am 1. Oktober d. J. wird der Bahnhof 4. Klasse Groß Teschendorf der Neubaustrecke Riesenburg-Miswalde für den Wagenladungsgüter- und Wagenladungstierverkehr eröffnet werden. Auf dem neuen Bahnhof ist eine hölzerne Viehladerampe vorhanden. Die Annahme und Auflieferung von Gegenständen, zu deren Ver- oder Entladung eine feste Rampe erforderlich ist, wie von Sprengstoffen ist ausgeschlossen.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Eisenbahndirektionsbezirk Saarbrücken. Am 1. Oktober d. Js. wird die zwischen den Stationen Wintersdorf (Kreis Trier) und Mesenich an der Bahnstrecke Irrel-Igel gelegene Station Metzdorf, die bisher dem Personen- und Gepäckverkehr diente, auch für die Abfertigung von Wagenladungs- und Stückgütern, Leichen und lebenden Tieren eröffnet werden. Die Abfertigung von Fahrzeugen, Sprengstoffen

stoffen und Gegenständen, zu deren Ver- und Entladung eine Kopframpe erforderlich ist, ist bis auf weiteres ausgeschlossen.

K. k. österreichische Staatsbahnen. Die bisher nur für den Personen-, Gepäck- und Eilgutverkehr, sowie für den Frachtenverkehr in Wagenladungen eröffnete Station Selz wird vom 1. Oktober d. Js. ab auch für den Frachtstückgutverkehr eröffnet werden. Im übrigen bleiben die Abfertigungsbefugnisse dieser Station unverändert.

Rundschreiben der Geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. I 79 vom 23. September d. J. an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend die Zusammenstellung der im Wege der schriftlichen Abstimmung bindend gewordenen Anträge sowie den Geschäftsbericht 1914/16 (abgesandt am 28. September d. J.).

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Nachruf.

Am 26. d. Mts. verschied nach langem schwerem Leiden der

Königliche Oberbaurat

Herr **Paul Ehrich,**

Mitglied der Königlichen Eisenbahndirektion.

Der Tod bedeutet für die Behörde einen überaus schweren Verlust. Lange Jahre hat der Verstorbene in rastlosem Eifer mit scharfem Blicke die schwierigen, im hiesigen Bezirk unablässig drängenden, rascheste Entschließung erfordernden Angelegenheiten des Güterzugfahrplans und der Wagengestellung unter vorbildlicher Einsetzung seiner ganzen Kraft bearbeitet und sich dementsprechend auch in den schwierigsten Betriebslagen erfolgreich bewährt. Bis zum letzten Atemzuge war ihm das Interesse des Königlichen Dienstes oberstes Gesetz.

Mit der Behörde trauert die große Zahl derer, die im dienstlichen und außerdienstlichen Verkehr mit ihm die seltenen Eigenschaften des Heimgegangenen zu würdigen Gelegenheit fanden. Sein Andenken wird unter uns in hohen Ehren fortleben.

Essen, den 27. September 1916. (1262)

Der Präsident
und die höheren Beamten der Königlichen Eisenbahndirektion.

2. Verkehrswiederaufnahme.

Die 1. K. K. Priv. Österr. Donau-Dampfschiffahrtsgesellschaft hat nunmehr ab 23. lfd. Mts. den Güterverkehr von und nach allen ihren Stationen der Donaustrecke von Regensburg bis Belgrad, sowie der Drau, Theiß, Save und des Begakanals eröffnet.

Regensburg, 23. September 1916. (1254)
Königliche Eisenbahndirektion.

Die Kgl. Ungar. Fluß- und Seeschiffahrts-Aktiengesellschaft hat nunmehr den gegenseitigen Güterverkehr ihrer sämtlichen Stationen der Strecke Regensburg-Wien-Budapest-Belgrad ohne Einschränkung eröffnet.

Gesperrt bleibt nur die auf der Strecke Baja-Apatin liegende Haltestelle Monostorszeg.

Regensburg, 27. September 1916. (1256)
Königliche Eisenbahndirektion.

3. Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 2. Oktober 1916 ist bei der Station Blumenthal (Seite 6 des Tarifs) der Vermerk: Zuschlag usw. zu streichen und dafür zu setzen: km 10. Die Entfernungen ergeben sich also durch Anstoß von 10 km an Grohn-Vegesack.

Ferner wird die Station Brenschelbach O. K. der bayerischen Staatsbahnen, pfälzisches Netz, in den Tarif aufgenommen. Die Entfernungen sind durch Anstoß von 16 km an Zweibrücken zu bilden.

Die Verkehrsleitung ist die gleiche wie mit Zweibrücken.

Hannover, 27. September 1916. (1255)
Königliche Eisenbahndirektion.

Ausnahmetarif für frische Speisekartoffeln.

Mit Gültigkeit vom 1. Oktober 1916 tritt ein Ausnahmetarif für frische Speisekartoffeln in Kraft. Er gilt in den Monaten Oktober und November 1916 und zwar nur für Sendungen, die in Minden (Westf.) oder Vinnhorst von der Eisenbahn auf den Wasserweg übergehen.

Näheres im Gemeinsamen Tarif- und Verkehrsanzeiger. (1260)

Hannover, den 28. September 1916.
Königliche Eisenbahndirektion.

Staats- und Privatbahn Güterverkehr Teil II Heft A.

Im Verkehr mit den Euskirchener Kreisbahnen wird mit Gültigkeit ab 1. Dezember 1916 die Übergangsstation Arloff gestrichen.

Cöln, den 25. September 1916. (1258)
Königliche Eisenbahndirektion.

Tfv. 1265. Oberschlesisch - österreichischer Kohlenverkehr, Eisenbahn-Gütertarif, Teil II, Heft 2, gültig vom 1. September 1913. (1259)

Mit sofortiger Gültigkeit wird der Frachtsatz von Grube 50 nach Wodnan Stadt von 1697 auf **1679** berichtigt.

Königliche Eisenbahndirektion Kattowitz namens der beteiligten Verwaltungen.

Gemeinsames Heft für den Wechselverkehr deutscher Eisenbahnen.

Am 1. Oktober 1916 tritt ein Nachtrag 10 in Kraft. Er enthält u. a. im Abschnitt F neue Bestimmungen für die Bayerischen Staatseisenbahnen, pfälzisches Netz, und für die württembergischen Privatbahnen.

Berlin, 24. September 1916. (1257)
Königliche Eisenbahndirektion.

a). Ausnahmetarif für rohe Jute des Spezialtarifs II usw. — Tfv. 2 I g —.
b). Ausnahmetarif für Flachs, roh und gebrecht. — Tfv. 2 I p —.

Mit Gültigkeit vom 1. Oktober 1916 werden die Ausnahmetarife 2 I g und 2 I p in einer Neuausgabe des Ausnahmetarifs 2 I g vereinigt. Abweichend von den Bestimmungen der außer Kraft tretenden Tarife ist die Fracht für Brennesseln in Sendungen von mindestens 10 t nach dem Rohstofftarif zu berechnen; ferner werden Brennesseln zur Beförderung in großräumigen offenen Wagen zur Beförderung zugelassen. Rohe Jute ist in die Neuausgabe nicht wieder aufgenommen. Dagegen sind in das Warenverzeichnis neu aufgenommen Flachs und Hanf, geschwungen sowie Werg, Abwerg, Hede und Hedeabfälle von Hanf. — Frachterhöhungen gegenüber den bisherigen Ausnahmetarifen 2 I g und 2 I p gelten erst vom 1. Dezember 1916 ab. — Preis des Tarifs 5 ₰. Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbureau, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 28. September 1916. (1261)
Königliche Eisenbahndirektion.

4. Verdingungen.

Verdingung von 30 900 m nahtlosen eisernen Leitungsröhren, 6000 m eisernen Röhren als Ersatz für Kupferröhre und 661 300 m Siederöhren für die Eisenbahndirektionsbezirke Cöln, Elberfeld, Essen, Frankfurt a. M., Mainz und Saarbrücken. Die Verdingungsunterlagen können bei unserer Hausverwaltung, Kaiser-Friedrich-Ufer 3, hierselbst eingesehen oder von derselben gegen porto- und bestellgeldfreie Einsendung von 1 ℳ in bar (nicht in Briefmarken) bezogen werden. Die Angebote sind versiegelt und mit der Aufschrift: „Angebot auf Lieferung von Siederöhren usw.“ bis zum 20. Oktober 1916 vormittags 10½ Uhr, dem Zeitpunkte der Eröffnung, porto- und bestellgeldfrei an uns einzureichen. Ende der Zuschlagsfrist 16. November 1916 nachmittags 6 Uhr.

Cöln, im September 1916. (1253)
Königliche Eisenbahndirektion.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Eisenbahndirektions-Präsident a. D. v. Mühlenfels in Berlin.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins
Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nummer 78. 4. Oktober 1916. LVI. Jahrgang.

Inhalt:

25 Jahre Berliner Vorortverkehr. (Schluß.)

Sächsische Wasserstraßenpläne.

Nachrichten.

Deutschland: Lieferung von geeigneter Kleidung für die im Eisenbahndienst beschäftigten Frauen. — Aushänge mit Hinweis auf das Sammeln von Eicheln und Kastanien. — Eisenbahnunfall in Rohnstock. — Rüppiner Eisenbahn-Gesellschaft. — Zschipkau-Finsterwalder Eisenbahngesellschaft. — Kriegstagung des Verbandes deutscher und österreichischer Eisenbahnbeamtenvereine. — Die Jahresversammlung des Bundes Deutscher Verkehrs-Vereine. — Personalnachrichten.

Österreich: Südbahn. — Postbeförderung mit der Straßenbahn in Wien. — Ehrentafeln für Bedienstete der österreichischen Staatseisenbahnverwaltung.

Ungarn: Die Befreiung der Kohlenwerke von Petrozsény.

Übrige europäische Länder: Arbeitermangel in Frankreich.

Amtliche Mitteilungen.

Amtliche Bekanntmachungen.

25 Jahre Berliner Vorortverkehr.

(Schluß aus Nr. 77.)

5. Berlin, Stadtbahn und Lehrter Hauptbahnhof-Nauen.

(Abbildung 5.)

Im Verkehr mit Spandau und Nauen ergab sich bei Einführung des Vorortarifs eine mäßige Verringerung der bis dahin bestehenden Zugverbindungen. Es kam dies daher, weil die an der Hamburger Bahnstrecke belegenen Vororte noch nicht so entwickelt waren, daß jeder Fernzug, der nunmehr die Vorortstationen grundsätzlich durchfuhr, des Ersatzes durch einen Vorortzug bedurft hätte. Nach und nach mußten die Zugverbindungen natürlich vermehrt werden und zwar in der Hauptsache für den Verkehr mit Spandau, das durch den Ausbau seiner zahlreichen militärischen Werkstätten in lebhafteste Beziehungen mit der Hauptstadt trat, von wo es zum größten Teil seine Arbeitskräfte bezog. Dem Bedürfnis des Arbeiterverkehrs entsprechend, mußten die ursprünglich zwischen dem Lehrter Bahnhof und Spandau durchfahrenden Züge an den Ringbahnhöfen Putlitzstraße und Jungfernheide nach entsprechendem Ausbau dieser Bahnhöfe, anhalten. Es wurde ein weiterer neuer Bahnhof bei Fürstenbrunn angelegt und nach Ausbau des Hauptbahnhofs in Spandau auch noch eine Haltestelle bei Spandau West eingerichtet. Von diesem Zeitpunkt ab verkehrten auch die zwischen Spandau und Berlin Stadtbahn fahrenden Vorortzüge von und nach Spandau West. Die Einrichtung der Haltestellen Pichelsberg, Rennbahn und Heerstraße zwischen Spandau und Charlottenburg gab Anlaß zu weiterer Vermehrung der Zugverbindungen. Die Zahl der Züge hat beinahe das Vierfache gegenüber dem Jahre 1891 erreicht.

6 a. Berlin, Stadtbahn-Potsdam.

(Abbildung 6 a.)

Die Vorortzüge zwischen Berlin, Stadtbahn und Potsdam verkehrten, wie schon bei Ziffer 1 gesagt, ursprünglich über die Ferngleise der Stadtbahn zwischen Charlottenburg und Schlesischem Bahnhof. Mit der anderweiten Anordnung des Vorortzugbetriebes wurden sie vom 1. Mai 1904 ab über die Stadtgleise geführt. Sie verkehrten nunmehr nicht mehr ohne Aufenthalt zwischen Grunewald und Charlottenburg, sondern hielten auch in Eichkamp an. Mit der Führung über die Stadtbahn erhielten sie einen starren Fahrplan und verkehrten in halb- und einstündigen Zwischenräumen. Damit ist ihre erhebliche Vermehrung seit dieser Zeit begründet. Wenn die Zahl der Zugverbindungen zwischen Berlin, Stadtbahn, und Postdam am 1. Oktober 1891 gegenüber dem Sommer 1891 eine Verringerung erfuhr, so liegt dies daran, daß die bis dahin noch von und nach der Stadtbahn verkehrenden Magdeburger Schnellzüge von diesem Zeitpunkt ab wieder nach dem Potsdamer Hauptbahnhofe zurückverlegt wurden, um die Ferngleise der Stadtbahn zu entlasten.

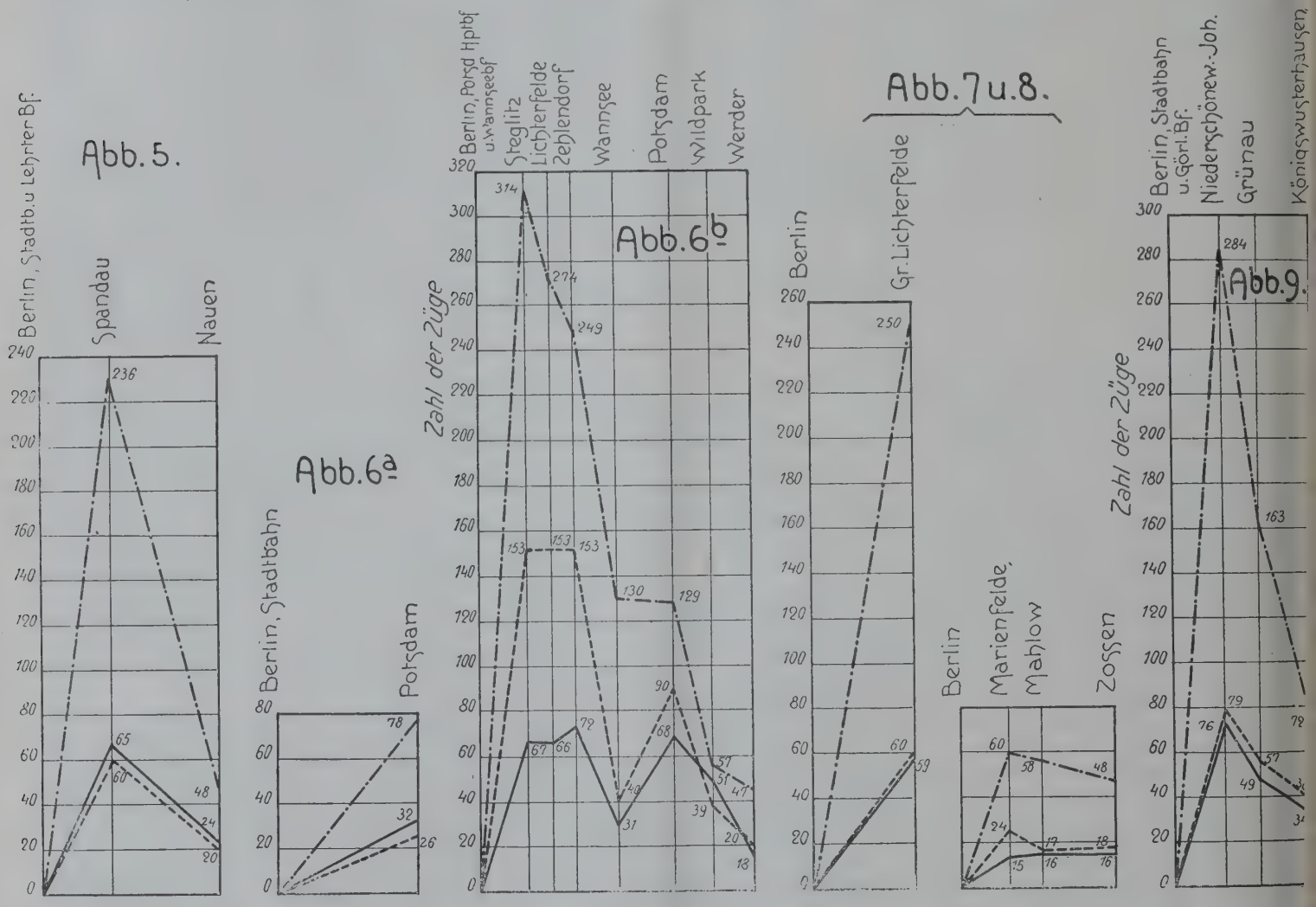
6 b. Berlin, Potsdamer und Wannseebahnhof (Stammbahn bzw. Wannseebahn)-Werder.

(Abbildung 6b.)

Der Zug nach dem Westen, die noch immer währende Völkerwanderung, hatte zu erheblicher Zunahme der Bevölkerung in den Vororten in der Richtung nach Potsdam geführt. Da die Vororte nur zu Wohnzwecken aufgesucht, die Berufe aber in Berlin ausgeübt wurden, trat das Bedürfnis immer mehr hervor, zu gewissen Tageszeiten für den nur in einer Richtung besonders starken Verkehr, zahlreiche Zugverbindungen zu schaffen. Die dichte Zugfolge führte zu erheblichen Erschwernissen, da die Bahnstrecke teilweise noch in Straßenhöhe lag und die zahlreichen Straßenübergänge wiederholt gesperrt werden mußten. Es litt darunter sowohl der Straßenverkehr als auch der Schiffsverkehr auf dem Landwehrkanal. Es sei nur an den Übergang von der Bülow- zur Yorkstraße — der ehemaligen Bude 4, bei der Kaiser Wilhelm I. zu Pferde zu steigen pflegte, um die Parade auf dem Tempelhofer Feld abzunehmen, — und an die Drehbrücke über den Landwehrkanal, dicht am Hafen und Potsdamer Bahnhof in Berlin erinnert. Zur Beseitigung dieser Erschwernisse und ernsten Gefahren wurde die völlige Hochlegung der Potsdamer Bahn und im Hinblick auf die vorauszusehende weitere Verkehrssteigerung ihr viergleisiger Ausbau zwischen Berlin und Zehlendorf sowie zwischen Neubabelsberg und Potsdam in Aussicht genommen. Hierbei kam die Frage der Einrichtung eines besonderen Vorortverkehrs zuerst ins

Rollen, die zu den durchgreifenden Maßnahmen auf allen Berliner Vorortstrecken am 1. Oktober 1891 führen sollte.

Bis zur Eröffnung der Wannseebahn verkehrten sämtliche Züge zwischen Berlin und Potsdam vom Potsdamer Hauptbahnhof auf der Strecke Berlin-Zehlendorf auf den Gleisen der Stammbahn. Die durchgehenden Züge fuhren von Zehlendorf auf diesen Gleisen weiter nach Potsdam, während die Züge von mehr örtlicher Bedeutung in Zehlendorf abgelenkt und über Schlachtensee-Wannsee-Neubabelsberg nach Potsdam geführt wurden. Vom 1. Oktober 1891 ab verblieben auf den Gleisen der Stammbahn nur noch die Fernzüge und einige zwischen Berlin und Potsdam nicht anhaltende Vorortzüge, die zum Teil über Potsdam hinaus nach Wildpark durchgeführt wurden. Auf den Wannseegleisen verkehrten nur reine Vorortzüge zwischen Berlin und Potsdam und zwar in starrem Fahrplan. Als Ausgangs- und Endpunkt war für sie dicht neben dem Potsdamer Hauptbahnhof der Wannseebahnhof erbaut worden. Anfänglich ging alles gut und alle Welt war des Lobes voll über die prächtigen Zugverbindungen auf der Wannseebahn, zumal der Fahrplan bei den regelmäßigen Verkehrszeiten sich so schön im Kopf behalten ließ. Nicht lange aber dauerte es, so machten sich Bestrebungen geltend, für die weiter gelegenen Vororte schneller fahrende, an den Zwischenstationen nicht anhaltende, Züge zu erhalten. Vergeblich war der Hinweis darauf, daß bei Einfügung schneller fahrender Züge in einen starren Fahrplan mehrere der langsamer fahrenden Züge weichen müßten und sich dadurch für die Vorstationen sehr erhebliche Zuglücken ergäben. Es setzte eine lebhafte Tätigkeit für den neuen Gedanken ein und es bildete sich ein besonderer Ausschuß, der schließlich sogar ein Preisausschreiben für eine bessere Gestaltung des Wannseefahrplans erließ. Inzwischen waren Versuche mit Zügen, die nicht auf allen Stationen anhielten, — den sogenannten Bankierzügen — gemacht worden. Sie wurden wieder eingestellt, da sie den Unwillen der von ihrer Benutzung ausgeschlossenen Vorortbewohner erregten und die schnelle Durchfahrt der Züge an den mit wartenden Personen besetzten Bahnsteigen vorbei nicht ohne Gefahr war. Auch mit elektrisch betriebenen Zügen wurde um die Jahrhundertwende versucht, den Wünschen nach schnellerer Beförderung zu entsprechen. Der gemischte Betrieb — elektrischer und Dampfbetrieb nebeneinander — war außerordentlich unwirtschaftlich. Da ein nennenswerter Vorteil für die Vorortbewohner bei den elektrisch betriebenen Zügen auch nicht heraussprang und außerdem die Sonnenwarte in Potsdam durch die Kraftstelle in Zehlendorf eine ungünstige Beeinflussung ihrer Apparate durch Induktionsströme ins Feld führte, wurde der elektrische Versuchsbetrieb nach kurzer Zeit wieder eingestellt. Wenn allen Teilen ihr Recht werden sollte, konnte eine günstige Lösung nur darin gefunden werden, daß man Wannseebahnzüge wieder nach dem Potsdamer Hauptbahnhof verlegte und sie auf den Gleisen der Stammbahn bis Zehlendorf verkehren ließ, wo sie, wie vor Oktober 1891, wieder auf die Wannseegleise überführt werden mußten. Um hier Kreuzungen der Ferngleise in Schienenhöhe zu vermeiden, war es erforderlich, das Wannseebahngleis Potsdam-Berlin vor Zehlendorf über die Stammbahngleise auf einer Rampe zu überführen und es im Bahnhof Zehlendorf in das Hauptgleis Potsdam-Berlin einmünden zu lassen. Nach langen Erwägungen und Verhandlungen entschloß man sich, die Bauausführung, die auch die Anlage eines zweiten Bahnsteiges auf Bahnhof Zehlendorf erforderte, zu verwirklichen. Am 1. Mai



1912 wurde die Rampe in Betrieb genommen. Es konnten nunmehr die Wannseebahnschnellzüge eingerichtet werden, die zwischen Berlin, Potsdamer Hauptbahnhof und Zehlendorf-Mitte durchfahren, von wo sie über die Wannseegleise bis und von Wannsee verkehren. Zurzeit — im Sommer 1916 — sind es vier Zugpaare, die diesen Weg befahren, im Jahre 1914 waren es deren sieben. Den Bewohnern der hinter Zehlendorf-Mitte belegenen Villen-Vororte ist hierdurch zu den Berufszeiten die gewünschte schnelle Verbindung beschert. Bei Inbetriebnahme der Wannseebahn wurde an Stelle des Bahnhofs Schöneberg, wo bis dahin die Potsdamer Züge anhielten, der Bahnhof Großgörschenstraße eingerichtet. Sonst sind die neuen Bahnhöfe Botanischer Garten, Zehlendorf-West und Nikolassee seit Einführung des Vorortverkehrs hinzugekommen. Dem früheren Bahnhof Zehlendorf ist zur Unterscheidung von Zehlendorf-West die Bezeichnung Zehlendorf-Mitte beigelegt.

7. Berlin-Groß Lichterfelde und 8. Berlin-Zossen.

(Abbildung 7 u. 8.)

Der Vorortverkehr mit Groß Lichterfelde — zum Unterschied von der an der Wannseebahn belegenen Station Groß Lichterfelde-West mit dem Zusatz „Ost“ versehen — auf der Anhalter Bahn und mit Zossen auf der Dresdener Bahn, wurde ursprünglich auf dem Anhalter Bahnhof in Berlin abgefertigt. Die starke Belegung dieser Strecken mit Zügen des Fernverkehrs ließ es bald ratsam erscheinen, dem Vorortverkehr bis Groß Lichterfelde Ost und auf der Dresdener Strecke wenigstens bis Mariendorf besondere Gleise zuzuweisen. In mehrjähriger Arbeit wurde die Trennung unter Errichtung der wunderbarsten Bauwerke südlich der Berliner Ringbahn bis kurz vor Einmündung in den Bahnhof Südende vollzogen. Inzwischen war auch der Potsdamer Ringbahnhof in Berlin durch einen zweiten Bahnsteig — den Vorortbahnsteig — erweitert worden, der am 1. Dezember 1901 in Betrieb genommen wurde. Vom gleichen Zeitpunkt ab wurden die Groß Lichterfelder und Zossener Vorortzüge dorthin verlegt. Für die immer mehr hervortretenden Bestrebungen, die elektrische Kraft für den Eisenbahnbetrieb in weiterem Umfange nutzbar zu machen, bot sich hier die beste Gelegenheit zu einem Versuch. Es wurden dafür die Lichterfelder Züge, die in besonders dichter Folge verkehrten und fast durchweg besondere Gleise befuhren, in Aussicht genommen. Nach Ausbau der Strecke mit der Stromleitungsschiene wurde am 1. Mai 1903 der elektrische Betrieb zunächst auf Probe mit einem Wagenzuge eingerichtet. Da er sich gut bewährte, wurden vom 1. Juli 1903 ab sämtliche Züge dieser Strecke elektrisch betrieben. An neuen Stationen, die den Zügen beider Strecken gemeinsam dienen, sind die Bahnhöfe Yorkstraße und Papestraße hinzugekommen. Besonders die letztere Station, als Turmbahnhof ausgebaut, erfreut sich eines lebhaften Umschlagverkehrs zwischen der Ringbahn und den Vorortstrecken. Die Stationen an der Zossener Strecke sind um die Bahnhöfe Mariendorf und Dabendorf vermehrt worden, während an der Lichterfelder Strecke der frühere Bahnhof Südende (Lankwitz) in die allerdings nur 1300 m von einander entfernten Bahnhöfe Südende und Lankwitz zerlegt worden ist. Zu bemerken ist noch, daß seit Einrichtung des Truppenlagers bei Wünsdorf einige der Vorortzüge über Zossen hinaus bis dahin durchgeführt werden. Der Vorortarif findet dabei aber keine Anwendung.

9. Berlin, Stadtbahn u. Görlitzer Bahnhof-Königswusterhausen.

(Abbildung 9.)

Der Verkehr mit der Görlitzer Vorortstrecke wurde von vornherein nach zwei Richtungen bedient. Zugverbindungen bestanden sowohl mit der Stadtbahn, wie mit dem Görlitzer Bahnhof in Berlin. Die Stadtbahnzüge bogen bei Treptow von den Ringbahngleisen ab und endeten und begannen zumeist in Niederschöneweide-Johannisthal. Nur wenige von ihnen wurden über letztgenannte Station bis Grünau durchgeführt. Die auf dem Görlitzer Bahnhof beginnenden und endigenden Züge beschränkten sich teilweise auch auf den Lauf bis Niederschöneweide-Johannisthal oder bis Grünau, dienten in der Hauptsache aber dem Verkehr von und nach Königswusterhausen, der Umschlagverkehr zwischen beiden Zugarten vollzog sich in Niederschöneweide-Johannisthal. Die gleichzeitige Bedienung des Fern- und des Vorortverkehrs auf denselben Gleisen erschwerte auch hier den Betrieb. Eine Kraftprobe war an die Leistungsfähigkeit der Strecke gelegentlich der Gewerbeausstellung im Treptower Park im Jahre 1896 gestellt worden. Mit Hilfe des besonders erbauten Ausstellungsbahnhofes und besonderer Gleisanlagen hatte sie diese glänzend bestanden. Vorsorglich aber hielt man auch hier den viergleisigen Ausbau für das beste Mittel, um allen Anforderungen des Verkehrs in der Folgezeit gerecht werden zu können. Für den Stadtbahnverkehr wurde daher bis Grünau ein besonderes Gleispaar vorgesehen und am 1. Mai 1906 in Betrieb genommen. In der Stationierung der Strecke bis Königswusterhausen sind Änderungen in der Zwischenzeit nur insofern eingetreten, als die früher getrennten Bahnhöfe Adlershof und Glienicke zu dem Bahnhof Adlershof-Alt-Glienicke vereinigt worden sind und kurz vor Königswusterhausen die neue Station Wildau infolge der Übersiedlung der Schwartzkopffschen Maschinenfabriken dorthin eingerichtet worden ist. In Niederschöneweide-Johannisthal zweigt die Stichbahn nach Spindlersfeld ab, die gleichfalls in den Vorortverkehr einbezogen ist. Es verkehrten auf ihr ursprünglich in beiden Richtungen 10 Züge. Im Jahre 1914 war die Zugzahl auf 56 angewachsen. Es ist ferner hervorzuheben, daß seit mehreren Jahren eine durchgehende Verbindung vom Potsdamer Ringbahnhof nach der Görlitzer Strecke durch den Bau eines Verbindungsgleises von Neukölln nach Baumschulenweg eingerichtet worden ist. Es verkehrten auf dieser Strecke im Sommer 1914 in beiden Richtungen 54 Züge zwischen dem Ringe und Niederschöneweide-Johannisthal, von denen 4 nach und von Grünau durchgeführt wurden.

Mit der Einrichtung neuer Vorortstrecken ist sehr sparsam vorgegangen worden. Es sind seit dem Jahre 1891 nur zwei Strecken hinzugetreten und zwar Schönholz-Tegel am 15. September 1893 und Wannsee-Stahnsdorf (Friedhof) am 3. Juni 1913. Im Anfang des Jahres 1909 wurde auf der Tegeler Strecke der Vorortverkehr bis Velten erweitert.

Mit welch weitem Blick und bewundernswerter Voraussicht die besondere Bedienung des Vorortverkehrs unter Einführung eines billigeren Tarifs betrieben worden ist, läßt seine Entwicklung in den vergangenen 25 Jahren erkennen. Trotz der weitgehenden Vermehrung der Zugverbindungen auf allen Strecken sind die Vorortbewohner noch lange nicht in vollem Umfange zufriedengestellt. Der Verkehr wächst von Tag zu Tag und erheischt stetig neue Leistungen. Schon im ersten Jahre der Einführung des Vorortarifs hatten sich die Fahrten im Vorortverkehr um rund 8 Millionen — gegen das Vorjahr — vermehrt. Sie zeigten in den folgenden Jahren eine Steigerung von jährlich etwa 4 Millionen Fahrten. Die Zahl der jetzt im Jahre durchschnittlich stattfindenden Fahrten wird mit 130 bis 135 Millionen nicht zu hoch gegriffen sein.

Zum Schluß mag es gestattet sein, noch derer zu gedenken, die an der Einführung des Vorortarifs und der besonderen Gestaltung des Vorortverkehrs entscheidenden Anteil genommen haben. An der Zentralstelle waren die Geheimen Räte Jungnickel und Möllhausen mit den Vorarbeiten betraut, die Ausführung bei der Königlichen Eisenbahndirektion in Berlin lag in den Händen des Regierungs- und Baurats Arthur Schneider und des Regierungsrats von Ysselstein. Wenn es sich einmal darum handelt, die Pioniere für die Entwicklung des Berliner Verkehrslebens aufzuzählen, so sollten diese Namen nicht vergessen werden. Leider hat der Tod hier reiche Ernte gehalten und auch von den mit den Einzelarbeiten betrauten beiden verkehrs- und betriebstechnischen Beamten der Eisenbahndirektion Berlin lebt nur noch der Verfasser dieser Zeilen, der aus dem Borne persönlicher Erinnerungen und Erfahrungen schöpfend, hofft, hiermit einen bescheidenen Beitrag zur Geschichte der Entwicklung des Groß-Berliner Verkehrslebens geliefert zu haben. **Mahlo.**

Sächsische Wasserstraßenpläne.

Man schreibt uns: Der Ausbau des mitteleuropäischen Wasserstraßennetzes ist eine der Fragen, die nach dem Kriege mit im Vordergrunde der vornehmsten, volkswirtschaftlichen Aufgaben stehen wird. Das ließen deutlich die Verhandlungen des bayerischen Kanaltages im Juni d. Js. erkennen. Auf der zu Kehlheim in Gegenwart vieler Vertreter von Behörden, Handelskammern, Schiffahrtsverbänden und anderer Körperschaften abgehaltenen Versammlung wies der gleichfalls erschienene Schutzherr des Vereins, König Ludwig von Bayern, nachdrücklich darauf hin, daß die alten Wasserstraßen neue Belebung und vor allen Dingen Verbindung untereinander erfahren müßten. Auch der Deutsch-Österreichisch-Ungarische Wirtschaftsverband hat auf seiner Anfang Juni d. Js. in München stattgefundenen Tagung den Ausbau des mitteleuropäischen Wasserstraßennetzes (Main-Donau und Oder-Donau) zu einem besonderen Gegenstande seiner Beratungen gemacht. Leider hat in letztgenannter Versammlung die ebenso wichtige Verbindung der Elbe mit der Donau nicht die gebührende Würdigung erfahren. Deshalb haben in letzter Zeit sowohl der Verband Sächsischer Industrieller als auch der Sächsische Schifferverein Stellung zur Wasserstraßen-Frage, insbesondere aber zur Ausführung des Donau-Elbe-Kanals, genommen. In beiden Sitzungen betonte der Direktor der Vereinigten Elbeschiffahrts-A.-G. Petters, wie den sächsischen Zeitungen gemeldet wurde, daß, gestützt auf die Erfahrungen des Krieges, der Ausbau einer leistungsfähigen Wasserstraße zwischen Donau und Elbe eine der wichtigsten Aufgaben der zukünftigen Wirtschaftspolitik sein müsse. Denn besonders für Sachsen sei die Elbe ja die einzige Wasserstraße, die bis tief hinein nach Österreich dringe und auf der schon jetzt zwischen den beiden Reichen ein Güteraustausch von solchem Umfange erfolge, wie das bisher auf keinem anderen Wege zwischen dem Deutschen Reiche und Österreich der Fall sei. Auch der bereits genannte Deutsch-Österreichisch-Ungarische Wirtschaftsverband habe sich dieser Einsicht nicht verschlossen und werde die Angelegenheit zum Beratungsgegenstande einer für den Herbst d. J. in Dresden beabsichtigten Tagung machen. Durch eine genügende Wasserstraßenverbindung von der Donau her durch Sachsen, Mitteldeutschland nach Hamburg werde eine bedeutende Verkürzung des Wasserweges vom Balkan erzielt. Denn Hamburg werde auch für die Zukunft der bedeutendste Seehandelsplatz bleiben, weshalb eine unmittelbare Verbindung der Elbe mit der Donau unbedingt nötig sei. Das habe man auch in Österreich bereits erkannt und es sei schon ein Teil des künftigen Wasserweges durch die Kanalisierung der kleinen Elbe hergestellt worden, so daß nur noch der Anschluß notwendig sei. Gemäß erfordere die Lösung dieser bedeutenden Zukunftsaufgabe gewaltige Kosten, die aber angesichts der wirtschaftlichen, politischen und sonstigen Vorteile zurücktreten müßten, würde doch auch der neue Wasserweg ein Bollwerk gegen die Vernichtungspläne der Feinde sein.

Ein anderer zum Teile sächsischer Kanalplan betrifft die Verbindung der um Leipzig gelegenen Landesteile mit der Elbe und dem Mittellandkanale. Dieser von Westen her bereits bis Hannover ausgebaute und größtenteils schon betriebene Kanal ist bestimmt, die Stromgebiete des Rheins, der Weser und der Elbe miteinander zu verbinden. Noch fehlt die Ausführung des letzten Teiles dieses Schiffahrtsweges von Hannover bis zur Elbe. Da aber durch den Krieg die Notwendigkeit eines engeren Zusammenschlusses aller Teile des Deutschen Reiches klar erwiesen ist, dürfte die Kanaldurchführung bis zur Elbe, deren Genehmigung seitens der preußischen gesetzgebenden Körperschaften noch aussteht, bald zu erwarten sein. Um nun dieser Kanalfortsetzung den Weg zu bereiten, hat, wie die „Leipziger Neuesten Nachrichten" unlängst meldeten, ein in Magdeburg gebildeter Ausschuß zur Förderung des Rhein-, Weser-Elbe-Kanals von der Ingenieur-Firma Havestadt und Contag-Berlin eine Denkschrift ausarbeiten lassen. In dieser wird nachgewiesen, daß der Kanalteil von Hannover zur Elbe in zwei verschiedenen Linien geführt werden könnte. Die kürzere Nordlinie würde etwa in genau westöstlicher Richtung von Hannover ausgehen und durch nicht besonders wirtschaftlich hochentwickelte Gegenden (über Oebisfelde und Neuhaldensleben) führen, um kurz oberhalb Magdeburg in die Elbe zu münden. Die etwas längere Südlinie würde dagegen zunächst ihre Richtung auf Braunschweig nehmen, sich darauf — dem Laufe der Oker folgend — dem Nordrande des Harzes nähern, diesen bis zum Laufe der Bode verfolgen und dann ebenfalls die Richtung auf Magdeburg einschlagen. Diese Linie würde der Nordlinie gegenüber dadurch im Vorteile sein, daß sie durch wirtschaftlich besser entwickeltes Gebiet führt.

Um den Bau dieser Südlinie des Mittellandkanals möglichst zu fördern, hat sich in Braunschweig eine Vereinigung gebildet, der auch der Rat der Stadt Leipzig beigetreten ist. Denn die zweitgrößte Stadt Sachsens bedarf dringend um ihres starken Handels willen (Meßplatz) ebenfalls Anschluß an das künftige mitteldeutsche Wasserstraßennetz. Zwar würde der Anschluß an die Elbe durch den Bau des Leipziger Elster-Saale-Kanals und durch die Kanalisierung der Saale von der Kanalmündung abwärts bis zur Elbe gegeben sein, der Anschluß an den Mittellandkanal wäre jedoch nur nach Überwindung größerer Umwege zu erreichen. Die geplante Südlinie des Mittellandkanals bietet dagegen die Möglichkeit, etwa in der Richtung von Oschersleben bis Bernburg an der Saale eine Wasserstraßenverbindung zu schaffen. Durch diese würde für Leipzig und für die gesamten Saalestädte ein unmittelbarer Anschluß an den Mittellandkanal hergestellt. Da diese Verbindung für Leipzig äußerst wichtig ist, hat der Stadtrat kürzlich einen Betrag von 10 000 ℳ zu Vorarbeiten für den angedeuteten Kanalplan ausgeworfen. — Auch für das industriereiche Chemnitz und das Erzgebirge würde die von Leipzig aus angestrebte Wasserstraßenverbindung nicht ohne Bedeutung sein. —

Es ist selbstverständlich, daß diese beiden Wasserstraßenpläne noch genügend nach den verschiedensten innerpolitischen und wirtschaftlichen Gesichtspunkten erörtert werden müssen. Auch die Mitwirkung der Eisenbahnen hinsichtlich des Umschlagsverkehres und der Tarifgestaltungen wird zu berücksichtigen sein. Wohl aus diesen Gründen wird sich, wie die „Chemnitzer Neuesten Nachrichten" erfahren haben, die sächsische Regierung zu all' diesen Kanalisationsplänen vorläufig abwartend verhalten.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Lieferung von geeigneter Kleidung für die im Eisenbahndienst beschäftigten Frauen.** Um die Beschäftigung von Frauen im Dienste der preußisch-hessischen Staatsbahnverwaltung zu fördern, hat sich der preußische Eisenbahnminister durch Erlaß vom 25. September d. J. mit dem in der Besprechung mit den Präsidenten der Königlichen Eisenbahndirektionen am 6. September d. J. gemachten Vorschlage einverstanden erklärt, daß den Frauen, für die nach der Art ihrer Beschäftigung im Eisenbahndienst die Frauenkleidung ungeeignet ist und die deshalb eine besondere Kleidung tragen müssen, diese Kleidung aus Mitteln der Verwaltung vorgehalten wird. Dies gilt sowohl für die Hilfsbeamtinnenkleidung, die nach dem Muster der im Eisenbahndirektionsbezirk Cöln eingeführten Schaffnerinnenkleidung zu fertigen ist, und Joppe, Beinkleid, Gamaschen und Mütze umfaßt, als auch für die in den Werkstätten usw. zu verwendende Arbeitskleidung (blusenartige Jacke und Hose), die nötigenfalls durch eine Mütze zu ergänzen ist. Die den in Betracht kommenden Frauen zur unentgeltlichen Benutzung überwiesene Kleidung verbleibt im Eigentum der Verwaltung. Beim Ausscheiden aus dem Eisenbahndienst oder beim Übertritt in eine Beschäftigung, für die das Tragen der Hilfsbeamtinnen- oder Arbeitskleidung nicht erforderlich ist, ist sie daher von den Frauen zurückzugeben. Die Kosten der Beschaffung sind bei Titel 7 Position 1 des Etats zu verausgaben. Soweit den Frauen, für die die Hilfsbeamtinnen- oder Arbeitskleidung erforderlich ist, diese bereits auf ihre Kosten geliefert ist, kann sie gegen Erstattung der gezahlten Beträge verwaltungsseitig übernommen werden.

— **Aushänge mit Hinweis auf das Sammeln von Eicheln und Kastanien.** Der preußische Eisenbahnminister und Chef des Reichsamts für die Verwaltung der Reichsbahnen hat im Interesse der Bemühungen der Bezugsvereinigung der deutschen Landwirte G. m. b. H., in Berlin um die Sammlung von Eicheln und Kastanien genehmigt, daß in allen Wagenabteilungen sowie auf sämtlichen Bahnhöfen und Haltestellen der preußisch-hessischen Staatseisenbahnen und der Reichseisenbahnen in Elsaß-Lothringen Plakate kostenlos ausgehängt werden, die auf die Sammlung dieser Früchte hinweisen.

— **Eisenbahnunfall in Rohnstock.** Nach amtlicher Meldung aus Breslau stieß am 27. September, 5.35 Uhr früh auf dem Bahnhof Rohnstock eine Lokomotive mit dem von Bolkenhain einfahrenden Personenzug 862 zusammen. Hierbei wurden ein Heizer schwer, die beiden Lokomotivführer, ein Heizer und

ein Kind leicht verletzt. Beide Lokomotiven und zwei Wagen wurden beschädigt. Der Betrieb wird aufrecht erhalten, die Untersuchung ist eingeleitet.

— **Ruppiner Eisenbahn-Gesellschaft.** Der Krieg ist auch im abgelaufenen Rechnungsjahre 1915/16 auf das Unternehmen nicht ohne Einfluß geblieben. Die im volkswirtschaftlichen Interesse eingeführten vielen Ausnahmetarife beeinflußten das Erträgnis aus dem Güterverkehr in recht ungünstiger Weise. Auch die schlechte Ernte des Jahres 1915 und die damit verbundene geringere Güterbeförderung wirkten fühlbar auf die Verkehrseinnahmen ein. Der im vorjährigen Geschäftsbericht erwähnte Frachtanteil aus Militärgut in Höhe von 60 500 ℳ ist gezahlt worden. Dieser Betrag und der gesteigerte Personenverkehr ermöglichten es auch diesmal, neben einem Gewinnvortrag von 118 557 ℳ für das nächste Jahr eine Dividende von 6 % vorzuschlagen. Die in der Generalversammlung vom 22. Mai 1914 beschlossene Kapitalserhöhung durch Ausgabe von 1 Million Mark Aktien Lit. A ist in diesem Rechnungsjahre noch nicht zur Durchführung gelangt; sie soll aber in dem Geschäftsjahr 1916/17 geschehen. Die Betriebseinnahmen stellten sich im Geschäftsjahr 1915/16 ausschl. der Erträge für die Fonds auf 1 262 393 ℳ (i. V. 1 199 425 ℳ), die Betriebsausgaben ausschließlich der Ausgaben für die Fonds auf 721 365 ℳ (651 998 Mark), so daß sich unter Berücksichtigung des Vortrages von 150 000 ℳ (188 000 ℳ) ein Überschuß von 691 028 ℳ (735 427 ℳ) ergibt. Die Betriebszahl stieg von 55,5 auf 57,1 %. Nach Abzug der Abschreibungen, Zinsen und Eisenbahnabgabe verbleibt ein Überschuß von 479 645 ℳ (512 292 ℳ).

— **Zschipkau-Finsterwalder Eisenbahngesellschaft.** In dem am 31. März beendeten Geschäftsjahr 1915/16 betragen die Betriebseinnahmen 818 168 (i. V. 815 687) ℳ, die Betriebsausgaben 476 366 (i. V. 482 229) ℳ. Der Betriebsgewinn beträgt nach Abzug der Ausgaben für Anleihezinsen und Tilgung und 14 110 (i. V. 53 078) ℳ. Rücklagen 273 551 (i. V. 267 728) ℳ. Voraus 10¾ % (i. V. 10½ %) Dividende gezahlt werden.

— **Kriegstagung des Verbandes deutscher und österreichischer Eisenbahnbeamtenvereine.** Nach einer vierjährigen, durch den Ausbruch des Weltkrieges bedingten Pause hielt dieser Verband zur Erledigung der dringlichsten Verbandsgeschäfte am 24. September in München eine von den angeschlossenen badischen, bayerischen, sächsischen und württembergischen Eisenbahnbeamtenvereinen beschickte Kriegstagung ab. Der Verbandsvorsitzende, Technischer Inspektor Ungethüm-Dresden, eröffnete die anberaumte Versammlung mit herzlichen, vom Ernste der Zeit tiefbewegten Worten. Den Landesherrn Bayerns ehrte die Versammlung durch Absendung eines Huldigungstelegrammes. Im Namen des Bayerischen Verkehrsbeamtenvereins richtete dessen Vorsitzender, Eisenbahnsekretär Pöllmann, ein herzliches Willkommen an die Vereinsvertreter. Den Tätigkeitsbericht auf die Jahre 1912—1916 erstattete der Verbandsvorsitzende. Er wies hin auf die beim 16. Verbandstag zu Wien im September 1912 gefaßten Beschlüsse (Bahnarzt- und Altpensionärsfragen, höhere Bewertung des Nachtdienstes, Schaffung eines einheitlichen deutschen Beamtengesetzes u. a. m.) und gedachte der durch die Verbandsarbeit erzielten Erfolge. Zur Weihe des Völkerschlachtdenkmals (18. Oktober 1913) war der Verband mit einer Abordnung vertreten. Im März 1914 wurde in München der stark besuchte, vorzüglich gelungene 9. Fortbildungskursus abgehalten. Während die Vorbereitungen für den ebenfalls in München geplanten 17. Verbandstag im besten Gange waren, brach der Weltkrieg aus. Der stellte an die deutschen Eisenbahner besonders hohe und verantwortungsvolle Aufgaben. Wie glänzend diese gelöst wurden, das bezeugt der kaiserliche Dank vom 22. August 1914. Der Krieg rief einen großen Teil tüchtiger Mitarbeiter im Verbande teils zu den Fahnen, teils zur Dienstleistung auf die in den besetzten Gebieten gelegenen fremdländischen Bahnen. Die vorübergehend unterbrochene Verbandsarbeit wurde bald wieder aufgenommen und zugleich in den Dienst der großen Zeit gestellt. Ergiebige Sammlungen für Kriegshilfszwecke wurden in den Verbandsvereinen eingeleitet und die allgemeinen Sammlungen ebenfalls unterstützt. Der Nationalstiftung für die Hinterbliebenen der im Kriege Gefallenen wurden 2000 ℳ überwiesen (davon die Hälfte aus den Mitteln der Deutschen Eisenbahnbeamtenzeitung, der in Stuttgart erscheinenden Vereinszeitung). Auch an den verschiedenen Kriegsanleihen beteiligten sich die einzelnen Verbandsvereine in hervorragender Weise. Den kriegsversehrten Berufsgenossen gedenkt der Verband nicht minder seine Fürsorge zuzuwenden. Das 25jährige Verbandsbestehen, das sich am 8. September 1915 erfüllte, wurde in Anbetracht der ernsten Zeit nur in einer zu Augsburg abgehaltenen Vertretersitzung gewürdigt. Dem verdienstvollen Mitbegründer des Verbandes, der diesen jahrzehntelang erfolgreich geleitet, Rechnungsrat Fischer-Dresden, wurde erneut der Dank auch dieser Kriegstagung ausgesprochen. Am 1. Januar 1916 vollzog der Bayerische Verkehrsbeamtenverein den endgültigen Beitritt zum Verbande. Der Berichterstatter gedachte am Schlusse noch der gegenwärtigen außerordentlichen Teuerung, die zu einer Notlage der Beamtenschaft führen muß. Die unliebsamen Erscheinungen auf den meisten Gebieten der Volkswirtschaft drängen zur Abhilfe. Der Bericht schloß mit dem Gelübde, daß der Verband heute und alle Tage seiner vaterländischen Pflicht eingedenk sein werde; den Feinden zur Wehr, Deutschland zur Ehr!

Die vom Verbandsvorstande eingebrachten Anträge, die einesteils auf eine zu erstrebende Ausdehnung des Verbandes auf jetzt noch außenstehende Vereine hinzielen, andernteils der Verbesserung der wirtschaftlichen Lage der Beamtenschaft Rechnung tragen werden, fanden einstimmige Annahme. — Die vom Schatzmeister Eisenbahnsekretär Wolf-Dresden vorgelegten Jahresrechnungen 1912/1916 wurden richtig gesprochen und der Haushaltplan 1916/1918 gebilligt. An dem von dem äußerst rührigen Bayerischen Verkehrsbeamtenverein zu Tutzing am Starnbergersee erbauten Beamten-Erholungsheime beteilige sich der Verband mit einer Stammeinlage. Über die als Verbandszeitung in Stuttgart erscheinende „Deutsche Eisenbahnbeamtenzeitung“ berichtete der Vorsitzende des Preßausschusses Finanzrat Köhrer-Stuttgart in eingehender Weise. Trotz der gegenwärtig schwierigen Verhältnisse erfüllt diese Zeitung die hohe Aufgabe der Vertretung der Standesinteressen auf das befriedigendste. Oberbahnsekretär Baumann-Stuttgart gab einen Rückblick auf die abgehaltenen Fortbildungskurse. Diese segensreiche Einrichtung soll nach dem Kriege weiter gefördert werden. Mit ganz besonderer Freude begrüßte der Verbandstag den Antrag des Reichseisenbahnbeamten-Vereins auf Wiederanknüpfung der Beziehungen zu dem Verbande im Wege einer Arbeitsgemeinschaft. Der Antrag fand einhellige Zustimmung. Die Neuwahl des Verbandsvorsitzenden ergab die einstimmige Wiederwahl des bisherigen trefflichen Leiters. — Dem Vorstande bleibt es überlassen, Zeit und Ort des nächsten ordentlichen Verbandstages zu bestimmen.

Am 25. September führte der Bayerische Verkehrsbeamtenverein seine Gäste auf die Felswarte des Wendelsteins. Der Ausflug diente gleichzeitig der Besichtigung der vom Staatsbahnhofe Brannenburg (Oberbayern) ausgehenden, landschaftlich hervorragend schönen Wendelsteinbahn. Mit diesem sehr gelungenen Ausfluge, dem prächtiges Wetter beschieden war, fand die Kriegstagung ihren Abschluß.

— **Die Jahresversammlung des Bundes Deutscher Verkehrs-Vereine**, die am 23. und 24. v. M. in Leipzig tagte, konnte einen für die Kriegszeit immerhin befriedigenden Rückblick auf das letzte Verkehrsjahr geben. Wichtiger und erfreulicher noch war der Ausblick auf das Arbeitsgebiet, das für die Zukunft wertvolle Früchte verheißt. Aus dem Arbeitsplan, den der Verbandsdirektor, Herr Schumacher, entwickelte, erwähnen wir, daß die junge deutsch-österreichisch-ungarische Verkehrsvereinigung zunächst auf die Stärkung des innerdeutschen Verkehrs abzielt, aber auch auf dem Gebiete des Reisewesens treue Bundesgenossenschaft mit Österreich-Ungarn tatkräftig bekunden wird. Den Reisen nach den Kampfgebieten wird nach Kriegsbeendigung besondere Aufmerksamkeit gewidmet werden. Angestrebt werden u. a. Preisermäßigungen für kleinere Gruppen-Reisen. Die Frage der Erholungsausflüge wird um so wichtiger sein, als viele sich längere Bade- und Vergnügungsreisen noch werden versagen müssen. Angestrebt sollen Wochen-Endkarten werden oder die Gültigkeit der Sonntagskarten für die Zeitdauer von Sonnabend bis Montag, ebenso Erweiterung der Ferien-Sonderzüge. Wünsche für die größere Bequemlichkeit des Reiseverkehrs, für die bessere Orientierung auf den Bahnhöfen und im Kursbuch trugen Vertreter des Westfälischen Verkehrsverbandes und des Verkehrsverbandes Potsdam vor. Da an den Beratungen Vertreter der Eisenbahnverwaltungen teilnahmen — namens des Kgl. Eisenbahn-Ministeriums und der Eisenbahn-Direktion Berlin begrüßte Regierungsrat Dr. Giese die Versammlung — ist auf tunlichste Berücksichtigung der zur Kenntnis genommenen Wünsche zu hoffen. Die eingehende Beratung über das Verpflegungswesen in Gasthöfen und Gasthäusern führte zur Annahme einer vom Vorsitzenden des Deutschen Hotelbesitzer-Verbandes (Hoyer-Cöln) vorgeschlagenen an den Reichskanzler zu richtenden Entschließung, die für Aufrechterhaltung des Verkehrswesens durch geeignete Fürsorge für die Verpflegung der Reisenden eintritt. Für die weitere Behandlung dieser Angelegenheit und zum Verkehr mit den Behörden wurde ein Ausschuß eingesetzt, in dem u. a. der Deutsche Städtetag, der Hotelbesitzer-Verband, die Zentralstelle für den Fremdenverkehr Groß-Berlins, der Verein für Fremdenverkehr in München und im bayerischen Hochland, der Leiter des Verpflegungsamtes in Cassel usw. vertreten sind. In dem Vorstand des Bundes Deutscher Verkehrs-Vereine wurden je ein Vertreter des Deutschen Städtetages und der Zentralstelle für den Fremdenverkehr Groß-Berlins zugewählt.

— **Personalnachrichten.** Bei den bayerischen Staatseisenbahnen wurden vom 1. Oktober d. J. an in den Ruhestand versetzt Ministerialrat Zeulmann im Staatsministerium für Verkehrsangelegenheiten unter Verleihung des Ritterkreuzes des Verdienstordens der bayerischen Krone, Oberinspektor Fahrnholz in Rosenheim, der mit dem Titel und Rang eines Oberinspektors bekleidete Inspektor Meisinger bei der Güterstation München Hbf. und der im zeitlichen Ruhestand befindliche, mit dem Titel und Rang eines Regierungsrates bekleidete Direktionsrat Kuffer in München. — Befördert wurden: der mit dem Titel und Rang eines Ministerialrates bekleidete Oberregierungsrat im Staatsministerium für Verkehrsangelegenheiten Stefenelli v. Prenterhof und Hohenmaur zum Ministerialrat dieses Ministeriums, der mit dem Titel und Rang eines Oberregierungsrates bekleidete Regierungsrat der Eisenbahndirektion München Dasch zum Oberregierungsrat im Staatsministerium für Verkehrsangelegenheiten, der Vorstand des Verkehrsamtes der Staatseisenbahnen rechts des Rheins in München, Regierungsrat Freiherr v. Soden zum Oberregierungsrat an seinem seitherigen Dienstorte, der Vorstand des Tarifamtes der Staatseisenbahnen rechts des Rheins in München, Regierungsrat Morhart zum Oberregierungsrat an seinem seitherigen Dienstorte, Regierungsrat Käppel im Staatsministerium für Verkehrsangelegenheiten zum Oberregierungsrat dieses Staatsministeriums, Direktionsrat Dr. Romatzeck zum Regierungsrat bei der Eisenbahndirektion Ludwigshafen a. Rh. und Direktionsrat Hamm im Staatsministerium für Verkehrsangelegenheiten zum Regierungsrat dieses Staatsministeriums.

Im Anschluß an vorstehende Nachrichten wird uns noch geschrieben: Der Neubaureferent des bayerischen Verkehrsministeriums, Ministerialrat Zeulmann, der am 1. Oktober d. J. in den dauernden Ruhestand tritt, hat sich um die Entwicklung und den Ausbau des bayerischen Lokalbahnnetzes große Verdienste erworben. Seine vorzügliche Tätigkeit hat durch wiederholte Ordensauszeichnungen die Allerhöchste Anerkennung gefunden. Beim Ausscheiden aus dem aktiven Dienste wurde ihm als neuerliches Zeichen der Allerhöchsten Anerkennung das Ritterkreuz des Verdienstordens der bayerischen Krone verliehen, mit dem der persönliche Adel verknüpft ist. An seine Stelle wurde der mit Titel und Rang eines Oberregierungsrates ausgestattete Regierungsrat der Eisenbahndirektion München, Konrad Dasch, unter Beförderung zum Oberregierungsrat in das Staatsministerium für Verkehrsangelegenheiten berufen.

Nachdem an Stelle des zum Ministerialdirektor im Verkehrsministerium und Staatsrat i. o. D., ernannten Präsidenten von Weigert der Ministerialrat im Verkehrsministerium Riegel mit der Führung der Geschäfte der Eisenbahndirektion München betraut worden ist, wurde dem ab 1. Oktober zum Oberregierungsrat beförderten Regierungsrat Käppel das „Bautechnische Streckenreferat" des Verkehrsministeriums übertragen.

Österreich.

— **Südbahn.** Der Verwaltungsrat hielt am 21. September eine Sitzung ab, in welcher der Generaldirektor mitteilte, daß sich der Verkehr neuerlich gehoben habe und außerordentlich stark sei. Der Betrieb liefere daher höhere Einnahmen als im vorigen Jahre. Anderseits seien aber auch die Betriebsausgaben gestiegen, und zwar in einem stärkeren Umfange als die Einnahmen. In erster Linie ergab sich die Notwendigkeit, größere Zuwendungen an das Personal aus Anlaß des Krieges zu machen und überhaupt die persönlichen Ausgaben zu steigern. Sodann haben aber auch die Preise aller Materialien, namentlich der Kohle, der Schmieröle und zahlreicher anderer Gebrauchsgegenstände eine Verteuerung erfahren und seien bei einzelnen auf das Vier- und Fünffache gestiegen. Der Generaldirektor gab der Hoffnung Ausdruck, daß es im Einvernehmen mit der Regierung gelingen werde, solche Maßnahmen ins Werk zu setzen, die eine Ausgleichung zwischen der Steigerung der Ausgaben und jener der Einnahmen herbeiführen werden. Die Südbahn sei in dieser Beziehung bereits vor längerer Zeit mit der Regierung in Verhandlungen getreten, und er glaube annehmen zu können, daß diese Verhandlungen zu einem den genannten Zweck sichernden Ergebnis gebracht werden.

— **Postbeförderung mit der Straßenbahn in Wien.** Das „N. W. T." schreibt: In Wien erfuhr der Postbetrieb nur bei Beginn des Krieges einige Einschränkungen; seither konnte er ungeachtet sehr bedeutender Schwierigkeiten auf gleicher Höhe aufrechterhalten werden. Von den Schwierigkeiten, die zu überwinden waren, machten sich jene im eigentlichen Beförderungsdienst am empfindlichsten geltend; sie ergaben sich einerseits aus den großen und häufigen Wandlungen im Eisenbahnverkehr, aus der durch die Änderung in der Fütterung bedingten Verminderung des Standes und der Tauglichkeit der Pferde und aus dem Mangel an Bereifungen für die Postelektromobil anderseits aus der zeitweise außerordentlichen Steigerung de Verkehrs, die bis nun ihren Höhepunkt im Oktober 1915 e reichte.

Die Post- und Telegraphendirektion hat die Stockungen i Verkehr, die infolge dieser Verhältnisse wiederholt drohte durch fortwährende Anpassung der Betriebsweise an die g änderten Verhältnisse und Heranziehung neuer Beförderungsmittel vermieden. In letzter Hinsicht hat sich namentlich di Einführung der Beförderung von Paketen zwischen den Wiene Bahnhöfen untereinander sowie von ihnen zum Paketbestel amte mittels Eisenbahnwagen auf den Gleisen der Stadtbah die umfangreiche Benützung von Möbelwagen und die Hera ziehung von Motoromnibussen der Österreichischen Motor-Omn busgesellschaft bewährt.

Die Sorge um die glatte Abwicklung des kommenden, voraussichtlich wieder starken Winterverkehres veranlaßte die Pos und Telegraphendirektion, außerdem die Heranziehung de Wiener Straßenbahn zur Postbeförderung anzustreben. Di Wiener städtische Straßenbahn ist laut § 9 der Konzessio vom 24. März 1899 verpflichtet, die Post und die Bediensteten der Post- und Telegraphenverwaltung mit allen fahrplanmäßigen Zügen zu befördern und kann für diese wie für die sonstigen Leistungen für Zwecke der Postanstalt ein angemessenes im Wege der Vereinbarung festzustellendes Entgelt in Anspruch nehmen. Diese konzessionsmäßige Verpflichtung ist bi jetzt im großen Umfang zur Beförderung von Postboten, die i Verkehr zwischen den Wiener Postämtern Briefschlüsse z vermitteln hatten, und zur Beförderung von Brief- und Telegrammbestellern von den Abgabeämtern bis zu ihren Bestelbezirken benutzt worden. Zur Beförderung der mit Post beladenen Wagen wurden die städtischen Straßenbahnen bisher nicht herangezogen. Nunmehr hat das Handelsministerium da bereits vom Wiener Gemeinderat gutgeheißene Übereinkommen zwischen der Post- und Telegraphendirektion und den städtischen Straßenbahnen genehmigt, wonach die Beförderung von Postsendungen und Verschlüssen mittels Triebwagen der städtischen Straßenbahnen auf von der Militärverwaltung übelassenen Autoanhängewagen (Büssing) von 3 t Tragkraft zwischen den Postämtern Werdertorgasse, Paketbestellamt Nordbahn, Nordwestbahn, Franz Josef-Bahn, Westbahn, Südbahn und Ostbahn erfolgen wird. Bei den genannten Postämtern werden besondere Gleisanlagen hergestellt.

Die Räder der Anhängewagen werden derart ausgestattet, daß sie sich zum Fahren auf den Gleisen und zur Verschiebung ohne Gleise auf den Verladeplätzen der Postämter gleich gut eignen. Die Triebwagen werden mit Bediensteten der Straßenbahn besetzt sein, während die Begleiter der Anhängewagen von der Postanstalt beigestellt werden. Vorläufig wird sich diese Postbeförderung nur außerhalb der Stunden des starken Personenverkehrs und zwar zwischen 8 Uhr abends und 8 Uhr früh abwickeln.

— **Ehrentafeln für Bedienstete der österreichischen Staatseisenbahnverwaltung.** Dem Amtsblatte des Eisenbahnministeriums werden bekanntlich Ehrentafeln beigegeben, welche die Namen aller jener Bediensteten der österreichischen Staatseisenbahnverwaltung enthalten, die seit Kriegsbeginn den Heldentod für Vaterland gefunden haben oder für militärische Verdienste ausgezeichnet worden sind. Von diesen Ehrentafeln sind bisher die Stücke I bis V erschienen: Auszüge daraus haben wir in den Nummern 24, 47 u. 95, Jahrg. 1915 und in den Nummern 8 und 9 Jahrgang 1916 d. Ztg. veröffentlicht. Aus den erschienenen Ehrentafeln ist zu entnehmen, daß bisher insgesamt 714 Eisenbahnbedienste aus allen Dienstzweigen des Eisenbahnministeriums und der Direkionen vor dem Feinde gefallen sind. Von diesen 714 Bediensteten, welche bedauernswerterweise dem harten Schicksal zum Opfer fallen mußten, gehörten 98 dem Beamtenstande, 83 dem Unterbeamten- und Diener- und 533 dem Arbeiterstande an. Die bisher erschienenen fünf Ehrentafeln, welche die Namen aller jener enthalten, die für militärische Verdienste ausgezeichnet wurden, weisen eine stattliche Anzahl auf. Es wurden im ganzen 1593 Eisenbahnbedienstete aller Dienstzweige des Eisenbahnministeriums und der Direktionen ausgezeichnet.

Ungarn.

— **Die Befreiung der Kohlenwerke von Petrozsény.** Die Nachricht von der Rückeroberung des Braunkohlenbergbaues in Petrozsény gibt Anlaß, auf die Bedeutung des dortigen Kohlenbergbaues hinzuweisen. Während die Steinkohlenförderung Ungarns, die sich hauptsächlich auf die Reviere von Fünfkirchen und Resica-Anina beschränkt, in den letzten Jahren keine nennenswerte Änderung erfahren hat, ist die Braunkohlengewinnung insbesondere im Zsiltaler Reviere in mächtigem Aufschwung begriffen. Das Bergbaugebiet von Petrozsény bildet einen

der Kohlenmulde des Zsiltaler Reviers im Komitat Hunyad. Der Kohlenbergbau Ungarns beruht zum ansehnlichen Teile auf der tertiären Braunkohlenflözgruppe dieses Reviers. Das Flözmaterial von Petrozsény wetteifert mit Erfolg in seiner Vorzüglichkeit mit den besseren Steinkohlensorten. Aus diesem Grunde wurde die Kohle von Petrozsény in bedeutendem Maße zur Lokomotivfeuerung bei den ungarischen Staatsbahnen verwendet, deren Bedarf im Jahre 1913 rd. ein Drittel des gesamten ungarischen Kohlenverbrauches betragen hat. Die Braunkohlenvorräte des Zsiltaler Reviers werden auf 464.5 Millionen Tonnen geschätzt und verteilen sich auf ein Gebiet von rd. 90 qkm. Die Braunkohle des Petrozsényer Reviers übertrifft mit ihren 5000 bis 7000 Kalorien den Heizwert aller übrigen ungarischen Braunkohlensorten. Von der Gesamtförderung des Zsiltaler Reviers, die sich im letzten Friedensjahre 1913 auf 2,2 Millionen Tonnen gestellt hat, entfielen auf die Gruben der Saljo-Tarjaner Kohlenbergbau A.-G. 1,28 Millionen Tonnen. Auch das ungarische Montanärar ist am Petrozsényer Revier mit einer Förderung von 180 000 t, das ist mehr als die Hälfte der gesamten ärarischen Förderung, beteiligt. Die dritte Gewerkschaft, die an der Ausbeutung des Zsiltaler Reviers teilnimmt, ist die Urikany-Zsiltaler ungarische Kohlenbergbau A.-G. mit einer Förderung von 643 000 t Braunkohle. Die Salgo-Tarjaner A.-G. hat die Petrozsényer Werke im Zsiltal vom Kronstädter Bergbauverein im Jahre 1894 um den Betrag von 7 Millionen Kronen erworben. Die Gruben der Gesellschaft wurden im Laufe der Jahre bedeutend ausgestaltet und umfassen acht Betriebe im Zsiltaler Revier. Im Jahre 1903 erwarb die Gesellschaft zusammen mit der Urikany-Zsiltaler A.-G. sämtliche Kuxe der früher bestandenen Oberzsiltaler Kohlenbergbaugewerkschaft. Im Jahre 1900 hat Ungarn 1 447 000 t Steinkohle gefördert, im letzten Friedensjahre 1913 betrug diese Förderung 1 320 000 t. An Braunkohle betrug die Förderung Ungarns im Jahre 1900 5 128 000 t; im letzten Friedensjahre 1913 hat diese Förderung bereits 8 954 000 t ausgemacht, so daß eine Zunahme von mehr als 70 % der ungarischen Braunkohlenförderung zu verzeichnen war. Die Braunkohlenförderung Ungarns deckte im Jahre 1913 bereits nahezu den gesamten Eigenverbrauch von 8 990 000 t; dagegen mußte der Verbrauch an Steinkohle im Betrage von 5 090 000 t durch Einfuhr von 3 770 000 t sichergestellt werden. Der Kohlenreichtum Ungarns wurde mit 113 000 000 t Steinkohle und 1 604 000 000 t Braunkohle berechnet. Im Jahre 1911 wurde in Petrozsény ein neues staatliches Revierbergamt errichtet, wozu der mächtige Aufschwung der Kohlenindustrie Veranlassung gab.

Übrige europäische Länder.

— **Arbeitermangel in Frankreich.** Infolge des Arbeitermangels der französischen Eisenbahnen erließ der dortige Oberkommandierende eine Verfügung, wonach die mobilisierten Eisenbahner des Jahrganges 1911 und aller früheren Jahresklassen, mit Ausnahme der Offiziere, den französischen Bahngesellschaften wieder zur Verfügung gestellt werden. Ebenso ist dies mit den nach dem Streik im Jahre 1910 entlassenen Mechanikern und Heizern geschehen.

Amtliche Mitteilungen der Geschäftsführenden Verwaltung.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.

Die am 2. Oktober d. J. dem öffentlichen Verkehr übergebene 7,51 km lange Strecke Mogilno-Blütenau der Königlichen Eisenbahndirektion Bromberg ist den Vereinsbahnstrecken zugerechnet worden.

Bezeichnung von Stationen.

Sächsische Staatseisenbahnen. Der an der Linie Gera (Reuß) Sächs. Stb.-Weischlitz zwischen den Bahnhöfen Greiz und Elsterberg gelegene Bahnhof Dölau (Elster) erhält künftig die Bezeichnung Dölau (Reuß).

K. k. Österreichische Staatsbahnen. Vom 1. Oktober d. J. ab ist der Name der an der Strecke Triebitz-Proßnitz gelegenen Station Türnau in Markt Türnau geändert worden.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Nachruf.

Nach kurzer Krankheit verschied am 29. September 1916 der

Königliche Geheime Baurat

Herr **Theodor Hossenfelder,**

Ritter des Königlichen Kronenordens III. Klasse usw.,

im 67. Lebensjahre.

Der Verstorbene gehörte nahezu 35 Jahre der Staatseisenbahnverwaltung an und war seit dem 1. April 1899 bei der Königlichen Eisenbahndirektion Bromberg als Mitglied tätig.

Wir verlieren in dem Dahingeschiedenen, der in langjähriger Dienstzeit sich die allgemeine Hochachtung und Wertschätzung seiner Amtsgenossen und Untergebenen erworben hat, einen durch fachliche Tüchtigkeit, Pflichttreue, vornehme Gesinnung und persönliche Liebenswürdigkeit ausgezeichneten Mitarbeiter, dem wir dauernd ein ehrendes und freundschaftliches Andenken bewahren werden. (1277)

Bromberg, den 29. September 1916.

Der Präsident
und die höheren Beamten des Eisenbahndirektionsbezirks Bromberg.

2. Änderung von Stationsnamen.

K. k. österreichische Staatsbahnen. tationsverzeichnis vom 1. Jänner 1914. — Stationsnamensänderung.

Mit Gültigkeit vom 1. Oktober 1916 ird die tarifmäßige Bezeichnung der nhaltestelle „Türnau“ (Direktionsbeirk Olmütz) in „Markt Türnau“ abgendert.

Wien, am 27. September 1916. (1271)

3. Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Am 1. Oktober 1916 wird der an der Bahnstrecke Paderborn H. - Lippstadt zwischen den Stationen Lippstadt und Geseke gelegene Bahnhof IV. Kl. Ehringhausen, der bisher nur dem Personen-, Gepäck- und Expreßgutverkehr diente, auch für die Abfertigung von Eil- und Frachtstückgut eröffnet.

Die Abfertigung von Sprengstoffen und von solchen Gegenständen, zu deren Ver- und Entladung eine Rampe erforderlich ist, bleibt ausgeschlossen.

Über die Höhe der Frachtsätze geben die Dienststellen Auskunft.

Cassel, den 28. September 1916. (1267)

Königliche Eisenbahndirektion.

4. Eröffnung von Stationen.

Am 1. September d. J. ist die zwischen den Stationen Bremerhagen und Horst liegende, nur dem Wagenladungsverkehr dienende Ladestelle „Freiholz“ dem Verkehr übergeben worden. Tarifstation in der Richtung Greifswald ist Bremerhagen, in der Richtung Grimmen, Horst.

Grimmen, den 23. September 1916.

Direktion der Greifswald - Grimmener Eisenbahngesellschaft. (1263)

5. Güterverkehr.

Binnengütertarif der Reichseisenbahnen. Anhang zu den direkten Gütertarifen der Reichseisenbahnen.

Gütertarif Reichsbahn-elsaß-lothr. Nebenbahnen im Privatbetrieb.

Infolge der Inbetriebnahme der Strecke Colmar-Ensisheim-Bollweiler als vollspurige Nebenbahn treten vom 1. Oktober 1916 ab in der Frachtberechnung im Verkehr mit dieser Strecke Ände-

rungen ein. Nähere Auskunft geben die Güterstellen. Die direkten Frachtsätze für Zuckerrüben und Rübenschnitzel zwischen Erstein Zuckerfabrik und Battenheim treten vom gleichen Tage ab außer Kraft.

Straßburg, 27. September 1916. (1273)
Kaiserliche Generaldirektion,
der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

Deutsch-dänischer Güterverkehr über Vamdrup, Hvidding-Vedsted und Warnemünde-Gjedser.

Mit Gültigkeit vom 5. Oktober 1916 an wird die Station Oldenburg (Großh.) in den Tarif einbezogen.

Nähere Auskunft erteilt unser Verkehrsbureau.

Altona, den 29. September 1916. (1272)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Ausnahmetarif für Küchenabfälle, Speisereste usw. Tfv. 2 II x.

Mit Gültigkeit vom 5. Oktober 1916 werden „Weintrester, auch gebrannt, zur Entölung oder zu Futterzwecken im Inlande" in das Warenverzeichnis des Ausnahmetarifs aufgenommen.

Berlin, den 30. September 1916. (1278)
Königliche Eisenbahndirektion.

Deutsch-schwedisch-norwegischer Eisenbahnverband über Vamdrup und Saßnitz-Trälleborg. Gütertarif Teil II.

Am 1. Oktober d. J. wird die Station Friemersheim in den Abschnitt 2 der Tariftabellen (Stationsfrachtsätze mit den Dampfschiffs-AbfertigungsstellenGothenburg und Kristiansand) einbezogen.

Nähere Auskunft erteilen die Abfertigungsstellen.

Altona, den 30. September 1916. (1276)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Westdeutsch-südwestdeutscher Tierverkehr.

Mit sofortiger Gültigkeit werden die Abfertigungsbefugnisse der Stationen Bielefeld Hbf und Bielefeld Ost geändert und die Überführungsgebühren zwischen der Station Hannover Möhringsberg und dem Zentral-Schlacht- und Viehhof von 2,70 ℳ auf 2,50 ℳ für den Wagen ermäßigt. Näheres bei den beteiligten Dienststellen und im Tarifanzeiger der preuß.-hessischen Staatsbahnen. (1275)

Frankfurt (Main), 29. September 1916.
Königliche Eisenbahndirektion.

Ausnahmetarif für die Beförderung von Steinkohlen usw. vom Ruhrbezirk zum Betriebe von Eisenerzbergwerken usw. nach den Stationen des Siegerlandes. (Tarifheft V)

Mit Gültigkeit vom 1. Oktober 1916 ab wird die Station Stoppenberg als Versandstation in die Abteilung A aufgenommen.

Essen, den 29. September 1916. (1279)
Königliche Eisenbahndirektion.

Sächsisch-Südwestdeutscher Güterverkehr.

Am 1. Oktober 1916 wird die Station Brenschelbach der Bayerischen Staatseisenbahnen (pfälzisches Netz) mit den Tarifentfernungen für Zweibrücken zuzüglich 16 km aufgenommen.

Dresden, am 29. September 1916. (1266)
Kgl. Gen.-Dir. d. Sächs. Staatseisenb.,
als geschäftsführende Verwaltung.

Pfälzisch-Württ. Güterverkehr. Elsaß-Lothringisch-Luxemb.-Württ. Güterverkehr.

Ab 1. November 1916 wird die Station Hussenhofen O R, St in die Tarife aufgenommen. Näheres bei den Dienststellen und in unserem Tarifanzeiger.

Stuttgart, 27. September 1916. (1265)
Generaldir. der K. Württ. Staatseisenb.

Güterverkehre Badische Staatseisenbahnen - Badische Nebenbahnen im Privatbetrieb, und Baden-Pfalz.

Mit sofortiger Gültigkeit wird das Warenverzeichnis des Ausnahmetarifs 1 b für Holz durch Aufnahme folgender Tarifstelle ergänzt: Bündelholz und Abfallspäne wie in Ziffer 9 der Stelle Holz des Spezialtarifs III genannt.

Karlsruhe, 27. September 1916. (1264)
Gr. Generaldirektion der Staatseisenb.

Pfälzisch-Bayerischer Güterverkehr.

I. Am 1. Oktober 1916 wird die bereits in den Tarif aufgenommene pfälzische Station Brenschelbach O K für den Gesamtgüterverkehr eröffnet.

II. Berichtigungen:

1. Seite 38 u. 42 sind die Angaben für Stockau und Weinzierlein bis Weitnau wie folgt zu berichtigen:

Stockau	8	Bayreuth Hbf.
Weinzierlein . .	—	s. Bayer. Lokalb.-
Weißdorf	—	Schnittarif
Weißenburg(Bay.)	54	Ansbach
Weißenhorn . .	—	s. Bayer. Lokalb.-
Weißenstadt . .	—	Schnittarif
Weitnau *) . . .	50	Kempten(Allgäu)

Ausnahmen mit: wie bisher.

2. Seite 62, 68 u. 69 ist die Entfernung für Eselsfürth-Gelchsheim in „262" km (gültig ab 1. Dezember 1916), für Maximiliansau-Harsdorf in „377" km und für Münchweiler (Rodalb) - Haslau in „510" km zu berichtigen.

München, 27. September 1916. (1268)
Tarifamt der K. Bayer. St.-E.-B. r. d. Rh.

Niederschlesischer Staats- und Privatbahn-Kohlenverkehr, Heft 3 vom 1. April 1914.

Mit sofortiger Gültigkeit werden für Krehlau im Übergang auf die Lissa-Guhrau-Steinauer Kleinbahn besondere um 20 ₰ für 1000 kg ermäßigte Frachtsätze eingeführt.

Breslau, 28. September 1916. (1281)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Tfv. 1273. Oberschlesisch-ungarischer Kohlenverkehr, Ausnahmetarif, Heft II, gültig vom 4. März 1912.

Mit Gültigkeit vom 15. Dezember 1916 bis zur Durchführung im Tarifwege werden in der Schnittafel II des Heftes II bzw. des zugehörigen Nachtrages III die Schnittfrachtsätze nach den Stationen Forró-Encs, Garadna, Hernádcsány, Hidasnémeti und Torna §) um je 20 Heller für 1000 kg erhöht.

Die Schnitfrachtsätze betragen dann nach:

Forró-Encs 1390 Heller für 1000 kg,
Garadna 1340 Heller für 1000 kg,
Hernádcsány 1240 Heller für 1000 Kilogramm,
Hidasnémeti 1290 Heller für 1000 kg,
Torna §) 1140 Heller für 1000 kg.

Kattowitz, 30. September 1916. (1282)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Süddeutsche Donau-Dampfschiffahrt-Gesellschaft.

Die im gesellschaftlichen Gütertarif, Teil I, Abteilung A und B, angegebenen „Postgelder" und „Gebühren einschließlich Postgeld" erhöhen sich mit Geltung ab 1. Oktober 1916 um jene Beträge, um welche seitens der Postverwaltungen die Postgebühren gegenüber ihrem bisherigen Ausmaß erhöht wurden.

München, 28. September 1916. (1280)
Die Direktion.

6. Verkauf von Altmaterialien.

In den Hauptwerkstätten Gotha, Erfurt, Meiningen, Jena und dem Sammelmagazin (Bahnmeisterei) Neudietendorf sollen öffentlich verkauft werden: Kernschrott, Mischschrott, Dreh- und Bohrspäne, Stahlschrott, Hohlschrott, verbranntes Guß- und Flußeisen und abgenietete Langträger.

Termin am 16. Oktober 1916, vormittags 11 Uhr.

Die Bedingungen usw. können in unserer Kanzlei eingesehen oder von dem Vorstand unseres Zentralbureaus gegen postgeldfreie Einsendung von 50 ₰ in barem Gelde (nicht Briefmarken) bezogen werden.

Zuschlagsfrist 3 Wochen.

Erfurt, 27. September 1916. (1283)
Königliche Eisenbahndirektion.

Altmaterialien öffentlich zu verkaufen:
A Betriebsmaterialien: Gummiabfälle mit Drahteinlagen, Lederabfälle, Abfallöl, Akkumulatorengläser, Glasscherben u. a.
B Metallwaren: Zink und Bleiabfälle.
C Oberbaumaterialien und sonstige Eisen- und Stahlwaren: Schienen, Schwellen, Kleineisenzeug, Auslenkungen, Herzstücke, Zentralweichenmaterial, Federnstahl, Bleche, Schweiß- und Flußeisenabfälle, Siedröhren, Gußeisen, Brückenwagen, Drehscheiben, Drehspäne u. a.

Angebotsbogen auf postfreie Anfrage bei uns erhältlich und spätestens **Dienstag, den 17. Oktober 1916 nachmittags 2 Uhr** bei uns einzureichen. Zuschlagsfrist 3 Wochen.

Karlsruhe, 29. September 1916. (1274)
Rechnungsbureau der Gr. Generaldirektion der Staatseisenbahnen.

Angebote auf Ankauf der in den Hauptwerkstätten Berlin 1 (am Markgrafendamm), Berlin 2 (Ostbahnhof), Grunewald, Tempelhof, Potsdam und im Maschinenamt 4 Berlin (Lehrter Bahnhof) lagernden **alten Werkstattsstoffe** darunter Zinkschrot, Weißblechabfälle Blechgeräte, Stahlformguß, Flußstahl Langträger, Kopfstücke, Formeisen, Draht und Sprungfedern, verbrannte Ofenteile und Löschkasten sowie Glasbrocken, sind portofrei und versiegelt und mit entsprechender Aufschrift an das **Zentralbureau Berlin**, Schöneberger Ufer 1—4, bis zum **Dienstag, 24. Oktober 1916**, vormittags 10½ Uhr einzureichen. Bedingungen und Angebotbogen sind einzusehen oder zu beziehen daselbst **Zentralbureau, Zimmer 257** gegen portofreie Einsendung von 50 ₰ und 5 ₰ Bestellgeld bar (Briefmarken ausgeschlossen).

Berlin, den 28. September 1916. (1269)
Königliche Eisenbahndirektion.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Eisenbahndirektions-Präsident a. D. v. Mühlenfels in Berlin.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nummer 79. 7. Oktober 1916. LVI. Jahrgang.

Inhalt:

Eisenbahnanschlüsse und Anschlußbahnhöfe.

Die Zugverbindungen zwischen dem rheinisch-westfälischen Industriebezirk und Wien.

Nachrichten.

Deutschland: Lehrwerkstuben der preußisch-hessischen Staatsbahnverwaltung für Kriegsbeschädigte. — Mühlhausen-Ebelebener Eisenbahn. — Rennsteig-Frauenwald. — Westdeutsche Eisenbahngesellschaft. — Westfälische Landeseisenbahngesellschaft. — Zeichnung auf die 5. deutsche Kriegsanleihe. — Deutsche Eisenbahn-Speisewagen-Gesellschaft in Berlin. — Die Güterbewegung auf deutschen Eisenbahnen im Jahre 1914. — Ein Verkehrspraktikum. — Personalnachrichten.

Österreich: Die rumänische Regierung und die Lemberg-Czernowitzer Bahn. — Stand der Eisenbahnbauten in Österreich mit Ende des 1. Halbjahres 1916. — Die Einlösung des Oktobercoupons 1916 der 3% Südbahnprioritäten. — Winterfahrplan der k. u. k. Heeresbahn Nord. — Regierungsrat Dr. Emil Leschen †.

Ungarn: Der Anhang zu den Satzungen des Pensions- und Provisionsfonds der ungarischen Staatseisenbahnen. — Die Betriebseinnahmen der Kaschau-Oderberger Eisenbahn. — Auszeichnung hoher Eisenbahnbeamter.

Rumänien: Die Eisenbahnbrücke zwischen Fetesti und Cernavoda.

Übrige europäische Länder: Die erste elektrische Staatsbahn Norwegens. — Nachrichten von den schweizerischen Eisenbahnen. — Bank für Orientalische Eisenbahnen in Zürich. — Kohlenpreise in Italien. — Zentralstelle für die Beförderung von Lebensmitteln in Rußland. — Frachterhöhungen auf finnischen Bahnen. — Mißbräuche auf russischen Bahnen. Ein Waldpanama. — Lebensmittelversorgung von Petersburg.

Fremde Erdteile: Wladiwostok mit Gütern überfüllt.

Allgemeines.

Amtliche Bekanntmachungen.

Eisenbahnanschlüsse und Anschlußbahnhöfe.

Ministerialdirektor a. D., Exzellenz Dr. Schroeder, der vor kurzem in körperlicher und geistiger Frische sein 80. Lebensjahr vollendete, hat die Eisenbahnfachliteratur um eine weitere Arbeit über „Eisenbahnanschlüsse und Anschlußbahnhöfe" bereichert. Diese Arbeit bezeugt gleich ihren Vorgängerinnen, daß der um die Fortschritte des preußischen Eisenbahnwesens hochverdiente und allgemein verehrte Verfasser seinen durchdringenden Geist und seine reiche Erfahrung nach wie vor in den Dienst technischen Kulturfortschrittes stellt. Die Arbeit selbst hat gewisse Berührungspunkte mit dem Vortrage „Die viergleisige Eisenbahn", über die in dieser Zeitung eingehend berichtet worden ist.[1]) Es empfiehlt sich, auch diese neue Arbeit an Hand ihrer ursprünglichen Einteilung zu besprechen.

1. Anschlüsse auf freier Strecke.

Eisenbahnanschlüssen auf freier Strecke geht man vielfach zu Unrecht aus dem Wege, weil nach gewissen Lehrmeinungen Anschlußbahnen besser selbständig bis zum Anschlußbahnhofe durchzuführen seien. Eine Nachprüfung dieses Tatbestandes durch Abwägung der betriebstechnischen und wirtschaftlichen Vor- und Nachteile erscheint besonders in der Gegenwart am Platze, die dem Eisenbahnbau die verschärften Gesetze weiser Sparsamkeit in den Anlagekosten zur Pflicht macht. Dr. Schroeder erörtert diese Frage an der Hand einiger, der Wirklichkeit entnommener Beispiele. Die Abzweigung der Nebenbahn Wittenberg-Eilenburg von der Stammbahn Berlin-Halle erfolgt auf freier Strecke beim Dorfe Pratau, 3 km hinter Wittenberg, wodurch die hohen Anlagekosten einer Überbrückung des Elbtales vermieden sind, die eine selbständige Einführung der Nebenbahn in den Bahnhof Wittenberg erfordert hätte. Dadurch ist nicht nur die Einführung sehr erleichtert, es brauchen auch etwaige Zugkreuzungen in Wittenberg nicht abgewartet zu werden, sie können sich auf der zweigleisigen Strecke Wittenberg-Pratau vollziehen. Ein anderes Beispiel des Streckenanschlusses bildet die Einführung der Abkürzungslinie Arnsdorf-Gassen in die Stammlinie Breslau-Kohlfurt-Berlin, 6 km vor Bahnhof Sommerfeld, ein drittes die Einmündung der vom Güterverkehr entlasteten Ostbahngleise in das für den Personenverkehr bestimmte Ferngleisepaar der „Schlesischen Bahn", welches die Verbindung der Berliner Stadtbahn mit den westlichen Fernbahnen der Richtungen Wetzlar, Magdeburg und Hannover herstellt. Die Einmündung der Ostbahn erfolgte auf freier Strecke ohne Haltestelle, 2 km vor dem Schlesischen Personenbahnhof, und die Gleiskreuzung an der Teilungsstelle wurde später durch eine 4 km vor dem Bahnhof liegende schienenfreie Überführung ersetzt.

Schon das Alter dieser Ausführungen und ihre Nachahmung bei dem neueren großzügigen Umbau der Bahnhofsanlagen in und bei Spandau zeigen, daß die Einführung zweier, zuvor zusammengelegter Hauptbahnen auch bei starken Verkehrsverhältnissen weder vom Verkehrs-, noch vom Btriebssicherheitsstandpunkte zu beanstanden ist. Dr. Schroeder begründet dies in einwandfreier Weise.

Er erinnert zunächst daran, daß die selbständige Einführung der Zweigbahnen wesentlich deshalb empfohlen sei, um eine vom durchgehenden Verkehr unabhängige Einfahrt zu gewinnen. Eine solche ist auch zweckmäßig, wenn der Betrieb der Zweigbahn im Anschlußbahnhof endigt, und die Fahrten in ihm getrennt verlaufen. Man darf dabei aber die entstehenden Kosten nicht außer acht lassen, zumal weil, wie die angeführten Beispiele zeigen, auch die Einführung auf freier Strecke manche Vorteile bietet, wenn die durchgehende Bahn den entsprechenden Verkehrszuwachs aufzunehmen vermag. Diese Vorbedingung ist als erfüllt anzusehen, wenn die Zweigbahn auch für den durchgehenden Verkehr eingerichtet werden soll. Daraus ergeben sich wichtige Folgerungen:

Bei selbständiger Einführung der Zweigbahn in den Anschlußbahnhof müssen in diesem die Einfahrgleise zusammenlaufen und dann darf die gleichzeitige Einfahrt der Züge nach

[1]) Jahrg. 1915 Nr. 26.

§ 24 (1) der Fahrdienstvorschriften nur gestattet werden, wenn die Fahrten so gesichert sind, daß Gefährdungen nicht eintreten können. Infolgedessen ist die gleichzeitige Einfahrt meist ausgeschlossen, und es kann sich nun als vorteilhafter erweisen,

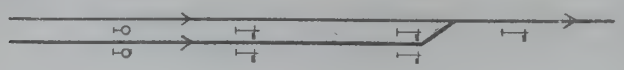


Abb. 1.

bei Einfahrt der Züge hintereinander von der selbständigen Einführung der Gleise zugunsten des Streckenanschlusses Abstand zu nehmen. Eine solche Ordnung bildet bei regelmäßiger Zugfolge nicht nur das Mittel, die Bahnhofsanlagen einfacher und billiger herzustellen, sondern auch, sie besser auszunützen. Vorbedingung bleibt nur, daß die Züge sich auf der Gemeinschaftsstrecke in kurzen Pausen folgen können. Es ist daher wirtschaftlich sehr erheblich, wenn Dr. Schroeder nachweist, daß dies durch Aufstellung von Ein- und Ausfahrsignalen vor der Einlaufstelle, wie in Abb. 1 angedeutet, zu erreichen ist. Dadurch läßt sich nicht nur eine zuverlässige Sicherung der Fahrt, sondern auch bei entsprechender Einteilung und Bemessung der Blockstrecken auf der Gemeinschaftsstrecke — selbst für 300 m lange Personenzüge — eine Zugfolge von **3, ja selbst von 2,5 Min.** erzielen, wenn die größte Fahrgeschwindigkeit gleichmäßig auf 54 km/std. oder 15 m/sec. festgesetzt wird. Eine so dichte Zugfolge schützt auch vor jeder ins Gewicht fallenden Steigerung vorkommender Verspätungen.

2. Anschlußbahnhöfe.

a) Personenbahnhöfe in Durchgangsform.

An der Hand der Abb. 2 bis 5 wird gezeigt, daß z. B. bei der östlichen Zufahrt zum Schlesischen Bahnhof die selbständige

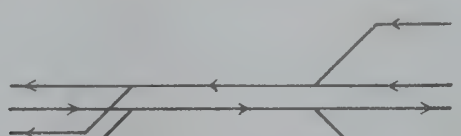


Abb. 2. Bahnhofseingang bei Streckenanschluß mit Plankreuzung.

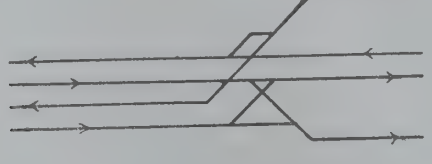


Abb. 3. Bahnhofseingang bei selbständiger Einführung der Anschlußbahn im Linienbetrieb.

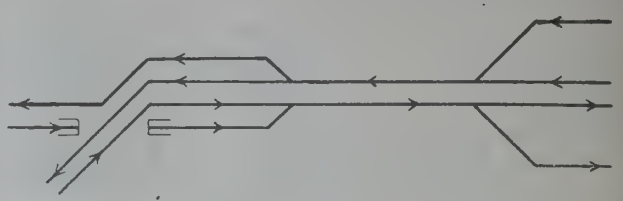


Abb. 4. Bahnhofseingang bei Streckenanschluß mit schienenfreier Kreuzung.

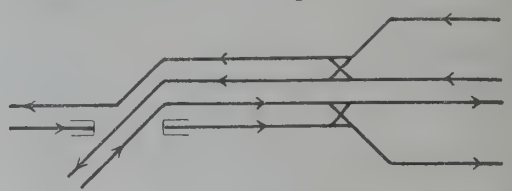


Abb. 5. Bahnhofseingang bei selbständiger Einführung der Anschlußbahn mit schienenfreier Kreuzung im Richtungsbetrieb.

Einführung jeder der beiden Bahnen auf die Zugfolge keine Wirkung ausüben, sondern nur den Betrieb erschweren würde, wenn man die hier weggelassenen Nebenanlagen für An- und Absetzen von Personen-, Post-, Eilgut- und anderen Wagen in Betracht zieht.

Der daraus abgeleitete Leitsatz: „Solange die Gemeinschaftstrecke für die Durchführung der Züge ausreicht, ist die Leistungsfähigkeit der Bahnhofsanlage nicht von der Zufahrt auf selbständigen Fahrgleisen, sondern von der Zahl der Bahnsteiggleise im Bahnhof und ihrer Ausnutzung abhängig", gilt auch für große Personenbahnhöfe, auf denen alle Personenzüge halten, selbst dann, wenn die Anschlußbahn eine Fortsetzung hat, sofern nur für den Güterverkehr beider Bahnen ein besonderer Weg besteht, der dann die zweite selbständige Linie für den Durchgangsverkehr bildet.

Auf solchen großen Bahnhöfen kommen fast immer neben den Durchgangs- auch Ortspersonenzüge in Betracht, die auf dem Bahnhof enden oder beginnen. Zu ihrer Abfertigung sind an beiden Bahnhofsenden Abstellbahnhöfe in solcher Anordnung erforderlich, daß die Leerzugfahrten sich in den fahrplanmäßigen Lauf der Nutzzüge einordnen lassen. Um sich von der Anordnung und Leistungsfähigkeit eines Anschlußbahnhofes ein Bild zu machen, ist der Grundlinienplan Abb. 6 entworfen, unter der Annahme, daß an beiden Enden je eine Gemeinschaftsstrecke B und C anläuft, denen sich aus Richtung D noch eine dritte selbständige Einlaufsbahn zugesellt, nachdem bei allen vorher der Güterverkehr abgelenkt ist. Der Abstellbahnhof für das linke Bahnhofsende liegt an der Gemeinschaftsstrecke B, der für das rechte Ende an der Bahnlinie D, wobei in beiden Fällen schienenfreier Anschluß vorausgesetzt ist. Bei einer solchen Anlage sind für jede Richtung mindestens 3 Bahnsteiggleise und außerdem ein solches für die Überholung durchgehender Züge nötig.

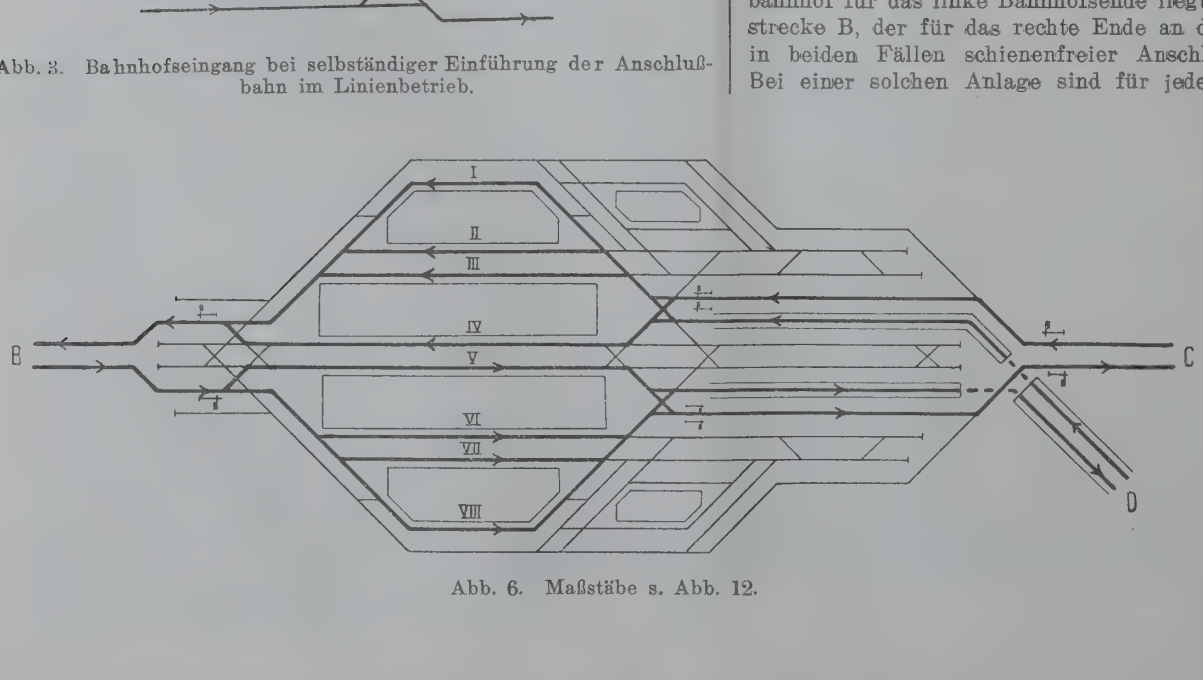


Abb. 6. Maßstäbe s. Abb. 12.

Die Zeit für die Abfertigung eines Zuges auf einem Bahnhofe setzt sich zusammen aus drei Teilen: der Zeit der Einfahrt bis zum Bahnsteig, dem Aufenthalt an ihm und der Zeit der Räumung des Bahnsteiggleises durch

die Ausfahrt; dazu kommt die Zeit für Signalgebung. Die Länge des Einfahrweges wächst mit der Breite des Bahnhofes zwischen den äußeren Bahnsteiggleisen; ihre Beschränkung ist daher wichtig. Gepäckbahnsteige sind, wie das Beispiel der Berliner Stadtbahn zeigt, auch

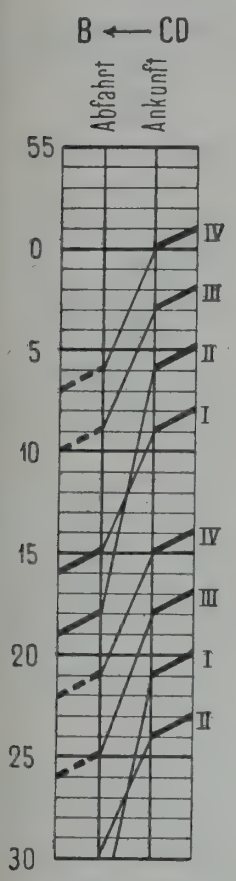


Abb. 7.

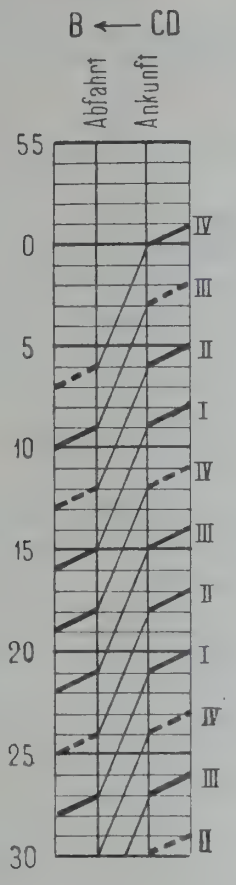


Abb. 8.

auf Fernbahnhöfen entbehrlich, wenn das Gepäck in einem, unter den Bahnsteigen liegenden Geschoß, ungehindert durch anderen Verkehr, zwischen den Annahme- und Ausgabestellen

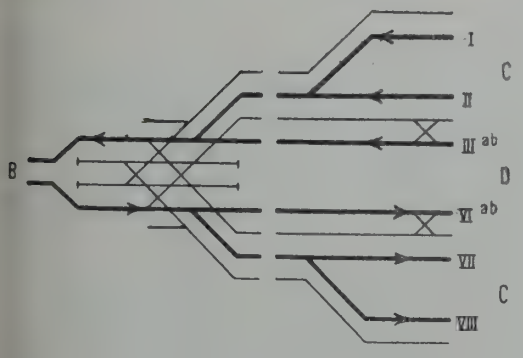


Abb. 9.

und mit Gepäckaufzügen befördert werden kann. Ein solches Geschoß läßt sich, namentlich wenn das Empfangsgebäude, wie hier angenommen, neben den Gleisen liegt, meist so geräumig anordnen, daß es auch für die Abfertigung von Post- und Eilgut ausreicht. Nach der durchgeführten Rechnung sind, obwohl von einer Verkürzung der Weichenstraßen durch Anwendung stärkerer Neigungen abgesehen ist, für Einfahrt, Räumung des Bahnsteiggleises und Signalgebung nicht mehr als 4 Min. erforderlich. Diese, von der Bahnhofsanordnung, von der größten Zuglänge und der Anzieh- und Bremskraft abhängige Zahl ist sehr wichtig. Sie ergibt, vermehrt um den Aufenthalt des Zuges, die mögliche Zugfolge auf jedem Bahnsteiggleise, die mit der Zugfolge auf der Gemeinschaftstrecke in Einklang zu bringen ist, wenn diese Zugfolge dem Fahrplan zugrunde gelegt wird.

So gelangt man bei einer Zugfolge von 3 Min., wenn der Aufenthalt eines überholenden Schnellzuges zu 6 Min. angenommen wird — eine Zeit, die nach den Erfahrungen auch für die schwersten D-Züge auf Bahnhof Friedrichstraße in Berlin ausgereicht hat —, nach dem in Abb. 7 dargestellten Bahnsteigfahrplan zu 12 Min. Aufenthalt für den zu überholenden Personenzug. Da für die Eigenzüge — wie Dr. Schröder die Züge nennt, die auf dem Bahnhof beginnen und endigen — auch ein Aufenthalt von 6 Minuten als ausreichend anzusehen ist, so berechnet sich die Leistungsfähigkeit eines Bahnhofes mit vier Bahnsteiggleisen für jede Richtung stündlich auf 16, und in 20 Betriebsstunden im ganzen auf 640 Züge. Diese Leistung kann, wie Abb. 8 erkennen läßt, in der Zeit, in der keine Überholungen vorkommen und die Eigenzüge überwiegen, noch um 25 % der Zugzahl gesteigert werden. [2])

Bei dem neuesten Umbau des Hauptpersonenbahnhofes in Cöln ist eine Teilung der 500 m langen Bahnsteiggleise in zwei Abschnitte von etwa je 200 m nutzbarer Länge durchgeführt worden. Die durchgehenden Nebengleise fehlen aber, außerdem krankt der Bahnhof, wie Dr. Schroeder weiter darlegt, daran, daß die zur Längsachse spiegelgleiche Anlage zwar innerhalb der großen Bahnhofshalle beibehalten, außerhalb aber nur auf einer Seite erheblich derart erweitert ist, daß auf einer Seite 7, auf der anderen 10 Bahnsteigplätze vorhanden sind. Die Anlage wäre leistungsfähiger geworden, wenn auf jeder Seite ein Bahnsteigplatz mehr und auf diese Weise 16 Bahnsteigplätze geschaffen wären. Sie unterscheiden sich

[2]) Der Berechnung liegt eine Zuglänge von 300 m zugrunde, die erfahrungsmäßig niemals bei allen Zügen erreicht wird; namentlich die Eigenzüge pflegen meist erheblich kürzer zu sein. Man kann daher durch Verlängerung der Bahnsteiggleise, die sich in der Mitte des Bahnhofes ohnehin ergibt, auf einem Bahnsteiggleise zwei Bahnsteigplätze für die Abfertigung schaffen. Um sie unabhängig von einander benutzen zu können, muß allerdings neben das Bahnsteiggleis ein durchgehendes Neben-

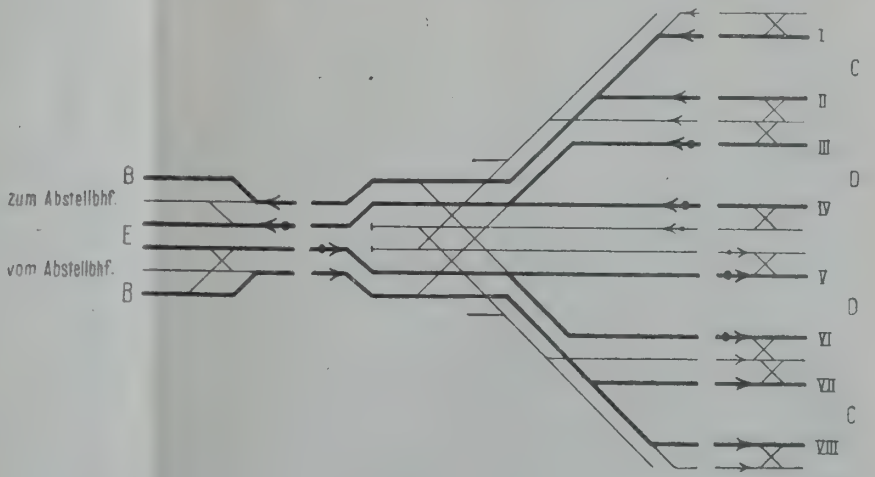


Abb. 10.

gleis gelegt und in der Mitte mit jenem durch ein Weichenkreuz verbunden werden. Das Wesen einer solchen Anordnung wird durch Linienskizze 9 veranschaulicht, in der die Nebengleise zu Gleis III bzw. VI mit den beiden Weichenkreuzen in seinem Linienzuge dargestellt sind. Die Gleise III und IV der Abb. 6 werden so durch das geteilte Gleis III a b, die spiegelgleichen Gleise V und VI durch VI a b ersetzt.

auch insofern von dem Grundlinienplan Abb. 6, als darin die Gemeinschaftsstrecke B viergleisig im Richtungsbetriebe ausgebaut ist. Wie dieses Ende B, in Cöln das östliche, zu gestalten wäre, um die viergleisige Gemeinschaftsstrecke vollständig auszunützen, ist im Grundgedanken in Abb. 10 dargestellt.[3])

[3]) Abb. 10 in Nr. 9/10 der Verkehrstechn. Woche 1916, Seite 82, enthält einen Druckfehler, der in Nr. 11/13 berichtigt, hier aber ebenso wie in einem Sonderdruck des Verlages beseitigt ist.

Dann könnte die Gesamtleistung in 20 Betriebsstunden auf 2 mal 640 gleich 1280 Züge geschätzt werden, eine Leistung, die in Zukunft wohl erforderlich werden könnte, wenn man erwägt, daß schon vor dem Kriege an einem Pfingstfeiertage 579 Personenzüge abzufertigen waren.

(Schluß folgt.)

Die Zugverbindungen zwischen dem rheinisch-westfälischen Industriebezirk und Wien.

Der Westfälische Verkehrsverband, Vorort Dortmund, hat s. Z. an die beteiligten Behörden eine Denkschrift versandt, welche die vor dem Kriege bestehenden Verkehrsverbindungen zwischen dem Rheinisch-Westfälischen Industriegebiete und Wien behandelt, einer Kritik unterzieht und Verbesserungsvorschläge für die Zukunft macht.

Die Schrift geht von der Erwartung aus, daß der Reiseverkehr zwischen dem Deutschen Reiche und Österreich-Ungarn sowie den Balkanländern nach dem Kriege einen großen Aufschwung nehmen wird. Der von Deutschland ausgehende Strom der Vergnügungsreisenden und derer, die Erholung und Genesung suchen, hat sich vor dem Kriege auf alle Teile Europas erstreckt. Er wird nach dem Kriege das feindliche Ausland meiden und sich besonders dem Gebiete der mit uns verbündeten Staaten zuwenden. Viele unserer Krieger haben Österreich und Ungarn während des Krieges flüchtig kennen gelernt; sie werden nach dem Kriege ihre Eindrücke vertiefen und ihren Angehörigen die Stätten der Kämpfe zeigen wollen. Die geplante engere wirtschaftliche Annäherung zwischen dem Deutschen Reiche und Österreich-Ungarn wird auch die Zahl der geschäftlichen Reisen zwischen beiden Ländern außerordentlich vermehren.

An dem zu erwartenden großen Reiseverkehr zwischen Deutschland und Österreich-Ungarn wird naturgemäß auch das Industriegebiet im Nordwesten Deutschlands hervorragenden Anteil haben und dies führt zur Untersuchung der Frage, ob die vor dem Kriege vorhandenen Zugverbindungen zwischen Essen und Dortmund einerseits und Wien anderseits den berechtigten Ansprüchen genügten, und welche Verbesserungen wünschenswert und durchführbar sind. Die vor dem Kriege bestehenden Zugverbindungen zwischen Essen und Dortmund einerseits und Wien anderseits sind in nachfolgenden Zahlentafeln zusammengestellt:

Von Westdeutschland nach Wien führen 5 Reisewege:
a) Über Cöln, Frankfurt a. M., Nürnberg, Passau-Linz,
b) über Hagen, Siegen, Gießen, Frankfurt a. M., Passau-Linz,
c) über Altenbeken, Cassel, Bebra, Weimar, Gera, Eger, Pilsen,
d) über Hannover oder Goslar, Leipzig-Dresden,
e) über Berlin-Breslau.

Sehen wir zunächst von der unter b genannten Strecke ab, so führt der kürzeste Reiseweg zwischen Essen und Wien über Cöln-Frankfurt, zwischen Dortmund und Wien über Altenbeken-Eger. In der Fahrtrichtung Essen bzw. Dortmund-Wien geht die schnellste Reiseverbindung über Altenbeken-Eger, in der Gegenrichtung ergibt für Dortmund die Verbindung über Eger-Altenbeken, für Essen die über Frankfurt-Cöln die kürzeste Fahrzeit.

Der Reiseweg über Hagen-Gießen ist durch die Eröffnung der Strecke Weidenau-Dillenburg, die den bisherigen Weg über Betzdorf um 42 km abkürzt, zum kürzesten Reiseweg zwischen dem Industriegebiet und Wien geworden. Die Entfernung beträgt für Essen 1041 und für Dortmund 1013 km. Eine durchgehende Zugverbindung mit Wien besteht über diese Strecke noch nicht.

Die vor Kriegsausbruch vorhandenen Zugverbindungen leiden zum Teil an dem Mangel, daß sie das Industriegebiet zur Nachtzeit durchfahren. Dieser Mangel kommt daher, daß bei dem Fahrplan dieser Züge auf die Abfahrt- und Ankunftzeiten in den holländischen Großstädten und auf die Anschlüsse von England mehr Rücksicht genommen wurde, als auf die Großstädte im Industriegebiet. Die Denkschrift meint, daß die Rücksicht auf die Anschlüsse von und nach England künftig wegfallen werde, und es dadurch möglich sein wird, die Wünsche des deutschen Industriegebietes mehr als bisher zu berücksichtigen.

Eine Vernachlässigung der Verbindung von und nach England wird unseres Erachtens nach Friedensschluß kaum angängig sein. Der Reiseverkehr zwischen England und Südasien wird sich nach dem Friedensschluß zweifellos wieder des kürzesten Weges bedienen, der nach Eröffnung der Bagdadbahn noch in weit höherem Maße als bisher durch Deutschland und Österreich führen wird. Bei der großen Zeitersparnis, die dieser Weg mit sich bringt (daneben kommt nur die Eisenbahnverbindung Calais-Brindisi und von dort der Seeweg in Frage), wird es dem englischen Geschäftsmanne ziemlich gleichgültig sein, daß dieser Weg durchweg durch Staaten führt, die mit England Krieg geführt haben. Daneben verdienen natürlich die Wünsche des deutschen Industriegebietes ihre volle Berücksichtigung.

Diese Wünsche gehen neben der Wiederherstellung der günstigen direkten Zugverbindung über Altenbeken-Eger in erster Linie dahin, eine Tagesverbindung zwischen dem Industriegebiet und Wien zu schaffen. Der erste Wunsch wird sich ohne weiteres erfüllen lassen. Die Erfüllung des zweiten Wunsches macht aber große Schwierigkeiten.

In der Denkschrift wird vorgeschlagen, den Tagesschnellzug Frankfurt-Wien, der zurzeit Frankfurt (Main) 8 Uhr 29 morgens verläßt und in Wien abends 9.^{55} Uhr eintrifft, so viel später zu legen, daß er in Frankfurt (Main) Tagesanschlüsse von Cöln und vom Ruhrgebiet (über Siegen-Gießen) aufnehmen kann. Um den Zug zwischen Frankfurt (Main) und Wien zu beschleunigen, wird vorgeschlagen, auf deutscher Seite die Aufenthalte in Hanau, Fürth, Neumarkt (Oberpfalz), Straubing, Plattling und Vilshofen, auf österreichischer Seite die in Schärding und Neumarkt-Kallham zu beseitigen (auch die Aufenthalte in Amstätten und St. Pölten erscheinen entbehrlich), wodurch etwa 30 Minuten an Fahrzeit gewonnen würden.

Folgender Fahrplan wird in Vorschlag gebracht: Ab Dortmund 6.20 Uhr, ab Siegen 8.36 Uhr, ab Gießen 9.51 Uhr, an Frankfurt (Main) 10.53 Uhr; ab Essen 5.^{46} Uhr; ab Düsseldorf 6.29 Uhr, an Cöln 7.05 Uhr, ab Cöln 7.20 Uhr, ab Wiesbaden 10.18 Uhr, an Frankfurt (Main) 11 Uhr. Hier sollen die Zugteile von Essen-Cöln und von Dortmund-Siegen vereinigt werden und der Zug auf der Weiterfahrt nach Wien so beschleunigt werden, daß er gegen 11.^{30} Uhr abends dort eintrifft.

Die jetzige Fahrzeit zwischen Frankfurt (Main) und Wien beträgt 13 Stunden 26 Minuten. Nach dem Vorschlage der Denkschrift würde eine Abkürzung der Fahrzeit auf etwa 12½ Stunden erforderlich werden. Die Entfernung zwischen Frankfurt (Main) und Wien beträgt 751 km, die bisherige Reisegeschwindigkeit 56 km, das ist allerdings für einen durchgehenden Schnellzug recht wenig. Bei der Verkürzung der Fahrzeit auf 12½ Stunden würde sich eine Reisegeschwindigkeit von 61 km ergeben. Auch diese ist bei dem verhältnismäßig günstigen Längenprofil der Strecke Frankfurt (Main)-Wien wenig genug.

Dem vorgeschlagenen Fahrplanentwurf wird man ein Bedenken gegenüberstellen können. Das ist die späte Ankunftszeit in Wien. In Wien kennt man bekanntlich kein großstädtisches Nachtleben im norddeutschen Sinne. Man geht dort früh zur Ruhe und der ganze innerstädtische Verkehr ist auf einen frühzeitigen Beginn der Nachtpause eingerichtet; daher kommen denn auch die letzten Tagesschnellzüge in Wien kaum später als 10 Uhr abends an, und die Ankunft eines so wichtigen Zuges nach 10.^{30} abends erscheint mit den Wiener Gepflogenheiten kaum vereinbar.

Eine gewisse Rolle spielt dabei auch der bestehende Anschluß (Personenzug mit Schlafwagen) nach Budapest, ab Wien Ostbahnhof 11.^{25} Uhr, der auch nicht gut noch später gelegt werden kann.

Der Tagesschnellzug Frankfurt (Main)-Wien müßte, wenn er gegen 11 Uhr vormittags in Frankfurt abfahren und gegen 10.^{30} Uhr abends in Wien ankommen soll, eine Reisegeschwindigkeit von 67 km entwickeln; das übersteigt wohl nicht die Grenze des wirtschaftlich Zulässigen, zumal, wenn der Zollaufenthalt in Passau in Fortfall kommt. Denn, wenn die Zollgrenze zwischen Deutschland und Österreich nicht etwa völlig verschwinden sollte, so wird es doch möglich sein, die Zollbehandlung des Reisegepäcks, wie in anderen Fällen, in den fahrenden Zug zu verlegen.

Eine andere Frage ist es, ob es angängig ist, den bestehenden Schnellzug in die neue Lage zu bringen, ohne die Zwischenorte empfindlich zu schädigen. Diese Frage wird wenigstens für die deutsche Teilstrecke, wo die Späterlegung bis zu 2½ Stunden

Schnellzugverbindungen Ruhrgebiet-Wien. (Fahrplan vom 1. Mai 1914.)

Laufende Nr.	Abfahrt von	Zeit	Länge der Strecke km	Reiseweg	Zahl der Umsteigestellen	Ankunft in Wien	Fahrtdauer	Reisegeschwindigkeit km
1	Essen	8.46	1292	Berlin	einmal	6.00	21 Std. 14 Min.	61,45
	Dortmund	9.26	1257	Breslau	„		20 „ 34 „	62,12
2	Essen	10.32	1050	Cöln	zweimal	7.10	20 Std. 38 Min.	52,33
	Dortmund	9.50	1084	Frankfurt a. M.	„		21 „ 20 „	51,06
3	Essen	11.40	1150	Hannover-Leipzig	zweimal	8.00	20 Std. 20 Min.	57,45
	Dortmund	12.22	1115	Dresden	„		19 „ 38 „	58,49
				oder Berlin-Dresden	einmal			
4	Essen	12.14	1118	Schwerte	dreimal	8.00	19 Std. 46 Min.	58,60
	Dortmund	12.58	1084	Goslar-Leipzig-Dresden	zweimal		19 „ 2 „	57,05
5	Essen	2.26	1150	Hannover	einmal	12.50	22 Std. 24 Min.	52,26
	Dortmund	3.06	1115	Leipzig-Dresden	„		21 „ 44 „	52,91
6	Essen	9.53	1073	Altenbeken	direkt	7.25	21 Std. 33 Min.	50,96
	Dortmund Süd	10.34	1038	Cassel-Eger	„		20 „ 51 „	51,18
7	Essen	1.07	1150	Hannover	direkt	9.36	20 Std. 29 Min.	57,36
	Dortmund	1.47	1115	Leipzig-Dresden	„		19 „ 49 „	58,43

Schnellzugverbindungen Wien-Ruhrgebiet. (Fahrplan vom 1. Mai 1914.)

Laufende Nr.	Abfahrt von Wien	Zeit	Länge der Strecke km	Reiseweg	Zahl der Umsteigestellen	Ankunft in	Fahrtdauer	Reisegeschwindigkeit km
8	8.05	3.05	1090	Frankfurt a. M.	einmal	Dortmund	19 Std. — Min.	57,36
		2.30	1056	Cöln	„	Essen	18 „ 25 „	55,48
9	8.50	5.30	1115	Dresden-Leipzig	direkt	Dortmund	20 Std. 40 Min.	55,56
		6.10	1150	Hannover	„	Essen	21 „ 20 „	54,67
10	10 25	6.25	1038	Eger	direkt	Dortmund Süd	20 Std. — Min.	51,09
		7.02	1073	Cassel	„	Essen	20 „ 37 „	53,48
11	4.00	2 24	1257	Breslau	einmal	Dortmund	22 Std. 36 Min.	56,98
		3.12	1292	Berlin	„	Essen	23 „ 12 „	56,12
12	9.40	4.52	1084	Leipzig-Goslar	zweimal	Dortmund	19 Std. 12 Min.	56,99
		5.36	1118	Schwerte	dreimal	Essen	19 „ 56 „	58,45
13	7.40	6.28	1115	Dresden-Leipzig	einmal	Dortmund	20 Std. 48 Min.	55,52
		7.17	1150	Hannover	„	Essen	21 „ 37 „	54,60
14	10.05	7.08	1092	Frankfurt a. M.	einmal	Dortmund	21 Std. 03 Min.	51,98
		6.19	1056	Cöln	„	Essen	20 „ 14 „	52,73

beträgt, verneint werden müssen. Der bisherige Zug wird mindestens zwischen Frankfurt (Main) und Nürnberg bestehen bleiben müssen und somit würde mit dem neuen Vorschlag, abgesehen von der Zugvermehrung zwischen Dortmund und Frankfurt und Essen und Frankfurt, auch auf der Strecke Frankfurt-Nürnberg eine Vermehrung der Zahl der Schnellzüge eintreten.

Die Denkschrift schlägt vor, gleichzeitig mit dem Zuge Frankfurt-Wien auch den Anschlußzug Nürnberg-Eger entsprechend später zu legen. Dieser Zug hat in Eger Anschluß nach Prag und führt durchgehende Wagen von Frankfurt (Main) nach Karlsbad und Marienbad. Die Späterlegung des Zuges Nürnberg-Eger würde also erhebliche Veränderungen im Fahrplan der böhmischen Bahnen mit sich bringen. Sollten diese Veränderungen untunlich erscheinen, so würde man zweckmäßigerweise von der Späterlegung des Zuges Nürnberg-Eger absehen und die durchgehenden Wagen dem in der alten Lage verkehrenden Ersatzzug Frankfurt-Nürnberg mitgeben. Das Interesse des Rheinisch-Westfälischen Industriegebietes an dieser Verbindung mit Karlsbad und Marienbad kann ja ohnehin kein sehr großes sein, da der Reiseweg nach Eger über Frankfurt und Nürnberg gegenüber dem Wege über Altenbeken einen gewaltigen Umweg darstellt.

Der Gegenzug verläßt zurzeit Wien morgens 8.05 Uhr und trifft abends 8.56 Uhr in Frankfurt (Main) ein. Die Ankunft in Cöln erfolgt 12.55 Uhr, die in Essen 2.30 Uhr, in Dortmund 3.05 nachts. Daß diese Züge ebenfalls beschleunigt und Gabelzüge über Gießen-Siegen gefahren werden müßten, deutet die Denkschrift an. Bei gleichen Fahrzeiten, wie sie der Gegenzug aufweist, würde — unter Beibehaltung der Abfahrzeit in Wien gegen 8 Uhr morgens — die Ankunft in Frankfurt (Main) gegen 7.20 Uhr abends, die Ankunft in Cöln gegen 11.10, in Essen gegen 12.45 Uhr und in Dortmund (über Siegen) gegen 12.10 erfolgen, das wäre zweifellos für Essen und Dortmund eine wesentliche Verbesserung gegenüber der jetzigen Ankunftszeit, die eine volle Nachtruhe nach der Ankunft des Zuges nicht mehr ermöglicht. Auch Cöln und Düsseldorf würden die Früherlegung um fast 2 Stunden angenehm empfinden. Auch würde es möglich sein, in Cöln einen der bestehenden Nachtschnellzüge nach Belgien zu erreichen.

Schließlich beschäftigt sich die Denkschrift mit dem D-Zugpaar 213/214 Cöln-Leipzig über Soest-Goslar-Halle, das am 1. Mai 1914 neu eingerichtet wurde. Die Lage der Züge war folgende: Ab Cöln 12.00 Uhr, an Leipzig 8.23. Ab Leipzig 9.29, an Cöln 5.59 Uhr. Diese Züge haben nur bis Kriegsausbruch bestanden, sie sollen in den 3 Monaten ihres Bestehens fast leer gefahren sein, obwohl der Zug 213 in Leipzig einen guten Anschluß nach Dresden und Wien hatte (ab Leipzig 8.40). Den Grund für die schlechte Benutzung dieser beiden Züge sieht die Denkschrift in folgendem: Der Verkehr zwischen Cöln und Leipig ist verhältnismäßig gering und wird durch die beiden schon länger bestehen-

den Tagesschnellzüge in ausreichender Weise bedient. Für die Verbindung zwischen Cöln und Wien kommt der Weg über Goslar-Leipzig nicht in Betracht, da er 1152 km gegen 973 km über Frankfurt (Main), also 179 km länger ist und man bei gleicher Abfahrtszeit in Cöln über Frankfurt 1 Stunde früher in Wien ankommt, als über Leipzig-Dresden. Für das Industriegebiet, das heißt die Städte Essen und Dortmund, hatten diese Züge aber keine Bedeutung, da ihnen die unmittelbaren Anschlüsse von und nach diesen beiden Städten fehlten und man beim Anschluß auf Personenzüge mit mehrmaligem Umsteigen und kurzen Übergangszeiten angewiesen war, während eine gute Schnellzugverbindung zwischen dem Industriegebiet und Leipig mit ungefähr gleichen Abfahrt- und Ankunftzeiten über Hannover besteht. Es wird nun vorgeschlagen, wenn die D-Züge 213/214 nach dem Friedensschluß wieder eingeführt werden, ihnen einen unmittelbaren Anschluß von und nach Crefeld über Essen-Dortmund Süd zu geben und sie mit durchgehenden Wagen zwischen Crefeld und Wien auszustatten. Folgender Fahrplan wird in Vorschlag gebracht: Ab Crefeld 11.45 Uhr, ab Duisburg 12.0 Uhr, ab Essen 12.37 Uhr, ab Dortmund Süd 1.19 Uhr, an Soest 2 Uhr. Ab Soest 3.44 Uhr, an Dortmund Süd 4.26 Uhr, an Essen 5.08 Uhr, an Duisburg 5.33 Uhr, an Crefeld 6.08 Uhr.

Unter den zahlreichen Wünschen auf neue Zugverbindungen, die von den Verkehrtreibenden und ihren Körperschaften zu allen Zeiten an die Eisenbahnverwaltung gerichtet werden, verdienen die Vorschläge der Denkschrift eine besondere Beachtung, weil hier zweifellos ein bisher nur mangelhaft befriedigtes Verkehrsbedürfnis vorliegt und die Erfüllung der Wünsche keine allzu großen Mittel erheischt. Wenn auch an eine sofortige Einführung der gewünschten Zugverbindungen nach Friedensschluß kaum zu denken sein wird, so mögen doch immerhin die Anregungen als willkommener Beitrag für eine künftige Ausgestaltung der Zugverbindungen zwischen Rheinland-Westfalen und Wien dienen. Schimpff.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Lehrwerkstuben der preußisch-hessischen Staatsbahnverwaltung für Kriegsbeschädigte.** Bekanntlich sind zurzeit bei den Hauptwerkstätten in Breslau, Frankfurt (Main) und Jena sogenannte Lehrwerkstuben eingerichtet worden, in denen im Kriege schwerverletzten Handwerkern und Berufsarbeitern (kriegsbeschädigten Eisenbahnern oder Söhnen von Eisenbahnern) Gelegenheit geboten wird, sich im Kreise von Schicksalsgenossen unter sachverständiger Leitung und ärztlicher Aufsicht mit den Geräten und an den Maschinen des Handwerks zu beschäftigen und zu versuchen, ob die frühere handwerkliche Tüchtigkeit noch vorhanden oder wenigstens zu einem ausreichenden Teile wieder zu gewinnen ist. Hierzu sind, wie in der „Eisenbahn" mitgeteilt wird, die Lehrwerkstuben schon um deswillen so besonders geeignet, weil die Erfahrung gelehrt hat, daß der in der Werkstube mit Schlosser-, Schmiede- usw. Arbeiten beschäftigte Verwundete seinen verletzten oder geschwächten Arm durch praktische Arbeit mit Hammer, Zange, Feile usw. am besten und viel lieber kräftigt als durch Übungen an medikomechanischen Apparaten. Diesem Behufe zu genügen, sind die in den Eisenbahnwerkstätten eingerichteten Lehrwerkstuben ganz besonders berufen, weil der Kriegsbeschädigte hier in die gewohnte Umgebung kommt, und die Vielseitigkeit einer Eisenbahn-Reparaturwerkstatt zur Betätigung auf den verschiedensten Gebieten des Handwerks die beste Gelegenheit bietet. Die Beschäftigung findet unter Aufsicht eines höheren Technikers statt, der am besten in der Lage ist, die Anforderungen der betreffenden Arbeit, die Arbeitsleistung und die handwerkliche Befähigung zu beurteilen.

Anläßlich einer Besichtigung der Lehrwerkstätte in Jena durch den preußischen Eisenbahnminister in Gegenwart des Vorsitzenden des Aufsichtsrates der Kriegsbeschädigtenfürsorge der Kriegssammlung der Eisenbahn, Ministerialdirektors Hoff, des Direktionspräsidenten in Erfurt Kindermann und des Geheimen Medizinalrats Dr. Wagner vom Ministerium der öffentlichen Arbeiten werden in vorgenannter Quelle die als mustergültig bezeichneten dortigen Einrichtungen geschildert. Die neuerbaute Eisenbahnhauptwerkstatt in Jena bietet für die Lehrwerkstube sehr geeignete Räume und Einrichtungen. In ihr werden alle im Bereiche der Eisenbahn vorkommenden Handwerksberufe betrieben. Doch können auch ungelernte Arbeiter, z. B. Betriebs- und Bahnunterhaltungsarbeiter, die in ihrem Dienstzweige nicht mehr verwendbar sind, sich zur handwerksmäßigen Beschäftigung aber eignen, in der Werkstube zu Werkhelfern herangebildet werden. Die Werkstubenverwaltung führt der zuständige Bezirksausschuß der Kriegsbeschädigten-Fürsorge, die Werkstuben-Leitung ruht in den Händen des Vorstandes des Werkstättenamts, während die ärztliche Fürsorge und Beratung der Bahnarzt ausübt. Die technische Aufsicht und Anleitung wird durch geeignete Vorarbeiter unter Leitung von Werkführern und Werkmeistern der Hauptwerkstatt geführt. In der Jenaer Werkstube, die von der Eisenbahndirektion mit allen in Frage kommenden Maschinen und Geräten der genannten Handwerksberufe ausgestattet ist, können etwa 50 Kriegsbeschädigte gleichzeitig, also bei halbtägiger Arbeitsschicht die doppelte Anzahl, beschäftigt werden. Neben den Arbeitsräumen befindet sich zur Benutzung für die Werkstubenteilnehmer ein Ruheraum, auch ein Arztzimmer ist eingerichtet. Für das Lesebedürfnis der Teilnehmer ist durch Beschaffung einer kleinen Bücherei gesorgt. Zur Einnahme der Mittagsmahlzeit steht der angrenzende Speisesaal der Hauptwerkstatt zur Verfügung, wo die Kriegsbeschädigten aus der Werkstattskantine ein kräftiges Mittagessen zu sehr billigem Preise erhalten können. Übrigens haben die Lehrwerkstuben in Jena und Breslau für die Ausstellung für Kriegsfürsorge in Cöln eine Anzahl Kunstglieder für einarmige und armverletzte Handwerker nebst den Einsteckern dazu, die zum Teil selbst erfunden sind, eingesandt.

— **Mühlhausen-Ebelebener Eisenbahn.** Die Hauptversammlung, in der die Eisenbahnbaufirma Lenz & Co. G. m. b. H. das gesamte Aktienkapital von 1 550 000 ℳ vertrat, genehmigte die Jahresrechnung für 1915/16, erteilte die Entlastung und setzte die sofort zahlbare Dividende auf 1 % (i. V. 2½ %) fest. Die Bahn erzielte einen Betriebsüberschuß von 40 840 ℳ (58 403). Nach Überweisungen an die verschiedenen Bestände und Abzug der Zinsen mit 14,638 ℳ verbleibt ein Reingewinn von 19 202 ℳ (41 161), von dem 15 500 ℳ zur Auszahlung der Dividende verwandt und 3702 ℳ (12 571) vorgetragen werden. Die Mindereinnahme sei darauf zurückzuführen, daß die Bautätigkeit im Gebiete der Bahn seit Beginn des Krieges fast vollständig ruht. Auch haben die Kohlentransporte der Kaliwerke bei Menterode infolge geringerer Förderung einen nicht unbedeutenden Rückgang erfahren. Endlich wurde der Verkehr auch dadurch ungünstig beeinflußt, daß die Schlotheimer Seilerindustrie ihren Betrieb wegen Mangels an Rohstoffen fast vollständig eingestellt hat.

— **Rennsteig-Frauenwald.** Eine „Kleinbahn" im wahrsten Sinne des Wortes ist die nur 4,8 km lange Eisenbahnstrecke Rennsteig-Frauenwald. Wir entnehmen über sie der Wochenschrift für Deutsche Bahnmeister folgende Angaben: Das ganze Betriebspersonal besteht aus einem Betriebsleiter, einem Lokomotivführer und einem Arbeiter, die zusammen jährlich 3912,40 Mark an Gehalt und Lohn beziehen. Es verkehren auf der Strecke nur drei Zugpaare, die täglich durchschnittlich 31 Personen befördern, wofür die Bahn eine Tageseinnahme von 8,42 Mark erzielt hat. Aus dem Personenverkehr wurden im Jahre 1915: 3074,75 ℳ (gegen 5478,85 ℳ im Vorjahre) vereinnahmt. Die Gesamteinnahme aus dem Güterverkehr betrug im vorigen Jahre 5982,74 ℳ (etwa 2300 ℳ weniger). Einschließlich sonstiger Einnahmen betrug die Gesamtsumme 1915: 9919,52 ℳ (1914 14 841,10 ℳ). Da die Betriebsausgaben im vorigen Jahre 12 056,94 ℳ erforderten, ist ein Verlust von 2137,42 ℳ zu decken. Eine Verzinsung des 360 000 ℳ betragenden Aktienkapitals ist, wie die „Henneberger Zeitung" schreibt, nicht möglich. Beteiligt sind an der Aktiengesellschaft mit je einem Drittel der preußische Staat, die Provinz Sachsen und (mit Unterstützung des Kreises und des Forstfiskus) die Gemeinde Frauenwald bzw. die dortigen Industriellen. Besonders diese werden aber gern Opfer bringen im Hinblick auf die Vorteile, die ihnen die Bahn in Friedenszeiten bietet. Während des Krieges liegt in Frauenwald die Industrie leider sehr danieder, worauf die zurückgegangenen Einnahmen der Bahnstrecke in erster Linie zurückzuführen sind.

— **Westdeutsche Eisenbahngesellschaft.** In der kürzlich abgehaltenen Versammlung der Obligationenbesitzer der Gesellschaft, in der von den noch im Umlauf befindlichen 9 170 000 ℳ Obligationen 7 555 000 ℳ und damit die für die Beschlußfassung erforderliche Zweidrittelmehrheit vertreten war, wurden einstimmig die Anträge der Verwaltung auf Aussetzung der Zinszahlung und Hinausschiebung der Verlosung genehmigt, wonach die Besitzer der Teilschuldverschreibungen einmal in eine zehnjährige Hinausschiebung der planmäßigen Tilgung der Anleihe, zweitens in einen Verzicht auf jegliche Verzinsung der Anleihe bis zum sechsten, dem Friedensschluß mit England, Frankreich und Rußland folgenden Zinstermin einschließlich und in einen solchen auf drei Viertel der Zinsen unter Herabsetzung des Zinsfußes der Anleihe von 4 % auf jährlich 1 % bis 2. Januar 1927 einschließlich und drittens in einen Verzicht

auf das bei der Rückzahlung zu entrichtende Aufgeld von 2 % einwilligen. Die Verwaltung bezog sich zur Begründung der Anträge, die in ihrer Wirksamkeit sofort in Kraft treten sollen, auf die Ausführungen in dem Geschäftsberichte und in der jüngst abgehaltenen ordentlichen Generalversammlung der Gesellschaft. Damals sei bereits darauf hingewiesen worden, daß die finanziellen Ergebnisse der Gesellschaft es für die nächsten Jahre nicht gestatten werden, die für die Zinszahlung und die Auslosung der Obligationen erforderlichen Gelder aufzubringen, und daß die der Gesellschaft nahestehenden Großbanken es abgelehnt hätten, noch weiter einseitige Mittel hierfür zur Verfügung zu stellen. Seit diesen Auslassungen sind keine Verhältnisse eingetreten, die zugunsten der Gesellschaft sprechen können, weshalb die Verwaltung jetzt dazu übergehen muß, den damals schon in Aussicht gestellten Maßnahmen Wirkungskraft zu verleihen. Die Anträge wurden einstimmig angenommen.

— **Westfälische Landeseisenbahngesellschaft.** Der Direktion der Gesellschaft ist die Erlaubnis zur Vornahme allgemeiner Vorarbeiten für eine vollspurige Nebeneisenbahn von Burgsteinfurt über Emsdetten nach dem Hafen Saerbeck als Fortsetzung der Nebeneisenbahn Borken-Burgsteinfurt erteilt worden.

— **Zeichnung auf die 5. deutsche Kriegsanleihe.** Die Arbeiterpensionskasse der sächsischen Staatseisenbahnen hat sich bei der Zeichnung für die fünfte Kriegsanleihe mit 1 Million Mark beteiligt.

— **Deutsche Eisenbahn-Speisewagen-Gesellschaft.** Wie die „B. B.-Ztg." meldet, hatte die außerordentliche Generalversammlung am 30. September d. J. über den Antrag der Verwaltung auf Ablösung und Liquidation und auf Verkauf des sämtlichen beweglichen und unbeweglichen Eigentums der Gesellschaft Beschluß zu fassen. Für diesen Fall bestimmen die Satzungen, daß mindestens drei Viertel des Aktienkapitals, also mindestens 1 875 000 ℳ, in der Generalversammlung vertreten sein müssen, da aber neun Aktionäre nur ein Kapital von 1 662 000 ℳ vertraten, so wird zu Anfang November d. J. eine neue Versammlung einberufen, die ohne Rücksicht auf das in ihr vertretene Kapital rechtsgültige Beschlüsse über jene Anträge fassen kann. Der Vorsitzende teilte mit, daß die preußische Staatsbahnverwaltung den zwischen ihr und der Gesellschaft geschlossenen Vertrag zum 1. Oktober d. J. gekündigt hat. Wie bekannt, ist eine neue Gesellschaft in der Bildung begriffen, die von den in Betracht kommenden deutschen Staatsbahnverwaltungen die Konzession zum Weiterbetrieb von Speisewagen auf den Gleisen der deutschen Staatsbahnverwaltungen erhalten soll und die von den bisher tätig gewesenen Eisenbahnspeisewagen-Gesellschaften die Betriebe übernehmen soll. Da die formelle Gründung dieser Gesellschaft noch nicht vollzogen ist, konnten auch bindende Verkaufsverträge bis jetzt noch nicht vereinbart werden und infolgedessen hat die preußische Staatsbahnverwaltung bei der Gesellschaft angefragt, ob sie bereit ist, den Betrieb bis zum 1. Januar 1917, erforderlichen Falls auch bis zum 1. Mai 1917 weiterzuführen, was die Gesellschaft zugesagt hat. Sollte die Weiterführung des Betriebes durch die Gesellschaft bis 1. Mai in Frage kommen, so wird bis zum 30. November d. J. eine entsprechende Mitteilung gemacht werden. — In und nach der Generalversammlung nahmen einige Aktionäre, teils Mitinhaber von Speisewagen-Gesellschaften, teils Erbauer von Eisenbahnspeisewagen, das Wort, um die Verwaltung dringend zu ersuchen, die Interessen der Gesellschaft auf das entschiedenste wahrzunehmen, denn, wie aus den Vorverhandlungen bekanntgeworden sei, wolle die neue Gesellschaft den zu übernehmenden Wagen nur eine recht geringe Lebensdauer zusprechen, die noch weit hinter der zurückbleibt, die bei der Vereinbarung der Abschreibungssätze für die Speisewagen in Aussicht genommen wurde. Es sei aber bekannt, daß die Wagen der Gesellschaft außerordentlich gut gebaut sind und sich in sehr gutem Zustande befinden. Die Verwaltung erklärte hierzu: Es sei selbstverständlich, daß sie die Interessen der Aktionäre in jeder Beziehung wahrnehmen und alle ihre Vorteile bei den Verhandlungen ins Feld führen werde. Es sei aber zu beachten, daß der Eisenbahnfiskus erklärte, er habe kein Interesse an der Übernahme der Speisewagen der Gesellschaft, woraus zu erwarten ist, daß er diesen Trumpf auch in der Hand behalten will. Auch dürfe man sich über den Wert der Wagen einem zu großen Optimismus nicht hingeben, wenn man nicht Enttäuschungen erfahren wolle.

— **Die Güterbewegung auf deutschen Eisenbahnen im Jahre 1914** umfaßte nach einer Mitteilung im „Archiv für Eisenbahnwesen" in dem von der Güterbewegungsstatistik erfaßten Gebiet im Jahre 1914 (der Unterschied gegen das Vorjahr ist in Klammern danebengesetzt) 410 771 025 t (— 89 746 925 t). Hiervon kamen auf den Verkehr im Inland 358 707 465 t (— 69 678 722 t) und mit dem Ausland 52 063 560 t (— 20 068 203 t). Von dem letzteren entfielen auf den unmittelbaren Verkehr zwischen Deutschland und dem Ausland 51 316 940 t (— 19 929 174 t), auf die Durchfuhr von Ausland zu Ausland 746 620 (— 139 029) t. Aus Deutschland wurden ausgeführt 34 688 862 (— 13 298 010) t, nach Deutschland eingeführt 16 628 078 (— 6 631 164) t. Der in der Statistik nachgewiesene Verkehr mit den Seehäfen stellt zu einem großen Teil den Verkehr mit dem überseeischen Ausland dar, so daß der hier nachgewiesene Empfang mit der Eisenbahn vielfach als Ausfuhr nach Deutschland, der Versand mit der Eisenbahn als Einfuhr nach Deutschland bezeichnet werden kann. Dies vorausgeschickt, betrug der Verkehr der deutschen Verkehrsbezirke (ohne die Seehäfen) mit dem Ausland (Seehäfen) in der Ausfuhr 49 997 800 (— 13 883 687) t, in der Einfuhr 25 681 354 (— 8 160 102) t, die Durchfuhr von Ausland zu Ausland sowie zwischen dem Ausland und den deutschen Seehäfen 2 132 014 (— 653 351) t.

In der Statistik der Güterbewegung ist das Gebiet des Deutschen Reiches in 36 Verkehrsbezirke eingeteilt, die ein Gesamtgebiet von 540 857 qkm Umfang mit 66 977 826 Einwohnern (Stand vom 1. Dezember 1913) umfassen. Im Jahre 1914 kamen auf je 100 qkm Flächeninhalt 11.42 km und auf je 10 000 Einwohner 9.22 km Eisenbahnen. Da in diesem Zeitraum im Gebiet des Deutschen Reiches insgesamt 410 024 405 t mit der Eisenbahn befördert wurden, so berechnet sich danach der Güterverkehr für 1 km Eisenbahn auf 6640 t, für 1 qkm Flächeninhalt auf 758,1 t und für jeden Einwohner auf 6,12 t. Im Vorjahr waren die gleichen Zahlen 8169, 923,8 und 7,69 t. Die Güterbewegung des Versandes und Empfangs des Auslandes wird in 17 Verkehrsbezirken statistisch erfaßt. Zahlenmäßig stehen im Versande des Auslandes im Berichtsjahr die aus Böhmen beförderten Mengen in Höhe von rund 5,5 (i. V. 7,11) Millionen Tonnen an der Spitze. Es folgen in Millionen Tonnen Luxemburg mit 3,32 (3.73), Frankreich mit 1,72 (3.50), die Niederlande mit 1,43 (1,55),), Belgien mit 1,03 (2.00), Österreich (ohne Böhmen und Galizien) mit 0,96 (1,24), Rußland (ohne Polen) mit 0,65 (1,35) usw. Der Versand aus Dänemark ist auf 92 204 t gestiegen (i. V. 72 771 t), aus England von 17 635 auf 5398 t zurückgegangen. Im Empfang des Auslandes steht Österreich mit 5,76 (7,44) Millionen Tonnen an erster Stelle. Hier folgen in Millionen Tonnen die Niederlande mit 5,52 (6,54), die Schweiz mit 3,84 (4,58), Belgien mit 3.48 (5.80), Luxemburg mit 3,42 (4,38), Frankreich mit 3,00 (5.64), Böhmen mit 2,58 (3,41), Ungarn mit 1,96 (2,92), Polen mit 1,74 (2.52), Galizien mit 1.39 (2,27), Italien mit 0.76 (0,94) usw. Der Empfang von Dänemark hielt sich ungefähr auf gleicher Höhe mit dem vorjährigen, 464 080 gegen 473 316 t, der englische Empfang ist von 38 965 auf 4101 t zurückgegangen. Bei Beurteilung der zahlenmäßigen Unterschiede gegenüber dem Vorjahr ist zu berücksichtigen, daß in das Berichtsjahr fünf Kriegsmonate fallen.

Nach den beförderten Mengen des Gesamtverkehrs standen die Steinkohlen mit rd. 105.24 (i. V. 127,41) Millionen Tonnen an erster Stelle. Es folgen in Millionen Tonnen gebrannte Steine mit 40,07 (49,64). Erde mit 28.04 (39,55), Braunkohlenbriketts und Koks 20,78 (20.60), Steinkohlenkoks 19,05 (26.70), Eisenerze 15.47 (20.82), Rohbraunkohlen 14.86 (17.71), Düngemittel 13,49 (16,35), Rüben 10.80 (12.15), Eisen und Stahl 8,44 (10.36), Brennholz 7,78 (9,39), Nutzholz 6.77 (8,30), Zement 5.73 (7.09), Steinkohlenbriketts 5,57 (5.85), Kartoffeln 4.56 (4.52), Mehl und Mühlenfabrikate 4,55 (4.56), Roheisen 4,54 (6.64), Kalk 3.96 (5.07) usw. Fast überall ist bei den einzelnen Güterarten hinsichtlich der im Jahre 1914 bewegten Mengen ein nicht unbeträchtlicher Rückgang eingetreten, der wohl restlos auf die Einwirkung des Kriegseintritts zurückzuführen ist.

— **Ein Verkehrspraktikum** und zwar besonders aus dem Eisenbahngebiet wird an der Handels-Hochschule Berlin auch im kommenden Winterhalbjahr der Bureaudirektor Hoffmann abhalten. Nach einem geschichtlichen Rückblick kommen dabei zur Behandlung die Organisation der Eisenbahnen, das Gütertarifsystem, die Eisenbahnverkehrsordnung, das Internationale Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr, die deutschen Binnen- und Verbandsgütertarife, ferner die auf den Eisenbahnverkehr bezüglichen zoll- und steuergesetzlichen Bestimmungen usw. Besonderes Gewicht soll in diesen Übungen auf die Unterweisung in der praktischen Handhabung der Tarife gelegt werden. Das Praktikum findet vom 1. November ab an jedem Mittwoch-Abend von 8—9 Uhr statt. Nähere Auskunft erteilt das Sekretariat der Handels-Hochschule, Berlin C 2, Spandauer Straße 1.

— **Personalnachrichten.** Bei der preußisch-hessischen Staatsbahnverwaltung sind ernannt: der Regierungs- und Baurat Friedrich Wolff bei der Eisenbahndirektion in Cöln zum Oberbaurat mit dem Range der Oberregierungsräte und der Eisenbahn-Obersekretär, Rechnungsrat Karl Haesler, bisher in

Bromberg, unter Versetzung nach Breslau und Übertragung der Stellung des Rechnungsdirektors bei der Eisenbahndirektion in Breslau zum Eisenbahn-Rechnungsdirektor. — Die nachgesuchte Entlassung aus dem Staatsdienste mit Pension ist erteilt den Regierungs- und Bauräten Teichgraeber, Mitglied der Eisenbahndirektion in Posen, Laspe, Vorstand des Eisenbahn-Betriebsamts in Hanau, und Bressel, Vorstand des Eisenbahn-Betriebsamts in Neustrelitz, unter Verleihung des Charakters als Geheimer Baurat, und dem Rechnungsrat Stahn, Rechnungsdirektor bei der Eisenbahndirektion in Breslau, unter Verleihung des Charakters als Eisenbahndirektor mit dem persönlichen Range der Räte vierter Klasse, ferner dem Ober- und Geheimen Baurat Uhlenhuth bei der Eisenbahndirektion in Cöln sowie den Geheimen Bauräten Recke, Mitglied der Eisenbahndirektion in Erfurt, Gustav Wegner, Mitglied der Eisenbahndirektion in Breslau, und Dr. phil. v. Ritgen Vorstand des Eisenbahn-Betriebsamts in Wetzlar. — Versetzt sind: der Regierungsrat Dr. Calmberg, bisher in Hannover, als Vorstand (auftrw.) des Eisenbahnverkehrsamts nach Braunschweig und der Regierungsassessor Dr. Johannes Schultz, bisher in Stettin, zur Eisenbahndirektion nach Erfurt; die Regierungsbaumeister des Eisenbahnbaufaches Julius Metzger, bisher in Kattowitz, als Mitglied (auftrw.) der Eisenbahndirektion nach Cassel, Johannes Seiffert, bisher in Hagen (Westf.), als Mitglied (auftrw.) der Eisenbahndirektion nach Erfurt, Mickel, bisher in Hoyerswerda, als Vorstand des Eisenbahn-Betriebsamts nach Wetzlar, Zeitz, bisher in Hannover, als Vorstand (auftrw.) des Eisenbahn-Betriebsamts 3 nach Konitz, Egert, bisher in Erfurt, als Vorstand (auftrw.) des Eisenbahn-Betriebsamts nach Neustrelitz, Grell, bisher in St. Wendel, zum Eisenbahnwerkstättenamt a nach Lingen, Moldenhauer, bisher in Königsberg (Pr.), als Vorstand der Eisenbahn-Bauabteilung nach Heilsberg, Karl Becker, bisher in Bartenstein, zur Eisenbahndirektion nach Münster (Westf.), Hans Lehmann, bisher in Mansfeld, in den Bezirk der Eisenbahndirektion in Kattowitz und Wilhelm Lehmann, bisher in Breslau, in den Bezirk der Eisenbahndirektion in Königsberg (Pr.), der Großherzoglich hessische Regierungsbaumeister des Eisenbahnbaufaches Ucko, bisher in Kandrzin, als Vorstand (auftrw.) des Eisenbahn-Betriebsamts nach Hoyerswerda und die Regierungsbaumeister des Maschinenbaufaches Grabe, bisher in Eberswalde, als Vorstand des Eisenbahn-Maschinenamts nach Hameln, Fresenius, bisher in Hameln, als Vorstand des Eisenbahn-Abnahmeamts nach Düsseldorf, Cohn, bisher in Oels, als Vorstand des Eisenbahn-Maschinenamts nach Eberswalde, Tromski, bisher in Breslau, als Vorstand des Eisenbahn-Maschinenamts nach Bentschen und Promnitz, bisher in Bentschen, als Vorstand des Eisenbahn-Werkstättenamts nach Oels, sowie der Eisenbahn-Verkehrsinspektor Dieckhoff, bisher in Magdeburg, als Vorstand des Eisenbahn-Verkehrsamts nach Münster (Westf.). — Übertragen ist: dem Regierungs- und Baurat Bredemeyer, bisher Vorstand des Eisenbahn-Werkstättenamts 1b in Breslau, die Stellung des Vorstandes eines Werkstättenamts bei der Eisenbahn-Hauptwerkstätte 4 daselbst und dem Regierungsbaumeister des Eisenbahnbaufaches Wilhelm Pirath, bisher Vorstand des Eisenbahn-Betriebsamts 3 in Hagen, die Stellung des Vorstandes des Eisenbahn-Betriebsamts 1 daselbst. — Der Regierungsbaumeister des Eisenbahnbaufaches Söffing in Kattowitz ist mit der Wahrnehmung der Geschäfte des Vorstandes des Eisenbahn-Betriebsamts 1 daselbst beauftragt. — Einberufen zur Beschäftigung im Staatseisenbahndienste sind: die Regierungsbaumeister des Maschinenbaufaches Ohlerich, bisher beurlaubt, bei der Eisenbahndirektion in Essen und Deter beim Eisenbahn-Zentralamt in Berlin. — Gestorben sind: der Oberbaurat Ehrich bei der Eisenbahndirektion in Essen, der Geheime Baurat Hoßenfelder, Mitglied der Eisenbahndirektion in Bromberg, und der Regierungs- und Baurat Marcuse, Mitglied der Eisenbahndirektion in Danzig.

Österreich.

— **Die rumänische Regierung und die Lemberg-Czernowitzer Bahn.** Der Verwaltungsrat der genannten Bahn hat in der Sitzung vom 19. September beschlossen, den Novembercoupon nicht wie in den letzten Jahren mit 10 K., sondern nur mit 7½ K. einzulösen. Hierüber wurde folgende Mitteilung veröffentlicht: „Der Verwaltungsrat hat in dieser Sitzung die Rückwirkung, welche infolge der Kriegserklärung Rumäniens in den Verhältnissen der Gesellschaft vorübergehend sich geltend machen wird, einer eingehenden Erörterung unterzogen. Der Präsident machte die Mitteilung, daß die erste Hälfte der rumänischen Annuität im Betrage von 1 932 586 Lei einging, so daß, falls unvorhergesehene Ereignisse nicht hinzutreten, das voraussichtliche Gebarungsergebnis für das Jahr 1916 nach Bestreitung des gesamten Anlehendienstes eine 5prozentige Verzinsung des Aktienkapitals ermöglichen würde. Der Verwaltungsrat hat hierauf den Beschluß gefaßt, von der in der letzten Generalversammlung der Aktionäre erteilten Ermächtigung zur Einlösung des am 1. November 1916 fällig werdenden Aktiencoupons mit dem Betrage von 10 K. nur teilweise Gebrauch zu machen und ihn mit 7 K. 50 H. auszuzahlen. Die Verfügung über den Rest des Ergebnisses des Jahres 1916 bleibt der Beschlußfassung der im nächsten Jahre stattfindenden Generalversammlung der Aktionäre vorbehalten."

— **Stand der Eisenbahnbauten in Österreich mit Ende des 1. Halbjahres 1916.** Im Bau befinden sich 22,2 km Neubau (Knin-Pridubic-Landesgrenze) sowie 93,6 km Erweiterungsbauten der Hauptbahnen und 78,66 km Lokal- und Kleinbahnen.

Durch den Beginn der Legung des zweiten Gleises in der Teilstrecke Simmering-Grammat-Neusiedl der Linie Wien-Bruck a. d. Leitha sind 17,5 km, dann der Teilstrecke Stadlau-Gerasdorf und Transitgleise Stadlau-Km. 15,6 sind 8,2 km sowie der nördlichen und südlichen Zufuhrslinien zum Verschiebebahnhof Breitenlee 10,0 km, somit 35,7 km Hauptbahnlinien, und durch den Baubeginn der Teilstrecke Polanka-Großkunzendorf samt Abzweigung nach Schönbrunn-Witkowitz der Lokalbahn Schönbrunn-Witkowitz-Teschen mit Abzweigung nach Freistadt 10,0 Kilometer Lokalbahnen zugewachsen, dagegen sind durch die Übergabe in den Verkehr einer Teilstrecke von 0,5 km der Linie Ludwig Viktorplatz-Neutor-Riedenburgerstraße der Salzburger Stadtbahnen und der Linie Wiesln-Gasse-Ringplatz der Krakauer Straßenbahnen 0,6 km, somit 1,1 km Kleinbahnlinien abgefallen. Im ganzen verblieben am Schlusse des I. Semesters 1916 an Hauptbahnlinien 115,8 km und an Lokal- und Kleinbahnlinien 78,66 km in Bauausführung.

Die Bauarbeiten bei den Lokalbahnen Ruprechtshofen-Gresten und Marienberg-Braunsberg sowie bei der Zahnradbahn Sprudelstraße-Dreikreuzberg in Karlsbad und der Seilbahn Zambana-Fai sind derzeit eingestellt und der Bauvollendungstermin für die Zahnradbahn Sprudelstraße-Dreikreuzberg wurde bis zum 1. Mai 1919 erstreckt.

— **Die Einlösung des Oktobercoupons 1916 der 3% Südbahnprioritäten.** Serie X gelangt in Österreich-Ungarn ab 2. Oktober 1916 bis auf weiteres mit 6 K. 68 H. das Stück (wie das letzte Mal) bei den bisherigen Zahlstellen mit der Maßgabe zur Einlösung, daß die aus ausländischem Besitz stammenden Werte nur bei der Liquidatur der Südbahngesellschaft Wien, 10/2, Ghegaplatz 4, eingelöst werden. Die Einlösungen finden nur gegen den Nachweis statt, daß sie nicht dem gesetzlichen Zahlungsverbot wider das feindliche Ausland widersprechen. Für die zu diesem Zwecke von den Einreichern schriftlich abzugebenden Erklärungen sind eigene Drucksorten aufgelegt worden, die bei den Zahlstellen erhältlich sind.

— **Winterfahrplan der k. u. k. Heeresbahn Nord.** Seit 1. d. M. ist im Bereiche der k. u. k. Heeresbahn Nord (das ist auf den Eisenbahnen im österreichisch-ungarischen nördlichen Okkupationsgebiet) die Winterfahrordnung eingeführt. Diese weist gegenüber dem bisherigen Fahrplan neuerliche namhafte Verbesserungen auf. Durch die schnellzugsmäßige Weiterführung des bisherigen Schnellzugpaares Szczakowa-Lublin bis und ab Kowel Hauptbahnhof wird z. B. die gegenwärtige Fahrdauer der Schnellzüge von Wien Nordbahnhof nach Kowel Hauptbahnhof um mehr als 3 bzw. 5¾ Stunden, in der Gegenrichtung um 4½ bzw. um mehr als 5 Stunden gekürzt. Die Schnellzugverbindungen mit Wien Nordbahnhof sind folgende: Wien Nordbahnhof ab 7^{15}, Skarzysko an 9^{08}, Radom an 10^{13}, Lublin an 12^{21}, Kowel Hauptbahnhof an 5^{25}; zurück: Kowel Hauptbahnhof ab 12^{58}, Lublin ab 5^{05}, Radom ab 8^{05}, Skarzysko ab 9^{14}, Wien Nordbahnhof an 10^{47}. In diesen Zügen werden durchlaufende Wagen I.—III. Klasse zwischen Wien Nordbahnhof und Kowel Hauptbahnhof, ferner Speisewagen zwischen Wien Nordbahnhof und Skarzysko und Schlafwagen zwischen Skarzysko und Kowel Hauptbahnhof geführt werden. Wien Nordbahnhof ab 9^{45} (für Militärpersonen 9^{35}), Radom 12^{02}, Lublin 3^{07}, Kowel Hauptbahnhof an 7^{15}; zurück: Kowel Hauptbahnhof ab 8^{56}, Lublin 1^{17}, Radom ab 4^{25}, Wien Nordbahnhof an 6^{46} (für Militärpersonen 6^{33}) vorm. Bei diesen Zügen wird ein Speisewagen zwischen Trzebinia und Kowel Hauptbahnhof eingestellt werden. Auf den Nebenlinien wurde der Fahrplan den Anschlüssen der Strecke Szczakowa-Kowel Hauptbahnhof entsprechend angepaßt. Nähere Angaben enthält der Aushangfahrplan der k. u. k. Heeresbahn Nord.

— **Regierungsrat Dr. Emil Leschen †.** Am 25. September ist nach kurzer Krankheit Staatsbahndirektorstellvertreter Regierungsrat Dr. Emil Leschen im Alter von 46 Jahren gestorben. Regierungsrat Dr. Leschen war erst vor einem Monat als Nachfolger des verstorbenen Regierungsrates Janisch zum Staatsbahndirektorstellvertreter für den Verwaltungsdienst bei der Staatsbahndirektion Wien ernannt worden, nachdem er viele Jahre als Vorstandsstellvertreter im Personaldepartement des Eisenbahnministeriums gewirkt hatte. In dem Verstorbenen

der ob seiner trefflichen Charaktereigenschaften in weitesten Kreisen der Beamten besondere Wertschätzung genoß, verliert auch die Staatsbahnverwaltung einen sehr verdienstvollen Beamten von ausgezeichneten Fähigkeiten. An der kirchlichen Trauerfeier nahmen u. a. teil Eisenbahnminister Dr. Freiherr v. Forster, die Sektionschefs Dr. Ritter v. Rudel, Ressig, Dr. Grienberger, Burger, v. Fischer, Karasek und Ritter v. Bareck, Vorstand des Präsidialbureaus im Eisenbahnministerium Ministerialrat Dr. Hirt, die Vorstände der Departements und Dienststellen im Eisenbahnministerium, Direktor der Nordbahn Sektionschef Dr. Freih. v. Banhans, Direktor der Nordbahn Ministerialrat Dr. Geutebrück, Staatsbahndirektor Hofrat Dr. Ritter Speil v. Ostheim, in Vertretung der Staatsbahndirektion Wien Staatsbahndirektorstellvertreter Regierungsrat Petzold, der Präsident der Südbahngesellschaft Hofrat Dr. Freiherr v. Eger, Reichsratsabgeordneter Hofrat Dr. Freiherr v. Hock, Generalchefarzt Hofrat Dr. Jurié v. Lavandal, der Direktor der Wiener Handelsakademie Regierungsrat Kleibel und Abordnungen der Beamtenschaft verschiedener Verkehrsanstalten. Die Beisetzung erfolgte auf dem Hietzinger Friedhofe.

Ungarn.

— **Der Anhang zu den Satzungen des Pensions- und Provisionsfonds der ungarischen Staatseisenbahnen,** der die Ruhegehaltsverhältnisse jener Angestellten und deren Angehörigen behandelt, die infolge der Mobilmachung und Neugestellung zum Militärdienst eingezogen wurden, ist im Einvernehmen mit dem Finanzminister durch den Handelsminister bereits genehmigt worden. Die Hauptbestimmungen sind die folgenden: 1. Jedes Mitglied des Pensionsfonds, das während der Mobilmachung oder während seines Militärdienstes infolge Verwundung oder Kriegsmühsalen auch für den Zivildienst untauglich wurde, hat die Berechtigung auf Militärpension. Es kann, falls dieses Ruhegehalt kleiner wäre als die Zivilpension, den Unterschied von dem Pensionsfonds fordern, und es wird ihm auch dieser Betrag zu Lasten des Fonds angewiesen. 2. Die Witwen und Waisen jener Mitglieder, die infolge Verwundung oder Kriegsmühsalen im Laufe eines Jahres mit dem Tode abgehen, werden auch vom Militärärar mit der entsprechenden Witwen- bzw. Waisenpension bedacht. Doch ist auch in diesem Falle der Pensionsfonds verpflichtet, den zwischen der Militärpension und der etwa höheren Zivilpension sich ergebenden Betrag den Bezugsberechtigten auszuzahlen. Da diese Pension für die Waisen der im Mannschaftsstande Dienenden bei Knaben mit 16 Jahren, bei Mädchen mit 14 Jahren erlischt, so ist der Pensionsfonds der Staatseisenbahnen verpflichtet, von diesem Zeitpunkte bis zum vollendeten 18. Lebensjahre dem betreffenden Kinde die volle Zivilpension für Waisenkinder auszuzahlen. 3. Jene Mitglieder des Pensionsfonds, die infolge Mobilmachung zum Militärdienst einzurücken haben, sind berechtigt, die im Militärdienst verbrachte Zeit, bei entsprechender Nachzahlung, in die Zivildienstzeit einrechnen zu lassen. 4. Jenen Mitgliedern, die einen Feldzug mitgemacht haben oder die in Kriegsgefangenschaft gerieten, werden bei Feststellung ihrer Ruhegehaltsansprüche die Kriegsjahre, in der gesetzmäßig festgelegten Weise, miteingerechnet.

Diese Bestimmungen haben vom 26. Juli 1914 rückwirkende Kraft und wurden dem Personal der Staatseisenbahn durch das Amtsblatt mitgeteilt.

— **Die Betriebseinnahmen der Kaschau-Oderberger Eisenbahn** stellen sich im August d. J. nach den vorläufigen Ausweisen gegenüber den abgerechneten gleichen Ergebnissen des Vorjahres wie folgt:

	1916	gegen 1915
Ungarische Linien	2 405 585 K.	— 244 336 K.
Gesamtnetz	3 725 517 „	— 238 133 „

Es verminderten sich somit die Einnahmen um 9,22 bzw. 6,01 %. Die Ergebnisse der österreichischen Linien nahmen nämlich um 6203 K. zu, was einer Steigerung um 0,47 % entspricht.

Die Einnahmen der im Betriebe der Kaschau-Oderberger Eisenbahn befindlichen 12 Lokalbahnen betragen im August d. J. zusammen 184 902 K. gegen 158 485 K. des Vorjahres, d. i. um 26 417 K. oder 16,66 % mehr. Mr.

— **Auszeichnung hoher Eisenbahnbeamter.** Verliehen wurde dem Generaldirektor der Kaschau-Oderberger Bahn, Ministerialrat Garibaldi v. Pulßky, und dem Direktor, Präsidentstellvertreter der Staatsbahnen, Hofrat Sigmund v. Kotányi die Kriegsdekoration zum Stern des Komturkreuzes des Franz-Josef-Ordens, ferner dem Generaldirektor der Szamostalbahn, Hofrat Zoltán Maléter, und dem Betriebsleiter der Staatsbahnen Ludwig Décsey die Kriegsdekoration zum Komturkreuz des Franz-Josef-Ordens, den Direktorstellvertretern der Südbahn Josef Weber und Moritz Breuer, dem Direktorstellvertreter der Szamostalbahn Desider Sterba, dem Direktor der Arad-Csanáder Bahn Friedrich Koromzay und dem Betriebsleiter der Kaschau-Oderberger Bahn Josef Rampel die Kriegsdekoration zum Offizierskreuz des Franz-Josef-Ordens.

Rumänien.

— **Die Eisenbahnbrücke zwischen Fetesti und Cernavoda** verknüpft das rumänische Eisenbahnnetz links der Donau mit der die Dobrudscha durchschneidenden 64 km langen Eisenbahnlinie Cernavoda-Constanza und stellt die kürzeste Schienenverbindung zwischen Bukarest und dem einzigen rumänischen Hafen am Schwarzen Meere her; sie wird voraussichtlich berufen sein, in den bevorstehenden Kämpfen auf dem südöstlichen Kriegsschauplatz eine Rolle zu spielen. Wie kürzlich der „Temps“ aus Bukarest meldete, soll diese 1825 m lange Donaubrücke bei Cernavoda bereits bei einem deutschen Luftschiffangriff mit Bomben belegt worden sein. Die am 29. September 1895 in Gegenwart des verstorbenen Königs Carol feierlich eröffnete und nach ihm benannte Brücke ist ein Meisterwerk der Ingenieurkunst. Die Überbrückung der Donau und ihrer ausgedehnten sumpfigen Niederungen ist in drei Abschnitten erfolgt. In der Richtung von Fetesti auf dem linken Donaufer wird zunächst die 420 m breite Borcea, ein Nebenarm der Donau, überspannt. Hieran schließt sich die Weiterführung über die von der Borcea und Donau gebildete Insel, eine von Bächen und Seen durchzogene Niederung, die bei Hochwasser völlig überflutet wird und dann mit den beiden Flußbetten einen zusammenhängenden See bildet. Über dieses Inselland wird die Bahnlinie auf festen Steindämmen, die streckenweise durch pfeilergestützte eiserne Brücken unterbrochen sind, über 650 m geführt. Über den 750 m breiten Hauptarm der Donau führt dann der dritte Abschnitt nach Cernavoda auf dem rechten Donauufer. Vier gewaltige steinerne Pfeiler, die der Schiffahrt fünf Öffnungen mit Spannweiten von 135 bis 180 m lassen, tragen den riesigen aus Flußeisen hergestellten Oberbau, der sich über den Pfeilern bis zu einer Höhe von 32 m erhebt und sich bis zur Mitte zwischen zwei Pfeilern auf 17 m senkt. Die Plattform der Brücke liegt 37 m über der Wasserfläche, so daß die höchsten Seeschiffe mit Masten darunter durchfahren können. Die Grundmauern der Pfeiler reichen noch 28,5 m unter den Wasserspiegel hinab und dort nimmt jeder für sich einen Flächenraum von etwa 300 qm ein. Zum Schutze dieser gewaltigen Eisenbahnbrücke sind nach einer Mitteilung der „Kreuzztg.“ zu beiden Seiten der Eisenbahnlinie Forts errichtet worden, die im Süden Anschluß an den befestigten Platz Rasova erlangen. In dem Winkel der bei Cernavoda von der nach Medzidia weitergehenden Eisenbahnlinie und der Donau bis Rasova gebildet wird, sind 4 moderne Forts errichtet, die den Schutz der Brücke gegen einen von Süden anmarschierenden Feind bilden. Es handelt sich zum Teil um Panzerforts mit Kuppeln, zum Teil um Flankierungsanlagen, Feldbefestigungen und gedeckte Unterkunftsräume. Hinter dem befestigten Platz Rasova bildet Cernavoda den natürlichen Rückzugspunkt des geschlagenen Heeres. Die Bedeutung des Brückenkopfes Cernavoda ist aus diesen Angaben klar erkenntlich, da er nicht nur dem Schutze der Brücke dient, sondern auch dazu bestimmt ist, hinter seinen befestigten Stellungen, die im Laufe des Krieges noch weiter ausgebildet worden sein sollen, für ein sich zurückziehendes Heer Deckung zur Sammlung und den Stützpunkt zur Abwehr des vordringenden Feindes zu bilden.

Übrige europäische Länder.

— **Die erste elektrische Staatsbahn Norwegens.** In Norwegen beginnt demnächst die Elektrisierung der Eisenbahn Christiania-Drammen (53 km), für deren Umwandlung in elektrischen Betrieb das Storthing diesen Sommer die ersten Kosten bewilligte, die sich auch auf die am Hakavikwasserfall zu erbauende Kraftstation beziehen, von der die elektrische Kraft für den Eisenbahnbetrieb der Bahn Christiania-Drammen geliefert werden soll. Denn nunmehr sind die Pläne zu dem bedeutungsvollen Werk, das ja für weitere Elektrisierungspläne in Norwegen maßgebend sein wird, in allen Einzelheiten fertig. In Zusammenhang mit der Elektrisierung der Bahn findet ein Umbau des bisher schmalspurigen Gleises in vollspuriges Gleis statt, was insgesamt etwa 21 Mill. Kr. Kosten verursacht. Auf die elektrische Ausrüstung entfallen etwas über 7 Mill. Kr. Nach der Eröffnung des elektrischen Betriebes auf der Christiania-Drammenbahn wird die Fahrt für die Personenzüge eine Stunde dauern, statt bisher 1½ Stunden. Vorläufig werden 20 Lokomotiven angeschafft, die für eine Geschwindigkeit von 70 km in der Stunde berechnet sind. Der Hakavikwasserfall, der 1914 vom norwegischen Staat angekauft wurde, hat eine beträchtliche

Fallhöhe, und seine Wasserkraft wird noch durch Zuführung verschiedener benachbarter Gewässer verstärkt werden. Zu diesem Zweck wird ein Tunnel gebaut, der 5½ Meter Durchmesser erhält und somit eine gewaltige Wassermasse zuführen kann. Das fertige Kraftwerk ist für 17 200 Turbinenpferdekräfte berechnet, wird aber zunächst drei Maschineneinheiten von je 4500 PS. erhalten. Sind später für die Christiania-Drammenbahn größere Kraftmengen erforderlich, dann können diese vom Norewasserfall, der ebenfalls in Norwegen liegt, geliefert werden. Der elektrische Betrieb beginnt den Berechnungen nach im Jahre 1920.

Dagegen befindet sich die Frage der Elektrisierung der Ofotenbahn, die eine Fortsetzung der schwedischen Reichsgrenzbahn bildet und bei Narvik endet, erst in der Entwicklung; es werden zunächst Unterhandlungen mit den schwedischen Grubengesellschaften geführt werden, die ihre Eisenerze zur Verschiffung nach Narvik senden. Schweden hat bekanntlich schon längst die Elektrisierung der Reichsgrenzbahn, die von den großen lappländischen Eisenerzrevieren bei Kiruna bis zur norwegischen Grenze geht, durchgeführt und damit gute Erfahrungen gemacht. Da der Weltkrieg zeigt, mit welchen Schwierigkeiten die Kohlenversorgung der skandinavischen Halbinsel in kritischen Zeiten verbunden ist, dürfte die Aufmerksamkeit in erhöhtem Grade auf die Ausnutzung der eigenen Wasserkraft dieser Länder gelenkt werden. M.

— **Nachrichten von den schweizerischen Eisenbahnen.** Die Betriebsergebnisse der Bundesbahnen für den August d. J. zeigen folgendes Bild:

		geg. August 1915
Beförderte Personen	7 524 000	+ 837 780
Beförderte Güter	t. 1 331 000	+ 114 034
Einnahmen aus dem Personenverkehr	Fr. 6 145 000	+ 575 094
Einnahmen aus dem Güterverkehr	Fr. 9 662 000	+ 925 083
Gesamteinnahmen	Fr. 16 229 000	+ 1439 854
Betriebsausgaben	Fr. 10 629 000	+ 933 387
Betriebsüberschuß	Fr. 5 600 000	+ 506 467

Es ist hiernach überall eine recht erfreuliche Steigerung des Verkehrs festzustellen. Die Einnahmeschwankungen bei den verschiedenen Gattungen schweizerischer Eisenbahnen zeigt folgende Vergleichung der Betriebseinnahmen des Friedenshalbjahrs Januar bis Juli 1914, mit denen der Kriegshalbjahre 1915 und 1916. Es betrugen die Betriebseinnahmen

	in den Monaten Januar bis Juli			
bei den	1914	1915	1916	
Bundesbahnen	115 067 417	98 321 076	101 981 068	Fr.
vollspur. Privatbahnen	10 161 454	8 546 077	9 414 834	Fr.
schmalspurigen Privatbahnen	12 010 261	7 370 459	8 814 430	Fr.
Zahnradbahnen	1 678 241	263 055	345 089	Fr.
Straßenbahnen	11 314 373	9 075 893	10 641 011	Fr.
im Ganzen:	150 231 746	123 576 560	131 191 432	Fr.

Hiernach sind die Zahnradbahnen durch den Krieg am härtesten betroffen worden, während die vollspurigen Privatbahnen und Straßenbahnen die geringsten Verluste aufweisen. Das Jahr 1916 hat gegenüber dem Vorjahre allen Bahnen vermehrte Einnahmen gebracht. Diese bleiben jedoch gegenüber denjenigen des Jahres 1914 weit zurück.

Was besonders die Bergbahnen anlangt, so gibt folgende Gegenüberstellung der Ergebnisse von acht wichtigeren Unternehmungen ein Bild ihrer Verkehrslage:

	1916 Januar bis Juni	Unterschied gegen 1913		Unterschied gegen 1915	
		in 1000 Fr.	in %	in 1000 Fr.	in %
Wengernalpbahn	11 906	— 179,9	— 95,13	+ 0,3	+ 3,38
Pilatusbahn	5 215	— 72,9	— 93,34	— 2,1	— 5,35
	(Mai bis Juni)				
Jungfraubahn	3 425	— 32,4	— 90,4	— 0,4	— 1,1
	(Mai bis Juni)				
Vitznau-Rigibahn	23 349	— 134,5	— 86,1	+ 4,9	+ 11,56
Glion-Rochers de Naye	36 468	— 96,0	— 72,48	+ 15,4	+ 73,15
Montreux-Glion	22 853	— 36,0	— 61,22	+ 7,4	+ 48,58
Beatenbergbahn	9 955	— 13,9	— 58,5	+ 1,4	+ 17,53
Arth-Rigibahn	25 917	— 23,4	— 49,51	+ 1,8	+ 7,74
insgesamt	139 082	— 580,3	— 81,0	+ 23,1	+ 19,93

Die angeführten Bergbahnen haben hiernach gegenüber 1913 einen Gesamtausfall von rd. 580 300 Fr. oder 81 %, gegen 1915 eine Zunahme von 19,93 % oder rd. 23 100 Fr. gehabt. Nur die Pilatus- und Jungfraubahn weisen einen Rückgang auf.

Der von der Generaldirektion der Bundesbahnen aufgestellte Betriebsvoranschlag für 1917 sieht Einnahmen im Gesamtbetrage von 196 185 320 Fr. vor (Rechnung 1915: 176 271 256 Fr., Voranschlag 1916: 179 571 000 Fr.). Von den Betriebseinnahmen in Höhe von 185 Millionen Franken entfallen auf Personenverkehr 68 Millionen, Gepäck-, Tier- und Güterverkehr 117 Millionen. Die Betriebsausgaben sind einschließlich der Spezialfonds veranschlagt auf 142 121 460 Fr. (Rechnung 1915: 125 520 063 Fr. und Voranschlag 1916: 137 512 710 Fr.) Der Einnahmeüberschuß ist somit angenommen auf 54 063 860 Fr. (1915: 50 742 223 Fr., 1916: 42 058 290 Fr.) Für den Voranschlag der Betriebseinnahmen hat die Generaldirektion eine gewisse Steigerung auf Grund der Verkehrsentwicklung des Jahres 1916 angenommen, so daß die veranschlagten Einnahmen aus dem Güterverkehr ungefähr den Betrag des letzten normalen Jahres 1913 erreichen. Dagegen bleibt der auf gleicher Grundlage veranschlagte Ertrag des Personenverkehrs noch um rd. 17 Millionen Franken hinter dem des Jahres 1913 zurück. Dem Voranschlage der Betriebsausgaben wurden die gleichen Fahrleistungen zugrunde gelegt wie im Jahre 1916, wobei die Leistungen auf der neuen Linie Brienz-Interlaken Ost einbegriffen sind. In Anbetracht der auf den 1. Januar 1916 nachträglich bewilligten Gehalts- und Lohnerhöhungen, der großen Verteuerung aller Verbrauchsgegenstände und der unvermeidlichen Nachholung zurückgestellter Unterhaltungsarbeiten an den Bahnanlagen mußten jedoch auch die durch die Fahrleistungen bedingten Ausgaben ganz bedeutend höher veranschlagt werden. Der Bauvoranschlag ist rund 10 Millionen Franken höher als der Voranschlag für 1916 und beträgt 37 894 540 Fr. Es sind u. a. vorgesehen 4,5 Millionen für den Simplontunnel, 8 707 140 Fr. für die Einführung der elektrischen Zugförderung, 14 280 900 Fr. für Bahnanlagen und feste Einrichtungen, 9 424 000 Fr. für Betriebsmittel. Die Gewinn- und Verlustrechnung verzeichnet 65 792 580 Fr. Einnahmen und 83 647 500 Fr. Ausgaben. Der Ausgabenüberschuß beziffert sich auf 17 854 920 Franken. Zur Deckung der Barbedürfnisse im Jahre 1917 in Betrage von 41 Millionen sollen Kassenscheine beschafft werden, bis ein festes Anleihen aufgenommen werden kann.

— **Bank für Orientalische Eisenbahnen in Zürich.** Nach dem Geschäftsbericht sind die der Bank nahestehenden orientalischen Transportunternehmungen durch die kriegerischen Ereignisse bisher nicht unmittelbar berührt worden. Einzig die Mersina-Adana-Eisenbahn-Gesellschaft hat, da sie den Verkehr wegen des Krieges auf dem größeren Teil ihrer Strecke einstellen mußte, in ihren Erträgen stark gelitten. Dank der kräftigen Neuordnung, die im Jahr 1910 unter Übernahme der Gewährleistung durch die Anatolische Eisenbahn-Gesellschaft für die Dividende der Stamm- und Vorzugsaktien jener Gesellschaft durchgeführt worden war, ist jedoch das Ergebnis aus diesem Unternehmen nicht beeinträchtigt worden. Die eigentlichen orientalischen Anlagen, auf die im Laufe der guten Jahre erhebliche, jetzt durch die Verhältnisse als wohlbegründet nachgewiesene Abschreibungen vorgenommen worden war, trugen nicht so sehr die Schuld daran, daß das Schlußergebnis der Gesellschaft nicht so günstig ausfiel, wie im Anfang des Geschäftsjahrs zu hoffen war; es waren vielmehr die übrigen Anlagen, die bedeutenden Bankguthaben in fremder Währung und der Wertpapierbestand, auf die größere Abschreibungen vorgenommen werden mußten. Der größte Teil dieser außerordentlichen Belastungen hat immerhin durch das Ergebnis der Verhandlungen mit der österreichisch-ungarischen Bankengruppe wegen der endgültigen Ablösung der rechtlichen Ansprüche der Bank aus dem Verkauf ihrer Aktien der Betriebsgesellschaft der Orientalischen Eisenbahnen ausgeglichen werden können. Angesichts der wesentlichen Veränderungen, welche die politischen und damit auch die Besitzverhältnisse an den Eisenbahnen auf der Balkanhalbinsel seit jenem Verkaufsabschluß erfahren haben, schien es geraten, in eine ziffernmäßige Festlegung der Restforderung und die Ausgleichung der weiteren Ansprüche der Bank schon jetzt einzuwilligen und hierfür nicht die endgültige Neugestaltung der Verhältnisse in den Staaten, über welche sich das ursprüngliche Netz der sogen. Orientalischen Eisenbahnen erstreckt, abzuwarten. Die erzielte Abfindungssumme ist unter den Bankguthaben enthalten, da eine Stundung bis nach Friedensschluß bewilligt werden mußte. Die Beteiligung der Bank bei der Anatolischen Eisenbahn-Gesellschaft hat auch im letzten Jahre keine nennenswerten Veränderungen erlitten; sie besteht zurzeit aus 66 433 000 Fr. Aktien mit einer geleisteten Einzahlung von 17 834 200 Fr. und 23 936 200 Fr. 4½ % Schuldverschreibungen I. bis III. Reihe. Nach der Vermögensrechnung betragen die Anlagen insgesamt 52 145 194 Fr. (i. V. 54 245 230 Fr.), die Außenstände 23 581 936 Fr. (20 506 141 Fr.). Die Anlagen erbrachten 3 134 774 Fr. (i. V. 3 226 653 Fr.), der Zinsendienst erheischte 1 593 750 Fr. (1 593 750 Fr.), die Unkosten betrugen 287 962 Fr. (162 461 Fr.).

— **Kohlenpreise in Italien.** Secolo berichtet, die Kohlenpreise in Italien zeigten wieder Neigung zu steigen und die Frachtsätze, die für Genua bis auf 60 Schilling gesunken gewesen seien, betrügen bereits wieder 66 bis 72 Schilling, während die Versicherungsprämien für Mittelmeerhäfen zurzeit 6 % betrügen. Man frage sich also, was eigentlich an den Abmachungen hier

über zwischen der englischen und italienischen Regierung sei, von denen man besonders in letzter Zeit so viel gesprochen habe. Viele könnten es sich nicht erklären, warum England seit Ende Mai Frankreich günstigere Bedingungen für Kohlenlieferungen stelle, als Italien. Das werde besonders damit begründet, daß die Mittelmeerschiffahrt vielfach von neutralen Schiffen besorgt werde, auf deren Frachtsätze die Verbandsregierungen keinen Einfluß hätten. Im laufenden Jahre hat England nach dem „Corriere della Sera“ 2 456 462 t Kohlen an Italien geliefert.

— **Zentralstelle für die Beförderung von Lebensmitteln in Rußland.** Verkehrsminister Trepow beschäftigt sich mit weitschauenden Plänen. Er bezeichnet es als notwendig, die Zubereitung der Lebensmittel und deren Beförderung an den Ort des Verbrauches in einzelnen Händen zu vereinigen. Die gegenwärtigen Schwierigkeiten auf diesem Gebiete schreibt er der mangelnden Regelung der Zurichtung und Beförderung zu, und er verlangt die Einrichtung von staatlichen Magazinen, welche den Verkauf aller notwendigen Lebensmittel vermitteln sollen. Wie zurzeit auf diesem Gebiete gearbeitet wird, deutet eine andere Nachricht an. Der städtische Lebensmittelausschuß von Petrograd (Petersburg) hat sich im fernen Sibirien mit Vieh versorgt. Der Verfügungsausschuß für Beförderung auf den Eisenbahnen hat aber jetzt erklärt, daß die Eisenbahnen außerstande seien, auf der stark belegten sibirischen Bahn das Vieh zu befördern und hat sich schließlich nur auf 280 Wagen eingelassen. S.

— **Frachterhöhungen auf finnischen Bahnen.** Ab 15. September wurde die Fracht für Eilgut um 50 Prozent, für Frachtgut um 10 % erhöht. Die Fracht für Milch wurde — offenbar im Interesse von Petersburg — nicht erhöht. Finnland, das in Bezug auf Lebensmittelverhältnisse schwer leidet, bekommt in gegenwärtiger Zeit russische Gewalt mehr als je zu fühlen. S.

— **Mißbräuche auf russischen Bahnen. Ein Waldpanama.** In der russischen Tagespresse erregt zurzeit ein „Waldpanama“, das von dem zur Verfolgung von Mißbräuchen auf russischen Bahnen besonders bevollmächtigten Rat im Verkehrsministerium Sawitsch in der Verwaltung der Südwestbahnen aufgedeckt wurde, ungeheures Aufsehen. Die Verwaltung erhielt vom Landwirtschaftsministerium zu erleichterten Bedingungen Staatswald in den Gouvernements Kiew, Tschernigow, Wolhynien und Minsk zugewiesen und vergab die Schwellenverarbeitung dieses Holzes an zwei Lieferer Gerasimow und Melupe. Im ganzen sollten 5 Millionen Schwellen herausgearbeitet werden. Für jede fertige Schwelle sollte 1,85 Rubel vergütet werden. Dabei verpflichtete sich die Verwaltung noch zu einer Reihe eingreifender Erleichterungen. Die nötigen Beförderungen auf der Bahn sollten außer der Reihe stattfinden. Im Bedarfsfalle sollten Arbeitskräfte gestellt werden; tatsächlich wurden der Firma in jedem Gouvernement 500 Arbeiter und 500 Fuhrwerke zur Holzabfuhr vom Staat gestellt. Die Firma hatte Vollmachten derart, daß sie nicht nur als Lieferer, sondern je nach Bedarf als freier ungebundener Käufer des Waldes oder sogar förmlich als Vertreter der Bahnverwaltung auftreten konnte. Sie konnte derart frei schalten und walten, daß sie die fertigen Schwellen teilweise gar nicht an die Bestellerin ablieferte, sondern an andere Bahnen. Sie verkaufte zum Beispiel 200 000 Schwellen zum Preis von 2,15 Rbl. mit 100 000 Rbl. Gewinn an die Podolsker Bahn. So konnte die Firma gegen 150 000 Bäume anderen Zwecken zuführen und damit einen Gewinn von beiläufig 3 Millionen Rubel einstecken. Dabei hatte sie noch die Unverfrorenheit, an die Bahnverwaltung mit der Behauptung heranzutreten, daß die zugewiesenen Bäume bis zu 9 Werschok Stärke zur Zurichtung der bestellten Schwellen nicht zureichten. Sie erhielt darauf anstandslos die verlangte Erlaubnis, auch stärkere Bäume zu fällen. Dabei lagen Angebote vor zu 1,4 Rubel die Schwelle und zwar von erfahrenen und erprobten Firmen, während Gerasimow und Melupe sich zum ersten Male mit solchem Geschäft befaßten. Durch Nichtbeachtung dieser billigeren Angebote hat die Bahnverwaltung allein mehr als 2 Millionen Rubel eingebüßt. Der Chef der Verwaltung der Südwestbahnen mit dem echt russischen Namen Schmidt soll von den ganzen Abmachungen mit der Firma nichts gewußt haben. Die Aufsicht über die Lieferungen der Firma von Verwaltungs wegen hatte Schmidt — dem Bruder des Gerasimow übertragen. Öffentlich waltete dieser als Vertreter der Staatskasse, in Wirklichkeit war er auf Grund seiner Verwandtschaft Teilhaber im Geschäft selbst, hatte von der Firma Vollmacht und bezog von ihr 500 Rubel Monatsgehalt. Der Gehilfe des Chefs der Südwestbahnen, Ingenieur Chischnjakow, wurde telegraphisch von seinem Posten entfernt. Andere sind in Untersuchung.

Der gleiche Sawitsch hat auch in den Kohlenlieferungen an die finnländischen Bahnen eine bedeutende Unregelmäßigkeit entdeckt. Den finnländischen Bahnen war vom Ministerium in Ansehung des bestehenden Kohlenmangels „nahe gelegt“ worden, auf Holzfeuerung überzugehen, und es waren ihnen lediglich für die Zeit der Umänderung der Lokomotiven für Holzfeuerung 300 Wagen Kohlen aus dem Donezbecken zugewiesen. Das mag nun nicht allerseits gepaßt haben, jedenfalls hatten die finnischen Bahnen, als Sawitsch dahinter kam, schon 882 Wagen Kohle eingeheimst.

Eine andere Untersuchungsabteilung unter Demenkow hat auf den Südostbahnen Mißbräuche aufgedeckt. Der Stationsvorsteher M. fertigte entgegen ausdrücklichen Aufträgen des Hauptausschusses im Verkehrsministerium nur diejenigen Sendungen ab, die ihm bekannten Vorteil einbrachten. Er kündigte einem Lieferer für das Landwirtschaftsministerium offen an, daß er täglich 2 Wagen absenden werde, wenn er „entlohnt“ werde. Als der Stationsvorstand befriedigt war, fing erst der Wagenmeister an, wegen schlechter Säcke Schwierigkeiten zu machen. Man mußte auch ihm Trinkgeld — „für Tee“ heißt man es in Rußland — geben. S.

— **Lebensmittelversorgung von Petersburg.** Die Unfähigkeit der bestehenden Verkehrseinrichtungen, den großen Städten wie Petersburg die nötigen Lebensmittel zuzuführen, zeigt sonderbare Erwägungen. Anfänglich wurde ernstlich daran gedacht, die kaum zur Ruhe gekommenen Flüchtlinge von den besetzten Gebieten aus Petersburg abzuschieben. Aber der Plan ist offenbar über den zu gewärtigenden Schwierigkeiten und Widerstandsäußerungen wieder eingeschlafen. Jetzt hat man ernstlich erwogen, Petersburg wie eine in der Etappe liegende Stadt zu behandeln und den ganzen Personenverkehr dorthin zu kontrollieren, einzuschränken bzw. zu sperren. Daß diese Unfähigkeitserklärung der Verkehrsverwaltung gewaltige Unruhe erwecken würde, war vorauszusehen. Das Verkehrsministerium bemüht sich denn auch, die Sache zur Ruhe zu bringen. Es hat Zahlenangaben veröffentlicht über die täglichen Wagenzugänge in Petersburg. Darnach habe sich die Zufuhr nach der Haupt- und Residenzstadt gegenüber dem Vorjahr fast verdoppelt (3400 gegen 1800 Wagen). Die Bevölkerung Petersburgs habe sich aber nicht entfernt im gleichen Maße vermehrt und, soweit das Leistungsvermögen der Bahnen in Frage komme, können alle Lebensmittelanforderungen der Bevölkerung befriedigt werden. Ganz zwingend scheint diese Beweisführung offenbar nicht, wenn man bedenkt, daß schon die vorigjährige Zufuhr weitaus nicht gereicht hat. Das Ministerium schiebt die Schuld an den Störungen auf die vielen Wagenleerläufe, die dadurch entstehen, daß die Absender die bestellten Wagen nicht beladen. Es soll dies insbesondere in letzter Zeit sehr vielfach der Fall gewesen sein bei Wagen, die für Zucker- und Buttertransport bestellt wurden. Dann liegt die Schwierigkeit auch in den Mängeln der Güterabfuhr. Das Verkehrsministerium hat jetzt in Petersburg eine Automobilschule für Eisenbahnpersonal, das sich mit Erlaubnis seines Dienstvorstandes meldet, eröffnet zu dem Zwecke, für Güterabfuhr in Petersburg und Moskau geschultes Personal zu bekommen. S.

Fremde Erdteile.

— **Wladiwostok mit Gütern überfüllt.** In Ergänzung der Mitteilung in Nr. 76 S. 878 schreibt unser regelmäßiger Berichterstatter: Offenbar werden alle Güter, die zur Verteidigung des Landes dienen, in erster Reihe fortgeschafft, wodurch die Leistungsfähigkeit der zur Verfügung stehenden chinesischen Ostbahn so sehr in Anspruch genommen werden muß, daß für gewöhnliches Handelsgut keine Möglichkeit der Abbeförderung vorhanden ist. Nunmehr hat aber das „anordnende Komitee zur Beförderung von Gütern auf den Eisenbahnen“ Bestimmung getroffen, daß täglich 50 Wagenladungen von diesen Gütern nach Chabarowsk — auf der Ussuribahn — und von hier auf dem Amurstrom weiter nach Blagowjeschtschensk und Ssrjetensk befördert werden sollen. Ferner soll täglich ein Zug mit Baumwolle und Tee beladen abgefertigt werden, dessen Inhalt einstweilen auf den Zwischenstationen der chinesischen Ostbahn entladen werden soll. Endlich aber ist das Ministerium für Handel und Industrie ersucht worden, einen Schiffsverkehr von Wladiwostok nach Nikolajewsk an der Mündung des Amur einzurichten, um dann die Güter auf dem Amurstrom aufwärts bis Blagowjetschensk und Ssrjetensk zu befördern. Es werden also alle Handelsgüter gezwungen, ein Zwischenlager zu beziehen, um abzuwarten, bis die Bahn die Möglichkeit haben wird, allmählich die Güter weiterschaffen zu können. Aus diesen Verhältnissen läßt sich unschwer der Schluß ziehen, daß die Lieferungen Japans, vielleicht auch Amerikas, über Wladiwostok zur Versorgung Rußlands mit Kriegsmaterial sehr groß sein müssen, denn bis Karymskaja ist die Sibirische Bahn zweigleisig, also leistungsfähig, und trotzdem! m.

Allgemeines.

— **Der Weltkurier.** Diese im Welt-Reise-Verlag, G. m. b. H., Berlin W. 10, Genthiner Straße 38, monatlich zweimal erscheinende illustrierte „Zeitschrift für Gesellschaftsleben und Reise" hat mit dem vorliegenden 2. Septemberheft ihren elften Jahrgang beendet und zugleich damit ihr Erscheinen für die Dauer des Krieges eingestellt. Die Kosten und die technischen Schwierigkeiten der Herstellung sind im Verlaufe der langen Kriegszeit so gewachsen, daß es dem Verlag und der Schriftleitung nicht mehr möglich ist, die Zeitschrift weiter auszugeben. Sie soll indes, wie in Aussicht gestellt wird, nach dem Kriege von neuem erscheinen. Von den Freunden des „Weltkurier" wird es sicherlich bedauert werden, daß die gut geleitete, stets geschmackvoll und künstlerisch ausgestattete Zeitschrift mit ihrem immer anregenden Inhalt eine Zeitlang aus der Reiseliteratur verschwinden soll.

Das letzte Heft steht im Zeichen der glücklich vollendeten Amerikafahrt des ersten deutschen Handelunterseeboots, über dessen Rückkehr mehrere interessante Einzelheiten mitgeteilt werden. Von dem weiteren Inhalt wäre eine kurze Abhandlung über den Plan der Anlage eines Tunnels unter dem Ärmelkanal und eine Plauderei über „Norwegen in der Kriegszeit" mit reizvollen Abbildungen zu erwähnen.

Hoffen wir, daß das männermordende Völkerringen bald wieder einem friedlichen Verkehr der Völker Europas weichen und die Wiederherstellung des großen zwischenstaatlichen Reiseverkehrs auch der Reisezeitschrift „Weltkurier" die Wege zum Wiedererscheinen ebnen wird.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Nachruf.

Am 2. Oktober d. J. verschied in Berlin der Königliche Regierungs- und Baurat

Herr **Hugo Marcuse,**

Mitglied der Königlichen Eisenbahndirektion.

Wir betrauern in dem Dahingeschiedenen einen langjährigen, treuen Mitarbeiter, der, ausgezeichnet durch reiche Kenntnisse und Erfahrungen, mit unermüdlichem Fleiß und größter Pflichttreue das verantwortungsvolle Dezernat des Sicherungs- und Telegraphenwesens mit bestem Erfolge verwaltete.

Wir werden sein Andenken in hohen Ehren halten. (1285)

Danzig, im Oktober 1916.

Der Präsident
und die höheren Beamten der Königlichen Eisenbahndirektion.

2. Eröffnung von Stationen.

Am 10. Oktober d. J. wird der an der Neubaustrecke Riesenburg-Miswalde gelegene Bahnhof 4. Klasse Riesenkirch für den Wagenladungsgüter- und Wagenladungstierverkehr eröffnet werden. In Riesenkirch befindet sich eine hölzerne Viehverladerampe. Die Annahme und Auslieferung von Fahrzeugen und schwerwiegenden Gegenständen, zu deren Ver- und Entladung eine feste Rampe erforderlich ist, und von Sprengstoffen ist ausgeschlossen. Mit dem gleichen Tage wird dieser Bahnhof in den Staats- und Privatbahn-Güter- und Tiertarif einbezogen.

Auskunft über die Höhe der Frachtsätze erteilen die Dienststellen.

Danzig, den 2. Oktober 1916. (1287)
Königliche Eisenbahndirektion, zugleich namens der beteiligten Verwaltungen.

3. Güterverkehr.

Niederschlesischer Staats- und Privatbahn-Kohlenverkehr.
Heft 2 v. 1. Oktober 1913.

Mit Gültigkeit vom 15. Oktober 1916 wird die Station Zarnekow (Kr. Greifswald) in die Abteilung B des Tarifs (Frachtsätze bei gleichzeitiger Aufgabe von mindestens 45 t usw.) aufgenommen. Näheres enthält der Gemeinsame Tarif- und Verkehrsanzeiger der Preußischen Staatsbahnen.

Breslau, den 3. Oktober 1916. (1291)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der beteiligten Verwaltungen.

Elsaß-lothr. lux.-pfälzischer Güterverkehr.

Am 1. Oktober 1916 wird die Station Brenschelbach der Neubaustrecke Zweibrücken-Hornbach-Wolmünster für den Gesamtgüterverkehr eröffnet und in den direkten Tarif aufgenommen. Näheres durch unseren Tarif- und Verkehrsanzeiger. (1290)
Kaiserliche Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

Kombinierter Schiffs- und Bahnverkehr. Ausnahmetarif für Getreide usw. ab Stationen des Bayerischen Lloyd nach Stationen der K. Bayerischen Staatseisenbahnen mit Umschlag in Passau. Heft 1, gültig vom 1. August 1908.

Mit Gültigkeit ab 1. Oktober 1916, längstens bis zur Durchführung im Tarifwege, erhöhen sich die Teilfrachtsätze der Schnittafel a, auf Seite 17—19 des Tarifs, um rund 20 %. Das Verzeichnis der erhöhten Schnittfrachtsätze wird von dem Bayerischen Lloyd an Interessenten kostenlos abgegeben.

Für die gleiche Zeit wird ferner die nach den besonderen Bestimmungen auf Seite 7 des Tarifs unter Ziffer 3 für die Aufgabe ganzer Schleppladungen (in loser Schüttung) vorgesehene Mindestmenge von 300 t auf 400 t (bei Hafer von 250 t auf 300 t) erhöht. (1284)

Regensburg, am 23. September 1916, Z. 10071/T.

Bayerischer Lloyd, Schiffahrtsgesellschaft m. b. H.

4. Personen- und Güterverkehr.

Eisenbahngesellschaften Greifswald-Grimmen und Stralsund-Tribsees.

Mit Gültigkeit vom 15. Dezember 1916 erscheint zum Binnentarif unserer Bahnen der Nachtrag 1. Er enthält mäßige Erhöhungen der Beförderungspreise im Personen-, Tier- und Güterverkehr.

Nähere Auskunft erteilt die Bahnverwaltung in Tribsees. (1286)

Grimmen, Stralsund, 2. Oktober 1916.
Direktion der Greifswald-Grimmener Eisenbahn.
Vorstand der Eisenbahngesellschaft Stralsund-Tribsees.

5. Verdingungen

Verdingung

der Lieferung von Werkstattnutzholz für die Königl. Eisenbahndirektionen in Altona, Cassel, Erfurt, Hannover und Münster i. W. für das Etatsjahr 1917, und zwar: A. 2900 cbm Eichen-, 200 cbm Buchen-, 60 cbm Eschen-, 95 cbm Erlen-, 12 cbm Linden-, 2 cbm Birnbaum-, 150 cbm Pappel- und 2,7 cbm Nußbaumholz; B. 20 500 cbm Kiefern-, 1000 cbm Tannen- und 760 cbm Fichtenholz.

Eröffnung der Angebote am 2. November 1916, vormittags 11 Uhr.

Verdingungsunterlagen gibt unser Zentralbureau gegen 1,20 ℳ für A, 1,50 ℳ für B bar im Zimmer 292 ab. Zuschlagsfrist bis 30. November 1916.

Hannover, den 4. Oktober 1916. (1289)
Königliche Eisenbahndirektion.

6. Verkauf von Altmaterialien.

Im Bezirk der Königlichen Eisenbahndirektion Berlin sollen rund 160 t alte Oberbau- und Baustoffe, bestehend aus Schienen, Eisenschrot, Zinkschrot usw., öffentlich verkauft werden. Kaufangebote sind postfrei und versiegelt, mit entsprechender Aufschrift versehen, an das Zentralbureau der Königlichen Eisenbahndirektion Berlin, Schöneberger Ufer 1—4, bis zum 27. Oktober 1916, vormittags 11 Uhr, einzureichen. Kauflustige können Bedingungen und Angebotbogen im Zentralbureau, Zimmer 257, einsehen oder von dort gegen Einsendung von 50 ₰ und 5 ₰ Bestellgeld (nur bares Geld) beziehen.

Zuschlagsfrist bis zum 18. November 1916. (1288)

Berlin, den 28. September 1916.
Königliche Eisenbahndirektion.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Eisenbahndirektions-Präsident a. D. v. Mühlenfels in Berlin.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nummer 80. 11. Oktober 1916. LVI. Jahrgang.

Inhalt:

Eisenbahnanschlüsse und Anschlußbahnhöfe. (Schluß aus Nr. 79.)

Kleingärten der Bediensteten der österreichischen Staatsbahnen.

Weiteres zur Stromsystemfrage für die Elektrisierung der Schweizerischen Bundesbahnen.

Nachrichten.

Deutschland: Anlage C zur Eisenbahn - Verkehrsordnung. — Beurlaubung von Eisenbahnpersonal zur Kartoffelernte. — Kleintierzucht der Eisenbahnbediensteten. — Freifahrt zur Lehr- und Schulausbildung. — Schuldbegleichung im Postscheckverkehr. — Eisenbahnunglück. — Kriegsbeschädigten-Fürsorge der Kriegssammlung der Eisenbahn. — Einlagerung der Winterkartoffeln. — 10 Jahre IV. Wagenklasse in Württemberg. — Zeichnungen auf die 5. Kriegsanleihe. — Normalien für die Bauart der Kesselwagen. — Hanomag-Nachrichten. — Materialprüfanstalt der Hannov. Maschinenbau-Akt.-Ges. (Hanomag). — Ministerpräsident Dr. v. Weizsäcker.

Österreich: Elbe-Umschlagsverkehr in Aussig. — Einführung eines Petroleum-Gewinnungszwanges. — Massengüterlagerplatz an der Erdberger Lände in Wien.

Ungarn: Wirtschaftlicher Anschluß an Deutschland. — Das Kohlenbecken im Zsiltale.

Bosnien und die Hercegovina: Bevorstehende Betriebsaufnahme eines bosnischen Eisenerzbergwerkes.

Übrige europäische Länder: Nachrichten von den schweizer Eisenbahnen. — Kohlenförderung und Holzeinfuhr in England. — Die englische Post im Kriege. — Murman-Bahn. — Überfüllung der russ. Stationen mit lagernden Gütern.

Fremde Erdteile: Eisenbahnen in der asiatischen Türkei. — „Die Bagdadbahn". — Amerikanische Bahnbauten in China. — Die amerikanischen Eisenbahnen i. J. 1915.

Rechtspflege.

Amtliche Bekanntmachungen.

Eisenbahnanschlüsse und Anschlußbahnhöfe.

(Schluß aus Nr. 79.)

Abb. 11. Übersichtsplan für den Hauptbahnhof Cassel.

b) Kopfbahnhöfe für Personenverkehr.

Für die Zusammenlegung einlaufender Bahnen kommen außer Endbahnhöfen, wie z. B. Anhalter und Stettiner Bahnhof in Berlin, auch Durchgangsbahnhöfe in Kopfform in Betracht. Die Grundsätze der Zusammenlegung werden in lehrreicher Weise am Beispiel des neuerdings umgebauten Durchgangsbahnhofes in Kopfform zu Cassel beleuchtet. Übersichtsplan nach Abb. 11 läßt erkennen, daß von Süden die beiden bereits 14 km vor Cassel vereinigten Hauptbahnen von Frankfurt a. M. und von Bebra, und von Norden her die beiden Hauptbahnen von Warburg und Hannover (letztere nach Aufnahme der Hauptbahn Halle-Cassel) getrennt in den Kopfbahnhof eingeführt worden sind. Bei allen diesen Linien sind vor dem Personenbahnhof besondere Gleise für den Güterverkehr abgezweigt, die im Verschiebebahnhof nach Abb. 11 zusammenlaufen. An diese Neugestaltung der Casseler Personenbahnanlagen wird nun das begründete Urteil geknüpft, daß die beibehaltene selbständige Einführung der hannoverschen und der westfälischen Bahn der vollkommensten Ordnung der Bahnsteiggleise hinderlich sei, nämlich Einfahrt von Norden und Ausfahrt von Süden auf der Südseite, Einfahrt von Süden und Ausfahrt nach Norden auf der Nordseite des Bahnhofes. Es wird sodann das Fehlen eines Abstellbahnhofes beanstandet, da die an seiner Stelle zerstreut angeordneten Abstellgleise die Pünktlichkeit des Betriebes nicht gewährleisten. Dr. Schroeder weist an dem in Abb. 12 gegebenen Grundlinienplan nach, daß sich bei Zusammenlegung der beiden nördlichen Hauptbahnen in der Mitte des Bahnhofes ein Abstellbahnhof entwickeln lasse. Die Unterführung des Ausfahrgleises nach dem Süden ist angenommen worden, um an das Einfahrgleis von Norden die Wechsel- oder Rangierlokomotive auf

dem (mit 3 Pfeilen bezeichneten) Lokomotivgleise ohne Kreuzung eines Hauptgleises heranbringen zu können. Eine, wie der Verfasser sagt, kostspielige, aber auch sehr zweckmäßige Zugabe bildet die (gestrichelt angedeutete) unterirdische Verbindung des Abstellbahnhofes mit den beiderseitig angeordneten Anlagen für Post- und Eilgutverkehr und deren

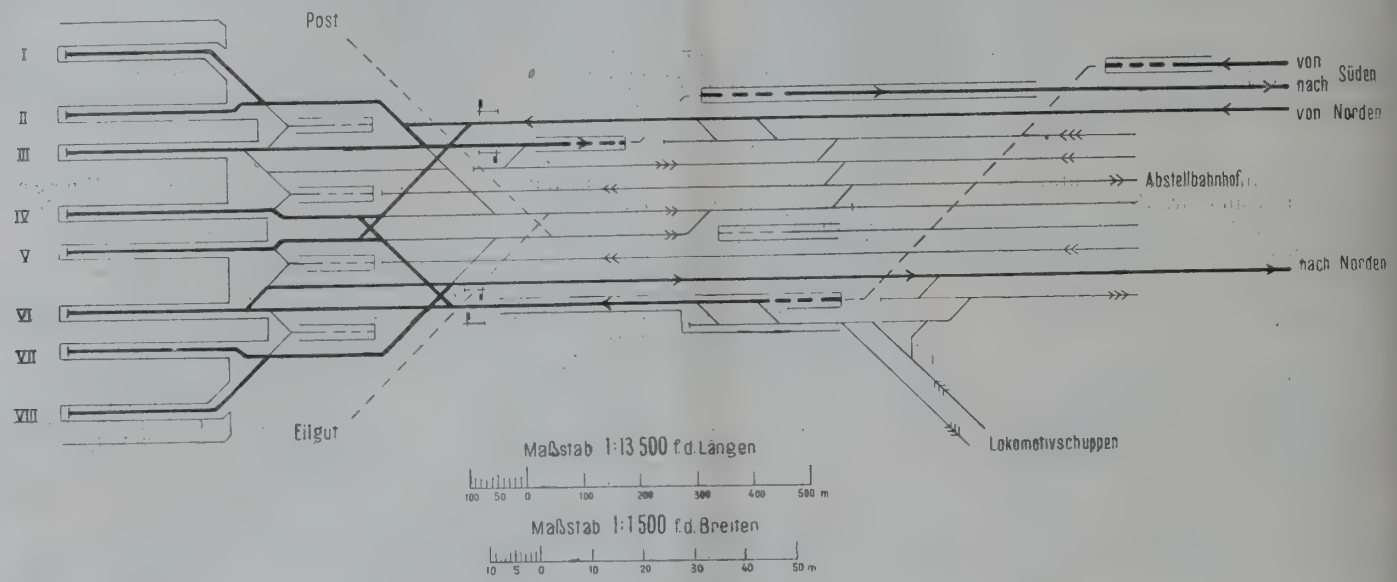


Abb. 12.

Anschluß an die Bahnsteiggleise. Eine ähnliche Anlage ist auf dem preußischen Teile des neuen Personenbahnhofes in Leipzig für die Verbindung mit dem Postbahnhof geschaffen worden. Aber ihr fehlen die Anschlüsse an die einzelnen Bahnsteige, die ihren Verkehrswert erheblich erhöht haben würden. Ein wesentlicher Teil dieser Verbindung ist die Spitzkehre in der Mitte des Bahnhofes, die in Abb. 13[4]) in ausge-

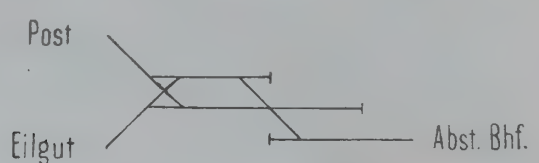


Abb. 13.

zogenen Linien dargestellt ist. Durch die Spitzkehre wird erreicht, daß die von einem Zuge abgezogenen Wagen auch wieder richtig zum Ansetzen an den anderen Zug gelangen. Die Verdoppelung der Spitzkehre und ihre Zusammenführung in eine dritte hat den Zweck, nötigenfalls auch zwei Lokomotiven arbeiten zu lassen. Durch eine einfache Bestimmung kann jede gegenseitige Gefährdung ausgeschlossen werden.

Fahrten auf sich kreuzenden Gleisen sind nur dann vollständig gesichert, wenn sie stets nach einander erfolgen. Daher gilt auf solchen Bahnhöfen die wichtige, auch für die Leerzüge gültige Regel: „Mit der Ausfahrt des Zuges darf erst begonnen werden, nachdem der einfahrende Zug so weit vorgerückt ist, daß die von ihm gekreuzten Wege frei geworden sind.“ Die maßgebende Ein- und Ausfahrzeit wird, einschließlich des Zuschlages für Signalgebung, auf 4 Minuten berechnet. Deshalb läßt sich eine Zugfolge von 5 Minuten auf der Gemeinschaftsstrecke sicher durchführen. Dies ergibt, wie der bildliche Fahrplan Abb. 14 zeigt, für Ein- und Ausfahrt beider Richtungen

[4]) Die kurzen Verbindungslinien beiderseits des Kreuzpunktes der zusammenlaufenden Weichenstraßen fehlen in Nr. 9/10 der Verkehrstechn. Woche 1916, Seite 90.

bei einem Zugaufenthalt im Bahnhof von 9,5 Minuten stündlich 48 Fahrten. Davon sind 32 Nutzfahrten anzunehmen, die sich auf 8 durchgehende und 16 Eigenzüge, also zusammen 24 Züge, verteilen.[5]) Diese Bahnhofsleistungen sind geringer als die eines Bahnhofes in Durchgangsform mit der gleichen Anzahl von Bahnsteiggleisen, weil die Zugfolge auf den Gemeinschaftsstrecken sich bei jenen nicht auf 3 Minuten verdichten läßt. Eine Erhöhung der Leistungen ist jedoch zu erreichen

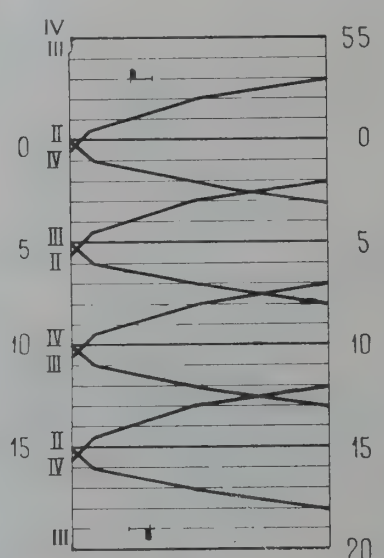


Abb. 14.

durch Anlage von Nebenbahnhöfen für Züge des Nachbarverkehrs, die sich auch vom wirtschaftlichen Standpunkt empfiehlt,

[5]) Hiermit stimmen ungefähr die Angaben für den Bahnhof Cassel aus dem Jahre 1913 überein, nach denen täglich abzufertigen waren: 77 durchgehende und 145 Eigenzüge, zusammen 222 Züge, während die Leistung auf einem nach Abb. 12 angelegten Bahnhof sich für 20 Stunden auf 20×24=480 Züge berechnet. Diese Leistung wird erreicht mit 3 Bahnsteiggleisen für jede Richtung, wenn Überholungen durchgehender Züge nicht vorkommen. Sie aber lassen sich ohne Nachteil nach Überholanlagen verlegen, die am Ende der Gemeinschaftsstrecke in der Richtung der Ausfahrt anzuordnen wären. Man wird jedoch, schon der Aushilfe halber, das vierte Bahnsteiggleis auf den für den Durchgangsverkehr bestimmten Bahnhofsteilen beibehalten.

weil für solche Nebenbahnhöfe eine geringere Ausstattung genügt, namentlich wenn für Hin- und Rückfahrt dieselben Wagenzüge benutzt werden können.[6])

c) Durchgangsbahnhöfe für Personen- und Güterverkehr.

Auf einer Gemeinschaftstrecke, auf der, wie zwischen Gassen und Sommerfeld, Personen- und Güterzüge zu befördern sind, muß sich der Fahrplan anders gestalten, wie auf Strecken, die allein von Personenzügen befahren werden; immerhin würde sich auch ein verhältnismäßig dichter Fahrplan für gemischten Verkehr durchführen lassen, wenn für die Einfahrt der Güterzüge ebenso gut gesorgt wird, wie es für die Personenzüge geschieht.

Das ist bei zweigleisigem Betriebe nur in der Richtung der Fall, in der die Güteranlagen auf der rechten Seite liegen, während die Güterzüge der anderen Richtung stets bei Ein- und Ausfahrt das andere Fahrgleis zu kreuzen haben. Ist dann die hierfür erforderliche Zugpause nicht vorhanden, so muß der Zug warten, und nicht selten wird er damit andere Züge aufhalten. Das ist der schwache Punkt beim zweigleisigen Betriebe. Die Störung kann verhütet werden, wenn für den Zug ein Überholungsgleis auf der Außenseite angelegt wird, in dem er vorkommenden Falles die Einfahrt ohne Störung des sonstigen Betriebes abwarten kann. Eine Beschleunigung wird erreicht, wenn mit dem Überholgleis Anlagen für Absetzen und Aufnehmen von Wagen verbunden sind, die eine Ausnützung der Wartezeit und die Weiterfahrt des Zuges ohne jede Durchkreuzung des anderen Fahrgleises ermöglichen. Eine solche Einrichtung bedingt einen Rangierverkehr mit Kreuzung der Hauptfahrgleise. Sie unterscheidet sich wesentlich von der Kreuzung durch die Güterzüge bei der Einfahrt! Denn diese muß in der fahrplanmäßig festgesetzten Zeit ausgeführt werden und ist abhängig vom Zugverkehr auf dem anderen Fahrgleis, jene wird ausgeführt, wenn die dafür erforderliche Zugpause vorhanden ist, sie wird dadurch niemals verkürzt, wie es bei der Einfahrt der Güterzüge geschehen kann, sondern sie wird nur ausgenutzt. Daraus ergibt sich, daß eine solche Überholungsanlage zur sicheren Durchführung des Fahrplanes wesentlich beiträgt, wie auch in dem Vortrage „Die viergleisige Eisenbahn“ näher dargelegt worden ist.[7])

3. Zusammenfassung.

In dieser Zusammenstellung der Hauptgesichtspunkte der Erörterung wird betont, daß es sich bei der Abfertigung der Personenzüge um stets wiederkehrende Verkehrsvorgänge handelt, deren veränderliche Massenwirkung bei der begrenzten Aufnahmefähigkeit der Züge — deren Zusammensetzung sich nach den amtlichen Vorschriften und den besonderen Verhältnissen der Eisenbahn regelt — die im Personen- wie im Güterverkehr bekannten Verkehrsschwankungen und Flutwellen erzeugen. Reicht das Platzangebot im Personenverkehr nicht aus, wie es bei großem Verkehrsandrang vorkommt, so werden Vor- und Nachzüge eingelegt, was bei richtiger Lage der Abstellbahnhöfe ohne Schwierigkeit geschehen kann, und damit deren Notwendigkeit begründet.

Zwischen der Zugfolgezeit auf der Gemeinschaftstrecke, der Zahl der Bahnsteigplätze und dem Zugaufenthalt für die Abfertigung bestehen Beziehungen, die nicht willkürlich geändert werden dürfen, sondern stets sorgfältig gegeneinander abzuwägen sind. Zu diesen Beziehungen gesellt sich noch der das Eisenbahnwesen beherrschende Umstand, daß alle Bewegungen der Fahrzeuge zwangsläufig sind; dafür müssen nach dem Verfasser nicht nur die nötigen Wege vorhanden sein, sondern sie müssen auch an der richtigen Stelle liegen und zur gegebenen Zeit benutzbar sein. In solcher Anpassung der Anlagen an die Bedürfnisse des Betriebes bestehe die Kunst des zwangsläufigen Weges, zu ihren Grundlagen gehöre die Wissenschaft vom Betriebe. Besondere Beachtung verdiene auch die Einübung des Betriebes. Sie führe zur Pünktlichkeit, und diese bedeute im Eisenbahnbetriebe, wie bekannt, nicht nur höchste Sicherheit, sondern auch höchste Leistung. Entscheidend sei das Bedürfnis, mit Einschluß angemessener Vorsorge für Zuwachs. Günstige Verhältnisse zwischen Aufwand, Leistung und Bedürfnis bewiesen die für Eisenbahnanlagen zu erstrebende Wirtschaftlichkeit.

Zu weiterer Vertiefung in die wirtschaftliche Seite von Linienführung und Bahnhofsanordnung ist ein eingehendes Studium der in Rede stehenden Untersuchungen Dr. Schroeders auf das wärmste zu empfehlen. Aus ihnen hebt sich besonders der beherzigenswerte Grundgedanke ab, daß, wo sich die Bildung von Gemeinschaftstrecken nicht verbiete, Durchgangsbahnhöfe der geschilderten Art den wirtschaftlichen Vorteil bringen, daß auf ihnen im Richtungsbetriebe die höchsten Leistungen mit dem geringsten Aufwand an Hauptfahrgleisen sich erreichen lassen.

Welche Bedeutung der Frage nach der betrieblich und verkehrlich zweckmäßigsten, d. h. wirtschaftlichsten Gestaltung des Gleisnetzes und der Bahnhofsbauten zukommen, das lehrt die Beziehung des Anlagekapitals und der Eisenbahnschuld zum kilometrischen Besitzstand der preußischen Staatsbahnen, wie sie unlängst in einem Vortrage des Unterzeichneten im Verein für Eisenbahnkunde[8]) zum Ausdruck gebracht wurde. Dort war mit Hilfe der Graphostatistik gezeigt, wie die Anlagekapitalslinie, welche noch in der langen Verstaatlichungsperiode nahezu parallel mit der Besitzstandslinie der Eisenbahnen verläuft, seit 1902 langsam, seit 1905 in immer steilerer Aufwärtsbewegung sich über die Längenentwicklung der Linien und auch der Gleise erhebt. Diese, scheinbar nach parabolischem Gesetz sich vollziehende Erhebung des Anlagekapitals über den ziemlich gradlinigen Verlauf des Linienbestandes erklärt sich durch den fortschreitenden zwei- und mehrgleisigen Ausbau des Hauptliniennetzes, durch die infolge des gesteigerten Verkehrs notwendig gewordenen ausgedehnten baulichen Anlagen der Bahnhöfe, und durch die dauernd vervollkommnete Ausrüstung dieser Strecken und Bahnhofsanlagen. Die einmaligen außerordentlichen Ausgaben der preußischen Eisenbahnetats enthalten in oft mehr als 200 Titeln die großen Beträge für Herstellung zweiter und mehrerer Gleise, für Bahnhofserweiterungen, Bahnhofsneubauten und Bahnhofsumgestaltungen des Personen-, Güter- und Verschiebedienstes. Man denke hier an die gewaltigen Zentralpersonenbahnhöfe der Großstädte, für Werkstätten-Neubauten und -Erweiterungen, für Stellwerks- und Sicherungsanlagen, die Herstellung schwereren Oberbaues und nicht zuletzt der Betriebsmittel, eines schwereren Lokomotivparks und vervollkommneter Personen- und Güterwagen. Diese Beziehungen zwischen Anlagekapital und Gleisbestand treten am deutlichsten in den auf die kilometrische Linienlänge, und noch deutlicher in den auf die kilometrische Gleislänge entfallenden Anlagekosten zutage. Die Herabminderung der letzteren, ohne natürlich den Betriebs- oder Sicherheitsanforderungen etwas zu vergeben, ist ein Ziel, des Schweißes der Edelsten wert. Im besprochenen Aufsatz werden von berufenster Seite hierzu auf dem Gebiet der Gleis- und Bahnhofsanordnungen wertvolle Hinweise und Richtlinien gegeben!

Biedermann.

---

[6]) Ein solcher Nebenbahnhof ist in Cassel südlich im Anschluß an den Hauptbahnhof schon für den Verkehr nach und von Wilhelmshöhe vorhanden. Auf ihm wurden schon 1913 täglich 52 Züge bei eingleisiger Verbindungsstrecke befördert. Durch zweigleisigen Ausbau würde sich bei 10 Minuten Aufenthalt eine Leistung von 240 Zügen in 20 Betriebsstunden erreichen lassen. Ein gleicher Nebenbahnhof ließe sich noch auf der Nordseite für die nördlichen Strecken unter Benutzung des verfügbar bleibenden Bahnsteiggleises anlegen und dadurch eine Gesamtleistung in 20 Betriebsstunden von 480+2×240=960 Nutzzügen erzielen. Diese Leistung ist so bedeutend, daß wohl kaum die Neuanlage eines Bahnhofes in Durchgangsform, wie sie für die nächste Erweiterung bereits erwogen wird, in Frage kommen dürfte.

[7]) Bericht darüber in Nr. 26 d. Ztg. 1916.

[8]) „Die Wirtschaftsentwicklung der preußischen Staatseisenbahnen von 1895 bis zur Gegenwart, veranschaulicht in 4 bildlichen Übersichten.“ Vortrag, gehalten im Verein für Eisenbahnkunde zu Berlin am 9. März 1915, gedruckt in Nr. 36 der Verkehrstechn. Woche vom 5. Juni 1915 und, in abgekürzter Form, in Heft 6 des Jahrganges 1914 vom „Archiv für Eisenbahnwesen.“

Kleingärten der Bediensteten der österreichischen Staatsbahnen.

Der Sinn für Gartenpflege ist dem Eisenbahner eigen. Er ist ein Merkmal der Anhänglichkeit an die Scholle, darauf die Schiene ruht, und die der Eisenbahner des Außendienstes durch wechselnde Reihen seines Berufsstandes hindurch in vielfacher Weise betreut und — sofern er als Verkehrs- oder Streckenbeamter, als Bahnmeister oder Wächter tätig ist — auch besiedelt hat. Die mit Sorgfalt bestellten Gärten der Wächterhäuser, ihr Blumenschmuck, dessen Vielfarbigkeit sich oft von der Eintönigkeit der Umgebung freundlich abhebt, gehören gerade so wie die Obst- und Rosenzucht vieler Stationsgärten, darin spielerische Freude sich auch in der Anlage von Grotten, Tunnels und Wasserkünsten versucht hat, zu den Eindrücken mancher Friedensfahrt auf der Eisenbahn. Daneben hat es im weiten Kreise der Eisenbahner, die nicht auf Bahngrund wohnen, an Ansätzen und Anfängen für das Schrebergartenwesen nicht gefehlt, nur daß diese Bestrebungen sich ohne Einflußnahme der Verwaltung betätigten und mangels eines einheitlichen Planes zur Förderung der gärtnerischen Neigungen unter den Eisenbahnern nicht in berufsgenossenschaftlicher Geschlossenheit auftraten.

Unter solchen Voraussetzungen bedurfte es eines Weckrufes, um schlummernde Kräfte auf den dem Zugriffe der Staatseisenbahnverwaltung verfügbaren Bodenflächen zr Betätigung zu führen, deren Früchte den vom Kriege schwerbetroffenen kleinen Haushaltungen unmittelbar und ergiebiger zustatten kommen, als es materielle Zuwendungen an sich vermöchten. Als nun dieser Aufruf der Eisenbahner zum Anbau von Brachland vor Jahresfrist durch den Eisenbahnminister Freiherrn von Förster im Wege der Staatsbahndirektionen erfolgte, hatten diese auf Grund eines weitausholenden Erhebungsverfahrens alle für die erste Anlage von Kleingärten geeigneten Bahngründe bereits ermittelt, darüber hinaus bahnfremden Grund durch Pacht und auf andere Weise sichergestellt. Auch sonst eilte die Staatseisenbahnverwaltung zu Hilfe. Sie besorgte die Einfriedung der Anlagen, ihre Unterteilung in Kleingärten von je zwei- bis dreihundert m², legte Wege und Bewässerung an, baute Gerätskammern und Schuppen zum Wetterschutze der Gärtner und unterstützte sie ferner in der Beschaffung von Saat- und Düngemitteln, um von vornherein den Anbau höherwertigen Gemüses zu ermöglichen.

Die Eisenbahner haben die Aufforderung der Verwaltung durch Entfaltung einer Betriebsamkeit erwidert, die lediglich in den Schranken des zunächst verfügbaren Bodens ihre Grenze fand. Konnte die Staatseisenbahnverwaltung also fürs erste dem Andrange der Bewerbungen um Kleingärten nicht genügen — gewiß ein Beweis für die volle Einsicht der Bediensteten in die Zweckmäßigkeit der neuen Standesfürsorge — so wurde diese doch vorerst den kinderreichen Familien zugewendet und damit ein doppelt gemeinnütziger Zweck erfüllt.

Im ersten Jahre haben die Kleingärten der Eisenbahner eine Ausdehnung von 722 382 qm erreicht und einschließlich der sogenannten Kriegsgärten (einstweiliger Anlagen) einen Umfang von 1.156 348 qm = 115.6 Hektar Landes angenommen. In diesen Gärten sind an die sechstausend Eisenbahner mit ihren Familien tätig. Die Erfahrung lehrt, daß der Gemüsebau auf einem Stück Gartenland von zweihundert bis zweihundertfünfzig qm ein nach der jeweiligen Fruchtbarkeit des Bodens und den klimatischen Verhältnissen abgestuftes Erträgnis von sechzig bis zweihundert Kronen abwirft, so daß füglich angenommen werden kann, daß auch eine zahlreiche Familie aus einem solchen Garten den Bedarf an frischem Gemüse nicht allein decken, sondern günstigenfalls noch einen Überschuß als Trockengemüse für den Winter ernten kann.

Zur gärtnerischen Anlernung der Eisenbahner haben in dankenswerter Bereitwilligkeit die Fachlehrer der Ackerbau- und Obstbauschulen mancherorts beigetragen. Das Vorbild der Organisation des Schrebergartenwesens durch die Gemeinde Wien, wie die Verbreitung des von der Gartenbaugesellschaft veröffentlichten Flugblattes zur Förderung des Gemüsebaues waren weitere wirkungsvolle Hilfsmittel für eine rasche Durchführung. Im einzelnen aber blieb die Entwicklung mit gutem Grunde der Selbsthilfe der Eisenbahner überlassen. Die Bestellung der erfahrensten Gärtner zu Ordnern, welche den Kameraden in allem an die Hand gehen und durch das Gewicht ihres Anschens der Pflege eines kameradschaftlichen, verträglichen Geistes von Nutzen sind, die Einrichtung eines alle Gartenteilhaber gleichmäßig heranziehenden Wachdienstes zum Schutze der Gärten vor Beschädigung, die Gründung von Kassen, daraus die Kosten gemeinsamer Beschaffung von Düngemitteln bestritten und denen, die den Ertrag ihrer Mühe zu ernten nicht in die Lage kommen, für die aufgewendete Arbeit und für Auslagen Ersatz geleistet wird, all dies ist das Ergebnis einer rührigen Selbstverwaltung der Kleingärten durch die Eisenbahner.

Größere Anlagen mit meist siebzig bis zweihundert Kleingärten befinden sich in der Nähe von Wien in Hadershof-Weidlingau, Hütteldorf-Hacking und Simmering ferner in Linz, Wels, Salzburg, Bischofshofen, Saalfelden, Innsbruck, Bregenz, Knittelfeld, St. Veit a. d. Glan, Waidhofen, Jägerndorf, Niederlindewiese, Olmütz, Komotau, Laun, Pilsen, Budweis und Karlsbad. Besondere Beachtung verdient die Einrichtung eines Muster- oder Muttergartens in Leitmeritz. Dort wurden auf einer ungefähr 3000 qm großen Gartenfläche die verschiedensten Gemüsearten gepflanzt und im vergangenen Frühjahr 25 000 in Warmbeeten gezogene Pflanzen an die Kleingärtner des Nordwestbahnbereiches abgegeben, deren Bedarf an Sämereien gleichfalls durch den Leitmeritzer Garten voll gedeckt wird. Die im Zuge befindliche Verallgemeinerung dieser Einrichtung wird gewiß Wirtschaftserleichterungen im Kleingartenbetriebe der Eisenbahnen zur Folge haben.

Die sozial wertvollen Wirkungen, auf deren Erzielung das Schrebergartenwesen im Sinne seines Gründers — eines menschenfreundlichen Leipziger Arztes (1808—1861) — bedacht ist und die im Kriege doppelt fühlbar werden, haben sich auch bei den Gründungen der Staatseisenbahnverwaltung eingestellt. Neu aber an ihnen und um des sichtbaren Erfolges willen der Nachbildung durch alle würdig, denen die Wohlfahrt der ihrer Führung unterstehenden Standesgenossen am Herzen liegt, ist die berufsgenossenschaftliche Grundlage dieser Schöpfungen, aus der der Fürsorgegedanke zu kraftvoller Steigerung emporgeführt wird.

Die von der Staatsbahndirektion Wien eingerichtete Kleingartenwirtschaft nächst der Station Hadershof-Weidlingau liegt beliebten Ausflugszielen der Wiener nahe. Wer dort einkehrt, wird das Gute, das der Freude an der selbst bebauten Scholle nachgesagt wird, an der Zufriedenheit der Eisenbahner bestätigt finden, die mit Frau und Kindern eine ertragsreiche Gartenarbeit verrichten, dabei in vergnügtem Gehaben Feierstunde halten oder geschäftig um den Bau kleiner Holzhäuser bemüht sind, die ihnen den Wunsch nach dem Schutze des eigenen Daches erfüllen sollen. Auch der treffliche Dr. Schreber, der das Schicksal vieler Menschenfreunde geteilt hat, sein Werk verkannt, jedenfalls aber nur in engsten Grenzen verwirklicht zu sehen, er hätte seine helle Freude an dem, was die Eisenbahner mit Hilfe einer auf ihre Wohlfahrt bedachten Verwaltung sich im Daseinskampfe tätig erwirtschaften.

Wir wehren uns mit Schwert und Spaten gegen eine Meute würgender Feinde. Doch wir nehmen die Worte Fausts als die Verheißung eines guten Endes: „Da rase draußen Flut bis auf zum Rand, und wie sie hascht, gewaltsam einzuschließen, Gemeindrang eilt, die Lücke zu verschließen."

Weiteres zur Stromsystemfrage für die Elektrisierung der Schweizerischen Bundesbahnen.

Immer wieder melden sich in der Tages- und Fachpresse oder in Vorträgen hervorragende Fachleute zum Worte, um auf die Wichtigkeit richtiger Wahl der Stromart für die Elektrisierung von Vollbahnen hinzuweisen. In dankenswerter Weise hat Baurat G. Soberski, Berlin-Wilmersdorf, sich der Mühe unterzogen, einen aus letzter Zeit stammenden eingehenderen Meinungsaustausch, der in der Angelegenheit stattgefunden hat, in der Zeitschrift „Elektrische Kraftbetriebe und Bahnen" zur weiteren Kenntnis zu bringen. Obwohl die mitgeteilten Auffassungen vor allem für die schweizerischen Verhältnisse Geltung haben, beanspruchen sie doch in gewissen Grenzen allgemeinere Geltung.

Den Lesern ist bekannt, daß der für Beurteilung der Stromfrage seinerzeit eingesetzte schweizerische Studienausschuß nach langjähriger Arbeit in reiflicher Überlegung zu der Überzeugung kam, daß für die Schweizerischen Bundesbahnen — mit besonderer Berücksichtigung der Gotthardbahn — sich am besten der Einwellenstrom von ungefähr 15 Pulsen in der Sekunde mit einer Fahrdrahtspannung von ungefähr 15 000 Volt eigne; diese Stromart sei zweckmäßig unmittelbar, also ohne Umformung, in Wasserkraftwerken zu erzeugen; dabei sei auf möglichste Speicherfähigkeit zu sehen.

Im Gegensatz hierzu tritt neuerdings der Elektroingenieur Boveri von der bekannten Aktiengesellschaft Brown, Boveri

& Co. in Baden (Schweiz), in zwei in der „Neuen Zürcher Zeitung“ veröffentlichten Aufsätzen für die Einführung des Gleichstroms auf den Schweizerischen Bundesbahnen ein. Nach seiner Meinung hätte der Studienausschuß die wirtschaftlichen Verhältnisse der Stromerzeugung nicht genügend berücksichtigt. Beim Gleichstrombetrieb hätte der Ausschuß vorausgesetzt, daß in den Kraftwerken Drehstrom erzeugt und dieser in Gleichstrom umgeformt wird, beim Einwellen-Wechselstrombetrieb hingegen, daß dieser unmittelbar in geeigneter Form erzeugt und so den Betriebsleitungen zugeführt wird. Diese Annahmen müßten selbstverständlich zu der Ansicht führen, daß der Wechselstrom dem Gleichstrom wirtschaftlich überlegen sei. Dem sei aber entgegenzuhalten, daß durch unausbleibliche große Schwankungen im Kraftbedarf von den Bahnkraftwerken große Spitzenleistungen verlangt werden; kaum ein einziges ausschließlich für Bahnzwecke errichtetes Kraftwerk könne demzufolge wirtschaftlich ausgenutzt werden. Die schädliche Wirkung der Spitzenleistungen würden aber weniger fühlbar, wenn das Kraftwerk im Verhältnis zu seiner gesamten Leistungsfähigkeit weniger für den Bahnbetrieb beansprucht wird. Aus diesem Grunde empfehle es sich, auch noch andere Betriebe mit möglichst gleichbleibendem Kraftbedarf aus den die Bahnen versorgenden Kraftwerken zu befriedigen. Der Vorschlag hätte ganz besondere Bedeutung für die Schweiz, da hier ausschließlich Wasserkraftwerke errichtet werden, deren Leistungsfähigkeit nicht beliebig bemessen werden könne, sondern von der Natur gegeben sei und somit zu einem Ausgleich im Umfange des Absatzes dränge. Die Kraftwerke haben sich gegenseitig zu ergänzen, so daß jeweilig ein Übergang von der einen Art der Ausnutzung zur anderen gewährleistet ist. Dieses Ziel sei aber nur erreichbar, wenn der Strom in den Werken ausschließlich in einer marktgängigen Form, d. h. als Drehstrom mit 50 Pulsen, erzeugt wird. Die gesonderte Erzeugung von Einwellen-Wechselstrom für Bahnzwecke neben Drehstrom sei unbequem und nachteilig und auch schon deshalb nicht zu empfehlen, weil niemals vorherzusehen oder für längere Zeitdauer festzustellen sei, in welchem Umfange ein Kraftwerk für den einen oder anderen Zweck gebraucht werde; die Ansprüche änderten sich in dieser Beziehung, sogar mit den Jahreszeiten. Wird nun diesen Umständen bei Erzeugung verschiedener Stromarten Rechnung getragen, dann ist das Kraftwerk mit Doppeleinrichtung zu versehen, deren hohe Anlagekosten die Erzielung wirtschaftlicher Betriebsergebnisse ausschließen. Wollte man nach diesen Erwägungen bei dem Einwellen-Wechselstrom statt der unmittelbaren Erzeugung Drehstrom-Wechselstrom-Umformung einführen, so würden die Aussichten bei Verwendung des Gleichstroms vielleicht doch günstiger, da neuerdings die Quecksilberdampf-Gleichrichter es ermöglichen sollen, mit gleicher Wirtschaftlichkeit Drehstrom in Gleichstrom zu verwandeln, wie in den ruhenden Tranformatoren für Drehstrom und Wechselstrom die Spannung zu verändern.

Boveri muß zugeben, daß zurzeit solche Gleichrichter für die für Bahnzwecke erforderlichen großen Leistungen und hohen Spannungen noch nicht vorhanden sind; wenn er behauptet, daß mit der ausschließlichen Erzeugung einer marktgängigen Stromart in den auch für Bahnzwecke bestimmten Kraftwerken ein wirtschaftlicher elektrischer Bahnbetrieb für die Schweiz „stehe und falle“, so schießt er übers Ziel hinaus.

Dem Verteidiger des hochgespannten Gleichstroms widerspricht denn auch Ingenieur Behn-Eschenburg in zwei, gleichfalls in der „Zürcher Zeitung“ veröffentlichten Abhandlungen. Dieser beruft sich mit Recht auf die guten Erfahrungen, die überall im Vollbahnbetrieb mit dem Einwellenstrom bisher gemacht wurden; u. a. sei hinzuweisen auf die Lötschbergbahn, sodann auf die Neuyork-New Haven- und Hartford-Bahn, die auf einem Netz von ungefähr 800 km vier- und sechsgleisiger Strecken täglich rd. 210 Züge mit dieser Stromart betreibt. Die von Boveri empfohlene Ausführung der Kraftwerke für nur eine „marktgängige“ Stromart und deren Umformung für Bahnzwecke sei nicht zu empfehlen, insbesondere nicht für den Betrieb der Gotthardbahn, nicht nur wegen der mit der Umformung verbundenen größeren Kraftverluste, sondern auch weil in den meisten Fällen — auch bei der Gotthardbahn — die Bahnkraftwerke schon für den Bahnbetrieb voll in Anspruch genommen werden dürften, für andere Zwecke also keinen Strom übrig hätten. Auch bei Vervollkommnung der Quecksilberdampf-Gleichrichter würde die Überlegenheit des Wechselstroms nicht in Frage gestellt, da bei diesem die Transformatoren nicht nur eine äußerst wirtschaftliche Kraftübertragung und Kraftverteilung bewirken, sondern zugleich den einzigen zuverlässigen Schutz böten, um bei den Maschinen der Kraftstationen und den Triebmaschinen der Fahrzeuge die Gefahren zu beseitigen, die ihnen von den Einwirkungen der Atmosphäre und anderen Störungen der Leitungen drohen.

In ähnlicher Richtung bewegen sich die bereits vor längerer Zeit gemachten Ausführungen der Ingenieure Thormann*) und Prof. Dr. Wyssling. Jener hebt insbesondere die technischen Vorteile des Einwellensystems hervor, während dieser die bessere Wirtschaftlichkeit ins rechte Licht setzt. Insbesondere sei immer wieder hervorzuheben, daß das Einwellen-Wechselstromsystem höhere Betriebsspannungen zuläßt und daß dadurch die Ausdehnungsmöglichkeit theoretisch im Quadrat der Spannung wächst. Beim Einwellensystem könne man mit weniger Umformer- bzw. Unterwerken auskommen, als beim Gleichtsromsystem. So wird die Lötschbergbahn mit Einwellenstrom betrieben. Wollte man sie mit Gleichstrom von 3000 Volt Spannung betreiben, so seien vier Unterwerke von je rd. 5000 Kilowatt Leistungsfähigkeit erforderlich, für die etwa 3 Mill. Frcs. aufgewendet werden müßten. Der Einwellenwechselstrombetrieb wird bei 15 000 Volt Spannung ohne Unterwerke durchgeführt. Die gesamten Oberleitungen kosteten etwas über 2 Mill. Frcs., die elektrischen Lokomotiven annähernd 3 Mill. Franken. Die Kosten der elektrischen Energie würden sich bei Gleichstrom unter der Annahme eines Satzes von 10 % für Betrieb, Unterhaltung, Verzinsung und Tilgung der Unterwerke und eines Umformungsverlustes von etwa 30 % um etwa 400 000 Frcs. jährlich erhöht haben, mit anderen Worten mehr als das Doppelte der gegenwärtigen wirklichen Ausgaben im Wechselstrombetriebe betragen. Eine wesentliche Vervollkommnung der Quecksilberdampf-Gleichrichter könne wohl die Kosten der Umformung vermindern, aber niemals dem Wechselstrom seine Überlegenheit rauben, da letzterer meist überhaupt keiner Umformung bedarf und diese erforderlichenfalls durch die einfachen ruhenden Transformatoren immer wirtschaftlicher erfolge als durch Gleichrichter mit ihren nach Angaben unserer Quelle kostspieligen und wartungsbedürftigen Vorrichtungen.

Ebenso wie Thormann vermag auch Prof. Dr. Wyssling in den Schwankungen des Kraftbedarfs für Bahnzwecke ein technisches oder wirtschaftliches Hindernis für die Errichtung besonderer Bahnkraftwerke nicht zu erkennen; auch er kommt zu der Überzeugung, daß dieser Gesichtspunkt weder für eine Vereinigung beider Kraftwerkarten, noch gar bei der Entscheidung über die Wahl des Stromsystems für den Bahnbetrieb ins Feld geführt werden könne. Ebenso wenig dürfe die Stromwahl durch die Befürchtung beeinflußt werden, daß Bahnkraftwerke bei der allgemein anerkannten Überlegenheit großer Maschineneinheiten wenigstens anfangs keine gute Ausnutzung finden. Die Bahnverwaltung ist Selbsterzeuger des Stromes; sie wird den Ausbau der Kraftwerke zeitlich dem Fortschritt in der Elektrisierung des Bahnnetzes so anzupassen wissen, daß eine gute Ausnutzung der Kraftwerke gewährleistet ist. Selbst bei Gemeinschaftswerken müßten wegen der beim Bahnbetrieb allerdings unvermeidlichen starken Schwankungen in der Stromentnahme doch immer getrennte Maschinensätze für den Bahnbetrieb und für Kraft- und Lichtabgabe arbeiten, so daß der Vorteil eines einheitlichen Stromsystems für beide Zwecke nur in einer Ersparnis bei den Reserveanlagen für den maschinellen Teil zu erblicken sei; dieser sei nun bei Wasserkraftwerken überhaupt nicht von ausschlaggebender Bedeutung und es würde somit die verhältnismäßig geringe Ersparnis die dafür in Kauf zu nehmenden Nachteile nicht aufwiegen. Die Verwertung der „Abfallkräfte“ bei der Bahnstromlieferung wird insofern Schwierigkeiten bereiten, als sie nach Zeit und Größe stark wechseln und vorher nur unsicher zu übersehen seien.

Obwohl Boveri hiergegen nochmals Stellung nahm, haben seine Darlegungen nicht überzeugend wirken können.

Auch Prof. Dr. Kummer tritt nochmals für den Einwellenstrombetrieb ein. Nach seinem Dafürhalten wird mit der weiteren Entwicklung der Gleichstromförderung für Hochspannung der freie Wettbewerb der Betriebssysteme sich immer mehr auf Bahnen größerer Länge und Verkehrsdichte beschränken. Der Vorsprung des Einwellenstroms könne vielleicht abnehmen, werde aber doch noch bestehen bleiben, so lange nicht in der Anordnung und dem Betrieb der Bahnkraftwerke und ihrer Verteilungsanlagen unsachlich verfahren wird. Auch dieser Gutachter bezeichnet die Transformatoren als die betriebssichersten Kraftaufnehmer, da sie den Fahrzeugen und Speisepunkten eine so hohe Betriebssicherheit geben, wie sie beim hochgespannten Gleichstrom kaum möglich sein wird. Sollte für diesen eine Spannung von 10 000 Volt und ein wirklich zuverlässiger Gleichrichtergroßbetrieb in den Speisepunkten erreicht werden, so bleibe immerhin eine technische und wirtschaftliche Überlegenheit des in den Wasserkraftwerken unmittelbar erzeugten Wechselstroms vor allen anderen elektrischen Betriebssystemen für die schweizerischen Hauptbahnen bestehen.

Soberski erinnert daran, daß sich denn auch die Generaldirektion der Bundesbahnen dafür entschieden hat, zunächst die Strecke Erstfeld-Bellinzona — die eigentliche Berg-

*) Vergl. hierzu auch den Leitaufsatz in Nr. 73 dieser Zeitung.

strecke der Gotthardbahn — für den elektrischen Betrieb mit Wechselstrom einzurichten und die beiden Wasserkraftwerke Amsteg und am Ritomsee für unmittelbare Erzeugung von Einwellenwechselstrom einzurichten. Hiermit sei aber nicht nur die Entscheidung über die Art des elektrischen Betriebssystems für die Gotthardbahn gefallen, sondern für das gesamte Netz der Bundesbahnen, denn es erscheine ausgeschlossen, daß für die übrigen schweizerischen Linien eine andere Stromart gewählt werde, als für die wichtige Gotthardlinie. Die Entscheidung zugunsten des Einwellen-Wechselstroms stehe auch sonst in völliger Übereinstimmung nicht nur mit den in Deutschland gemachten Erfahrungen, sondern auch mit der in anderen europäischen Ländern nach sorgfältigen Erhebungen und Versuchen getroffenen Wahl.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Anlage C zur Eisenbahn-Verkehrsordnung.** Das Reichseisenbahnamt hat unterm 28. v. M. einige Änderungen der Nummern Ia, III und VI der Anlage C zur Eisenbahn-Verkehrsordnung verfügt. Das Nähere geht aus der Bekanntmachung in Nr. 220 des Reichs-Gesetzblattes vom 2. d. M. hervor.

— **Beurlaubung verfügbaren Eisenbahnpersonals zur Kartoffelernte.** Die Ernte- und Bestellungsarbeiten haben sich in diesem Herbst derart zusammengedrängt, daß die Einbringung der Kartoffelernte Schwierigkeiten zu bereiten droht. Der preußische Eisenbahnminister macht es daher den Königlichen Eisenbahndirektionen zur Pflicht, alles verfügbare Personal für die Kartoffelernte zu beurlauben. Namentlich aus der Bahnunterhaltung werden sich für diese nur vorübergehende Tätigkeit Arbeitskräfte gewinnen lassen. Soweit die Bediensteten selbst nicht abkömmlich sind, ist durch die Eisenbahnvereine und in sonst geeigneter Weise dahin zu wirken, daß die Angehörigen — Frauen und Kinder — sich für diesen Zweck zur Verfügung stellen. Auch die zeitweise Rückgabe von Kriegsgefangenen zur Einbringung der Kartoffelernte kommt in Betracht. Der Herr Minister vertraut, daß die Königlichen Eisenbahndirektionen für möglichst zahlreiche Bereitstellung von Arbeitskräften mit Nachdruck sorgen werden, und ersucht die Herren Präsidenten, sich von der Durchführung dieser Anordnung zu überzeugen.

— **Kleintierzucht der Eisenbahnbediensteten.** Der preußische Eisenbahnminister gibt den Königlichen Eisenbahndirektionen im Anschluß an seinen Erlaß vom 19. Juni d. J. bekannt, daß er aus den Angaben in dem Statistischen Nachweis Nr. 27 gern ersehen habe, daß die Kleintierhaltung unter den Eisenbahnbediensteten im Jahre 1915 wiederum in erheblichem Umfange zugenommen hat. Er weist deshalb die Königlichen Eisenbahndirektionen an, auch weiterhin die Bestrebungen der Bediensteten zur Hebung der Kleintierzucht fortgesetzt und nachdrücklichst zu unterstützen und daneben auch die Großvieh- und Schweinehaltung zu fördern, soweit dies die wirtschaftlichen Verhältnisse zulassen.

— **Freifahrt zur Lehr- und Schulausbildung von Kindern.** Der preußische Eisenbahnminister hat sich damit einverstanden erklärt daß, sofern infolge des Krieges die Lehr- oder Schulausbildung von Kindern der Eisenbahnbediensteten verlangsamt worden ist, die im § 2[11] der Freifahrtordnung festgesetzte Altersgrenze für die Bewilligung freier Fahrt um die Zeit hinausgeschoben werden kann, um die die Ausbildungszeit durch den Eintritt des Behinderungsgrundes über das 18. Lebensjahr hinaus verlängert worden ist.

— **Begleichung der Schuld bei eintägiger Frachtstundung durch Überweisung im Postscheckverkehr.** Eine neue Form des bargeldlosen Verkehrs ist jetzt bei der Eisenbahn zugelassen. Die Kgl. Eisenbahndirektion Berlin hatte schon früher die eintägige Frachtstundung mit Bankausgleich gestattet; jetzt soll auch eintägige Frachtstundung nach den Bedingungen für eintägige Frachtstundung mit Begleichung der Schuld durch Überweisung im Postscheckverkehr gewährt werden. Über die Bewilligung entscheidet in jedem einzelnen Falle die Eisenbahndirektion. Die Frachtbriefe, die Rechnungen über Frankaturen, Nebengebühren usw. erhalten folgenden Stempelaufdruck: „Zahlbar durch Übertragung auf das Postscheckkonto Berlin NW. 7, Nr. . . der Kgl. Eisenbahn-. . . kasse in . . . am . . 19. .“ Über den Gesamtbetrag der Tagesschuld bzw. des Guthabens erhält jeder Stundungsnehmer eine Rechnung auf einem besonderen Vordrucke, die mit den täglich zu sammelnden Rechnungen und Belegen über Auslagen usw. am folgenden Werktage je nach Vereinbarung zur Abholung bereit gehalten werden oder auf Kosten des Stundungsnehmers ihm als portopflichtige Dienstsache durch die Post ausgestellt werden. Ist der von dem Stundungsnehmer zu zahlende Betrag von dem Postscheckkonto einer Bank abzubuchen oder sein Guthaben von dem Postscheckkonto der Eisenbahnkasse auf das seiner Bank zu übertragen, so darf nicht unterlassen werden, im ersten Falle auf dem Lastschriftzettel, im zweiten Falle auf dem Abschnitt der Einzelüberweisung oder bei Sammelüberweisung auf dem ihr beizufügenden Gutschriftenzettel den Stundungsnehmer genau zu bezeichnen, damit die Bank weiß, wem der Betrag zur Last oder gut zu schreiben ist. Die Gebühren der Überweisungen von dem Konto der Eisenbahnkasse werden diesem zur Last geschrieben. Zu ihrer Deckung behält jedoch die Eisenbahnkasse von dem zu überweisenden Betrage 3 Pfennig ein. Wünscht ein Stundungsnehmer statt der Absetzung der Gebühr in jedem Einzelfalle die monatliche Inrechnungsstellung, so ist sie zu den vereinbarten Zeiten durch Abbuchung von dem Postscheckkonto des Stundungsnehmers oder seiner Bank einzuziehen. Für die Einziehung aufgelaufener niedriger Beträge bis 10 Mark sowie für die Einziehung und den Ausgleich der bei mehreren Abfertigungen gestundeten Beträge durch eine Vermittlungsstelle gelten sinngemäß die Bestimmungen für den Bankausgleich.

— **Ein schweres Eisenbahnunglück** hat sich in der Nacht vom 7. zum 8. Oktober bei Landsberg a. W. zugetragen: Die amtliche Meldung lautet: Landsberg, 8. Oktober: Am 8. d. M. 4 Uhr vormittags ist Hauptzug D 24 zwischen Landsberg und Zantoch bei Blockstation Jahnsfelde auf den vor dem Block haltenden Vorzug D 24 aufgefahren. Elf Reisende sind getötet, vier schwer und elf leicht verletzt. Sachschaden nicht unbedeutend. Vorläufig wird eingleisiger Betrieb durchgeführt. Die Untersuchung ist eingeleitet. Die Namen der Getöteten sind: Leutnant Wollgast, Berlin-Neukölln; Gefreiter Bader, Infanterie-Regiment 21, Thorn; Hauptmann Weinberger, bayerisches 1. Artillerie-Regiment, München; Oberbahnassistent Streb, Thorn; Leutnant Freiherr v. Syberg, 1. bayerisches Ulanenregiment, Bamberg; Feldzahnarzt Moses, Festungslazarett 1 Warschau; Stadtamtmann Dr. Werner Müller, Leipzig; technischer Assistent Heinrich Lisken, Gladbeck; Feldwebelleutnant Eggert, Regiment 262, Gardelandsturmersatzabteilung Döberitz; Musketier Hermann Schulz aus Quitzen bei Uelzen; Ulan Lichtenstein, 2. Eskadron Ulanenregiment 18, Leipzig; Hauptmann Breger.

— **Kriegsbeschädigten-Fürsorge der Kriegssammlung der Eisenbahn.** Zu der Nachricht hierüber in Nr. 75 S. 863 d. Ztg. wird uns von zuständiger Seite mitgeteilt, daß die Zahl der in der Lehrwerkstube Frankfurt (Main) beschäftigten Kriegsbeschädigten zwar am 1. August d. J. erst 19 betrug, inzwischen aber bis zum 15. September d. J. schon auf 35 gestiegen war.

— **Einlagerung der Kartoffelvorräte für den Winter.** Zu diesem Zweck stehen den Bediensteten vielfach keine geeigneten Räume zur Verfügung. Die Generaldirektion der sächsischen Staatseisenbahnen hat deshalb, wie die „D. Eisenb.-Beamten-Ztg.“ mitteilt, die Dienstvorstände für solche Fälle angewiesen und ermächtigt, soweit es sich mit den dienstlichen Interessen vereinbaren läßt, dem Personal auf Ansuchen geeignete Räume innerhalb der dienstlichen Gebäude oder bahneigene Bodenflächen zur Anlegung von sogenannten Mieten unentgeltlich zu überlassen. — Auch sonst sollen die Dienstvorstände dem Personale bei der Beschaffung und Lagerung der Kartoffelvorräte für den Winter mit Rat und Tat behilflich sein. Wo es zweckmäßig erscheint, sollen sie darauf hinwirken, daß sich die Bediensteten zu gemeinschaftlichem Bezuge ihrer Vorräte von den in Frage kommenden Kommunalverbänden zusammentun. Hierbei sollen die Dienstvorstände dem Personale an die Hand gehen, die gemeinschaftlichen Bezüge vermitteln, ferner die gemeinsame Lagerung und Verteilung der Vorräte sowie die Geld- und sonstigen wirtschaftlichen Gebarungen leiten und überwachen. Um die Gefahr des Schwindens oder Faulens der Kartoffeln so viel wie möglich zu verhüten, sollen sich die Dienstvorstände bei der Wahl und Einrichtung der Lagerräume des Rates von Sachverständigen bedienen.

— **Ein Jahrzehnt vierter Wagenklasse in Württemberg.** In den württembergischen Tageszeitungen wird daran erinnert, daß am 1. d. Mts. seit der stark umkämpften Einführung der IV. Wagenklasse im Personenverkehr der württembergischen Staatseisenbahnen zehn Jahre verflossen sind. Die von der III. Klasse vielfach nicht weit abweichende Ausstattung der Wagen IV. Klasse,

e man wohl als ein Zugeständnis an die früheren Gegner eser Klasse betrachten darf, und die verhältnismäßige Milde r sozialen Gegensätze im württembergischen Volk trugen dazu i, daß die IV. Klasse mit ihrem billigen Tarifsatz von 2 ₰ r das Kilometer sich bald allgemeiner Beliebtheit erfreute. Auf re starke Benutzung war es auch von geringem Einfluß, als im hre 1909 zur Deckung von Ausfällen im Staatshaushalt der arifsatz auf 2,3 ₰ für das Kilometer erhöht wurde. In den letzn Jahren vor dem Krieg entfielen bei den württembergischen aatseisenbahnen auf die IV. Klasse rund 80 % der beförderten ersonen und rund 50 % der Einnahmen aus dem Personenverhr. Während in den Jahren 1881—1905 die Zahl der von ner Person durchfahrenen Kilometer sich in ständigem Fallen n 25 km bis auf 18½ km verringerte, hat sich seit dem Jahre 06 diese Zahl stets auf über 18 km gehalten. Es dürfte daraus entnehmen sein, daß durch die Einführung der IV. Klasse cht nur der Nahverkehr, sondern auch der Verkehr über eitere Strecken, insbesondere zwischen den entfernteren Lansteilen und der in der Mitte des Landes gelegenen Hauptstadt, fördert worden ist.

— **Zeichnungen auf die fünfte Kriegsanleihe.** Die zu den ohlfahrtseinrichtungen der württembergischen Verkehrsstalten gehörigen Kassen haben nach dem „Schwäbischen erkur" folgende Beträge gezeichnet: die Eisenbahnbetriebsankenkasse 80 000 ℳ, die Sterbekasse für Angehörige der erkehrsanstalten 100 000 ℳ und die Arbeiterpensionskasse der erkehrsanstalten 275 000 ℳ.

—**Normalien für die Bauart der Anschluß- und Abfüllvorrichngen, des Mannlochs usw. bei Kesselwagen.** Für den Bau der esselwagen sind Normalien durch die technischen Vorschrifn für den Bau von Privatwagen festgelegt, es fehlte indes sher an allgemeinen Grundsätzen über die einheitliche Bauart r Anschluß- und Abfüllvorrichtungen usw., ein Mangel, der ch in der Praxis sehr unangenehm fühlbar gemacht hat. esem Übelstand ist nunmehr auf Betreiben der Kokereiommission des Vereins Deutscher Eisenhüttenleute und s Vereins für die bergbaulichen Interessen im Oberbergamtszirk Dortmund abgeholfen worden. Es sind gemeinsam mit ertretern des Eisenbahn-Zentralamtes und des Verbandes eutscher Waggonfabriken (Sitzung in Frankfurt [Main] am . März d. J.) bestimmte Normalien aufgestellt worden. Im nschluß an den Abdruck der dort beschlossenen Vereinbarunn bemerkt „Glückauf", daß sich die erheblichen Vorteile, die it der allgemeinen Einführung und Berücksichtigung dieser rmalien unzweifelhaft verbunden sind, naturgemäß nur erichen lassen werden, wenn die Verbraucherkreise sie in Zuunft bei ihren Bestellungen ausschließlich anwenden, wenn, ie zugesagt worden ist, die Vertreter des Verbandes Deutscher aggonfabriken nach Kräften dahin wirken, daß sie von allen erbandswerken hinfort in Vorschlag und, wenn möglich, in rwendung gebracht werden und ferner die Eisenbahnverwalng sie bei einer Erweiterung der „Technischen Vorschriften r den Bau von Privatwagen" möglichst beachtet und in der schlossenen Form berücksichtigt.

— **Hanomag-Nachrichten.** Von den im Laufe dieses Jahres sgegebenen Monatsschriften der Hannoverschen Maschinenu-Aktiengesellschaft, vormals Georg Egestorff, in Hannover nden ist das Juliheft den Oldenburgischen Staatsbahnen gedmet. Den Anlaß hierzu gab neben den langjährigen gehäftlichen Beziehungen — die Firma hat bisher für die ldenburgischen Staatsbahnen insgesamt 169 Lokomotiven gefert — die seltene Feier des 70. Geburtstages eines hochgesehenen Mitgliedes der Großherzoglichen Eisenbahndirekon in Oldenburg, des Geheimen Oberbaurats Heinrich anafier, mit dem die Hanomag seit etwa 45 Jahren in rsönlicher und geschäftlicher, für sie überaus fruchtbringender Berührung gestanden hat. Im ersten Abschnitt des vorgenden Heftes werden die dienstlichen und persönlichen rzüge dieses um das Eisenbahnwesen Oldenburgs höchstrdienten Mannes gewürdigt. Geheimrat Ranafier ist am . Juni 1846 zu Altona geboren. Nach praktischer Vorbereitung einer dortigen Maschinenfabrik besuchte er zunächst ein hr lang das Protechnikum in Hamburg und studierte hierch vier Jahre lang das Maschinenbaufach in Hannover. Im hre 1870 trat er als Maschineningenieur in den Dienst der ldenburgischen Staatsbahnen. Seit 1. Oktober 1899 maschinenchnisches Mitglied der Eisenbahndirektion, wurde er am . Januar 1912 zum Geheimen Oberbaurat ernannt. Den ankennenden Worten für die verdienstliche Tätigkeit des noch seiner Berufstätigkeit stehenden, sehr rüstigen Mannes folgt dem Heft ein kurzer Abriß der geschichtlichen Entwicklung r Oldenburgischen Staatsbahnen und diesem eine Übersicht er die verschiedenen im Laufe der Jahre unter Leitung des eheimrats Ranafier bei der Hanomag für die Oldenburgischen aatsbahnen entworfenen und gebauten Lokomotiven mit kurzen durch Abbildungen erläuterten Beschreibungen. In der letzten Abhandlung des Heftes werden mehrere bemerkenswerte Einzelheiten an Lokomotiven der Oldenburgischen Staatsbahnen beschrieben, zu deren Aus- und Durchbildung Geheimrat Ranafier durch Angabe neuer Gesichtspunkte beigetragen hat. Hierzu gehören u. a. einige wesentliche Änderungen der Lentz-Ventilsteuerung sowie Verbesserungen der Tender-Querkupplung. Schließlich werden von Sonderbauarten, die von Geheimrat Ranafier selbst erdacht worden sind, folgende hervorgehoben: der „Dampftrockner". Baurat Ranafier, der im wesentlichen aus einem Bündel U-förmig gebogener Rohre besteht, die in der Rauchkammer der Verbund-Lokomotiven gewissermaßen ein Gewölbe um die Blasrohrmündung bilden. An beiden Enden sind diese Rohre in Dampfkammern eingewalzt, die mit der Ausströmung „Hochdruckzylinder" bzw. Einströmung „Niederdruckzylinder" in Verbindung stehen. Das übliche Verbinderrohr ist also in eine größere Anzahl kleiner Rohre unterteilt, die von den Abgasen in der Rauchkammer umspült und hierdurch beheizt werden. Dieser Ausführungsform des Verbinders wird nachgerühmt, daß durch sie einerseits eine genügende Trocknung des Verbinderdampfes, anderseits ein sehr wirksamer Funkenschutz erzielt wird, da die glühenden Kohlenteilchen von dem Rohrbündel gänzlich aufgefangen werden. Die im Jahre 1908 von Geheimrat Ranafier erfundene „Anfahrvorrichtung" besteht in einem neuen, eigenartig wirkenden Anfahrventil, das seit dieser Zeit bei allen Verbundlokomotiven der Oldenburgischen Staatsbahnen zur Anwendung gelangte. Auf die technischen Einzelheiten dieser Vorrichtung ist hier nicht einzugehen. Als ihre Vorzüge werden hervorgehoben, daß sie überaus einfach und billig herzustellen ist und im Vergleich zu Wechselschiebern und ähnlichen Vorrichtungen den großen Vorteil bietet, daß Drosselung des Dampfes und Undichtigkeitsverluste unbedingt vermieden bleiben. Die erzielbaren Anfahrkräfte sind außerordentlich hoch. Wie sich diese im Vergleich zu anderen Vorrichtungen stellen, ist übrigens in einer Arbeit von Dr.-Ing. Hoppe in Glasers Annalen 1916, Band 78, S. 98—106, dargelegt worden.

— **Materialprüfanstalt der Hannoverschen Maschinenbau-Aktiengesellschaft (Hanomag).** Der neuzeitliche Maschinenbau macht eine ständige Überwachung der dabei verwendeten Baustoffe erforderlich. Aus betriebswirtschaftlichen Gründen gelangte man nach und nach zu einer bis ins kleinste gehenden Materialausnutzung. Auch im Lokomotivbau setzte die Ausnutzung der Baustoffe frühzeitig ein. Da diese indes nie soweit gehen durfte, daß sie die unbedingte Betriebssicherheit beeinträchtigte, haben die Eisenbahnverwaltungen für alle Baustoffe der Eisenbahnbetriebsmaschinen ganz bestimmte Festigkeitswerte und für die Metallmischungen genaue Zusammensetzungen vorgeschrieben. Deren Nachprüfung machte auch im Betriebe der Hanomag die Schaffung einer entsprechend ausgestatteten Prüfanstalt wünschenswert und notwendig, deren Einrichtung und Wirksamkeit Oberingenieur Reubold im Augustheft der „Hanomag-Nachrichten" recht anschaulich schildert. Um eine fortlaufende physikalische und chemische Untersuchung aller im Betriebe einer großen Maschinenfabrik gebrauchten Materialien zu ermöglichen, hat die dem Kraftwerke der Hanomag angegliederte Prüfanstalt weitere Einrichtungen für Brennstoffuntersuchungen, Untersuchungen feuerfester Materialien, Schmiermittel usw. erhalten. Wie aus unserer Quelle hervorgeht, enthält die Anstalt eine Abteilung für Festigkeitsprüfung nebst Versuchsanstalt sowie eine Abteilung für chemische Untersuchungen, für Metallographie und Wärmeprüfungen. In der erstgenannten Abteilung ist eine elektrisch angetriebene Universalzerreißmaschine für 30 000 kg aufgestellt, die ohne langwierige Umbauten Zug-, Druck- und Biegeversuche vorzunehmen gestattet. Die Kraftmessung erfolgt hydraulisch durch Meßdose, deren Pressung durch Druckzeiger (Manometer) abgelesen wird. Ein Pendelschlagwerk für 75 mkg Arbeitsleistung dient zur Ausführung von Kerbschlagproben und sonstigen Schlagversuchen. Die zunehmende Wichtigkeit der Feder als Maschinenteil machte die Anstellung einer Federprüfmaschine erforderlich, vermittels derer sich alle Arten von Federn auf Zug und Druck prüfen lassen. Eine mit elektrischer und Gasheizung versehene Ölprüfmaschine nach Dettmar vervollständigt die Einrichtung des Prüfraums. Zur Nachprüfung der Materialmaschine stehen 2 vom Königlichen Materialprüfungsamt zu Berlin-Lichterfelde geeichte Wazau-Kraftprüfer zur Verfügung. Eine größere elektrische Uhranlage, die in Abhängigkeit von dem amtlichen Zeitsignal der preußischen Staatsbahnen steht, betreibt mittels einer mit Sekundenkontakt ausgerüsteten Pendeluhr eine Anzahl Sekundenschläger im Raume für Festigkeitsprüfung und in der Abteilung für chemische Untersuchungen. Diese Abteilung ist mit den neuzeitlichsten Einrichtungen und Hilfsmitteln ausgerüstet. Sie enthält u. a. einen Raum für mikrophotographische Untersuchungen von Metallschliffen usw., Einrichtungen für elektrolytische Metalluntersuchung, Apparate zur chemischen und

kalorimetrischen Brennstoffuntersuchung, eine Zentrifuge für Schleuderversuche und eine Versuchsanlage für elektrolytische Abwasserreinigng. In der Abteilung für Festigkeitsprüfung wurden im Jahre 1915 insgesamt 6975 und in der Abteilung für chemische Untersuchungen 1129 Untersuchungen vorgenommen.

— **Ministerpräsident Dr. v. Weizsäcker** wurde zum Regierungsjubiläum des Königs von Württemberg in den erblichen Freiherrnstand erhoben.

Österreich.

— **Elbe-Umschlagsverkehr in Aussig.** Der Kohlen- und Güterverkehr im Aussiger Hafen blieb im September d. J. infolge empfindlichen Wagenmangels gegen den gleichen Zeitraum des Vorjahres zurück. Es wurden 78 358 t Kohle (gegen 83 526 t im Vorjahre), also um 5168 t weniger zur Elbe verfrachtet, so daß sich für die Zeit vom 1. Januar bis 30. September 1916 eine Mehrverfrachtung von 37 305 t ergibt (1916: 768 920 t gegen 1915: 731 615 t). Die größte Beistellung im September d. J. betrug 255 Wagen (1915: 325 Wagen), die durchschnittliche 188 Wagen (1915: 236 Wagen). — An Gütern wurden im September 1916: 468 Wagen (1915: 1184 Wagen), also 716 weniger umgeschlagen. Vom 1. Januar bis 30. September d. J. beträgt die Minderverfrachtung im Güterverkehre gegenüber dem Vorjahre 862 Wagen, da der gesamte Umschlag in der angeführten Zeit im Jahre 1916: 4226 Wagen gegen 5088 Wagen im Jahre 1915 betragen hat.

— **Die Einführung eines Gewinnungszwanges in der Petroleumindustrie.** Durch die am 26. September veröffentlichten Ministerialverordnungen, welche eine Neuregelung des Verkehres mit Mineralöl- und Teererzeugnissen vorsehen, werden auch jene Erzeugnisse der Raffinerien, die noch nicht der Sperre unterlegen sind, von ihr betroffen. Während bisher nur Benzin, Gasöl, Schmieröl und Petrolkoks der freien Verfügung der Raffinerien entzogen waren, werden künftig auch Petroleum, Paraffin und gewisse Zwischenerzeugnisse der Mineralölindustrie nur auf Grund besonderer Bewilligung des Handelsministeriums und nur in derjenigen Menge und Beschaffenheit und innerhalb des Zeitraumes abgegeben werden dürften, der seitens der Staatsverwaltung vorgeschrieben wird. Auf diese Weise soll eine entsprechende Verteilung aller Erzeugnisse der Mineralölindustrie ermöglicht und der Verbrauch gleichmäßig berücksichtigt werden. Die Verordnung erwies sich, wie erklärt wird, aus dem Grunde als notwendig, weil der Ausbruch des Krieges mit Rumänien einen weiteren Nachschub von Mineralöl- und Teererzeugnissen aus diesem Lande vorläufig ausschließt, während anderseits die Gewißheit besteht, daß bei entsprechender Verteilung der Bedarf der Monarchie und des verbündeten Deutschen Reiches aus dem Inlande sichergestellt werden kann. Die Verordnung gibt der Staatsverwaltung die Möglichkeit, in der Petroleumindustrie alle jene Anordnungen zu treffen, welche ihr im Interesse der Versorgung geboten erscheinen. Durch Verfügung des Handelsministers können Raffinerien verhalten werden, ihren Betrieb fortzuführen, die Erzeugung bestimmter Erzeugnisse zu pflegen und ihre Betriebspläne vorzulegen. Die Staatsverwaltung hat auch das Recht, Unternehmungen der Mineralölindustrie Rohstoffe und Zwischenerzeugnisse anderer Unternehmungen zur Aufarbeitung zuzuweisen und sie zur Einlagerung von Rohstoffen und Enderzeugnissen anderer Fabriken zu verhalten. Alle diese Maßnahmen sollen nur dann in Anwendung gebracht werden, wenn im Verlaufe der Zeit sich die Notwendigkeit erweisen sollte, einen Ausgleich unter den Raffinerien zum Zweck der besseren Versorgung herbeizuführen. Die heute erlassene Verordnung stellt einen Schritt in der Richtung der Zwangsorganisation dar, die bereits in der Zucker-, in der Spiritus-, in der Melasseerzeugung und in anderen Gewinnungszweigen durchgeführt worden ist und dort zur Schaffung von Zentralen geführt hat. In der letzten Zeit ist nach einer vorübergehenden Abschwächung der Rohölpreise, die sich bis 16 K. und etwas darunter ermäßigt hatten, wieder eine Steigerung der Notierungen eingetreten und gegenwärtig wird Rohöl mit 20 K. 50 H. gehandelt.

— **Massengüterlagerplatz an der Erdberger Lände in Wien.** Die österreichische Staatsbahnverwaltung errichtet auf dem für einen Umschlagplatz in Aussicht genommenen Gelände (vergl. Nr. 32 d. Ztg.) zwischen der Erdberger Lände und der verlängerten Schnirchgasse einen Massengüterlagerplatz. Der Stadtrat beschloß, der Gemeinde Wien gehörige Gründe im Ausmaß von 15 398 qm um den jährlichen Bestandzins von 8800 K. der Staatsbahnverwaltung zu verpachten.

Ungarn.

— **Wirtschaftlicher Anschluß Ungarns an Deutschland.** In d jüngsthin abgehaltenen Kriegstagung im ungarischen A geordnetenhause hielt Staatssekretär a. D. Josef Szterényi, d Abgeordnete von Brassó (Kronstadt), eine Rede, die vornehml die Wirtschaftsfragen nach dem Kriege behandelte. Er führ u. a. aus: Die wirtschaftliche Eifersucht zwischen England u Deutschland ist bei uns mit viel zu wenig Aufmerksamkeit handelt worden, wir messen ihr untergeordnete Bedeutung s und doch wäre es gut, sich mit dem Um und Auf dieser Fra näher bekanntzumachen. Im Monat Juni d. J. hat die Entei in Paris eine Wirtschaftskonferenz abgehalten. Wenn s die Beschlüsse dieser Konferenz nach dem Kriege auch nur einem kleinen Bruchteil verwirklichen, so wird das mit d Lahmlegung unseres wirtschaftlichen Lebens gleichbedeute sein. Besonders drohen uns und Deutschland folgende Punk der Konferenzbeschlüsse:

Der Punkt 2 bestimmt die Aufhebung der gesamten Handeverträge mit den feindlichen Mächten. Diesen ist eine gewis eigens noch zu bestimmende Reihe von Jahren hindurch Meistbegünstigung nicht gewährbar. Hierin, führt Redner a sei der ganze Wirtschaftskrieg enthalten und die bisherige samte wirtschaftliche Grundlage werde dadurch über d Haufen geworfen.

Punkt 3 der Konferenzbeschlüsse ist eigentlich eine v England ausgeworfene Lockspreise, um die übrigen Entestaaten zu ködern. Die Verbandstaaten verpflichten sich nämli im Sinne dieses Punktes, für die Dauer des Wirtschaftskrieg einander ihre sämtlichen kommerziellen, industriellen, la wirtschaftlichen und Schiffahrtshilfsmittel zur Verfügung stellen. Vornehmlich ist es Rußland, das auf diese Art dur England an die Sklavenkette geschmiedet werden soll.

Für uns gefährlicher ist schon Punkt 4. Um Handel u Gewerbe zu schützen, beschließt die Konferenz eine gewis Zeit lang den Handel der feindlichen Mächte bestimmten Sond verfügungen zu unterziehen. Das heißt, unverhohlen aus drückt, nichts Geringeres als ein direktes Warenverkeh verbot, eine Maßregelung der Schiffahrt, kurz vollständige wi schaftliche Absonderung.

Punkt 5 besagt: Die Verbündeten werden gemeinsam o jeder einzeln ein Normativ ausarbeiten, um durch dieses den den Ententestaaten ansässigen Angehörigen der feindlich Staatengruppe das Betreiben gewisser kommerzieller und werblicher Berufe zu untersagen. Hierdurch, meint Redn würde der internationale Verkehr völlig aufhören. Engla Frankreich, Rußland, Italien, Japan, nun auch Rumänien, ku die halbe Welt bekundet so ihren Willen zum Wirtschaftskrie gegen uns nach dem Kriege. Redner führt einen Ausspru Asquiths an, der hierauf deutlich hinweist, und führt ei Stelle aus einer Rede Briands an, in der es heißt, wenn si Frankreich habe schon durch den Krieg überraschen lassen. möge es sich doch wenigstens nicht durch den Frieden übe raschen lassen. Redner sagt, schon im Dezember v. J. und Juli d. J. habe er im Abgeordnetenhause auf die Gefahr hi gewiesen, die die völlige Entziehung aller Rohstoffe in si schließe, und die Regierung um Verfügungen dieserhalb ersuch Da er keine Erwiderung erhalten habe, erneuere er nun sein A suchen. Redner ist zwar der Ansicht, daß die durch die Enten geplante Absperrung nicht in ihrer vollen Schroffheit dure geführt werden könne — bekanntlich wird nicht so heiß g gessen wie gekocht —, halte es aber für äußerst wichtig, d man sich schon jetzt mit der Frage befasse. Wenn, wie w hoffen, der Krieg mit unserem und unserer Verbündeten Sie endigt, so bleiben die Beschlüsse der Pariser Konferenz eb auf dem Papier, — aber selbst für diesen Fall müsse Vorsor getroffen werden, und noch vor Friedensschluß müssen unse wirtschaftlichen Fragen mit unseren Verbündeten, in erst Reihe also mit Deutschland und Bulgarien, völlig bereini werden.

Redner betont bei dieser Gelegenheit, er sei für den engst wirtschaftlichen Zusammenschluß mit Deutschland, denn hie von müsse man sich eine vollständige Neugeburt unseres wir schaftlichen Lebens erhoffen. Wäre eine vollständige Zo union mit Deutschland möglich, so wäre dies die beste Lösu der Frage. Das sei aber unmöglich, denn es wäre gleic bedeutend mit der Preisgabe unserer staatlichen Selbständi keit. Die mitteleuropäischen Wirtschaftsvereine haben de auch die Zollunion fallen gelassen und sich für die Idee d Vorzugsverhältnisses ausgesprochen. Redner wäre nicht geg eine Zollunion, aber nur, wenn zwischen Deutschland und Öste reich ebenso Zollschranken errichtet werden, wie zwischen u und Österreich. Aber auch das ist nicht möglich. Der „Obe staat" Fiedrich Naumanns, von dem so viel die Rede sei, b deute durchaus nicht unsere Unterordnung, wie es der Präg des Ausdruckes selber zuständigst erklärt hat. Unsere g samten politischen und wirtschaftlichen Interessen knüpfen u

Deutschland, dem die gleiche Gefahr droht wie uns und den utschen Österreichs: die Übermächtigkeit Rußlands. Mit utscher Förderung kann Ungarn gewaltig erstarken.

— **Das Kohlenbecken im Zsiltale.** In Ergänzung des in Nr. 78 898 d. Ztg. enthaltenen Berichts wird uns noch folgendes mitgeilt: Die Nachricht von der Wiedereroberung Petrozsénys ist nicht r aus dem Grunde erfreulich, weil die Wiedererlangung dieser dt den ersten Schritt zur Vertreibung der rumänischen Trupn aus Ungarn bildet, sondern sie bedeutet auch aus wirtschaftlem Gesichtspunke ein Ereignis, dessen große Tragweite nicht ug gewürdigt werden kann. Denn Petrozsény, wie überhaupt s Zsiltal, in dem es liegt, umfaßt das größte Kohlenvermögen garns, es ist die Stätte des größten und reichsten Kohlenvormmens, das Ungarn besitzt. Das Petrozséner Flöz von der ichtigkeit von 60 m reicht aus, um Ungarn von Hunderte von uren mit Kohle zu versorgen und dabei sind diese Kohlen von vorzüglichsten Beschaffenheit, so daß sie auch zur Heizung n schweren Eilzugslokomotiven verwendet werden. drei Kohlenwerke, die sich im Zsiltale befinden: die der lgótarjáner Steinkohlen - Berg- u - Aktiengesellschaft, der ikány-Zsiltaler Ungarischen Kohlenbergwerks-Aktiengesellaft und des Aerars haben selbst während des Krieges täglich) bis 800 Wagen Kohle gefördert, wovon etwa 450 auf die lgótarjáner, 250 auf die Urikányer und etwa 100 auf die staathen Kohlenwerke entfallen. Das bedeutete ein Jahreserzeugs von rund 20 Millionen Meterzentnern Kohle in einem iegsjahre — in Friedenszeiten noch weit mehr —, woraus h ermessen läßt, welch riesigen Schaden das Land erlitten tte, wenn es dieses mächtigen Kohlenbeckens hätte entraten ssen. Ganz abgesehen davon, daß auf diese vollkommen dern eingerichteten Kohlenwerke 70 bis 80 Millionen Kronen rwendet wurden, wäre es namentlich jetzt kein leichtes gesen, einen so mächtigen Ausfall an Brennmaterial anderitig zu decken. Haben doch die Staatsbahnen allein aus den Zsiltal erzeugten Kohlen täglich 450 bis 500 Wagen bezogen; ht minder schwer wie sie hätten aber auch unsere Industrieternehmungen den Verlust der reichen Kohlenbezüge aus sen Quellen empfunden. Das Zsiltal hat nicht weniger als % der gesamten Kohlenerzeugung Ungarns geliefert, die dorn Werke sind aber vermöge ihrer Reichhaltigkeit so erweiungsfähig, daß man ihre Förderung unschwer verdoppeln d die Kohleneinfuhr aus dem Auslande, das heute noch mehr 30 % des ungarischen Bedarfs deckt, entbehrlich machen oder mindest verringern könnte. Nicht weniger als 15 000 Arbeibevölkern mit ihren Familien die zahlreichen Koloniehäuser, in allen drei Werken errichtet wurden, und unter diesen rgleuten befinden sich mehr als 3000 Székler.

Bosnien und die Hercegovina.

— **Bevorstehende Betriebsaufnahme eines bosnischen Eisenbergwerkes.** In dem im staatlichen Besitze befindlichen senerzbergbau in Prjedor in Bosnien wird in allernächster it der Betrieb aufgenommen werden. Es handelt sich um die isnutzung von Eisenerzlagern von großer Mächtigkeit. Laut n vorliegenden amtlichen Angaben über die Ergebnisse des rg- und Hüttenwesens in Bosnien und der Hercegovina im hre 1915 ist bei der Herstellung von Kupfer, Mangan- und romerzen, dann bei der Salzerzeugung infolge des erhöhten darfes eine Zunahme festzustellen, die Bergbau- und Hüttenzeugnisse zeigen im übrigen einen Rückgang, der sich aus den rch die kriegerischen Verhältnisse entstandenen Verkehrsiwierigkeiten erklärt. Der gesamte Wert der Bergwerkszeugnisse betrug mit Ende 1915: 14 633 095 K., er verringerte h demnach gegen 1914 um 3,7 %. Aus den Bergbauberechtingen ist die große Anzahl von Schutzfelderbewilligungen ersichtlich. Diese beziffern sich für Bosnien auf 16 018, für die rcegovina auf 1070. Das in den Werken beschäftigte Perinal umfaßte einschließlich der bergbehördlichen, der Rechngs- und Kanzleibeamten und der Werksärzte 101 Personen, runter 42 mit Hochschulbildung; ferner 132 Berg- und Hüttaufseher, darunter 90 Bergschulabsolventen und geprüfte ufseher. Als Arbeiter standen insgesamt 5655 Personen bei n Bergbauen und Salinen in Verwendung. In den Berg- und ittenwerken wurden einige wichtige Einrichtungen getroffen, ter welchen ein Bohrloch von 427 m Tiefe bei dem Solbergu in Tuzla erwähnenswert ist, das ein Salzlager von 150 m ichtigkeit feststellte, ferner Erweiterungsbauten im Kohlenrk Kreka, dann in Zenica, Kakanj und Breza maschinelle nrichtungen zur Erweiterung und Hebung der einzelnen Beebe. Im Eisenwerk Vares wurden umfangreiche Schutzbauten fgeführt, da insbesondere die letzten Hochwasser des Jahres 15 an den Werksanlagen und der Montanbahn Podlugovi-Vares oßen Schaden verursacht hatten. Die Saline Tuzla lieferte 465,354 hl Sole, die Kohlenwerke Kreka 3 017 857, Zenica 1 353 300, Kakanj 1 503 802, Breza 1 419 890, Banjaluka 231 859 Meterzentner Kohle, die Gewerkschaft „Bosnia“ 109 166 Meterzentner verschiedene Erze, und das Eisenwerk Vares 1 104 095 Meterzentner Eisenerze, ferner zusammen 257 009 Meterzentner Roheisen, darunter Frisch- und Gußroheisen. Die Gießerei erzeugte 32 455 Meterzentner Gußwaren.

Übrige europäische Länder.

— **Nachrichten von den schweizerischen Eisenbahnen.** Gelegentlich der Beratung des Geschäftsberichts der Bundesbahnen für das Jahr 1915 im Ständerat wurde von dem Berichterstatter auch die schweizerische Verkehrspolitik nach dem Kriege erörtert. Er legte dar, wie die Schweiz auch nach dem Kriege ihre Bedeutung für den europäischen Verkehr nicht einbüßen werde, wenn sie als geschlossene Einheit auftreten könne. Man dürfe deshalb die Verkehrspolitik nicht mehr wie bisher den Privatinteressen und den Sonderbestrebungen einzelner Kantone überlassen, sondern müsse eine einheitliche Lösung suchen. Für diesen Zweck empfahl er die Schaffung eines fachmännischen Beirats für den Bundesrat. Bundesrat Forrer bemerkte hierzu, daß die zukünftige schweizerische Eisenbahnpolitik von der Gestaltung Europas nach dem Kriege abhänge. Namentlich werde die Grenze zwischen Österreich und Italien von Bedeutung sein. Für die Frage, ob eine Ostalpenbahn in absehbarer Zeit zustande komme, sei gerade diese Regelung sehr wichtig, da je nachdem auf der Südseite Absatzgebiete entständen oder nicht. Daß die Richtung Ost-West und umgekehrt gegenüber der Nord-Süd-Richtung an Bedeutung zunehmen werde, wie der Berichterstatter glaube, bezweifle er. Dagegen werde die Neugestaltung Europas auf die innere, besonders die Rückkaufspolitik, keinen großen Einfluß ausüben. Man werde sich kaum veranlaßt sehen, von der bisherigen Rückkaufspolitik abzuweichen. Für die Schaffung eines Verkehrsrats könne ein Bedürfnis nicht recht anerkannt werden. Weiter wurden Wünsche ausgesprochen wegen beschleunigter Einführung des elektrischen Betriebes und der elektrischen Beleuchtung. Noch heute werden von den Stationen der Bundesbahnen 147 mit Petroleum, 4 mit Azetylen und 50 mit Gas beleuchtet. — In der Herbstsitzung des Verwaltungsrats der Bundesbahnen wurde zunächst der Voranschlag der Bundesbahnen für das Jahr 1917, über den wir bereits berichtet haben, genehmigt. Sodann erteilte der Rat seine Zustimmung zu dem zwischen der Generaldirektion und der Berner Alpenbahngesellschaft abgeschlossenen Vertrage über die Einführung der Bahnstrecke Münster-Lengnau in die Stationen Münster und Lengnau. Ferner nahm er Kenntnis von den an die Angestellten gewährten Kriegszulagen, die für das Jahr 1916 eine Ausgabe von rd. 3 150 000 Fr., für das Jahr 1917 eine solche von rd. 4 200 000 Fr. verursachen. Die Festsetzung der vom Bundesrat den Bahn- und Schiffahrtsunternehmungen bewilligten Tarifzuschläge fand im Verwaltungsrate nicht ungeteilte Zustimmung. Bemängelt wurden namentlich die Zuschläge im Personenverkehr, bei denen eine andere Abstufung nach Fahrpreisen und Klassen gewünscht wurde, die mehr den Bedürfnissen der Bundesbahnen gerecht werde. Der Verwaltungsrat erklärte sich schließlich mit der Einführung der neuen Sätze einverstanden, beauftragte aber die Generaldirektion, wegen anderweiter Abstufung die geeigneten Schritte zu unternehmen. Bei Beratung des Antrages der Generaldirektion, die Arbeiten für die Reuß-Umleitung beim Staubecken des Kraftwerkes Amsteg der mindestbietenden schweizerischen Unternehmung zu übertragen, wurde eine Eingabe des schweizerischen Baumeisterverbandes behandelt, der es als ausgeschlossen bezeichnete, daß das größte öffentliche Unternehmen der Schweiz Arbeiten ausführen lasse, deren Preis von vornherein als ungeeignet zu betrachten sei. Der Verwaltungsrat genehmigte zwar die Vergebung, redete aber gleichzeitig der Neuordnung des Verdingungswesens der Bundesbahnen das Wort. — Die Arth-Rigibahn-Gesellschaft, über deren ungünstige Geschäftslage wir bereits berichtet hatten (Nr. 73, S. 844 d. Ztg.), veröffentlicht jetzt ihren Jahresbericht für 1915, dessen Rechnung mit einem Verluste von 181 374 Fr. abschließt (1914: 62 262 Fr.). In dem Berichte heißt es u. a.: „Es bedarf wohl keiner weiteren Erörterung, um aus der Rechnung erkennen zu können, daß die Lage unseres Unternehmens eine sehr kritische geworden ist. Das Schweiz. Eisenbahndepartement hat dann auch, den Verhältnissen Rechnung tragend, die gegen das Unternehmen von zwei Obligationenbesitzerinnen angehobene Zwangsliquidation bis auf weiteres verschoben und unserem Unternehmen mit Gültigkeit ab 1. November 1915 Zahlungsstundung gewährt. Über die Dauer der Stundung wird das Eisenbahndepartement im laufenden Jahr entscheiden. Die Bemühungen zur Aufrichtung des Unternehmens wurden fortgesetzt, zeitigten aber noch keinen entscheidenden Erfolg. Da

unser Obligationenanleihen im laufenden Jahre ohnehin zur Rückzahlung fällig wird, werden wir beim Versuch der Neubegebung unserer Schuldtitel zugleich auch mit einem endgültigen Aufrichtungsplan an unsere Gesellschaftsgläubiger herantreten. Von dem Verständnis und Entgegenkommen dieser wird es abhängen, ob das Unternehmen lebensfähig bleiben kann oder ob es der Macht der Verhältnisse erliegen muß." — Teuerungszulagen für die Angestellten der Bundesbahnen hat der Bundesrat jetzt mit Rückwirkung vom 1. Juli d. J. beschlossen. Als obere Grenze gelten 3400 Fr. Die Zulage beträgt für das Jahr bei den Unverheirateten 125 Fr. Der Verheiratete erhält außerdem für jedes Kind 25 Fr., höchstens für die Kinder 100 Fr., so daß der Höchstbetrag der Zulage 225 Fr. beträgt.

— **Kohlenförderung und Holzeinfuhr in England.** Nach einem amtlichen Bericht über die englische Kohlenindustrie betrug die Kohlenerzeugung in dem Zeitraum vom 1. August 1913 bis 31. Juli 1914 rund 281 Millionen Tonnen und von 1914 bis 1915 rund 250 Millionen Tonnen und von 1915 bis 1916 254 Millionen Tonnen. Die Ausfuhr von Kohlen ist, wie der Bericht sagt, auf einen bedenklich niedrigen Stand gesunken. Im Jahre 1913 betrug sie 73 Millionen Tonnen, 1914 59 Millionen Tonnen und 1915 nur 46½ Milionen Tonnen. Der Bericht sagt, daß die Mittel, durch die die Kohlenerzeugung im letzten Jahre etwas erhöht wurde, nicht ausreichen könnten, um die Ausfuhr zu vermehren, und daher müsse eine große Sparsamkeit in dem Verbrauch von Kohlen herrschen. Der Preis für Grubenholz war Anfang des Jahres 300 bis 500 % höher als vor dem Krieg. Die Einfuhr aus Norwegen, Rußland und namentlich aus Schweden ist unsicher. Man entschloß sich daher, den englischen Holzbestand auszubeuten, und das Kriegsamt hat zunächst 1000 deutsche Kriegsgefangene zu diesem Zweck angewiesen.

— **Die englische Post im Kriege.** Der Jahresbericht des englischen Generalpostmeisters für das am 31. März 1915 zu Ende gegangene Jahr enthält die Bemerkung, daß es trotz der Mobilmachung und trotz der durch sie verursachten Erschwerungen des Eisenbahnbetriebes gelungen sei, einen regelmäßigen und ausreichenden Postdienst aufrecht zu erhalten. Der Postverkehr mit der Front hat einen ganz außerordentlichen Umfang angenommen. Im Oktober 1914 betrug die Zahl der wöchentlich zu befördernden Briefe 650 000 und der Pakete 58 000; im März 1915 waren diese Zahlen auf 3 000 000 Briefe und 230 000 t Pakete angewachsen. Seitdem hat sich die Zahl der Briefe verdoppelt, die der Pakete vervierfacht.

Als das Auslandheer nach Frankreich abrückte, wurde es von einer Posttruppe begleitet, die den Royal Engineers, den technischen und Verkehrstruppen des englischen Heeres, eingegliedert war. Zugleich wurde in London eine Postetappenstelle gegründet, deren Mannschaften auch den Royal Engineers angehörten. Die Stärke der Posttruppe betrug bei Ausbruch des Krieges 300 Köpfe, bis Ende März 1915 war sie auf 1500 gestiegen. Seitdem ist noch eine erheblich weitergehende Vergrößerung ihrer Kopfstärke nötig geworden. Mit nur kurze Zeit dauernden Ausnahmen sind die Postsendungen mit den regelmäßig verkehrenden Dampfern nach dem Festlande befördert worden; sie sind stets pünktlich an ihr Ziel gelangt. Die Londoner Morgenzeitungen sind z. B. noch am Tage ihres Erscheinens am Bestimmungsort angekommen und am nächsten Morgen im Schützengraben zugestellt worden. (Der Bericht für das letzte Jahr dürfte in dieser Beziehung von demjenigen für das vorletzte sehr erheblich abweichende Mitteilungen enthalten.)

Als im Februar 1915 Truppen nach dem Mittelländischen Meer geschickt wurden, wurde für sie ein besonderes Postamt eingerichtet, das sich aus kleinen Anfängen dem Bedürfnis folgend stark vergrößert hat. Es war allerdings schwierig, die Verbindung mit dem Heere aufrecht zu erhalten, aber man hat wenigstens versucht, den bestmöglichen Erfolg zu erzielen.

Der Postdienst für die englischen Kriegs- und Zivilgefangenen wird durch die Niederländische Postverwaltung vermittelt. Im März 1915 wurden wöchentlich über 19 300 Pakete an Gefangene, meist an solche in Deutschland versandt. 7000 Pakete für Gefangene gingen wöchentlich in England ein; sie waren meist für Deutsche bestimmt. Auch auf die Türkei ist der Postverkehr zugunsten der Gefangenen ausgedehnt worden.

Zum Schluß noch einige Zahlen über den gewöhnlichen Verkehr der englischen Post im Berichtsjahr: Die Zahl der beförderten Briefe betrug im Jahre 1914/15 3 409 000 000, d. i. 2 % weniger als im Vorjahre, die Zahl der Postkarten war um 5 % auf 880 000 000 gesunken; Muster ohne Wert (mit Halfpenny-Porto) wurden 1 016 000 000 oder 13,3 % weniger als im Jahre vorher versandt; die Zahl der verschickten Zeitungen, 215 000 000, und der beförderten Pakete, 137 100 000, war im Gegensatz zu den erstgenannten Sendungen gestiegen und zwar um 3,8 % und 3,3 %. Insgesamt hatte die Post 5 657 100 000 Sendungen oder 4,4 % weniger als im Vorjahre zu befördern.

— **Murman-Bahn.** Zwölf norwegische Seeleute, die a Archangelsk nach Bergen heimgekehrt sind, erzählen, wie B gener Blätter mitteilen, die Murmanbahn werde unter keinen U ständen dieses Jahr fertig werden. Das Gelände auf der Hal insel Kola habe so große Schwierigkeiten geboten, daß es nic möglich gewesen sei, die Bahn bis Alexandrowsk zu führe obwohl man von beiden Seiten mit einem Arbeiterstock v 20 000 Mann arbeite. Nur die Strecke bis Kandalaks sei ferti gebaut, wo auch bereits ein sehr bedeutender Dampfschiffv kehr herrsche. Dagegen seien die großen Hafenanlagen Alexandrowsk noch in weitem Rückstand, so daß es sicher no mindestens ein Jahr dauern werde, bis die ganze Bahnanla vollendet sein könnte.

— **Überfüllung der russischen Stationen mit lagernden Güter** Der „Bote für die Verkehrsanstalten" bringt in seiner Nr. folgende sehr interessante Mitteilung, die ein grelles Licht a die Verkehrsverhältnisse in Rußland wirft. Er schreibt: „D Namhaftmachen sehr zahlreicher Gattungen von Gütern, die al außerhalb der Reihenfolge, die ordnungsmäßig einzuhalt wäre, befördert werden müssen, hat es mit sich gebracht, da der für Handelsgüter verfügbare Wagenpark ausschließlich z Beförderung bevorzugter Güter Verwendung finden mu Es werden also alle Güterwagen nur für sog. „Marschroute züge" und für Fortschaffung von außer der Reihenfolge zu b fördernde Güter gebraucht. Die ordnungsmäßig, d. h. in d vorschriftsmäßigen Reihenfolge abzufertigenden Güter, der Besitzer keinen Berechtigungsschein zur Beförderung auße halb der Reihenfolge erlangen konnten, sind gezwungen, abz warten, bis die Reihe an sie kommt. Das ist aber ein Wart ohne Ende, denn unter der Herrschaft der geltenden Vo schriften haben selbst die hochwertigen Gütergattung so gut wie überhaupt keine Aussicht je befördert zu werde Auf den Stationen häuften sich daher die Güter riesig an. Se Mitte 1915, sogar bereits zu Anfang des Jahres, lagern sel große Mengen, ohne überhaupt eine Aussicht auf Abbeförd rung in absehbarer Zeit zu haben."

Das ist ein reichlich trostloses Bild über die Verkehrsve hältnisse, wie sie auf den russischen Eisenbahnen herrsche Wenn das schon amtlich in so schonungsloser Weise geschi dert wird, dann kann sicher damit gerechnet werden, daß d Verhältnisse sehr böse sein müssen. Diese Überzeugung find dann noch eine erhebliche Unterstützung, wenn man erfäh daß die Bahnen den Versendern jede Zahlung einer Lage gebühr erlassen und nur bei der festen Forderung verharre wollen, daß die Güter von den Stationen abgenommen werde Auf dieser Forderung soll um so nachdrücklicher bestande werden, als die Bahnen sich allmählich der großen Gefahr b wußt geworden zu sein scheinen, eine wie große Verantwo tung durch das lange Lagern der Güter ihnen aufgebürd wird. Es fragt sich nun aber, wie die Versender sich bei A nahme der Sendungen verhalten werden und wie viel sch gegenwärtig an Entschädigungsforderungen werden gelte gemacht werden. Allerdings wären gegenwärtig selbst gro Forderungen noch immer das kleinere Übel gegenüber de was bei noch längeren, dazu ganz aussichtsloser Lagerung, a Verantwortung den Bahnen aufgehalst werden könnte, da jed weitere Tag viele Güter dem völligen Verderben immer näh bringt. M.

Fremde Erdteile.

— **Die Eisenbahnen in der asiatischen Türkei.** Aus Kon stantinopel wird der „N. fr. Pr." berichtet: Bekanntlic hat die ottomanische Regierung vor einiger Zeit beschlosse alle Eisenbahnen zurückzukaufen, die fremden vom feindliche Ausland abhängigen Gesellschaften gehören. Die Durchführun dieses Beschlusses wurde durch gewisse Umstände verzöger zu denen die Regierung bisher keine Stellung genommen hatt Nunmehr wurde nach Prüfung all dieser Einzelheiten de Ministerrat ein Bericht vorgelegt, von ihm gebilligt und durc Irade bestätigt. Es kommen als Besitzer solcher einzulösende Bahnen nur Franzosen und Engländer in Betracht. Die Fra zosen besitzen die Linien: Aidin-Eisenbahn (516 Kil meter), Smyrna-Kassaba und Anschluß (518 Kilometer Damaskus—Hama und Anschluß Rayak—Alepp (581 Kilometer), Jaffa—Jerusalem (87 Kilometer) u Mudania—Brussa (41 Kilometer). Damit verknüpft sic des weiteren der Ankauf einiger Häfen. Das Amtsblatt ve öffentlichte das Gesetz, das die Bedingungen feststellt, unt denen die erwähnten Linien von der Regierung eingelöst werde Für die Verhandlungen mit den Vertretern der Eisenbahne wird eine Frist von drei Monaten bestimmt. Falls diese Fri ohne Ergebnis abläuft, wird die Regierung ohne weiteres de Rückkauf mit Hilfe einer Schiedskommission vollziehen. Au die Kais von Galata, deren Konzession den Franzosen erte wurde, werden von der Regierung zurückgekauft.

— **„Die Bagdadbahn"** ist der Titel eines neuen Vortrages, er den bekannten Forschungsreisenden Rudolf Zabel zum erfasser hat. Sein Inhalt wurde kürzlich im wissenschaftchen Theater der „Urania" in Berlin erstmalig mit trefflichen ichtbildern vorgeführt. Die Wahl des Themas ist nur aufs ärmste zu begrüßen, denn gerade der Teil des Schienenstranges amburg-Basra, der in Haidar-Pascha beginnt und Vorderien bis in die Einflußsphäre des Persischen Golfes durchhneidet, beansprucht heute infolge der kriegerischen Ereignisse nseits des Bosporus hohes Interesse. In Konstantinopel verassen wir den uns aus eigener Anschauung bekannten Balkanng und besteigen in dem prächtigen Stationsgebäude in Haidarascha den Zug, dessen Reiseziel in großen Lettern an der eite der Wagen verzeichnet ist: „Bagdad". Aber der Verasser und wir, seine Gäste auf der Reise, tun uns Zeit an, dem wir die Fahrt an den bedeutendsten Punkten unterechen und Abstecher ins Land machen. Hinsichtlich der erkehrsmittel, deren wir uns dabei bedienen, sind wir nicht ählerisch; das „Schiff der Wüste", der Esel, das ausdauernde urdenpferd, aber auch aus deutschen Fabriken stammende raftwagen und Lokomotiven von Henschel und Borsig benutzen wir zu unseren Seitensprüngen. Dabei lernen wir dann ie Völkerschaften Anatoliens und Mesopotamiens, die physischeographischen, klimatischen und wirtschaftlichen Verhältisse des Landes genau kennen. Gerade auf die Darlegung des irtschaftlichen Standes der Dinge in Kleinasien legt der Vorag in dankenswerter Weise den Hauptton. Er zeigt uns die infache Wirtschaftsweise der türkischen und kurdischen auern mit einem entsprechend geringen Körnerertrag, der sich ei besserer Bebauung mit Leichtigkeit verzehnfachen ließe. taunend betrachten wir die großartigen Schleusenanlagen und tauwehre, die bereits vor dem Kriege mit Hilfe deutschen apitals zur Hebung der Landeskultur angelegt wurden. Unillkürlich denkt man bei ihrem Anblick an das Wort Rankes: Die Zukunft der deutschen Volkswirtschaft ist mit dem Schickal Konstantinopels aufs engste verknüpft", und die Phanasie schweift in die Zukunft, wo unzweifelhaft das deutsche apital noch stärker die gesegneten Gefilde der Koniaebene nd Mesopotamiens durchdringt, und die wirtschaftlichen Erägnisse dieser friedlichen Durchdringung den mittel-europäischen Block in vielen Erzeugnissen vom übrigen Auslande öllig unabhängig machen. Schon jetzt gehören beträchtliche engen von Vieh, Getreide, Baumwolle, Opium usw. zum ständigen Frachtgut der Bagdadbahn. Einige sehr geschickt auswählte und wohlgelungene Aufnahmen führen uns die chwierigkeiten vor Augen, mit denen die deutschen Ingenieure nd ihre osmanischen, kurdischen und syrischen Arbeiter beim au der Bahn zu kämpfen hatten. Auch an jenen dem Europäer eniger ansprechend erscheinenden Teil der Linie, in dem diese ie Wüste durchquert, wo Beduinen in zeltähnlich angelegten rdhütten hausen, und die Bahnstationen kleine Festungen it Schießscharten sind, führt uns der Verfasser, und damit eigt er, daß es ihm weniger auf Schönfärberei als darauf ankommt, die Dinge so zu zeigen, wie sie in Wirklichkeit sind. fit dem vielsagenden Hinweis, daß die Bagdadbahn politisch nd militärisch das Land erschließt, das man schon zum Glacis on Indien rechnen kann, schließt Rudolf Zabel seine interssanten Ausführungen.

—**Amerikanische Bahnbauten in China.** Dem „Daily Telegraph" aus Neuyork vom 3. Oktober zufolge, hat die American Corporation, die am Anfang des Krieges von der National City Bank gegründet wurde, um den amerikanischen Außenhandel zu fördern, soeben einen Vertrag mit der chinesischen Regierung über den Bau einer Eisenbahn von 1100 englischen Meilen Länge abgeschlossen.

— **Die amerikanischen Eisenbahnen im Jahre 1915.** Ein Bericht des Amts für Eisenbahnstatistik (Bureau of Railway News nd Statistics) über die Eisenbahnen der Vereinigten Staaten ietet in kurzen Worten ein so scharfes Bild der dortigen verworrenen Verhältnisse, daß ein Teil seines Inhalts hier wiedergegeben werden soll, wenn er auch veraltet erscheinen mag. Damit müssen wir uns aber heutzutage abfinden, daß Nachrichten aus dem Auslande, wenn wir sie überhaupt erhalten, verspätet eintreffen.

Das Jahr 1915 war ein ganz außergewöhnliches in der Geschichte der amerikanischen Eisenbahnen. Im Oktober überrafen die Einnahmen alle bisher dagewesenen Monatsbeträge. Zugleich befanden sich Eisenbahnen im Gesamtausmaß von iber 67 000 km mehr als je zuvor, in Zwangsverwaltung. Sie waren das Eigentum von 82 Eisenbahngesellschaften; ihre Länge machte mehr als ein Sechstel der Gesamtlänge der amerikanischen Eisenbahnen und ihr Anlagekapital ungefähr ebenfalls ein Sechstel des gesamten in den Eisenbahnen der Vereinigten Staaten angelegten Kapitals aus. Der Eisenbahnbau lag vollständig darnieder; die Zunahme an Streckenlänge dürfte im Jahre 1915 kaum 1600 km betragen haben. Also n einem Jahre Höchsteinnahmen, die höchste Zahl in Bezug auf Zwangsverwaltung und eine kaum nennenswerte Vergrößerung les Netzes! Diese drei Tatsachen einander gegenübergestellt, zeigen, daß ganz außerordentlich verworrene Verhältnisse geherrscht haben müssen. Viele Eisenbahngesellschaften haben schwere Zeiten durchmachen müssen, doch sind die Verhältnisse seitdem sehr viel besser geworden. Sowohl diese Schwierigkeiten, wie auch die Besserung der Verhältnisse hängen mit dem europäischen Kriege zusammen; während aber sein Einfluß zunächst ungünstig war, hat er später günstige Folgen gehabt. Die ungeheure Ausfuhr der Vereinigten Staaten, nicht nur an eigentlichem Kriegsbedarf im engerem Sinne, sondern auch an Nahrungsmitteln, Kleidung, Eisen, Stahl und Bauholz, hat eine Steigerung der Roheinnahmen der Eisenbahngesellschaften auf 3 134 000 000 Dollars, das sind 101 500 000 Dollars mehr als im Vorjahre, zur Folge gehabt. Der Vergleich mit dem Jahre 1914 gibt jedoch ein schiefes Bild, weil jenes Jahr ein sehr unglückliches war; richtiger ist ein Vergleich mit dem Jahre 1913, dem letzten Friedensjahr: in diesem betrugen die Roheinnahmen 3 240 000 000 Dollars, also 106 000 000 Dollars mehr als im Jahre 1915. Gegenüber dem Ergebnis des Jahres 1912 lag eine Zunahme um 43 000 000 Dollars vor. Dieser geringen Zunahme der Roheinnahmen steht aber — eine höchst auffallende Tatsache! — eine weit größere Verringerung der Betriebsausgaben gegenüber; sie wurden auf 2 130 295 000 Dollars herabgedrückt und blieben damit um fast 69 500 000 Dollars hinter denen des Vorjahres zurück. Mit diesen Zahlen überschritten die reinen Betriebseinnahmen zum ersten Mal den Betrag von einer Milliarde, indem sie die Höhe von 1 033 821 000 Dollars erreichten. Der reine Überschuß belief sich auf 860 144 000 Dollars, womit das Jahr 1914 um 169 000 000 Dollars, das Jahr 1913 um 83 000 000 Dollars und das bisherige Höchstjahr 1912 immer noch um 42 000 000 Dollars übertroffen wurde. Diese eigenartigen Verhältnisse sind im wesentlichen darauf zurückzuführen, daß an Unterhaltungsarbeiten soweit wie irgend möglich gespart worden ist; jede irgendwie entbehrliche Arbeit ist zurückgestellt worden. Man wartet eine Verbesserung der Einnahmen ab, ehe man wieder die Unterhaltungsarbeiten in größerem Umfange aufnimmt, wobei allerdings nicht vergessen werden darf, daß es nicht im Belieben einer Eisenbahnbahnverwaltung steht, wie weit sie in der Zurückstellung von Unterhaltungsarbeiten gehen will: bleibt sie damit hinter einem gewissen Mindestmaß zurück, so treten einerseits Betriebsgefährdungen ein, und andrerseits entstehen eines Tages so hohe Ausgaben für Unterhaltung, daß es wirtschaftlicher gewesen wäre, die Anlagen und Ausrüstung nicht soweit herunterkommen zu lassen.

Rechtspflege.

— **Ein Betriebsunfall als fördernde Ursache eines tötlich verlaufenen Krebsleidens.** Entscheidung des Königl. Sächs. Landesversicherungsamts vom 29. 1. 16. Ein Arbeiter verletzte sich bei einem Unfall schwer am Unterleib. Obwohl er nicht an den unmittelbaren Folgen des Unfalls, sondern an Magen- und Darmkrebs gestorben ist, hat das Landesversicherungsamt den Hinterbliebenen eine Rente zugebilligt, und zwar der Witwe bis zu ihrer Wiederverheiratung, der Tochter bis zum 15. Lebensjahre. Aus den Gründen: Aus den ärztlichen Gutachten geht mit Gewißheit hervor, daß der Kläger an einem Krebsleiden verstorben, und daß dieses nicht eine Folge des Unfalls gewesen ist. Gleichwohl würde der den Anspruch der Kläger begründende ursächliche Zusammenhang zwischen dem Unfall und dem Tode vorliegen wenn der Unfall die Ursache einer schnelleren als der sonst zu erwartenden Entwicklung des Krebsleidens und infolge hiervon einer Verfrühung des Todes geworden wäre. Das Bestehen eines ursächlichen Zusammenhanges in diesem Sinne hat das Berufungsgericht mit Recht angenommen. Daraus, daß beide Sachverständige der Möglichkeit eines früheren Todes, als ihn das Krebsleiden sonst gebracht hätte Raum geben, folgt zwar noch nicht mit Notwendigkeit das Bestehen des ursächlichen Zusammenhanges zwischen dem Unfall und dem Tode. Nach dem Gutachten des vom Oberversicherungsamte gehörten Sachverständigen hat jedoch die Krankheit einen ungewöhnlich schnellen Verlauf gehabt und der Tod ist ungewöhnlich schnell nach dem ersten Auftreten der Beschwerden des Krebsleidens eingetreten. Es ist weiter zu berücksichtigen, daß dem Unfalle ein außerordentlich schweres Krankenlager, operative Eingriffe und eine bis zum Tode währende Erkrankung gefolgt sind und daß hieraus auf eine sehr erhebliche, auch aus dem Gutachten des behandelnden Arztes sich ergebende Verminderung der körperlichen Widerstandskaft des Verletzten geschlossen werden darf. Von den Sachverständigen wird auch anerkannt, daß der hieraus sich ergebende Körperzustand der Entwicklung des Krebsleidens förderlich war. Danach darf allerdings angenommen werden, daß die die unmittelbare Folge des Unfalls darstellende körperliche Beschaffenheit die erhebliche Verfrühung des Todes verursacht hat, und daraus wiederum, zumal bei Berücksichtigung des bestehenden zeitlichen Zusammenhangs, die Überzeugung geschöpft werden, daß der Unfall eine mitwirkende Ursache des tötlichen Erfolgs gewesen ist. W.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Güterverkehr.

Badisch - Württembergischer Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 9. Oktober 1916 wird das Warenverzeichnis des Ausnahmetarifs 1 b durch Aufnahme von Bündelholz sowie Holzabfallspänen ergänzt; ferner wird auf den gleichen Zeitpunkt die württb. Station Hussenhofen in den Tarif einbezogen. Näheres in unserm Tarifanzeiger.

Karlsruhe, den 4. Oktober 1916. (1294)
Gr. Generaldirektion der Staatseisenb.

Bayerisch - Württembergischer Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 16. Oktober werden die württembergischen Stationen Hussenhofen und Ruchsen (Möckm. D.) in den Tarif einbezogen.

Näheres bei den Dienststellen und in unserem Verkehrsanzeiger.

München, 5. Oktober 1916. (1293)
Tarifamt der K. bayer. St.-E.-B. r. d. Rh.

Kombinierter Schiffs- und Bahnverkehr mit Umschlag in Wien oder Passau. Ausnahmetarif für Getreide usw., Heft 4 (Schweiz), gültig vom 1. August 1908.

Der Tarif tritt am 31. Dezember 1916 ohne Ersatz außer Kraft.

München, den 4. Oktober 1916. (1292)
Tarifamt der K. Bayer. St.-E.-B. r. d. Rh.

Rheinisch - Bayerischer Güterverkehr. Tarif, Teil II, vom 1. April 1908.

Mit sofortiger Wirksamkeit wird Deggendorf Bahnhof als Empfangsstation in den Ausnahmetarif 9 s einbezogen.

München, den 4. Oktober 1916. (1297)
Tarifamt der K. Bayer. St.-E.-B. r. d. Rh.

Ausnahmetarif 2 r für landwirtschaftliche Geräte usw. nach Ostpreußen.

Die jetzige Gültigkeit des Tarifs für Kies, Grand, Sand; Steine, rohe (Bruchsteine, Feldsteine, Findlinge); Steinschlag zum Wegebau und Steinschotter zum Wegebau wird über den 31. Oktober 1916 hinaus bis zum 31. März 1917 verlängert. Ferner ist mit Gültigkeit vom 15. Dezember 1916 für Steinschlag zum Wegebau und Steinschotter zum Wegebau die Vorlage einer Bescheinigung des zuständigen Bauberatungsamts erforderlich, daß die Sendung zu Wiederherstellungsarbeiten im Geltungsbereich des Ausnahmetarifs bestimmt ist.

Nähere Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbureau, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 7. Oktober 1916. (1296)
Königliche Eisenbahndirektion.

Mitteldeutsch-Bayerischer Güterverkehr.

Mit Geltung vom 15. Oktober 1916 werden die Stationen Blankenfelde (Kr. Niederbarnim), Rosenthal (Kr. Niederbarnim), Wensickendorf und Zühlsdorf (Kr. Niederbarnim) der Reinickendorf-Liebenwalde- Groß Schönebecker Eisenbahn in den direkten Verkehr mit den Stationen der Königlich Bayerischen Staatsbahnen r. d. Rh. einbezogen.

Näheres bei den beteiligten Abfertigungen.

Erfurt, den 6. Oktober 1916. (1300)
Königliche Eisenbahndirektion.

Staats- und Privatbahn - Güterverkehr Heft C 2.

Mit Gültigkeit vom 10. Oktober 1916 wird die Station Dänischburg der Lübeck-Büchener Eisenbahn als Empfangsstation für alle in den A. T. 7 m für Roteisenstein in Mengen von mindestens 200 t einbezogenen Versandstationen aufgenommen.

Näheres bei den beteiligten Dienststellen und im Tarif- und Verkehrsanzeiger.

Frankfurt (M.), 4. Oktober 1916. (1295)
Königliche Eisenbahndirektion.

Tarif für den öffentlichen Güterverkehr zwischen den deutschen Militäreisenbahnen des östlichen Kriegsschauplatzes einerseits und deutschen Eisenbahnen andererseits vom 15. September 1916.

Am 15. Oktober 1916 wird in den Ausnahmetarif für Holz eine Anzahl von Versandstationen aufgenommen.

Nähere Auskunft erteilt die unterzeichnete Verwaltung, auch werden die neu aufgenommenen Stationen in der nächsten Nummer des Gemeinsamen Tarif- und Verkehrsanzeigers für den Güter- und Tierverkehr im Bereich der preußisch-hessischen Staatseisenbahnverwaltung veröffentlicht werden.

Bromberg, den 4. Oktober 1916. (1299)
Königliche Eisenbahndirektion als geschäftsführende Verwaltung.

Gütertarif Basel S B B und Basel St. Johann-Baden.

Mit Gültigkeit vom 15. Oktober 1916 wird in den Ausnahmetarif 1 b für Holz als Zif. 5 neu aufgenommen: „Bündelholz und Abfallspäne von Holz". Ferner werden die Zif. 6 und 7 (Häcksel. Heu und Stroh) unter Ausnahmetarif 2 neu gefaßt. Näheres enthält unser Tarifanzeiger.

Karlsruhe, den 6. Oktober 1916. (1301)
Gr. Generaldirektion der Staatseisenbahnen.

Güterverkehr der badisch-schweiz. Übergangsstationen mit der Schweiz.

Mit Gültigkeit vom 12. Oktober 1916 wird die Station Leysin-Grand Hotel in den Ausnahmetarif Nr. 4 für Brot usw. einbezogen. Näheres in unserm Tarifanzeiger.

Karlsruhe, 7. Oktober 1916. (1302)
Gr. Generaldirektion der Bad. Staatseisenbahnen.

Tarif für den öffentlichen Güterverkehr zwischen den deutschen Militäreisenbahnen des östlichen Kriegsschauplatzes einerseits und deutschen Eisenbahn andererseits vom 15. September 191

Mit sofortiger Gültigkeit werden f eine Anzahl von Versandstationen Teilentfernungen berichtigt. Hierdur treten Ermäßigungen ein. Auskur erteilt die unterzeichnete Verwaltur auch werden die neuen Entfernungen der nächsten Nummer des Gemeinsam Tarif- und Verkehrsanzeigers für d Güter- und Tierverkehr im Bereich d preußisch-hessischen Staatseisenbah verwaltung veröffentlicht werden.

Bromberg, den 8. Oktober 1916. (130
Königliche Eisenbahndirektion
als geschäftsführende Verwaltung.

Norddeutsch-Ungarischer Verkehr. Tarif Teil II, Heft 1 vom 1. April 191

Mit Gültigkeit vom 15. Oktober 19 ab bis auf Widerruf, längstens für d Dauer des Krieges, werden die Station Riesa, Riesa Elbufer und Riesa Haf der Königl. Sächsischen Staatsbahnen die Ausnahme-Tarife 47 A für Fe säuren usw., 47 B für Oleomargarin u 48 für Öle usw. aufgenommen. Näher enthält der Tarif- und Verkehrsanzeig der preußisch-hessischen Staatsbahner

Breslau, den 7. Oktober 1916. (130
Königliche Eisenbahndirektion.
namens der Verbandsverwaltungen.

Tfv. 1273. Oberschlesisch-ungarisch Kohlenverkehr, Ausnahmetarif. Heft 1 gültig vom 4. März 1912.

Mit Gültigkeit vom 1. November 19 bis zur Durchführung im Tarifwes wird die Station Szolyva-Hársfalva d Königl. ungarischen Staatseisenbahn mit direkten Frachtsätzen in den vorb zeichneten Kohlenverkehr einbezogen.

Über die Höhe der Frachtsätze gebe die beteiligten Dienststellen Auskunft

Kattowitz, den 7. Oktober 1916. (130
Königl. Eisenbahndirektion.
namens der beteiligten Verwaltungen

---

2. Verdingungen.

Verdingung von 372 Achswellen. 91 Lokomotivradreifen aus Tiegelflußstah 160 Rädern zu Bahnmeisterwagen für d Eisenbahndirektionsbezirke Cöln, Elbe feld, Essen, Frankfurt a. M., Mainz u Saarbrücken.

Die Verdingungsunterlagen können b unserer Hausverwaltung, Kaiser Fri drich-Ufer Nr. 3 hierselbst eingesehe oder von ihr gegen portofreie Einse dung von 1 ℳ in bar (nicht in Brie marken) bezogen werden. Die Angebot sind versiegelt und mit der Aufschrif „Angebot auf die Lieferung von Ach wellen usw." versehen bis zum **27. O tober d. J., vormittags 10½ Uhr** — de Zeitpunkt der Eröffnung — porto- un bestellgeldfrei an uns einzureichen.

Ende der Zuschlagsfrist: 25 Novembe d. J. nachmittags 6 Uhr.

Cöln, im Oktober 1916. (1298
Königliche Eisenbahndirektion.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Eisenbahndirektions-Präsident a. D. v. Mühlenfels in Berlin.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nummer 81. 14. Oktober 1916. LVI. Jahrgang.

Inhalt:

Lehrwerkstuben für Kriegsbeschädigte in Jena.

Unfallverhütung bei den englischen Eisenbahnen.

Nachrichten.

Deutschland: Schleunige Beförderung leicht verderblicher Lebensmittel. — Zum Eisenbahnunglück bei Landsberg (Warthe). — Berechnung des Frachtbriefstempels während der Übergangszeit. — Crefelder Eisenbahn. — Gehaltsvorschuß für Wintervorräte. — Aufhebung des Rats der württembergischen Verkehrsanstalten. — Gehalt- und Lohnvorschüsse für Wintervorräte in Württemberg. — Geheimrat Nitschmann †. — Personalnachrichten.

Österreich. Aufhebung des Markenkolliverkehrs. — Holzkäufe der österreichischen Staatsbahnverwaltungen. — Halbjahresabschluß der Alpinen Montangesellschaft.

Ungarn: Maßnahmen für den siebenbürgischen Flüchtlingsverkehr.

Übrige europäische Länder: Sechs Millionen Rubel für den Bau von Zufuhrbahnen in Rußland.

Amtliche Mitteilungen.

Amtliche Bekanntmachungen.

Lehrwerkstuben für Kriegsbeschädigte in Jena.*)

Eine der wichtigsten Aufgaben der „Kriegsbeschädigtenfürsorge" bildet unzweifelhaft die besondere Fürsorge, die den aus dem Felde heimkehrenden schwer verletzten Handwerkern und Berufsarbeitern zuzuwenden ist, um sie ihrem früheren Beruf zu erhalten und wieder darin zu ertüchtigen. Den in erheblichem Maße in ihrer Erwerbsfähigkeit beschränkten Verletzten fällt es naturgemäß schwer, sich in der früheren Beschäftigungsweise wieder zurechtzufinden. Sie werden leicht geneigt sein, sich in ihrem früheren Beruf nichts mehr zuzutrauen und eine Versorgung in bequemer Tätigkeit, bei der Eisenbahnverwaltung als Pförtner, Bahnsteigschaffner, Schrankenwärter und dergleichen, oder eine Beschäftigung im Schreibberufe zu erstreben. Das ist außerordentlich bedenklich. Abgesehen von der Überfüllung der Schreibberufe und der genannten leichten Posten, die im übrigen auch solchen Kriegsbeschädigten vorbehalten bleiben müssen, bei denen eine Hoffnung auf andere Verwendung wegen der Schwere der Beschädigung nicht mehr besteht, muß auch im Interesse unserer Volkswirtschaft dahin gestrebt werden, die Kenntnisse und Fertigkeiten, die sich die Kriegsbeschädigten erworben hatten, nicht untergehen zu lassen, sondern der Allgemeinheit zu erhalten. Auch dem Kriegsbeschädigten selbst muß es am Herzen liegen, den Beruf, den er aus Neigung gewählt und bisher ausgeübt hat, weiterhin zu versehen.

Für die Berufsberatung ist es hiernach oberster Grundsatz, daß stets versucht werden muß, die Verletzten — soweit irgend angängig — ihrem bisherigen Berufe zu erhalten und daß — insbesondere bei kriegsbeschädigten Handwerkern — einer Umlernung oder Verwendung auf leichten Posten erst dann näher getreten werden darf, wenn alle Hoffnung auf eine Betätigung im früheren Berufe aufgegeben werden muß.

Der Durchführung dieses Grundsatzes dient in erster Linie die Beschäftigung der Verletzten in Werkstuben; in ihnen wird dem kriegsbeschädigten Handwerker Gelegenheit gegeben, sich im Kreise von Schicksalsgenossen unter sachverständiger Leitung und ärztlicher Aufsicht mit den Geräten und an den Maschinen des Handwerks zu beschäftigen und zu erproben, ob die alte handwerkliche Tüchtigkeit noch vorhanden oder — wenigstens zu einem ausreichenden Teile — wieder zu gewinnen ist. Es ist notwendig, daß diese Beschäftigung recht bald, möglichst noch während der Lazarettbehandlung aufgenommen wird, und man kann sie auch als Werkstubenbehandlung bezeichnen, denn sie dient ebenfalls der Genesung. Erfreulicherweise pflegen die Verwundeten für nützliche Beschäftigung eine größere Vorliebe zu hegen als für die Übungen an medico-mechanischen Apparaten, und es ist schon heute der Erfahrungssatz gewonnen, daß der in der Werkstube mit Schlosser-, Schmiede- usw. Arbeiten beschäftigte Verwundete seinen verletzten oder geschwächten Arm durch praktische Arbeit mit Hammer, Zange, Feile usw. am besten kräftigt.

Das Gleiche gilt von den Einarmigen und Einbeinigen, die die nützliche Verwendung der verbliebenen Glieder oder den praktischen Gebrauch des Ersatzgliedes, der sog. Prothese am sichersten durch Übung mit Arbeitsgeräten erreichen.

Aus diesen Erwägungen ist die preuß. Staatsbahnverwaltung der Frage näher getreten, für die ihrer Fürsorge unterliegenden Kriegsbeschädigten — also für die verletzten Eisenbahner und Eisenbahnersöhne — solche Werkstuben in geeigneten Eisenbahnwerkstätten ins Leben zu rufen. Die Verhältnisse sind für solche Einrichtungen bei der Eisenbahnverwaltung besonders günstig. Denn einerseits werden auf diese Weise die Kriegsbeschädigten, die schon bisher dem Eisenbahnerkreise angehörten oder in engem Zusammenhang mit ihm standen, ihren früheren Lebensverhältnissen wieder zugeführt, kommen wieder in die gewohnte Umgebung, in den Kreis ihrer Kameraden und gewöhnen sich so schneller wieder ein. Andererseits geben die Hauptwerkstätten der Eisenbahn durch die Vielseitigkeit ihres Betriebs, wie sie eine Reparaturwerkstatt bietet, dem Beschädigten Gelegenheit, sich mit Arbeiten der verschiedensten Art in seinem Handwerk zu beschäftigen und so seine Leistungsfähigkeit in mannigfacher Weise zu erproben und zu fördern. Es ist dies ein Vorzug vor der Beschäftigung der Kriegsbeschädigten in Fabriken der Privatindustrie, wo viel-

*) Vergl. hierüber die Mitteilungen in Nr. 75 und 80 d. Ztg.

Lähmung des rechten Arms — Schmiedewerkstatt. — Schuß durch den linken Oberarm

fach die Arbeiter in einseitiger Tätigkeit mit Sonderarbeiten beschäftigt werden, so daß eine Ertüchtigung in der handwerklichen Geschicklichkeit für den allgemeinen Arbeitsmarkt nicht erzielt wird. Endlich ist es als besonderer Vorzug solcher Werkstuben zu betrachten, daß, anders als zumeist bei den mit einem Lazarett verbundenen Werkstuben, die Beschäftigung unter Aufsicht eines höheren Technikers erfolgt, der am besten in der Lage ist, die Anforderungen der betreffenden Arbeit, die Arbeitsleistung und die handwerkliche Befähigung zu beurteilen.

Von dem Bezirksausschuß Erfurt wurde nach diesen Gesichtspunkten eine Lehrwerkstube im Eisenbahndirektionsbezirk Erfurt eingerichtet, die dank der allerseits ihr gewährten Förderung bereits Anfang Januar d. J. bei der Hauptwerkstatt Jena in Betrieb genommen werden konnte. Der Ort Jena erschien für diesen Zweck besonders günstig wegen der hier vorhandenen medizinischen und wissenschaftlichen Einrichtungen der Universität, wegen der billigen Lebensumstände und der auch für eine allgemeine Erholung durch Klima und schöne Lage besonders geeigneten örtlichen Verhältnisse. Es sprach ferner der Umstand mit, daß die Eisenbahnhauptwerkstatt Jena neu erbaut ist und sehr geeignete Räume und Einrichtungen bietet.

Mit den Bestrebungen des Bezirksausschusses vereinigte sich der Ortsverein vom Roten Kreuz in Jena, der Lehrkurse für eine Reihe anderer Fächer bereits eingerichtet hatte, unter Beteiligung der „Sozialen Kriegsinvalidenfürsorge in Thüringen“ in Weimar in der Weise, daß eine gegenseitige unentgeltliche Benutzung der beiderseitigen Einrichtungen vereinbart wurde, so daß also die der Fürsorge des Roten Kreuzes

Schlosser- und Dreherwerkstätte.

unterstehenden Kriegsbeschädigten, welche bei der Eisenbah vorkommende Handwerksberufe ausüben, in der Lehrwerkstub der Eisenbahnverwaltung Aufnahme finden und andererseits d der Eisenbahner-Fürsorge unterliegenden Kriegsbeschädigte anderer Berufe zu den Einrichtungen und Kursen des Rote Kreuzes zugelassen werden.

Was zunächst die Lehrwerkstube der Eisenbahn verwaltung betrifft, so werden in ihr alle bei der Eise bahn vorkommenden Handwerksberufe (Schlosser, Schmied Klempner, Holzarbeiter, Sattler und Tapezierer) betrieben, un es werden kriegsbeschädigte Handwerker aller dieser Beru aufgenommen. Es können ferner auch ungelernte Arbeite z. B. Betriebs- und Bahnunterhaltungsarbeiter, die in ihre Dienstzweige nicht mehr verwendbar sind, sich zur handwerks mäßigen Beschäftigung aber eignen, in der Werkstube zu Werk helfern oder zur Verwendung zu solchen leichten Arbeiten i Werkstättenbetriebe herangebildet werden, die nicht von vo ausgebildeten Handwerkern wahrgenommen werden müssen.

Von den der Kriegsbeschädigten-Fürsorge der Eisenbah unterstehenden Verletzten werden die noch im Militärver hältnis sich befindenden durch Vermittelung der M litär- und Sanitätsbehörden nach Jena verlegt; für sie ist – zurzeit im Lazarett „Sonne“ — eine besondere Lazarettabte lung gebildet, die unter dem Bahnarzt, Sanitätsrat Dr. Weiner

Werkstätte für Holzarbeiter.

in Jena, steht, der auch die ärztliche Leitung der Werkstube übernommen hat.

Militär-Invaliden, die aus dem Heeresdienst ausgeschie den sind, werden dagegen direkt von der „Kriegsbeschädigten Fürsorge“ nach Jena zur Werkstube überwiesen; sie haben fü Wohnung und Verpflegung selbst zu sorgen und erhalten dafü aus den Mitteln der Kriegsbeschädigten-Fürsorge ein Verpfle gungsgeld, das einschließlich der militärischen Bezüge, abe ausschließlich der Verstümmelungszulage, die aus begreiflicher Gründen nicht eingerechnet wird, täglich 4 Mark beträgt. Zu gleich wird bei verheirateten Invaliden durch Gewährung vo Beihilfen auch die Familie versorgt.

Die Werkstubenverwaltung führt der Bezirksaus schuß Erfurt der Kriegsbeschädigten-Fürsorge der preußisch hessischen Eisenbahnverwaltung, die Werkstubenlei tung liegt in den Händen des Vorstandes des Werkstätten amtes, während die ärztliche Fürsorge und Bera tung, wie schon erwähnt, der Bahnarzt Sanitätsrat Dr. Wei nert ausübt. Die technische Aufsicht und Anleitung wird durch geeignete Vorarbeiter unter Leitung von Werkführern und Werkmeistern der Hauptwerkstatt geführt.

Die Abbildungen zeigen einige Lehrwerkstättenräume de Jenaer Hauptwerkstatt im Betrieb. Zurzeit sind drei Arbeits räume eingerichtet. Ein im Erdgeschoß liegender Werkstatt raum mit Schmiede enthält Werkbänke, Geräte und Maschine für 24 Teilnehmer (Schlosser, Dreher, Klempner und Schmiede)

ein im ersten Stockwerk liegender Raum bietet Arbeitsgelegenheit für 20 Holzarbeiter und ein dritter Raum solche für 6 Sattler und Polsterer.

Im ganzen können etwa 50 Kriegsbeschädigte gleichzeitig arbeiten, bei Einführung halbtägiger Arbeitsschichten, die für die Mehrzahl der Verletzten geboten ist, kann die doppelte Anzahl beschäftigt werden. Die Hinzunahme weiterer Räume bei stärkerer Besetzung ist möglich. Geeignete Kriegsbeschädigte werden gegebenenfalls auch in der Hauptwerkstatt selbst beschäftigt. Ein neben den Arbeitsräumen liegender Ruheraum kann von den Werkstubenteilnehmern mit benutzt werden, ferner ist ein Arztraum eingerichtet; auch ist für das Lesebedürfnis der Teilnehmer durch Beschaffung einer kleinen Bücherei gesorgt. Zur Einnahme der Mittagsmahlzeit steht der angrenzende Speisesaal der Hauptwerkstatt zur Verfügung, wo die Kriegsbeschädigten aus der Werkstattskantine ein kräftiges Mittagessen zu sehr billigem Preise (z. Zt. 50 Pf.) erhalten können.

Der innere Betrieb der Werkstuben ist durch eine Werkstubenordnung geregelt, die von den Teilnehmern beim Eintritt anerkannt werden muß. Die Werkstuben sind täglich von 8 bis 11 und von 1 bis 4 Uhr geöffnet. Die Arbeitszeit der einzelnen Teilnehmer wird nach der körperlichen Leistungsfähigkeit von dem Werkstubenleiter im Einvernehmen mit dem Arzt festgesetzt.

Den Teilnehmern wird die Herstellung geeigneter kleinerer Gegenstände oder sonstige Arbeit übertragen, wie sie in der Hauptwerkstatt geleistet wird, und die Eisenbahnverwaltung zahlt ihnen dafür eine Vergütung, die dem Stücklohn entspricht, den der gesunde Arbeiter für die gleiche Arbeit erhalten würde. Es ist dies ein besonderer Ansporn für die Arbeitsfreudigkeit des Verletzten und für die Beschleunigung einer Wiedergewöhnung an die Handwerkstätigkeit.

Neben diesen Einrichtungen der Eisenbahnverwaltung und Eisenbahn-Kriegsbeschädigten-Fürsorge stehen die Werkstubeneinrichtungen des Ortsvereins vom Roten Kreuz in Jena. Die mit dem Roten Kreuz getroffene Vereinbarung, die bereits geschildert wurde, ermöglicht es, die Werkstubenbehandlung auch denjenigen kriegsbeschädigten Handwerkern aus dem Kreise der Eisenbahn-Kriegsbeschädigten-Fürsorge zuteil werden zu lassen, die ein nicht in den Eisenbahnwerkstätten vorkommendes Handwerk betreiben (z. B. Schuhmacher, Schneider, Böttcher usw.) — es werden dies in der Regel Eisenbahnersöhne sein — und gibt außerdem durch die Teilnahme an den vom Roten Kreuz eingerichteten Unterrichtskursen unsern Kriegsbeschädigten die Möglichkeit weiterer Fortbildung.

Werkstubeneinrichtungen des Roten Kreuzes bestehen z. Zt. für Korbmacherei, Landwirtschaft, Gärtnerei und Handfertigkeitsunterricht. Handwerker anderer Berufsarten (Schneider, Schuhmacher, Böttcher, Fleischer, Bäcker usw.) werden bei geeigneten Handwerksmeistern, die sich dazu bereit erklärt haben, zur Einzelbeschäftigung untergebracht.

Ferner werden vom Roten Kreuz Unterrichtskurse zur weiteren Fortbildung der Kriegsbeschädigten abgehalten und zwar in Deutsch und Rechnen, linkshändigem Schreiben, Maschinenschreiben, Kurzschrift, Buchführung und kaufmännischem Rechnen, technischem Zeichnen, Bauzeichnen und Massenberechnungen und dergl., Bienenzucht, Kleintierzucht, Englisch, Französisch, Gesang und Instrumentalmusik. Die Teilnahme unserer Kriegsbeschädigten an den für den Einzelnen in Frage kommenden Kursen wird von der Werkstubenleitung angeordnet und überwacht.

Die Benutzung der Werkstubeneinrichtung ist sehr rege und wächst mit jedem Monat. Die Gesamtzahl der in der Werkstube der Eisenbahnverwaltung beschäftigten Teilnehmer betrug bis zum 4. August d. Js. = 72, darunter sind: 44 Schlosser, 2 Dreher, 1 Klempner, 1 Nieter, 2 Kupferschmiede, 5 Tischler, 5 Zimmerer, 1 Böttcher, 1 Stellmacher, 2 Lackierer, 1 Schneider, 2 Bautechniker und 5 Nichthandwerker. 42 Teilnehmer befinden sich noch im Militärdienst, 30 sind vom Militär als Invaliden entlassen. 48 Teilnehmer sind noch ledig, 24 verheiratet. Wieder ausgeschieden sind bis jetzt 25 Teilnehmer, hiervon 8 Teilnehmer zur Wiederaufnahme ihres früheren oder eines ähnlichen Berufs, 12 Teilnehmer infolge Rückbeorderung zum Truppenteil, 3 Teilnehmer infolge Umlegung zur Werkstube Breslau und 2 Teilnehmer infolge Berufswechsels.

Die Aufwendungen der Kriegsbeschädigten-Fürsorge für die Werkstube in Jena haben bis jetzt an Verpflegungsgeld 7600 *M* betragen, an Lohnvergütung sind von der Eisenbahnverwaltung 3430 *M* gezahlt.

Gleiche Einrichtungen wie in Jena sind neuerdings auch von den Bezirksausschüssen der Eisenbahn-Kriegsbeschädigten-Fürsorge in Breslau und Frankfurt (Main) ins Leben gerufen worden. Die Maßnahmen zeigen, wie tatkräftig die Kriegsbeschädigten-Fürsorge der Eisenbahnverwaltung vorgeht und wie sie mit Erfolg bestrebt ist, den kriegsbeschädigten Eisenbahnern und Eisenbahnersöhnen die neuesten Errungenschaften auf dem Gebiet der Fürsorge zugänglich und nutzbar zu machen. Die Eisenbahnwerkstuben haben aber ferner eine über den Krieg hinausgehende Bedeutung insofern, als ihnen auch im Betriebe verletzte Eisenbahner zugewiesen werden können, um sie wieder an Tätigkeit zu gewöhnen und ihre Arbeitsfähigkeit zu fördern. L.

Unfallverhütung bei den englischen Eisenbahnen.

Schon 1840 wurde in England ein Gesetz erlassen, das die Staatsaufsicht über die Eisenbahnen regelte, doch bezogen sich seine Vorschriften hauptsächlich auf diejenigen Maßnahmen zur Sicherung des Eisenbahnbetriebes, die den Reisenden zu gute kamen, und erst 1874 beschäftigte sich das Parlament mit dem Schutze der Angestellten der Eisenbahnen gegen Unfälle. Nach dem Gesetz von 1840 mußten zwar alle Unfälle, bei denen Personen verletzt worden waren, dem Handelsministerium angezeigt werden, und in den Anzeigen, die daraufhin erstattet wurden, waren auch diejenigen enthalten, die die Bediensteten der Eisenbahngesellschaften betroffen hatten. Die Berichte waren aber sehr unvollständig und scheinen auch wenig beachtet worden zu sein. Erst Anfang der siebziger Jahre, als die Rechte des Staates in bezug auf die Beaufsichtigung der Eisenbahnen erweitert wurden, wandte man seine Aufmerksamkeit auch den Unfällen der Eisenbahnangestellten zu, und ein Parlaments-Ausschuß, der im Jahre 1874 zusammentrat, um die Frage der Eisenbahnunfälle gesetzgeberisch zu behandeln, sprach in seinem Bericht ausdrücklich aus, daß er sich auch mit den Angestellten und ihrer Sicherung gegen Unfälle beschäftigt habe. Er kam aber zu dem Ergebnis, daß die Eisenbahnangestellten an den meisten Unfällen infolge ihrer Nichtachtung der Gefahren des Eisenbahnbetriebes selbst schuld seien, und begnügte sich damit, die Eisenbahngesellschaften darauf hinzuweisen, daß eine Verminderung der Unfälle, von denen ihre Angestellten betroffen würden, nötig sei. 1886 wurde ein Gesetz über die Sicherheit des Eisenbahnbetriebes erlassen, das u. a. die Einführung des Blocksystems, der Verriegelung der Weichen und von durchgehenden Bremsen verlangte; seine Durchführung wurde aber bis 1889 verschoben. Der Entwurf hatte auch die Einführung selbsttätiger Kuppelungen als einzige Maßnahme zugunsten der Eisenbahnangestellten enthalten, doch war dieser Teil des Entwurfs nicht angenommen worden. 1893 wurde die Dauer der täglichen Dienstzeit der Eisenbahner gesetzlich geregelt. Im folgenden Jahre beauftragte das Handelsministerium zwei Eisenbahnbeamte mit der Berichterstattung über Unfälle, von denen die Angestellten betroffen werden. Dies waren die einzigen Maßnahmen auf dem Gebiete der die Unfallverhütung betreffenden Gesetzgebung, bis 1899 ein Gesetzentwurf aufgestellt wurde, der die Sicherung der Eisenbahnangestellten gegen Unfälle bezweckte. Der Entwurf wurde zwar nicht angenommen, doch gab er Anlaß zu einer eingehenden Unter-

suchung der einschlägigen Verhältnisse durch eine Königliche Kommission, die im folgenden Jahre zusammentrat und die in ihrem Bericht die Überzeugung aussprach, daß die Zahl der Unfälle der Eisenbahnangestellten unnötig groß sei und mithin vermindert werden müsse. Dem Handelsministerium sollte die Befugnis erteilt werden, Sicherheitsvorschriften für Verschiebearbeiter, Güterzugschaffner, Bremser und Streckenarbeiter und für solche Zweige des Eisenbahnbetriebes zu erlassen, die für besonders gefährliche erklärt worden wären. Der Ausschuß schlug dabei folgende Sicherungsmaßnahmen vor: 1. Anbringung von Bremshebeln auf beiden Seiten der Güterwagen; 2. Bezettelung der Wagen auf beiden Seiten mit den Angaben über ihre Bestimmung; 3. Abschaffung des Verschiebens von Wagen mit Stoßstange und Seil; 4. Anbringung von Luft- oder Dampfbremsen auf allen Lokomotiven; 5. ausreichende Beleuchtung aller Bahnhöfe und Nebengleise, solange auf ihnen Wagen verschoben werden; 6. verdeckte Führung von Drahtzug- und anderen Leitungen für Signale und Weichen an den Stellen, wo die Verschiebemannschaften darüber fallen können; 7. Anlage von Stellwerken u. dergl. derart, daß sie möglichst ohne Überschreitung von Gleisen zugänglich sind; 8. Anbringung von Weichenmerkzeichen; 9. Anbringung von Schutzvorrichtungen an den Wasserstandsgläsern, die ein Verbrühen der Lokomotivmannschaft bei einem Bruch verhüten; 10. Anbringung der Gerätekästen auf den Lokomotiven derart, daß sie auf der Fahrt erreicht werden können, ohne daß die Rückseite des Tenders begangen zu werden braucht; 11. Einstellung eines Zugführerwagens in alle Züge; 12. Aufstellung eines Wachtpostens bei allen Arbeiten an den Gleisen.

Auf diesen Bericht hin wurde im Jahr 1900 der Entwurf eines Gesetzes zur Verhütung von Eisenbahnunfällen vorgelegt, das fast ohne Erörterung angenommen wurde. Es ermächtigte das Handelsministerium über die 12 vorstehend aufgeführten Punkte Vorschriften zu erlassen und auch nach Einvernehmen mit den Eisenbahngesellschaften weitergehende Schutzvorrichtungen vorzuschreiben, wenn sich vermeidbare Gefahrenquellen zeigen, die die Eisenbahngesellschaften trotz Aufforderung nicht beseitigen. 1906 wurde ein Ausschuß zur Bearbeitung derartiger Fragen eingesetzt, der aber nur bis 1910 einige Berichte veröffentlicht hat; er soll zwar heute noch bestehen, scheint aber nicht mehr zu arbeiten.

Seit 1908 werden alle Unfälle bei den englischen Eisenbahnen dem Handelsministerium angezeigt, das sie durch besondere Aufsichtsbeamte untersuchen läßt. Das Ergebnis dieser Untersuchungen wird in vierteljährlichen und jährlichen Zusammenstellungen veröffentlicht, deren Inhalt auch wiederholt in dieser Zeitung wiedergegeben worden ist. Aus diesen Berichten kann nur schwer ersehen werden, welchen Erfolg das Gesetz von 1900 gehabt hat; daraus aber, daß bei Ausbruch des Krieges ein Ausschuß, der übrigens infolge des Krieges seine Arbeiten wieder eingestellt hat, die Wirkungen jenes Gesetzes erörterte, muß geschlossen werden, daß die Verhältnisse noch verbesserungsbedürftig sind. Die Vorschriften des Handelsministeriums auf Grund des Gesetzes von 1900 sind noch recht lückenhaft. Mit der Lage der Stellereien und der Anbringung von Weichenmerkzeichen (s. o. Nr. 7 u. 8) haben sie sich überhaupt noch nicht befaßt. Über die Anbringung von Bremshebeln an beiden Seiten der Güterwagen (s. o. Nr. 1) sind erst 1911 Vorschriften erlassen worden. Auf die übrigen oben angeführten Punkte bezog sich eine Verfügung aus dem Jahre 1902, deren Anordnungen innerhalb ein- bis dreijähriger Fristen durchzuführen waren. Im übrigen hat sich das Handelsministerium in bezug auf Vorschriften zur Sicherung der Eisenbahn-Angestellten gegen Betriebsgefahren sehr zurückhaltend gezeigt und sich im allgemeinen damit begnügt, auf die Berichte seiner Aufsichtsbeamten über deren Untersuchung von derartigen Unfällen Vorschläge zu machen, wie ähnliche Unfälle in Zukunft zu vermeiden sein werden. Die Eisenbahngesellschaften verhalten sich ihrerseits sehr ablehnend gegen jede staatliche Einmischung, namentlich auf dem hier behandelten Gebiete, und behaupten, daß behördliche Vorschriften, deren Ziel der Schutz ihrer Angestellten gegen Betriebsgefahren sein soll, so weit in die Rechte der Gesellschaften eingreifen würden, daß diese einerseits die Verantwortung für die sichere Durchführung des Betriebes ablehnen müßten, anderseits ihren Pflichten in Bezug auf die Bewältigung des Verkehrs und die Zahlung von reichlichen Dividenden nicht mehr nachkommen könnten. Sie haben ihrerseits mancherlei auf diesem Gebiete aus eigenem Antrieb geleistet. So hat z. B. die Kaledonische Eisenbahn schon vor vielen Jahren Belohnungen an alle die Angestellten ausgezahlt, die innerhalb eines gewissen Zeitraums einen Unfall weder verursacht haben, noch sonst an einem Unfall beteiligt gewesen sind. Sie hat hierfür jährlich über 20 000 £ zu bezahlen gehabt. Neuerdings hat sich eine Bewegung unter den englischen Eisenbahngesellschaften geltend gemacht, die die Sicherheit des Eisenbahnbetriebes und dadurch zugleich den Unfallschutz der Angestellten dadurch fördern will, daß sie belehrend auf diese einwirkt und Ausschüsse, die aus Angestellten zusammengesetzt sind, verlangt, um Vorschläge zur Unfallverhütung teils selbst aufzustellen, teils solche, von anderer Seite gemachte Vorschläge zu prüfen. In dieser Beziehung sind namentlich die Große Westbahn und in der letzten Zeit auch die London und Südwestbahn führend vorgegangen. Es bleibt aber, wie auch die vorstehenden Darlegungen erkennen lassen, noch mancherlei zu tun übrig, um die Zahl der Unfälle, soweit sie vermeidbar sind, zu verringern. W—e.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Schleunige Beförderung leicht verderblicher Lebensmittel.** Der preußische Eisenbahnminister hat den Königlichen Eisenbahndirektionen nahegelegt, die Dienststellen darauf hinzuweisen, daß die schleunige Beförderung leicht verderblicher Lebensmittel auf der Eisenbahn (vgl. Erlaß vom 19. Mai 1916 in Nr. 43 S. 510 d. Ztg.) auch in den Herbst- und Wintermonaten nach Kräften angestrebt werden muß, um Frostschäden zu vermeiden. Die Beförderungspläne — besonders für Obst — sind daher, falls dies noch nicht geschehen, sofort nachzuprüfen und dem Winterfahrplan anzupassen.

— **Zum Eisenbahnunglück bei Landsberg (Warthe).** Die Feststellungen über die Ursache dieses schweren Eisenbahnunfalles (vergl. Nr. 80 S. 918 d. Ztg.) haben bisher folgendes ergeben: Die von Warschau kommenden Züge Vorzug D 24 und D-Zug 24 folgen sich zwischen Schneidemühl und Landsberg in einem Abstand von etwa 10 Minuten. Der Vorzug kam hinter dem Bahnhof Zantoch, etwa 1½ km vor der nächsten Blockstelle Jahnsfelde, wegen Maschinenschadens zum Halten. Das Ausfahrsignal in Zantoch war nach der Durchfahrt des Vorzuges in der Haltstellung verschlossen. Seine Freigabe für den D-Zug 24 mußte nach der Vorbeifahrt des Vorzuges an der Blockstelle Jahnsfelde durch diese erfolgen. Als der D-Zug 24 sich Zantoch näherte, hätte bei ordnungsmäßig verlaufener Fahrt des Vorzuges das Ausfahrsignal in Zantoch frei sein müssen. Da das nicht der Fall war, fragte der Beamte in Zantoch bei Jahnsfelde an, weshalb die Strecke nicht freigegeben werde. Der Blockwärter in Jahnsfelde war nun anscheinend ganz von dem Gedanken schleunigster Streckenfreigabe beherrscht, ohne sich aber darüber klar geworden zu sein, ob die wichtigste Voraussetzung für die Freigabe der Strecke — die Vorbeifahrt des Vorzuges an der Blockstelle — erfüllt war. In unbegreiflicher Verwirrung hat er ohne weiteres durch einen unerlaubten Eingriff die Sperre, die ihn an der vorzeitigen Blockbedienung hinderte, beseitigt und dann die Strecke frei gegeben. Der D-Zug 24 fand dann in Zantoch freie Fahrt, fuhr in die besetzte Blockstrecke und stieß auf den in ihr haltenden Vorzug auf. — Der Blockwärter hat seit etwa vier Jahren den Dienst auf der Blockstelle Jahnsfelde zufriedenstellend versehen. Die gerichtliche Untersuchung ist eingeleitet.

— **Berechnung des Frachtbriefstempels während der Übergangszeit.** In den beteiligten Verkehrskreisen war darüber geklagt worden, daß bei Wagenladungen in der Übergangszeit die Stempelabgabe verschiedentlich erhoben wurde, je nachdem die Sendung frankiert oder unfrankiert zur Abfertigung gelangte. Bei frankierten Sendungen, die vor dem 1. August d. J. aufgeliefert waren, wurde der Stempel nach den alten Grundsätzen, bei denen, die in überwiesener Fracht abgefertigt wurden und nach dem 1. August d. J. auf der Bestimmungsstation angekommen waren, wurde dagegen der höhere Frachtbriefstempel nach den neuen Grundsätzen erhoben. Die Berliner Handelskammer weist die beteiligten Kreise darauf hin, daß diese Ungleichheit durch eine Verfügung des preußischen Finanzministers beseitigt und allgemein angeordnet worden ist, daß für die Stempelpflichtigkeit von Frachturkunden der Zeitpunkt maßgebend ist, an welchem das Gut mit dem Frachtbrief auf der Versandstation aufgeliefert und abgefertigt worden ist. Es ist somit für alle vor dem 1. August d. J. abgefertigten Wagenladungen der Frachtbriefstempel nach den alten Grundsätzen ohne Rücksicht auf die Frachtzahlung zu berechnen.

— **Crefelder Eisenbahn.** Nach dem Geschäftsbericht beförderte die Gesellschaft in dem am 31. März beendeten Geschäftsjahre 966 418 Personen (1 309 668 i. V.), 113 600 (509 000) kg Gepäck und 727 076 (734 960) t Güter. Hieraus erzielte sie

75 788 ℳ (811 077 ℳ) Betriebseinnahmen, denen 659 159 ℳ (692 366 ℳ) Betriebsausgaben gegenüberstehen. Die Betriebszahl stellte sich demnach auf 75,26 % (85,36 %) und der Betriebsüberschuß auf 216 628 ℳ (118 710 ℳ). Der Reingewinn wird mit 810 ℳ ausgewiesen. Eine Dividende kommt daher wieder nicht zur Verteilung. Im Vorjahre entstand ein Verlust von 131 062 ℳ, der aus dem Bilanz-Reservefonds gedeckt wurde.

— **Gehaltsvorschuß für Wintervorräte.** Das bayerische Staatsministerium für Verkehrsangelegenheiten hat verfügt, daß den etatsmäßigen Staatsbeamten, dann den Beamten im Sinne des Art. 1 des Beamtengesetzes und den Personen, die ohne als Beamte im Sinne des Art. 1 des Beamtengesetzes erklärt zu sein, mit den Verrichtungen solcher Beamten ständig betraut sind, sofern sie ein Gehalt oder einen fortlaufenden Bezug aus der Kasse des Staates erhalten, sowie auch den ständigen Arbeitern, die einen eigenen Haushalt führen, zur Beschaffung eines Wintervorrats an Kartoffeln und Heizstoffen auf Antrag ein Vorschuß gewährt werden kann.

Die Vorschüsse dürfen nur gegen Vorlegung der Rechnungen über angelieferte Kartoffeln und Kohlen usw. und nicht über den Betrag der Rechnungen hinaus gewährt werden, auch dürfen sie einen Monatsbetrag des Gehalts oder des Bezugs der Antragsteller nicht übersteigen. Die Tilgung der Vorschüsse hat durch Abzüge in 5 gleichen Teilbeträgen bei den Gehalts- usw. Zahlungen für die Monate Dezember 1916 und Februar, März, Mai und Juni 1917 bzw. durch die Arbeiter bei den Lohnzahlungen für November 1916, Januar, Februar, April und Mai 1917 zu erfolgen.

— **Aufhebung des Rats der württembergischen Verkehrsanstalten.** Durch eine im Regierungsblatt Nr. 11 vom 7. Oktober d. J. veröffentlichte K. Verordnung ist „der Rat der Verkehrsanstalten" aufgehoben worden. Dieser aus höheren Beamten der Verkehrsverwaltung bestehende Rat war nach der K. Verordnung von 1881, betreffend die Verwaltung und Beaufsichtigung der Verkehrsanstalten, dem Ministerium beigegeben mit der Aufgabe, Gegenstände von allgemeiner Bedeutung für mehrere Dienstzweige oder von größerer Wichtigkeit zu begutachten, ist aber nur selten, seit einer Reihe von Jahren überhaupt nicht mehr in Anspruch genommen worden. Für die Beibehaltung der Einrichtung liegt, wie der „Staatsanzeiger" meldet, kein Bedürfnis mehr vor.

— **Gehalt- und Lohnvorschüsse für Wintervorräte in Württemberg.** Nach dem Vorgang anderer deutscher Bundesstaaten hat nunmehr auch das württembergische Staatsministerium sich mit der Gewährung von Gehalts-, Taggeld- und Lohnvorschüssen an Beamte und Arbeiter zur Beschaffung von Wintervorräten einverstanden erklärt. Im einzelnen sind nach dem „Staatsanzeiger für Württemberg" hierüber folgende Bestimmungen getroffen worden:

Zur Beschaffung von Wintervorräten an Kartoffeln und Heizstoffen wird den Beamten einschließlich der nach Art. 118 des Beamtengesetzes im Staatsdienst dauernd gegen Entgelt beschäftigten Personen und staatlichen Arbeitern, die einen eigenen Haushalt führen und deren jährliches Diensteinkommen den Betrag von 5000 ℳ nicht übersteigt, auf Ansuchen ein Gehalt-, Tageld- oder Lohnvorschuß gewährt. Den zur vorübergehenden Verwendung angenommenen Personen, die einen eigenen Haushalt führen, kann ein Vorschuß gewährt werden, wenn sie seit mindestens 4 Monaten im staatlichen Dienst beschäftigt sind. In dem Gesuch, das spätestens bis zum 15. November an die Kassenstelle zu richten ist, ist die Menge der Vorräte und der Aufwand hierfür anzugeben; soweit die Vorräte schon beschafft sind, sind die Rechnungen, Quittungen oder sonstigen Nachweise mit vorzulegen. Der Vorschuß darf den in dem Gesuch nachgewiesenen Aufwand, ferner den Betrag von 100 ℳ oder, wenn der bare Monatsempfang an Gehalt, Taggeld oder zuletzt bezogenem Lohn niedriger ist, diesen Monatsbetrag nicht übersteigen; er wird, wenn sich bei der Prüfung des Gesuchs kein Anstand ergibt, durch die Kassenstelle sofort ausbezahlt, falls nicht spätere Auszahlung gewünscht wird. Der Vorschuß ist in gleichen Teilbeträgen durch Kürzung an den Gehaltszahlungen bis letzten März 1917 vollständig auszugleichen. Auf Wunsch findet im Dezember oder Januar keine Kürzung statt. Mit der Auflösung des Dienst- oder Arbeitverhältnisses ist der ganze noch nicht zurückbezahlte Vorschußbetrag fällig und bar einzuziehen oder an Gehalts- usw. Guthaben einzubehalten.

— **Geheimrat Nitschmann †.** Am 14. September d. J. ist der Wirkliche Geheime Oberbaurat Franz Nitschmann zu Wernigerode a. H., wo er zur Erholung weilte, gestorben. Einem ihm vom Geheimrat Hoogen gewidmeten Nachruf im Zentralblatt der Bauverwaltung entnehmen wir folgendes: Der Verstorbene wurde am 23. Januar 1845 in Ginthieden in Ostpreußen geboren. Er widmete sich dem Baufach, wurde im Jahre 1873 zum Baumeister ernannt und war längere Zeit bei den Vorarbeiten, später als Abteilungsbaumeister beim Bau der Strecke Nordhausen-Wetzlar der Berlin-Coblenzer Bahn mit dem Sitz in Eschwege tätig. Später bei der Eisenbahndirektion Magdeburg leitete er den Umbau des Bahnhofs Halle. Seine gediegenen Fachkenntnisse, die Erfahrungen, die er in der vorangegangenen Stellung sich erworben hatte, eine große Geschäftsgewandtheit und eine frische Schaffensfreudigkeit ließen ihn das schwierige und verantwortungsvolle Werk glänzend durchführen. Zehn Jahre lang beschäftigte ihn dieser Bau; er rechnete sie zu den befriedigendsten seines Lebens. Sie trugen ihm das Zeugnis einer sehr gewandten und tüchtigen Arbeitskraft von hervorragender Befähigung ein. Im Jahre 1893 wurde er als Vorstand des Technischen Eisenbahnbureaus in das Ministerium der öffentlichen Arbeiten berufen und im Jahre 1898 zum Vortragenden Rat ernannt. Als solcher hat er viele Jahre hindurch insbesondere die bautechnischen Angelegenheiten der Eisenbahndirektionsbezirke Breslau und Kattowitz bearbeitet und erfolgreich gefördert. Mit großer Liebe und Gründlichkeit versenkte er sich in die ihm vorgelegten Entwürfe und ruhte nicht, bis eine befriedigende Lösung gefunden war. Seine reichen Erfahrungen im Bau und Betrieb gestatteten ihm dabei ein sicheres Urteil. So kamen unter seiner dauernden Einwirkung zustande die Umbauten der Bahnhöfe Brieg, Görlitz, Sagan, Liegnitz, Gleiwitz, Myslowitz, Ratibor, Kandrzin, die Eisenbahnanlagen der Umschlagstelle Cosel-Hafen, die Güterumgehungsbahn Oppeln-Brockau, der Ausbau des oberschlesischen Bahnnetzes und manches andere. Aber auch auf anderen Gebieten wurde seine stets eindringende und sachkundige Mitarbeit sehr geschätzt.

Auch nebenamtlich ist er vielfach tätig gewesen. Längere Zeit war er nichtständiges Mitglied des Patentamts, 18 Jahre lang hat er dem Technischen Oberprüfungsamt angehört. Ganz besondere Befriedigung aber gewährten ihm die Vorträge, die er fast 20 Jahre hindurch an der Universität Berlin über den Betrieb der Eisenbahnen gehalten hat. Viele der heute in der preußischen Staatseisenbahnverwaltung stehenden höheren Beamten werden sich gern der klaren und anschaulichen Art erinnern, in der er sie in das vielgestaltige Gebiet des Eisenbahnbetriebes einzuführen wußte. Mit Freuden werden manche auch zurückdenken an die Besichtigungen und Studienreisen, die er an seine Vorträge anzuschließen pflegte. Bei ihnen offenbarte sich besonders das Interesse, das er der Sache und seinen Hörern entgegenbrachte. Seine frohe, gesellige Natur aber wußte diese vielfacher Belehrung gewidmeten Fahrten mit einer herzlichen Fröhlichkeit zu umkleiden. Es war ihm daher auch schmerzlich, als er sich seiner geschwächten Gesundheit wegen im Jahre 1913 genötigt sah, auf die Fortführung der Vorlesungen ebenso wie auf die Tätigkeit im Technischen Oberprüfungsamt zu verzichten, um seine Kräfte ganz seinem Hauptamt zu widmen. Aber auch diesem sollte er nicht lange mehr erhalten bleiben; Zum 1. April 1914 erbat er die Entlassung aus dem Staatsdienst, die ihm unter Verleihung des Charakters als Wirklicher Geheimer Oberbaurat mit dem Range eines Rates erster Klasse gewährt wurde. Sein Interesse aber an dem Fache, dem er mit ganzer Seele anhing, und an seinem früheren Wirkungskreis blieb bis in seine letzten Tage unvermindert bestehen.

Dem nach einem arbeitsreichen Leben nun Heimgegangenen ist im weiten Kreise seiner älteren und jüngeren Freunde ein ehrenvolles und treues Andenken gesichert.

— **Personalnachrichten.** Bei der preußisch-hessischen Staatsbahnverwaltung sind etatsmäßige Stellen verliehen: für Mitglieder der Eisenbahndirektionen dem Regierungsrat Dr. Spieß in Erfurt, dem Regierungs- und Baurat Schweimer in Breslau und den Regierungsbaumeistern des Eisenbahnbaufachs Wilhelm Schäfer in Breslau, Baumgarten in Königsberg (Pr.) und Heinrich Voigt in Magdeburg; für Vorstände der Eisenbahn-Betriebsämter den Regierungsbaumeistern des Eisenbahnbaufachs Hennig in Husum, Schaepe in Breslau, Heyne in Allenstein, Boltze in Sulingen, Zietz in Dieringhausen, Mentzel in M.-Gladbach und Arnoldt in Prenzlau; für Vorstände der Eisenbahn-Maschinenämter dem Regierungsbaumeister des Maschinenbaufachs Sellge in Schneidemühl; für Vorstände der Eisenbahn-Werkstättenämter dem Regierungsbaumeister des Maschinenbaufachs Berghauer in Magdeburg; für Regierungsbaumeister den Regierungsbaumeistern des Eisenbahnbaufachs Deipser in Marienwerder (Westpr.), Brinkmann in Hamm (Westf.), Linden in Cöln, Semmler in Hannover, Metz in Glogau, Zachow in Kiel und Kloninger in Trier, sowie den Regierungsbaumeistern des Maschinenbaufachs Goldmann in Königsberg (Pr.) und Dr.-Ing. Landsberg in Halle (Saale). — Die seitherigen Gerichtsassessoren Oppermann in Berlin, Hespe in Cöln und Spangenberg in Hannover, bisher in Berlin, sind zur Staatseisenbahnverwaltung dauernd übernommen und zu Regierungsassessoren ernannt worden.

Bei der sächsischen Staatseisenbahnverwaltung ist dem Vorstande des Bauamtes Rochlitz, Oberbaurat Heise, die nach-

gesuchte Versetzung in den Ruhestand bewilligt. — Ernannt sind die Regierungsbaumeister Pestel beim Neubauamt Dresden-A. West und Dr.-Ing. Wesser beim Neubauamt Leipzig zu Bauamtmännern bei der Staatseisenbahnverwaltung, unter Belassung bei ihren bisherigen Dienststellen. Versetzt sind der Baurat Büchner vom Allgemeinen techn. Bureau als Vorstand zum Bauamt Rochlitz und der Bauamtmann Fröhlich vom Neubauamt Schmiedeberg (Erzgeb.) zum Allgemeinen techn. Bureau. — Als Regierungsbaumeister wurden angestellt die außeretatsmäßigen Regierungsbaumeister Kriebisch beim Bauamt Plauen (Vogtl.) und Lenk beim Bauamt Annaberg.

Bei der badischen Staatseisenbahnverwaltung ist der Oberbauinspektor Eduard Lang in Karlsruhe, Vorstand des Oberbau- und Stellwerkbureaus der Generaldirektion, auf sein Ansuchen wegen vorgerückten Alters und leidender Gesundheit unter Anerkennung seiner langjährigen treuen Dienste und unter Verleihung des Titels Baurat in den Ruhestand versetzt worden.

Österreich.

— **Aufhebung des Markenkolliverkehrs.** Mit Gültigkeit vom 1. November d. J. werden im Bereich der österreichischen Staatseisenbahnen die Bestimmungen über die Abfertigung von Eilgutkolli mit Frankierungsmarken außer Kraft gesetzt. Bereits verkaufte Marken werden von den Kassen der Stationen und Haltestellen bis einschließlich 30. Juni 1917, von den Kassen der k. k. Direktionen bzw. von der Kasse der k. k. Betriebsleitung Czernowitz bis einschließlich 31. Dezember 1917 gegen Rückerstattung des Preises der Marken zurückgenommen.

— **Holzkäufe der österreichischen Staatsbahnverwaltungen.** Ein bemerkenswerter Holzverdingungstermin, der von der Staatsbahndirektion in Wien, von der Nordbahndirektion und der Nordwestbahndirektion veranstaltet wurde, fand — wie wir bereits in Nr. 76 S. 876 kurz mitteilten — in Wien unter reger Beteiligung aus allen Kreisen der österreichischen Holzindustrie statt. Es handelte sich um bemerkenswerte Mengen von kiefernen, fichtenen, tannenen und lärchenen Nutzhölzern sowie von Laubhölzern, deren Gesamtwert auf rund 6 Millionen Kronen beziffert wird. Erhebliche Preissteigerungen, die im Durchschnitt mehr als 30 % betragen, traten ein. Angeboten wurden Weichhölzer ab alpenländischen Stationen für 95 bis 106 Kr., ab böhmischen Stationen für 123—200 Kr., ab Mähren für 110—120 Kr., Eichenbohlen und Eichenbretter für 240 bis 270 Kr. Die galizische Sägemühlenindustrie nahm aus naheliegenden Gründen nicht im bisherigen Umfang an den Lieferungen teil. Angeboten wurden ab Galizien Weichhölzer mit 85—110 Kr.

— **Halbjahresabschluß der Alpinen Montangesellschaft** am 18. September. Hierüber wurde folgende Mitteilung veröffentlicht: „Unter Berücksichtigung der erhöhten Steuerleistungen ergab sich im Vergleich mit dem Vorjahre eine Steigerung des Erträgnisses um rund 4 500 000 K.

Der Absatz von Roheisen, Halbfabrikaten und fertiger Walzware war während der Berichtsperiode um 748 000 Meterzentner höher als während des gleichen Zeitabschnittes des Vorjahres. Die außerordentliche Inanspruchnahme sämtlicher gesellschaftlichen Anlagen dauert unvermindert an. Dem entgegen zeigen die Belastungen ein fortgesetztes Anwachsen. Das erste Vierteljahr hatte ein Mehrergebnis von 3 Millionen Kronen geliefert. Für das ganze erste Halbjahr ergibt sich gegenüber dem vorigen Jahre eine Steigerung des Gewinnes um 4½ Millionen Kronen. Die bedeutende Erhöhung der Steuerlast war dafür maßgebend, daß die Steigerung des Gewinnes im zweiten Vierteljahr nur halb so groß als jene der ersten drei Monate war. Für das laufende Steuerjahr hatte die Gesellschaft auf Grund des höheren Gewinnes des Jahres 1915 eine Erwerbsteuer von 5 Millionen Kronen vorgesehen und von der erwarteten Mehrlast von 2,4 Millionen Kronen das erste Vierteljahr mit dem Betrage von 600 000 K. belastet. Seither ist die Kriegszuschlagssteuer eingeführt worden, welche für die Alpine Montangesellschaft einen Mehraufwand von 2,2 Millionen Kronen bedeutet. Die Gesellschaft wird also für dieses Jahr an Steuern 7,2 Millionen Kronen gegen 2,6 Millionen Kronen im vorigen Jahre zu zahlen haben, und von der Steigerung ist das erste Halbjahr mit 2,3 Millionen Kronen belastet. In finanziellen Kreisen wird die Dividende mit rund 50 K. geschätzt, während für das abgelaufene Jahr eine Dividende von 42 K. bezahlt worden war. Die Gewinnung war in allen Artikeln höher als im vorigen Jahre. Die Steigerung der Kohlenförderung war nicht bedeutend, weil der Gesellschaft unzureichende, minder geeignete Arbeitskräfte zur Verfügung stehen, darunter 2000 Kriegsgefangene. Die Fakturensumme war im ersten Semester um 25 Millionen Kronen und bis Ende August um 32 Millionen Kronen höher als im vorigen Jahre. Der Absatz von Roheisen, Halbfabrikaten und Walzware überstieg jenen des Vorjahres im ersten Halbjahr um 740 000 und bis Ende August um 900 000 Meterzentner. Die Verkaufspreise der Eisensorten waren wesentlich höher als in Friedenszeiten. Der tatsächlich erzielte Roheisenpreis stellt sich auf 16 K. 50 H. für den Meterzentner, während er vor dem Kriege 9 K. 50 H. betrug. Stabeisen wird ab Werk bei der Alpinen Montangesellschaft um 30 K. verkauft; vor dem Kriege betrug der Preis in Wien 18 K. und in Donawitz 17 K. vor Meterzentner. Nebst den Steuern hat die Gesellschaft mit anderweitigen erhöhten Belastungen zu rechnen. In erster Linie steht der Frachtbriefstempel, dessen Erhöhung von 10 H. auf 1 K. 20 H. bei der Alpinen Montangesellschaft für die von ihr versendeten Mengen, auf das Jahr gerechnet, 250 000 K. ausmacht. Die bisher durchgeführte Verteuerung der Koksfrachte belastet die Gesellschaft, soweit die Relation Mährisch-Ostrau-Donawitz in Betracht kommt, mit 9,4 H. und für die Relation Mährisch-Ostrau-Eisenerz mit 4 H. für den Meterzentner. Zusammen ergibt sich dies an Koksfrachten um 400 000 K. mehr im Jahre. Weitere Erhöhungen der Tarife würden für die Erzbezüge, welche jährlich 12 Millionen Meterzentner betragen, am schwersten ins Gewicht fallen.

Die Gesellschaft studiert den Plan der Errichtung einer Drahtseilbahn vom steierischen Erzberg nach Vordernberg, zum Anschluß an die Leoben-Vordernberger Bahn, später mit einer Verbindung nach Donawitz, um für die Erzbezüge von den Staatsbahnen unabhängig zu sein.

Ungarn.

— **Maßnahmen für den siebenbürgischen Flüchtlingsverkehr.** Die Hauptstadt Budapest veröffentlicht folgenden Überblick über ihre Hilfstätigkeit zugunsten jener siebenbürgischen Familien, die nach Budapest kommen oder über Budapest reisen.

An jedem Budapester Bahnhof erwartet ein Ausschuß die siebenbürger Flüchtlinge. Jedermann tut gut daran, bei seiner Ankunft in erster Reihe sich an diesen Ausschuß zu wenden, dessen Platz am Bahnhofe durch auffallende Tafeln bezeichnet wird. Der Ausschuß steht mit ersten Ratschlägen, Weisungen und Unterstützung schon am Bahnhofe zur Verfügung. Speisen, Getränk, Brot werden den ankommenden Flüchtlingen auf den Bahnhöfen unentgeltlich verabfolgt. Kleine Kinder können dort Milch erhalten. Mit Säuglingen ankommende Mütter mögen sich an die in den Bahnhöfen tätigen Mutter- und Säuglings-Patronessen um Unterstützung wenden. Der Ausschuß nimmt etwaige Klagen und Wünsche schon am Bahnhofe entgegen und bietet dort im Bedarfsfalle die erste Unterstützung.

Wer eine Wohnung braucht, wende sich an die im Bahnhofe befindliche Wohnungsvermittlungskanzlei des Ausschusses. Dort kann man nach Bedarf unentgeltlich Unterkunft bekommen, aber auch die Adressen der zu vermietenden Zimmer erhalten. Flüchtlinge, die nicht auf den Bahnhöfen im Weichbilde der Hauptstadt eintreffen, sondern nur über einen Rangierbahnhof nach anderen Städten gebracht werden, erhalten in den Wagen unentgeltlich Speisen und Erfrischungen; Kindern wird Milch verabreicht.

Durch den nunmehr fast völligen Rückzug des Feindes aus Siebenbürgen sind diese Fürsorgemaßregeln nunmehr glücklicherweise hinfällig geworden.

Übrige europäische Länder.

— **Sechs Millionen Rubel für den Bau von Zufuhrbahnen in Rußland.** Der Minister der Verkehrsanstalten Trepow hat im Ministerkomitee seiner Auffassung über die Bedeutung, die dem Bau von Zufuhrbahnen beigemessen werden muß, vor kurzem beredten Ausdruck gegeben. Er führte aus, eine wie große Bedeutung einer glücklichen Lösung dieser Frage zukomme, habe auch der gegenwärtige Krieg mit außerordentlicher Wucht dargetan. Die Ausrüstung des Reiches mit Wegen aller Art sei eine der wichtigsten und größten Aufgaben, die dringend eine möglichst durchgreifende Lösung erfordern. Zufuhrbahnen namentlich müßten in großem Umfange zu den Eisenbahnstationen, den Hafenplätzen an den Flüssen und zu den Handels- und Industrie-Mittelpunkten erbaut werden. Insonderheit macht es die Versorgung der Residenzen und der anderen großen Städte notwendig, bequeme Verkehrswege so schnell als irgend möglich zu schaffen, damit zu diesen besonders wichtigen Punkten die Zufuhr von aller Art Material und Lebensmitteln erleichtert werde. Solche Bahnen sollten, wie der Minister meint, „selbst im tiefsten Innern des weiten Reiches erbaut werden, um den Verkehr in jeder Richtung zu erleichtern und zu beleben". Um auf diesem Wege wenigstens die Unternehmungen, die hierauf abzielen, auch staatlich unterstützen und damit den Anreiz zu lebhafterem Vorwärtsschreiten auf dem hier und da bereits

betretenen Wege geben zu können, beantragte der Minister, sechs Mill. Rubel zur Verfügung zu stellen. Der Antrag wurde genehmigt. Das Geld soll den Landschaften als Darlehn oder Unterstützung zugeführt werden, um ihnen die Verbesserung bereits bestehender oder die Anlage neu zu erbauender Zufuhrbahnen zu erleichtern. Es sollen derartige Beihilfen namentlich in den Fällen bewilligt werden, in denen die Unternehmungen durch die Bedürfnisse des Krieges hervorgerufen worden sind. Aus allem ergibt sich, daß hier der Krieg die Verhältnisse nicht nur geklärt, sondern auch den maßgebenden Stellen die Augen geöffnet hat, so daß endlich erkannt wird, was von Sachverständigen den Russen immer wieder vor Augen geführt worden ist. Aber nicht nur Volkswirte, sondern auch Staatsmänner, unter ihnen namentlich der Graf Witte, haben sehr nachdrücklich betont, daß der Bau gerade solcher Bahnen, die geeignet und berufen sind, das Zufuhrgebiet der Hauptbahnen zu erweitern und die nutzbringende Anbaufläche zu vergrößern, die größte Bedeutung für den Staat hat. Bisher haben es aber weder wissenschaftliche Untersuchungen und Nachweise über die Bedeutung solcher Zufuhrbahnen, noch die Forderungen so überragender Staatsmänner, wie es der Graf Witte immer war, zu Wege bringen können, daß wirkliche Fortschritte auf diesem Gebiete gemacht wurden. Erst der Krieg und die Not, die er für Rußland im Gefolge hat, scheinen eindringlich genug die große Lücke bloßgelegt zu haben, die hier klafft und dem Volke und Staate schweren Schaden zufügt. Gerade für Rußland ist eine glückliche Lösung dieser Aufgabe ganz besonders wichtig, weil namentlich in den fruchtreichsten landwirtschaftlichen Landesteilen, also im Gebiete der „schwarzen Erde", die Materialien für Chausseebauten fehlen. Die Eigenart des Bodens erschwert den Bau von Chausseen auch außerordentlich. Eisenbahnen dagegen lassen sich sehr wohl erbauen und sind nach Maßgabe aller örtlichen Verhältnisse die verhältnismäßig am billigsten herzustellenden Wege. Vielleicht geht es jetzt rüstiger vorwärts, falls mit dem Nachlassen des Druckes die Sorglosigkeit, eine russische Volkseigentümlichkeit nicht wieder in ihr angestammtes Recht tritt und niederdrückt, was eben empor zu kommen schien. m.

Amtliche Mitteilungen der Geschäftsführenden Verwaltung.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.

Die am 1. Oktober d. J. dem öffentlichen Verkehr übergebene Lokalbahnteilstrecke Hornbach-Brenschelbach der unter bayerischer Staatsverwaltung stehenden vollspurigen Lokalbahn Zweibrücken-Landesgrenze gegen Wolmünster ist den Vereinsbahnstrecken zugerechnet worden. Den Betrieb leitet die Kgl. Bayerische Staatseisenbahn (K. E. D. Ludwigshafen).

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Verkehrsstörung.

Wegen Beschädigung der schwedischen Fähre kann die Überfahrt zwischen Kopenhagen Freihafen und Malmö vom 3. d. Mts. bis auf weiteres nur von einer Fähre besorgt werden. Der regelmäßige Betrieb ist somit behindert, weshalb wir die Befreiung von Verzögerungsgebühren nach § 11 Abs. 3 d des Vereinswagenübereinkommens beanspruchen. Wir schätzen die mutmaßliche Dauer der Betriebsstörung auf zirka 10 Tage.

Kopenhagen, 10. Oktober 1916. (1316)
Die Generaldirektion der Dänischen Staatsbahnen.

2. Güterverkehr.

Süddeutsch-Österreichischer Verkehr. Eisenbahngütertarif Teil II, Heft 19 vom 1. Mai 1913.

Mit Gültigkeit vom 1. November 1916 wird der Ausnahmetarif Nr. 93 auf Seite 121 und 152 des Tarifs wie folgt ergänzt:

	Von Hanau (Ost)		Ravensburg	
	C	E	C	E
	10 t		10 t	
nach Freistadt i. Schles. . .	292	233	297	237

München, den 9. Oktober 1916. (1324)
Tarifamt der K. Bayer.-St.-E.-B. r. d. Rh., namens der Verbandsverwaltungen.

Mitteldeutsch-südwestdeutscher Gütertarif.

Am 1. November 1916 werden aufgenommen: in das Tarifheft 2 die Station Brenschelbach der pfälzischen Eisenbahnen, in das Tarifheft 4 die Station Hussenhofen der württembergischen Staatsbahnen sowie in die Tarifhefte 1—4 die Stationen Blankenfelde (Kr. Niederbarnim), Rosenthal (Kr. Niederbarnim), Wensickendorf und Zühlsdorf (Kr. Niederbarnim) der Reinickendorf-Liebenwalde-Groß Schönebecker Eisenbahn. Näheres bei den beteiligten Abfertigungsstellen.

Erfurt, den 9. Oktober 1916. (1321)
Königliche Eisenbahndirektion.

Niederländische-deutsche Eisenbahnverbände.

Am 1. November 1916 tritt der Nachtrag 1 zum Ausnahmetarif für frische Feld- und Gartenfrüchte der Spezialtarife I, II und III, sämtlich bei Aufgabe als Eil- und Frachtgut, von Stationen der niederländischen Eisenbahnen nach deutschen Stationen in Kraft.

Soweit durch ihn Frachterhöhungen eintreten, gelten sie erst vom 1. Januar 1917.

Gleichfalls zum 1. November 1916 wird die Station Voorburg-Leidschendam der Holländischen Eisenbahn-Gesellschaft mit den Frachtsätzen von Maassluis in den Ausnahmetarif einbezogen.

Nähere Auskunft geben die beteiligten Verwaltungen und Abfertigungen.

Cöln, den 10. Oktober 1916. (1320)
Königliche Eisenbahndirektion, auch namens d. beteiligt. Verwaltungen.

Binnen-Gütertarif für die vollspurigen Linien der Sächsischen Staatseisenbahnen, Teil II, Heft 3.

Am 20. Oktober 1916 tritt für die Stationsverbindung Grottau-Moldau im Ausnahmetarif 35 der Frachtsatz von 150 Pf. für 100 kg in Kraft.

Dresden, am 12. Oktober 1916. (1322)
Kgl. Gen.-Dir. d. Sächs. Staatseisenb.

Preuß.-Hessisch-Schweizerischer Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. November 1916 werden folgende Tarifänderungen und Ergänzungen eingeführt:

1. **im Tarif Teil II, Heft 4 vom 1. April 1908** werden im Ausnahmetarif Nr. 42 für Elektrodenkohlen die Frachtsätze der Station Ratibor geändert und solche für Lichtenberg-Friedrichsfelde neu aufgenommen wie folgt:

Nach	Von Lichtenberg-Friedrichsfelde		Ratibor	
	a	b	a	b
	Centimes für 100 kg			
Bern Hbf. . . .	488	331	589	397
Biel (Bienne) . .	473	319	579	385
Brig (Brigue) . .	589	393	699	463
Courtepin . . .	510	349	611	415
Gampel	612	413	722	483
Genève-Cornavin	601	425	707	491
Hothen	589	393	699	463
Langenthal S.B.B.	448	298	549	364
La Plaine . . .	614	435	720	501
Luterbach . . .	458	306	558	372
Martigny . . .	609	431	713	499
Monthey C. F. F. .	601	424	705	493
Sierre (Siders) . .	631	430	741	500
Vernayaz-village .	605	427	709	496
Vernier-Meyrin .	605	428	711	494
Visp (Viège) . . .	603	406	713	476

2. **im Tarif Teil II, Heft 5, vom 1. April 1908** werden im Ausnahmetarif Nr. 42 für Elektrodenkohlen folgende Frachtsätze für Lichtenberg-Friedrichsfelde neu eingeführt:

Nach	Von Lichtenberg-Friedrichsfelde	
	a	b
	Centimes für 100 kg	
Chur	457	311
Flums	441	297
Landquart	444	300
Neuhausen S. B. B. .	376	244

3. **im Tarif Teil II, Heft 6, vom 1. Januar 1914** werden im Ausnahmetarif Nr. 2b für Holzkohlen und im Ausnahmetarif Nr. 42 für Elektrodenkohlen die nachstehenden Frachtsätze neu eingeführt:

Ausnahmetarif Nr. 2b für Holzkohlen.

Von	Nach Bodio
	Centimes für 100 kg
Holzminden . .	255
Lohe	234
Neheim-Hüsten	249

Ausnahmetarif Nr. 42 für Elektrodenkohlen.

Nach	Von Lichtenberg-Friedrichsfelde Abteilung b
	Centimes für 100 kg
Gurtnellen . . .	344

Karlsruhe, den 8. Oktober 1916. (1319)
Gr. Generaldirektion
der Bad. Staatseisenbahnen.

Eisenbahngütertarif für den Verkehr zwischen den rumänischen Eisenbahnen einerseits, den österreichischen, ungarischen und deutschen Eisenbahnen andererseits, Teil I, Abteilung A, gültig vom 1. März 1904.
Eisenbahngütertarif für den Verkehr zwischen den österreichischen, ungarischen und deutschen Eisenbahnen einerseits, den rumänischen Eisenbahnen andererseits, Teil I, Abteilung B, gültig vom 1. Juni 1914.
Tarif für die Beförderung von Eisenbahnfahrzeugen als Frachtgut von Norddeutschland nach den österreichisch-ungarisch-rumänischen Grenzstationen Itzkany, Predeal, Orsova Landesgrenze, gültig vom 1. Juni 1900.

Die Tarife mit ihren Nachträgen sind zur Zeit nicht anwendbar. Ob, wann und unter welchen Bedingungen, sie wieder in Kraft treten, wird seinerzeit verlautbart werden.

Breslau, den 7. Oktober 1916. (1317)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Gütertarif Badische Staatsbahnen — Badische Nebenbahnen.

Mit Gültigkeit ab 25. September 1916 wird die Station Ittersbach der Albtalbahn in den Ausnahmetarif 5 f für Pflastersteine als Versandstation aufgenommen. Näheres in unserm nächsten Tarifanzeiger.

Karlsruhe, 22. September 1916. (1313)
Gr. Generaldirektion
der Staatseisenbahnen.

Staats- und Privatbahn-Gütertarif; besonderes Tarifheft, enthaltend den Ausnahmetarif 6 (für Braunkohlen, Braunkohlenbriketts usw.)

Mit sofortiger Gültigkeit wird auf Seite 9 des Nachtrags 6 der Frachtsatz Neumark-Bedra-Klonia (110 ₰) durch einen „—" ersetzt und auf Seite 6 desselben Nachtrags der Frachtsatz Zeitz Pr. Stb.-Brockhöfe auf 62 ₰ berichtigt.

Auf den Seiten 2 bis 4 dieses Nachtrages ist bei den Stationen Arendsee und Brunshaupten das Zeichen „zu" anzubringen.

Halle (Saale), 7. Oktober 1916. (1312)
Königliche Eisenbahndirektion.

Preußisch-Hessisch-Bayerischer Tierverkehr.

Am 25. Oktober werden die Stationen Iburg und Laer der Teutoburger Wald-Eisenbahn, sowie Aichach, Dinkelsbühl, Kleinlangheim, Prichsenstadt, Schwabmünchen und Westerham der K. Bayerischen Staatseisenbahnen in den Tarif aufgenommen. Näheres durch die Abfertigungsstellen.

Erfurt, den 9. Oktober 1916. (1311)
Königliche Eisenbahndirektion.

Staats- und Privatbahn-Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 12. Oktober 1916 wird die Station Gelsenkirchen-Schalke Süd als Empfangsstation in den Ausnahmetarif 3 e für Steinsalz aufgenommen. Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungsstellen sowie das Auskunftsbureau, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 9. Oktober 1916. (1310)
Königliche Eisenbahndirektion.

Ausnahmetarif für die eilgutmäßige Beförderung nasser Bierhefe usw. — Tfv. 2 III h. —

Mit Gültigkeit vom 12. Oktober 1916 bis auf Widerruf, längstens für die Dauer des Krieges, werden in das Warenverzeichnis aufgenommen: Frische Rinderfüße zur Herstellung von Klauenöl in Wagenladungen. Nähere Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbureau, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 8. Oktober 1916. (1309)
Königliche Eisenbahndirektion.

Ausnahmetarif für frische Futterkräuter usw. — Tfv. 2 III v.

Mit Gültigkeit vom 12. Oktober 1916 wird der Ausnahmetarif auf Ackerquecken zu Futterzwecken ausgedehnt. Nähere Auskunft gebn die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbureau, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 8. Oktober 1916. (1308)
Königliche Eisenbahndirektion.

Sächsisch-Südwestdeutscher Güterverkehr.

Am 1. November 1916 wird die Station Hussenhofen der Württembergischen Staatseisenbahnen mit den Tarifentfernungen für Ellrichshausen zuzüglich 66 km aufgenommen.

Dresden, am 9. Oktober 1916. (1307)
Kgl. Gen.-Dir. d. Sächs. Staatseisenb.
als geschäftsführende Verwaltung.

3. Personen- und Gepäckverkehr.

Am 15. Oktober 1916 erscheint ein Nachtrag XI zum Personen- und Gepäcktarif der Königlich Sächsischen Staatseisenbahnen, Teil II, vom 1. Mai 1912, der Änderungen der besonderen Ausführungsbestimmungen enthält. Der Nachtrag liegt auf allen Stationen des Sächsischen Staatsbahnnetzes zur Einsicht aus und kann durch die Fahrkartenausgaben für 5 ₰ bezogen werden.

Dresden, den 7. Oktober 1916. (1306)
Kgl. Gen.-Dir. d. Sächs. Staatseisenb.

Der für den 15. Oktober angekündig Nachtrag XI zum Personen- und Gepäc tarif der Königlich Sächsischen Staat eisenbahnen, Teil II, vom 1. Mai 1912 e scheint erst am 25. Oktober 1916.

Dresden, am 12. Oktober 1916. (132
Kgl. Gen.-Dir. d. Sächs. Staatseisenb

4. Verdingungen.

Verdingung von 7693 t Stabeise 114 t Bandeisen, 1383 t Formeisen, 69 Sprengringeisen, 4163 t Eisenblech, 185 gekümpelten Blechen, 4 t Rohstabeis und 66 t Puffer- und Verstärkungspla ten für die Eisenbahndirektionsbezirk Cöln, Elberfeld, Essen, Frankfurt a. M Mainz und Saarbrücken in 327 Lose Die Verdingungsunterlagen können b unserer Hausverwaltung, Kaiser-Fric rich-Ufer 3, hierselbst, eingesehen, auc gegen portofreie Einsendung von 3 bezogen werden. Die Angebote sind ve siegelt und mit der Aufschrift: „Angeb auf Lieferung von Stabeisen" versehe **bis zum 3. November d. J., vormitta 10½ Uhr**, dem Zeitpunkte der Eröf nung, porto- und bestellgeldfrei an un einzureichen. Ende der Zuschlagsfri 15. Dezember d. J., nachmittags 6 Uh

Cöln, im Oktober 1916. (1314
Königliche Eisenbahndirektion.

Die Lieferung des Bedarfs der Eise bahndirektionen Breslau, Kattowitz un Posen an Werkstattsnutzhölzern für d Etatsjahr 1917: 32 cbm Rotbuchen 36 cbm Erlen-, 90 cbm Eschen-, 205 cb Pappel-, 2445 cbm Eichen-, 1570 cb Kiefernholz 1. Klasse, 18 801 cbm Ki fernholz 2. Klasse und 1503 cbm Fichte holz, soll in öffentlicher Verdingung ve geben werden. Die Verdingungsunterl gen können im Zimmer 6 (Absendestell unseres Verwaltungsgebäudes eingeseh oder für 4,50 ℳ von uns portopflichti bezogen werden. Versiegelte Angebo mit entsprechender Aufschrift sind b zum Eröffnungstermin am 10. Novembe vormittags 10 Uhr portofrei an uns ei zusenden. Die Eröffnung der Angebo findet in unserem Verwaltungsgebäud statt. Zuschlagsfrist 21. Dezember 191

Kattowitz, im Oktober 1916. (131
Königliche Eisenbahndirektion.

5. Verkauf von Altmaterialien.

Die in dem Sammelmagazin in Gelse kirchen-Wattenscheid, sowie in den B zirken verschiedener Bahnmeistereien l gernden, zu Eisenbahnzwecken nic mehr verwendbaren Oberbau- und Ba materialien, bestehend aus Schiene stücken, Schwellen, Eisen- und Gu schrot usw. im Gesamtgewicht von etw 4500 Tonnen sollen verkauft werden.

Die Verdingungsunterlagen lieg beim Zentralbureau, hierselbst, Bi marckplatz Nr. 1, zur Einsicht offen un können, solange der Vorrat reicht, gege Einsendung von 50 ₰ in bar (nicht i Briefmarken) von dort bezogen werde Mit der Aufschrift: „Gebot auf An kauf abgängiger Oberbau und Baumaterialien" versehen Angebote sind bis zu dem am 31. Oktob d. J., vorm. 10 Uhr, in Verdingungszimm der unterzeichneten Direktion (Bi marckplatz Nr. 1) stattfindenden Eröf nungstermine einzusenden. Zuschlag frist 3 Wochen.

Essen, den 6. Oktober 1916. (131
Königliche Eisenbahndirektion.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Eisenbahndirektions-Präsident a. D. v. Mühlenfels in Berlin.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nummer 82. 18. Oktober 1916. **LVI. Jahrgang.**

Inhalt:

Mitteleuropäische Bahnärzte - Vereinigung.

Das neue Knorr-Führerbremsventil als Normalventil.

Entwicklung des Eisenbahndirektionsbezirks Elberfeld seit der Neuordnung im Jahre 1895.

Nachrichten.

Deutschland: Verwägung von Fabrikkartoffeln. — Versuchszug für den elektrischen Betrieb auf den Berliner Stadt-, Ring- und Vorortbahnen. — Hauptversammlung der Arbeiterpensionskasse der preußisch-hessischen Staatsbahnen. — Liegnitz-Rawitscher Eisenbahn. — Oberrheinische Eisenbahn. — Paulinenaue-Neu-Ruppiner Eisenbahn. — Die Arbeiten am Spreetunnel der AEG.-Bahn. — Lehrwerkstatt für Kriegsbeschädigte in Chemnitz. — Zur Aufhebung des „Rats der Verkehrsanstalten" in Württemberg. — Verlängerung des Kohlensyndikats. — Verein für Eisenbahnkunde. — Hannoversche Waggonfabrik, A.-G. in Linden. — Eisenbahner-Kleintierzucht. — Beiträge der Eisenbahnbediensteten zu den deutschen Kriegsanleihen. — Kriegsauszeichnungen.

Österreich: Sonderausgabe des Österreichischen Kursbuches. — Österreichs Kohlenförderung.

Ungarn: Die Raab-Oedenburg-Ebenfurter Eisenbahn im Jahre 1915.

Übrige europäische Länder: Eine Graakalbahn für Drontheim. — Vor der Holzkohlenverbrauchszeit in Schweden. — Kohlennot in Paris. — Auslieferung der griechischen Eisenbahn Piräus-Larissa an den Vierverband. — 24-Stunden-Uhr in Rußland. — Russische Einfuhr durch das Weiße Meer. — Flüssiges Heizmaterial auf den russischen Eisenbahnen.

Fremde Erdteile: Der „Figaro" und die Suez-Kanalgesellschaft. — Eisenbahnwerkstätten als Geschoßfabriken. — Erhöhung der Eisenbahntarife im Westen der Vereinigten Staaten von Amerika. — Umbauten der Chicago und West-Indiana-Bahn in Chicago. — Verbrennen von Güterwagen in den Vereinigten Staaten.

Bücherschau.

Rechtspflege.

Amtliche Mitteilungen.

Amtliche Bekanntmachungen.

Mitteleuropäische Bahnärzte-Vereinigung.

Von Medizinalrat **Dr. Gilbert**-Dresden.

Anfang September hat in Wien ein Ausschuß getagt, von dessen Tätigkeit die Eisenbahnverwaltungen Nutzen und Vorteile erwarten dürfen. Es ist daher angezeigt, weitere Kreise der Eisenbahnen über die neue Arbeitsgemeinschaft zu unterrichten.

Die seit einem Jahrzehnt insbesondere von führenden österreichischen Bahnärzten gehegten Wünsche auf einen engeren Zusammenschluß mit den organisierten deutschen Bahnärzten waren trotz mancher wertvollen Einzelbeziehungen und Einzelbesuche von deutschen Verbandstagungen zu keinem greifbaren Ergebnis gelangt. Ziemlich gleichzeitig, aber zunächst unabhängig voneinander setzten im Kriege diese Bestrebungen erneut von zwei Seiten ein. Zwischen der preußisch-hessischen Eisenbahnverwaltung und der österreichischen fand durch wechselseitige Besuche leitender Verwaltungsbeamten und Ärzte und durch Besichtigung von Einrichtungen der Wohlfahrtspflege für die Eisenbahnbediensteten im allgemeinen und für die Kriegsbeschädigten unter ihnen insbesondere ein unterrichtender Meinungsaustausch statt, als dessen Frucht engere Beziehungen der Bahnärzte beider Länder zu erwarten standen.

So war der Boden vorbereitet, auf dem eine kurze Arbeit des Verfassers dieser Zeilen „Mitteleuropa" (s. Zeitschrift für Bahn- und Bahnkassenärzte, 1916, Nr. IV) bei den maßgebenden Stellen Beachtung finden konnte. Der Zweck dieses für die Eisenbahnverwaltungen und für die Eisenbahnärzte bestimmten Aufsatzes war, den Zusammenschluß der deutschen, österreichischen und ungarischen Bahnärzte in die Wege zu leiten mit dem ausgesprochenen Ziel, durch geistigen Austausch der Sachverständigen auf dem Gebiete der Eisenbahnhygiene die Interessen der Eisenbahnverwaltungen, Eisenbahnbediensteten und Eisenbahnärzte der beteiligten Länder zu fördern.

Auf der Tagung des Ausschusses des Verbandes Deutscher Bahnärzte (Juni 1916 in Jena) wurde der Gegenstand verhandelt. Die dort gewechselten Aussprachen und die inzwischen von dem deutschen Verbandsvorsitzenden an den maßgebenden Stellen und mit den maßgebenden Personen gepflogenen Verhandlungen ergaben eine erfreuliche Übereinstimmung aller der Personen und Kreise, ohne deren Billigung und Unterstützung dieser aus der Kriegsgemeinschaft der verbündeten Staaten und Völker neu geborene Gedanke sich nicht hätte verwirklichen lassen. Und das Endergebnis war der im September in Wien zu Verhandlungen und Besichtigungen zusammengetretene Ausschuß, der mit den Vorarbeiten für den Zusammenschluß der Bahnärzte Deutschlands, Österreichs und Ungarns betraut war.

In diesem Ausschuß war Deutschland vertreten durch den ersten Vorsitzenden des Verbandes Deutscher Bahnärzte und Hilfsarbeiter im Ministerium der öffentlichen Arbeiten Geheimen Medizinalrat Dr. Wagner-Berlin, die medizinischen Referenten der bayerischen und sächsischen Staatseisenbahnverwaltung Medizinal- und Regierungsrat Dr. Zeitlmann-München und Medizinalrat Dr. Gilbert-Dresden und den Herausgeber der „Zeitschrift für Bahn- und Bahnkassenärzte" Professor Röpke-Melsungen; Österreich durch den medizinischen Referenten im k. k. Eisenbahnministerium Obersanitätsrat Dr. Bogdan-Wien, den Vorsitzenden des Österreichischen Eisenbahnärzte-Vereins Dr. Bergmann, den Chefarzt der k. k. Staatsbahnen Dr. Horn, den Chefarzt der Südbahn Dr. Rosmanit und den Herausgeber der österreichischen Fachzeitschrift „Der Bahnarzt", Sanitätskonsulent Dr. Békés; Ungarn durch den leitenden Chefarzt Dr. v. Barakonyi, Dr. Sellzy und den Chefarzt der Kaschau-Oderberger Bahn Dr. Ertl.

Vier Tage waren der gründlichen Beratung aller einschlägigen Fragen und der Besichtigung von Einrichtungen der Gesundheitspflege gewidmet: es konnte ein alle Beteiligte voll befriedigendes Ergebnis der wertvollen Tagung erzielt werden und es steht zu hoffen, daß die Reisenden, die Eisenbahnverwaltungen, die Eisenbahnbediensteten und die Eisenbahnärzte eher oder später die Früchte des in die Wege geleiteten Zusammenschlusses ernten werden.

Welches sind nun die Einzelziele dieses Zusammenschlusses, wie ist seine Verwirklichung gedacht, welche Arbeiten sind in Wien geleistet worden? Um das Verneinende vorauszunehmen, — nicht gedacht ist an eine Verschmelzung der in den beteiligten Ländern vorhandenen bzw. des in Ungarn erst zu schaffenden Bahnärzteverbandes: das würde bei der räumlichen Ausdehnung der Länder, bei der nationalen Verschiedenheit der Beteiligten und bei den sonstigen trotz gleicher Interessen teilweise auch auseinandergehenden Bedürfnissen mehr Reibungen und Störungen als Nutzen bringen. Aus diesem Grunde ist auch für den Zusammenschluß der ein loseres Verhältnis bezeichnende Name „Vereinigung" gewählt worden. Und dann noch ein zweites Verneinendes. Die Erörterung persönlicher wirtschaftlicher Fragen, Verhandlungen über wirtschaftliche Verbesserungen für die Bahnärzte sind grundsätzlich aus den Bestrebungen dieser Vereinigung ausgeschlossen: so berechtigt und unterstützungswert diese Ziele im einzelnen Falle auch sein mögen, darüber zu verhandeln, muß das alleinige Recht der einzelstaatlichen Verbände und der Einzelverwaltungen bleiben. Auch der Schein irgend einer Absicht von Übergriffen in das Selbstbestimmungsrecht der einzelstaatlichen Verwaltungen muß völlig ausgeschlossen sein.

Das gemeinsame Arbeitsfeld, auf dem sich deutsche, österreichische und ungarische — gegebenenfalls späterhin auch bulgarische und türkische — Eisenbahnärzte begegnen, ist ein rein wissenschaftliches: Die Eisenbahn-Hygiene, das Eisenbahn-Sanitätswesen*) und der Rettungsdienst der Eisenbahnen, und auf diesen Gebieten sollen die Bahnärzte durch wissenschaftlichen Meinungsaustausch und vor allem auch durch die Besichtigung von Einrichtungen und Vorkehrungen des Sanitätsdienstes und der Wohlfahrtspflege einer vom anderen lernen, einer den anderen anregen zum eigenen Nutzen, zum Nutzen der Reisenden, der Verwaltungen und der Bediensteten.

Aus diesen Auffassungen heraus wurde nach ausführlichen aufklärenden Darlegungen aller Ausschußmitglieder über die Organisation der in ihren Verwaltungsbereichen bestehenden Eisenbahnbehörden, über die Verwaltungseinrichtungen und über die bahnärztlichen Systeme und den bahnärztlichen Dienst der grundlegende Beschluß gefaßt: „Die zu den Beratungen in Wien abgeordneten und zusammengetretenen Herren erklären sich in Vertretung von rund 6600 deutschen, österreichischen und ungarischen Eisenbahnärzten bereit zum Zusammentritt als Mitteleuropäische Bahnärzte-Vereinigung mit dem Zwecke, gemeinsam eisenbahnhygienische Fragen und Fragen des Sanitäts- und Rettungsdienstes der Eisenbahnen in gewissen Zeitabständen zu beraten. Die vorhandenen und die in Entwickelung begriffenen Organisationen der einzelnen Länder bieten nach den ausführlichen Aussprachen der beteiligten Herren die volle Gewähr für ein ersprießliches Wirken der Vereinigung im Interesse der Öffentlichkeit, der Eisenbahnverwaltungen und der Eisenbahnbediensteten."

Die in Wien zusammengetretenen Herren haben vorläufig die weitere Geschäftsführung der Vereinigung übernommen und gleichzeitig eine kurze Denkschrift ausgearbeitet, die den beteiligten Regierungen und Verwaltungen zugestellt ist, um sie über die Aufgaben und Ziele der Mitteleuropäischen Bahnärzte-Vereinigung zu unterrichten. Erhofft und erbeten wird dabei, daß die Verwaltungen die Arbeiten der Vereinigung durch Entsendung von Vertretern zu den Ausschußsitzungen und Tagungen unterstützen und fördern.

Die Veröffentlichung der die zusammengeschlossenen Verbände betreffenden gemeinsamen Angelegenheiten und wissenschaftlichen Beratungen erfolgt in der als Geschäftssprache festgesetzten deutschen Sprache und vorläufig in der Deutschen Zeitschrift für Bahn- und Bahnkassenärzte, aus der die Verbände dann die ihnen nötig erscheinende Übertragung in ihre Zeitschriften und Landessprachen vornehmen. Für alle anderen Veröffentlichungen behalten die zusammengeschlossenen Verbände jeder sein eigenes Fachorgan, das ihren besonderen Bedürfnissen entspricht.

Gedacht ist nun der weitere wissenschaftliche Meinungsaustausch unter den mitteleuropäischen Eisenbahnärzten in doppelter Weise, einmal durch alljährliche Sitzungen des Ausschusses, als welcher zunächst die Gründungskommission gilt, und dann durch den regelmäßigen Besuch der deutschen, österreichischen und ungarischen wissenschaftlichen Verbandstagungen durch eine größere, aber natürlich immerhin beschränkte Zahl von Eisenbahnärzten der anderen Länder zwecks wissenschaftlicher eisenbahnhygienischer Belehrung und Durchbildung. Da dieser wechselseitige Besuch nur durch eine Gewährung von Freifahrtscheinen der einzelnen Verwaltungen gewährleistet wird, liegt auf der Hand, doch steht zu hoffen, daß auf dieser Gebiete die Verwaltungen schon im eigenen Interesse bereitwilliges Entgegenkommen zeigen werden, und daß sich hierfür eine Vereinbarung treffen läßt, die ebenso den wissenschaftlichen Zwecken und damit den Verwaltungsinteressen gerecht wird, wie Überlastung der Verwaltungen oder Mißbräuche ausschließt.

Ein ganz wesentlicher Teil der Arbeitszeit in Wien war von dem Ausschuß der Besichtigung von Einrichtungen des Sanitätsdienstes und der Wohlfahrtspflege gewidmet: der die Eisenbahnverwaltungen beratende Bahnarzt muß möglichst vielseitige praktische Erfahrungen sammeln.

Besichtigt wurden zunächst die bereits in Friedenszeiten vorgesehenen, seit Jahren in Gebrauch befindlichen Ordinationszimmer der verschiedenen Bahnhöfe Wiens. Im Gegensatz zu Deutschland spielt sich in Österreich der Hauptteil des bahnärztlichen Dienstes auf den Bahnhöfen der Großstädte selbst ab, in deren Ordinationszimmern die Bahnärzte alltäglich ausgiebige Sprechstunde halten, während das deutsche Eisenbahnpersonal den zuständigen Bahnarzt in dessen Eigenwohnung um Rat fragt und vorhandene Arztzimmer überwiegend der ersten Hilfeleistung bei Unfällen vorbehalten sind.

Auf dem Westbahnhof wurden die beiden österreichischen Krankentransportwagen besichtigt, der seinen Zwecken durchaus entsprechend eingerichtete und für den billigen Preis von 4 Fahrkarten 3. Klasse benutzbare Krankentransportwagen 3. Klasse und der mit einem Kostenaufwand von 100 000 Kr. hergestellte, den weitgehendsten Ansprüchen der Gesundheitspflege und der persönlichen Bequemlichkeit genügende Krankensalonwagen, für dessen Benutzung allerdings 18 Fahrkarten 1. Klasse zu lösen sind. Hervorheben möchte ich an letzterem die Zuführung von entstaubter Frischluft, die in der heißen Jahreszeit über Eis gekühlt wird.

Von besonderem Interesse war der Besuch des eben vollendeten, unmittelbar vor der Ingebrauchnahme stehenden Eisenbahner-Genesungsheims Neulengbach, eines schmucken in schöner waldiger Umgebung errichteten, von Garten- und Obstanlagen umgebenen Heims, das Genesenden und Erholungsbedürftigen zu 4—6 wöchigen Erholungskuren offensteht. Der Bau war schon vor Kriegsausbruch in die Wege geleitet gewesen, nun naturgemäß mit Verzögerung, aber allen Anforderungen der Gesundheitspflege entsprechend fertiggestellt worden, für 60 Betten eingerichtet. Die Baukosten, 4130 K. das Bett, hat das k. k. Eisenbahnministerium (teilweise durch private Wohltätigkeit gesammelt) bestritten, die täglichen Verpflegkosten von 7 K. zahlt die Krankenkasse. In sehr geschickter Weise ist die ärztliche Überwachung und Versorgung des Genesungsheims durch den Ortsbahnarzt geregelt, dem im Hause eigene, durch Sondereingänge zugängige und allgemein benutzbare Ordinationszimmer zur Verfügung stehen, denen sich Krankenzimmer anschließen, die vom allgemeinen Hausverkehr völlig isoliert sind.

Eine zweite Besichtigung führte die Ausschußmitglieder nach Grinzing, wo das Kriegsverletztenheim der österreichischen Eisenbahner in ermietetem, für seine Zwecke hergerichtetem Villengrundstück untergebracht ist. Es ist entschieden sehr

*) Beide Fremdausdrücke könnten gewiß durch das eine Wort „Gesundheitspflege" einwandfrei ersetzt werden. Die Schriftl.

beachtlich, in welchem Umfange das k. k. Eisenbahnministerium für seine im Kriegsdienste verletzten Bediensteten Fürsorge getroffen hat. Dem Vernehmen nach soll die Anstalt, die schon jetzt auch im Betriebsdienste verletzte Leute weitherzig aufnimmt, nach dem Krieg erhalten bleiben. Die Oberleitung hat ein im Ruhestand befindlicher technischer Sektionschef, dem als wichtigste unterstützende Helfer ein Hausarzt und für die eigene Anfertigung von Ersatzgliedern (Prothesen) ein orthopädischer Mechaniker (Bandageninspektor) zur Seite stehen, während größere chirurgische Eingriffe im benachbarten Kriegsspitale Grinzing erfolgen. Außer allen für die Behandlung nötigen Vorkehrungen ärztlicher Art kommen daselbst als Lehrmittel zur Anwendung: Schreibunterricht (für Einarmige), Maschinenschreibschule (und zwar an den gebräuchlichen, nicht an besonders konstruierten Maschinen), Telegraphendienst (für Einarmige mit besonderem Armersatz) und Stellwerksdienst, wofür im Hofe größere Anlagen sich befinden.

Von ganz besonderem Werte war es den Ausschußmitgliedern, auch die Möglichkeit zu erhalten, zwei österreichische Kriegsspitäler zu besichtigen, das in Baden (für 2000 Personen) und das in Grinzing (für 5100 Personen, aber auf 6000 Betten erweiterungsfähig). Hierüber ausführlich zu berichten, würde den Rahmen dieses Aufsatzes überschreiten. Es genügt, hervorzuheben, daß beide Kriegsspitäler Musteranstalten waren: wir lernten im Chefarzt des Kriegsspitals in Baden, Herrn Generalarzt Dr. Schuller, vielen bisher als gemütvoller Romanschriftsteller bekannt, einen hervorragenden Organisator und liebenswürdigen Menschen schätzen. Wir schieden von Grinzing mit den Gefühlen vollster Bewunderung seines genialen Oberleiters, des Oberstabsarztes Professor Dr. Durig, mit Eindrücken, die auch für den Rettungsdienst und den Sanitätsdienst bei den Eisenbahnen befruchtend und nachhaltig in uns wirken werden.

Von besonderem Interesse waren die uns vorgeführten, den Kriegszwecken dienenden Hilfeeinrichtungen auf den Bahnhöfen, hier insbesondere die des Ostbahnhofes, auf dem sich seinem Riesenverkehr (seit Juli 1915 25 Millionen durchbeförderte Militärpersonen!) entsprechend eine vom patriotischen Hilfsverein vom Roten Kreuze für Niederösterreich hergestellte Krankenhaltstation mit Nachtruhe (für 187 Personen) und eine wohlorganisierte Labestation befinden, durch die uns erklärend ihre Oberleiterin Frau Gräfin Kinsky liebenswürdigst führte. Dort trank ich einen den durchfahrenden Soldaten gebotenen Tee, der aus einem von der Wiener Firma Etty gelieferten Extrakt ohne jede Beigabe hergestellt wird und der von unübertroffenem Wohlgeschmack (Süßigkeit, leichtes Aracaroma) war.

Auf allen Bahnhöfen waren die Hofempfangszimmer für die Zwecke der Kriegsfürsorge verwendet.

Zwei Klagen traten uns im Meinungsaustausche mit den österreichischen Kollegen und den uns führenden Herren Verwaltungsbeamten vor die Augen: die große Personalknappheit, die auf der Südbahn bereits zur Verwendung von weiblichem Personal auch im Zugbegleitungsdienst geführt hat, und die durch den Krieg hervorgerufene hochgradige Abnutzung des Wagenparkes.

Mancherlei wertvolle Einblicke taten wir in Vorkehrungen auf dem Gebiete der Wohlfahrtspflege für die Eisenbahnbediensteten. Wir erfuhren, daß die österreichischen Eisenbahner weniger unter der Teuerung und Lebensmittelknappheit litten, als wir anzunehmen geneigt waren: die österreichische Verwaltung hat seit Jahren Lebensmittelmagazine, in denen große Nahrungsmittelvorräte (auch jetzt noch z. B. Reis) aufgespeichert sind, die den Bediensteten zu niederen Preisen abgegeben werden; Personalküchen — als Kriegseinrichtungen — bieten für 6 Heller einen Teller Suppe, für 8 Heller Kaffee, für Familienangehörige Milchkaffee und erhalten sich, von den Einrichtungsgegenständen abgesehen, durch Selbstbetrieb; Schuhwerkstätten, einer Betriebswerkstätte angegliedert, übernehmen allerdings unter nicht geringen Opfern für die Verwaltung, die Ausbesserung von Schuhwerk für gewisse Dienstgruppen; auf dem k. k. Eisenbahnministerium sind drei Zimmer der Gesellschaftsräume des Ministers als Speiseräume hergerichtet, in denen dem im Eisenbahnministerium tätigen Personal Mittags für 1,50 Kronen ein ausgiebiges und schmackhaftes Mittagsbrot geboten wird und ähnliches mehr.

So war es eine Fülle von wertvollen Eindrücken, die wir auf allen möglichen Teilgebieten unserer besonderen Berufspflichten in Wien sammeln konnten und die zweifellos den Heimatverwaltungen zugute kommen werden. Wenn etwas die Richtigkeit des getanen Schrittes, des Zusammenschlusses der mitteleuropäischen Eisenbahnärzte beweist, so ist es die große Bereicherung der Kenntnisse eines jeden Teilnehmers schon beim ersten Zusammentreten des Ausschusses, die Fülle der wertvollen Anregungen, die das viertägige Zusammenarbeiten von Sachverständigen ergab. Als Ort und Zeitpunkt der nächsten Tagung ist die zweite Hälfte des Monats Juni 1917 und Budapest ins Auge gefaßt.

Mit besonderer Dankbarkeit und Genugtuung empfand der Ausschuß, welche wesentliche Förderung bei seinen Arbeiten und Besichtigungen die österreichischen Eisenbahnbehörden ihm zu teil werden ließen, insbesondere aber begrüßte er es ehrerbietig dankend als verständnisvolle Würdigung seiner Bestrebungen, daß der Herr Eisenbahnminister Freiherr von Forster die Herren in seinen Arbeitsräumen begrüßte und sich dabei eingehend über den Gang der Verhandlungen unterrichtete. Möchten alle Hoffnungen sich erfüllen, die auf die Mitteleuropäische Bahnärzte-Vereinigung gesetzt werden!

Das neue Knorr-Führerbremsventil als Normalventil.

Wenn man von der Knorrbremse spricht, so denkt der Fachmann zunächst an das Knorr-Führerbremsventil, weil dieser Ausrüstungsteil die Mehrzahl der das System der Knorrbremse in ihrer bisherigen Gestalt kennzeichnenden Eigenheiten in sich verkörpert. Allein schon die äußere, im Grundriß viereckige Form, und die vertikale Lage des Bremshebels heben das Ventil wirksam von den gleichartigen Organen anderer Luftdruckbremssysteme ab. Dieser äußeren Verschiedenheit entsprechen aber auch weitgehende Abweichungen im inneren Bau und in der Wirkungsweise des Ventils selbst. Das Knorrbremsventil bisheriger Bauart bedeutete in vielen Punkten einen Fortschritt gegenüber dem Westinghouse-Ventil, mit dem es in erster Linie in Wettbewerb trat. Beweis dafür ist die Tatsache, daß die preußische Staatsbahnverwaltung sich nach längeren und eingehenden Prüfungen schon vor 10 Jahren zur Einführung der Knorrbremse mit ihrem Führerventil entschloß und dieses Bremssystem seither gleichberechtigt neben dem von Westinghouse verwendet. Nun setzt die Verwendung zweier gleichberechtigter Bremssysteme innerhalb einer Verwaltung, insbesondere zweier so grundverschiedener Führerbremsventile, wie die von Knorr und Westinghouse, voraus, daß sich die technischen Beamten mit beiden Bauarten der Ventile gründlich vertraut machen. Eine derartige gleichmäßige Ausbildung des Betriebspersonals ist aber praktisch kaum zu erreichen, da ein Teil der Mannschaft mehr mit dem einen, ein anderer mehr mit dem anderen Bremssystem zu arbeiten hat; daher hat sich die preußische Staatseisenbahnverwaltung schon seit längerer Zeit bestrebt, diesem Übelstande wirksam zu begegnen und eine Vereinheitlichung in dem Bau der Führerbremsventile herbeizuführen.

Als Ergebnis dieser Bestrebungen liegt nunmehr seit einiger Zeit ein neues Führerbremsventil mit Drehschieber vor, welches von der Knorrbremse Aktiengesellschaft, Berlin-Lichtenberg, nach den Anregungen des Königlichen Eisenbahn-Zentralamtes entworfen worden ist. Das neue Führerbremsventil ist als Normalventil gedacht, welches die beiden seitherigen Ventile von Westinghouse und Knorr ersetzen soll, und zwar dadurch, daß es diejenigen Besonderheiten beider Bauarten, die sich im Laufe der Jahre als wertvoll für den Betrieb erwiesen haben, in sich vereinigt. Vom Westinghouse-Ventil ist das Grundsätzliche

des unmittelbaren Auslasses der Ausgleichbehälterluft ins Freie bei Betriebsbremsungen, und von Knorr die für die Zugmaschine bei Vorspann gültige Mittelstellung übernommen worden. Dem Entwurf zu diesem Normalventil ist, um seine Einführung im In- und Auslande zu erleichtern, die Bedienungsweise des Westinghouse-Ventils, als des in den Kulturländern verbreitetsten, zugrunde gelegt worden. Aus diesem Grunde wurde daher auch wie bei Westinghouse die horizontale Schwingungsebene des Bremshebels und als Verteilungsorgan der Drehschieber gewählt, obgleich viele den in vertikaler Ebene schwingenden Hebel des bisherigen Knorrventils bevorzugen und der Flachschieber den Vorteil des leichteren Einschleifens und der gleichmäßigeren Abnutzung besitzt. Das neue Normalführerbremsventil ist demnach gekennzeichnet: in der Bauart durch den Drehschieber als Hauptverteilungsorgan, den Ausgleichschieber und die horizontale Lage der gesamten Ausgleichvorrichtung, in der Bedienung durch den horizontal zu bewegenden Bremshebel und in der Arbeitsweise durch die Überwachung des Leitungsauslaßkanals durch den Drehschieber und den Fortfall der direkten Speisung der Lokomotiv- und Tender-Bremszylinder mit Ausgleichbehälterluft.

Die Wirkungsweise des neuen Knorr-Normalführerbremsventils ist im einzelnen mit folgenden 6 Stellungen gegeben: Füll. und Lösestellung, Fahrtstellung, Mittelstellung, Abschlußstellung, Betriebsbremsstellung und Schnellbremsstellung.

Als besondere Vorzüge des neuen Normalführerbremsventils Bauart Knorr, gegenüber den beiden letzten Bauarten von Westinghouse und Knorr, sind besonders hervorzuheben:

1. Die Schieberrostfläche ist bequem zu bearbeiten, da sie am Gehäuse hinausladet, während sie bei Westinghouse versenkt angeordnet ist.

2. Das Auge des Ventilhebels ist geschlitzt und wird mit einer Klemmschraube auf dem Vierkant der Ventilspindel festgeklemmt. Diese Anordnung gestattet einen etwaigen im Betriebe sich einstellenden toten Gang des Hebels auf dem Vierkant durch Anziehen der Klemmschraube zu beseitigen.

3. Der Querschnitt der Füllöffnung im Schieber ist etwa 55 % größer als bei Westinghouse, und die Ausströmöffnung um etwa 55 % größer als der Freiluftkanal beim Knorrflachschieber-Ventil.

4. Die Kreisform der Füllöffnung im Schieber ermöglicht beim Übergang von Füll- in Fahrstellung eine allmähliche Drosselung der Luftzufuhr am Hauptluftbehälter, was bei langen Zügen erwünscht sein kann.

5. Daß in der Füllstellung der Ausgleichsbehälter nicht mit aufgeladen wird, sichert ein schnelleres Anlegen der Bremse, wenn der Führer unmittelbar nach vorangegangenem Lösen in die Bremsstellung zu gehen gezwungen ist. Bei Westinghouse wird daher in der Füllstellung der Ausgleichbehälter zugleich mit der Leitung, und zwar gleichfalls mit Hauptbehälterluft, geladen. Das kann aber in dem oben erwähnten Falle einer Bremsung unmittelbar nach vorangegangener Lösung eine Verzögerung der Bremswirkung herbeiführen, da der Ausgleichbehälter erst zum mindesten bis auf den Leitungsdruck entleert werden muß, ehe die Ausgleichvorrichtung in Tätigkeit tritt und Leitungsluft über den nunmehr geöffneten Leitungsauslaßkanal ins Freie austreten kann.

6. Die vom Knorrflachschieber übernommene Mittelstellung gestattet den Verzicht auf den betriebsgefährlichen Bremsventilhahn von Westinghouse. Der Hahn des neuen Knorrführerventils ist mit dem Bremsventilhahn nicht identisch, sondern hat lediglich den Zweck, bei Mängeln an Pumpe, Hauptbehälter oder Hauptbehälterleitung die Druckverluste zur Folge haben, ein Abklappen des Schiebers zu verhüten. Da er sonst im normalen Betriebe nicht bedient wird und ohne Schlüssel bleibt, besitzt er auch nicht die bekannten Nachteile des Bremsventilhahns, dagegen bietet er wie dieser die Möglichkeit einer Untersuchung des Schiebers und der Ausgleichvorrichtung, ohne die Gefahr des Verlustes der Hauptbehälterluft.

7. Das neue Knorr-Normalführerbremsventil enthält zwei Manometer, von denen das eine den Hauptbehälter- und das andere den Leitungsdruck anzeigt. Der zweite Druckmesser wird als Leitungs- und nicht als Ausgleichbehälter-Manometer, wie bei Westinghouse angeordnet, weil im letzteren Falle ein etwaiges Hängenbleiben des Ausgleichskolbens zu Täuschungen des Führers Veranlassung geben kann.

8. Die selbsttätige Sandstreuung bei Schnellbremsung wirkt auf eine Verkürzung des Bremsweges.

9. Der unmittelbare Auslaß der Ausgleichbehälterluft ins Freie bei Betriebsbremsungen bedingt zwar Hilfsbehälter und Funktionsventil (Steuerventil) an Lokomotive und Tender, beseitigt aber auf diese Weise jede Abhängigkeit der Bremswirkung am Wagenzuge von dem Kolbenhube des Lokomotiv- und Tenderbremszylinders.

Entwicklung des Eisenbahndirektionsbezirks Elberfeld seit der Neuordnung im Jahre 1895.

Im Anschluß an eine frühere Abhandlung des damaligen Regierungsassessors Waldeck über die „Entwicklung der Bergisch-Märkischen Eisenbahn“ im Archiv für Eisenbahnwesen (Jahrgang 1910, Heft 3—5) wird im Juli/Augustheft des laufenden Jahrgangs dieser Zeitschrift die Entwicklung des am 15. Oktober 1850 entstandenen Bezirks der „Königlichen Eisenbahndirektion Elberfeld“ vom 1. April 1895 bis zur Jetztzeit eingehend geschildert. Die Ausführungen geben in 14 Abschnitten ein anschauliches Bild von der in diesem Zeitraum eingetretenen Vermehrung des Personals, der Stationen, Stellwerksanlagen, Werkstätten, Dienst- und Mietwohngebäude für Bedienstete, vom Ausbau des Bahnnetzes, der Fernsprechanlagen und der Wohlfahrtseinrichtungen, von der Zunahme der Betriebsmittel und der Zugleistungen, von den steigenden Betriebsergebnissen usw. Wegen der infolge des Krieges veränderten Verhältnisse wurde bei den meisten Abschnitten mit den Ergebnissen des Jahres 1913 abgeschlossen. Der in vieler Hinsicht bemerkenswerten Arbeit entnehmen wir folgende Einzelheiten.

Nach der Neuordnung der preußischen Staatsbahnverwaltung betrug im Rechnungsjahr 1895 die Zahl der Bediensteten des Bezirks Elberfeld insgesamt 13 449, im Rechnungsjahr 1913 waren im ganzen 31 542 beschäftigt. Die im Jahre 1895 vorhandenen 125 km Fernsprechdoppelleitungen und 75 Sprechstellen sind seitdem auf 4300 km Leitungen und 4000 Sprechstellen angewachsen, an Reichsfernsprechstellen waren im Jahre 1915 285 (gegen 52 i. J. 1895) vorhanden. Getrennt von dem allgemeinen Fernsprechnetz sind die Streckenfernsprecher für den Zugnachrichtendienst aufgestellt, deren es 1915 720 mit 950 km Doppelleitung gab. An Bauausgaben im Rahmen des Etats sowie aus Anleihemitteln sind in der Berichtszeit im ganzen rund 388 Millionen Mark für den Bezirk aufgewendet worden, das sind etwa zwei Drittel des gesamten von der vormaligen Privatbahn in mehr als 30 Jahren für die Herstellung des gesamten Bahnnetzes aufgewendeten Anlagekapitals. Ende 1913 betrug die Zahl der Stationen des Bezirks 372 gegen 264 in 1895. An Empfangsgebäuden wurden seit der Neuordnung 101 Neubauten und 32 Um- und Erweiterungsbauten, ferner 12 größere Güterabfertigungen mit zugehörigen Güterschuppen ausgeführt. Im Jahre 1895 waren zur Sicherung des Zugverkehrs im Direktionsbezirk Elberfeld 198 mechanische Stellwerke mit 1900 Weichen- und 790 Signalhebeln vorhanden, im Jahre 1915 waren es 582 mit 7537 Weichen- und 2677 Signalhebeln, daneben gab es noch elektrische und Druckluftstellwerke mit 1914 Weichen-, 674 Fahrstraßen- und 437 Signalhebeln sowie 40 Preßgasanlagen an Vorsignalen. Die Zahl der Lokomotiven und Triebwagen des Bezirks ist in der Berichtszeit von 671 auf 1247, der Personenwagen von 1131 auf 2564 Stück gestiegen, die Zugleistungen haben sich von 6,55 auf 17,50 Millionen Zugkilometer in Güterzügen erhöht und die Zahl der beförderten Gütertonnen ist von 17,834 auf 43,457 Millionen gewachsen. Gleichzeitig ist bei den Gesamteinnahmen eine Steigerung von 72,033 auf 132,147 Millionen, bei den gesamten Betriebsausgaben eine solche von 29,411 auf 101,077 Millionen Mark eingetreten.

Zu Zwecken der Wohnungsfürsorge für Beamte und Arbeiter des Bezirks wurden insgesamt rd. 3,5 Millionen Mark bereitgestellt. Hierfür sind im ganzen 171 Gebäude mit 136 Wohnungen für mittlere und 492 Wohnungen für untere Bedienstete zur Ausführung gelangt. Zu jeder der letzteren gehört eine Fläche Gartenland zum Anbau von Gemüsen und Kartoffeln. Die Wohlfahrtseinrichtungen für das Personal des Bezirks hatten sich besonders im Laufe des letzten Jahrzehnts einer außerordentlichen Entwicklung zu erfreuen.

Zum Schluß werden einige Einzelheiten über den Erweiterungsbau des Hauptverwaltungsgebäudes der Direktion in Elberfeld mitgeteilt. Das in den Jahren 1871 bis 1875 erbaute Gebäude bot für 10 Direktionsmitglieder und 363 Beamte reichlich Platz. Bis zum Jahre 1913 ist die Zahl der im Verwaltungsgebäude tätigen Personen auf 723, also auf das Doppelte gestiegen. Dem Raummangel konnte nur eine duchgreifende Umgestaltung abhelfen, sie erfolgte in Gestalt eines umfassenden Anbaues, der in U-Form an der Nord-, West- und Südseite einen geräumigen breiten Hof umschließt. Über einer bebauten Grundfläche von rund 1400 qm erhebt sich der neue Gebäudeteil in 5 Geschossen mit rund 27 000 cbm umbauten Raumes. Die Baukosten haben 515 000 ℳ betragen. Der Zuwachs an Diensträumen war bedeutend. In dem 3 m hohen, mit großen, bis unter die Decke reichenden Fenstern belichteten Unter-

geschoß erhielt die Fahrkartendruckerei ihren Platz; sie umfaßt einen 240 qm großen Maschinensaal und 6 Diensträume. Außerdem sind noch 85 neue Geschäftszimmer vorhanden.

„Durch die Freilegung des Baugeländes ließ sich vor der westlichen Hauptfront des neuen Gebäudeteiles ein Platz für Anlagen schaffen, der in Verbindung mit der von der Stadtverwaltung geplanten Verbreiterung der Bahnhofstraße ihrem schmalsten Teil, am Bökel, erheblichen Gewinn an Raum, Licht und Luft brachte. Sie wirkt auch in städtebaulichem Sinne vorteilhaft, indem sie das Hauptverwaltungsgebäude nach Westen und Süden freilegte und neue Straßenbilder mit dem Ausblick auf die erst seither im Zusammenhange sichtbaren Anlagen des Hauptbahnhofes mit dem anschließenden Vorplatz eröffnete. Über den neuen Vorgarten von Westen her wurde der Zugang angeordnet, der zu einem stattlichen, in würdiger Bauweise ausgebildeten Treppenhause führt. Es enthält einen geräumigen Hausflur, an den sich eine dreiarmige Treppe anschließt. Mit seinem breiten Halbrund tritt es in den neuen Lichthof vor. Um den Aufbau ringsum in ganzer Höhe sichtbar zu erhalten, wurde der Umwährung ein Gitterwerk von geringer Höhe gegeben. Die breiten Flächen neben dem Verbindungswege sollen Grünanlagen schmücken. So ist hier ein freundliches Straßenbild geschaffen, welchem der rollende Zugverkehr einen lebendigen wechselvollen Hintergrund gibt; zugleich ein Beispiel, wie die Einbeziehung der Bahnanlagen in das Stadtbild städtebauliche Schönheitswerte in neuzeitlichem Sinne zu schaffen vermag."

Nachrichten.

Deutschland.

— **Verwägung von Fabrikkartoffeln.** Nach einem Erlaß des preußischen Eisenbahnministers vom 10. d. M. ist nichts dagegen einzuwenden, daß bei Fabrikkartoffeln zur Feststellung des Gewichts auch die Verwägung auf den eigenen Wagen der Fabriken durch ihre auf das Eisenbahninteresse verpflichteten Angestellten zugelassen wird. Die Lieferungsbedingungen der Reichskartoffelstelle für Kartoffeln schließen ein solches Verfahren nicht aus. Die Reichskartoffelstelle ist vom Herrn Minister mit dem Ersuchen verständigt worden, die Provinzialkartoffelstellen zu unterrichten.

— **Versuchszug für den elektrischen Betrieb auf den Berliner Stadt-, Ring- und Vorortbahnen.** Über einen von der Allgemeinen Elektrizitätsgesellschaft kurz vor Kriegsausbruch ausgerüsteten elektrischen Versuchszug, der nach einer Reihe von Probefahrten auf der mit einphasigem Wechselstrom von 15 000 Volt, 16⅔ Perioden betriebenen Strecke Dessau-Bitterfeld nunmehr auf den mit gleicher Stromart und Spannung gespeisten schlesischen Gebirgsstrecken in den fahrplanmäßigen Betrieb eingestellt wurde, wird im Juliheft der „B. E. W.-Mitteilungen" berichtet: Der Zug besteht aus 12 Stadtbahnwagen sowie je einem Triebgestell an seinen beiden Enden und wird von dem an der Spitze befindlichen Wagen aus gesteuert. Besondere Einrichtungen gestatten die Teilung des Zuges in zwei selbständige Hälften. Jedes der beiden zweiachsigen zweigekuppelten Triebgestelle trägt mit Ausnahme der Hochspannungsapparate und des Fahrschalters alle für die Fortbewegung des Zuges notwendigen Einrichtungen, den Leistungstransformator, die elektromagnetisch betätigten Schalter, einige Hilfsapparate und einen kompensierten Serienmotor von 600 PS. Stundenleistung, der mittels Zahnräder auf eine zwischen den beiden Achsen gelagerte Blindwelle arbeitet, die wiederum mittels Kuppelstangen die Achsen antreibt. Die den Triebgestellen benachbarten Führerstandswagen sind mit je zwei Scherenstromabnehmern, einem Hochspannungsölschalter und Fahrschalter, sowie den sonstigen vom Führer zu bedienenden Nebenapparaten ausgerüstet. Letztere und die Fahrschalter sind auch in den beiden an der Trennstelle des Zuges laufenden Führerstandsmittelwagen, von denen aus die Halbzüge bei Rückwärtsfahrt gesteuert werden, angeordnet. Diese Wagen tragen außerdem Einrichtungen zur Versorgung jedes Halbzuges mit Strom für die elektrische Heizungsanlage, nämlich im wesentlichen je einen Stromabnehmer, Ölschalter, Heiztransformator und elektromagnetisch betätigten Schalter mit dem zugehörigen Schalter für die Temperaturregelung. Der Strom für die Beleuchtung jeder Zughälfte wird dem Leistungstransformator des zugehörigen Triebgestelles entnommen. Während jeder Halbzug seine eigenen Heizungs- und Beleuchtungsleitungen hat, sind die Steuerleitungen durch den ganzen Zug geführt und überbrücken die Trennstelle mittels zweier lösbarer Kabelkupplungen.

Der Zug, der eine Höchstgeschwindigkeit von 60 km in der Stunde erreichen kann, faßt bequem 600 Personen und wiegt voll besetzt rd. 290 t; hiervon entfallen auf jedes der beiden Triebgestelle etwa 34 t.

— **Hauptversammlung der Arbeiterpensionskasse der preußisch-hessischen Staatsbahnen.** Die infolge des Gesetzes betreffend Renten in der Invalidenversicherung vom 12. Juni d. J. eingetretenen Änderungen in den Leistungen der Arbeiterpensionskasse hatten die Einberufung der ordentlichen Hauptversammlung noch in diesen Jahre erforderlich gemacht. Sie hat am 21. und 22. v. M. im großen Saale des Architektenhauses zu Berlin, Wilhelmstraße 92/93, stattgefunden. Die wesentlichen Verbesserungen der Kassenleistungen, über die bei dieser Gelegenheit beraten wurde, sind in Nr. 72, S. 828 dieser Zeitung bereits angedeutet worden. Die Verhandlungen nahmen, wie die „Eisenbahn" berichtet, einen durchaus würdigen Verlauf und lieferten wie in früheren Jahren den Beweis, welches gute Verhältnis zwischen der preußischen Staatsbahnverwaltung und ihren Arbeitern besteht. Am Schlusse der Verhandlungen gab der Vertreter des preußischen Eisenbahnministers, Geheimer Regierungsrat Dr. Seydel, seiner Genugtuung über den günstigen Verlauf der Hauptversammlung Ausdruck, die in schwerer Zeit und unter schwierigen Verhältnissen habe abgehalten werden müssen, und sprach die Hoffnung aus, daß der treffliche Geist, der unter den Arbeitervertretern zutage getreten sei, die gesamte Arbeiterschaft beseelen und sie befähigen möge, in dem gegenwärtigen Weltkriege bis zu einem dauerhaften und ehrenvollen Frieden durchzuhalten. Im Namen der Arbeitervertreter stattete hierauf der Vorsitzende des Berlin-Trierer Verbandes, Vorschlosser und Reichstagsabgeordneter Ickler dem Herrn Minister aufrichtigen Dank ab für alles, was er auch diesmal wiederum für die Arbeiterschaft getan habe. Weiterhin gab er der Hoffnung Ausdruck, daß bei der nächsten Zusammenkunft im Jahre 1919 der Weltkrieg längst beendet sein und sich Deutschland wieder des Friedens erfreuen werde. Dies müsse indes ein ruhmvoller und auf lange Jahre gesicherter Frieden werden, denn dahin gehe die allgemeine Überzeugung, ein schwächlicher Frieden, so schwer er alle Deutschen treffen würde, müßte doch den Arbeitern den größten Schaden bringen. Gelinge es England, wie es seine Absicht sei, Deutschland in seiner fortschreitenden volkswirtschaftlichen Entwicklung niederzuhalten, so müßte der Arbeiter jede Hoffnung aufgeben, jemals noch auf eine höhere kulturelle Stufe zu gelangen. Darum wolle der deutsche Arbeiter hinter niemandem zurückstehen, er sei zu jedem Opfer für das zu erreichende Ziel bereit: „bis zum letzten Blutstropfen und bis zum letzten Groschen!" Die Ansprache schloß mit einem begeistert aufgenommenen Kaiserhoch.

— **Liegnitz-Rawitscher Eisenbahn.** Nach dem Geschäftsbericht hat die Gesellschaft für das Betriebsjahr 1915/16 infolge des Krieges eine weitere Mindereinnahme zu verzeichnen. Erfreulicherweise hat der sehr rege Personenverkehr, welcher eine Mehreinnahme gegen das Vorjahr aufweist, dazu beigetragen, daß der Ausfall im Güterverkehr etwas ausgeglichen wurde. Die Mindereinnahme im Güterverkehr ist hauptsächlich auf den Wegfall des Durchgangsgüterverkehrs aus dem früheren russisch-polnischen Gebiet und auf die ausgebliebene Verfrachtung von Rohzucker nach dem Steinauer Oderhafen zurückzuführen. Auch sind geringere Einnahmen durch den Anschluß an die von der preußisch-hessischen Staatsbahnverwaltung eingeführten Kriegsausnahmetarife sowie bei den umfangreichen Beförderungen von Getreidesendungen nach dem Militärtarif eingetreten. Zur Verbesserung der Lage des Unternehmens besteht daher die Absicht, im Laufe des neuen Geschäftsjahres eine allgemeine Tariferhöhung durchzuführen. Es betrugen die Einnahmen aus dem Personenverkehr 315 524 ℳ (280 293 ℳ i. V.), aus dem Güterverkehr 649 844 ℳ (758 277 ℳ), aus sonstigen Quellen 45 392 ℳ (65 178 ℳ), zusammen 1 010 760 Mark (1 103 749 ℳ). Verausgabt wurden 716 469 ℳ (808 921 Mark), so daß 294 264 ℳ (321 342 ℳ) verfügbar sind. Nach Abzug der Eisenbahnsteuer, Auffüllung der Reservefonds, Verzinsung und Tilgung der Anleihen usw. sowie nach Hinzutritt des Zuschusses zum Erneuerungsfonds, der Einnahme an besonderen Zinsen und des Zuschusses an Garantieleistung verbleibt ein Betrag von 348 347 ℳ (347 500 ℳ), aus dem wie im Vorjahr 4½ % Zinsen auf die Aktien Lit. A, und 3½ % auf die Aktien Lit. B verteilt werden sollen.

— **Oberrheinische Eisenbahn.** Bei dieser Gesellschaft hat das am 31. März 1916 abgelaufene Geschäftsjahr einen Betriebsüberschuß von 780 489 ℳ (896 231 ℳ) ergeben. Dazu kommen noch 166 568 ℳ (170 073 ℳ) Zinseneinnahme und 178 191 ℳ

(28 730 ℳ) Gewinnvortrag; andererseits forderten Zinsen, Verwaltungskosten, Steuern, Rücklagen usw. 905 890 ℳ (854 275 ℳ). Nach Abzug dieser Kosten, zu denen im Vorjahre noch eine Zuweisung von 7993 ℳ zum gesetzlichen Reservefonds hinzukam, ergibt sich ein Gewinn von 219 258 ℳ (232 766 ℳ). Hiervon wurden für Unterstützungen der Familien der zum Heeresdienste einberufenen Beamten und Arbeiter im Vorjahre 100 604 ℳ (54 575 ℳ) aufgewendet und unter Unkosten verbucht. Entsprechend den Vorschlägen der Verwaltung beschloß die Generalversammlung mit Rücksicht auf die politischen Verhältnisse den gesamten Reingewinn von 118 624 ℳ (i. V. 178 190 ℳ) auf neue Rechnung wie im Vorjahre vorzutragen. Das Aktienkapital der Gesellschaft beträgt jetzt 10 Millionen Mark (i. V. 9,6 Millionen).

— **Paulinenaue-Neu-Ruppiner Eisenbahn.** Im Betriebsjahre 1915/16 wurden 155 211 Personen gegen 165 953 i. V. befördert. Die Gesamteinnahme aus dem Personen- und Gepäckverkehr betrug 95 213 ℳ gegen 96 535 ℳ im Vorjahre. Im Güterverkehr wurden 126 373 t gegen 135 390 t im Vorjahre befördert und dafür 142 802 ℳ gegen 152 804 ℳ vereinnahmt. Einschließlich Übertrag aus dem Vorjahre von 14 355 ℳ (i. V. 20 583 ℳ) stellen sich die Betriebseinnahmen auf insgesamt 262 029 ℳ (i. V. 288 750 ℳ) und der Überschuß auf 65 893 ℳ (i. V. 94 033 ℳ). Nach Verrechnung der verschiedenen Fonds ergibt sich ein verfügbarer Überschuß von 87 791 ℳ (i. V. 106 203 ℳ), aus dem vorgeschlagen wird, wie im Vorjahre je 4 % Dividende auf die Stammaktien und auf die Prioritäts-Stammaktien zu zahlen und auf das folgende Jahr 792 ℳ (i. V. 14 355 ℳ) vorzutragen. (Im Vorjahr wurden noch 3564 ℳ in den Tilgungsfonds gelegt und 2533 ℳ Gewinnanteile gezahlt.)

— **Die Arbeiten am Spreetunnel der AEG.-Bahn** Berlin (Gesundbrunnen)-Neukölln sind in den letzten Monaten rüstig fortgeschritten. Nachdem schon vor längerer Zeit die Erdarbeiten in den Rampenstrecken und unter dem Spreebett beendet worden sind, ist nunmehr auch auf der ganzen Länge die starke Betonsohle eingebracht worden. Mit der Aufstellung der Seitenwände ist begonnen und auf den Rampenstrecken sogar bereits ein Teil der Decke eingebaut worden, so daß dort der Tunnel vollständig fertiggestellt ist. Auch auf den übrigen im Bau begriffenen Strecken der Schnellbahn sind die Arbeiten weiter gut fortgeschritten. Die Strecke in der Brunnenstraße zwischen der Gustav-Meyer-Allee und der Invalidenstraße ist bis auf den Bahnhof Bernauerstraße fertiggestellt. Auf diesem Bahnhofe werden zurzeit die aus Syenit bestehenden Mittelsäulen aufgestellt und die Decke eingebaut. Die Unterfahrung der Ecke Münz- und Kaiser-Wilhelm-Straße wird voraussichtlich bald beendet sein. Mit den Arbeiten zur Unterfahrung der Stadtbahn und der Zentralmarkthalle wird in Kürze begonnen werden können. In der Dresdener Straße und auf dem Bahnhof Oranienplatz sind gleichfalls die Erdarbeiten vollständig beendet, die Betonsohle eingebracht und mit der Herstellung der Seitenwände begonnen worden.

— **Lehrwerkstatt für Kriegsbeschädigte in Chemnitz.** Um die Ziele der Kriegsbeschädigten-Fürsorge auch für ihren Teil nach Möglichkeit zu fördern, richtet die sächsische Staatseisenbahnverwaltung eine Lehrwerkstatt für Kriegsbeschädigte in Chemnitz ein, die der dortigen Eisenbahn-Wagenwerkstatt angegliedert wird. In Durchführung des wichtigsten Grundsatzes der heutigen Kriegsbeschädigten-Fürsorge, die Invaliden soweit als nur irgend angängig ihrem bisherigen Berufe zu erhalten, ist die Lehrwerkstatt dazu bestimmt, kriegsbeschädigte Handwerker, die infolge der Verletzung oder Erkrankung nicht ohne weiteres zur Ausübung ihrer früheren oder einer ähnlichen Beschäftigung mehr imstande sind, durch geeignete Übungen an Maschinen und Geräten hierfür wieder tüchtig zu machen. In der Lehrwerkstatt werden alle bei der Eisenbahn vorkommenden Handwerksberufe betrieben, sodaß Handwerker aller dieser Berufe (Schlosser, Schmiede, Klempner, Dreher, Lackierer, Holzarbeiter, Sattler und Polsterer) aufgenommen werden können. Zur Teilnahme sind zugelassen solche Kriegsbeschädigte, die bis zu ihrem Eintritt in das Heer bereits im sächsischen Staatseisenbahndienste gestanden haben; inwieweit ausnahmsweise kriegsbeschädigte Söhne von Eisenbahnern, die früher nicht bei der Bahn beschäftigt gewesen sind, aufgenommen werden können, unterliegt im einzelnen Falle der Entschließung der Verwaltung. Voraussetzung für die Zulassung ist ferner die vorherige Entlassung aus der militärischen Heilbehandlung und dem Heeresdienste. Den Teilnehmern wird neben ihren militärischen Bezügen und ohne Rücksicht auf deren Höhe bahnseits eine Unterstützung von 3 ℳ täglich als Beitrag zu den Kosten für Wohnung und Verpflegung gewährt. Auch vermittelt die Verwaltung auf Wunsch gern billige Unterkunft in der Nähe der Werkstätten und preiswertes Mittagessen. Die Leitung des Lehrgangs ist dem Vorstande der Wagenabteilung des Werkstättenamtes Chemnitz, Baurat Heinig, übertragen. Die ärztliche Fürsorge und Beratung erfolgt durch einen Chemnitzer Bahnarzt. Die unmittelbare technische Aufsicht und Anleitung liegt in den Händen von Werkmeistern und Werkführern. Die Höchstzahl der Teilnehmer ist auf 50 festgesetzt. Anmeldungen können sofort erfolgen und sind unmittelbar an Herrn Baurat Heinig in Chemnitz zu richten, der auch etwa gewünschte nähere Auskunft erteilt.

— **Zur Aufhebung des „Rats der Verkehrsanstalten" in Württemberg.** Zu dieser bereits in Nr. 81, S. 929 d. Ztg. gemeldeten Aufhebung bemerken wir zur Vermeidung von Irrtümern noch, daß der aufgehobene „Rat der Verkehrsanstalten" nicht zu verwechseln ist mit dem „Beirat der Verkehrsanstalten", der aus Vertretern der am Verkehr hauptsächlich beteiligten Bevölkerungskreise besteht und von der Aufhebung des „Rats der Verkehrsanstalten" nicht berührt wird.

— **Verlängerung des Kohlensyndikats.** Nachdem in der Versammlung der Zechenbesitzer des rheinisch-westfälischen Kohlensyndikats zu Essen vom 14. d. M. die Ansprüche einiger Zechen auf Erhöhung der Beteiligung bewilligt worden waren, erfolgte die Verständigung über die Erneuerung des Syndikats einstimmig. Das rheinisch-westfälische Kohlensyndikat ist demnach bis zum 31. März 1922 verlängert worden.

— **Verein für Eisenbahnkunde.** In der Sitzung, die am 10. Oktober d. J. stattfand, sprach der verkehrstechnische Oberbeamte des Verbandes Groß-Berlin, Professor Giese, über das Thema „Wie erschließen wir die Außenbezirke von Groß-Berlin?" Die Erwägung, daß man sich infolge der durch den Krieg beschränkten Finanzkraft der Gemeinden in dem Bau von Schnellbahnen Beschränkungen werde auferlegen müssen, hat den Vortragenden veranlaßt, zu prüfen, ob nicht wenigstens in den Außenbezirken von Groß-Berlin erheblich billigere Bahnanlagen Verwendung finden können. Da der Verkehrswert der Bahnen hauptsächlich durch die Reisegeschwindigkeit bestimmt wird, so hat der Vortragende für die Schnellbahnen und Straßenbahnen diejenigen Größen untersucht, die auf die Reisegeschwindigkeit von Einfluß sind, d. s. die bauliche Anlage, Haltestellenabstände, Haltestellenaufenthalte, Höchstgeschwindigkeiten, Anfahrbeschleunigung und Bremsverzögerung.

Für die Berliner Hochbahn beträgt der Haltestellenaufenthalt 17 Sekunden, die Anfahrbeschleunigung 0.55 m/Sek.² und die Bremsverzögerung 0.95 m/Sek.². Die Höchstgeschwindigkeit ist auf 50 km/Std. festgesetzt, jedoch wird im Durchschnitt zwischen den einzelnen Stationen nur eine Höchstgeschwindigkeit von 39.3 km/Std. erreicht. Mit Hilfe dieser Größen wurde eine Kurve errechnet, die für ein Bahnnetz nach der baulichen und betrieblichen Anlage der Berliner Hochbahn für jeden Haltestellenabstand ohne weiteres die Reisegeschwindigkeit ergibt, die z. B. für den mittleren Haltestellenabstand von 769 m 24.9 km/Std. beträgt.

Ähnlich wurden für die Straßenbahnen ein mittlerer Haltestellenabstand von 297 m, Haltestellenaufenthalte von 7—10 Sekunden, eine Anfahrbeschleunigung von 0.60 m/Sek.² und eine Bremsverzögerung von 1.0 m/Sek.² festgestellt. Die fahrplanmäßige Reisegeschwindigkeit wurde danach auf der Strecken mit 16, 20, 25 und 30 m/Std. Höchstgeschwindigkeit zu 10.6, 13.8, 16.1 und 20.5 — im Durchschnitt aller Strecken zu 14.1 — km/Std. errechnet. In den Außenbezirken wird aber tatsächlich, wie auch durch 377 Beobachtungen festgestellt worden ist, um 15 — 23% schneller gefahren, um die in der Innenstadt eingetretenen Verspätungen wieder einzuholen. Besondere Untersuchungen und Beobachtungen wurden noch auf den Strecken mit besonderen Bahnkörper vorgenommen, auf denen tatsächlich mit einer Reisegeschwindigkeit von 22.7 km/Std. (bei 30 km/Std. Höchstgeschwindigkeit) gefahren wird.

Aus diesen Ergebnissen zog der Vortragende den Schluß, daß eine verbesserte Straßenanlage sehr wohl in der Lage ist in den Außenbezirken mit der Schnellbahn erfolgreich in Wettbewerb zu treten. Für diese Zwischenstufe zwischen der Schnellbahn und Straßenbahn, die der Vortragende S c h n e l l s t r a ß e n b a h n nannte, wird die Anlage eines 9 m breiten besonderen Bahnkörpers in der Mitte der Hauptverbindungsstraßen empfohlen; die Überwege sind möglichst an den Haltestellen anzuordnen, die durchschnittlich 500 m auseinander liegen. Dazwischen sind gegebenenfalls Fußgängerüber- und Unterführungen herzustellen. Zuweilen wird man auch die Kreuzung der Schnellstraßenbahn mit einer wichtigen Verkehrsstraße durch eine Über- oder Unterführung ersetzen. Für den Haltestellenaufenthalt seien 7 Sekunden, für die Anfahrbeschleunigung bei Kuppelung mehrerer Triebwagen 0.75 und für die Bremsverzögerung 1.1 Meter-Sekunden² anzunehmen. Als Höchstgeschwindigkeit seien 35 km/Std. zuzulassen. Für die Reisegeschwindigkeit ergibt sich alsdann eine Kurve die für Haltestellenabstände unter 665 m eine höhere Reisegeschwindigkeit als die Berliner Hochbahn aufweist. Im Mittel ist die Reisegeschwindigkeit der Schnellbahnstraßen zu 22.5

m/Std. anzunehmen, also im Vergleich zur Schnellbahn erhältnismäßig sehr günstig, wenn man berücksichtigt, aß die Baukosten der Schnellbahnstraßenbahn nur etwa 10% ner Einschnittbahn, 3—4 % einer Hochbahn und 0.8—0,2% einer ntergrundbahn betragen und die Betriebskosten wegen Fehlens glicher Stationsbedienung erheblich geringer werden als bei en Schnellbahnen.

Da die Schnellstraßenbahn nur in den Außenbezirken angelegt erden kann, so wird man sie in günstigster Weise an die chnellbahnen anschließen müssen. Zwischen der Schnellstraßenahn und Schnellbahn sind Übergangstarife einzuführen.

Zweckmäßig wird man in den Außenbezirken so vorgehen, aß die Straßen im Bebauungsplan in der Weise ausgewiesen erden, daß sie später ohne weiteres eine Schnellbahn aufehmen können, daß man aber zunächst nur eine Schnellstraßenahn anlegt, um sie erst später, wenn das Gemeindegebiet ausebaut und die Gemeinde wohlhabend geworden ist, dem stärkeren Verkehr entsprechend durch Beseitigung aller Straßenüberänge in eine Schnellbahn umzuwandeln. Bei einer solchen Verehrspolitik wird man — zumal bei dem zeitgemäßen Bestreben, ie ungesunde dichte Besiedelung herabzusetzen — der Wirtchaftlichkeit der Bahnunternehmen auch bei Erschließungsahnen eher Rechnung tragen können, als wenn man sich — ie zurzeit nur in den beiden Grenzwerten — der vollkommenten Bahnanlage, der Schnellbahn und der verhältnismäßig recht nvollkommenen, der Straßenbahn, bewegt.

— **Hannoversche Waggonfabrik, A.-G in Linden.** In der außerordentlichen Hauptversammlung, in der ein Aktienkapital on 1 917 000 *M* vertreten war, führte die Verwaltung zur Begründung der beantragten Kapitalserhöhung um 1,25 auf 3,75 Mill. *M* aus, daß in erster Linie, obgleich man in der jetzigen Zeit des Krieges mit derartigen Maßnahmen sehr zurückhaltend ein müsse, der riesige Umsatz des Unternehmens, der mehr ls das Fünffache des Aktienkapitals betrage, zu dem Antrage eführt habe. Neben der außerordenlich hohen Beschäftigung m Wagenbau sei ein neuer Zweig aufgenommen. Die große Beschäftigung im Wagenbau und die Aufnahme eines neuen Erwerbszweiges hätten es erforderlich gemacht, für den Erwerb von Grundstücken 400 000 *M* aufzuwenden. Ferner habe man ür drei große Hallen mit Einrichtungen 500 000 *M*, für machielle Einrichtungen 240 000 *M* und für weitern Grundstücksrwerb 500 000 *M* gebraucht. Der Kaufpreis für die Grundstücke könne nach und nach abgetragen werden. Diese Aufwendungen ließen sich nicht aus dem Betrieb bestreiten. Man ei deshalb trotz der Kriegszeit mit dem Antrage auf Kapitalserhöhung an die Aktionäre herangetreten, um den neuen Erwerbszweig mit dem Kapital auszustatten. Ferner seien größere Aufwendungen für eine Verstärkung des Lagers zu machen. Um dem Zustand des Unternehmens Rechnung zu tragen, wolle man die neuen Aktien nicht zum Nennwert anbieten, sondern es sollten durch das Aufgeld die Rücklagen gestärkt werden. Auf Anfrage teilte die Verwaltung weiter mit, daß die außerordentlich starke Beschäftigung bis in das nächste Jahr dem Unternehmen reichlich Arbeit gebe. Es lägen Millionen an Aufträgen vor. Über die für das laufende Geschäftsjahr zu zahlende Dividende lasse sich noch nichts sagen, im Vorjahr seien 25 % gezahlt worden und auch mit dem Ergebnis des laufenden Geschäftsjahres würden die Aktionäre zufrieden sein. Man habe die bisherigen Schwierigkeiten in der Beschaffung von Betriebsstoffen und auch die Arbeiterschwierigkeiten überwunden und werde sie auch wohl fernerhin überwinden. Aus dem Verbande der Wagenfabriken sei die Gesellschaft ausgetreten, da man darin das Heil nicht erblickt habe, doch sei man einem Verbande der Wagenfabriken, der für das Auslandsgeschäft in Frage komme, beigetreten. Die Kapitalserhöhung wurde einstimmig beschlossen. Die Ausgabe der neuen Aktien erfolgt zum Kurse von 175 % im Verhältnis von einer neuen zu zwei alten Aktien. Die neuen Aktien sind vom 1. Oktober 1916 an dividendenberechtigt.

— **Eisenbahner-Kleintierzucht.** Der Verband der Kleintier-Züchter im Direktionsbezirk Frankfurt (Main) hat seit Ende des letzten Jahres durch die besondere Förderung und Fürsorge, welche ihm die Königliche Eisenbahndirektion angedeihen läßt, gewaltige Fortschritte erzielt: So ist die Zahl der Ziegenzüchter von rund 2000 in 1914 auf 4400 in 1915 und auf 6300 seit 1915 gestiegen, mit einer Anzahl von rund 11 600 Ziegen; die Zahl der Kaninchenzüchter von rund 3000 in 1914/15 auf über 6600 seit 1915 mit mehr als 54 000 Stück. Die Bienenzüchter haben sich von 400 in 1914 auf jetzt 665 vermehrt, die ganz neu gegründeten Geflügelzuchtvereine umfassen bereits 1100 Züchter mit über 11 000 Tieren. Damit betreiben rund 15 000 Bedienstete oder etwa die Hälfte des gesamten Personals im Direktionsbezirk die Kleintierzucht. Die Erkenntnis von der wirtschaftlichen Bedeutung der Tierzucht für die Lebenshaltung, besonders in jetziger Zeit, und die Überzeugung der Notwendigkeit und Förderung durch erfahrenen Rat und Beistand hat die Bediensteten dabei mehr als zuvor in Zuchtvereinen zusammengeführt, die vor allem mit ihren Tierschauen und Preisverteilungen ein reges und kraftvolles Leben zeigen. Damit stieg die Zahl der Vereine von 16 im Vorjahre mit 800 Mitgliedern auf 33 mit über 2500 Mitgliedern.

— **Beiträge der Eisenbahnbediensteten zu den deutschen Kriegsanleihen.** Auf Anregung der Reichsbank soll festgestellt werden, in wieweit die einzelnen Erwerbs- und Berufskreise zu den Erfolgen der deutschen Kriegsanleihen beigetragen haben. Dieser Anregung entsprechend richtet die „Eisenbahn" an ihre Leser die Bitte, ihr die Unterlagen für eine solche Statistik, aus der die bei den bisherigen fünf Reichsanleihen in Eisenbahnerkreisen geleisteten Einzelzeichnungen hervorgehen, beschaffen zu helfen. Hierzu genügt eine unterschriftslose Mitteilung mittels Postkarte, auf der für jede der Kriegsanleihen die Anzahl der Zeichner und die Summe der gezeichneten Beträge verzeichnet sind. Zwecks Herabminderung der Portoausgaben für die Mitteilenden und der auf die Sammlung, Sichtung und Zusammenstellung des statistischen Materials entfallenden Arbeit erscheint es zweckmäßig, daß Vereine aller Art, Dienststellen usw. oder auch nur mehrere befreundete Eisenbahnbedienstete unter sich die Angaben sammmeln und deren Ergebnis summarisch mitteilen. Je größer der Kreis der Personen, die gemeinsame Mitteilung machen, umso geringer die Ausgabe für Porto und umso leichter die Arbeit bei der Zusammenstellung! Das Ergebnis dieser Statistik soll seinerzeit in der „Eisenbahn" veröffentlicht werden.

— **Kriegsauszeichnungen.** 1. Mit dem Eisernen Kreuz I. Klasse wurde der Regierungsassessor Dr. jur. Esser in Cöln ausgezeichnet. — 2. Das Eiserne Kreuz II. Klasse erhielten aus dem Bereich der preußisch-hessischen Staatsbahnverwaltung: der Regierungsrat Dr. jur. Born in Bromberg, der Regierungs- und Baurat Cornelius in Opladen und der Regierungsbaumeister Dr. Ing. Walloth in Gießen. — 3. Das Ritterkreuz II. Klasse des sächsischen Albrechtsordens mit Schwertern erhielt der Finanzamtmann Dr. jur. Reinige in Zwickau. — 4. Von den zum Militäreisenbahndienst in den besetzten Gebieten abgeordneten sächsischen Beamten erhielten das Ritterkreuz I. Klasse des sächsischen Albrechtsordens mit Schwertern: der Baurat Ebert, Vorstand des Werkstättenamtes Zwickau, und der Baurat Wentzel, Vorstand der Lokomotivabteilung beim Werkstättenamt Engelsdorf b. Leipzig.

Österreich.

— **Sonderausgabe des Österreichischen Kursbuches.** Anfangs Oktober ist eine Neuauflage dieses Kursbuches mit dem vom 1. Oktober ab gültigen Winterfahrplan erschienen. Der Verkaufspreis des Kursbuches beträgt wie bisher 2 Kronen.

— **Österreichs Kohlenförderung.** Die Kohlengewinnung (Stein- und Braunkohle) in dem Zeitraum vom Januar bis August d. J. betrug 27,57 Millionen Tonnen und hat damit die Förderung von 1915 um 2,36 Millionen und jene von 1914 um 0,4 Millionen Tonnen übertroffen.

Ungarn.

— **Die Raab-Oedenburg-Ebenfurter Eisenbahn im Jahre 1915.** Die Betriebslänge der verwalteten Eisenbahnen beträgt wie im Vorjahre zusammen 231,57 km, wovon auf die eigene Hauptlinie 120.16, auf die im Betriebe stehende Fertövidiki (Fertöumgegend)-Lokalbahn 109,16 und auf die Nagyczenker Gewerbebahn 2,15 km fallen.

Der Bestand der Fahrbetriebsmittel war: Lokomotiven 28 (i. V. 29), hiervon solche zweiten Ranges 1 (2); Personenwagen 68 (68) mit 2718 (2718) Sitzplätzen, von welchen Wagen 40 (40) mit Bremsen versehen sind; Postwagen 7 (7), hiervon Bremswagen 3 (3); Schaffnerwagen 16 (16) mit Bremsen; Lastwagen 612 (612), — wovon 139 (139) Bremswagen — mit insgesamt 7 190 000 (7 190 000) kg Tragfähigkeit.

Geleistet wurden: Nutzzugkilometer 698 240 (630 967), 1000 Rohtonnenkilometer 175 590 (130 998), Reinnutzkilometer 52 542 (46 676) in Tausenden.

Befördert wurden zusammen: 1 505 883 (1 077 387) Reisende und zwar: in der I. Wagenklasse 5759 (4502), in der II. 120 748 (92 139), in der III. 1 091 028 (868 234), Soldaten 288 348 (112 512); ferner 1201 (872) t Gepäck, 23 991 (12 984) t Eilgut und 813 485 (751 531) t Frachtgut; zusammen 838 677 (765 387) Tonnen. Durchschnittlich legte jeder Reisende einen Weg von 38 (28) km zurück, und zwar in der I. Klasse einen solchen von 45 (41), in der II. Klasse 37 (38), in der III. Klasse 24 (24) und ein Militärreisender von 63 (50) km, während jede Tonne

Gepäck durchschnittlich 50 (46), jede Tonne Eilgut 57 (50), jede Tonne Frachtgut 58 (46), zusammen 58 (46) km weit verfrachtet wurde. Die Einnahmen betrugen für ein Personenkilometer im Durchschnitt 2,41 (2,65) h, nämlich in der I. Klasse 7,13 (7,22), in der II. Klasse 4,45 (4,40), in der III. Klasse 2,57 (2,58), Militär 1,59 (1,6) Heller; auf jeden Reisenden entfielen an Einnahme in derselben Reihenfolge 78 (73) bzw. 317 (296), 166 (167), 61 (61) und 39 (82) h. Auf jede Tonne Gepäck entfallen 1375 (1509), auf 1 t Eilgut hingegen 1322 (1262), auf 1 t Frachtgut aber 413 (344), zusammen 440 (361) an Einnahmen, während jedes Tonnenkilometer 27,59 (32,81) bzw. 23,28 (25,13) und 7,12 (7,43), im Durchschnitt 7,59 (7,78) h. hereinbrachte.

Die Betriebsergebnisse gestalteten sich wie folgt:

	1915 K.	gegen 1914 K.	%
Einnahmen aus dem Verkehr .	4 834 549	+ 1 363 156	+ 39,27
Einnahmen aus sonst. Quellen .	996 814	— 59 040	— 5,59
zusammen	5 831 363	+ 1 304 116	+ 28,8
Ausgaben des Betriebes . . .	2 940 883	+ 435 686	+ 17,39
Ausgaben, sonstige (nicht eigentl. Betriebsunkosten) .	453 425	+ 236 026	+108,56
zusammen	3 394 308	+ 671 709	+ 24,67
Betriebsüberschuß	2 437 055	+ 632 407	+ 35,04

Die Betriebszahl zeigt 58,21 % gegen 60,14 % des Vorjahres, besserte sich somit um 1,93 %, weil die große Steigerung der Ausgaben dennoch mäßiger war, als die außerordentliche Besserung der Einnahmen. Zuzüglich des vom Vorjahre erübrigten Gewinnrestes von 56 237 K. standen der Hauptversammlung 2 493 292 K. behufs Aufteilung zur Verfügung. Von diesem Betrage erforderten die Tilgungen und Dividenden der Vorzugsaktien, ferner die Tilgungen und Zinsen der Vorzugsschuldverschreibungen einschließlich der Einlösungsmehrkosten zusammen 1 344 788 K., ferner die Kapitalzinsensteuer und Gebühren der Vorzugsschuldverschreibungen 159 862 K., sodann wurden dem Schienenerneuerungsrückhalte 100 000 K., dem Fahrbetriebsmittelerneuerungsrückhalte 200 000, dem ordentlichen Ergänzungsrückhalte 31 620 K. zugewendet, schließlich 600 448 K. als 4 % (nach jeder Aktie 16 K.) Dividende der Stammaktien (gegen 2,5 % = 10 K. im Vorjahre) ausgeschüttet und der verbliebene Betrag mit 56 564 K. auf neue Rechnung vorgeschrieben.

Der Versorgungsrückhalt (Pensionsfonds) der Angestellten verfügte am Ende des Jahres über ein Vermögen von 580 132 K., wie im Vorjahre. Es sei hier angemerkt, daß die Gebarung des Rückhaltes auch diesmal mit einem Ausfall endete. Diesen Ausfall (36 312 K. gegen 17 408 K. im Vorjahre) hat die Gesellschaft auch heuer zu Lasten der Betriebsrechnung gedeckt, obzwar sie das Recht hätte, die Abgänge als zinsenfreie Vorschüsse zu erteilen. Die Gesellschaft nimmt den Standpunkt ein, daß erfahrungsgemäß dergleichen Vorschüsse so wie so nicht ersetzt werden können.

Der Lohnversorgungsrückhalt weist ein Vermögen von 65 806 (54 103) K., der Rechtritzsche Hilfsrückhalt ein solches von 4606 (4514 K.) aus. Mr.

Übrige europäische Länder.

— **Eine Graakalbahn für Drontheim.** Kristiania hat seine einzigartige Holmenkolbahn, Bergen wird in kurzer Zeit seine Floienbahn haben und in Drontheim sind tatkräftige und einflußreiche Kreise daran, ein Graakalbahnprojekt zur Ausführung reif werden zu lassen. Es würde damit der 561 m hohe Graakalen mit seiner prächtigen Aussicht von der „Varde" leicht zugänglich gemacht werden und in der Nähe von Drontheim ein für Villenanbau ungemein geeignetes Gelände erschlossen werden. Die Bahn ist vorderhand geplant bis nach dem Fjeldsäter mit seinem guten Sanatorium. Der Betrieb ist elektrisch gedacht. Größtsteigung 4 %. Vorderhand sind über ½ Millionen Kronen schon gezeichnet und man hofft, die Sache schnell in Gang zu bringen. S.

— **Vor der Holzkohlenverbrauchszeit in Schweden.** Über die durch die bekannten Schwierigkeiten der Brennstoffbeschaffung herbeigeführte Erhöhung der Holzkohlenherstellung und des Transportes der Holzkohle auf schwedischen Bahnen wurde schon in Nr. 55 dieses Jahrg. berichtet. Die bevorstehende Holzkohlenverbrauchszeit scheint aber alles bisherige in Schatten zu stellen. Die Holzkohlenerzeugung vollzog sich im Sommer und Herbst in einem Umfange, zu dem bisher jedes Gegenstück fehlte. Man hat so ziemlich alles verfügbare Holz beigezogen und wenn die schwedischen Haushaltungen zur Zeit an großem Holzmangel leiden, so hängt das zum größten Teil damit zusammen. Die Holzkohlen vom Norrland ohne Störung des übrigen Verkehrs zu den Hüttenwerken Mittelschwedens zu befördern, war schon immer eine schwere Aufgabe für die Eisenbahnverwaltung, die besonders gegenwärtig ihren Wagenpark durch Anpassung einer großen Anzahl gewöhnlicher Güterwagen für den Holzkohlentransport in Anspruch zu nehmen genötigt ist. Man rechnet, daß der kommende Holzkohlentransport den letzt verflossenen noch um 30 bis 40 % übertreffen wird und da man mehr Wagen als für das letzte Mal dem Verkehr nicht entziehen zu können glaubt, macht man sich darauf gefaßt, während der Winterverladung Tag und Nacht, selbst an den Feiertagen zu verladen und die Verladezeit weiter auszudehnen und möglichst bald zu beginnen. In diesen Tagen fand in Bollnäs eine Besprechung aller beteiligten Eisenbahnverwaltungen statt. S.

— **Kohlennot in Paris.** „Temps" zufolge müssen zwei der bedeutendsten Gasfabriken in Paris demnächst wegen Kohlenmangels ihren Betrieb auf einige Zeit, voraussichtlich vorerst auf vier Tage, einstellen. Die Krise sei um so beunruhigender, als der Mangel sich schon vor dem Winter einstelle.

— **Auslieferung der griechischen Eisenbahn Piräus-Larissa an den Vierverband.** Eine der schlimmsten Gewaltmaßregeln des Vierverbands gegen Griechenland ist das Verlangen der Auslieferung der Eisenbahn Piräus-Athen-Larissa. Es handelt sich hier um das Durchschneiden der Verbindung Athens, des Sitzes der Regierung und der um sie versammelten königstreuen Teile des griechischen Heeres sowohl mit dem Hafen Piräus als mit dem Norden des Landes, um dort etwa die Herrschaft aufrecht zu erhalten oder gar Verbindung mit den an der Nordgrenze des Landes stehenden Truppen des Vierbundes zu suchen. Nach neueren Mitteilungen hat die Kontrolle des griechischen Eisenbahnverkehrs durch den Vierverband bereits begonnen, die Abfahrt von 7 Eisenbahnwagen mit Kriegsmaterial nach Larissa ist verhindert.

— **24-Stunden-Uhr in Rußland.** Der Ministerrat genehmigte dem Verkehrsministerium in der Sitzung vom 1. September die Einführung der 24-Stunden-Uhr im ganzen russischen Eisenbahnnetz und überließ dem Verkehrsministerium, den Zeitpunkt der Einführung zu bestimmen. S.

— **Russische Einfuhr durch das Weiße Meer.** Laut Ausschreiben des Handels- und Gewerbeministeriums wurde die Einfuhr durch das Weiße Meer ab 12. September d. J. für alle Private gesperrt. S.

— **Flüssiges Heizmaterial auf den russischen Eisenbahnen.** Seit der Mitte der 70 er Jahre des vorigen Jahrhunderts ist in Rußland die Verwendung von flüssigem Heizmaterial begonnen. Anfangs wurden nur die Rückstände bei der Petroleumgewinnung hierzu gebraucht, man ging dann nach längerer Zeit auch zur Verwendung der rohen Naphtha über. Das Heizmaterial bot den Verbrauchern sehr erhebliche Vorteile. Nicht nur daß es fast gar keine Bedienung beim Heizen in Anspruch nimmt, denn einmal in Gang gebracht, brennt es gleichmäßig weiter fort, sondern es bot neben dieser Ersparnis an Bedienungskräften auch noch den weiteren großen Vorteil der Billigkeit. Im Jahre 1879 kostete ein Pud (= 16.38 kg) Naphtharückstand (Masut) 3—4 Kopeken. Das waren Verhältnisse, die zur Folge hatten, daß dieses Material schnell Eingang fand und sehr gesucht war. Daraus ergab sich aber andererseits, daß auch der Preis stieg, anfangs nur langsam, er erreichte aber 18 bereits den Betrag von 16 Kopeken, betrug 1910 30 Kopeken und nun ist durch eine Regierungsverordnung der Höchstpreis auf 60 Kopeken festgesetzt „für den Verkauf von Kerosin, das im Fabrikgebiete von Baku von den transkaukasischen Eisenbahnen zum Heizen der Lokomotiven gebraucht wird. Der gleiche Preis gilt auch für alle übrigen Eisenbahnen Transkaukasiens und bei der Verwendung als Heizmaterial durch staatliche und Privatunternehmungen und Organisationen im Bereiche von Transkaukasien." Damit ist die gewaltige Steigerung auf das 20 fache in rd. 30 Jahren eingetreten, und zwar im Gebiete der hauptsächlichsten Naphthafundstätten. Da für alle übrigen Verbraucher auch früher schon die Beförderungskosten hinzugekommen sind, so darf man wohl annehmen, daß dieser Höchstpreis in Rußland überhaupt gelten wird. Wenn dennoch im europäischen Rußland der Verbrauch von 17,6 Millionen Pud im Jahre 1890, auf 98,6 Millionen Pud in 1900 und 1910 auf 96,6 Millionen Pud steigen konnte, so ist das ein einwandfreier Beweis dafür, daß dieses Heizmaterial ganz besonders große Vorzüge und Vorteile bietet oder — daß die übrigen Heizmaterialliefernden Quellen nicht mehr so reichlich fließen wie ehedem. Das scheint nun aber für die Beobachtungszeit bis einschl. 1910 nicht der Fall zu sein, denn die Kohlenzechen und die Wälder lieferten für das europäische Eisenbahnnetz bisher:

	Kohlen Mill. Pud.	Holz Tausend Kub. Faden.	Naphtha Mill. Pud
1890	68,2	376,1	17,6
1900	185,9	775,8	98,6
1910	324,0	916,7	96,6,

d. h. der Verbrauch ist in den letzten 20 Jahren gestiegen bei Kohlen um 375,0 %, Holz um 143,7 % und Naphtha um 448,8 %.

ihrend die Preise eine Steigerung erfuhren bei Kohlen um
)%, bei Holz um 34,1% und bei Naphtha um 100%. Wenn
an diese Verhältniszahlen nebeneinanderstellt, so gewinnt man
nächst den Eindruck, daß es auch in Rußland dazu gekommen
t, daß die Wälder nicht im gleichen Verhältnis, wie der Ver-
hr gewachsen ist, in Anspruch genommen werden. Das kann
her als ein Fortschritt gebucht werden. Sodann aber ist es zwei-
llos, daß die Naphthaheizung im Lokomotivbetriebe sowohl an
h, als auch verhältnismäßig ganz außerordentlich zuge-
mmen hat. Und das ist eingetreten, obgleich der Preis ständig
die Höhe gegangen ist und schließlich nach Verlauf von
Jahren noch einmal so hoch stand, als am Ausgangspunkt
s Beobachtungsabschnittes. Welchen Einfluß der jetzt ver-
gte Höchstpreis ausüben wird, kann abgewartet werden, um
mehr, als es sich hierbei wohl nur um eine Kriegsmaßnahme
ndelt, die aller Wahrscheinlichkeit nach einen vorübergehen-
n Einfluß haben wird. Nach Eintritt ruhiger Zeiten und
regelter Verhältnisse wird dann wohl die Entwicklung, die
r dem Kriege viele Jahre hindurch ruhig vorwärts gegangen
t, wieder einsetzen. Aus allem geht aber das Eine zweifellos
rvor, daß das flüssige Heizmaterial für die Lokomotiven
nen sehr großen Einfluß gewonnen hat. Einen Einfluß, der
ch durch das starke Steigen des Preises nicht ausgeschaltet
rden konnte. Erklärlich ist das nicht nur durch die außer-
dentliche Bequemlichkeit bei der Verwendung des Heiz-
terials, sondern namentlich auch durch die Verkehrsverhält-
sse auf den Eisenbahnen, die es mit sich bringen, daß der
darf an Steinkohlen nicht ohne Hindernisse gedeckt werden
nn. Demgegenüber kann das flüssige Heizmaterial auf dem
asserwege, der Wolga mit ihren schiffbaren Nebenflüssen,
n Eisenbahnen so zugeführt werden, daß die zu überwindende
senbahnstrecke verhältnismäßig kurz ist. Das ist ein fer-
rer, nicht zu unterschätzender Vorteil, der bei der viel zu
ringen Leistungsfähigkeit der meisten Eisenbahnen in Ruß-
nd sehr ins Gewicht fällt und einen höheren Preis wohl recht-
rtigt. m.

Fremde Erdteile.

— **Der „Figaro“ und die Suez-Kanalgesellschaft.** Die „Köln. g.“ schreibt: Eine schwere Abfuhr ist kürzlich dem „Figaro“ id den Ententeheißspornen der Pariser Wirtschaftskonferen- n erteilt worden, und zwar von gut französischer Seite. Um as es sich handelt, besagt ein Brief, den der Direktor der ez-Kanal-Gesellschaft, Edgar Bonnet, an den „Figaro“ ge- ndt hat, und den das Blatt veröffentlicht. Dieses Schreiben utet:

Herr Direktor! Sie haben im Anschluß an die Meldung einer epeschenagentur mitgeteilt, daß die Suez-Kanal-Gesellschaft er einen Vorschlag der französischen und italienischen Schiff- hrtsgesellschaften in Erörterungen eingetreten sei, die darauf nauslaufen, allen deutschen und österreichischen Schiffen auf e Dauer von zehn Jahren nach Abschluß des Friedens die urchfahrt durch den Suez-Kanal zu untersagen. Ich wäre nen jedoch zu Dank verpflichtet, wenn Sie in Ihrem Blatte rauf hinweisen würden, daß die Nachricht jeglicher Grund- ge entbehrt.

Welches auch immer die persönlichen Empfindungen der Lei- r der Suez-Kanal-Gesellschaft sind, und sie haben diese bei ehr als einer Gelegenheit kundgegeben, so kommt es ihnen ch nicht zu, die Schiffe irgendeiner Nationalität vom Kanal szuschließen. Die Konzession, aus welcher sich das aus- hließliche Privileg der Suez-Kanal-Gesellschaft, einen Kanal rch den Isthmus von Suez zu bauen und wirtschaftlich aus- nutzen, herleitet, legt ihr die Verpflichtung auf, ihn ohne nterschied, Ausnahme und Bevorzugung von Personen oder Na- onalitäten offenzuhalten. Die Suez-Kanal-Gesellschaft kann ch nur nach dieser Verpflichtung richten (ne peut que se nformer à cette obligation). Der Direktor: Edgar Bonnet.

Der „Figaro“ begleitet die Wiedergabe dieses Briefes mit fol- enden Worten:

Wir hatten diese Nachricht als einen „ingeniösen“ Vorschlag unserem Blatte gekennzeichnet. Die Idee verdient studiert zu werden. Jeder weiß, daß die Suez-Kanal-Gesellschaft die öchste Achtung vor ihren Satzungen, zugleich aber auch die öchste Sorge um die vaterländischen Interessen hat.

Die „Köln. Ztg.“ bemerkt dazu: „Nachdem gerade der Direk- r der Gesellschaft den Sinn und Inhalt dieser Satzungen er- ärt und ausgelegt hat, ist dieser letzte Satz des „Figaro“ mit iner zwischen den Zeilen zu lesenden Gegenüberstellung eine hlecht verhüllte Aufforderung zu einem internationalen echtsbruch! Mit den „vaterländischen“ Interessen sollen türlich die französischen gemeint sein. Deshalb mag der Figaro“ darüber belehrt werden, daß es sich hier um keine aterländische“, sondern um eine internationale Gründung ndelt. Im übrigen wird es hier auch auf den Willen der ittelmächte ankommen. Und endlich kommt es auch auf die Garantiemächte des Konstantinopeler Vertrages von 1888 an, bzw. diejenigen Mächte, die ihm beigetreten sind, von denen übrigens eine Anzahl am Kriege gar nicht beteiligt ist. Es ist für die Auffassung internationaler Rechtsfragen unserer Gegner bezeichnend, daß ihnen nicht einmal der Gedanke an diese und die Rechtsstellung des Suezkanals überhaupt kommt.“ . . .

— **Eisenbahnwerkstätten als Geschoßfabriken.** Die Eisenbahnwerkstätten in Indien werden in weitgehendem Maße zur Herstellung von Kriegsbedarf für das Mutterland herangezogen. Um ihre Leistungsfähigkeit möglichst auszunutzen, hat eine jede von ihnen einen Sonderauftrag erhalten und beschäftigt sich mit der Herstellung nur eines Gegenstandes. In einer Lokomotivwerkstatt werden z. B. nur 4.7 zöllige, in einer anderen nur 3 zöllige, in einer dritten nur Handgranaten angefertigt. Auch die sonstigen Staatswerkstätten Indiens arbeiten Tag und Nacht, um den Anforderungen des Heeres entsprechen zu können.

— **Erhöhung der Eisenbahntarife im Westen der Vereinigten Staaten von Amerika.** Das Bundesverkehrsamt hat den Bahnen im Westen der Vereinigten Staaten gestattet, die Personentarife, soweit der Personenverkehr von einem Bundesstaat zum andern in Frage kommt, zu erhöhen. Für das Gebiet der Staaten Wisconsin, den nördlichen Teil von Michigan, Minnesota, Jowa. Nebraska und den nördlichen Teil von Missouri und Kansas ist eine Erhöhung von 2 auf 2,4 Cents für die Meile, also von 5,3 auf 6,4 ₰ für das Kilometer zugestanden worden. Für den südlichen Teil von Missouri und Kansas ist eine Erhöhung von 2,6 Cents für die Meile = 6,9 ₰ für das Kilometer, für Süd-Dakota ein Personentarif von 2,5 Cents für die Meile = 6,8 ₰ für das Kilometer und für das Gebiet südlich und westlich dieses Staates ein Tarif von 3 Cents für die Meile = 8 ₰ für das Kilometer bewilligt. Für das übrige Gebiet der Vereinigten Staaten bleibt der Höchstsatz von 2 Cents für die Meile (5,3 ₰ für das Kilometer) bestehen. Für Reisen, bei denen Gebiete mit verschiedenen Tarifsätzen berührt werden, werden die Fahrkartenpreise aneinander gestoßen.

— **Umbauten der Chicago und West-Indiana Bahn in Chicago.** Die Chicago und West-Indiana Bahn mündet von Süden in Chicago ein, um im Bahnhof Dearborn Str. zu enden. An der 87. Straße vereinigen sich ihre zwei Zweiglinien von Süd-Chicago und von Dolton. Hier liegt seitlich ein Verschiebebahnhof. Etwas weiter nördlich wurden die Gleise der Chicago, Rock Island und Pacific Bahn in Schienenhöhe gekreuzt, und noch weiter nördlich liegt eine Abzweigung nach dem großen Verschiebebahnhof, der allen in Chicago einmündenden Bahnen gemeinsam gehört. Alle Kreuzungen und Abzweigungen erfolgten in Schienenhöhe. Da mittlerweile die tägliche Zahl der Züge auf 200 gestiegen war, hatten sich an den zahlreichen Plankreuzungen und Planübergängen unleidliche Zustände ergeben. Eine Umgestaltung der Bahnanlagen an dieser Stelle wurde daher zur Notwendigkeit, und gleichzeitig wurde eine Hebung der Gleise vorgenommen, um sechs kreuzende Straßen unter den Bahngleisen hindurchführen zu können. Eine der Straßen mußte dabei unter 35 Gleisen hindurchgeführt werden und noch dazu unter einem Winkel von 45 Grad. Eine siebente Straße wurde über die Bahn hinweggeführt. Nach dem neuen Plan werden alle Kreuzungen und die meisten Abzweigungen schienenfrei durchgeführt. Von der Gabelungsstelle ab wird der Personen- und Güterverkehr von einander getrennt und je auf besondere Gleise verwiesen. Dem Personenverkehr dienen 2 Ferngleise und 1 Vorortgleis.

Mit den Bauarbeiten wurde am 1. Oktober vorigen Jahres begonnen, und da ein Teil der Arbeiten noch vor dem Eintritt des Frostes, also vor dem 15. Dezember, fertiggestellt werden mußte, so wurden zeitweilig 1200 Mann beschäftigt. Die gesamte Erdbewegung betrug rund 1 Million Kubikmeter. Hiervon wurde etwa die Hälfte aus einer Seitenentnahme im Zwickel zwischen den beiden von außen zusammenlaufenden Bahnlinien gewonnen. 30 000 cbm wurden durch Tieferlegung der kreuzenden Straßen und den Aushub für die Grundmauern der Bauwerke gewonnen. Die Seitenentnahme wurde mit einem Trockenbagger ausgehoben, der von 18 Pferden gezogen wurde, während für den Aushub der Bodenmassen an der größten Straßenunterführung ein Löffelbagger benutzt wurde. Der Rest des benötigten Bodens wurde aus Indiana bezogen, und zwar wurden täglich 4 Arbeitszüge zu je 50 Wagen gefahren. Von den Bauwerken des Bahnkörper wurde eines auf Betonpfählen, ein anderes, in einer Sumpfstrecke liegendes, auf Brunnen gegründet.

In der Zeit vom Oktober bis Dezember 1915 wurden 25 000 cbm Beton hergestellt und zwar in zwei fahrbaren Mischmaschinen. Ein Ausleger gestattet, den Beton auf allen vier Seiten des Mischwagens auszuschütten. Außer der Mischmaschine trägt der Wagen einen Behälter und über beiden eine Bühne, von der aus die ganze Maschine gesteuert wird. Zum Antrieb dient eine Dampfmaschine von 10 PS. Leistung. Der Dampfkessel ist reichlich bemessen, um im Winter ein Anwärmen des Mischwassers vornehmen zu können.

Der Betonzug besteht aus 10 Wagen. Zuerst kommen 5 Wagen mit Schotter, dann kommt der Mischwagen, hierauf folgen 3 Wagen für Sand und einer für Zement. Zur Bedienung des Zuges gehören 32 Mann, nämlich 1 Vorarbeiter, 1 Maschinist, 1 Heizer, 16 Mann zum Heranschaffen der Steine, 8 Mann zum Heranschaffen des Sandes, 3 Mann zum Heranschaffen des Zementes, 1 Mann zum Füllen der Meßkästen und 1 Mann zum Kippen der Meßkästen.[1]) In der Nähe der Baustellen wurde ein Werkplatz errichtet, auf dem zwei Lokomotivkräne die Verladung der Baustoffe besorgen.

— **Verbrennen von Güterwagen in den Vereinigten Staaten.** Während manche Eisenbahngesellschaften der Vereinigten Staaten ihre Altstoffe mit großer Sorgfalt und günstigen Ergebnissen verwerten, gehen andere mit ihnen in einer Weise um, die, gelinde gesagt, nur als Verwüstung und Verschwendung bezeichnet werden kann. Ausgediente Güterwagen zu verbrennen, scheint eine beliebte Art zu sein, sich ihrer zu entledigen. Neuerdings hat die Wabash-Eisenbahn angekündigt, daß sie beabsichtige, in Decatur etwa 4000 offene und bedeckte Güterwagen zu verbrennen. Sie sind zum Teil 25 Jahre alt und sind bis zuletzt noch im regelmäßigen Verkehr benutzt worden. Als Ersatz für diese ausgesonderten Wagen sollen solche neuester Bauart bestellt werden. Die Untergestelle der zu verbrennenden Wagen werden ja dabei in ihrem Altwert nur wenig Einbuße erleiden, sollte aber wirklich das Holz in solchem Überfluß vorhanden sein, daß es sich nicht lohnte, die Aufbauten abzunehmen und das Holz zu verwerten? Zu Brennholz muß es doch mindestens noch brauchbar sein!

Bücherschau.

— **Max Eyth.** Ein kurzgefaßtes Lebensbild mit Auszügen aus seinen Schriften von Dipl.-Ing. Karl Weihe, Frankfurt a. M., nebst Neudruck von Wort und Werkzeug von Max v. Eyth. Berlin 1916. Selbstverlag des Vereins Deutscher Ingenieure. Im Buchhandel zu beziehen durch die Verlagsbuchhandlung von Julius Springer, Berlin. Geb. 2,40 *M*.

Das von äußeren und inneren Erlebnissen, an Arbeit und Erfolgen überreiche Leben des berühmten schwäbischen Dichter-Ingenieurs zieht hier in gedrängter Kürze an unserem Auge vorüber. Längst ist Eyth durch seine bekannten Romane „Der Kampf um die Cheopspyramide", „Der Schneider von Ulm" wie auch durch seine lebenswahren, spannenden Schilderungen eigenen Erlebens in „Hinter Pflug und Schraubstock" und „Im Strom unserer Zeit" ein hervorragender Platz in der Weltliteratur gesichert. Das vorliegende lebendig und fesselnd geschriebene Werkchen läßt nicht nur dem Dichter, sondern auch dem mit großem Erfolg schöpferisch tätigen deutschen Volkswirtschaftler Eyth sein Recht werden; es wird im übrigen ein gutes Teil dazu beitragen, noch weitere Kreise auf den Mann aufmerksam zu machen, der wie keiner vor ihm berufen war, die Allgemeinheit in die geistige Welt der technischen Arbeit einzuführen und das schlummernde Empfinden für die Schönheit und das geistige Leben technischer Schöpfungen, für die „Poesie der Technik", zu wecken. Von der gemütvollen Denkweise und der abgeklärten Weltanschauung Eyths geben die aus seinen Schriften ausgesuchten „Lebenserfahrungen und Lebensweisheiten" zahlreiche treffliche Proben. Bedauerlich ist ja, daß bei solchem Loslösen einzelner Aussprüche aus dem Zusammenhang der Schimmer goldenen Humors, der Eyths Schriften den warmen Glanz gibt, zum großen Teil verloren geht. — Der Neudruck der 1905 erschienenen, im Buchhandel aber nicht mehr erhältlichen Abhandlung „Wort und Werkzeug" erhält der Öffentlichkeit eine geistvolle entwicklungsgeschichtliche Betrachtung über die zwei Grundpfeiler des menschlichen Lebens „Wort und Werkzeug" oder „Wissen und Können", über das Ringen dieser beiden Geistesbrüder um die Vorherrschaft in der Geschichte der Menschheit. Auch hier tritt der alle Schriften Eyths auszeichnende Wesenszug hervor: Die überaus glückliche Vereinigung des tiefen und warmen Denkens und Empfindens des Philosophen mit dem klaren, auf die Wirklichkeit eingestellten Blick des Technikers.

Rechtspflege.

— **Die Entschädigungspflicht aus Betriebsunfällen der von den Güterbeförderern beschäftigten Arbeiter beim Stückgutverladedienst** (Reichshaftpflichtgesetz § 1, Reichsversicherungsordnung §§ 634, 898, 1542, 1736, 1740 — Urteile des Landgerichts Stuttgart CK. I, vom 8. November 1907, 2061/07, und des Reichsgerichts VI. C. S., vom 4. Juli 1910, 348/09, Beschlüsse des Reichsversicherungsamts, 20. R. S., vom 29. August 191[1], 4204/11, und 14. R. S., vom 20. November 1911, 4702/11, sowie Urteil des Reichsversicherungsamts, 15. R. S., vom 15. April 1915, 8724/13). Nach der Güterbeförderordnung der württembergischen Staatseisenbahnen haben die Güterbeförderer u. a. auch das tarifmäßig der Eisenbahn obliegende Ein- und Ausladen der Stückgüter zu besorgen und die zur Besorgung des Dienstes erforderlichen Arbeiter zu stellen. Wenn einer dieser Arbeiter einen Unfall beim Betrieb der Eisenbahnen erlitt, so beanspruchten gegenüber der württembergischen Staatseisenbahnverwaltung sowohl die Fuhrwerksberufsgenossenschaft, der die Betriebe der Güterbeförderer als selbständiger Unternehmer zugehören, den Ersatz ihrer Leistungen nach RVO. § 1542 (früher GUVG. § 140), als auch die Verunglückten und ihre Hinterbliebenen den Ersatz des durch die Leistungen der Berufsgenossenschaft nicht gedeckten Mehrschadens nach den Bestimmungen des Reichshaftpflichtgesetzes. Beide Ansprüche mußten unbillig erscheinen, und zwar der Anspruch der Berufsgenossenschaft, weil sie ihre Beiträge von den Güterbeförderern nach dem Gesamtbetrag ihrer Lohnzahlungen, auch soweit sie auf die Güterbodenarbeiter entfallen, erhält, und der Anspruch der Güterbodenarbeiter oder ihrer Hinterbliebenen, weil diese dadurch ohne berechtigten Grund besser gestellt wären, als die im unmittelbaren Dienst der Eisenbahnverwaltung stehenden Arbeiter, die nach RVO. § 898 (früher GUVG. § 135 [1]) auf ihre Ansprüche nach diesem Gesetz beschränkt sind. Die württembergische Staatseisenbahnverwaltung entschloß sich daher, künftigen derartigen Ansprüchen im Prozeßweg entgegenzutreten; in den Jahren 1907 bis 1915 erging eine Reihe von Entscheidungen der bürgerlichen Gerichte und der Versicherungsbehörden, durch die für die erwähnten Unfälle sowohl die Haftpflicht der Eisenbahnverwaltung nach bürgerlichem Recht, als ihre Entschädigungspflicht nach den Versicherungsgesetzen verneint wurde.

1. Der bei dem Güterbeförderer in F. bedienstete Arbeiter S. war am 22. Dezember 1906 von einem auf Gleis I einfahrenden Personenzug überfahren und getötet worden, als er sich mit einem auf Gleis II haltenden Eilgüterzug zum Zweck des Aus- und Einladens von Stückgütern begeben wollte. Die Witwe erhielt von der Fuhrwerksgenossenschaft Sterbegeld und Witwenrente, erhob aber auch gegen den Eisenbahnfiskus Klage auf Schadenersatz nach § 1 des Reichshaftpflichtgesetzes wegen des ihr entgehenden Unterhalts, abzüglich der ihr von der Fuhrwerksberufsgenossenschaft zukommenden Rente. Der Eisenbahnfiskus wandte u. a. ein, dem Anspruch stehe die Bestimmung in GUVG. § 135 (1) (jetzt RVO. § 898) entgegen, wonach die Hinterbliebenen keinen Anspruch gegen den Betriebsunternehmer haben. Wenn auch in F. das Aus- und Einladen der Stückgüter nicht von den im unmittelbaren Dienst der Eisenbahnverwaltung stehenden Leuten besorgt werde, vielmehr einem durch privatrechtlichen Vertrag bestellten Güterbeförderer übertragen sei, so bleibe doch die Eisenbahnverwaltung auch insoweit Betriebsunternehmerin. Die Klage wurde durch rechtskräftig gewordenes Urteil der CK. I des Landgerichts Stuttgart vom 8. November 1907, 2061/07, abgewiesen. In der Begründung dieses Urteils wird ausgeführt, nach GUVG. § 28 (3) (jetzt RVO. §§ 633 und 898) gelte als Unternehmer derjenige, für dessen Rechnung der Betrieb erfolge, es komme also nicht darauf an, wer den Arbeitsvertrag abgeschlossen habe, sondern wer wirtschaftlich der Unternehmer sei. Wenn auch der Güterbeförderer im allgemeinen ein selbständiger Unternehmer sei, so gehöre doch das Ein- und Ausladen der Stückgüter in erster Linie auch zum Betriebe der Eisenbahnverwaltung und es sei daher der Ehemann der Klägerin zurzeit des Unfalls in erster Linie auch im Betriebe der Eisenbahnverwaltung beschäftigt gewesen, Schadenersatzansprüche seien daher gegen den Beklagten durch GUVG. § 135 ausgeschlossen. Dieses Ergebnis entspreche auch der Billigkeit mit Rücksicht auf die im unmittelbaren Dienste der Eisenbahnverwaltung stehenden Arbeiter.

2. Am 2. Dezember 1907 wurde der bei dem Güterbeförderer in M. beschäftigte Arbeiter S. beim Überschreiten der Gleise von einem ablaufenden Wagen erfaßt und getötet, als er vom Güterschuppen aus Stückgut zu einem an einem Zwischenbahnsteig aufgestellten Zug verbringen wollte. Die Fuhrwerksberufsgenossenschaft verwilligte wegen dieses Unfalls durch Bescheid den Hinterbliebenen Sterbegeld und Renten und erhob auf Grund § 140 GUVG. (jetzt § 1542 RVO.) in Verbindung mit § 1 Reichshaftpflichtgesetzes gegen die Eisenbahnfiskus Klage auf Ersatz ihrer Aufwendungen. Auch den auch in diesem Falle von der Eisenbahnverwaltung erhobenen Einwand, daß sie dem verunglückten S. nicht als Dritter, im Sinne des § 140 GUVG., sondern als Betriebsunternehmer gegenüber gestanden habe, wies das Landgericht Stuttgart CK. I die Klage durch Urteil vom 5. Januar 1909, 2404

[1]) Durch Anordnung einer Kabelbahn über dem Betonzug, wie sie die Chicago, Milwaukee und St. Paul Eisenbahn für ihre Umbauten in Chicago benutzt, wird ein erheblicher Teil dieser großen Zahl von Bedienungsmannschaften entbehrlich werden.

b. Die Berufung gegen dieses Urteil wurde durch Urteil des Oberlandesgerichts Stuttgart I. C. S. vom 21. Mai 1909, 96/09, nd die gegen das oberlandesgerichtliche Urteil eingelegte Revision durch Urteil des Reichsgerichts, VI. C. S., vom 4. Juli 910, 348/09, zurückgewiesen. In der Begründung seines Urteils führt das Reichsgericht aus, entscheidend dafür, daß die Eisenbahnverwaltung dem Verunglückten nicht als Dritter, ondern als Betriebsunternehmer gegenüberstand, sei, daß die Tätigkeit, bei der der Unfall sich ereignete, zu dem versicheungspflichtigen Betriebe der Eisenbahnverwaltung gehörte und aß der Verunglückte diese Tätigkeit mit Wissen und Willen er Eisenbahnverwaltung ausübte, wie er auch den Weisungen er Beamten der Eisenbahnverwaltung Folge zu leisten hatte.)aß er von dem Güterbeförderer als Arbeiter angenommen war nd von ihm seinen Lohn empfing, sei dabei unerheblich Entsch. d. Rg. in Civils. Bd. 38, S. 93 ff.); der Betrieb, zu em jene Tätigkeit gehörte, erfolge für Rechnung des Beklagen. Daß die Beschäftigung, bei der der Unfall sich ereignete, uch für den zur Berufsgenossenschaft gehörenden Betrieb des Güterbeförderers stattgefunden habe, könne hieran nichts ndern. Nach GUVG. § 135 (RVO. § 898) sei hiernach den interbliebenen kein Anspruch nach dem Reichshaftpflichtgetz gegen die Eisenbahnverwaltung entstanden, ein solcher nspruch habe daher auch nicht auf die Berufsgenossenschaft bergehen können. Damit war zunächst die Haftpflicht er Eisenbahnverwaltung nach bürgerlichem echt gegenüber den Verunglückten und ihren Hinterbliebenen, sowie gegenüber der Fuhrwerksberufsgenossenschaft in etzter Instanz verneint.

3. Die Fuhrwerksberufsgenossenschaft wandte sich nunmehr n der gleichen Unfallsache an das Reichsversicherungsamt mit em Antrag, die württembergische Staatseisenbahnverwaltung anuhalten, die Entschädigung der Hinterbliebenen des am 2. Dezember 1907 in M. getöteten S. zu übernehmen und ihr — der erufsgenossenschaft — die bisherigen Aufwendungen zu erstatten, oder doch gemäß GUVG. § 85 (jetzt RVO. § 1740) eine eilung der Entschädigungspflicht vorzunehmen. Diese Anräge wurden durch Beschluß des Reichsversicherungsamts, 0. R. S., vom 29. August 1911, 4204/11, zurückgewiesen. Das eichsversicherungsamt erklärte den ersten Antrag für unzuissig, weil das Verfahren nach GUVG. § 73 (2) (jetzt RVO. 1736) nur solange zulässig sei, als der angemeldete Entchädigungsanspruch von der Berufsgenossenschaft noch nicht nerkannt sei; die Fuhrwerksberufsgenossenschaft habe aber urch die Erteilung eines berufungsfähigen Bescheides ihre ntschädigungspflicht bereits anerkannt. Der zweite Antrag ei ungerechtfertigt, weil die Beschäftigung, bei der sich der nfall ereignete, nicht für mehrere Betriebe stattgefunden abe. Es möge dahingestellt bleiben, ob der Verletzte bei dem nfall im Betriebe des Güterbeförderers oder in dem der isenbahnverwaltung tätig gewesen sei, denn auch im letzteren alle würde die Berufsgenossenschaft gemäß GUVG. § 28 (4) jetzt RVO. § 634) für den Schaden aufzukommen haben, da as Mitglied dieser Berufsgenossenschaft, der Güterbeförderer, u der in Frage stehenden Betriebshandlung den Auftrag geeben und den Lohn dafür gezahlt habe.

4. Inzwischen war die Fuhrwerksberufsgenossenschaft dazu bergegangen, ihre Entschädigungspflicht für die Unfälle der n Dienste der Güterbeförderer stehenden Güterbodenarbeiter ach Anmeldung der Unfälle durch die Güterbeförderer von ornherein zu bestreiten und die Entscheidung des Reichsversicherungsamts gemäß GUVG. § 73 (2) (jetzt RVO. § 1736) darber anzurufen, welcher Versicherungsträger entschädigungsflichtig sei. Dies geschah erstmals in der Unfallsache des bei em Güterbeförderer in F. beschäftigten Arbeiters L., der am 2 August 1910 beim Verladen von Stückgütern aus dem Güterchuppen in den Eisenbahnwagen durch eine niederstürzende chwere Kiste erheblich verletzt worden war. Durch Beschluß es Reichsversicherungsamts, 14 R. S., vom 20. November 1911, 702/11. wurde die Fuhrwerksberufsgenossenschaft für verpflichtet erklärt, dem L. die gesetzliche Entschädigung zu gewähren. In dem Beschluß wurde ausgeführt, es könne allerdings keinem Zweifel unterliegen, daß sich der Unfall im Betriebe der württembergischen Staatseisenbahnen ereignet habe. Anderseits aber stehe auch fest, daß L. ständiger Arbeiter des Güterbeförderers gewesen sei, von diesem den wenn auch allgemein gehaltenen Auftrag, im staatlichen Eisenbahnbetrieb und zwar bei der Stückgutverladung tätig zu sein, erhalten habe und durch ihn entlohnt worden sei. Somit liegen hier die Merkmale des GUVG. § 28 (4) (jetzt RVO. § 634) vor, woraus sich die Haftung der Fuhrwerksberufsgenossenschaft ergebe. Die Tatsachen, daß der Verletzte während seiner Tätigkeit im Eisenbahnbetrieb der Aufsicht eines staatlichen Beamten unterstanden habe, und daß sein Arbeitgeber den dem Verletzten gezahlten Lohn ganz oder zum Teil in der ihm vom Eisenbahnfiskus gewährten Pauschalvergütung zurückerstattet erhalte, vermögen an dieser Rechtslage nichts zu ändern.

5. Damit war auch die Frage der versicherungsrechtlichen Entschädigungspflicht zunächst zu Gunsten der Eisenbahnverwaltung entschieden. Als aber in einer späteren Unfallsache, in der die Fuhrwerksberufsgenossenschaft das Vorliegen eines Betriebsunfalls überhaupt bestritt und nur vorsorglich für den Fall der Anerkennung eines Betriebsunfalls die Entschädigungspflicht der Eisenbahnverwaltung geltend machte, der 10. R. S. des Reichsversicherungsamts in der Begründung seines den Rekurs der Fuhrwerksberufsgenossenschaft zurückweisenden Urteils vom 1. April 1913, 144/11, sich zum Zwecke der Feststellung des Betriebsunfalls mit der Frage auseinandersetzte, ob der Unfall im Wagenladungsverkehr oder im Stückgutverladedienst sich ereignet habe, hielt es die Fuhrwerksberufsgenossenschaft für angezeigt, über die Entschädigungspflicht für Unfälle im Stückgutverladedienst noch die Entscheidung eines anderen Rekurssenats des Reichsversicherungsamts herbeizuführen. Sie legte daher im Laufe des Jahres 1913 etwa 12 weitere Unfallsachen aus dem Stückgutverladedienst dem Reichsversicherungsamt zur Entscheidung vor. Diese Sachen betrafen sowohl Unfälle am bewegten Fahrzeug, als auch solche, die sich ohne Einwirkung der dem Eisenbahnbetrieb eigentümlichen Gefahren ereignet hatten.

Zur Entscheidung kam zunächst die Unfallsache des bei dem Güterbeförderer in R. beschäftigten Arbeiters F., der am 11. September 1911 beim Verladen von Stückgut aus dem Güterschuppen in den Eisenbahnwagen einen Unfall erlitten hatte. Durch Urteil des 15. R. S. vom 15. April 1915, 8724/13, wurde die Fuhrwerksberufsgenossenschaft zur Entschädigung des F. verurteilt. Der 15. R. S. schloß sich der Begründung des 14. R. S. in seinem Beschluß vom 20. November 1911 (vgl. oben Ziff.4) im wesentlichen an. Während in dem vom 14. R. S. entschiedenen Fall der Verletzte jedoch nur aushilfsweise zum Stückgutverladedienst herangezogen und im übrigen vom Güterbeförderer im Wagenladungsverkehr beschäftigt worden war, war in dem vom 15. R. S. zu entscheidenden Falle der Verletzte überwiegend im Stückgutverladedienst beschäftigt. Zu diesem Punkt führt der 15. R. S. aus, zur Anwendung des GUVG. § 28 (4) und des dieser Vorschrift nachgebildeten § 634 der RVO. fordere das Gesetz lediglich, daß der Dienstherr des Arbeiters diesem den Auftrag gegeben und den Entgelt gezahlt habe; ob der Arbeiter im Auftrag seines Arbeitgebers nur vorübergehend oder überwiegend im fremden Betriebe tätig war, sei für die Frage der Haftung der Berufsgenossenschaft ohne Bedeutung.

Nach dieser Entscheidung nahm die Fuhrwerksberufsgenossenschaft ihre Anträge in den übrigen anhängigen Sachen zurück. Auch die Frage der versicherungsrechtlichen Entschädigungspflicht darf hiernach endgültig als zu Gunsten der Eisenbahnverwaltung entschieden gelten. Die Einführung der RVO. hat an diesem Ergebnis nichts geändert, da ihre Vorschriften, soweit sie für die Frage von Bedeutung sind, mit den Bestimmungen des früheren GUVG. sachlich durchweg übereinstimmen. Hd.

Amtliche Mitteilungen der Geschäftsführenden Verwaltung.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Königliche Eisenbahndirektion Danzig. Am 0. Oktober d. J. ist der an der Neubaustrecke Riesenburg-Miswalde gelegene Bahnhof 4. Klasse Riesenkirch für den Wagenladungsgüter- und Wagenladungstierverkehr eröffnet worden. Die Annahme und Auslieferung von Fahrzeugen und schwerwiegenden Gegenständen, zu deren Verladung eine feste Rampe erforderlich ist, und von Sprengstoffen ist ausgeschlossen.

K. k. Staatsbahndirektion Innsbruck. Die zwischen den Stationen Öblarn und Stainach-Irdning der Strecke Bischofshofen-Selzthal gelegene Personenhaltestelle St. Martin a. d. Enns ist am 1. Oktober 1916 für den beschränkten Wagenladungsverkehr eröffnet worden. Von der Auf- und Abgabe sind ausgeschlossen: Stückgüter, alle nur bedingungsweise zur Beförderung zugelassenen Gegenstände (siehe Eisenbahn-Betriebsreglement § 54 Absatz 2 bzw. Anlage C), ferner Flüssigkeiten in Kesselwagen und lebende Tiere sowie Güter, zu deren Verladen und Ausladen besondere Ladevorrichtungen erforderlich sind. Das Verladen und Ausladen aller Wagenladungsgüter obliegt den Absendern bzw. Empfängern; eine Einlagerung von Gütern kann mangels gedeckter Räumlichkeiten nicht stattfinden.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Güterverkehr.

Güterverkehr zwischen den deutschen Militäreisenbahnen des östlichen Kriegsschauplatzes und deutschen Eisenbahnen.

Vom 15. Oktober 1916 ab werden in den Holzausnahmetarif vom 15. September 1916 die Stationen Bjel, Rachnika und Sabjelje-Welikoje in die Schnittafel I und die Station Königsberg (Pr.) Kai und Königsberg (Pr.) Pregelbf. in die Schnittafel II aufgenommen. Außerdem werden einige Stationen des Bezirks Cassel als Grubenholzempfangsstationen zugelassen und einige Berichtigungen durchgeführt. Auskunft gibt die unterzeichnete Verwaltung. Auch wird auf den Tarif- und Verkehrsanzeiger verwiesen.

Bromberg, den 13. Oktober 1916. (1333)
Königliche Eisenbahndirektion
als geschäftsführende Verwaltung.

Ausnahmetarif für Brennesseln, Flachs, Hanf usw. — Tfv. 2 I g. —

Mit Gültigkeit vom 19. Oktober 1916 wird „Ginster, zur Verarbeitung zu Gespinstfasern" in das Warenverzeichnis aufgenommen. Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbureau, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 14. Oktober 1916. (1331)
Königliche Eisenbahndirektion.

Ostdeutsch-Bayerischer Güterverkehr.

Ab 20. Oktober 1916 wird die Station Mohrungen (Kbg.) in den Tarif aufgenommen.

Die Tarifentfernungen werden durch Anstoß von 44 km an die Entfernungen für Osterode (Ostpr.) gebildet.

München, den 12. Oktober 1916. (1325)
Tarifamt der K. B. Staatseisenbahnen
rechts des Rheins.

Norddeutscher Donauumschlagsverkehr über Regensburg usw., Tarif Teil II v. 15. 1. 1911.

Bis auf Widerruf, längstens für die Dauer des Krieges, gelten die Frachtsätze des Ausnahmetarifs 13 für Petroleum usw. nach Belgien usw. auch für Sendungen, die auf dem Bahnwege in Regensburg, Deggendorf oder Passau eintreffen und von dort mit neuem Frachtbriefe nach den im Tarif bezeichneten Empfangsstationen aufgegeben werden.

Breslau, den 7. Oktober 1916. (1326)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Preuß.-Hessisch-Schweizerischer Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 20. Oktober 1916 wird ein zeitweiliger Ausnahmetarif für frische Äpfel und Birnen aus der Schweiz ausgegeben. Durch die Frachtsätze dieses Tarifs werden die im Ausnahmetarif Nr. 5 für frische Äpfel und Birnen in den Heften 2, 3, 4 und 5 der norddeutsch- bzw. preuß.-hessisch-schweizerischen Gütertarife sowie die für gewisse Stationen der Eisenbahndirektionsbezirke Frankfurt (Main), Mainz und Saarbrücken im Heft 13 der südwestdeutsch-schweizerischen Gütertarife vorgesehenen Frachtsätze teilweise unterboten und es werden deshalb die letzteren während der Dauer des Bestehens des zeitweiligen Ausnahmetarifes nicht angewendet.

Der zeitweilige Ausnahmetarif wird von den beteiligten Verwaltungen zum Preis von 25 ₰ abgegeben.

Karlsruhe, 13. Oktober 1916. (1330)
Namens der beteiligten Verwaltungen:
Gr. Generaldirektion der Bad. Staatseisenbahnen.

Ost-Mitteldeutsch-Sächsischer Verkehr, Heft 2.

Mit Gültigkeit vom 20. Oktober 1916 wird die Station Wefensleben als Versandstation in den Ausnahmetarif 3a (Steinsalz) aufgenommen. Nähere Auskunft erteilen die beteiligten Güterabfertigungen.

Berlin/Wien, 12. Oktober 1916. (1327)
Königliche Eisenbahndirektion. — K. K. Oesterreichische Staatsbahnen, namens der beteiligten Verwaltungen.

Ausnahmetarif für Roggen, Weizen, Kartoffeln, Kartoffelstärkemehl usw. — Tfv. 2 I.

Unter Aufhebung des Tarifs vom 14. Februar 1916 erscheint mit Gültigkeit vom 1. November 1916 eine Neuausgabe des Tarifs, in die die bisher im Verfügungswege eingeführten Änderungen und Ergänzungen eingearbeitet sind — der Tarif ist zum Preise von 5 Pf. für das Stück durch die Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbureau, hier, Bahnhof Alexanderplatz zu beziehen.

Berlin, den 16. Oktober 1916. (1334)
Königliche Eisenbahndirektion.

Oberschlesisch-österreichischer Kohlenverkehr, Eisenbahngütertarif Teil II Heft 3 vom 1. September 1913. Festsetzung einer Umwegsfracht für Kohlen-, Koks- und Brikettsendungen bei Leitung über den Hilfsweg Grammat-Neusiedl.

Mit Gültigkeit vom 1. Oktober 1916 bis auf Widerruf, längstens bis 1. Februar 1917 finden die Bestimmungen unserer Bekanntmachung vom 22. Mai 1916 betreffend Berechnung einer Umwegsfracht von 37 Heller für 1000 kg bei Leitung über den Hilfsweg Grammat-Neusiedl nur noch auf Steinkohlen, Steinkohlenlösche (Steinkohlenasche) und Steinkohlenziegel (Briketts) Anwendung. Steinkohlenkoks und Steinkohlenkoksasche (mit Ausnahme von Gaskoks) wird nach den in Rede stehenden Stationen im Bedarfsfalle über den Hilfsweg Grammat-Neusiedl ohne Berechnung der Umwegsfracht befördert.

Kattowitz, den 15. Otober 1916. (1335)
Königl. Eisenbahndirektion Kattowitz,
namens der beteiligten Verwaltungen.

2. Personen- und Gepäckverkehr.

Preußisch-Sächsischer Staatsbahn-Privabahn-Personen- und Gepäckverkehr.

Vom 1. Januar 1917 ab treten im Verkehr mit Stationen:

a) der Ratzeburger Kleinbahn,
b) der Kreisbahn Leer-Aurich-Wittmund,

infolge Änderung der Strecken- und Einheitssätze Erhöhungen ein, die

zu a) für Militärfahrkarten b
10 ₰,
zu b) in der 2. Wagenklasse b
90 ₰ und
in der 3. Wagenklasse b
30 ₰

betragen.

Nähere Auskunft erteilt unser Verkehrsbureau.

Hannover, den 11. Oktober 1916. (1328
Königliche Eisenbahndirektion.

Rheinisch-westfälisch-hessisch-thüringisch-österreichischer Personen- und Gepäckverkehr über Aschaffenburg, Gmünden und Lichtenfels.

Am 1. Januar 1917 tritt zum Tarif des vorbezeichneten Verkehrs der Nachtra IV in Kraft, durch den die Fahrpreise einzelner Verbindungen erhöht werde Gleichzeitig werden die bisher nach de Übergängen Eger und Furth getrenn bestehenden Fahrkarten nach Prag au gehoben und durch eine wahlweise üb beide Übergänge geltende Fahrkar ersetzt werden. Nähere Auskunft erteil auf Anfrage unser Verkehrsbureau.

Cöln, den 13. Oktober 1916. (133
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der beteiligten Verwaltungen.

3. Verkauf von Altmaterialien.

Verkauf alter Oberbaumaterialien.

Die in unserem Bezirk lagernden, fü Eisenbahnzwecke nicht mehr verwendbaren Oberbau- und Baumaterialien, b stehend aus stark verbogenen Eise und Stahlschienen, gebrochenen eisern Schwellen, Weichenteilen, 1 Brücke konstruktion, Kleineisenzeug, Gu Stahl- und Blechschrot sollen öffentli meistbietend verkauft werden.

Gebotbogen mit Verkaufsbedingunge können gegen post- und bestellgeldfre Einsendung von 1 ℳ in bar — nicht Briefmarken — von unserem Zentra bureau bezogen werden. Die mit en sprechender Aufschrift zu versehende Angebote sind bis Montag, den 31. Okt ber 1916, vormittags 11 Uhr, verschlo sen und postfrei an uns einzusenden.

Die Eröffnung der Angebote erfolgt i Beisein der etwa erschienenen Biet am gleichen Tage vormittags 11 Uhr.

Zuschlagsfrist bis 14. November 191

Mainz, den 12. Oktober 1916. (132
Königlich Preußische und Großh. Hess sche Eisenbahndirektion.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Eisenbahndirektions-Präsident a. D. v. Mühlenfels in Berlin.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nummer 83. 21. Oktober 1916. LVI. Jahrgang.

Inhalt:

nten- und Betriebszahlen der deutschen Staatsbahnen.
ektrischer Bahnbetrieb mit Gleichstrom von 5000 Volt Spannung.
ll die Sommerzeit auch im Winter beibehalten werden?
achrichten.
Deutschland: Der Bezirkseisenbahnrat Cöln. — Bezirkseisenbahnrat Erfurt/Halle (Saale). — Eisenbahnunfall bei Flieden. — Sicherung des Bahnbetriebes gegen das Holzfällen in Württemberg. — Deutsche Eisenbahn-Speisewagen-Gesellschaft.
Österreich: Die Einnahmen der Aussig-Teplitzer Bahn. — Die Verkehrsentwicklung der Buschtiehrader Bahn. — Die deutschen Eisenbahner Österreichs beim Eisenbahnminister. — Der Rohölmarkt. — Österreichischer Lloyd.
Übrige europäische Länder: Die rumänischen Eisenbahnen in russischen Händen. — Vorschüsse auf Eisenbahnfrachtgüter in Rußland. — Kirchenwagen in Rußland und deren Verwendung.
Fremde Erdteile: Neuordnung der Saint Louis- und San Franzisko-Bahn. — Neue Kohlenverladeanlage in Baltimore.
Allgemeines.
Amtliche Bekanntmachungen.

Renten- und Betriebszahlen der deutschen Staatsbahnen.

Von Dr. Kurt Tecklenburg.

Bei der allgemeinen Aufmerksamkeit, die in Deutschlands olksvertretungen und in der Presse den Fragen des deutschen isenbahnwesens zugewendet wird, dürfte es von allgemeinem teresse sein, eine kurze Übersicht über die grundlegenden irtschaftlichen Verhältnisse der größeren Staatsbahnverwalngen zu geben, und dies soll, unter Vermeidung der Beigabe nes umfangreichen statistischen Materials, in nachfolgenden usführungen dadurch versucht werden, daß nur die hauptchlichsten Gesichtspunkte, aus denen heraus das Wirtschaftsgebnis der einzelnen Verwaltungen vergleichend betrachtet erden kann, hervorgehoben werden. Und hierbei soll nicht uf das Ergebnis eines bestimmten Jahres der Nachdruck gelegt erden, sondern auf die Entwicklung der Gesamtverhältnisse n Laufe der Zeit.

Der Betrachtung sollen zunächst die beiden Zahlenwerte vorgestellt werden, die bei Besprechungen über die Wirtschaftsgebnisse der Eisenbahnverwaltungen mit Vorliebe herangezogen werden, und auf denen häufig das Urteil über die Wirtchaftlichkeit aufgebaut wird: Die Betriebszahl und die aus em Betriebsüberschuß sich ergebende Verzinsung des Anlageapitals, die Rente.

Die Entwicklung beider Werte in den letzten Jahrzehnten ist us der umstehenden Tabelle 1 und aus den am Schluß gebenen bildlichen Darstellungen ersichtlich.

Die Zahlen der Tabelle (Spalte 1 und 2) und klarer noch die ildlichen Darstellungen lassen erkennen, daß weder die Enticklung der Rente noch die der Betriebszahl eine stetige ist. lle Verwaltungen zeigen im Laufe der Jahre in bestimmten eitabschnitten zeitlich nahezu zusammenfallende Bewegungen ach oben und unten, im Gesamtbild wellenförmige Entwickngslinien. Diese allenthalben in gleicher Weise auftretenden chwankungen sind zurückzuführen auf den Einfluß der ebenlls dauerndem Wechsel unterworfenen Wirtschaftskonjunktur. er Einfluß des Wechsels im wirtschaftlichen Leben macht sich ei allen Faktoren, aus denen sich das Wirtschaftsergebnis der isenbahnen zusammensetzt, geltend: unmittelbar bei den Beiebs-Einnahmen, insbesondere denen aus dem Güterverkehr, ie in ihrer Höhe so getreu dem Wechsel der Wirtschaftskonnktur folgen, daß sie neben anderen Größen des Wirtschaftslebens geradezu als Abbild der Wirtschaftskonjunktur gedeutet werden. Mittelbar bei den Ausgaben: bei plötzlich einsetzendem Konjunkturwechsel, einer Krisis, ist es unmöglich, dem Einnahmeausfall sofort die Ausgaben anzupassen. Die Bestrebungen auf Ersparnisse werden, wenigstens in ihren Folgen, dem Rückgang der Einnahmen, nachhinken und können im allgemeinen auch nicht soweit durchgeführt werden, daß sie eine dem Einnahmerückgang entsprechende wirkliche Ermäßigung der Ausgaben bringen. Die Folge davon ist, daß alle Faktoren der Eisenbahnwirtschaft, die von den Ausgaben abhängen, zu Zeiten eines wirtschaftlichen Tiefstandes, einen verhältnismäßig ungünstigen Stand einnehmen, und weiter, daß alle jene Faktoren, die von Einnahme und Ausgaben abhängig sind, wie beispielsweise die Rente und die Betriebszahl, durch den Wirtschaftstiefstand in doppeltem Maße ungünstig beeinflußt werden. Etwas verschoben wird das Bild allerdings dadurch, daß in den Jahren glänzender Hochkonjunktur, die im allgemeinen einer Krisis vorausgehen, die Ausgaben infolge der auf allen Gebieten einsetzenden Preissteigerung schon eine erhebliche Erhöhung erfahren, eine Erhöhung, die die in dieser Zeit noch stark steigenden Einnahmen verhältnismäßig noch übertrifft. Die von den Ausgaben abhängigen Faktoren zeigen infolgedessen bereits vor der Krisis eine ungünstige Entwicklung, die dann im Jahre des Wirtschaftsumschlags selbst ihren Höhepunkt findet.

Diesen Gesetzen folgt die Entwicklung der Rente und der Betriebszahl, wobei kleine Verschiebungen für die Beurteilung bedeutungslos sind. Wendejahre für die Wirtschaftskonjunktur sind die Jahre 1891, 1900 und 1908, Höhepunkte für die Rente sind die Jahre 1889, 1899 und 1906, Tiefpunkte die Jahre 1891, 1901 und 1908. Preußen erreicht als Rente im Jahre 1889 = 6,26 %, im Jahre 1899 = 7,43 % und im Jahre 1905 = 7,25 %. Die Höchstpunkte von Bayern betrugen 4,54, 4,41 und 3,61 %; die von Baden 4,23, 5,04, 3,90 %, von Sachsen = 5,86, 5,19 und 5,17 %, und von Württemberg 3,47, 3,47 und 3,33 %. Die tiefsten Werte, die Preußen aufzuweisen hat, sind 4,91 im Jahre 1891; 6,41 im Jahre 1901 und 5,11 im Jahre 1908. Die entsprechenden ungünstigsten Werte der anderen Staaten sind für Bayern = 3,19, 2,61 und 3,38; für Baden = 2,98, 2,32 und 1,82; für

Tabelle 1.
Rente (z) und Betriebszahl (c).

Jahr	1.	2.	3.	1.	2.	3.	1.	2.	3.	1.	2.	3.	1.	2.	3.
	Preußen			Baden			Bayern			Sachsen			Württemberg		
	z	c	E/K	z	c	E/K	z	c	E/K	z	c	E/K	z	c	E/K
1883	4,86	57,29	11,39	3,38	57,4	7,9	3,86	52,2	8,1	5,06	54,2	11,4	3,09	49,9	6,2
4	5,09	55,73	11,49	3,25	60,1	7,9	3,77	52,8	8,0	4,76	56,0	10,9	2,99	51,3	6,1
5	4,88	56,37	10,93	3,29	59,3	8,1	3,48	54,6	7,7	4,90	55,0	10,9	3,03	52,2	6,2
6	5,22	54,37	11,44	3,30	60,3	8,1	3,64	53,5	7,8	4,50	58,6	10,9	3,18	50,6	6,4
7	5,77	52,34	12,16	4,08	53,0	8,7	4,01	51,8	8,3	5,31	54,1	11,6	3,27	49,1	6,4
8	6,02	52,83	12,76	4,09	55,1	9,1	4,33	51,7	9,0	5,41	55,5	12,2	3,47	48,2	6,7
9	6,26	53,99	13,61	4,23	55,9	9,6	4,54	51,8	9,4	5,86	53,9	12,7	3,28	52,8	7,1
1890	5,39	60,43	13,6	4,07	59,0	9,9	4,39	55,4	9,8	5,02	60,7	12,9	2,62	62,1	7,0
1	4,91	65,44	—	2,98	69,9	9,9	3,71	61,4	9,7	4,87	63,1	10,6	2,33	67,2	6,8
2	5,36	60,36	13,5	3,14	68,5	9,96	3,19	65,7	9,3	4,39	65,0	12,5	2,51	63,6	6,9
3	6,24	55,17	13,9	3,99	61,4	10,3	3,21	65,1	9,2	4,67	63,8	12,9	2,83	59,7	7,0
4	6,49	53,68	14,0	3,79	63,8	10,4	3,09	66,4	9,2	4,41	64,9	12,5	2,71	61,1	6,9
5	6,76	53,5	14,5	4,18	62,1	11,0	3,16	66,4	9,4	4,83	62,7	13,0	3,09	59,4	7,6
6	7,16	52,8	15,2	4,41	61,2	11,5	4,41	59,1	10,8	5,19	61,7	13,6	3,28	58,3	8,0
7	7,15	54,0	15,9	4,74	60,5	12,0	4,12	59,5	10,2	4,86	64,7	13,8	3,33	60,0	8,3
8	7,16	57,15	16,7	4,60	65,85	13,5	3,71	66,85	11,2	4,17	71,94	14,9	3,47	61,81	9,1
9	7,43	57,16	17,3	5,04	64,27	14,1	3,68	68,05	11,5	3,79	74,53	14,4	3,15	65,95	9,3
1900	6,90	58,96	16,8	3,41	76,86	14,7	3,41	71,34	12,0	3,71	75,19	14,9	2,91	68,24	9,2
1	6,19	61,25	16,0	2,72	79,45	13,2	2,61	76,55	11,1	3,02	78,16	13,8	2,62	71,08	9,1
2	6,68	60,64	17,0	2,23	79,88	11,5	3,05	72,33	11,0	3,67	71,95	13,1	2,86	68,77	9,2
3	6,77	59,19	16,5	3,46	70,30	11,7	3,19	71,36	11,2	4,35	67,29	13,3	3,15	67,25	9,6
4	7,31	59,74	18,2	3,89	67,32	11,9	3,14	72,21	11,3	4,57	66,39	13,6	3,21	66,95	9,7
5	7,25	59,82	18,0	3,64	69,72	12,0	3,55	69,29	11,5	4,68	66,65	14,0	3,22	66,83	10,0
6	7,23	61,77	18,9	3,90	69,31	12,7	3,59	70,26	12,1	5,17	65,17	14,9	3,33	67,70	10,3
7	6,37	66,52	19,0	3,74	71,20	13,0	3,61	70,06	12,1	4,88	67,85	15,2	2,32	77,32	10,2
8	5,11	71,29	17,7	1,82	84,96	12,1	3,38	72,12	12,1	3,84	73,44	14,5	2,26	77,37	10,0
9	5,76	68,18	18,1	2,95	75,21	11,9	3,28 [1] / 4,13 [2]	73,18 [1] / 71,21 [2]	—	3,83	73,85	14,7	2,94	71,15	10,0
1910	6,34	66,65	19,0	3,60	71,10	12,4	4,58	65,19	13,2	4,63	70,34	15,6	3,50	67,27	10,2
1	6,95	64,57	19,6	4,13	67,88	12,8	5,13	62,41	13,6	5,44	66,83	16,4	3,35	69,41	10,7
2	7,04	65,60	20,5	4,02	69,12	13,0	4,59	67,49	14,1	4,48	73,30	16,8	3,37	69,84	11,2
3	6,30	68,46	20,0	4,06	68,75	13,0	4,45	68,39	14,1	4,39	73,85	16,8	3,04	72,63	11,1

[1]) Rechtsrheinisches Netz — [2]) Pfälzisches Netz.

Sachsen = 4,39, 3,02, 3,84; und für Württemberg = 2,33, 2,62 und 2,26.

Die Tiefpunkte fallen also in die Jahre der Wirtschaftkrisen, die Höchstpunkte in die Jahre, die den Wendepunkten der Wirtschaftskonjunktur vorhergehen.

Das Gleiche gilt für die Betriebszahl.

Eine wirtschaftliche Krisis und die einer solchen folgenden Jahre wirtschaftlichen Tiefstandes bringen sie auf einen hohen, ungünstigen Stand; die Jahre sich bessernder Wirtschaftsverhältnisse lassen sie sinken, bis die allgemeine Preissteigerung in den Jahren mächtig aufstrebender Hochkonjunktur für sie die Wendung zum Schlechteren bringt, die dann ihren Abschluß und Höhepunkt findet im Jahre des Umschwungs.

Höhepunkte der Betriebszahl finden wir demnach in den Jahren der Krisen oder unmittelbar nach solchen, also um 1891, 1901 und 1908, und zwar erreicht sie in Preußen in diesen Jahren 65,4 %, 61,75 und 71,29 %; in Bayern 66,4, 76.55 und 72,12 %; in Baden 69 9, 79,88 und 84,96; in Sachsen 65,0, 78,16 und 73,44 und in Württemberg 67,2, 71,08 und 77,37. Ihren günstigsten Stand findet sie in Preußen in den Jahren 1887 mit 52 34, 1896 mit 52 8 und 1903 mit 59,19. In Baden sind es die Jahre 1887 mit 53,0, 1897 mit 60,5 und 1904 mit 67.32. Für Bayern 1888 mit 51,7, 1896 mit 59,1 und 1905 mit 69,29. Für Sachsen 1887 mit 54,1, 1896 mit 61,7 und 1906 mit 65 17, und für Württemberg 1888 mit 48,2, 1896 mit 58,3 und 1905 mit 66,83.

Betrachtet man nun vergleichend die Schaubilder von Rente und Betriebszahl,*) so findet man die in die Augen springende Erscheinung, daß Preußen den anderen Verwaltungen weit überlegen ist. Seine Rente ist seit Mitte der achtziger Jahre von keinem der anderen Staaten auch nur annähernd erreicht worden, und ebenso ist seit Anfang der neunziger Jahre seine Betriebszahl dauernd die bei weitem günstigste. Selbstverständlich folgt auch sie dem gebieterisch die Entwicklung beeinflussenden Wechsel der Wirtschaftskonjunktur, aber stets einen erheblichen Abstand haltend von den übrigen Verwaltungen. Diese dagegen zeigen untereinander keine sehr erheblichen Unterschiede; sie bewegen sich, dem Auf und Ab des Wirtschaftslebens folgend, in einer ziemlich geschlossenen Gruppe, und mal überschneidet diese, mal jene Linie die anderen.

Nun muß man sich, um nicht in den Fehler voreiliger Beurteilung zu verfallen, vergegenwärtigen, daß weder die Rente noch die Betriebszahl allein Maßstäbe für die Wirtschaftlichkeit eines Unternehmens sind. Die Rente zwar gibt das aus dem Unternehmen herausgewirtschaftete Ergebnis, also das im Grund erstrebte Endziel an; aber sie läßt keinen Rückschluß zu auf die wirtschaftlichen Verhältnisse des Unternehmens, aus denen heraus sie erreicht worden ist, insbesondere nicht auf die Einnahmeverhältnisse. Und doch kann aus einem Unternehmen mit — im Verhältnis zum Anlagekapital — sehr hohen Einnahmen eine hohe Rente erzielt werden trotz recht wenig wirtschaftlicher Betriebsführung, und ebenso kann ein Unternehmen, dessen Einnahmeverhältnisse ungünstige sind und dessen Rente infolgedessen nur eine kleine sein kann, doch in wirtschaftlichem Sinne durchaus gut geleitet sein.

Und ebenso ist die Betriebszahl für sich allein betrachtet kein Maßstab für die Beurteilung der Wirtschaftlichkeit des Unternehmens. Ihre Höhe ist abhängig von einer großen Zahl mitwirkender Faktoren und zwar nicht nur solchen, auf die die Verwaltung und die Betriebsführung ihren Einfluß geltend machen.

Ausschlaggebend ist der Einfluß der Wirtschaftskonjunktur und wenn auch die wirtschaftlichen Maßnahmen der Verwaltung selbstverständlich ein gewichtiges Wort mitsprechen, so tun sie es doch mehr in dem Sinne, daß sie die übrigen Faktoren in günstigem oder ungünstigem Sinne fördernd oder hemmend beeinflussen. Und dann bleibt zu beachten, daß jedem Unternehmen eine besondere, ihm eigens zugehörende Betriebszahl innewohnt, die bestimmt wird durch das bei der Anlage des Unternehmens gewählte Verhältnis des Anlagekapitals zu der

*) Sie folgen am Schluß des Aufsatzes.

türlichen Betriebskosten. Gerade dieses Verhältnis kann von undlegender, dauernd die Höhe der Betriebszahl beeinussender Bedeutung sein, wenigstens bei solchen Unternehmen, deren Verhältnis nicht derart einfacher Natur sind, daß rwägungen, ob höheres Anlagekapital und dafür ungünstigere etriebszahl zu wählen seien, überhaupt nicht Platz greifen.

Um die vergleichende Betrachtung auf eine einigermaßen berechtigte Grundlage zu stellen, müssen deshalb bei der Beurteilung neben der Rente und der Betriebszahl auch die anderen aktoren, auf denen sich das Wirtschaftsergebnis mitaufbaut, erangezogen werden, und dies sind die Einnahmeverhältnisse nd das Anlagekapital des Unternehmens. Als hierfür geeignet rll die diese 4 Größen zusammenfassende Rentenformel

$$Z = \frac{E}{K} \cdot 100 \cdot (1 - c)$$

enutzt werden.*)

Bezeichnet Z: die Rente in Prozenten, E: die Gesamteinahmen während eines Rechnungsabschnittes, A: die Gesamtusgaben, K: Anlagekapital, c: die Betriebszahl, ausgedrückt s Dezimalbruch (z. B. 0,65 bei einer Betriebszahl von 65 %), nn ist

$$\frac{K \cdot Z}{100} = E - A.$$

$$\text{und da } c = \frac{A}{E}$$

$$\text{und } 1 - c = \frac{E - A}{E},$$

$$\text{so ist } Z = \frac{E}{K} \cdot 100\,(1 - c).$$

Der Wert, den diese Rentenformel bietet, ist darin zu erlicken, daß das Wirtschaftsergebnis als ein geschlossener Ausruck auftritt, der die gegenseitige Anhänglichkeit der ihn estimmenden Größen klar in die Erscheinung treten läßt.

Die Größe $\frac{E}{K}$ 100 ist der Rohgewinn des Unternehmens nd gibt die Einnahme in Prozenten des Anlagekapitals an. r erscheint in hervorragendem Maße geeignet, ein Urteil über ie allgemeine Lage zu ermöglichen. Denn ein angemessener ohgewinn ist überhaupt die erste Voraussetzung für die geügende Ertragsfähigkeit des Unternehmens: Erzielt ein Unterehmen dauernd keinen genügenden Rohgewinn, so ist es in einer ganzen Anlage verfehlt, entweder aus dem Grunde, weil as in ihm festgelegte Kapital zu hoch ist, um die durch das nternehmen zu erschließenden Einnahmequellen einen Ertrag rbringen zu lassen, oder aus dem Grunde, weil bei einem n sich angemessenen Anlagekapital doch die erwarteten Einahmequellen nicht haben erschlossen werden können. Sodann ind die Schwankungen, die der Rohgewinn im Laufe der Jahre eigt, für die Beurteilung der Wirtschaftsverhältnisse des Unterehmens von erheblicher Bedeutung. Zwar braucht ein Zurückehen nicht ohne weiteres eine Verminderung der Einnahmen ur Ursache zu haben, denn dies kann ebensowohl durch eine ergrößerung des Anlagekapitals verursacht werden. Berücksichtigt man aber, daß jede richtig angewandte Kapitalsvermehung entweder dem Zweck dienen soll, neue Quellen zu erchließen, also als werbendes Kapital zu dienen, oder dem weck, dem wachsenden Verkehr billigere Betriebsmöglichkeiten zu bieten, also eine Verbesserung der Betriebszahl zu rmöglichen, so ist es klar, daß jede richtig angewandte Kapialsvermehrung eine Verringerung des Rohgewinns nicht oder och nur bei gleichzeitiger Verbesserung der Betriebszahl zur olge haben darf. Und bedenkt man ferner, daß die Steigerung es Rohgewinns unbedingt auf eine Vermehrung der Einnahme urückzuführen ist, so kann man in den Schwankungen des Rohewinns die Bewegungen der wirtschaftlichen Konjunktur erlessen.

*) Kurt Tecklenburg: Der Betriebskoefficient der Eisenbahnen nd seine Abhängigkeit von der Wirtschaftskonjunktur. (Verag von Julius Springer, Berlin 1911.)

Die zweite Größe, der Wert (1—c), ist der auf 1 ergänzte Wert der Betriebszahl; sie möge mit dem Namen „Rentenziffer" bezeichnet werden. Für sie und ihre Bewegungen gilt das über die Betriebszahl früher Gesagte.

Ihre Schwankungen im Laufe der Jahre, das Steigen und Fallen vollzieht sich unter dem ausschlaggebenden Einflusse der wechselnden Wirtschaftskonjunktur, und ihre absolute Höhe ist bestimmt durch eine große Anzahl mitwirkender Faktoren, die teils unabhängig von den wirtschaftlichen Maßnahmen der Verwaltung sind. Auch davon, daß jeder Bahnlinie eine eigene, in ihrem Charakter begründete Betriebszahl zugehört, ist schon gesprochen worden. Wenn nun auch bei großen Bahnnetzen die Unterschiede durch die Zusammensetzungen aus Linien verschiedener Verhältnisse sich verschieben und häufig einem einigermaßen gleichen Zustand nähern müssen, so bleibt es doch klar, daß bei Netzen, in denen ein bestimmter Charakter vorherrschend bleibt, auch die in diesem liegenden ungünstigeren Verhältnisse vorherrschend zur Geltung kommen. Ein Bahnnetz vorwiegend gebirgiger Natur wird stets und dauernd mit einer verhältnismäßig hohen Betriebszahl arbeiten, ein Bahnnetz im Flachlande mit einer verhältnismäßig niedrigen.

Die Rente stellt sich dar als ein Produkt aus diesen beiden Werten, dem Rohgewinn und der Rentenziffer. Sie möglichst groß zu gestalten, ist ja das selbstverständliche Endziel jeder Verwaltung. Es wird aber klar, daß zur Erreichung dieses Zieles nicht nur der eine Weg, das Hinaufdrücken der Rentenziffer, vorhanden ist, sondern daß als zweite Ursache das Steigen des Rohgewinns mitsprechen kann.

Die Bewegungsrichtungen beider Werte können in gleicher Richtung steigend zusammengehen, und dies wird in der Regel der Fall sein in Zeiten wirtschaftlichen Aufschwungs. Die Folge ist die günstige Gestaltung der Rente.

Sie können jedoch auch entgegengesetzt wirken, und dies tritt ein in der Zeit überspannter Hochkonjunktur und hat zur Folge, daß trotz weiterer Einnahmesteigerung die Rente nicht weiter wächst oder sogar bereits fällt; und sie können schließlich gleichzeitig fallen, wobei die Rente plötzlich stark fällt, wie es das Eintreten einer wirtschaftlichen Krisis mit sich zu bringen pflegt.

Die auf Grund der Rentenformel ermittelten Werte des Rohgewinns sind in der Tabelle 1 in der Spalte 3 enthalten.

Jede Verwaltung für sich allein betrachtet, läßt in der Entwicklung ihrer Zahlenreihe die Schwankungen der Wirtschaftskonjunktur klar erkennen. Ebenso wie nach dem vorher Erörterten die Betriebszahl dies Bild der Konjunktur sich wiederspiegeln läßt, und gleicherweise die Rente, ebenso zeigt auch der Rohgewinn das gleiche Bild. In Preußen erreicht er Höhepunkte in den Jahren 1899, 1907 und 1912 und zwar in den Werten 17,3, 18,9 und 20,5.

Ungünstigste Werte, die als Folgeerscheinungen der wirtschaftlichen Krisen auftreten, finden wir in den Jahren 1892 mit 13,5, 1901 mit 16,0 und 1908 mit 17,7. Auch bei den anderen Verwaltungen zeigen sich dieselben Schwankungen; annähernd in denselben Jahren tritt stets die Umkehr in der Richtung der Bewegung auf.

Bei dem Vergleich der Werte fällt wiederum die Überlegenheit Preußens auf. Nach Durchführung der Verstaatlichung steigt es von 13,6 % im Jahre 1890 bis auf 20,5 % im Jahre 1912, und namentlich die Entwicklung im letzten Jahrzent ist eine derart günstige, daß es die übrigen Staaten weit hinter sich zurückläßt, selbst Sachsen, das als nächst günstiger Staat lange Zeit an den Stand Preußens nahezu heranreichte: noch in dem Jahrzehnt 1890—1900 blieb es nur etwa 1—2 % hinter Preußen zurück; im letzten Jahrzehnt ist aber sein Höchststand um fast 4 % geringer, als der Preußens. Es gelangt im Jahre 1912 auf 16,8 %, während Preußen 1912 es auf 20,5 % bringt.

Dauernd erheblich geringer sind die Rohgewinne der übrigen 3 Staaten Bayern Baden und Württemberg. Den überhaupt je erreichten günstigsten Stand erzielt Baden im Jahre 1900 mit 14,7 %; Bayern erreicht in der Hochkonjunkturwelle um 1906

seinen höchsten Stand mit 12,1 % und Württemberg im Jahre 1912 mit 11,2 %, es bleibt also gegen Preußen nahezu um die Hälfte zurück.

Diese Verschiedenheit kann nun ihren Grund haben entweder darin, daß die Gesamtbetriebs-Einnahmen der einzelnen Verwaltungen im Verhältnis zu einander große Unterschiede aufweisen oder darin, daß die Anlage der einzelnen Bahnnetze verhältnismäßig stark voneinander abweichende Kapitalwerte erforderlich macht. Um diese Frage erörtern zu können, soll der Rohgewinn nicht als das Verhältnis der Gesamteinnahmen zu dem Gesamtanlagekapital aufgefaßt werden, sondern als das Verhältnis der kilometrischen Einnahmen zu den durchschnittlichen kilometrischen Anlagekosten; sein absoluter Wert bleibt hierbei selbstverständlich der gleiche.

Die Rentenformel nimmt dann die Form an:

$$Z = \frac{E\ km}{K\ km} : 100 \cdot (1 - c).$$

Wie verschieden das für die Herstellung der Bahnen erforderlich gewesene Kapital, berechnet auf 1 km Bahnlänge, ist, zeigt die nebenstehende Tabelle 2.

Am geringsten sind also die Anlagekosten für Bayern mit 271 435 ℳ, dann folgt Preußen mit 333 813 ℳ, weiter Sachsen mit 368 876 ℳ und Württemberg mit 410 050 ℳ und schließlich Baden mit 524 420 ℳ; sein Bahnnetz ist also um fast 60 % teurer gebaut als das preußische. Die Ursachen für die großen Unterschiede, die vorwiegend in der Verschiedenheit der Gestaltung der Länder zu suchen sind, zum Teil aber auch ihren Grund finden in der verschiedenen Zusammensetzung der Bahnnetze, dem Verhältnis der Hauptbahnen zu den Neben- und Kleinbahnen, sollen hier nicht näher erörtert werden; für die nachfolgenden Untersuchungen genügt es, die Tatsache der Unterschiede festzustellen. Daß die Anlagekosten im Laufe der Jahre eine allmähliche Steigerung erfahren, ist erklärlich, und begründet in den Aufwendungen, die zur Erweiterung und Ergänzung des im Betrieb befindlichen Bahnnetzes erforderlich werden. Zwar kann die Steigerung zeitweise gehemmt oder unterbrochen werden, wenn neue und mit geringeren als den Durchschnittskosten erbaute Linien zu den alten Bahnen hinzukommen, aber im allgemeinen werden diese im Verhältnis zur Länge der Stammlinien nur einen verschwindend kleinen Anteil ausmachen und die Durchschnittskosten nur unwesentlich beeinflussen.

(Schluß folgt.)

Tabelle 2.

Das Anlagekapital, berechnet auf 1 km Bahnlänge.

Jahr	Preußen ℳ	Baden ℳ	Bayern ℳ	Sachsen ℳ	Württemberg ℳ
1890	257 450	309 678	230 932	287 533	309 702
95	256 623	315 154	245 873	303 522	325 199
1900	272 787	349 021	252 298	345 983	349 607
1	273 546	394 586	259 295	355 499	349 651
2	261 510	409 058	263 466	362 524	352 944
3	275 876	424 849	260 821	366 494	354 038
4	277 986	435 804	260 473	370 970	359 288
5	280 510	443 184	264 218	375 579	371 494
6	285 485	449 568	269 057	377 289	379 925
7	294 883	466 880	270 834	384 993	391 552
8	302 454	486 056	270 282	390 154	399 725
9	309 159	506 646	277 188	393 678	405 445
1910	307 209	492 021	268 950	351 833	386 310
1	312 362	502 414	270 879	355 396	390 669
2	320 219	517 582	272 086	363 348	399 268
3	333 813	524 420	271 435	368 876	410 050

Elektrischer Bahnbetrieb mit Gleichstrom von 5000 Volt Spannung.

Über diesen Gegenstand hielt Oberingenieur Clarence Renshaw von der Westinghouse Gesellschaft vor dem amerikanischen Institut der Elektroingenieure einen Vortrag, dem wir folgendes entnehmen:

Bis vor etwa 10 Jahren galt es als unmöglich, höhere Spannungen als 600 Volt im Betriebe elektrischer Bahnen anzuwenden. Dann wurde vorgeschlagen, bei Überlandbahnen, die 4 Triebmaschinen in einem Wagen haben, diese paarweise ständig hintereinander zu schalten und auf diese Weise die Fahrdrahtspannung auf 1200 Volt zu erhöhen. Um dies zu erreichen, mußten auch die mit 600 Volt Spannung arbeitenden Stromerzeuger im Kraftwerk je zu zweien hintereinander geschaltet werden. Ein Versuch mit dieser Neuerung wurde gemacht, und als er sich bewährte, galt für Neuanlagen von Überlandbahnen eine Spannung von 1200 bis 1500 Volt als Regel.

Der Übergang zu der höheren Spannung wurde dadurch erleichtert, daß in der Bauart der Leitungen wenig geändert zu werden brauchte, weil die gebräuchlichen Isolationsstoffe diese höhere Spannung ohne weiteres aushielten. Der wirtschaftliche Erfolg war recht günstig, weil die Baukosten der Leitungen sich gegenüber den Anlagen für 600 Volt Spannung wesentlich verminderten, und manche elektrische Vorortbahn wurde wirtschaftlich möglich, die bei 600 Volt Spannung nicht ausführbar gewesen wäre. Mit 1200 bis 1500 Volt Spannung war es möglich, leichte Eisenbahnzüge zu befördern, ohne für die Leitungsanlage wesentlich mehr auszugeben, als die Elektrisierung von Straßenbahnlinien erforderte.

Inzwischen war der Wendepolmotor auf dem Plan erschienen, der sich unmittelbar mit 1200 Volt Spannung betreiben läßt, und es gelang dann auch, nach ähnlichen Grundsätzen Stromerzeuger für diese Spannung zu bauen. Wenn nun wieder je 2 Stromerzeuger oder Triebmaschinen ständig hintereinander geschaltet wurden, so war damit der Übergang zu einer Spannung von 2400 Volt gegeben. Nach diesen Grundsätzen wurde in den Vereinigten Staaten eine Überlandbahn ausgerüstet. Schwierigkeiten im Betriebe ergaben sich nicht, doch stellte sich als Nachteil heraus, daß bei dieser Spannung die üblichen Bauweisen der elektrischen Apparate nicht mehr anwendbar waren und besondere Bauweisen gewählt werden mußten, die den Ingenieuren und Angestellten der Bahn fremd waren. Auch war es nicht mehr möglich, mit den Wagen der für 2400 Volt gebauten Bahnen die mit 600 Volt Spannung betriebenen Straßenbahnstrecken zu befahren. So ist denn diese eine Ausführung bisher vereinzelt geblieben.

Für schwere Vollbahnbetriebe ist eine Spannung von 240 Volt noch zu niedrig. Auch eine Erhöhung der Spannung au 3000 Volt, wie sie auf der Chicago-, Milwaukee- und St. Paul Eisenbahn angewendet wurde, genügt für alle Zwecke des Vollbahnbetriebes noch nicht. Einen wesentlichen Schritt vorwärt auf diesem Gebiet bringt der Probebetrieb auf der Grass Lake Zweiglinie der Michigan United Traction Co. Auf der Lini verkehrt seit Oktober 1915 ein Einzelwagen, der monatlic etwa 8500 km mit einer Reisegeschwindigkeit von 25 km in de Stunde zurücklegt. Der Betrieb ist auch während der Winter monate bei außerordentlich ungünstigem Wetter ohne Unterbrechung durchgeführt worden. Im ganzen sind nur zweima Schäden an der elektrischen Ausrüstung entstanden. Di Triebmaschinen haben einen doppelten Anker, und da sie auc hier zu je zweien ständig hintereinander geschaltet sind, ha jeder Anker nur einen Spannungsunterschied von 1250 Vol aufzunehmen.

Aus der an den Vortrag anschließenden Besprechung se folgendes hervorgehoben:

Frank J. Sprague, einer der führenden Männer auf dem Ge biet der Elektrotechnik in den Vereinigten Staaten, erinnert daran, daß er bereits 1890 auf einem Verbandstage in Kansa City die Frage der Elektrisierung von Vollbahnen mit hochge spanntem Gleichstrom behandelt und nachgewiesen habe, da ein Eisenbahnbetrieb zwischen Neuyork und Philadelphia mi Gleichstrom von 3600 bis 4000 Volt Spannung möglich sei.

Ingenieur W. Davis von der Südpazifischen Bahn machte dar auf aufmerksam, daß eingleisige Bahnen einer höheren Span nung bedürfen, als zwei- und mehrgleisige Bahnen, weil be der eingleisigen Bahn die Spannungsverluste in den Leitunge höher sind.

W. Potter, der Direktor der Bahnabteilung der General Elec tric Co., berichtete, daß bei der von seiner Gesellschaft ausge führten Elektrisierung auf der Chicago-, Milwaukee- und St Paul-Eisenbahn die Frage der Spannung eingehend untersuch wurde. Der Entwurf ist sowohl für 3000 wie für 5000 Vol durchgerechnet worden, und es ergaben sich in beiden Fälle etwa die gleichen Gesamtkosten. In beiden Fällen kostete di Hochspannungsleitung längs der Bahn 10%, die Schienenrück leitung 4% der gesamten elektrischen Einrichtung. Bei 300 Volt Spannung kosteten die Unterwerke 18%, die Gleichstrom leitungen 28% und die elektrischen Lokomotiven 20%; zusam men also die festen Teile der Gleichstromausrüstung 46%, di beweglichen Teile 20%. Bei 5000 Volt waren die Kosten de

festen und der beweglichen Teile etwa gleich. Da nun die beweglichen Teile hohe Unterhaltungskosten verursachen, während die Speiseleitungen gar keiner, die Fahrleitungen nur einer geringen Abnutzung unterworfen sind, so war die niedrigere Spannung ihrer geringeren Unterhaltungskosten wegen weit wirtschaftlicher. Dieses Zahlenverhältnis gilt natürlich nicht allgemein, sondern ändert sich je nach der Länge und der Belastung der Bahn.

C. Townly von der Westinghouse Gesellschaft wies darauf hin, daß für die Erzeugung und Übertragung der elektrischen Energie nur der Wechselstrom in Frage komme, daß aber als Triebmaschine der Gleichstrommotor vor dem Wechselstrommotor große Vorzüge habe. Sein Gewicht sei geringer, sein Wirkungsgrad höher, und er sei freizügiger als der Wechselstrommotor. Er glaubt daher, dem Hochspannungsgleichstrommotor ein weites Feld der Anwendung versprechen zu dürfen.

Ingenieur Armstrong von der General Electric Co. macht einige Mitteilungen über die Elektrisierung der Chicago-, Milwaukee- und St. Paul-Eisenbahn. Die Länge der elektrisierten Strecke beträgt rund 700 km, die Zahl der Unterwerke 14. Der Eisenbahnbetrieb erfordert 16 000 bis 17 000 KW; die Maschinenleistung der Umformer in den Unterwerken beträgt 59 500 KW, sie werden also durchschnittlich nur mit etwa 30% ausgenutzt. Diese geringe Ausnutzung kommt mit daher, daß in jedem Unterwerk ein Maschinensatz als Rückhalt vorhanden ist und im gewöhnlichen Betriebe überhaupt nicht gebraucht wird. Armstrong führte ferner aus, daß der Vortrag nicht erwiesen habe, daß 5000 Volt die zweckmäßigste Regelspannung für Gleichstromvollbahnen wäre; die wirtschaftliche Überlegenheit der 5000-Volt-Spannung über die 3000-Volt-Spannung sei weder durch die kleine Probeausführung noch durch den Vortrag erwiesen. Auch sei nicht zu erkennen, warum 5000 Volt die obere Grenze der Spanung sein sollte, da es technisch möglich wäre, Gleichstrombahnen auch mit 10 000 Volt Spannung zu betreiben.

Die Verhandlung ist deswegen bemerkenswert, weil hier der hochgespannte Gleichstrom von den Vertretern der Westinghouse Gesellschaft empfohlen wird, die bekanntlich zuerst den Wechselstrombahnmotor in den Vereinigten Staaten einführte. Sie stellt ein Gegenstück zu den gleichartigen Verhandlungen in der Schweiz dar, die bekanntlich mit dem Siege des Wechselstrommotors endeten. Schimpff.

Soll die Sommerzeit auch im Winter beibehalten werden?

Die Einrichtung der Sommerzeit hat sich so gut bewährt, daß mit ihrer dauernden Beibehaltung auch nach dem Kriege gerechnet werden kann. Abgesehen von einigen Zweigen der Landwirtschaft haben alle Berufe von der Neuerung nur Vorteile gehabt. Die einzige Unbequemlichkeit besteht für die Eisenbahnverwaltung beim Übergang von der Winterzeit zur Sommerzeit und umgekehrt. Diese Schwierigkeiten haben die Frage auftauchen lassen, ob es zweckmäßig ist, die Sommerzeit auch im Winter beizubehalten. Für dieses Jahr ist die Frage ja dahin entschieden, daß am 1. Oktober die mitteleuropäische Zeit wieder eingeführt wurde. Aber die Frage wird in jedem Jahre aufs neue auftauchen.

Bekanntlich ist die Sommerzeit aus dem Grunde eingeführt worden, um die zur Gewohnheit gewordene Zeiteinteilung besser dem Tageslicht anzupassen. Dieser Grund fällt im Winter fort, weil hier die Helligkeitsdauer kürzer als die übliche Tagewerkszeit ist. Nun könnte es an sich gleichgültig erscheinen, ob man das fehlende Tageslicht in den Morgenstunden oder in den Abendstunden durch künstliche Beleuchtung ersetzt. Dies trifft aber nicht zu. Wenn doch einmal zur künstlichen Beleuchtung gegriffen werden muß, ist es zweckmäßig, die Arbeitszeit bei Tageslicht, die Erholungszeit bei künstlichem Licht zu verbringen und zwar deshalb, weil das Tageslicht die Arbeitsfreude, das künstliche Licht den Lebensgenuß steigert. Viele Arbeiten lassen sich zudem bei künstlichem Licht gar nicht oder nicht so gut ausführen wie bei Tageslicht.

An den kürzesten Wintertagen geht die Sonne bei uns, nach Sonnenzeit berechnet, erst gegen 8 Uhr morgens auf, im Norden Deutschlands noch etwas später. Nach mitteleuropäischer Zeit gerechnet, liegt der Sonnenaufgang im Westen Deutschlands erst gegen 8½ Uhr. Aus diesem Grunde pflegt man im Norden und Westen Deutschlands in der Zeit von November bis Februar in den Schulen und den Bureaus mit ungeteilter Arbeitszeit morgens erst um 8½ Uhr zu beginnen, um künstliche Beleuchtung zu ersparen. Wird die Sommerzeit durchgeführt, dann geht hier die Sonne erst um 9½ Uhr auf, und es muß eine Stunde Licht gebrannt werden. Dann wird, was im Sommer an Beleuchtungskosten gespart wurde, zum Teil im Winter mehr verbraucht, oder man verschiebt den Beginn der Arbeitszeit um 1½ Stunden, dann verschiebt man für die meisten Familien auch die Tageseinteilung entsprechend. Das würde auch wieder auf den Sommer zurückwirken und die Vorteile der Sommerzeit teilweise zerstören.

Es muß also bei dem Wechsel in den Zeiteinteilungen bleiben, wenn man zweckmäßig handeln will. Ja, für den Norden und Westen Deutschlands wäre sogar eine nochmalige Verschiebung der Zeitrechnung um eine Stunde im November und Februar zweckmäßig. Dem soll aber wegen der weiteren Erschwerung des Eisenbahnbetriebes hier nicht das Wort geredet werden.

Will man auch im Winter an Beleuchtungskosten sparen, so sollte man überall die durchgehende Arbeitszeit einführen. Hiermit sollte die Eisenbahnverwaltung, die auf ihren Bureaus so zahlreiche Beamte beschäftigt, den Anfang machen und die schon jetzt in einigen Bezirken bestehende ungeteilte Arbeitszeit allgemein durchführen. *) Schimpff.

*) Anm. d. Schriftl. Es kommt hier doch sehr auf die Wohnverhältnisse und die örtlichen Gewohnheiten an.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Der Bezirkseisenbahnrat Cöln** trat am 11. d. M. zu seiner Herbstsitzung zusammen. Er war berufen worden, um geschäftliche sowie Mitteilungen über Verkehrs- und Fahrplanänderungen entgegenzunehmen, die teilweise vertraulicher Natur waren. Es wurde eine Reihe von Fragen erörtert, die größtenteils die Verkehrslage während des Krieges betrafen. Im übrigen wurden Ergänzungswahlen für den Bezirkseisenbahnrat und den ständigen Ausschuß vorgenommen.

— **Bezirkseisenbahnrat Erfurt/Halle (Saale).** In der Sitzung des Bezirkseisenbahnrates Erfurt/Halle (Saale) am 11. d. M. in Erfurt wurden zunächst geschäftliche Angelegenheiten erledigt und im Anschluß hieran Fahrplanwünsche besprochen. Sodann gaben die Vertreter der Direktionen eine kurze Übersicht über die Verkehrsentwickelung seit der letzten Sitzung und über die derzeitige Verkehrslage unter besonderer Berücksichtigung der Wagenversorgung. — Die nächste Sitzung findet am 14. März 1917 in Halle (Saale) statt; ihr wird am 14. Februar in Erfurt eine Ausschußsitzung vorausgehen.

— **Eisenbahnunfall bei Flieden.** In der Nacht vom 15. zum 16. d. M. haben sich auf der Eisenbahnstrecke Hanau-Bebra in der Nähe der Station Flieden Teile eines nach Bebra fahrenden Güterzuges losgerissen und sind mit voller Wucht auf offener Strecke auf einen von Hanau kommenden Personenzug gestoßen. 12 Wagen des blinden Zuges (gemeint ist wohl der abgerissene Zugteil) stürzten bei dem Zusammenstoß auf die Gleisanlage und wurden zertrümmert. Von den drei in den Güterwagen befindlichen Bremsern fand einer den Tod, die andern sind schwer verletzt. Der Sachschaden ist bedeutend. Der Betrieb wird durch Umsteigen aufrechterhalten.

— **Sicherung des Bahnbetriebes gegen das Holzfällen in Württemberg.** Die nicht ganz seltenen Betriebsgefährdungen durch das Fällen, die Abfuhr und die Lagerung von Holz in den an der Eisenbahn liegenden Waldungen, besonders an den stark abfallenden Hängen des Schwarzwalds, haben die württembergische Staatseisenbahnverwaltung schon im Jahre 1905 veranlaßt, mit der Staatsforstverwaltung besondere Bestimmungen zur Sicherung des Bahnbetriebs gegen Gefährdung durch die Holzgewinnung in Staatswaldungen zu vereinbaren. Nach den inzwischen gemachten weiteren Erfahrungen ist in letzter Zeit eine neue Anweisung hierüber zwischen der Generaldirektion der Staatseisenbahnen und der Forstdirektion vereinbart worden. Hiernach sind an solchen Stellen, wo nach den örtlichen Verhältnissen Holzstämme auf den Bahnkörper herabrutschen oder fallen können, das Holzfällen und jede Behandlung der gefällten Holzstämme, bei der ein Abrutschen vorkommen kann, sowie auch die Abfuhr der Stämme tunlichst auf die trockene Jahreszeit zu beschränken; sie dürfen insbesondere nicht bei glattem, namentlich nicht bei glattem und gefrorenem Boden vorgenommen werden. Das Holzfällen usw. ist, soweit es ein Abrutschen der gefällten Stämme zur Folge haben kann, 30 Minuten vor der Vorüberfahrt eines Zugs einzustellen. Das Forstamt hat das Bevorstehen des Holzfällens der Eisenbahnbau-

inspektion, in deren Bezirk der Waldteil liegt, unter genauer Bezeichnung der in Betracht kommenden Stellen der Bahn anzuzeigen. Mit dem Holzfällen usw. darf erst begonnen werden, nachdem die Bauinspektion mit der Empfangsbescheinigung für die Anzeige dem Forstamt mitgeteilt hat, daß die erforderlichen Sicherungsmaßregeln getroffen sind. Das gefällte Holz ist sofort nach Fällung an einen sicheren Platz anzurücken, wenn dies mit Rücksicht auf die Sicherheit des Bahnbetriebs als geboten erscheint. Insoweit das Anrücken des Holzes nicht aus wirtschaftlichen oder finanziellen Gründen von der Forstverwaltung selbst veranlaßt und für Rechnung der Forstkasse ausgeführt wird, hat das Forstamt, außer der ihm obliegenden Benachrichtigung der Bahninspektion von dem bevorstehenden Beginn des Holzhiebs, die Bauinspektion auch auf die Notwendigkeit der Wegschaffung des gefällten Holzes aus dem gegen die Eisenbahn einhängenden Waldteil im Interesse der Sicherheit des Bahnbetriebs aufmerksam zu machen und nach Einlauf einer zustimmenden Antwort von sich aus für die Durchführung dieser Maßregel zu sorgen. Können sich die beiden Ämter über die Frage, ob und inwieweit im einzelnen Fall das Anrücken des Holzes im Interesse des Bahnbetriebes notwendig ist, nicht einigen, so hat das Forstamt an die Forstdirektion zu berichten, die im Benehmen mit der Generaldirektion der Staatseisenbahnen die endgültige Entscheidung trifft. Die lediglich im Interesse der Sicherung des Eisenbahnbetriebs erwachsenden Anrückungskosten werden von der Forstverwaltung und der Eisenbahnverwaltung je zur Hälfte getragen. Falls das zunächst nur im Interesse des Eisenbahnbetriebs erfolgte Anrücken auch zur günstigeren Verwertung des Holzes oder einzelner Lose beitragen sollte oder falls diese Kosten geringfügig sind, hat das Forstamt bei der Forstdirektion die völlige oder teilweise Übernahme der Kosten auf die Forstkasse zu beantragen. Das Forstamt hat die erwähnten Sicherungsvorschriften auch bei dem Verkauf des Holzes, das an einem nach der Eisenbahn einhängenden Ort steht oder lagert, in den Kaufvertrag aufzunehmen und die Käufer zu Beobachtung der größten Vorsicht bei der Holzabfuhr zu verpflichten, insbesondere auch nach Verabredung mit den Käufern für die Abfuhr bestimmte Tage festzusetzen, an denen diese sodann durch das Forstpersonal ununterbrochen zu überwachen sind. Das Forstamt hat auch in diesen Fällen der Bauinspektion von den beabsichtigten Arbeiten rechtzeitig Kenntnis zu geben und die Empfangsbescheinigung der Bauinspektion abzuwarten. Nach Eingang der Anzeige des Forstamts von dem bevorstehenden Holzfällen usw. hat die Bauinspektion unter Zuziehung des Bahnmeisters, nötigenfalls nach Besichtigung des Geländes, die zur Sicherung des Bahnbetriebs erforderlichen Vorkehrungen zu treffen, die in Betracht kommenden Streckenwärter zu unterweisen und wenn nötig für die Aufstellung besonderer Aufsichtspersonen (Hilfswärter usw.) zu sorgen. Gleichzeitig hat die Bauinspektion das Forstamt und die Betriebsinspektion sowie die beiden benachbarten Bahnstationen zu benachrichtigen. Das Forstamt wird die Holzhauer verpflichten, den Weisungen der mit der Überwachung betrauten Bahnbediensteten unweigerlich Folge zu leisten. Diese Bahnbediensteten haben dafür zu sorgen, daß das Holzfällen, Ablängen und Anrücken der Stämme vor dem Vorüberfahren der Züge rechtzeitig eingestellt wird. Die bei besonderer Gefahr etwa nötige Unterweisung des Stations- und Zugpersonals ist von der Betriebsinspektion nach den Fahrdienstvorschriften anzuordnen.

Im Anschluß an diese Vereinbarung sind die Bauinspektionen sodann angewiesen worden, bei Gefährdung des Bahnbetriebs durch Holzfällen usw. in Körperschafts- und Privatwaldungen auch mit den Eigentümern dieser Waldungen eine sinngemäße Vereinbarung für jeden einzelnen Fall abzuschließen und zur Genehmigung vorzulegen.

— **Deutsche Eisenbahn-Speisewagen-Gesellschaft.** Nachdem die außerordentliche Generalversammlung vom 30. v. Mts. nicht beschlußfähig war, wird eine neue außerordentliche Generalversammlung auf den 11. November 1916 mit nachstehender Tagesordnung einberufen: 1. Beschlußfassung über Auflösung und Liquidation der Gesellschaft; 2. Bevollmächtigung der Gesellschaftsorgane zum Abschluß eines Verkaufsvertrages des sämtlichen beweglichen und unbeweglichen Eigentums der Gesellschaft.

Österreich.

— **Die Einnahmen der Aussig-Teplitzer Bahn.** Die Abschwächung der Kohlenverladungen im Aussiger Elbehafen spiegelt sich im Betriebsausweise der Aussig-Teplitzer Bahn für den Monat September wider. Der Güterverkehr auf den Linien des alten Netzes verzeichnet gegenüber dem gleichen Monat des Vorjahres eine Abnahme um 120 000 t oder 15 %. Der Personenverkehr hat sich in bemerkenswerter Weise gehoben. Das Gesamtunternehmen hat somit in den ersten drei Quartalen eine Einnahme von 13,05 Millionen Kronen erzielt, welche jene des Vorjahres um rund 327 000 K. übersteigt.

— **Die Verkehrsentwicklung der Buschtiehrader Bahn** hat auch im vergangenen Monate angehalten. Diesmal waren es noch die Linien des Lit. B-Unternehmens, welche über dem September 1915 hinaus einen größeren Vorsprung erzielten als jene des Lit. A-Unternehmens. Die gesamten Transporteinnahmen für die ersten drei Vierteljahre werden mit 19 5 Millionen Kronen ausgewiesen. Im Jahre 1915 wurden die endgültigen Einnahmen mit 16,2 Millionen Kronen verbucht. Es ergibt sich sonach eine Zunahme in den Einnahmen um 3,2 Millionen Kronen, welche Summe sich zu gleichen Beträgen von 1,6 Millionen auf die beiden Netze verteilt. Den Mehreinnahmen werden große Mehrausgaben gegenüberstehen, die möglicherweise die ganzen Jahreseinnahmen aufzehren werden. Zunächst wird das Steuerkonto eine starke Mehrbelastung ausweisen. Die gewöhnliche Steigerung der Steuern dürfte infolge des zu versteuernden höheren Reingewinnes aus dem Jahre 1915 etwa 1 200 000 K. betragen. Hierzu komme die neuerliche Erhöhung der Landesumlagen und die neuen Kriegszuschläge zu der Erwerbsteuer, welch letztere auf mehr als 600 000 K. geschätzt werden. Die Buschtiehrader Bahn hat ihren aktiven und pensionierten Bediensteten sowie Witwen und Waisen Geldaushilfen und Lohnzuschläge gewährt, welche zusammen mit der gewöhnlichen Steigerung der Personalkosten einen Mehraufwand von mehr als 1 500 000 K. erfordern werden. Die Zuschüsse für das Lebensmittelmagazin beziffern sich auf etwa 250 000 K. Schließlich ist die Verteuerung aller Stoffe in Betracht zu ziehen. Diese Ausgabepost dürfte einen Mehraufwand von etwa 1 000 000 K. erheischen. Die gesamten Betriebsausgaben dürften daher eine Steigerung zwischen 4 und 5 Millionen Kronen aufzuweisen haben. Ob nun diese Summe durch Mehreinnahmen hereingebracht werden wird, hängt von der weiteren Entwicklung der Einnahmen und von der endgültigen Abrechnung der Wagenmieten ab. Das gesellschaftliche Kohlenwerk dürfte ungefähr den gleich hohen Ertrag abwerfen wie im Vorjahre. Dem Lit. B-Unternehmen wird bei der Verfügung über den Reingewinn der Umstand zugute kommen, daß die aus dem Ertrage des Jahres 1915 zur Rückzahlung des Vorschusses an Lit. A und zur vollständigen Wiederherstellung des Reservefonds verwendeten Beträge von mehr als 800 000 K. zur anderweitigen Verwendung frei werden.

— **Die deutschen Eisenbahner Österreichs beim Eisenbahnminister.** Kürzlich sprachen die Vertreter des Reichsbundes deutscher Eisenbahner Österreichs und des Deutschösterreichischen Eisenbahnbeamtenvereins bei dem Eisenbahnminister vor, um ihm die Wünsche der Eisenbahner bezüglich der Teuerungszulage zu unterbreiten. Die Vertreter der Eisenbahner wiesen auf die Lage der Beamten, Bediensteten und Arbeiter hin und ersuchten darum, eine ausgiebige Erhöhung der bisherigen Teuerungszulage für alle Klassen zu bewilligen. Eisenbahnminister Dr. Freiherr v. Forster erkannte die schwierige Lage der Eisenbahner an, hob deren pflichttreue Dienstleistung hervor und gab die Versicherung, daß er sein Möglichstes tun werde, daß die Teuerungszulage eine entsprechende Erhöhung erfahren werde. Er erklärte, daß ihm die Erleichterung der wirtschaftlichen Lage der Eisenbahnbediensteten sehr am Herzen liege, und daß er neben den Teuerungszulagen auch auf andere Weise sich bemühen werde, den Wünschen der Bediensteten im Rahmen des Möglichen gerecht zu werden.

— **Der Rohölmarkt.** Anfangs Oktober hat die Aufwärtsbewegung der Rohölpreise weitere Fortschritte gemacht, und kürzlich wurde Rohöl zu 21 K. 90 H. umgesetzt. In den letzten Wochen hat der Rohölpreis mannigfache Schwankungen erfahren. Er war vorübergehend bei 16 K. angelangt und hat sich seither infolge größerer Käufe der Raffinerien, die bestrebt sind, ihre Vorräte zu ergänzen, wieder gehoben. Die Rohölgewinnung weist keine nennenswerten Veränderungen auf.

— **Österreichischer Lloyd.** Von den Schiffen des Österreichischen Lloyd befanden sich beim Kriegsausbruch drei Dampfer in englischen Häfen. Der Dampfer „Franz Ferdinand“ war noch vor Ausbruch des Kriegs in Aden festgehalten worden und wurde von der englischen Regierung beschlagnahmt, soll nach dem Kriege zurückgestellt werden und wird gegenwärtig für Transporte zwischen Aden und Bombay gegen eine nach dem Frieden zu zahlende Gebühr verwendet. Der Dampfer „Marquis Bacquehem“, eines der älteren Schiffe, das bereits eine Lebensdauer von 23 Jahren hat, wurde von dem Kronrat als gute Prise erklärt und das Schiff ist jetzt mit der Ladung im Besitze der englischen Regierung. Der Dampfer „Koerber“ wurde von der ersten Instanz als schlechte Prise bezeichnet, die Entscheidung des Kronrates steht noch aus. Endlich hat der Österreichische Lloyd einen seiner modernen Dampfer, „Marien-

had", im Hafen von Patras geborgen. Dieser Dampfer lag dort zwei Jahre und wurde vor einigen Wochen von der französischen Regierung mit Beschlag belegt.

Übrige europäische Länder.

— **Die rumänischen Eisenbahnen in russischen Händen.** Nach Mitteilung des „8-Uhr-Abendblattes" meldet „Odeski Listok" aus Ismail an der Donau in Bessarabien: Die Übergabe der rumänischen Eisenbahnen an die russischen Oberaufsichtsbehörden vollzog sich reibungslos. Die russischen Eisenbahnen sind nunmehr mit den rumänischen vollkommen direkt verbunden. Der ganze Eisenbahnverkehr in Rumänien vollzieht sich nunmehr nach den Direktiven des russischen Militäreisenbahnrates. (Die Mitteilung ist u. W. anderweit noch nicht bestätigt. D. Schriftl.)

— **Vorschüsse auf Eisenbahnfrachtgüter in Rußland.** Auf eine Eigenart russischer Verhältnisse deutet folgende Einführung hin. Vom 11. September ab kommen auf allen Linien der russischen Eisenbahnen neue Bestimmungen über Austeilung von Vorschüssen für alle Getreidefrachten, die sich in den Niederlagen der Eisenbahnen befinden, zur Geltung und zwar nach Maßgabe der bestehenden „Höchstpreise". Wenn durch Verschulden der Bahn das verpfändete Gut nicht abgeführt werden konnte, so wird innerhalb des europäischen Rußlands auf nicht über vier Monate hinaus, jedoch mit der Möglichkeit der Fristverlängerung, Vorschußleistung gewährt. Die Eisenbahnen müssen die für die Getreideeinkäufe zuständigen Ortsbevollmächtigten in allen Fällen verständigen, um diese über die Menge des in den Lagern der Bahn befindlichen Getreides auf dem laufenden zu halten. Die Eigentümer der Frachtgüter müssen beim ersten Verkauf an Bevollmächtigte oder Private den ganzen Vorschuß zurückzahlen, auch wenn die Frist für die Vorschußrückzahlung noch nicht abgelaufen ist. S.

— **Kirchenwagen in Rußland und deren Verwendung.** Ein Eisenbahnkontrolleur entdeckte in den Hinterstellgleisen der Station Baku der Transkaukasischen Eisenbahnen einen Kirchenwagen. Das fiel ihm auf und er untersuchte den Wagen. Es stellte sich heraus, daß dieser im Inneren völlig seiner kirchlichen Würde entkleidet war und dafür 200 Pud feinstes Schreibpapier in Ballen enthielt. Unter dem äußeren Schutz des „Kirchenwagens" sollte das Papier, natürlich ohne Frachtzahlung, befördert werden. Es kam von Tiflis. S.

Fremde Erdteile.

— **Neuordnung der Saint Louis- und San Franzisko-Bahn.** Die Saint Louis und San Franzisko Eisenbahn war in Zahlungsschwierigkeiten geraten. Dieser Umstand wird hauptsächlich auf den zu teueren Ankauf einiger anderer Bahnen zurückgeführt, deren Einnahmen nicht zureichten, um die Ankaufssumme zu verzinsen. Es sind dies: Die Chicago- und Eastern Illinois, die New Orleans, Texas und Mexiko und die New Orleans Terminal Co. Die beabsichtigte Neuordnung soll sich daher auf die Saint Louis und San Franzisko Bahn beschränken. Ein Angebot der Bankhäuser Seligman & Co. und Speyer & Co. ist von dem Verkehrsamt (Public Service Commission) des Staates Missouri geprüft und im wesentlichen gut geheißen worden. Der Plan der Neuordnung sieht vor: Verminderung der festen Zinsen bis zu einer Höhe, die mit Sicherheit aus den Einnahmen der Bahn gedeckt werden kann, Aufnahme neuer Gelder für das gegenwärtige und künftige Bedürfnis der Bahn, Bezahlung aller schwebenden Schulden. Dies soll hauptsächlich dadurch erreicht werden, daß ein Teil der Obligationen in Vorzugsaktien umgewandelt wird. Diesem Vorschlage widersetzten sich naturgemäß die alten Aktionäre, es ist aber schließlich gelungen, ihre Zustimmung herbeizuführen. Das Gesamtkapital der Gesellschaft betrug 357 Millionen Dollar. Die Obligationszinsen betrugen jährlich 15 Millionen Dollar. 25 Millionen Dollar sollen neu aufgenommen werden. Das Kapital der neuen Gesellschaft wird 327 Millionen Dollar betragen. Die festen Zinsen werden auf 9 Millionen Dollar herabgesetzt. Das Gutachten des Verkehrsamts lautet dahin, daß der bauliche Zustand der Bahn im allgemeinen befriedigend sei, da in den letzten zwei Jahren ziemlich beträchtliche Mittel dafür aufgewendet worden seien. Alle Hauptstrecken sind mit Blocksignalen versehen. Die Reineinnahmen können auf 14 Millionen jährlich geschätzt werden. Die Kommission ist der Meinung, daß die neu angenommene Höhe des Anlagekapitals durch den Wert der Bahn vollständig gedeckt wird.

— **Neue Kohlenverladeanlage in Baltimore.** Die Baltimore und Ohio Bahn besitzt an der Curtis Bay in Baltimore eine große Umschlagsanlage für den Kohlenverkehr. Die vorhandenen Gleise erlaubten die gleichzeitige Aufstellung von 3500 Wagen. Jetzt hat die Gesamtanlage sich als zu klein erwiesen und soll erweitert werden. Die Gleislänge wird so vergrößert, daß weitere 500 Wagen aufgestellt werden können und zwar 300 volle und 200 leere Wagen. Gleichzeitig wird ein neuer Verladepier errichtet in einem Abstand von 120 m von dem nächsten Pier. Er hat eine Länge von 210 und eine Breite von 33,5 m. Die Schienenoberkante liegt nur 2,4 m über dem höchsten Wasserstand. Am Wurzelende des Piers liegen 2 Wagenkipper, von denen jeder imstande ist, stündlich 40 Wagen von je 90 t Inhalt zu kippen. Die Kohle fällt in Trichter und gelangt dann auf Förderbänder. Jedes Förderband endet in einem fahrbaren Gerüst, das die ganze Breite des Piers überspannt. Solche Gerüste sind vier vorhanden. Das Band entlädt in ein Becherwerk, das die Kohle um 7,5 m hebt. Oben auf dem Gerüst gelangt sie auf ein quer zum Pier laufendes Förderband, von hier auf eine darunter liegende Schüttelrinne und von der Schüttelrinne in schräge Abfallrohre, durch die sie den Schiffen zugeführt wird. Um die Entladung der Eisenbahnwagen und die Beladung der Schiffe voneinander unabhängig zu machen, sind zwei Behälter von je 900 t Inhalt vorhanden. Diese liegen über den erwähnten 4 Förderbändern und werden von den Wagenkippern aus durch besondere kurze Bänder beladen. Von diesen Vorratsbehältern gehen außerdem noch zwei Förderbänder aus, die zu zwei niedrigen, fahrbaren Gerüsten führen. Sie dienen zur Beladung von Schuten, die dicht am Pier anlegen können, während die vier Gerüste gleichzeitig ein Seeschiff mit Kohle versorgen. Die Gesamtkosten der Neuanlage betragen rund 6 Millionen Mark.

Allgemeines.

— **Die Abhängigkeit der Neutralen vom deutschen Eisen.** Das für Deutschland erlassene Verbot der Eisenausfuhr erregt auf der skandinavischen Halbinsel großes Aufsehen und gibt Anlaß zu Befürchtungen, daß durch diese Maßregeln Schädigungen für einheimische Industriezweige herbeigeführt werden. Man gibt sich indessen der Hoffnung hin, daß das Ausfuhrverbot nicht unbedingt sei, und ein großes norwegisches Blatt meint, es käme Deutschland wohl nur darauf an, in höherem Grade als bisher „Kompensationspolitik" zu treiben und sich durch eine stärkere Aufsicht über die Eisenausfuhr Waren zu beschaffen, die es dringend gebraucht. In der Tat scheinen die deutschen Eisenerzeugnisse, für eine solche Politik auch ein ausgezeichnetes Mittel zu sein. So ist z. B. Norwegen in großer Ausdehnung von Deutschland abhängig, wenn es sich um Eisen und Eisenwaren handelt. Eine Anzahl Schiffswerften, Maschinenfabriken und Eiseneinfuhrgeschäfte haben sich bereits dahin ausgesprochen, daß ein völliges Ausfuhrverbot verhängnisvoll für die angeführten Industriezweige sein würde. In diesem Falle müßten sich die Norweger an Amerika wenden, aber es braucht kaum betont zu werden, wie teuer sich der Bezug aus Amerika angesichts der jetzigen unerhört hohen Frachten stellen würde. In Schweden würde das deutsche Ausfuhrverbot für den Fall, daß es in ganzer Strenge gehandhabt würde, auf die Schiffbauindustrie, die gegenwärtig unter Hochdruck arbeitet, lähmend wirken, da alle für den Schiffbau benötigten Eisenplatten aus Deutschland kommen. Ebenso würde die Bautätigkeit in Mitleidenschaft gezogen werden, indem sie gewisse notwendige eiserne Balken und Eisenkonstruktionen entbehren müßte. Auch die Eisenbahnen würden keine deutschen Schienen bekommen. Aus dem Angeführten dürfte ersichtlich sein, welch bedeutendes Ausgleichungsmittel Deutschland in seinen Eisenerzeugnissen in der Hand hat. M.

— **Humboldt-Akademie in Berlin.** Diese unter Leitung des „Wissenschaftlichen Centralvereins" stehende freie Hochschule, deren Aufgabe sein soll, der Verbreitung der Wissenschaft und des Volkshochschulgedankens in allen Kreisen der Bevölkerung zu dienen, hat ihr Vorlesungsverzeichnis für das vierte Vierteljahr des 39. Studienjahres 1916/17 herausgegeben. Das Lehrvierteljahr begann am Montag, den 9. Oktober, und schließt Mitte Dezember, so daß jede Vorlesungsreihe 10 Stunden umfaßt. Die Hörgebühr beträgt während der Kriegszeit für eine ganze Vorlesungsreihe 5 ℳ, mittlere und untere Beamte genießen eine Ermäßigung der Hörgebühren (3.50 ℳ). Die Hörerkarten können außer im Hauptbureau, Neue Friedrichstraße 53—56, in den in allen Stadtteilen gelegenen Bureaus der Humboldt-Akademie gelöst werden. Der Vorlesungsplan umfaßt folgende wissenschaftlichen Zweige: Weltanschauung, Philosophie, Religionswissenschaft, Erziehungslehre, Kunstwissenschaft, Literaturgeschichte, Sprachen, Geschichte und Geographie, Staats-Volkswirtschafts- und Handelslehre, Mathematik, Physik, Chemie und Technik, Biologie und Medizin. Außerdem finden Vorlesungen statt über Gartenbaukunst und Kurse mit praktischem Unterricht in der Photographie, Stenographie und Zeichenlehre. Eine Vorlesungsreihe von 6 Doppelstunden bezweckt die Einführung

in die Schachspielkunst. In vierzehntägiger Folge werden außerdem von dem obengenannten Verein wissenschaftliche Abende in der Aula des Dorotheenstädtischen Realgymnasiums veranstaltet, zu denen der Eintritt jedermann freisteht. Am 14. Oktober spricht Frau Major Fasil über türkisches Frauenleben, am 28. d. M. Professor Scheerer über die Möglichkeit des Glücks und der sittlichen Freiheit, am 11. November Dr. Schimank über Untersuchungen an fliegenden Geschossen (mit Lichtbildern), am 25. November Dr. Koeggen über kultur- und kunstgeschichtliche Wanderungen quer durch den deutschen Osten (mit Lichtbildern) und am 9. Dezember Dr. Magnus Hirschfeld über Bevölkerungspolitik. Schließlich finden 8 Vorlesungen aus verschiedenen Gebieten für Hörer aus dem Arbeiterstande statt.

Im verflossenen Lehrvierteljahr betrug die Hörerzahl trotz der Ungunst der Zeit 3263; außerdem wurden 300 Abendkarten für Einzelbesucher ausgegeben. An den vier wissenschaftlichen Abenden haben zusammen 1200 Hörer teilgenommen. Mit diesen Zahlen hat sich der Stand des vorigen Jahres mehr als verdoppelt. Ebenso haben die Arbeitervorlesungen den Zeitumständen nach einen sehr guten Besuch gehabt; im ganzen wurden 966 Teilnehmer eingetragen; 360 Hörer zu den Vorlesungen, 186 zu den Führungen, 304 zu den wissenschaftlichen Abenden, 116 zu den Studienwanderungen. Die Vorlesungen und Führungen für verwundete Krieger (unter Mitwirkung des Roten Kreuzes von Berlin und mit Genehmigung der Kommandantur) dauern fort und haben einen erfreulich großen Umfang angenommen. Seit ihrer Einrichtung (Juli 1915) haben an dieser Veranstaltung, an der nur Dozenten der Humboldt-Akademie Freie Hochschule mitwirken, 13 500 verwundete Krieger teilgenommen.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Nachruf.

Am 13. Oktober 1916 verschied im Krankenhause zu Schöneberg bei Berlin nach einer schweren Operation im 68. Lebensjahre der

Königliche Geheime Baurat

Ritter des Königlichen Kronenordens 3. Kl.

Herr **Heinrich Maley.**

Der Verstorbene war eine lange Reihe von Jahren bis zu seinem Übertritt in den Ruhestand am 1. Oktober 1914 Vorstand des Eisenbahn-Betriebsamtes 2 in Bromberg.

Uns war er ein wegen seiner Kenntnisse und reichen Erfahrungen sowie wegen seines liebenswürdigen Wesens geschätzter Mitarbeiter, seinen Untergebenen ein stets gerechter und wohlwollender Vorgesetzter.

Ehre seinem Andenken!

Bromberg, den 15. Oktober 1916. (1336)

Der Präsident
und die höheren Beamten der Königlichen Eisenbahndirektion.

2. Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Am 1. Dezember 1916 wird der zwischen den Stationen Coesfeld (Westf.) und Darfeld rechts der Bahnstrecke Coesfeld (Westf.)-Burgsteinfurt gelegene Bahnhof 4. Kl. Lutum, welcher bisher dem Personenverkehr diente, auch für den Gepäck- und Expreßgutverkehr eröffnet werden. (134.)

Münster (Westf.), im Oktober 1916.

Königliche Eisenbahndirektion.

3. Güterverkehr.

Staats- und Privatbahn-Güterverkehr. Heft C 2.

Mit Gültigkeit vom 20. Oktober 1916 wird die Station Braunfels als Versandstation in den Ausnahmetarif 7 m für Roteisenstein in Mengen von mindestens 200 t einbezogen.

Näheres bei den beteiligten Dienststellen und im Tarif- und Verkehrs-Anzeiger.

Frankfurt (M.), 17. Oktober 1916. (1342)

Königliche Eisenbahndirektion.

Staats- und Privatbahn-Güterverkehr.

Mit dem 1. Januar 1917 treten in dem Ausnahmetarif 7 für Eisenerz usw. die Stationsfrachtsätze ab Bockenrod nach Brebach usw. außer Kraft. Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbureau, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 17. Oktober 1916. (1339)

Königliche Eisenbahndirektion.

Süddeutsch-Österreichischer Verkehr. Eisenbahngütertarif, Teil II, Heft 1 vom 1. Juli 1914.

Mit Gültigkeit vom 15. November 1916 kommt in Ergänzung des Serientarifs XXIII der Frachtsatz Lermoos-Littai 287 h für 100 kg zur Einführung.

München, den 16. Oktober 1916. (1340)

Tarifamt der K. Bay. St.-E.-B. r. d. Rh. namens der beteiligten Verwaltungen.

Ausnahmetarif 2 IV i für frisches Fleisch usw.

Mit Gültigkeit vom 23. Oktober 1916 gilt der Ausnahmetarif auch für den Wechselverkehr der Elmshorn-Barmstedt-Oldesloer Eisenbahn.

Die 20- oder 50 prozentige Frachtermäßigung wird nur im Durchgangsverkehr über diese Bahn gewährt.

Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbureau, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 17. Oktober 1916. (1337)

Königliche Eisenbahndirektion.

Deutscher Seehafenverkehr mit Süddeutschland.

Mit Gültigkeit vom 23. Oktober 1916 wird bis auf Widerruf, längstens für die Dauer des Krieges ein neuer Ausnahmetarif 7 k für Eisenerz usw. von den Seehafenstationen Lübeck und Schlutup nach der bayrischen Station Luitpoldhütte eingeführt. Näheres im Gemeinsamen Tarif- und Verkehrsanzeiger.

Hannover, den 17. Oktober 1916. (1343)

Königliche Eisenbahndirektion.

4. Personen- und Gepäckverkehr.

Der für den 25. Oktober angekündigte Nachtrag XI zum Personen- und Gepäcktarif der Königlich Sächsischen Staatseisenbahnen, Teil II, vom 1. Mai 1912 erscheint erst am 1. November 1916.

Dresden, am 18. Oktober 1916. (1338)

Kgl. Gen.-Dir. d. Sächs. Staatseisenb.

5. Verkauf von Altmaterialien.

Verkauf alter Werkstattsmaterialien.

Die in den Eisenbahn-Hauptwerkstätten Mainz, Darmstadt 1 b und 2 sowie auf dem Bahnhof Oberlahnstein lagernden, zu Eisenbahnzwecken nicht mehr verwendbaren Werkstattsmaterialien, bestehend aus Blechschrot, Dreh- und Bohrspänen von Eisen und Stahl, Stahl-, Eisen- und Gußschrot, Stahlformguß, Federstahl, Radsternen und Radsätzen sollen öffentlich verkauft werden.

Bedingungen mit Angebotbogen werden gegen postfreie Einsendung von 50 Pfennig in bar (nicht in Briefmarken) von unserem Zentralbureau abgegeben.

Die Angebote sind verschlossen und kostenfrei mit entsprechender Aufschrift bis spätestens

Dienstag, den 7. November d. Js., vormittags 10½ Uhr,

dem Zeitpunkt der Eröffnung in Gegenwart etwa erschienener Bieter, auf Zimmer 72 unseres Verwaltungsgebäudes, hierselbst, an uns einzusenden.

Der Zuschlag erfolgt spätestens bis zum 24. November d. Js.

Mainz, den 13. Oktober 1916. (1341)

Königlich Preußische u. Großh. Hessische Eisenbahndirektion.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen von dem verantwortlichen Schriftleiter, Eisenbahndirektions-Präsident a. D. v. Mühlenfels in Berlin.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nummer 84. 25. Oktober 1916. LVI. Jahrgang.

Inhalt:

Renten- und Betriebszahlen der deutschen Staatsbahnen. (Schluß.)
Die württembergischen Staatseisenbahnen unter der Regierung König Wilhelms II.
Löhne bei den Eisenbahnen der Vereinigten Staaten und von England.
Nachrichten.
Deutschland: Eine Vorführung der Einheits-Verbundbremse für Güterzüge und der Schnellbahn-Verbundbremse. — Schutz der Kartoffelsendungen gegen Kälte. — Brandenburgische Städtebahn. — Cöln-Bonner Kreisbahnen. — Niederwaldbahn. — Staatliches Kohlenabbau-Monopol in Sachsen. — Verein Deutscher Maschinen-Ingenieure. — Vom rheinisch-westfälischen Eisenmarkt.
Österreich: Die geplante Verkehrssteuer. — Erhöhung des Frachturkundenstempels. — Warme Kleidung für Eisenbahnfahrten. — Die Tagesschnellzüge Wien Westbahnhof-Selzthal-Bischofshofen. — Graz-Köflacher Eisenbahn- und Bergbaugesellschaft. — Diebstähle am Wiener Ostbahnhof. — Der Geschäftsgang der österreichischen Lokomotivfabriken. — Die Kohlenausfuhr auf der Elbe.
Ungarn: Vorträge über Verkehrswesen in den Lehrkursen für invalide Offiziere. — Ein Opfer seines Berufes.
Übrige europäische Länder: Eine schwedische Stimme über die Elektrisierung der Eisenbahnen und die Erfahrungen des Weltkrieges. — Ordnung des Fremdenverkehrs in Frankreich. — Ein Bahnarbeiterstreik in England. — Die griechische Hauptbahn Piräus-Athen-Larissa. — Falsche Hoffnung auf die Eismeerbahn. — Bestellt sind 30 600 Güterwagen für die russischen Eisenbahnen.
Fremde Erdteile: Bahnsteigdächer aus Eisenbeton.
Bücherschau.
Amtliche Mitteilungen.
Amtliche Bekanntmachungen.

Renten- und Betriebszahlen der deutschen Staatsbahnen.*)

(Schluß aus Nr. 83.)

Um die Untersuchung auf eine rechnungsmäßig nachprüfbare Unterlage zu stellen, soll in Nachfolgendem nicht das Anlagekapital auf 1 km Bahnlänge genommen werden, sondern das auf 1 km Betriebslänge entfallende Anlagekapital, das errechnet wird aus der Beziehung:

$$K\,km = \frac{E\,km \cdot (1 - c)\,100}{Z}$$

Die hiernach ermittelten Werte für K km, die Werte für E km, den Rohgewinn, die Rentenziffer und die Rente sind in Tabelle 3 zusammengestellt. Die verschiedenen Werte sollen zunächst kurz für sich betrachtet werden.

Legt man für die Beurteilung der Verkehrsverhältnisse die günstigsten Ergebnisse des letzten Jahrzehnts zugrunde, so erscheinen die 5 Staaten in der Rangfolge Baden, Preußen, Sachsen, Württemberg und Bayern. Im Jahre 1913 erreicht Baden die Höchstleistung mit 68 396 ℳ, Preußen mit 65 106 ℳ, Sachsen mit 61 637 ℳ, Württemberg mit 44 925 ℳ und Bayern mit 39 297 ℳ.

Die ersten drei Staaten arbeiten also unter einigermaßen gleichartigen Verhältnissen, während Württemberg und Bayern erheblich dagegen zurückbleiben.

Bei der Rentenziffer fällt außer ihren bei der Betriebszahl besprochenen regelmäßigen Schwankungen als weitere bei allen Verwaltungen in gleicher Weise zu beobachtende Erscheinung auf, daß ihr im Laufe der Jahre die Neigung zur allmählich ungünstiger werdenden Gestaltung innewohnt. Die günstigsten Werte einer Wirtschaftsperiode werden in der nachfolgenden im allgemeinen nicht mehr erreicht, und der ungünstigste Stand, zu dem sie ein Konjunkturwechsel hinunterdrückt, wird bei einem folgenden noch weiter unterschritten. Günstigste Standpunkte erreicht sie für Preußen in der Wirtschaftswelle 1892/1900 mit 47.20; in der darauffolgenden mit 40.81 und in der letzten mit 35.43; Baden erreicht 39,5; 32.68 und 32.12; Bayern 40,9 und 30,71; Sachsen 38,3; 34,83 und 33.17 und Württemberg 41,7; 33,17 und 32,73.

Diese Neigung zur Verringerung ist begründet in der allgemeinen Steigerung der Preise, die sich im Laufe der Jahre auf allen Gebieten bemerkbar macht. Die Aufwendungen für die Betriebsmaterialien, die Kosten für die Unterhaltung und Ergänzung der baulichen Anlagen, Betriebsmittel und des Oberbaues, nehmen zu und ganz besonders sind es die Ausgaben für das Personal, die Vermehrung der Anzahl der Angestellten, die der allgemeinen Preissteigerung anzupassende Entlohnung und die dauernd steigenden Anforderungen an die soziale Fürsorge, die eine ständig wachsende Belastung für die Verwaltung bedeuten.

Betrachtet man nun die Zahlen im Zusammenhang, so zeigt die Zusammenstellung in übersichtlicher Weise, wie beträchtlich die Unterschiede der Verwaltungen sind und wo sie liegen. Preußen steht, was Rohgewinn und Rentenziffer anbelangt, am günstigsten da. Dies verdankt es aber nicht etwa dem Umstand, daß es nun den größten durchschnittlichen Verkehr aller Verwaltungen und damit die größten Einnahmen hätte, oder daß es das am billigsten gebaute Bahnnetz wäre; in den kilometrischen Einnahmen steht es vielmehr dauernd hinter Baden zurück, und anderseits sind die Anlagekosten der bayerischen Bahnen geringer als die der preußischen. Der Schwerpunkt liegt jedoch darin, daß das Verhältnis beider Größen sich dauernd in angemessenen Grenzen hält. Und dies ist das Merkmal für die günstige Lage des Bahnnetzes. Hier liegen aber auch die Richtlinien für eine verständige Baupolitik der Verwaltung.

Der Verkehr ist eine Größe, die von dem Zutun der Verwaltung nahezu unabhängig ist. Er wird im wesentlichen bestimmt durch die gesamten wirtschaftlichen Verhältnisse des Landes, und das, was die Verwaltung durch eine richtige Tarifpolitik erzielen kann, kann sich nur darauf beschränken, die in der allgemeinen Wirtschaftslage begründeten Momente günstig zu beeinflussen. Aufgabe der Verwaltung aber ist es, die Aufwendungen für den Ausbau des Bahnnetzes in den Grenzen zu

*) Im ersten Teil des Aufsatzes sind einige Druckfehler zu berichtigen: Es muß heißen auf S. 947, Spalte 1, Abs. 3, Zeile 3 statt „Anhänglichkeit“ Abhängigkeit, auf S. 948, Spalte 1, Zeile 2 von unten statt „Kleinbahnen“ Lokalbahnen.

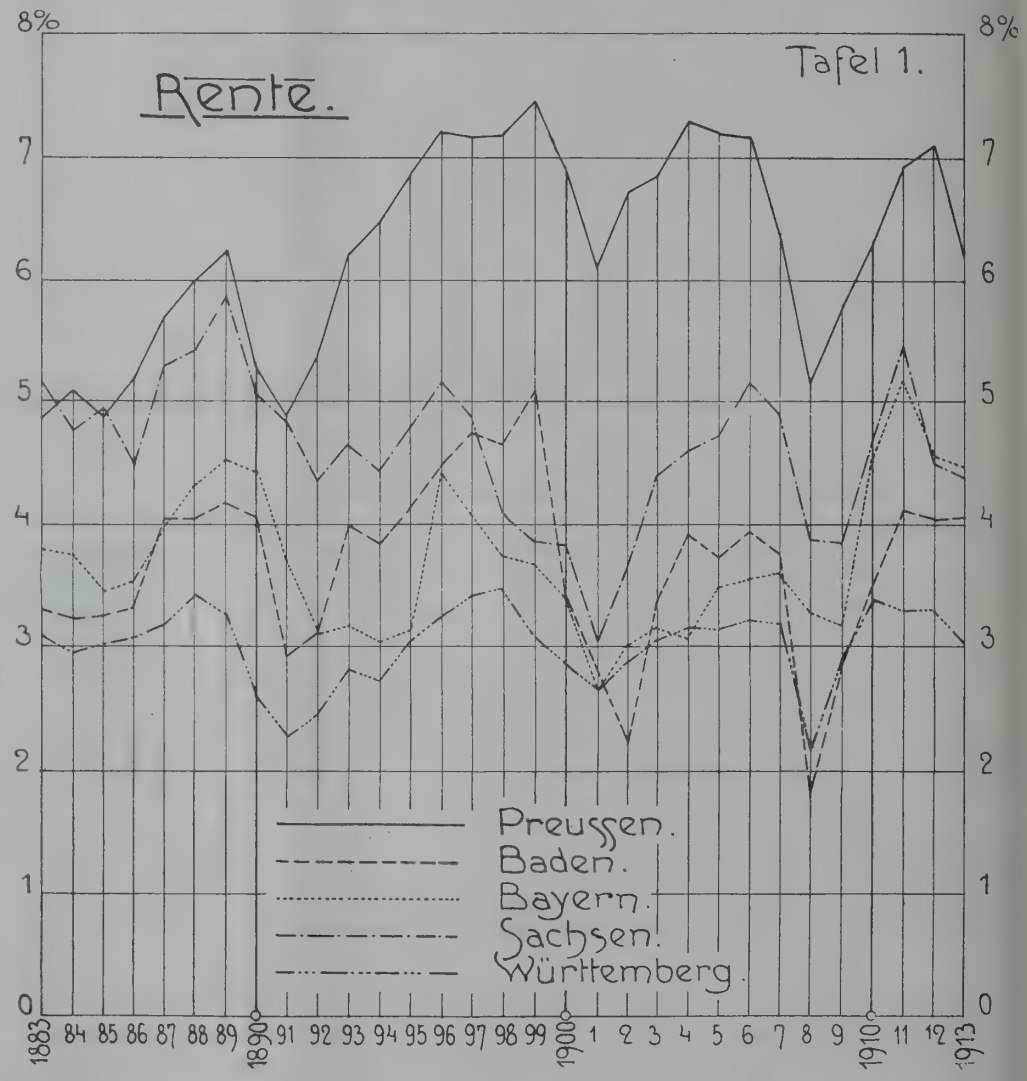
halten, die durch den Verkehr gesteckt sind. Der Rohgewinn darf deshalb nur die Schwankungen nach unten zeigen, die durch die Schwankungen der Wirtschaftskonjunktur bedingt sind. Beruht dagegen eine Abnahme des Rohgewinns auf dem zu schnellen Anwachsen der Anlagekosten, so sind diese Aufwendungen unwirtschaftlich gewesen. Entweder sind sie vorzeitig gemacht worden oder sie haben den Rahmen der durch den Verkehr bedingten Erweiterungen überschritten. Denn auch die Aufwendungen, die mit Rücksicht auf den zu erwartenden Verkehrszuwachs gemacht werden, sind nur soweit berechtigt, als sie der natürlichen Verkehrssteigerung entsprechen; es sei denn, daß sie lediglich dem Zwecke dienen, den Betrieb wirtschaftlicher durchführen zu können, was jedoch seine Wirkung in einer Verbesserung der Betriebszahl äußern muß. Anderseits darf aber auch mit dem durch den wachsenden Verkehr bedingten Ausbau und den erforderlichen Ergänzungen nicht in unrichtiger Weise zurückgehalten werden. Denn sonst wird entweder der Betrieb unwirtschaftlich oder, selbst wenn dies nicht eintreten sollte, so wird doch bei noch weiter anwachsendem Verkehr der Ausbau in schnellerem Tempo ein unabweisbares Bedürfnis. Die in dem ersteren Zeitabschnitte erzielten guten Ergebnisse sind dann zum Teil nur scheinbare, denn sie beruhen darauf, daß die Erfolge der Gegenwart durch eine unzulässige Vorwegbelastung der Zukunft gewonnen sind.

Es darf hierbei natürlich nicht außer Acht bleiben, welch große Bedeutung der absoluten Höhe des Anlagekapitals für die Rente zukommt. Denn diese ist bestimmend für die Höhe des Rohgewinnes an sich, während in ersterem Gesichtspunkt die Aufgabe der Verwaltung ihren Ausdruck findet, die nun einmal vorliegenden Verhältnisse richtig und wirtschaftlich weiter zu entwickeln.

Es ist klar, daß ein Bahnnetz, dessen erste Anlage ungewöhnlich große Aufwendungen verursacht hat, dauernd in ungünstiger Lage bleiben muß, und dies umsomehr, wenn der Verkehr nicht eine solche Höhe erreicht, die den großen Aufwendungen entsprechen würde. Denn dann ist es dauernd auf einen ungünstigen Rohgewinn gestellt und die Möglichkeit einer angemessenen Rente bleibt sehr gering.

Hierzu tritt noch der Umstand, daß die Anlagekosten in Wechselbeziehungen zu der Betriebszahl und der Rentenziffer stehen; hohe erste Anlagekosen sind vielfach auch von hohen Betriebskosten begleitet, sofern erstere durch schwierige Gelände- und Anlageverhältnisse bedingt sind. Und diese Eigenart haftet dann dauernd dem Bahnnetz an und beeinflußt sein wirtschaftliches Ergebnis zweifach in ungünstigem Sinne. Die hohen Anlagekosten halten den Rohgewinn, und die hohen Betriebskosten die Rentenziffer dauernd auf verhältnismäßig niedrigem Stand.

Und dazu kommt noch die in den Wirtschaftsverhältnissen liegende allgemeine, nur durch die Schwankungen der Wirtschaftskonjunktur unterbrochene Neigung der Rentenziffer zum Fallen. Sie ist eine Erscheinung, die allen Verwaltungen gemeinsam ist und auch als unabwendbar hingenommen werden muß, wobei es der Verwaltung nur überlassen bleibt, durch möglichst wirtschaftliche Handhabung des Betriebes der Neigung zum Fallen möglichst entgegen zu wirken. Und umso notwendiger ist es, ein Gegengewicht zu schaffen durch die dem Verkehr innewohnende Neigung zu steigen. Diese muß sozusagen als stille Reserve gewahrt bleiben und darf nicht durch unverhältnismäßige hohe Aufwendungen für den Ausbau des Bahnnetzes oder Neuanlagen vorweg verausgabt werden. Die richtige Bemessung und richtige Verteilung der für die Ergänzung des Bahnnetzes erforderlichen Aufwendungen ist demnach eine wichtige Aufgabe der Verwaltung. Dadurch wird es ihr möglich, einen angemessenen Rohgewinn zu erzielen und diesen so weiter zu entwickeln, wie es die Entwicklung des Verkehrs einerseits gestattet, anderseits erfordert.



Bei der preußischen Verwaltung sind diese Gesichtspunkte im wesentlichen gewahrt worden; Preußen hat den größten Rohgewinn und die günstigsten Rentenziffern aller Verwaltungen. Zwar hat es weder die höchsten durchschnittlichen Verkehrseinnahmen noch ist sein durchschnittliches Anlagekapital das kleinste, aber das Verhältnis beider ist das günstigste und dessen Weiterentwicklung eine den Verhältnissen entsprechende.

In der Wirtschaftsperiode 1890 ist der Verkehr gewachsen von 34 985 im Jahre 1890 auf 44 486 im Jahre 1899, also um 27 %; das Anlagekapital ist in der gleichen Zeit annähernd des gleiche geblieben. In den folgenden Konjunkturperioden steigen die Verkehrseinnahmen von 44 486 auf 54 817, also um rund 21 %, und das Anlagekapital von 257 000 auf 290 000, also um 33 000 ℳ = 12 %.

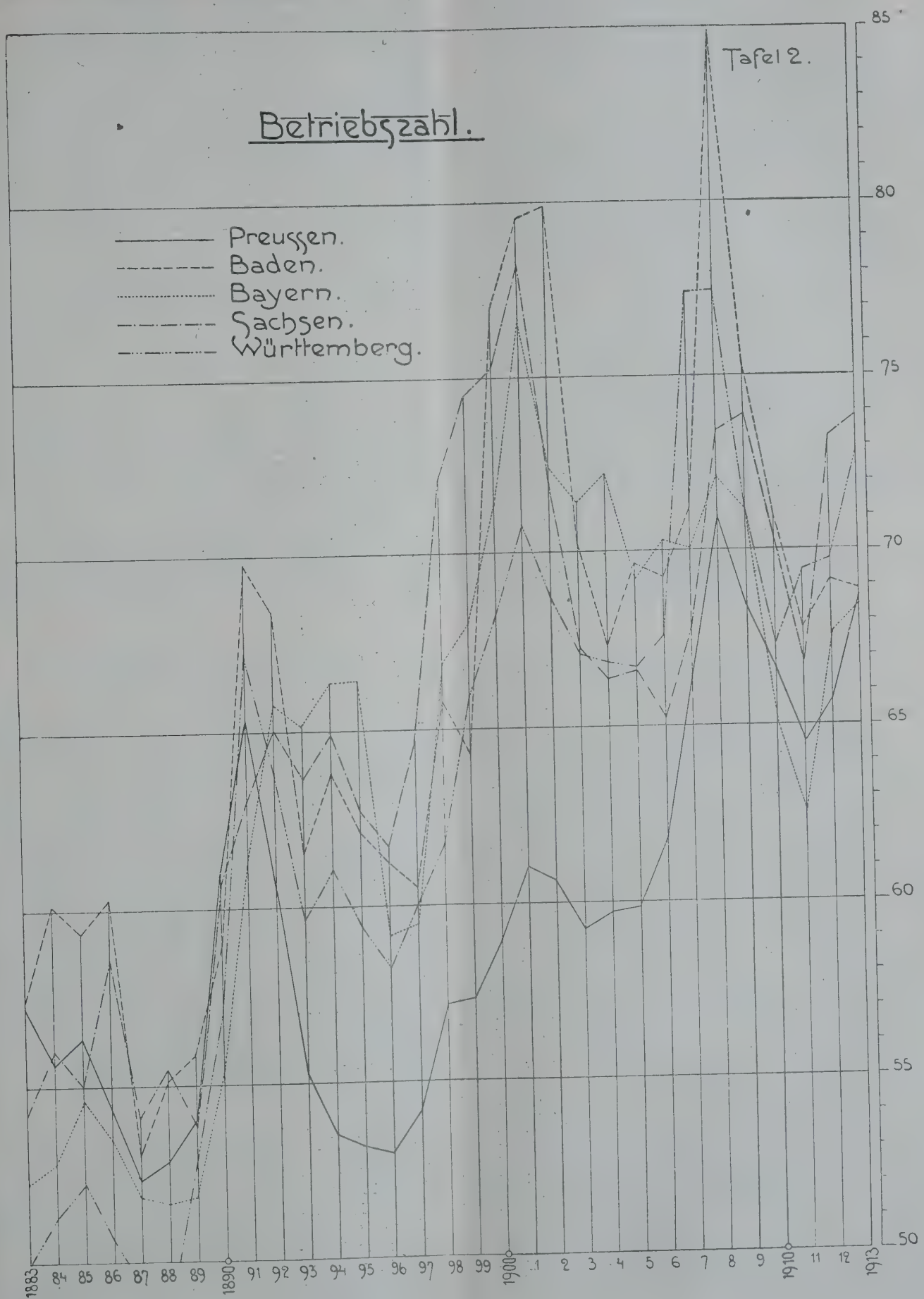

Tafel 2.
Betriebszahl.
Preussen.
Baden.
Bayern.
Sachsen.
Württemberg.
85
80
75
70
65
60
55
50
1883
84
85
86
87
88
89
1890
91
92
93
94
95
96
97
98
99
1900
1
2
3
4
5
6
7
8
9
1910
11
12
1913

Tabelle 3.

Jahr	Preußen				Baden				Bayern				Sachsen				Württemberg			
	Ekm	Kkm	$\frac{E}{K}$	(1−e)	Ekm	Kkm	$\frac{E}{K}$	(1 e)	z	Ekm	Kkm	$\frac{E}{K}$	(1−e)	z	Ekm	Kkm	$\frac{E}{K}$	(1−e)	z	Ekm	Kkm	$\frac{E}{K}$	(1−e)	z
1890	34 985	257 000	13,6	39,57	30 520	307 000	9,9	41,0	4,07	23 042	235 000	9,8	44,6	4,39	35 793	280 000	12,9	39,3	5,02	21 300	308 000	7,0	37,9	2,62
1	—	—	—	34,56	30 232	306 000	9,9	30,1	2,98	22 643	236 000	9,7	38,6	3,71	36 005	280 000	10,6	37,4	4,87	21 220	300 000	6,8	32,8	2,33
2	35 109	261 000	13,5	39,64	30 826	309 000	99,6	31,5	3,14	22 347	240 000	9,3	34,3	3,19	35 784	285 000	12,5	35,0	4,39	21 771	316 000	6,9	36,4	2,51
3	36 205	260 000	13,9	44,83	32 320	313 000	10,3	38,6	3,99	22 889	249 000	9,2	34,9	3,21	37 398	289 000	12,9	36,2	4,67	22 224	317 000	7,0	40,3	2,83
4	36 355	260 000	14,0	46,32	33 107	317 000	10,4	36,2	3,79	23 847	250 000	9,2	33,6	3,09	36 816	293 000	12,5	35,1	4,41	22 255	319 000	6,9	38,9	2,71
5	37 360	257 000	14,5	46,5	34 037	312 000	11,0	37,9	4,13	23 462	250 000	9,4	33,6	3,16	38 754	300 000	13,0	37,3	4,83	24 514	322 000	7,6	40,6	3,09
6	38 733	255 000	15,2	47,2	35 536	312 000	11,5	38,8	4,41	24 657	250 000	10,8	40,9	4,41	41 139	303 000	13,6	38,3	5,19	25 852	328 000	8,0	41,7	3,28
7	39 709	256 000	15,9	45,0	38 067	318 000	12,0	39,5	4,74	25 621	250 000	10,2	40,5	4,12	42 363	308 000	13,8	35,3	4,86	27 847	334 000	8,3	40,0	3,33
8	42 696	256 000	16,7	42,85	43 359	322 000	13,5	34,15	4,60	28 442	254 000	11,2	33,15	3,71	42 940	290 000	14,9	28,06	4,17	30 013	330 000	9,1	38,19	3,47
9	44 486	257 000	17,3	42,84	46 347	329 000	14,1	35,73	5,04	28 898	251 000	11,5	31,95	3,68	43 753	294 000	14,4	25,47	3,79	30 775	333 000	9,3	34,05	3,15
1900	45 532	271 000	16,8	41,04	49 744	338 000	14,7	23,14	3,41	30 150	253 000	12,0	28,66	3,41	45 300	303 000	14,9	24,81	3,71	30 704	335 000	9,2	31,76	2,91
1	43 463	272 000	16,0	38,75	46 086	348 000	13,2	20,55	2,72	28 790	260 000	11,1	23,45	2,61	43 341	313 000	13,8	21,84	3,02	30 384	335 000	9,1	28,92	2,62
2	44 026	260 000	17,0	39,36	45 402	394 000	11,5	20,12	2,32	29 196	265 000	11,0	27,67	3,05	41 932	321 000	13,1	28,05	3,67	30 762	334 000	9,2	31,23	2,86
3	46 066	278 000	16,5	40,81	47 631	409 000	11,7	29,70	3,46	29 715	266 000	11,2	28,64	3,19	43 321	325 000	13,3	32,71	4,35	32 546	340 000	9,6	32,75	3,15
4	47 223	267 000	18,2	40,26	50 206	422 000	11,9	32,68	3,89	29 893	265 000	11,3	27,79	3,14	44 776	330 000	13,6	33,61	4,57	33 196	342 000	9,7	33,05	3,21
5	50 051	278 000	18,0	40,18	52 055	433 000	12,0	30,28	3,64	30 788	267 000	11,5	30,71	3,55	46 779	333 000	14,0	33,35	4,68	35 213	352 000	10,0	33,17	3,32
6	53 124	281 000	18,9	38,23	55 868	440 000	12,7	30,69	3,90	32 432	269 000	12,1	29,74	3,59	49 817	335 000	14,9	34,83	5,17	37 142	360 000	10,3	32,30	3,33
7	54 817	290 000	19,0	33,48	58 441	453 000	13,0	28,80	3,74	32 796	272 000	12,1	29,94	3,61	51 562	340 000	15,2	32,15	4,88	37 853	370 000	10,2	22,68	2,32
8	52 795	300 000	17,7	28,71	56 325	466 000	12,1	15,04	1,82	33 319	275 000	12,1	27,88	3,38	50 042	346 000	14,5	26,56	3,84	37 863	379 000	10,0	22,63	2,26
9	54 973	304 000	18,1	31,82	57 911	486 000	11,9	24,79	2,95	—	—	—	—	—	51 155	349 000	14,7	26,15	3,83	39 396	386 000	10,0	28,85	2,94
1910	57 760	304 000	19,0	33,35	60 265	484 000	12,4	28,90	3,60	36 203[1])	275 000	13,2	34,81	4,58	53 963	346 000	15,6	29,66	4,63	41 002	383 000	10,2	32,73	3,50
1	61 449	313 000	19,6	35,43	64 169	490 000	12,8	32,12	4,13	37 665	276 000	13,6	37,59	5,13	58 300	356 000	16,4	33,17	5,44	43 269	395 000	10,7	30,59	3,35
2	64 504	315 000	20,5	34,40	66 423	510 000	13,0	30,88	4,02	39 239	278 000	14,1	32,51	4,59	60 436	360 000	16,8	26,70	4,48	44 076	395 000	11,2	30,16	3,37
3	65 106	326 000	20,0	31,54	68 326	526 000	13,0	31,25	4,06	39 297	280 000	14,1	31,61	4,45	61 637	367 000	16,8	26,15	4,39	44 925	404 000	11,1	27,37	3,04

[1]) Pfälzisches Netz mit berücksichtigt.

Zwar hat Preußen gerade in den letzten Jahren der letzten Konjunkturperiode, durch den wachsenden Verkehr und daraus sich ergebende Schwierigkeiten genötigt, erhebliche, im Vergleich zu den Vorjahren hohe Aufwendungen zum Ausbau seines Bahnnetzes machen müssen, und es drängt sich die Frage auf, ob nicht eine gleichmäßigere Verteilung dieser Aufwendungen vorteilhafter gewesen wäre. Das Verhältnis der das Wirtschaftsergebnis ausmachenden Größen untereinander ist aber ein sehr günstiges, und damit das Wirtschaftsergebnis selbst ein sehr gutes und das beste aller Verwaltungen. Das beste Ergebnis wurde in der ersten Wirtschaftsperiode im Jahre 1896 bei einem Rohgewinn von 15,20, einer Rentenziffer von 47,2 mit einer Rente von 7,10 % erzielt, und in der zweiten Wirtschaftsperiode im Jahre 1904 bei einem Rohgewinn von 18,2 %, einer Rentenziffer von 41,26 mit 7.31 % Rente.

Beträchtlich weniger günstig ist die Entwicklung für Baden gewesen. Zwar sind seine Verkehrseinnahmen an sich die größten geworden infolge des gewaltigen Aufschwungs Ende der 90er Jahre, aber die außerordentlich hohen Aufwendungen für den Ausbau des Bahnnetzes beeinflussen ungünstig das Wirtschaftsergebnis.

In der Konjunkturwelle 1890/1900 steigen die Verkehrseinnahmen von 30 520 auf 49 744, also um 63 %, während das Anlagekapital um 10 % von 307 000 auf 337 000 anwächst. In der folgenden Periode gestaltet sich aber das Verhältnis sehr ungünstig; die Verkehrssteigerung erhöht die Einnahmen von 49 744 auf 56 325, also um 13 %, das Anlagekapital wächst jedoch um 36 %, von 337 000 auf 446 000.

Die Folge ist, daß der Rohgewinn fast keine Steigerung aufweist, zum mindesten keine, die genügt hätte, um der Verringerung der Rentenziffer die Wagschale zu halten. Im günstigsten Jahr 1897 beträgt der Rohgewinn 12 %, und bei einer Rentenziffer von 39,5 die Rente 4,74 %. In der folgenden Wirtschaftsperiode wird das günstigste Ergebnis erzielt im Jahre 1901 bei einem Rohgewinn von wiederum 12 %, einer Rentenziffer von 30 28 und einer Rente von 3,90 %.

Die ganz gewaltig gestiegenen Anlagekosten verzehren also die in der Verkehrssteigerung liegenden günstigen Momente und drücken im Verein mit den wachsenden Betriebskosten die Rente weit unter die der Vorperiode.

In Bayern liegen die Verhältnisse wieder günstiger. Der erste Zeitraum bringt eine Verkehrssteigerung von 23 042 auf 30 150, also um 31 % und ein gleichzeitiges Wachsen des Anlagekapitals um 8 % von 235 000 auf 237 000. Auch in der folgenden Periode bleibt das Anwachsen des Anlagekapitals unter dem der Verkehrseinnahmen; ersteres wächst von 253 000 auf 275 000 also um 9 %, und letztere steigen um 11 % von 30 150 auf 33 319.

Das günstigste Ergebnis der ersten Periode fällt ins Jahr 1896 mit einer Rente von 4,41 %, bei einem Rohgewinn von 10,8 und einer Rentenziffer von 40,9. In dem folgenden Zeitraum bringt das Jahr 1907 das beste Ergebnis, die Rente beträgt 3,61 % bei einem Rohgewinn von 12,1 % und einer Rentenziffer von 29,94. Der Rückgang der Rente ist hier verschuldet durch die sehr erhebliche Steigerung der Betriebszahl. Das an und für sich noch leidlich günstige Ergebnis verdankt Bayern, das die geringsten Verkehrseinnahmen der 5 Verwaltungen hat, nur dem Umstande, daß auch sein Anlagekapital niedrig, das niedrigste von allen ist.

In Sachsen läßt die Verkehrssteigerung der ersten Periode die Einnahmen wachsen von 35 793 auf 45 300, also um 27 %, bei einem gleichzeitigen Anwachsen des Anlagekapitals um nur 8 % von 280 000 auf 303 000, und auch in der zweiten Periode hält sich die Steigerung des Anlagekapitals noch unter der des Verkehrs; erstere beträgt 12 % — von 303 000 auf 340 000 — und letztere 14 % — von 45 300 auf 51 562. Sie ist aber doch immerhin verhältnismäßig derart groß, daß in der zweiten Periode das Wirtschaftsergebnis nicht mehr ganz das der ersten erreicht, wobei natürlich die inzwischen gefallene Rentenziffer mitspricht. Im Jahre 1896 trug die Rente 5,19 % bei einem

Rohgewinn von 13,6 und einer Rentenziffer von 38,3 und im Jahre 1906 stieg zwar der Rohgewinn auf 14,9, die Rente erreichte aber infolge der auf 34,83 fallenden Rentenziffer nur noch die Höhe von 5,17 %.

Sachsen steht also, obwohl sein Wirtschaftsergebnis leidlich günstig ist, doch erheblich hinter Preußen zurück, und dies aus dem Grunde, weil sein Anlagekapital im Vergleich zu Preußen noch ist. Es hat infolgedessen einen beträchtlich kleineren Rohgewinn, trotzdem seine Verkehrseinnahmen den preußischen nicht allzusehr nachstehen.

In wenig günstiger Lage befindet sich Württemberg. Zwar bleiben auch hier die Aufwendungen für das Bahnnetz hinter den Verkehrseinnahmen zurück, im ersten Zeitraum steigert sich der Verkehr von 21 300 auf 30 775, um 44 %, während das Anlagekapital um 7 % zunimmt von 308 000 auf 330 000, und im zweiten Abschnitt wächst das Anlagekapital von 335 000 auf 379 000, um 13 % bei einer Steigerung des Verkehrs um 23 % von 30 775 auf 37 863.

Die absolute Höhe seines Anlagekapitals ist zu hoch, besonders in Rücksicht auf die Verkehrseinnahmen, welche die geringsten aller Verwaltungen sind. Es hat nächst Baden die höchsten durchschnittlichen Anlagekosten, nämlich 379 000 ℳ für ein Kilometer nach dem Stand vom Jahre 1908 und dabei die zweitniedrigste Verkehrseinnahme. Die Folge davon ist, daß sein Rohgewinn der bei weitem geringste aller Verwaltungen ist. Zwar hat auch er sich infolge der verhältnismäßig starken Verkehrsentwicklung von 7,0 des Jahres 1900 gehoben auf 10.3 im Jahre 1906; aber diese Verbesserung hat nicht ausgereicht, um der in gleichem Zeitraum eingetretenen Verschlechterung der Rentenziffer die Wagschale zu halten. Die Rente bewegt sich deshalb auf einem recht niedrigen Stand. In der Wirtschaftsperiode 1890—1900 wurden im günstigsten Jahre 1898 3,47 % erzielt, in der folgenden Periode 3,33 %.

Die vorstehenden Ausführungen zeigen, wie groß die Unterschiede unter den betrachteten Verwaltungen sind. Sie sind zu finden in der finanziellen Grundlage der Bahnnetze, in den allgemeinen Verkehrsverhältnissen, aus denen die Verwaltungen ihre Einnahme schöpfen, und in der wirtschaftlichen Handhabung des Betriebes. Diese Unterschiede werden bleiben und voraussichtlich sich noch weiter verschärfen. Wie die Verhältnisse nach dem Kriege sich gestalten werden, ist zurzeit ja noch nicht zu überblicken. Es wird wohl eine starke Inanspruchnahme der Eisenbahnen erwartet, und damit auf eine günstige Gestaltung der Einnahmeverhältnisse gerechnet werden können. Ganz bestimmt wird aber auch eine erhebliche Verteuerung des Betriebes erwartet werden müssen. Die Preise für Erzeugnisse jeder Art sind gewaltig gestiegen und dieser hohe Preisstand wird den Krieg überdauern. Dazu wird kommen, daß große Aufwendungen für die Ergänzungen der Bahnanlagen, wozu auch zum Teil die Betriebsmittel gehören und vor allem auch vermehrte Aufwendungen für das Personal unabweisbar erforderlich werden. Im günstigsten Fall wird also eine nur mäßige Erhöhung des Rohgewinns erhofft werden können, dem aber als ungünstiges Moment die ganz zweifellos eintretende bedeutende Verschlechterung der Rentenziffer entgegen tritt.

Die Rentabilität aller Bahnen wird vorübergehend stark vermindert werden, und besonders ungünstig werden diejenigen daran sein, deren hohe Anlagekosten die Rente an sich schon ungünstig beeinflussen.

Zu hoffen und zu wünschen bleibt es, daß diese ungünstigen Zeiten möglichst bald überwunden werden mögen und eine allmähliche Gesundung der Verhältnisse eintritt.

Die württembergischen Staatseisenbahnen unter der Regierung König Wilhelms II.

Am 6. d. M. waren 25 Jahre vergangen, seit nach dem Tode König Karls am 6. Oktober 1891 König Wilhelm II. den württembergischen Königsthron bestieg. Aus Anlaß dieser Thron-Jubelfeier mag auch an dieser Stelle der lebhaften Entwicklung gedacht werden, die unter der Regierung König Wilhelms II. das württembergische Eisenbahnwesen im Laufe der letzten 25 Jahre genommen hat.

Die Eigentumslänge der württembergischen Staatseisenbahnen, die zur Zeit des Regierungsantritts König Wilhelms II. 1636 km betragen hatte, ist im Laufe seiner Regierung auf 2125 km gestiegen. Das württembergische Hauptbahnnetz war im Jahre 1891 im allgemeinen ausgebaut. Der Nebenbahnbau steckte aber noch in den ersten Anfängen. Im Jahre 1891 war die erste als solche gebaute staatliche Nebenbahn (Nagold-Altensteig) eröffnet worden. Von nun ab wurde der Bau von Nebenbahnen in besonderem Maße gefördert. Es wurden in Betrieb genommen im Jahre 1892 die Nebenbahnen Reutlingen-Honau, Waldenburg-Künzelsau und Schiltach-Schramberg, 1893 Honau-Münsingen, 1894 Marbach-Beilstein, 1896 Lauffen-Güglingen und Schussenried-Buchau, 1899 Kirchheim u. T.-Oberlenningen, Beilstein-Ilsfeld und Biberach-Ochsenhausen, 1900 Blaufelden-Langenburg, 1900/01 Ilsfeld-Heilbronn Hbf., 1901 Münsingen-Schelklingen, Güglingen-Leonbronn, Freudenstadt-Klosterreichenbach und Süssen-Weißenstein, 1903 Geislingen-Wiesensteig, 1904 Laupheim-Schwendi und Roßberg-Wurzach, 1908 Kirchheim u. T.-Weilheim a. d. T. und Schorndorf-Rudersberg, 1909 Isny-Sibratshofen und Weikersheim-Creglingen, 1909/10 Herrenberg-Tübingen, 1910/11 Böblingen-Dettenhausen, 1911 Balingen-Schömberg und Rudersberg-Welzheim, 1911/12 Gmünd-Göppingen, 1913 Sontheim-Brenz-Landesgrenze, 1914 Maulbronn-Maulbronn-Stadt, 1914/15 Böblingen-Renningen und 1915 Buchau-Dürmentingen. Unmittelbar vor der Eröffnung stehen die Nebenbahnstrecken Ludwigsburg-Markgröningen und Dürmentingen-Riedlingen. Außerdem wurden die schon 1864 und 1873 eröffneten Privatbahnen Unterboihingen-Kirchheim u. T. und Metzingen-Urach in den Jahren 1899 und 1904 vom Staat übernommen. So entstand während der Regierungszeit König Wilhelms II. ein Netz staatlicher Nebenbahnen von rd. 450 km, wovon 340 km vollspurig und 110 km schmalspurig angelegt sind. Daneben wurden in dieser Zeit rd. 300 km Privatbahnen mit Staatsbeiträgen von zusammen über 4 Millionen Mark auf württembergischem Gebiet gebaut. Die Nebenbahnen erbringen zwar fast durchweg nur eine sehr mäßige Verzinsung des Bauaufwands; eine große Zahl abgelegener und wenig verkehrsreicher Bezirke verdankt aber dem landesväterlichen Wohlwollen durch den Bau dieser Bahnen die Erhaltung und Hebung ihres Verkehrs, die aufblühenden württembergischen Industrieorte verdanken ihm überdies die Möglichkeit der Ausdehnung ihrer Betriebe durch die Heranziehung weiterer Arbeitskräfte vom Lande und die Industriearbeiter selbst endlich die Möglichkeit der Beibehaltung ihres Wohnsitzes auf dem Lande. In Württemberg ist infolgedessen in viel weiterem Umfang als anderwärts der Industriearbeiter zugleich Besitzer eines landwirtschaftlichen Anwesens geblieben, wodurch sich schon im Frieden günstigere soziale Verhältnisse, im gegenwärtigen Kriege aber eine wesentlich günstigere Lösung der Ernährungsfrage ergaben.

An Hauptbahnen wurde nach 1891 noch die Bodenseegürtelbahn von der bayerischen Landesgrenze bei Lindau über Friedrichshafen zur badischen Landesgrenze gegen Überlingen (1899 bis 1901) in Betrieb genommen. Neue Aufgaben stellte die dringlich gewordene Entlastung des Hauptbahnhofs Stuttgart, in dem der Durchgangsverkehr von Ost nach West und von Nord nach Süd sich kreuzt und zugleich der württembergische Binnenverkehr durch die von allen Seiten hier in der Mitte des Landes zusammenlaufenden wichtigeren Hauptbahnstrecken seinen Mittelpunkt hat. Es wurde zunächst ab 1893 für den Güterverkehr die Umgehungsbahn Untertürkheim-Kornwestheim von der Linie Ulm-Stuttgart zur Linie Stuttgart-Bietigheim gebaut und der Nordbahnhof Stuttgart mit der unmittelbaren Verbindung zwischen Haupt- und Gäubahn erstellt. Doch bald ließ der rasch zunehmende Personenverkehr auch den Umbau des Hauptbahnhofs Stuttgart selbst als notwendig erscheinen. Im Jahre 1907 wurde dieser Umbau unter gleichzeitiger Erstellung eines neuen Empfangsgebäudes an anderer Stelle nebst dem viergleisigen Ausbau der anschließenden Hauptbahnstrecken bis Ludwigsburg und bis Eßlingen beschlossen. Die Bauarbeiten, die einen Aufwand von über 100 Mill. Mark erfordern, sind zurzeit noch in vollem Gang. Der König brachte diesen Arbeiten im Hinblick sowohl auf ihre finanzielle Tragweite als auch auf ihre Bedeutung für die bauliche Entwicklung seiner Haupt- und Residenzstadt von Anfang ab das lebhafteste Interesse entge-

gen. Aber auch im übrigen Lande erforderte das Anwachsen des Verkehrs immer weitere bauliche Maßnahmen auf den bestehenden Hauptbahnstrecken: die Errichtung neuer Stationen, den Umbau einer Anzahl größerer Bahnhöfe, den Bau zweiter Gleise, die Verstärkung des Oberbaus, die Verbesserung der Weichen-, Zugfolge- und Signaleinrichtungen. Die Zahl der Stationen vermehrte sich in den Jahren 1891 bis 1914 von 353 auf 639; zweigleisig waren im Jahre 1891 nur 316 km = 20,26 Prozent ausgebaut, im Jahre 1914 dagegen 588 km = 36,83 %. Als ein besonderes Zeichen landesväterlicher Fürsorge mag die weite Ausdehnung der Wohnungsbauten für das Eisenbahnpersonal hervorgehoben werden. Am 31. März 1913 verfügte die Eisenbahnverwaltung — abgesehen von den über 2300 Wohnungen in Stationsgebäuden und Bahnwärterhäusern — über 565 Wohngebäude (darunter 146 in Stuttgart) mit 2597 Wohnungen.

Mit den baulichen Verbesserungen hielt die Beschaffung von Fahrzeugen gleichen Schritt. Im Jahre 1891 waren 390 Lokomotiven und Triebwagen vorhanden, ihre Zahl hat sich bis zum Jahre 1914 auf 855 erhöht. Personenwagen wurden im Jahre 1914: 2394 gezählt gegenüber 1003 im Jahre 1891, Güter- und Gepäckwagen 14 911 gegenüber 6639. Im Jahre 1891 hatte die Zahl der beförderten Züge 169 170 betragen, im Jahre 1913 596 242. Dementsprechend ist auch die Zahl der beförderten Personen von 17½ Mill. im Jahre 1891 auf 76⅖ Mill. im Jahre 1913 gestiegen, die Tonnenzahl der beförderten Güter von 5⅖ Millionen im Jahre 1891 auf 14⅓ Mill. im Jahre 1913. Die Einnahmen aus dem Personenverkehr haben sich im gleichen Zeitraum von 12⅔ Mill. auf 31¾ Mill., die aus dem Güterverkehr von 21¾ Mill. auf 51⅓ Mill. erhöht. Der Gesamteinnahme des Jahres 1891 mit 36⅔ Mill. steht eine Gesamteinnahme von 94⅓ Millionen im Jahre 1913 gegenüber. Während bis zum Jahre 1895 mit Ausnahme eines einzigen Jahres der Reinertrag der Eisenbahnverwaltung hinter dem Zinsenbedarf für die Eisenbahnschuld zurückgeblieben war, hat seit dem Jahre 1896 der Reinertrag fast immer den Bedarf für die Eisenbahnschuld überschritten. Die Rente der württembergischen Staatseisenbahnen hat sich infolge des hohen Anlagekapitals und der ungünstigen Grenzverhältnisse seit Jahrzehnten auf mäßiger Höhe bewegt; sie hat sich seit dem Regierungsantritt König Wilhelms ständig auf etwa 3½ % in guten Jahren und auf 3 bis 2½ % in schlechten Jahren gehalten trotz der Steigerung des Anlagekapitals von 489½ Mill. = 300 000 ℳ auf 1 km im Jahre 1891 auf 828 Mill. = 395 000 ℳ auf 1 km im Jahre 1913. Seit dem Jahre 1899 ist ein Eisenbahn-Reservefonds geschaffen, durch den die Schwankungen in den Erträgnissen der Eisenbahnen für den allgemeinen Staatshaushalt in wirksamer Weise ausgeglichen werden.

Mit der oberen Leitung und Beaufsichtigung der Eisenbahnverwaltung war vom König betraut 1891 bis 1900 Ministerpräsident Dr. Freiherr v. Mittnacht, 1900 bis 1906 Staatsminister Freiherr v. Soden, seit 1906 Ministerpräsident Dr. Freiherr v. Weizsäcker. Präsident der Generaldirektion der Staatseisenbahnen war bis zum Jahre 1907 Geheimer Rat v. Balz, seitdem Präsident v. Stieler. Die Zahl der ihnen unterstehenden Beamten und Arbeiter, die sich im Jahre 1891 auf 11 599 belaufen hatte, war bis zum Jahre 1913 auf 22 838 gestiegen. Dieses zahlreiche Personal, das sich stets der besonderen Fürsorge seines Königs erfreuen durfte, hat, vor allem in den Jahren 1907 und 1911, eine wesentliche Verbesserung seiner rechtlichen und wirtschaftlichen Verhältnisse erlangt.

Ein eingehende Darstellung der Entwicklung des württembergischen Eisenbahnwesens in der Zeit von 1891 bis 1916 findet sich in dem zur Regierungsjubelfeier bei der Deutschen Verlagsanstalt in Stuttgart erschienenen Sammelwerk „Württemberg unter der Regierung König Wilhelms II.“, in dem der Abschnitt „Das Eisenbahnwesen“ durch Finanzrat Beyerle, Mitglied der Generaldirektion der württembergischen Staatseisenbahnen, eine sachkundige Bearbeitung gefunden hat.

Löhne bei den Eisenbahnen der Vereinigten Staaten und von England.

Daß bei den Eisenbahnen der Vereinigten Staaten außerordentlich hohe Löhne gezahlt werden, war in dieser Zeitung erst kürzlich (s. Nr. 74 vom 20. September 1916: Einkommen amerikanischer Lokomotivführer) gezeigt worden. Das Amt für Eisenbahnstatistik (Bureau of Railway News and Statistics) veröffentlicht neuerdings eine Zusammenstellung, in der die Löhne und Gehälter bei den Eisenbahnen der Vereinigten Staaten denen der Eisenbahnen von Großbritannien gegenübergestellt werden. England ist ja auch nicht gerade als ein Land niedriger Löhne zu bezeichnen, aber die Löhne, die die Eisenbahnen der Vereinigten Staaten zahlen, übertreffen jene der englischen Eisenbahngesellschaften noch sehr erheblich. Die Angestellten der amerikanischen Eisenbahnen können also als sehr wohl gestellt betrachtet werden, wenn man auch nicht übersehen darf, daß der Dollar vor dem Kriege zwar einen Kurswert von etwa 4.2 ℳ hatte, daß aber seine Kaufkraft durchaus nicht das Vierfache einer Mark beträgt. Die Zahlen, die einander gegenübergestellt werden, sind zwar nicht eigentlich unmittelbar mit einander vergleichbar, denn die englischen stammen aus dem Jahre 1913, die amerikanischen aus dem Jahre 1915, die Gegenüberstellung von Zahlen aus dem gleichen Jahr würde aber wahrscheinlich trotz einzelner Verschiebungen im großen ganzen kein wesentlich anderes Bild ergeben. Daß die englischen Zahlen aus dem Jahre 1913 gewählt worden sind, hat jedenfalls seinen Grund darin, daß in diesem Jahre die englischen Eisenbahnverwaltungen zum ersten Male auf Grund eines neuen Gesetzes, das die Abfassung ihrer Jahresberichte neu regelte, die Zahl der in jeder Woche von ihnen beschäftigten Personen und die an sie gezahlten Löhne veröffentlicht haben, während die früheren Berichte nur die Löhne für je eine Woche im Vierteljahr enthielten und die Zahl der Angestellten nur alle drei Jahre einmal veröffentlicht wurde. Bei den amerikanischen Eisenbahnen enthielten dagegen die Berichte bis mit 1914 nur die Zahl der Angestellten am 30. Juni, dem letzten Tag des Rechnungsjahres als Stichtag, und im Jahre 1915 sind zum ersten Mal Berichte veröffentlicht worden, in denen statt dessen die Durchschnittszahl für das ganze Jahr angegeben war. Wenn auch einige amerikanische Gesellschaften keine derartigen Berichte eingereicht haben, so bieten doch die vorhandenen Zahlen genügenden Stoff zu einem Vergleich, und sie seien deshalb hier wiedergegeben.

Die Eisenbahnen von Großbritannien beschäftigten im Jahre 1913 615 985 Personen und zahlten an sie im Durchschnitt wöchentlich 18 143 702 ℳ oder an jeden einzelnen 29.4 ℳ in der Woche oder 1530 ℳ im Jahre. Gehaltsempfänger bezogen im Durchschnitt 42,30 ℳ in der Woche oder 2200 ℳ im Jahre, während die Löhne im Wochendurchschnitt 27,4 ℳ im Jahresdurchschnitt 1428 ℳ ausmachten. Im einzelnen stellen sich die Zahlen für die Woche wie in der nachstehenden Zusammenstellung angegeben.

	Gehälter	Löhne	Gesamtdurchschnitt
	ℳ	ℳ	ℳ
Bauliche Unterhaltung	61.06	25,83	27,34
Werkstättendienst			
a) Lokomotiven	51.28	29.40	30 32
b) Wagen	47.88	28.10	28.81
Lokomotivbetrieb	45 40	32.97	33 22
Betriebsleitung	52.42	34.23	50.82
Bahnhofsdienst	34,78	27.64	34 06
Signal- und Schrankenwärter	—	16,83	16,83
Bahnsteigschaffner, Gepäckträger und Bahnwächter	46.12	23.81	23.85
Schaffner	33 60	32.38	32 38
Bahnspedition	42,92	23,94	24,49
Allgemeine Unkosten (Direktion, Buchhalterei usw.)	60.19	19.40	55.36
Im ganzen	42,29	27,43	29,44

Diese Zahlen lassen sich zwar den amerikanischen nicht unmittelbar gegenüberstellen, weil die Einteilung der Angestellten in Klassen hier und dort eine andere ist, zum Vergleich wird aber in der Veröffentlichung des Amts für Eisenbahnstatistik angeführt, daß amerikanische Lokomotivheizer im Durchschnitt jährlich 3688 ℳ und Lokomotivführer 8572 ℳ verdienen, gegenüber einem Betrag von 1730 ℳ beim englischen Lokomotivpersonal im Gesamtdurchschnitt. Die englischen Schaffner, die im Jahr durchschnittlich 1684 ℳ beziehen, lassen sich ungefähr mit dem amerikanischen Zugpersonal vergleichen, bei dem der geringste Jahressatz der Besoldung 3465 ℳ und der höchste Satz 7417 ℳ beträgt.

Im großen ganzen stellt sich der Vergleich zwischen amerikanischen und englischen Besoldungen wie folgt:

	Vereinigte Staaten 1915	Großbritannien 1913
Zahl der Angestellten	1 542 209	615 985
	ℳ	ℳ
Jährliche Besoldung	5 344 049 975	942 162 094
Jahresdurchschnitt	3 465	1 529

Bei einer Angestelltenzahl von 40 % der amerikanischen Eisenbahnen bezahlten also die Eisenbahnen Großbritanniens nur 17 % der Löhne der amerikanischen Eisenbahngesellschaften. Ein Dollar den Tag oder 1530 ℳ im Jahre als Gesamtdurchschnitt des Einkommens der Angestellten der englischen Eisenbahnen steht also einem Tagesdurchschnitt von 9.4 ℳ und einem Jahresdurchschnitt von 3465 ℳ bei den amerikanischen Eisenbahnen gegenüber. Daß die englischen Eisenbahnen ihren Arbeitern im Kriege einen Lohnzuschlag von 5 ℳ die Woche gewährt haben, ist bekannt.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Eine Vorführung der Einheits-Verbundbremse für Güter-ge und der Schnellbahn-Verbundbremse** wird vor Vertretern r deutschen, österreichischen und ungarischen Eisenbahnverwal-ngen in den Tagen vom 23. bis 28. Oktober 1916 durch das nigliche Eisenbahn-Zentralamt zu Berlin veranstaltet. Am Mon-g vormittag fand die Eröffnungssitzung im großen Sitzungssaale s Eisenbahn-Zentralamts statt. Präsident des Reichs-Eisenbahn-its Wackerzapp begrüßte namens der deutschen Reichs-gierung, Ministerialdirektor Dr.-Ing. Wichert namens der eußisch-hessischen Staatseisenbahnverwaltung die Erschienenen, rauf Regierungs- und Baurat Anger, Mitglied des Eisenbahn-ntralamts, einen eingehenden lichtvollen Vortrag über die Ein-chtung und Bauart der neuen Einheits-Verbundbremse hielt. Am end vereinigte auf die im Namen des preußischen Herrn Ministers r öffentlichen Arbeiten ergangene Einladung des Königl. Eisen-hnzentralamts ein Essen im Kaiserhof die Teilnehmer an den ranstaltungen. Hier begrüßte Staatsminister Dr. v. Breiten-ch die Erschienenen mit einer bedeutsamen Rede und brachte s Hoch auf die hohen Souveräne der verbündeten Staaten aus. s Vertreter des k. k. österreichischen Eisenbahnministeriums twortete Ministerialrat Rihosek, als Vertreter Ungarns Ober-spektor Gyömörey von der Generalinspektion für Eisenbahnen d Schiffahrt in Budapest.

Wir werden in einem Leitaufsatz der nächsten Nummer er-uternde Mitteilungen über die neueste Entwicklung und die deutung der Einheitsverbundbremse bringen und dort auch ins-sondere den Wortlaut der Rede des Herrn Ministers veröffent-chen, für diese Nummer ist dies leider aus drucktechnischen ründen nicht möglich.

Das Zusammensein stand unter dem Zeichen der durch die affenbrüderschaft gestärkten innig freundschaftlichen Be-hungen zwischen Deutschland, Österreich und Ungarn. So hr der tragische Tod des Grafen Stürgkh beklagt wurde, so eudig wurde die Stimmung gehoben durch die eben eingetroffene achricht des Falles von Constantza.

An den nächsten Tagen finden Versuchsfahrten statt, zunächst n Dienstag, den 24. d. M. auf der Flachlandstrecke Grunewald—elzig mit einem 150 Achsen starken zum Teil beladenen Güter-g mit Einheitsverbundbremse, dann auf der Strecke Belzig—ralau-Rummelsburg mit einem 52 Achsen starken Schnellzuge it Schnellbahn-Verbundbremse. Hieran schließt sich eine Be-chtigung der Werke der Knorr-Bremse A.-G. in Stralau-Rum-elsburg.

An den folgenden Tagen werden weitere Versuchsfahrten auf efällstrecken 1 : 50 bis 1 : 30 in Thüringen stattfinden. Die chlußsitzung soll am 28. d. M. nachmittags in Burg Lauenstein ei Probstzella abgehalten werden. v. M.

— **Schutz der Kartoffelsendungen gegen Kälte.** Ein Erlaß es preuß. Eisenbahnministers besagt folgendes: Die Anfuhr er Vorräte an Winterkartoffeln zu den Bedarfsgebieten ist we-en der verspäteten und schwierigen Ernte teilweise noch im ückstande. Es muß damit gerechnet werden, daß der Kar-ffelbezug sich auf die Wintermonate ausdehnen wird. Der efahr, daß dann Kartoffeln durch Frost während der Eisen-hnbeförderung verderben, kann dadurch vorgebeugt werden, aß die Güterabfertigungen auf die Verlader einwirken, bei kal-m Wetter die Kartoffeln mit Stroh zu schützen und die Wa-enfenster, Luken und Türen zu schließen. Sollten bei einzel-en Verladern diese Einwirkungen erfolglos bleiben, so wird — nach der Lage des Falles — unter Umständen durch Heran-reten an die Empfänger, die Provinzialkartoffelstellen, die andräte usw. erreicht werden können, daß die Verlader die mpfindliche Ware nach Möglichkeit vor dem Verderben sichern. enn der Absender auf dem Offenhalten der Luken usw. be-teht, so ist von ihm eine entsprechende Erklärung im Fracht-riefe (vergl. G. B. V. Heft 1 § 20 Ziffer 5) zu fordern. Auch ährend der Beförderung ist den Kartoffelsendungen, die durch ie Wagenbezettelung kenntlich sind, besondere Aufmerksamkeit uzuwenden. Vielfach wird es möglich sein, durch Aufstellung er Wagen an geschützten Stellen Frostschäden zu verhüten.

— **Brandenburgische Städtebahn.** Über das Ergebnis des am . März d. J. abgelaufenen Geschäftsjahres sei im Anschluß n die Mitteilung in Nr. 77 S. 887 d. Ztg. noch folgendes aus em Geschäftsbericht der Gesellschaft hervorgehoben: Auf as abgelaufene Geschäftsjahr 1915/16 können wir mit großer efriedigung zurückblicken. Zum ersten Male seit der Betriebs-röffnung ist es möglich, außer den vollen 4 % für die Aktien it. A an die Inhaber der B-Aktien einen bescheidenen Gewinn-nteil von 0,75 % zu verteilen. Die Einnahmen aus dem Per-nenverkehr und dem Güterverkehr haben gegen das Vorjahr eine weitere Steigerung erfahren. Diese Steigerung ist in der Hauptsache hervorgerufen durch die bei Döberitz und Premnitz neu entstandenen Werke. In Döberitz haben die Chemischen Werke Griesheim-Elektron aus Griesheim am Main und in Premnitz die Cöln-Rottweiler Pulverfabriken bedeutende Fabrikanlagen errichtet, welche durch Privatanschlüsse an unsere Bahn angeschlossen sind. Die Werke in Premnitz haben eine Verlegung der Bahn von Kilometer 79.1 bis Kilometer 81.7 nötig gemacht. Diese Streckenverlegung ist auf Kosten der Pulverfabrik Premnitz ausgeführt; dafür ist der Fabrik der alte Teil des Stammgleises überlassen worden, welches jetzt als Anschlußgleis dient.

Die Neuanlagen haben umfangreiche Güter- und Arbeiterbeförderungen hervorgerufen. Am 1. Oktober 1915 haben wir unsere Güterwagen in den Staatsbahnwagenpark eingestellt. Verkauft sind an den preußischen Staat 45 Rungenwagen zum Preise von 94 300 ℳ. Dieser Betrag sowie die uns vom Minister der öffentlichen Arbeiten zur Verfügung gestellte Rücklage aus dem Erneuerungsfonds für diese Wagen mit 28 065 ℳ sind zur Beschaffung neuer Betriebsmittel verwendet worden. Der an den Beschaffungskosten fehlende Betrag von 17 391 ℳ wurde aus den laufenden Einnahmen bestritten. Die Gesamteinnahmen betragen 1 399 676 ℳ (gegen das Vorjahr ausschließlich der Einnahmen für den Erneuerungsfonds mehr rd. 338 300 Mark, d. i. 32,0 %). Die Betriebsausgaben betragen 966 419 ℳ (gegen das Vorjahr ausschließlich der Ausgaben für den Erneuerungsfonds rund 158 000 ℳ mehr, d. i. 20 %). Die Betriebsziffer beträgt 66 24 % (i. V. 72 44 %). Der Überschuß der Betriebseinnahmen über die Betriebsausgaben mit 471 910 ℳ (i. V. 291 880 ℳ) stellt sich nach Abzug der Rücklagen usw. auf 385 708 ℳ (207 086 ℳ). Es wird folgende Gewinnverteilung beantragt: 4 % an die Aktien Lit. A (wie im Vorjahre). = 160 000 ℳ, 0,75 % an die Aktien Lit. B (0) = 67 155 ℳ, Rücklagen: a) in den Kriegsunterstützungsfonds 12 000 ℳ, in den Baufonds 80 000 Mark, (i. V. insgesamt 30 000 ℳ), Vortrag auf neue Rechnung 41 877 ℳ (2846 ℳ). Die Rückstellung von 80 000 ℳ in den Baufonds ist notwendig zur Erweiterung der Bahnhofsanlagen in Brandenburg Altstadt, welche infolge des gesteigerten starken Verkehrs den gestellten Anforderungen nicht mehr genügen.

— **Cöln-Bonner Kreisbahnen.** Wie nicht anders zu erwarten war, hat auch im Berichtsjahr 1915 der Krieg auf das Betriebsergebnis seinen Einfluß ausgeübt, und zwar besonders auf die Einnahmen aus dem Personenverkehr der Rheinuferbahn, welche sich nicht unbedeutend verringert haben, und auf die Betriebsausgaben, welche sich trotz der Einschränkungen infolge der höheren Kosten aller Materialien und der Kriegsunterstützungen vermehrt haben. Den verminderten Einnahmen aus dem Personenverkehr stehen allerdings größere Einnahmen aus dem Güterverkehr gegenüber, so daß sich sogar im ganzen eine Mehreinnahme von 150 563 ℳ ergibt. Infolge der vergrößerten Betriebsausgaben wird aber der Betriebsüberschuß nur unerheblich höher. Die Einnahmen betrugen 3 991 970 ℳ im Jahre 1915 gegen 3 841 407 ℳ im Jahre 1914, die Ausgaben 2 530 758 ℳ im Jahre 1915 gegen 2 388 558 ℳ im Jahre 1914, so daß sich der Betriebsüberschuß im Jahre 1915 auf 1 461 211 ℳ stellt, gegen 1 452 848 ℳ im Jahre 1914. Die Betriebszahl ermittelt sich zu 63 4, gegen 62 2 im Jahre 1914.

Nach Eingang der Genehmigungsurkunde für die Umgestaltung und Erweiterung der Cöln-Bonner Kreisbahnen wurde sofort mit der Aufstellung der Sonderentwürfe begonnen. Die Entwürfe für den Umbau der Vorgebirgsbahn wurden für die Strecke von Cöln Scherfginstraße bis Vochem durch den Minister der öffentlichen Arbeiten festgestellt, für die Anlagen für den Güterverkehr landespolizeilich geprüft und für die Einführung der Vorgebirgsbahn und der Rheinuferbahn in die Stadt Bonn zur landespolizeilichen Prüfung eingereicht. Mit dem Grunderwerb ist begonnen und bereits eine große Anzahl von Grundstücken und Grundstückflächen angekauft.

Von den Ergänzungen, die für die Linie Vochem-Wesseling in dem der Genehmigungsurkunde zugrunde liegenden Kostenanschlag vorgesehen sind, ist die Vermehrung der Gleisanlagen und Ladevorrichtungen auf der Rheinwerft in Wesseling ausgeführt.

Sämtliche durch die Genehmigungsurkunde genehmigten Erweiterungen der Rheinuferbahn sind bereits ausgeführt. Außerdem wurden im Berichtsjahr eine Werkstätte für die Unterhaltung der Stellwerksanlagen in Wesseling in Betrieb genommen, sowie das Dienstgebäude auf dem Bahnhof Buschdorf vergrößert. Die durch die Generalversammlung im September 1914 beschlossene Verlegung der Rheinuferbahn zwischen Sürth und Godorf konnte aus Mangel an geeigneten Arbeitskräften noch nicht ausgeführt werden.

Die Entwürfe für die Neubaustrecke Hermülheim-Beerenrath wurden landespolizeilich geprüft und durch den Minister bis auf einen Plan vorläufig festgestellt. Mit dem Grunderwerb ist begonnen.

In der kürzlich im Cölner Rathause unter dem Vorsitz des Oberbürgermeisters Wallraf abgehaltenen Generalversammlung wurden Jahresbilanz und Gewinnverteilung genehmigt. Der Reingewinn stellt sich auf 983,153 ℳ, die Dividende wie im Vorjahr auf 4½ %. Für Verbesserung und Erweiterung der Bahnanlagen sind 400 000 ℳ eingestellt.

— **Niederwaldbahn.** Dieser Gesellschaft ist es „wegen der durch den Krieg geschaffenen allgemein mißlichen Verhältnisse", laut „Tgl. Rundschau", nicht möglich gewesen, die am 1. Oktober fällig gewesenen 33 ausgelosten Schuldverschreibungen von je 500 ℳ zusammen 16 500 ℳ einzulösen. Die Gesellschaft stellt die Einlösung innerhalb Jahresfrist in sichere Aussicht. Inzwischen werden die verlosten Stücke weiter verzinst.

— **Staatliches Kohlenabbau-Monopol in Sachsen.** Sämtliche Fraktionen der sächsischen Zweiten Kammer haben, wie die „Berl. B.-Ztg." meldet, einen gemeinsamen Antrag eingebracht, der die Regierung um Vorlegung eines Gesetzentwurfs ersucht, durch den das ausschließliche Recht des Staates eingeführt wird, Kohlen aufzusuchen und abzubauen, soweit der Abbau nicht schon begonnen hat, unter Wahrung der berechtigten Interessen der Grundeigentümer und unter Bekämpfung aller spekulativen Rechtsgeschäfte. Dieser bedeutsame Antrag hat, wie die angeführte Quelle meldet, den Zweck, der wüsten Spekulation entgegenzutreten, die schon im Frieden, ganz besonders aber seit Kriegsausbruch, auf dem Gebiete des Erwerbs und Verkaufs von Kohlenfeldern oder Rechten daran eingetreten ist. Jeder neue Privatbergbau und jede Erweiterung bestehenden Privatbergbaus (der natürlich ungehindert fortgeführt werden darf) wird ausgeschlossen, wenn der Antrag Gesetz wird, woran nicht zu zweifeln ist, da er nach Verhandlungen mit der Regierung, möglicherweise gar auf ihre Anregung bei den Verhandlungen über die Elektrizitätsfrage entstanden ist. Wir übergehen einige weitere Mitteilungen des Blattes. Zum Schluß heißt es dann: „Es ist natürlich kein Zufall, daß dies in demselben Augenblick geschieht, wo die Einführung des staatlichen Stromlieferungsmonopols gesichert ist. Der Spekulation ist nun mit einem Schlage ein Ende gemacht. Die Vorverhandlungen über diesen Antrag der Zweiten Kammer sind so geheim gehalten worden, daß die Veröffentlichung alle Kohleninteressenten vollkommen überrascht hat. In wenigen Tagen wird die sächsische Regierung dem Ersuchen der Kammer entsprechen und damit der Antrag schnell Gesetz werden."

— **Verein Deutscher Maschinen-Ingenieure.** In der am 17. Oktober d. J. abgehaltenen Versammlung wurde der Beitritt des Vereins in den Mitteleuropäischen Verband akademischer Ingenieurvereine beschlossen. Den Vortrag des Abends hielt Regierungsbaumeister P r z y g o d e über die Tarife der Verkehrsanlagen im Verbandsgebiet Groß-Berlin und ihre Einwirkung auf die Entwicklung des Verbandsgebietes. Nach kurzer Übersicht über die vorhandenen Verkehrsanlagen für Personenverkehr, staatliche Fern-, Stadt- und Vorortbahnen, Kleinbahnen und Straßenbahnen erläuterte der Vortragende auf Grund von Tarifkurven für die einzelnen Vorortlinien die Tarifsätze für das Personenkilometer bei den Einzelfahrkarten, den Zeit- und Arbeiterwochenkarten, ging dann auf die Tarifsätze für das Personenkilometer bei den nebenbahnähnlichen Kleinbahnen und Straßenbahnen ein und zeigte, wie sich die Tarife dieser Bahnen in die der staatlichen Bahnen einfügen. An Hand einer Bevölkerungskarte wurde schließlich die Verteilung der Bevölkerung über das Verbandsgebiet gezeigt und dargetan, wie diese durch die Preisstellung sämtlicher Bahnanlagen herbeigeführt worden ist. Eine besonders starke Entwicklung der Bevölkerung zeigt sich soweit, als ein 20-Pfennigfahrpreis mit zugehörigen Zeit- und Wochenkartenpreisen nicht überschritten wird; diese Preislage muß als Höchstpreis grundlegend für den weiteren Bau und Betrieb von Verbandsbahnen innerhalb der 15-km-Zone werden, indem aus Verbandsmitteln gegebenenfalls Zuschüsse geleistet werden, wenn bei diesen Preisen eine Wirtschaftlichkeit für die Bahnanlage nicht zu erzielen ist. Die hierzu flüssigen Mittel kann — nach der Ansicht des Vortragenden — eine allgemeine Regelung des jetzigen Straßenbahnverkehrs bringen, bei welcher eine Tariferhöhung in angemessenen Grenzen gleichzeitig zur Durchführung gelangt. — Der Vortrag fand allgemeines Interesse und wurde mit Beifall aufgenommen.

— **Vom rheinisch-westfälischen Eisenmarkt.** Die „Köln. Ztg." meldet am 12. Oktober: Die reichliche Deckung des Heeresbedarfs kennzeichnet nach wie vor die ganze Marktlage und steht vielleicht noch mehr als bisher im Mittelpunkt der gesamten Tätigkeit der Werke. Der Begriff „Heeresbedarf" ist dabei im weitesten Sinne zu nehmen. Sozusagen alle Erzeugnisse der Eisenindustrie fallen darunter, Roheisen und Halbzeug so gut wie Stabeisen, Formeisen, Bleche, Draht und Eisenbahnzeug, der verschiedensten Art. Naturgemäß weist von Zeit zu Zeit die Nachfrage nach einzelnen dieser Erzeugnisse Veränderungen und Schwankungen auf, die ihrerseits wieder auf Rohstoffe und Halbzeug zurückwirken. Hier einen Ausgleich zu schaffen und darüber hinaus die Deckung des Bedarfs der Heeresverwaltung im weitesten Umfange zu regeln und dauernd sicherzustellen, ist die Aufgabe einer neuen Organisation, des sogenannten Stahlbundes. Darin sind alle Verbände und andern Vereinigungen der Eisenindustrie vertreten. Von engem Zusammenarbeiten dieser Organisation mit der Heeresverwaltung verspricht man sich auf beiden Seiten günstige Wirkungen. Was die Geschäftstätigkeit im ganzen anbelangt, so steht sie augenblicklich unter dem Zeichen höchster Anspannung. Die Bemühungen, die Erzeugung wenn möglich noch zu steigern, werden fortgesetzt und haben in verschiedenen Fällen Erfolg gehabt. Im Vordergrund steht naturgemäß nächst der Deckung des Heeresbedarfs der inländische Markt. Demgegenüber hat die Versorgung des Auslandes, insoweit sie bisher noch erfolgte, zunächst zurücktreten müssen. Voraussichtlich wird das auch für die nächse Zeit so bleiben, bis sich genauer übersehen läßt, welche Mengen frei verfügbar sind und demgemäß an das Ausland abgegeben werden können. Dort werden nach wie vor Preise angelegt, die weit über denen des Inlandes liegen, an sich also für das Ausfuhrgeschäft sehr verlockend wären. Die Versorgung der verbündeten Mächte fällt nicht hierunter. Auch auf die Deckung ihrer Bedürfnisse wird fortlaufend Rücksicht genommen, soweit das irgendwie möglich ist. . . . Am R o h e i s e n m a r k t sind wesentliche Veränderungen nicht eingetreten. Die Nachfrage ist nach wie vor außerordentlich stark, und die Hütten haben alle Mühe, ihr nachzukommen. Wenn es gelingen sollte, die Erzförderung des Siegerländer Bezirks etwas in die Höhe zu bringen, so würde es wohl auch möglich sein, noch einige Hochöfen anzublasen, vorausgesetzt, daß auch hierfür ausreichende Arbeitskräfte zur Verfügung gestellt werden. Einstweilen bleibt unter den obwaltenden Umständen Roheisen knapp. . . . Große Festigkeit zeigt seit einiger Zeit der S c h r o t m a r k t. Die Preise sind hier sprungweise in die Höhe gegangen, und die Erwartung, daß die Abgabe von Schrot durch die Schutzverwaltung mäßigend wirken werde, hat sich nicht erfüllt. . . Die Knappheit in H a l b z e u g hält unverändert an. Insbesondere sind die harten Sorten nach wie vor lebhaft begehrt und selbst gegen hohe Aufpreise kaum zu haben. S t a b e i s e n ist auf der ganzen Linie lebhaft gefragt, und die Werke sind darin bis zur Grenze ihrer Leistungsfähigkeit beschäftigt. Es sind Verkäufe bis Mitte nächsten Jahres getätigt. Neues Geschäft kommt, abgesehen von Heeresbedarf, kaum zustande. Es wäre dafür sozusagen jeder Preis zu erzielen, da die Käufer sich wechselseitig überbieten. . . . E i s e n b a h n z e u g zeigt dieselben Verhältnisse. Man hat auch hier die Ausfuhr eingeschränkt, um die dadurch frei werdenden Stahlmengen für andere Zwecke zur Verfügung zu haben. Der Versand dürfte infolgedessen einen mäßigen Rückgang zeigen. Die Preise sind unverändert und stehen auf 172—183 ℳ für schwere Schienen, auf 172—180 ℳ für Gruben- und Feldbahnschienen, 175—185 ℳ für Kleinbahnschienen und 182—190 ℳ für Rillenschienen. Demgemäß ist jedoch voraussichtlich mit Aufschlägen von etwa zehn Mark auf diese Sätze zu rechnen. Lokomotivbauanstalten und Wagenfabriken sind im Rahmen der Leistungsfähigkeit gleichfalls lebhaft beschäftigt.

Österreich.

— **Die geplante Verkehrssteuer.** Wie der „Tarifanzeiger" meldet, soll die angekündigte Erhöhung der Eisenbahngütertarife in der Form durchgeführt werden, daß die bestehenden Tarifsätze um etwa 20 % erhöht werden. Dabei ist an eine Verkehrssteuer gedacht, deren Ertrag ausschließlich dem Staate zuzufallen hat.

— **Die Erhöhung des Frachturkundenstempels** dürfte, wie „Die Zeit" mitteilt, mit dem 1. November d. J. in Wirksamkeit treten. An Stelle des bisherigen Stempels von 10 Heller bzw. 2 Heller für Entfernungen bis 38 km werden in Hinkunft für Stückgüter 30 h und für Sendungen in Wagenladungen von zumindest 5000 kg 1,20 K. im Eisenbahnverkehr zu entrichten sein. Unter den infolge dieser außerordentlichen Erhöhung auftauchenden Fragen ist die wichtigste wohl die: Welcher Partei, dem Absender oder dem Empfänger der Ware, wird die erhöhte Auslage zur Last fallen? Bisher wurden die Kosten für Frachtbrief samt Stempel von zusammen 11 h der Geringfügigkeit wegen stets vom Absender getragen. Er hat für diese Auslage sich ebensowenig irgendeinen Betrag verrechnet, wie für die Kosten des Portos und des Briefpapiers. Das sind allgemeine Geschäftsunkosten, die nicht auf einzelne Geschäftsabschlüsse verteilt zu werden pflegen. In Hinkunft werden aber ganz erhebliche Beträge in Betracht kommen. Bei Versendung von Massengütern, beispielsweise Kohle, Eisen, Holz u. a., wird den

rößeren Firmen eine Mehrausgabe von vielen zehntausend, ja anchen sogar von mehreren hunderttausend Kronen jährlich wachsen. Das wird selbstverständlich sehr häufig zu dem estreben führen, die Last auf den Empfänger, der im Wesen den meisten Fällen auch der Käufer der Warensendung ist, zuwälzen. In welchen Formen dies stattfinden wird, ob zum eispiel durch Einstellen der betreffenden Post in die Rechng oder durch Einhebung eines „Barvorschusses", der eine n der Güterkasse der Eisenbahn im vorhinein bezahlte Nachhme darstellt, u. dergl., das wird von dem Inhalt der zu wartenden Durchführungsverordnung abhängen, das heißt von, in welcher Art und Weise der neue Frachturkundenempel zu entrichten sein wird. Im Deutschen Reich ist in eser Hinsicht verfügt worden, daß bei Wagenladungen der rachturkundenstempel vom Frachtzahler erhoben wird. Nur Stückgut- und Expreßgutverkehr sind die geringfügigen empelbeträge von 10 und 20 Pfennig mit Rücksicht auf die reinfachte Abfertigung stets vom Absender zu tragen. Die rachturkunde muß hier schon bei der Anlieferung mit aufklebter Stempelmarke oder eingedrucktem Stempel vom Abnder versehen sein.

— **Warme Kleidung für Eisenbahnfahrten.** Amtlich wird verutbart: Der Verkehr auf den Eisenbahnen wird auch im diesrigen Winter ganz besonders darunter zu leiden haben, daß e sonst im Interesse der besseren Heizung der Wagen übliche eilung stark besetzter Schnell- und Personenzüge aus Betriebsicksichten in der Regel wird unterbleiben müssen. Die beächtliche Länge solcher ungeteilter Züge hat zur unvermeidchen Folge, daß die Wagenabteile auch bei bester Beeizungsanlage in einzelnen Fällen nicht genügend erärmt werden können. Dem reisenden Publikum kann daher ringend empfohlen werden, sich bei Eisenbahnfahrten it warmer Kleidung zu versehen, um gegen Mängel der Wagenheizung geschützt zu sein.

— **Die Tagesschnellzüge Wien Westbahnhof - Selzthal - Bihofshofen** und zurück, deren Verkehr in den Aushangfahrären und Kursbüchern nur bis einschließlich 15. d. M. vorsehen war, verkehren mit Rücksicht auf ihre andauernd starke enützung auch nach dem 15. d. M. bis auf weiteres täglich. bfahrt von Wien 9.30 vormittags. Bischofshofen an 4.42 nachittags, in der Gegenrichtung Bischofshofen ab 12.18 nachittags. Ankunft in Wien 7.35 abends. Die Züge führen durchufende Wagen I.—III. Klasse und Speisewagen zwischen Vien-Westbahnhof und Innsbruck.

— **Graz-Köflacher Eisenbahn- und Bergbaugesellschaft.** Geeraldirektor Josef Rochlitzer, der vor 38 Jahren als Bergirektor in den Dienst der Gesellschaft getreten und sich sohl in dieser Stellung wie bald nachher als Leiter der gesamn gesellschaftlichen Unternehmungen die größten Verdienste m deren gedeihliche Entwicklung unter besonders anfänglich hr schwierigen Verhältnissen erwarb, hat nunmehr mit Rückcht auf seine vielseitigen Berufspflichten um seine Enthebung on der Leitung der gesellschaftlichen Bergbaue unter Beibehaltung seiner übrigen Dienstesangelegenheiten ersucht, was om Verwaltungsrat in seiner Sitzung vom 28. August auch beilligt wurde. Dieser hat die Leitung der gesellschaftlichen ergbaue bis auf weiteres dem Oberbergrat Franz Heißler überragen, der der Gesellschaft vom Ministerium für öffentliche rbeiten zur Durchführung der Betriebspläne im Voitsberg-öflacher Revier vor kurzem zur Verfügung gestellt worden ist.

— **Diebstähle am Wiener Ostbahnhof.** Seit einiger Zeit kaen am Ostbahnhof zahlreiche Diebstähle an Frachtgut, insbeondere Lebensmitteln, vor, ohne daß man den Tätern auf die pur kommen konnte. Am 11. d. M. wurden nun auf Anordnung es Sicherheitsbureaus unter dem Verdacht der Täterschaft zwei achtwächter verhaftet und dem Landesgericht eingeliefert. n dem Unterstandsort der beiden Nachtwächter fand man anßlich einer Hausdurchsuchung große Mengen gestohlener Lensmittel und Kleidungsstücke. Der Wert der Beute, die mit eschlag belegt wurde, beträgt mehr als 1000 K. Der Schaden, er durch die Diebstähle verursacht wurde, dürfte sich auf ehrere tausend Kronen belaufen.

— **Der Geschäftsgang der österreichischen Lokomotivfabriken.** ie Lokomotivfabriken sind gegenwärtig mit der Fertigstellung er Aufträge beschäftigt, die ihnen seitens der Staatseisenbahnerwaltung überwiesen wurden. Die letzte Bestellung umfaßte und 400 Lokomotiven und gibt den Fabriken bis Juni nächsten ahres Arbeit. In den Kreisen der Industrie glaubt man, daß n naher Zeit Verhandlungen über die Deckung des Lokomotivedarfes der österreichischen Staatsbahnen für das kommende ahr eingeleitet werden dürften, zumal unter den gegenwärtigen erhältnissen die Sicherung des Materials und geeigneter rbeitskräfte größere Vorarbeiten als im Frieden bedingt.

— **Die Kohlenausfuhr auf der Elbe.** Im September wurden auf der Elbe etwa 80 000 t böhmischer Braunkohle nach Deutschland ausgeführt. Im Vormonat betrug die Ausfuhr nach Deutschland 110 000 t und im September 1915 120 000 t. In den ersten drei Vierteljahren erreichte die Ausfuhr 840 000 t gegen 850 000 t in der gleichen Zeit des Vorjahres.

Ungarn.

— **Vorträge über Verkehrswesen in den Lehrkursen für invalide Offiziere.** Auf Weisung des Unterrichtsministers fanden zwischen dem 16. und dem 21. d. M. in Budapest Kurse für invalid gewordene Offiziere der Honvéd und der gemeinsamen Armee statt, um ihnen vor Ergreifung eines neuen Berufes einen Überblick zu bieten. Auf einleitende Vorträge über die wichtigsten Erscheinungen des Staats- und Rechtslebens sowie der Volkswirtschaft, gehalten von den Universitätsprofessoren Franz Nagy und Géza Magyary, folgten solche von angesehenen Fachmännern über die Berufsmöglichkeiten, die sich den Offizieren auf dem Gebiete der allgemeinen Verwaltung, des Verkehrswesens, der Rechtspflege, der Finanz- und genossenschaftlichen Organisationen, der gewerblichen und Handelsbetriebe eröffnen. Diese Vorträge, in denen das Hauptgewicht auf einen praktischen Überblick gelegt wird, schließt Universitätsprofessor Liebermann mit medizinischen Erörterungen. Der Kursus wurde in der Universität abgehalten und währte sechs Tage. Nachmittags wurden stets mehrere Betriebe in Begleitung fachgemäßer Erklärungen gezeigt.

— **Ein Opfer seines Berufes.** Der Stationsvorstand des Zagreber (Agramer) Staatsbahnhofes, Georg Bastics, fiel seinem Berufe durch einen tragischen Unfall zum Opfer. Bastics beaufsichtigte eben das Rangieren eines Militärzuges auf dem fünften Gleise, als der Budapester Personenzug Nr. 1010 auf dem dritten Gleise in den Bahnhof einfuhr. Plötzlich bemerkte Bastics, daß einige Soldaten sich dem dritten Gleise näherten und sprang hinzu, um sie zu warnen und in Sicherheit zu bringen. Nachdem dies geschehen war, wollte er noch im letzten Augenblick vor dem fahrenden Zuge auf den Bahnsteig hinüber gelangen, wurde aber von der Lokomotive erfaßt und förmlich in Stücke gerissen. Der unglückliche Beamte, der ein Opfer seines Diensteifers und seiner Nächstenliebe wurde, war auf der Stelle tot. Stationsvorstand Bastics stand im 45. Lebensjahre und erfreute sich bei seinen Kollegen und Untergebenen sowie beim Publikum wegen seines gerechten und entgegenkommenden Wesens allgemeiner Beliebtheit. Für seine Verdienste um die glatte Abwicklung des großen Verkehrs auf dem Zagreber Hauptbahnhof während der Kriegszeit wurde er erst kürzlich durch die Verleihung des Goldenen Verdienstkreuzes mit der Krone am Bande der Tapferkeitsmedaille ausgezeichnet.

Übrige europäische Länder.

— **Eine schwedische Stimme über die Elektrisierung der Eisenbahnen und die Erfahrungen des Weltkrieges.** Anschließend an einen in der schwedischen Teknologförening gehaltenen Vortrag des Ingenieurs Holmgren über Vereinigung von Dampf- und elektrischem Betrieb der Eisenbahnen ergab sich eine interessante Auseinandersetzung über die auch für Schweden wichtige Frage der Elektrisierung der Eisenbahnen und die Erfahrungen des Weltkrieges. Oberingenieur Decker machte die aufsehenerregende Mitteilung, daß deutsche Eisenbahnfachleute und Militärs während des Krieges sich darüber klar geworden seien, daß der elektrische Eisenbahnbetrieb ungeeignet sei und daß an eine Fortsetzung der Elektrisierung der deutschen Bahnen daher nicht zu denken sei. Die deutschen elektrischen Firmen hätten denn auch schon die Elektrisierung der Eisenbahnen von ihrem Arbeitsplan gestrichen. Hierauf erwiderte der Chef des elektrischen Bureaus der Eisenbahndirektion Öfverholm in der Tagespresse: Die von Decker vorgetragenen Gesichtspunkte seien allerdings zu Beginn des Krieges, als man noch mit kurzer Kriegsdauer rechnete, hervorgetreten. Man habe damals den elektrischen Betrieb nicht für geeignet gehalten, den hochgespannten Verkehrsansprüchen zu genügen. Aber mit der Zeit hätten sich die Ansichten geändert. Praktisch genommen könnten Steinkohlenvorräte nicht in solchem Umfang aufgelegt werden, daß sie für lange Zeit reichten. Die Kohlen verlören dabei an Güte. Welches Unheil wäre in Bezug auf die Beweglichkeit der deutschen Truppen eingetreten, wenn es zum Beispiel den Russen gelungen wäre, in Schlesien und den Franzosen in Westfalen einzudringen und damit Deutschlands Kohlengruben zu besetzen, ohne daß Deutschland imstande gewesen wäre, die im Inneren Deutschlands gelegenen Braunkohlenlager für elektrischen Betrieb auszunützen. Eine solche Gefahr hätten wenigstens die deutschen Techniker als

bedeutend größer erachtet als die der Verwundbarkeit der Kraftstationen durch Fliegerangriffe. Die deutsche elektrische Industrie sei denn auch völlig überzeugt, daß nach dem Kriege die Elektrisierung der preußischen Bahnen kommen werde. Neuerliche Mitbewerbungen deutscher Firmen im Wettstreit um die Lieferung elektrischer Lokomotiven für Schweden bewiesen, daß die deutsche elektrische Industrie keineswegs die Elektrisierung der Eisenbahnen von ihrem Arbeitsplan gestrichen habe. S.

— **Ordnung des Fremdenverkehrs in Frankreich.** Das „Journal officiel de la république française" bringt eine Bekanntmachung der französischen Regierung, betreffs die Regelung des Fremdenverkehrs in Frankreich. Danach wird durch das Ministerium der öffentlichen Arbeiten, Posten und Telegraphen ein „Nationales Amt für den Fremdenverkehr" geschaffen, das den Zweck hat, Nachrichten aller Art über den Fremdenverkehr zu sammeln, alle Mittel zu prüfen, um ihn zu entwickeln und zu fördern und Maßnahmen zu treffen, zur Verbesserung der Reise- und Beförderungsgelegenheiten sowie zur Erleichterung des Aufenthalts in Frankreich. Eine Dienstanweisung von 27 Artikeln regelt die Ausführung. Außer den Vertretern der beiden Kammern, der Eisenbahnen, Zölle, Telegraphen, der Wasser- und Seewege usw. sind für die einzelnen Ausschüsse auch neue Vertreter der Sportvereine, drei Mitglieder der Handelskammern, sechs Vertreter von Syndikaten, drei Vertreter des Hotelwesens usw. vorgesehen. Die von der Regierung zu wählenden Mitglieder wurden bereits bekannt gegeben. Darunter befindet sich auch der Vorsitzende des französischen Alpenvereins. Die neue Einrichtung, von der sich die Regierung viel verspricht, verdankt ihre Entstehung einer Anregung der Eisenbahngesellschaften und besonders der Sportvereine. — Es ist übrigens auffallend, daß die Franzosen in jetziger Zeit sich mit solchen Friedensfragen beschäftigen. Aus Mitteleuropa werden sie jedenfalls auch nach dem Frieden so bald auf keinen Fremdenverkehr zu rechnen haben.

— **Ein Bahnarbeiterstreik in England.** „Daily Mail" teilt mit, daß wegen der nicht sofort erfolgten Wiederanstellung dreier Fuhrknechte, die wegen Diebstahls angeklagt waren, zweitausend in dem Zentralgüterbahnhof der Great Western Railway angestellte Arbeiter einen sogenannten Langsamkeitstreik begonnen haben, der die ganze Lebensmittelzufuhr Londons von dieser Seite her lahmlegt. Dieser Streik hat die Folge, daß die ganze Tätigkeit auf dem Bahnhof wegen hoffnungloser Unordnung aufgegeben werden mußte. Augenblicklich, sagt Daily Mail, ist die Hauptzufuhrstraße zwischen London und dem Westen vollständig stillgelegt. Ungeheure Züge mit leicht verderblichen Sachen müssen ausgeladen werden, da der Inhalt ungenießbar geworden ist. Die Streikenden erklären, daß es nicht um die Löhne, sondern um den Grundsatz gehe. Man werde bis zum äußersten aushalten. Der Streik dehnt sich weiter aus. Die Angestellten der London und South Western Bahn weigern sich, Güter der Great Western Linie auf diese Strecke zu übernehmn, machen aber noch Ausnahmen. An anderen Stationen der Great Western Linie sind ebenfalls Streikbewegungen festzustellen.

— **Die griechische Hauptbahn Piräus-Athen-Larissa.** Die „Frankf. Ztg." schreibt: Mit der Annahme seines letzten Ultimatums durch die griechische Regierung hat der Vierverband sein langersehntes Ziel, die Besitznahme der Eisenbahn Piräus-Athen-Larissa-Saloniki, endlich erreicht. Der Kampf um diese Linie, die strategisch und für die wirtschaftliche Entwicklung des Landes von höchster Bedeutung ist, wurde von den Diplomaten der Entente lange und nachhaltig geführt. Noch im April d. J. lehnte es die griechische Regierung unbedingt ab, eine solche Anfrage überhaupt zu erörtern. — Die Linie Piräus-Larissa, die sogenannte Zentral- oder Larissabahn, zerfällt in zwei Strecken: Piräus-Athen und Athen-Larissa. Beide Teile sind mit Rücksicht auf die hohe Bedeutung der Linie im Gegensatz zu den übrigen schmalspurigen griechischen Bahnen vollspurig (1.435 Meter) ausgebaut. Die Strecke Piräus-Athen ist die älteste griechische Eisenbahn. Ihr Erbauer ist der Oberleutnant und Ingenieur Nikolaus Zink, ein gebürtiger Bamberger, der unter König Otto I. in das Ingenieurkorps des griechischen Heeres eintrat. Die Anlagekosten der 8,65 Kilometer langen Linie in Höhe von 5.7 Millionen Franken wurden von einer englischen Finanzgruppe aufgebracht und die Bahn am 18. Februar 1869 dem Betrieb übergeben. Später ging das Eigentum der Bahn an eine griechische Gesellschaft über; seit 1904 wird sie elektrisch betrieben. — Die Strecke Athen-Larissa-(Papapouli—Salonik) wurde hauptsächlich erbaut, um den bereits 1883 geplanten Anschluß Griechenlands an das europäische Eisenbahnnetz zu bewerkstelligen. Bei der Ausführung waren erhebliche Schwierigkeiten zu überwinden. So übersteigt die Bahn drei Bergzüge — Otrys, Oeta und Parnes — in Höhen von rund 600, 400 und 300 Meter. Außerordentlich schwierig gestaltete sich die Linienführung vom Oeta in die Ebene von Lamia. Die schroffen Abhänge der Schlucht, in der der Abstieg erfolgt, werden durch tief eingeschnittene Quertäler durchbrochen und erforderten die Anlage zahlreicher Brücken und Tunnel. Die Strecke Piräus-Demerli war Ende August 1909 die Linie Demerli-Larissa Juli 1909 fertiggestellt, über Larissa hinaus war die Bahn vor Ausbruch des Krieges bis Papapou (394 Kilometer) in Betrieb. Am 25. Januar 1914 unterzeichnete Venizelos einen Vertrag mit der Société de Construction Batignolles. Nach dem Vertrag verpflichtete sich die Gesellschaft, innerhalb 18 Monate etwa 95 Kilometer Verbindungsstrecke zwischen den Orientbahnlinien und der Bahn Piräus-Larissa herzustellen. Die Bauarbeiten wurden am 20. Februar 1914 in Angriff genommen. Die Einweihung der Linie erfolgte am 23. Mai 1916 im Dorfe Libanowo im Beisein des griechischen Königs, des Kronprinzen und des Verkehrsministers Rhallis.

— **Falsche Hoffnung auf die Eismeerbahn.** Der Sonderberichterstatter der „Voß. Ztg." Max Th. Behrmann drahtet hierüber unterm 18. d. M. aus Stockholm: Mein heute aus Petersburg hier angelangter Vertrauensmann berichtet: Der russische Eisenbahnminister Trepow, der, wie hier bereits gemeldet, in Begleitung des Marineministers Grigorowitsch, mehrerer Unterstaatssekretäre und der Mitglieder der Landesverteidigungskommission sich nach der Murmanküste begeben hatte, ist nunmehr von seiner Reise nach Petersburg zurückgekehrt und hat recht betrübende Nachrichten mitgebracht. Nebenbei bemerkt hatte, wie es sich erst jetzt nachträglich herausstellt, an dieser Reise auch eine englische Marinekommission mit Admiral Filimore an der Spitze teilgenommen, was wiederum beweist, daß die große Ministerfahrt keineswegs, wie man dies aus Rußland uns glauben machen wollte, „einer Untersuchung der Naturreichtümer des nördlichen Rußlands" galt, wogegen ja auch schon die Teilnahme der russischen Marineministers und der russischen Landesverteidigungskommission genügend sprach. Ohne Gefahr zu laufen, widerlegt zu werden, bin ich in der Lage, mitzuteilen, daß die Fertigstellung der Murmanbahn bestenfalls erst am nächstjährigen Sommerende zu erwarten sein dürfte. Des ferneren hat sich herausgestellt, daß selbst bei Fertigstellung der Bahn an eine sofortige Aufnahme des Seeverkehrs über das Nördliche Eismeer nicht zu denken sein wird, denn der Ausbau des Katharina-Hafens des Ausgangspunktes der Murmanbahn, dürfte kaum vor 191 seiner Vollendung entgegengehen; es handelt sich namentlich um eine sehr große Vertiefung der Hafenanlagen, ohne die ein eigentlicher Fernseeverkehr nicht denkbar ist. Nun will man versuchen das noch fehlende Glied der Bahn zwischen Kandalaks und Kol im bevorstehenden Winter durch einen zu errichtenden Waren schlittenverkehr zu ersetzen — es sind hierfür etwa 5000 Pferde in Aussicht genommen — und den Seeverkehr, so gut es eben gehen sich zu erzwingen. Die englischen Mitglieder der Reisekommission haben allerdings sich bei ihrer Rückkehr nach Petersburg dahin ausgesprochen, daß, praktisch betrachtet, der nördliche Seeweg über die Murmanbahn für die Einfuhr von Munition und sonstigem Kriegsbedarf nach Rußland bis auf weiteres nicht in Betracht komme.

— **Bestellt sind 30 600 Güterwagen für die russischen Eisenbahnen.** Der Ukasatel (Verordnungsblatt) des Ministeriums der Verkehrsanstalten (Nr. 32) gibt zwei Gesetze bekannt, denen zufolge die vorbezeichnete Anzahl Güterwagen zur Ergänzung des Güterwagenparkes in Bestellung gegeben worden sind. Der Auftrag ist geteilt, 18 600 Güterwagen, darunter 3720 mit Bremsen, sind der Südrussischen Dnjepr-Metall-Gesellschaft und 12 000 Güterwagen, darunter 2400 mit Bremsen, der russischen Lokomotivbau- und mechanischen Gesellschaft übertragen worden. Die Lieferfristen sind verschieden bemessen. Die erste Gesellschaft ist verpflichtet 1917 1000 Wagen, 1918 1600 Wagen und den Rest zu je 4000 Wagen in den folgenden vier Jahren abzuliefern. Die zweite Gesellschaft soll 1917 200 1918 2400, 1919 und 1920 je 2500 und den Rest von 2600 Wagen zu Anfang 1921 abliefern. Die Preise sind einheitlich festgesetzt, für einen Wagen nach der Bauart „Putilow-Fabrik mit Bremse 2568 Rbl., ohne Bremse 2282 Rbl., und nach amerikanischer Bauart mit Bremse 2610 Rbl., ohne Bremse 2324 Rbl. Für Mehrlieferung im ersten Jahre werden 10 % mehr vergütet. Die Einzelbestimmungen haben an dieser Stelle natürlich kein Interesse. m.

Fremde Erdteile.

— **Bahnsteigdächer aus Eisenbeton.** Die hohen Unterhaltungskosten der geschlossenen Hallen aus Eisenfachwerk haben auch die Eisenbahnen in den Vereinigten Staaten von Amerika veranlaßt, an Stelle der Hallen Bahnsteigdächer zu errichten. Der neue Bahnhof der Southern Pacific in Los Angeles ist in Durchgangsform errichtet. Er hat vier Bahnsteige von 500 m Nutzbreite. Sie sind von einem, in Bahnsteigmitte liegendem, 10,0 breiten Bahnsteigtunnel aus mittels zweiseitiger, mit 15 % a

igender Rampen von 2,1 m Breite zugänglich. Die Bahnsteige ben einstielige Dächer von 222 m Länge und 5,4 m Breite alten. Sie sind aus Eisenbeton hergestellt und haben 37 Fel- von je 6 m Länge. Über den Rampen sind die Hallen zwei- elig. — Man sieht, das deutsche Vorbild macht wieder einmal Amerika Schule.

Bücherschau.

— **Mechanische Lokomotivbekohlung.** Eine technisch-wirt- aftliche Studie unter besonderer Berücksichtigung der bei preußisch-hessischen Staatsbahnen ausgeführten Anlagen. n Regierungsbaumeister Dr.-Ing. Heinz Voigt. Hellwing- e Verlagsbuchhandlung, Hannover 1916. Preis: geh. 5,— *M.* In den letzten Jahren sind in der Literatur von sachkundiger ite verschiedentlich Abhandlungen über solche maschinen- chnische Anlagen erschienen, die als Nebenbetriebe bei der aatseisenbahn eine nicht unbedeutende Rolle spielen. Diesen ließt sich das vorliegende Werk an, welches das Sondergebiet r Lokomotivbekohlung im Eisenbahnbetriebe einer eingehen- n Prüfung und Kritik unterzieht. Wenn man die ungeheuren hlen sich vergegenwärtigt, die die täglichen und jährlichen hlenmengen darstellen, welche von den Kohlenzechen den nzelnen Lokomotivstationen zugeführt und von hier teils in Kohlenlager, teils in die Lokomotiven umgeladen werden, sucht man unwillkürlich nach Mitteln, die es ermöglichen, Umladen der Kohlen möglichst einfach und wirtschaftlich gestalten. Denn jede geringe Ersparnis bei der Bekohlung er Lokomotive wächst, bei allen Lokomotiven der preußisch- ssischen Staatsbahnen durchgeführt, an einem Tage auf das 000fache und demnach jährlich auf mehr als das 5 millionenfache . Aus diesen ungeheuren Zahlen ergibt sich, wie wichtig es , den Bekohlungsanlagen bei der Eisenbahn ein besonderes teresse entgegenzubringen. Angeregt durch Herrn Ober- urat Schayer bei der Königl. Eisenbahndirektion Hannover t es der Verfasser des vorliegenden Werkes unternommen, rch langwierige, bis ins einzelne gehende Messungen und obachtungen an bestehenden Bekohlungsanlagen festzustel- , bei welchem Bekohlungssystem und unter welchen Um- nden das Ausladen der Kohlen aus den Wagen in die Kohlen- ger oder auf die Lokomotivtender am wirtschaftlichsten er- lgt. Das Gesamtergebnis ist so, wie es der Ingenieur, dem die ueren Bekohlungsanlagen bekannt sind, nur erwarten konnte. as aber bei der Arbeit besonders auffällt, ist die sorgfältigst s ins einzelne gehende Durchführung der Messungen und Be- achtungen, bei der die verwendeten Methoden und Apparate schrieben werden. Bei den Messungen hat sich auch heraus- stellt, von welcher Bedeutung die sachgemäße richtige Bedienung einer Anlage ist. Viel Arbeit und viele Kosten können hierbei erspart werden. Die vorgenommenen Untersuchungen erstrecken sich auf die Bekohlungsanlagen mit Drehkränen, Bockkränen, Verladebrücken, Becherwerken, schiefen Ebenen und stellen den Kraftbedarf, die Betriebskosten und den mechanischen Wirkungsgrad dieser Anlagen fest. Zum Schlusse folgt eine kritische Betrachtung und Vergleichung der einzelnen Anlagen und Konstruktionen.

Das 104 Seiten in Groß-Oktav-Format umfassende Werk mit zahlreichen Abbildungen, graphischen Darstellungen und Tabellen ist vom Verfasser als Dissertation zur Erlangung der Würde eines Doktor-Ingenieurs eingereicht. Jüngeren Kollegen mag es ein Muster sein für ausdauernden Fleiß und zielbewußtes Arbeiten, dem in der Praxis stehenden ein Leitfaden beim Entwerfen neuer und beim Ausbau bestehender Anlagen, den älteren gewähre es einige Stunden der Freude am Berufe, da jeder in dem Buche ein Stück Arbeit wiederfindet, dem er auch einmal Stunden, Tage und Monate gewidmet hat. Aber nicht allein allen Eisenbahntechnikern, sondern noch viel mehr in der Praxis stehenden und jüngeren Ingenieuren und vor allem angehenden Technikern und Studierenden kann das mit großem Fleiße und hingebender Sorgfalt verfaßte Werk nur bestens empfohlen werden. v. H.

— **Verzeichnis der höheren Beamten der preußisch-hessischen Staatsbahnverwaltung, des Reichseisenbahnamts und der Verwaltung der Reichsbahnen** mit Angaben über Rang und Dienstalter (Rangliste) 1916/1917. Zusammengestellt nach amtlichem Material und durchgesehen im Geh. Personalbureau des Eisenbahnministeriums (abgeschlossen am 25. Mai 1916). Verlag von Gebr. Jänecke, Hofbuchdruckerei in Hannover. Von diesem viel verbreiteten Nachschlageheft liegt zurzeit die 16. Ausgabe in der bekannten gefälligen Ausstattung und handlichen Form vor. Wie im Vorjahr ist dem Hauptinhalt des Verzeichnisses von der Schriftleitung eine würdig ausgeführte Ehrentafel vorangestellt worden, auf der die Namen der seit Kriegsbeginn im Kampfe für das Vaterland gefallenen höheren Beamten aus dem Bereich der preußisch-hessischen Staatsbahnen und der Reichsbahnen in Elsaß-Lothringen verzeichnet sind. Ihre Zahl ist jetzt auf 41 gestiegen. Die höheren Eisenbahnbeamten, die dem Rufe zu den Fahnen oder zur Teilnahme an Verwaltung und Betrieb der Eisenbahnen in den besetzten Gebieten in Feindesland gefolgt sind, werden wiederum im Text besonders gekennzeichnet. Von den überhaupt im Verzeichnis aufgeführten 1982 Beamten sind dies 546 oder rund 27 %.

Im übrigen ist die äußere Anordnung des stofflichen Inhalts die gleiche wie im Vorjahr geblieben (vgl. die Besprechung in Nr. 68 S. 829 Jahrg. 1915 d. Ztg.) Das Taschenbuch hat sich in der Reihe von Jahren seines Erscheinens so viele Freunde erworben, daß es eines empfehlenden Hinweises kaum bedarf.

Amtliche Mitteilungen der Geschäftsführenden Verwaltung.

Änderung von Stationsnamen.

Eisenbahndirektionsbezirk Stettin. Der der Strecke Jädickendorf-Pyritz gelegene Bahnhof 4. Klasse öllen führt fortan die Bezeichnung „Gellen".

Vereinswagenübereinkommen.

Zum VWÜ. ist der 1. Nachtrag herausgegeben und an die Vereinsverwaltungen und die vereinsfremden Verwaltungen, die Abdrücke des Hauptwerkes bezogen haben, verteilt worden.

Vereinskilometerzeiger.

Zum Vereinskilometerzeiger Nr. 110 (Dänische Eisenbahnen) ist der III. Nachtrag herausgegeben worden.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Eröffnung von Strecken.

Als Fortsetzung der Teilstrecke Molno-Blütenau der Nebenbahn Mogilnorehheim wird am 23. Oktober 1916 die 37 km lange Teilstrecke Blütenauembitz mit dem Bahnhof IV. Klasse embitz für den Güter- und Tierverkehr öffnet werden. Die Verladung von ahrzeugen sowie von lebenden Tieren mehrbödige Wagen ist ausgeschlossen. Auch für die neue Teilstrecke haben ültigkeit die Eisenbahn-Bau- und Beiebsordnung vom 4. November 1904 nd die Eisenbahn-Verkehrsordnung om 23. Dezember 1908.

Die Station Gembitz ist in den Staats- nd Privatbahn-Güter- und Tierverkehr rbezogen.

Über die Höhe der Frachtsätze geben die Dienststellen Auskunft.

Bromberg, d. 18. Oktober 1916. (1357)
Königliche Eisenbahndirektion.

2. Güterverkehr.

Preußisch-Hessisch-Sächsisch-Südwestdeutscher Expreßgutverkehr.

Zum Tarif für diesen Verkehr vom 1. Juli 1909 wird mit Gültigkeit vom 1. November d. J. der Nachtrag I ausgegeben. Nähere Auskunft erteilt das hiesige Verkehrsbureau.

Erfurt, den 20. Oktober 1916. (1353)
Königliche Eisenbahndirektion
als geschäftsführende Verwaltung.

Güterverkehr zwischen den deutschen Militäreisenbahnen des östlichen Kriegsschauplatzes und deutschen Eisenbahnen.

Der Holztarif vom 15. September 1916 wird dahin berichtigt, daß die Frachtsätze nach Station Beuthen (Oberschles.) ob. Bf. auch für Grubenholz bis zu 20 cm Stärke und 7 m Länge, nach Station Zaborze auch für Grubenholz, wie unter 2 des Warenverzeichnisses genannt, gelten. Außerdem wird die Verwaltungsbezeichnung bei 2 deutschen Stationen berichtigt.

Bromberg, den 20. Oktober 1916. (1354)
Königliche Eisenbahndirektion
als geschäftsführende Verwaltung.

Staats- und Privatbahn-Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. November 1916 treten im Kilometerzeiger des Staats- und Privatbahn-Gütertarifs einige Entfernungsänderungen ein, die in der An-

lage zu Nr. . . . des Tarif- und Verkehrsanzeigers bekannt gegeben werden. Erhöhungen gelten erst vom 1. Januar 1917.

Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbureau, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 21. Oktober 1916. (1359)
Königliche Eisenbahndirektion.

K. Württ. Staatseisenbahnen.

Der Ausnahmetarif 2 III f für rohe Kalksteine von Blaubeuren, Herrlingen, Söflingen und Westerstetten nach Heilbronn Hbf. tritt mit Ablauf des 31. Dezember 1916 außer Kraft.

Stuttgart, den 16. Oktober 1916. (1346)
Generaldirektion
der K. Württ. Staatseisenbahnen.

Staats- und Privatbahnen-Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 26. Oktober 1916 wird in dem Ausnahmetarif 6 u (Nachtrag 1 des Heftes C 2) bei der Station Gustavsburg das Zeichen × nachgetragen.

Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbureau, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 23. Oktober 1916. (1360)
Königliche Eisenbahndirektion.

Mitteldeutsch-Bayerischer Güterverkehr.

Mit Geltung vom 1. November d. J. werden die Stationen der Strecke Kempten (Algäu)-Sibratshofen der Königlich bayerischen Staatsbahnen r. d. Rh. in den direkten Güterverkehr einbezogen.

Näheres bei den beteiligten Abfertigungen.

Erfurt, den 21. Oktober 1916. (1361)
Königliche Eisenbahndirektion.

Norddeutscher Donau-Umschlagsverkehr über Wien. Gütertarif Teil II vom 1. September 1910.

Für die im vorbezeichneten Umschlagsverkehr über Wien nach den Schiffsstationen Obrenovac und Sabac abgefertigten Sendungen werden sowohl auf den Eisenbahn-, wie auf den Schiffsstrecken die Bestimmungen und Frachtsätze der Schnittafeln I und II des in der Überschrift bezeichneten Gütertarifs angewendet.

Breslau, den 16. Oktober 1916. (1362)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbands-Verwaltungen.

Güter- und Tiertarif für die schmalspurigen Linien der Sächsischen Staatseisenbahnen. Teil II.

Am 1. November 1916 wird die an der Neubaustrecke Eppendorf-Großwaltersdorf gelegene Station Großwaltersdorf in den Tarif aufgenommen. Näheres ist aus unserm Verkehrsanzeiger zu ersehen, auch geben die Stationen Auskunft.

Dresden, am 20. Oktober 1916. (1348)
Kgl. Gen.-Dir. d. Sächs. Staatseisenb.

Württembergischer Binnen-Gütertarif.

Mit Gültigkeit vom 1. November 1916 werden in den Ausnahmetarif 1b neu aufgenommen: Bündelholz (Abfallholz aus Sägereien in Bündeln) und Abfallspäne der Ziffer 9 der Stelle „Holz" des Spezialtarifs III.

Stuttgart, den 18. Oktober 1916. (1347)
Generaldirekt. d. K. Württ. Staatseisenb.

Südwestdeutsch-schweizerischer Güterverkehr.

Am 1. November 1916 treten direkte Frachtsätze für Steine usw. (Ausnahmetarif 12 des Tarifhefts 3) zwischen Rümikon-Mellikon und Wyhlen in Kraft. Näheres in unserem Tarifanzeiger.

Karlsruhe, den 19. Oktober 1916. (1351)
Gr. Generaldirektion d. Staatseisenb.

Saarkohlenverkehr nach Württemberg Tarifheft 6.

Am 1. November 1916 erscheint der Nachtrag I mit Änderungen und Ergänzungen. Preis 20 ₰.

Saarbrücken, 20. Oktober 1916. (1350)
Königliche Eisenbahndirektion.

Süddeutsche Donau-Dampfschiffahrt-Gesellschaft.

Mit Geltung vom 1. November 1916 treten im Gütertarif, Teil I, Abteilung B, Abschnitt F (Nebengebührentarif), folgende Änderungen ein: in Ziffer I (Verkaufspreise der Vordrucke und Gebühren für ihre Ausfüllung und Abstempelung) ist bei Punkt 2 die Gebühr für die Ausfüllung der unter 1 bezeichneten Vordrucke von 10 auf 12 Heller abzuändern:

in Zifer III (Aufnahmestempelgebühr) sind in der ersten Zeile des ersten Absatzes die Worte: „Österreich und" zu streichen;

bei Ziffer XVI (Gebühren für Benachrichtigung) ist am Schluß zu ergänzen:

„Die nach den einschlägigen Gesetzen und Verordnungen zu entrichtenden Frachturkunden- und Stempel-Gebühren werden nach Eigenauslage gesondert erhoben."

München, den 26. Oktober 1916. (1356)

---

3. Personen- und Güterverkehr.

Am 1. November 1916 treten in Kraft:

1. Zum Deutschen Eisenbahn-Gütertarif, Teil I Abteilung A vom 1. Januar 1912 der Nachtrag X,
2. zum Deutschen Eisenbahn-Gütertarif, Teil I Abteilung B vom 1. Mai 1916 der Nachtrag II,
3. zum Deutschen Eisenbahn-Personen- und Gepäcktarif, Teil I vom 1. Mai 1916 der Nachtrag II.

Die Nachträge enthalten Änderungen und Ergänzungen der Ausführungsbestimmungen und der Anlage C zur Eisenbahn-Verkehrsordnung der Allgemeinen Tarifvorschriften nebst Güterklassifikation und des Nebengebührentarifs.

Gleichzeitig wird zum „Deutschen Eisenbahn-Gütertarif, Teil I B, nebst Erläuterungen und Entscheidungen sowie einem ausführlichen Sachverzeichnis" vom 1. Mai 1916 der Nachtrag II ausgegeben, der neben dem vollständigen Wortlaut des Nachtrags unter 2. unverbindliche Erläuterungen enthält.

Druckabzüge der Nachträge können vom 28. Oktober 1916 an zum Preise von 5 ₰ für das Stück von den deutschen Eisenbahnverwaltungen, in Berlin von dem Auskunftsbureau (Bahnhof Alexanderplatz) bezogen werden.

Berlin, den 19. Oktober 1916. (1349)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der beteiligten Verwaltungen.

---

4. Personen- und Gepäckverkehr.

Mecklenburg-Preußisch-Sächsischer Staatsbahn- und Privatbahn-Personen und Gepäcktarif.

Am 1. Januar 1917 erscheinen zu den Preistafelheften 2 bis 4 des Tarifs von 1. Juli 1913 die Nachträge 2, durch welche die direkten Verkehrsbeziehungen erheblich erweitert werden und eine große Anzahl Tarifsätze in den Verbindungen über Stargard-Kreuz infolge Streckenverlegung und -verlängerung um 1 km sowie die meisten Preise der Militärfahrkarten im Verkehr mit Ratzeburg Stadt infolge Einrechnung fester Anteile für die Ratzeburger Kleinbahn eine geringe Erhöhung erfahren.

Schwerin, im Oktober 1916. (1352)
Großherzogliche General-Eisenbahndirektion,
namens der beteiligten Verwaltungen.

---

5. Verdingungen.

Die Lieferung von **20 000 Stück Holzschwellen**, und zwar 15 000 Stück Sorte A und 5000 Stück Sorte C ist nach dem Stückpreis verfahren zu vergeben. Die Verdingungsunterlagen sind von hier zu beziehen.

Die mit Aufschrift „Holzschwellenangebot" versehenen Angebote, die auf Lieferung von Kiefern-, Buchen- oder Eichenholzschwellen gestellt werden können, werden am 8. November 1916 vorm. 11 Uhr, hier eröffnet.

Zuschlagfrist 4 Wochen.

Heilbronn, den 20. Oktober 1916. (1355)
K. Oberbaumaterialverwaltung.

Verdingung der Lieferung von 594 t Achslagerkasten aus Eisenguß, 398 t Achslagerkasten aus Flußeisenformguß für Wagen, 2000 Stück fertigen Lagerkasten 6746 t Bremsklötzen aus Stahlguß sowie 154 t Eisenguß in 66 Losen für die Eisenbahndirektionsbezirke Cöln, Elberfeld, Essen, Frankfurt a. M., Mainz und Saarbrücken. Die Verdingungsunterlagen können bei unserer Hausverwaltung, Kaiser Friedrich-Ufer Nr. 3, hierselbst eingesehen oder von dieser gegen postfreie Einsendung von 1,00 M. in bar — nicht in Briefmarken — bezogen werden. Die Angebote sind versiegelt und mit der Aufschrift: „Angebot auf Lieferung von Achslagerkasten und Bremsklötzen" versehen bis Donnerstag, den 9. November d. J. vormittags 10½ Uhr, dem Zeitpunkte der Eröffnung, porto- und bestellgeldfrei an uns einzureichen. Ende der Zuschlagsfrist am 14. Dezember d. J. abends 6 Uhr.

Cöln, im Oktober 1916. (1345)
Königliche Eisenbahndirektion.

---

6. Verkauf von Altmaterialien.

Verkauf von altem Eisen- und Stahlmaterial, lagernd und zu besichtigen bei den Eisenbahn-Hauptwerkstätten Lingen (Ems) und Osnabrück. — Eröffnung der Angebote Montag, den 13. November 1916 mittags 12 Uhr im Verwaltungsgebäude Zimmer 139. —

Zuschlagsfrist bis 20. November d. J. — Bedingungen gibt gegen portofreie Einsendung von 75 ₰ in bar unser Zentralbureau ab. (1358)

Münster (Westf.), 20. Oktober 1916.
Königliche Eisenbahndirektion.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Eisenbahndirektions-Präsident a. D. v. Mühlenfels in Berlin.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins

Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nummer 85. 28. Oktober 1916. LVI. Jahrgang.

Inhalt:

Die „Einheitsverbundbremse“ für Güterzüge.

Die russischen Eisenbahnen im Jahre 1915 im Vergleich zum Jahre 1913.

Nachrichten.

Deutschland: Frachturkundenstempel. — Wirtschaftsfragen im Reichstagsausschuß. — Anweisungen des Empfängers. — Abfertigung von Reisegepäck. — Beschäftigung von Frauen und jugendlichen Arbeitern im Eisenbahndienst. — Die Bauarbeiten auf der Verstärkungslinie der Berliner Hochbahnstrecke Gleisdreieck-Nollendorfplatz. — Zuweisung von Waschmitteln an das bayerische Eisenbahnpersonal, das mit Teerfettöl beschäftigt ist. — Änderung der Befähigungsvorschriften in Württemberg. — Das Heizen der Personenzüge in Württemberg. — Kriegsauszeichnungen. — Personalnachrichten.

Österreich: Rechtzeitige Vorsorge für den Friedensverkehr auf den Bahnen. — Südbahn. — Valsugana - Eisenbahngesellschaft. — Kriegsaushilfen bei der Donau-Dampfschiffahrtgesellschaft. — Steigerung der Rohölpreise.

Ungarn: Die Eisenbahnbautätigkeit in Ungarn.

Übrige europäische Länder: Eine Dampffährenverbindung zwischen Schweden und England. — Die Eisenbahnverbindung zwischen den schwedischen und finnischen Eisenbahnen. — Eisenbahnunfall in Frankreich. — Die italienische Kohlennot. — Rumänisches Naphtha für russische Bahnen. — Bau neuer Staatsbahnen in Rußland. — Die russische Eisenindustrie im Kriege.

Fremde Erdteile: Lokomotivbestellungen in den Vereinigten Staaten von Amerika.

Rechtspflege.

Mitteilung der Schriftleitung.

Amtliche Mitteilungen.

Amtliche Bekanntmachungen.

Die „Einheitsverbundbremse“ für Güterzüge.*)

Eine der wichtigsten Fragen der Eisenbahntechnik, die Frage der durchgehenden Bremsung der Güterzüge, ist ihrer endgültigen Lösung um ein erhebliches Stück näher gerückt. Welcher gewaltige Fortschritt in dieser Tatsache liegt, kann der Laie nur schwer ermessen. Ihm wird vor allem bemerkbar werden, daß der schier historisch gewordene Bremser in den zahlreichen Wagenhäuschen der Güterzüge allmählich verschwindet. Daß aber — neben dieser Personalersparnis — die einheitliche Bremsung aller Züge durch den Lokomotivführer noch mancherlei andere wichtige Vorteile bietet, das kann nur der Fachmann in vollem Umfange würdigen, weil nur er zu übersehen vermag, wie eng die Beschleunigung des Zugverkehrs und damit die Ausnutzungsmöglichkeiten einer Eisenbahnstrecke mit der Bremsfähigkeit der auf ihr fahrenden Züge zusammenhängen. Manche Überholungsgleise, vielleicht mitunter auch dritte und vierte Gleise können erspart, die Fahrzeuge können besser ausgenutzt und die Betriebssicherheit darf als wesentlich erhöht betrachtet werden, wenn erst einmal die langen und ungleichmäßig belasteten Güterzüge gleich den Personenzügen sämtlich einem einfachen Handgriff des Lokomotivführers gehorchen.

Bereits im Mai d. J. hat die preußisch-hessische Staatseisenbahnverwaltung die sogenannte „Einheitsverbundbremse“ als das Ergebnis langjähriger Arbeiten dem Fachausschuß der deutschen Staatseisenbahnverwaltungen in praktischen Versuchen vorzuführen vermocht, und der Ausschuß hat auf Grund jener Versuche diese Bremse einstimmig als die zur Einführung für Güterzüge geeignetste Bauart bezeichnet.

In dieser Woche sollen hier in Berlin die Versuche in Gegenwart von berufenen Vertretern der österreichischen und ungarischen Eisenbahnverwaltungen fortgesetzt und abgeschlossen werden, und es steht zu hoffen, daß damit der Anfang gemacht ist zu einem großen und gemeinsamen Vorgehen in dem Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen, der bekanntlich auch die österreichischen und ungarischen Eisenbahnverwaltungen mit umfaßt.

*) Anm. d. Schriftl. Der Aufsatz lag bereits am 23. d. M. vor, konnte aber in vor. Nummer nicht mehr zum Abdruck gelangen.

Am Montag morgen hat, wie bereits in voriger Nummer mitgeteilt, in dem Sitzungssaale des Eisenbahn-Zentralamtes die Eröffnungssitzung stattgefunden, bei der der Präsident des Reichs-Eisenbahn-Amts Wackerzapp namens des Reiches und der Ministerialdirektor Wirkliche Geheime Rat Dr.-Ing. Wichert namens des preußischen Eisenbahnministers die Gäste aus den beiden verbündeten Staaten begrüßten. Daran schloß sich ein Vortrag des Regierungs- und Baurats Anger über die neue Bremse.

Am Abend folgten die Gäste einer Einladung des Staatsministers und Ministers der öffentlichen Arbeiten von Breitenbach in den Kaiserhof, der sie dort mit folgenden, in ein warm empfundenes Hoch auf die in schwerer Zeit treu verbundenen Herrscher ausklingenden Worten begrüßte:

„Meine Herren! In einer Zeit, in welcher der Erdball von dem Getöse der Waffen erdröhnt und weltgeschichtliche Vorgänge ohne Gleichen sich vollziehen, in der unsere im Kampfe verbundenen Völker Schulter an Schulter ein Heldentum von kaum vorstellbarer Größe vollbringen — da ist es schwer, einen Maßstab für die Beurteilung von Dingen zu finden, die nicht unmittelbar in Beziehungen stehen zu den gigantischen Ereignissen, deren Gegenwartszeugen wir sind. Alles tritt zurück vor diesem blutroten Strahlenglanz, der doch nur der Widerschein ist gewaltiger nur durch das Schwert zu lösender völkischer Gegensätze und heißen Volksempfindens, das nach Ausgleich ringt.“

„Dieses gilt auch für die Würdigung der von Ihnen in Ihrer heutigen Tagung behandelten, einer zukunftsvollen Lösung zustrebenden Frage. Groß und bedeutsam steht sie seit einer langen Spanne Zeit vor unseren Augen, wert der Arbeit und der Erfindergabe unserer führenden Männer auf dem Gebiete der Technik des Eisenbahnwesens; bedeutsam nicht nur für friedvolle Zeiten, nein auch für die Zeiten der Völkerbrände, wie uns so handgreiflich vor Augen geführt wird. Aber gemessen an dem, worauf das Sinnen und Trachten, das Kämpfen und Sterben der Völker Österreich-Ungarns, des Deutschen Reiches und ihrer Verbündeten allein und ausschließlich abzielt — Niederzwingung der Feinde, Sprengung des Ringes neidvoller Mächte — ist auch dieses Problem nur ein kleines.“

„Und doch, meine Herren, will es mir als ein Ausdruck von Kraft, Stärke und Selbstvertrauen erscheinen, daß eine solche Frage mit den den deutschen Eisenbahnen eng verbundenen und lange befreundeten österreichisch-ungarischen Eisenbahnverwaltungen inmitten eines gewaltigen Weltkrieges nicht nur verhandelt, sondern, wie ich zuversichtlich hoffe, einem gedeihlichen Abschluß zugeführt wird."

„Noch mehr! In diesem Geschehnis erblicke ich zugleich eine Kundgebung der Entschlossenheit der Zentralmächte, Stütz- und Ausgangspunkt zu bleiben und in noch höherem Maße zu werden für jeden Fortschritt unseres Wirtschaftslebens; ich erkenne in ihm die Bestätigung des mich ganz durchdringenden Gedankens, daß unsere durch Blut und Eisen gefestigte Gemeinschaft auch auf dem Gebiete des Verkehrswesens weiter auszubauen und zu vertiefen ist, um in friedvoller Zeit ein machtvoller Faktor in der Weltwirtschaft, in dem Weltwirtschaftskampf zu sein."

„Erfüllt von solchen Auffassungen begrüße ich die Herren Vertreter der Österreichisch-Ungarischen Regierung, diejenigen des Deutschen Reiches und der Bundesstaaten mit besonderer Freude und dem Wunsche, daß ihre Verhandlungen, ihre Feststellungen das Ziel klar stellen, die Wege ebnen und die Ausführungen in erreichbare Nähe rücken mögen. Den Herren Vertretern der Österreichischen Regierung unterlasse ich nicht, besonderen Dank für ihr Erscheinen auszusprechen, das ich um so höher bewerte, als sie unmittelbar unter dem furchtbaren Eindruck der Ermordung ihres leitenden Staatsmannes stehen, einer Freveltat, die in den verbündeten Staaten die allgemeinste und wärmste Teilnahme für ihr Vaterland hervorgerufen hat."

„Die hohen Souveräne der verbündeten Staaten haben den Leistungen unserer Eisenbahnen im Weltkriege Allerhöchste Anerkennung zuteil werden lassen und zum Ausdruck gebracht, daß nicht zum kleinsten Teile auf ihren Grundfesten sich die militärischen Erfolge aufbauen."

„Mit dieser Tat, die wir jetzt vorbereiten, liefern wir den Beweis, daß wir uns solcher Anerkennung dauernd wert erweisen, daß wir in Krieg und Frieden nicht ruhen, nicht rasten wollen — zum Heil und Segen unserer Völker."

„Zur Bekräftigung dessen bitte ich Sie, meine Herren, mit mir einzustimmen in den Ruf: die Hohen Souveräne der verbündeten Staaten Hoch! Hoch! Hoch!"

Im Anschluß hieran dankte namens des österreichischen Eisenbahnministeriums Ministerialrat Rihosek als Vorsitzender des vom k. k. Eisenbahnminister eingesetzten österreichischen Eisenbahn-Brems-Ausschusses zunächst für die am Vormittag stattgehabten Begrüßungen durch die Exzellenzen Wackerzapp und Wichert. Er fuhr dann fort: „Sehr gern sind wir dem Rufe der deutschen Reichsregierung gefolgt, hier an den Versuchen mit einer neuen Güterzug-Bremse teilzunehmen, die unser höchstes Interesse erwecken. Wir in Österreich sind überzeugt, daß durch diese der durchgehende Groß-Güterverkehr hinsichtlich des raschen Güteraustausches in zweckmäßiger und wirtschaftlicher Art und Weise bewerkstelligt werde. Es wird daher von unserer Seite gewiß nicht an gutem Willen fehlen, die große Sache zu einem allseits befriedigenden Abschluß zu führen. Allerdings sind die österreichischen Betriebsverhältnisse wesentlich ungünstiger gelegen als bei den preußischen Staatsbahnen, wir hoffen jedoch, daß auch diesen erschwerten Bedingungen die neue Verbundbremse entsprechen dürfte."

„Wie unsere verbündeten Armeen Schulter an Schulter von Sieg zu Sieg eilen, so hoffen wir, daß auch die Eisenbahntechniker der verbündeten Staaten die für die weitere Entwicklung des Eisenbahnverkehrs so wichtige Frage der Güterzugbremse zu einem glücklichen Abschluß bringen werden." Die Rede klang aus in ein Hoch auf den preußischen Herrn Minister der öffentlichen Arbeiten und seine Mitarbeiter. Namens des Kgl. ungarischen Handelsministers, und zugleich im Namen der Kgl. ungarischen Generalinspektion der Eisenbahnen und der ungarischen Eisenbahnverwaltungen dankte dann Generaldirektor Gyömörey zunächst für die liebenswürdige Einladung zu den Versuchsfahrten. Er könne nicht umhin, seine aufrichtige Bewunderung jenen Herren auszusprechen, die es in dieser schweren großen Zeit, da jeder vaterländisch Gesinnte ohnedies mit angestrengten Kräften den Anforderungen des Dienstes zu genügen habe, dennoch ermöglicht hätten, in der Lösung der wichtigen Frage der durchgehenden Bremse einen mächtigen Schritt vorwärts zu tun. Mit voller Zuversicht seien diese Herren der Meinung, eine so befriedigende Lösung gefunden zu haben, daß sie den damit verbundenen großen materiellen Opfern den Gegenwert sichere. Er sehe daher mit größtem Interesse den vorzuführenden Versuchen und den damit verbundenen Erörterungen entgegen. Er bäte die Herren, davon überzeugt zu sein, daß er und seine Kollegen ihr Gutachten in vorurteilsfreier Erwägung aller Umstände vom technischen wie wirtschaftlichen Standpunkt aus streng sachgemäß sich bilden würden. Er erhebe sein Glas auf das Wohl der hohen deutschen Regierungen, insbesondere auf das Wohl Sr. Exzellenz des Herrn Ministers der öffentlichen Arbeiten und auf das Wohl aller jener Behörden und Verwaltungen der deutschen Eisenbahnen, welche an der Lösung dieser Bremsfrage in mühevoller Arbeit mitgewirkt haben.

Wie bereits in Nr. 84 mitgeteilt, sind die folgenden Tage der Versammlung, an der sich unter Leitung des Eisenbahn-Zentralamts auch Vertreter anderer Kgl. preußischer Eisenbahndirektionen, des Kgl. bayerischen Staatsministeriums für Verkehrsangelegenheiten, der Kgl. Generaldirektion der sächsischen Staatsbahnen, der Generaldirektion der Österreichischen Südbahn und der Direktion der Aussig-Teplitzer Eisenbahn beteiligen, praktischen Versuchen auf verschiedenen Bahnstrecken gewidmet, die die Teilnehmer bis tief in den Thüringer Wald hineinführen und auf den Gebirgsstrecken bei Suhl, Oberhof und Probstzella zum Abschluß gelangen werden. Auch den Werken der Knorr-Bremse A.-G. in Stralau-Rummelsburg ist ein Besuch zugedacht.

Möge das Ergebnis dieser langen und mühevollen Arbeiten der wirtschaftlichen Entwicklung unseres Vaterlandes und der mit ihm verbündeten anderen Staaten zu Heil und Segen gereichen!

Die russischen Eisenbahnen im Jahre 1915 im Vergleich zum Jahre 1913.

Es liegen zurzeit die amtlich festgestellten Zahlen, die über den Verkehr auf den russischen Eisenbahnen für das Jahr 1915 Auskunft geben, vor. Um sich ein Urteil über das Ergebnis dieses Verkehrs bilden zu können, habe ich im Nachfolgenden neben die Angaben über das Jahr 1915 diejenigen über das Jahr 1913, als das letzte ganze Friedensjahr, gesetzt. Aus dem Vergleich läßt sich ein Urteil über die Tätigkeit der Eisenbahnen gewinnen. Allerdings darf dabei nicht übersehen werden, daß für den größeren Teil 1915 die Bahnen in den besetzten Landesteilen ausgeschieden sind. Unter diesen Verhältnissen hat sich der Verkehr folgendermaßen gestaltet:

Überhaupt sind bewegt worden:

	1913	1915
	in Millionen	
Personen	263,0	227,3
Güter Pud (1 Pud = 16,38 kg)	15 727,2	13 376,3
davon entfielen auf die Staatsbahnen:		
Personen im europäischen Rußland	192,3	151,7
im asiatischen Rußland	14,0	16,4
auf die Privatbahnen:		
im europäischen Rußland	49,1	51,3
im asiatischen Rußland	0,2	0,2
auf den Bahnen örtlicher Bedeutung	5,8	5,8

	1913	1915
	in Millionen	
Güter auf den Staatsbahnen in Europa	10 809,2	8 638,5
in Asien	676,4	799,4
auf den Privatbahnen in Europa	3 971,2	3 685,7
in Asien	7,8	12,4
auf den Bahnen von örtlicher Bedeutung	168,7	114,0
Aus diesem Gesamtverkehr wurden vereinahmt Rubel Millionen	1 176 4	1 155,2
oder für eine Werstbahnlänge Rubel	18 231	18 181

Danach sind der Personenverkehr um 13,6 %, der Güterverkehr um 14,9 % und die Einnahmen aus beiden Verkehren um 1,8 % zurückgegangen. Die verhältnismäßig geringe Einbuße an den Einnahmen darf wohl auf Rechnung der vielfachen Tariferhöhungen, die während der Dauer des Krieges eingetreten sind, gesetzt werden. Andererseits kommt für die Beurteilung dieses Einnahmeausfalles noch hinzu, daß nach der amtlichen Feststellung 3616 Werst (= 3858 km) 1915 sich in den besetzten Landestellen befanden, also für die russische Betriebsrechnung nicht in Frage kamen. Berücksichtigt man das, so gewinnen die vorangeführten absoluten und ebenso die Verhältniszahlen eine etwas andere Bedeutung, denn die erzielten Einnahmen rühren von einem Eisenbahnnetz her, das 5,41 % seiner Ausdehnung eingebüßt hat.

Diese dem Geschäftsbericht der Abteilung für Statistik und Kartographie des Ministeriums der Verkehrsanstalten entnommenen Angaben können noch ergänzt werden durch einen Bericht über den gesamten Verkehr und über die Verhältnisse, unter denen sich der Verkehr abwickelte, der ebenda Aufnahme gefunden hat. Dort wird unter anderen ausgeführt, wie es den Bahnen gelungen ist, nicht nur der Armee alles zuzuführen, was sie gebrauchte, sondern auch das Land und dessen Bevölkerung im Rücken der Armee zu versorgen. Namentlich die Zuführung des Bedarfs an Kohlen hat sehr große Anstrengungen erfordert, weil sämtliche Kohlen aus dem Donezgebiet an die Verbrauchspunkte herangeschafft werden mußten, da das Baltische Meer für die Einfuhr englischer Kohle und ebenso das Dombrowobecken ausschieden. Durch diese Verhältnisse litt das Land nicht nur in Bezug auf die Kohlen, sondern ebenso in Bezug auf alle anderen Bedarfsartikel, die Rußland gewohnt war in großen Mengen aus Westeuropa zu beziehen. Es glückte trotzdem, den Verkehr, wenn auch unter sehr großen Anstrengungen, glatt abzuwickeln. Erst der ganz unerwartete Ansturm von Flüchlingen im August brachte dem Eisenbahnverkehr eine Störung, die sich zu einer derartigen Höhe steigerte, daß selbst bis weit in das Jahr 1916 hinein die Folgen dieser Störung, die eine vollkommene Verwirrung mit sich brachte, bemerkbar waren. Auf den Stationen hatten sich Güter, die sich verlaufen hatten, Gepäckstücke, die nicht abgenommen waren, Frachtsendungen, die nicht abgesandt werden konnten, in so großen Mengen angehäuft, daß eine Behinderung und Stockung des Verkehrs eingetreten war. „Im Herbst des vorigen Jahres war die Lage der Eisenbahnen in einem so hohen Grade schwierig, daß viele Leute, von Mutlosigkeit befallen, sich daraufhin verständigt hatten, Petersburg auf Wasser und Brot zu setzen, die Krankenhäuser und Fabriken zu entleeren, um auf diesem Wege die Zufuhr von Lebensmitteln zur Hauptstadt zu erleichtern. Allein soweit ist es schließlich doch nicht gekommen." Der Verkehr lenkte allmählich in ruhigere Bahnen ein, aber die Erregung über die durchlebten Zeiten hatte die Leidenschaften doch sehr erregt. Die Verwaltung und einzelne Zweige, selbst einzelne Personen wurden aller möglichen Unregelmäßigkeiten und Unredlichkeiten beschuldigt, die sich schließlich, angeblich, bei „näherer Untersuchung als geringfügige Vergehungen" erwiesen. Diese außerordentlich milde Auffassung wird aber nicht allgemein von der öffentlichen Meinung geteilt, wie das aus der Tagespresse, die die Vorgänge (Diebstahl, Bestechlichkeit) auf den Bahnen schwer geißelte, bekannt ist. Unsere Quelle gedenkt dann der Errichtung der besonderen Beratungsstelle für das Beförderungswesen, „als einer höchsten, staatlichen Einrichtung," zu deren Bestand Mitglieder des Reichsrats und der Reichsduma gehören. Auf dem Gebiete der Kontrolle und Regelung des Wagenumlaufes wird der Schöpfung dieser Beratungsstelle ein ganz besonders maßgebender Einfluß zugeschrieben. Auch in Bezug auf die Regelung des Handelsverkehrs hat das Jahr 1915 wichtige Anordnungen geschaffen, so namentlich: die Einteilung der Güter in solche, die im regelmäßigen Verkehr, und solche, die außerhalb der Reihenfolge zu befördern sind, die Ordnung der Güterzufuhr zu den wichtigsten Verbrauchsmittelpunkten, die Regeln über das Aufsuchen des verlorenen Gepäcks, die Bestimmungen über die Schließung und Eröffnung von Stationen für die Annahme von Gütern nach gesperrten oder nur teilweise freigegebenen Richtungen, die Regeln über die Beförderung von Verpflegungsgütern für die Armee, über die Zufuhr von Holz zu den Hauptstädten usw.

Die technischen Abteilungen des Ministeriums und der nachgeordneten Verwaltungsstellen haben namentlich sich die Erhöhung der Leistungsfähigkeit der Bahnen und der Stationen angelegen sein lassen. Ebenso ist eifrig am Ausbau des Eisenbahnnetzes gearbeitet worden. Zu Anfang des Jahres 1915 befanden sich 12 200 Werst (= 13 038 km) im Neu- und Ausbau und zwar 2700 Werst (= 2880 km) Staats- und 9500 Werst (= 10 136 km) Privatbahnen. Über die Tätigkeit des Eisenbahndepartements beim Finanzministerium führt unsere Quelle dann noch aus, daß es einen neuen Gütertarif ausgearbeitet habe, der an Stelle des 1914 ausgearbeiteten, aber mißglückten Tarifs treten sollte. Allein entstandene Meinungsverschiedenheiten veranlaßten an maßgebender Stelle, die Einführung auch dieses Tarifes zunächst auszusetzen. Ein gleiches Schicksal erreichte die Arbeiten über die Einführung des Tarifs für Rundreisefahrkarten und für Schlafplätze. Die Ergebnisse dieser beiden letztbezeichneten Arbeiten konnten nicht ins Leben gerufen werden, weil der Krieg die Lage der Eisenbahnen derart stark beeinflußt hatte, daß eine Einschränkung des Personenverkehrs eingeleitet werden mußte und daher alle Maßnahmen, die den Anlaß zu einer stärkeren Inanspruchnahme des Wagenparkes geben können, zurzeit unterbleiben müssen.

Soweit die vorliegenden, amtlichen Äußerungen über die Entwicklung des Eisenbahnwesens im Jahre 1915. Aus dem Mitgeteilten gewinnt man den Eindruck, daß die Verhältnisse im verflossenen Jahre für die Eisenbahnen und rückwirkend für das Land außerordentlich schwierige gewesen sind. Verstärkt wird dieser Eindruck noch, wenn man berücksichtigt, daß das Ministerium der Verkehrsanstalten noch vor kurzem gezwungen gewesen ist, die Versender von Gütern, die zum Teil seit Anfang 1915 auf den Stationen lagern, ohne für absehbare Zeit mit der Hoffnung der Versendung rechnen zu können, zur Rücknahme zu veranlassen. Es drohte oder es ist bereits eine Verstopfung auf den Stationen eingetreten, daher die Maßregel, die ganz gegen die Bestimmungen des Allgemeinen Statuts für die Eisenbahnen Rußlands verstößt. Es muß aber auch gerechterweise anerkannt werden, daß die gesamte wirtschaftliche und verkehrspolitische Lage des Landes einen starken Einschlag von Verzweiflung in sich barg und vermutlich noch heute in sich birgt. Man braucht nur an die Versorgung der Städte und Industrien mit Brennmaterial, an die notwendige Heranschaffung von Verpflegungsmitteln, an die Versorgung des Heeres mit Munition und sonstigem Bedarf und demgegenüber an das sicher sehr zusammengeschmolzene Betriebsmaterial, die fehlenden Arbeitskräfte und versagende Leistungsfähigkeit zu denken. Auf der einen Seite große, nicht zurückzuweisende Anforderungen und auf der anderen fehlende Mittel zu deren voller Befriedigung.

Dr. Mertens.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Frachturkundenstempel.** Im „Zentralblatt für das Deutsche Reich" vom 13. Oktober ist ein Verzeichnis der Amtsstellen, die nach den Ausführungsbestimmungen zum Reichsstempelgesetze zur Abstempelung von Vordrucken zu Frachturkunden im Eisenbahnverkehr ermächtigt sind, veröffentlicht.

— **Wirtschaftsfragen im Reichstagsausschuß.** In der Sitzung vom 24. d. M. gab Unterstaatssekretär im Ministerium der öffentlichen Arbeiten Stieger Auskunft über die angeschnittene Frage der Wagenbeschaffung für die Kartoffelbeförderung. Die preußisch-hessische Staatsbahnverwaltung habe einen Wagenpark wie keine Verwaltung der Welt. Aber jeden Herbst wie jedes Frühjahr werde der Wagenpark ungemein stark in Anspruch genommen. Seiner Vermehrung werde fortwährend die größte Aufmerksamkeit gewidmet. Dafür seien 1915 273 Millionen Mark aufgewendet worden, für 1916 307 Millionen bereitgestellt. Die an sich leistungsfähigen Werkstätten und Wagenbauanstalten seien stark beschäftigt. An stark leistungsfähigen Lokomotiven kämen wöchentlich 31 Stück zur Ablieferung. Die Wagenvermehrung betrage durchschnittlich 5 %. Der Anspruch des Heeres an Lokomotiven und Wagen sei sehr groß; 4500 Lokomotiven ständen im Dienste des Heeres. Vom Eisenbahnpersonal seien 150 000 Mann eingezogen. Dafür sei nur teilweiser Ersatz vorhanden, darunter 45 000 Frauen. Trotzdem leisteten die Eisenbahnen Großes. Für Kartoffellieferungen seien zunächst 5000, jetzt 7- bis 8000 Wagen täglich bereitgestellt. Der hier und da in den letzten Tagen aufgetretene Wagenmangel sei zum Teil darauf zurückzuführen, daß die Heeresverwaltung mehr Wagen beansprucht habe. In Übereinstimmung mit dem Chef der Feldeisenbahnen geschehe alles.

damit Wagen in genügender Zahl bereitständen. Die Bedürfnisse des Heeres müßten allerdings in erster Linie berücksichtigt werden. An diese Mitteilungen knüpfte sich eine Aussprache, bei der die Leistungsfähigkeit unserer Eisenbahnen voll anerkannt, aber der Wunsch ausgedrückt wurde, zur schnellen Ab- und Anfuhr von Kartoffeln doch mehr als 8000 Wagen täglich bereitzustellen.

Gegenüber der Ansicht eines konservativen Redners, die Städte dürften nicht allzu ängstlich sein, da auch im Kriege ähnlich wie im Frieden Kartoffeln zugefahren werden könnten, sprach Präsident v. Batocki die Befürchtung aus, die Bevölkerung in den Städten werde beunruhigt, wenn die Kartoffellieferung ins Stocken gerate; die Verhältnisse lägen jetzt eben anders als im Frieden. Ein Vertreter der Deutschen Fraktion wies darauf hin, daß die schwierige Lage im wesentlichen darauf zurückzuführen sei, daß die Kartoffelsendungen im August und September in großen Gebieten fast ganz unterlassen worden seien. Es fehle eben jetzt der „geschickte Handel". Zur Vermeidung größerer Schwierigkeiten müßten in den größeren Bedarfsgebieten Vorräte an Kohl- und Zuckerrüben sowie an Gerste- und Haferfabrikaten angesammelt werden. Hiermit war die Frage der Wagengestellung für Kartoffelzufuhren erledigt.

— **Anweisungen des Empfängers.** Die Eisenbahn-Verkehrsordnung (§ 73) gibt dem Absender das Recht, nach Abschluß des Frachtvertrages bestimmte Anweisungen betreffs des Gutes zu erteilen, die ihrem Inhalte nach dort genau umgrenzt sind. Bezüglich der Anweisungen des Empfängers trifft die Eisenbahn-Verkehrsordnung — abgesehen von den Rechten der §§ 76 (²) und 73 (⁹) — keine Anordnungen; eine Verpflichtung der Eisenbahn, solche auszuführen, besteht also nicht. Gleichwohl führt die Eisenbahn entgegenkommenderweise bestimmte, sich aus dem Geschäftsverkehr ergebende Anweisungen des Empfängers aus und hat nähere Vorschriften hierüber durch innere Dienstanweisung festgesetzt.

Mit Wirkung vom 1. November 1916 wird der wesentliche Inhalt dieser Vorschriften in den Tarif übernommen (vergl. Nachtrag X zum Deutschen Eisenbahn-Gütertarif Teil I A). Hiernach kann der im Frachtbrief bezeichnete Empfänger außer den durch den Frachtvertrag begründeten Anweisungen der §§ 76 (²) und 73 (⁹) a. a. O. folgende Anweisungen erteilen: 1. daß das Gut mit dem Frachtbrief gegen Zahlung der Fracht und der sonst auf dem Gute haftenden Beträge auf der Bestimmungsstation einem Dritten ausgeliefert wird, 2. daß ihm der Frachtbrief gegen Zahlung der Fracht und der sonst auf dem Gute haftenden Beträge, das Gut aber auf der Bestimmungsstation einem Dritten ausgeliefert wird, 3. daß ihm der Frachtbrief, das Gut aber gegen Zahlung der Fracht und der sonst auf dem Gute haftenden Beträge auf der Bestimmungsstation einem Dritten ausgeliefert wird, 4. daß das Gut nach Zahlung oder gegen Nachnahme der Fracht und der sonst auf dem Gute haftenden Beträge mit neuem Frachtbrief von der Bestimmungsstation nach einer anderen Station gesandt wird.

Die Ausführung dieser Anweisungen kann abgelehnt werden, sobald sich hieraus Unzuträglichkeiten für die Eisenbahn ergeben. — Gleichzeitig wird auch das bisher ebenfalls durch Dienstvorschrift zugestandene Recht des Absenders im Tarif geordnet, bei Übergabe des Frachtbriefs Anweisung zu erteilen, das Gut von einem Dritten zur Beförderung anzunehmen. Die Ausführung dieser Anweisung kann gleichfalls abgelehnt werden, falls sich Unzuträglichkeiten hieraus ergeben.

Für die Ausführung dieser Anweisungen wird mit Gültigkeit ab 1. Januar 1917 eine Gebühr erhoben (vergl. Nachtrag II zum Deutschen Eisenbahn-Gütertarif, Teil I B). Diese beträgt bei Stückgut 50 Pf., bei Wagenladungen 3 ℳ für die Frachtbriefsendung. Ihre Höhe entspricht dem erheblichen Arbeitsaufwand, den derartige, den regelmäßigen Geschäftsgang störende Anweisungen verursachen, und der mit ihrer Ausführung verknüpften Gefahr der Eisenbahn.

— **Abfertigung von Reisegepäck.** Reisegepäck wird nach den derzeitigen Tarifbestimmungen der deutschen Eisenbahnen über den Weg oder über einen der Wege befördert, über die die vorgelegte Fahrkarte gilt. Gilt die Fahrkarte wahlweise über verschiedene Wege, so hat der Reisende bei der Aufgabe des Gepäcks anzugeben, über welchen dieser Wege es befördert werden soll (Aufführungsbestimmungen 1 und 4 zu § 32 der Eisenbahn-Verkehrsordnung). Mit Wirkung vom 1. November d. Js. tritt eine Erweiterung dieser Tarifvorschriften dahin ein, daß Reisegepäck abweichend hiervon auf Antrag des Reisenden auch über einen anderen bestehenden Weg befördert werden kann, wenn durchgehende Abfertigung möglich ist (vgl. Nachtrag II zum Deutschen Eisenbahn-Personen- und Gepäcktarif, Teil I). Dies ist der Fall, wenn der Tarif die Entfernungszone enthält, bei Gepäcksendungen der Vorstufe auch beim Fehlen der Entfernungszone im Tarif, wenn sich letztere aus der geographischen Lage der Zielstation ohne weiteres ergibt oder ohne Schwierigkeit aus dem Kursbuch ermittelt werden kann. Die Tarifbestimmung bezweckt eine Erleichterung des Reiseverkehrs in den häufiger vorkommenden Fällen, wo der Reisende aus besonderen Gründen (frühere Ankunft des betreffenden Zuges, Aufgabe des Gepäcks am Tage vorher, kürzere Beförderungsstrecke u. a. m.) die Beförderung des Gepäcks über einen anderen günstigeren Weg als den von ihm benutzten Reiseweg wünscht.

— **Beschäftigung von Frauen und jugendlichen Arbeitern im Eisenbahndienst.** Die „Eisenbahn" schreibt: „Fast auf dem gesamten vielseitigen Gebiete des Eisenbahnbetriebes bietet sich gegenwärtig zahlreiche und günstige Beschäftigungsgelegenheit, insbesondere im Schaffner- und Bremserdienst, bei den Güterabfertigungen, in der Bahnunterhaltung und in den Werkstätten. Neben einem angemessenen Grundlohn werden nach einer gewissen Beschäftigungszeit Teuerungszulagen und, je nach der Art der Beschäftigung, auch Stücklohnzulagen, Nebengebühren und von Zeit zu Zeit einmalige Geldzuwendungen gezahlt. Im Falle der Not stehen außerdem besondere Unterstützungsmittel zur Verfügung. Frauen wird die erforderliche Berufskleidung unentgeltlich gestellt. Bei Erkrankungen wird neben weitgehender gesundheitlicher Fürsorge ein Krankengeld in Höhe von drei Fünftel des Lohnes, bei ständigen Arbeitern je nach der Beitragsleistung bis zum vollen Betrage des Lohnes gewährt. Den erkrankten Familienangehörigen wird ebenfalls freie Arznei und ärztliche Behandlung zuteil, auch wird bei Behandlung der Angehörigen im Krankenhause ein wesentlicher Teil dieser Kosten von der Eisenbahn-Betriebskrankenkasse übernommen. In den zulässigen Grenzen wird ferner freie Fahrt gewährt, insbesondere zwischen Wohn- und Dienstort. Das Wohnen am Orte der Beschäftigung ist hiernach nicht Voraussetzung des Diensteintritts. Entlassungen aus Mangel an Beschäftigungsgelegenheit sind während des Krieges nicht zu befürchten. Soweit im Einzelfalle die Übernahme voller Tagesbeschäftigung den Arbeitsuchenden nicht erwünscht sein sollte, wird nach Möglichkeit auch Gesuchen um halbtagsweise Beschäftigung Rechnung getragen werden. Bei Frauen findet eine ärztliche Untersuchung über ihre körperliche Tauglichkeit im allgemeinen nur bei Bewerbungen für den äußeren Dienst statt.

Gesuche um Beschäftigung, die zweckmäßig mündlich anzubringen sind, aber auch schriftlich gestellt werden können, nimmt jede Eisenbahndienststelle entgegen."

Was die „Eisenbahn" hier zunächst nur für den Bereich der preußisch-hessischen Staatsbahnen und der Reichsbahnen schreibt, wird voraussichtlich im ganzen für alle deutschen Staatsbahnen Geltung haben.

— **Die Bauarbeiten auf der Verstärkungslinie der Berliner Hochbahnstrecke Gleisdreieck-Nollendorfplatz** sind seit Frühjahr 1915 trotz des Krieges ohne Unterbrechung durchgeführt worden. Bekanntlich unterfährt diese Linie fünf an der Kurfürstenstraße belegene Häuser. Unter diesen Häusern wird die Bahnanlage aus zwei eingleisigen Tunneln bestehen. Um diese Tunnelbauten unterhalb der Häuser herstellen zu können, mußten vier von diesen Häusern unterfangen werden. Das fünfte Haus wird — wie die beiden Häuser am Tempelhofer Ufer und der Dennewitzstraße auf der alten Linie — von der Untergrundbahn durchfahren und daher teilweise niedergelegt. Die Arbeiten für die Unterfangung dieser Häuser zwecks späterer Durchführung der Untergrundbahn werden demnächst in der Hauptsache beendet sein. Man wählte hier wiederum die schon mehrfach beim Bau der Berliner Hoch- und Untergrundbahn angewandte und bisher gut bewährte Ausführungsweise für derartige Häuserunterfangungen. Die von der Bahn unterfahrenen Häuser stehen nach der Unterfangung mit ihren Grundmauern zum Teil nicht mehr direkt auf dem Erdreich, sondern auf eisernen Trägerrosten, die ihrerseits auf besonderen seitlich des Tunnels und von diesem vollständig getrennt errichteten, starken Parallelmauern aufliegen. Die Länge der unterfangenen Bauwerke beträgt rund 80 m. Zwei Häuser blieben während der Unterfangungsarbeiten bewohnt. Die beiden anderen Häuser wurden vor Beginn der Arbeit von den Mietern freigemacht, weil gleichzeitig mit den Bauarbeiten ein Umbau durchgeführt ist.

— **Zuweisung von Waschmitteln an das bayerische Eisenbahnpersonal, das mit Teerfettöl beschäftigt ist.** Das bayerische Verkehrsministerium hat genehmigt, daß die Lokomotivführer, Lokomotivheizer, Schlosser der Werkstätten und Bahnhofschlosser (soweit sie häufig mit der Instandhaltung von Fahrzeugen befaßt sind), Lokomotivputzer, Lokomotivputzerinnen, Wagenschmierer der Bremsergruppen, Werkstätte- und Magazingehilfen (soweit sie mit der Abfüllung sowie der Einlagerung und Abgabe von Teerfettöl befaßt sind) für die Dauer der Verwendung von Teerfettöl zum Händereinigen im Dienst je 0,25 kg für 1 Monat eines neugeschaffenen Waschmittels aus den bahneigenen Vorräten unentgeltlich erhalten.

— **Änderung der Befähigungsvorschriften in Württemberg.** Die Generaldirektion der württembergischen Staatseisenbahnen hat mit Genehmigung des Ministeriums der auswärtigen Angelegenheiten, Verkehrsabteilung, schon vor längerer Zeit über die Dauer des Krieges das für die erstmalige Zulassung zu selbständiger Wahrnehmung des Dienstes eines Eisenbahn-Betriebs- und Polizeibeamten vorgeschriebene Mindestalter auf 18 Jahre herab- und das Höchstalter auf 50 Jahre hinaufgesetzt. Bei 18jährigen Personen wird mit besonderer Sorgfalt geprüft, ob sie körperlich vollständig tauglich sind und die nötige Reife und Selbständigkeit für die ihnen zu übertragenden Verrichtungen besitzen. Nunmehr ist in der gleichen Weise über die Dauer des Krieges das Höchstalter noch weiter auf 60 Jahre hinaufgesetzt worden. Gleichzeitig wurden die Dienst- und Ruhezeitvorschriften dahin abgeändert, daß die Verwendung weiblicher Personen im Nachtdienst bis auf weiteres ohne besondere Genehmigung der Generaldirektion zulässig ist, sofern hiergegen nach dem Ermessen der vorgesetzten Inspektion im Einzelfall keine Bedenken bestehen.

— **Das Heizen der Personenzüge in Württemberg.** Die Generaldirektion der württembergischen Staatseisenbahnen hat vor kurzer Zeit eine neue Dienstvorschrift für das Heizen der Züge herausgegeben, die nach einer Verständigung mit der Großh. Bad. Staatseisenbahnverwaltung auch im Gebiet dieser Verwaltung gilt. In 3 Abschnitten sind Vorschriften allgemeiner Art, Vorschriften über die Behandlung der verschiedenen Heizungseinrichtungen und solche über die besonderen Obliegenheiten der Dienststellen und des Personals zusammengestellt, woran sich noch 11 Tafeln mit Abbildungen von Heizungsteilen anschließen. Nach den allgemeinen Vorschriften müssen vom 1. September bis 15. Mai sämtliche zur Personenbeförderung dienenden Züge für das Heizen ausgerüstet sein. Die Züge sind bei einer Außenwärme von weniger als 8° C zu heizen. Die Wärme soll in den Wagenabteilen 15° C betragen, Überheizung, d. h. eine größere Wärme als 20° C ist durchaus zu verhüten. In Schnell- und Eilzüge von mehr als 31 Achsen soll bei einer Kälte von mehr als 5° C unter Null ungefähr in der Mitte des Zuges ein Heizkesselwagen eingestellt werden. Nach der Eigenart des Eisenbahnbetriebs kann eine vertragliche Verpflichtung zur Schaffung oder dauernden Erhaltung einer Mindestwärme in den Wagenabteilen, wie sie gelegentlich in einem oberstrichterlichen Urteile willkürlich unterstellt wurde, bei Abschluß des Beförderungsvertrags schon unter den gewöhnlichen Verhältnissen des Friedensbetriebs von den Eisenbahnverwaltungen nicht übernommen werden. Noch viel weniger kann dies während des Kriegs geschehen. Die württembergische Eisenbahnverwaltung hat daher in den letzten Tagen durch eine Bekanntmachung in den Tageszeitungen ausdrücklich darauf hingewiesen, daß es bei Eintritt starker Kälte nicht immer möglich sein werde, die langen Personenzüge genügend zu erwärmen und sie während der Fahrt genügend warm zu halten. Eine Teilung der Züge sei zurzeit wegen des eingeschränkten Lokomotiv- und Personalstandes nicht möglich. Es werde deshalb den Reisenden empfohlen, sich bei Eisenbahnfahrten mit warmer Kleidung zu versehen.

— **Kriegsauszeichnungen.** 1. Mit dem Eisernen Kreuz I. Klasse wurden ausgezeichnet: der Regierungsbaumeister Haberland in Cassel und der Regierungs- und Baurat Caesar, Mitglied der Kaiserlichen Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen. — 2. Das Eiserne Kreuz II. Klasse erhielten: die Regierungsbaumeister Abrahams in Siegen und Scheel in Oppeln.

— **Personalnachrichten.** Bei der preußisch-hessischen Staatsbahnverwaltung sind ernannt: der Geheime Regierungsrat und vortragende Rat im Ministerium der öffentlichen Arbeiten Dr. jur. Hermann Seydel zum Geheimen Oberregierungsrat und der Regierungsbauführer des Eisenbahn- und Straßenbaufachs Friedrich Hülsenkamp aus Herford zum Regierungsbaumeister.

Bei den bayerischen Staatseisenbahnen wurde ab 1. November d. J. der Regierungsrat Julius März bei der Eisenbahndirektion Nürnberg unter Verleihung des Titels und Ranges eines Oberregierungsrates in den Ruhestand versetzt. — Berufen wurden Oberinspektor Dr. Friedrich Karner der Eisenbahndirektion Augsburg an die Betriebsinspektion Kempten, Oberbauinspektor Max de Cillia der Eisenbahndirektion Augsburg an die Betriebs- und Bauinspektion Neuulm und Eisenbahnassessor Adolf Vorhölzer der Eisenbahndirektion München an die Eisenbahndirektion Würzburg.

Bei der sächsischen Staatseisenbahnverwaltung ist dem Verkehrsinspektor Rechnungsrat Klemm in Dresden der Titel als Betriebsoberinspektor verliehen worden.

Bei den württembergischen Staatseisenbahnen wurde verliehen: der Titel eines Baurats den Bauinspektoren Mesmer in Pforzheim, Vetter in Eßlingen und Kaiser in Biberach; der Titel eines Bauinspektors den Abteilungsingenieuren Baumann in Stuttgart, Gruner in Ludwigsburg, Barth in Böblingen, Ammon in Calw und Schelling in Pforzheim; der Titel eines Rechnungsrats dem Eisenbahninspektor Marquardt in Heilbronn Hauptbahnhof.

Bei den oldenburgischen Staatsbahnen ist das maschinentechnische Mitglied der Direktion, Geheimer Oberbaurat Ranafier, unter Anerkennung seiner langjährigen, treuen und ausgezeichneten Dienste in den Ruhestand versetzt. — Ernannt wurden der Regierungsbaumeister Arzt zum maschinentechnischen Mitgliede der Eisenbahndirektion und zum Baurat und der Regierungsbaumeister Brauer in Oldenburg zum technischen Oberbeamten der Eisenbahndirektion und zum Vorstande der Werkstättenverwaltung in Oldenburg.

Österreich.

— **Rechtzeitige Vorsorge für den Friedensverkehr auf den Bahnen.** Die Brünner Kammer hat in ihrer letzten Sitzung beschlossen, in einer Denkschrift die Aufmerksamkeit der Regierung auf den voraussichtlich außerordentlich gesteigerten Frachten- und Personenverkehr nach Friedensschluß zu lenken und die Regierung zu ersuchen, sie möge durch rechtzeitigen Ausbau der wichtigsten Bahnverbindungen und durch rechtzeitige Anschaffung von Fahrbetriebsmitteln dafür sorgen, daß dem gesteigerten Verkehr entsprochen werden kann. Bei diesem Anlaß wurde darauf hingewiesen, daß der Staatseisenbahnrat seit Kriegsbeginn nicht mehr einberufen wurde. Die Heranziehung dieser Körperschaft zu den wichtigen, der Regierung bevorstehenden Aufgaben wäre sicherlich wünschenswert.

— **Südbahn.** In der regelmäßigen Monatssitzung des Verwaltungsrats erstattete Generaldirektor Ritter von Weeber Bericht über den Verkehr auf den Linien der Südbahn und über die Betriebseinnahmen und Ausgaben bis Ende August. Der Zivilpersonen- und Güterverkehr ist danach im Rückgange und zeigt einen ungünstigeren Stand als im Vorjahre.

— **Valsugana-Eisenbahngesellschaft.** Der Verwaltungsrat der Gesellschaft hat in seiner letzten Sitzung den Minister a. D. August Ritter v. Ritt zum Mitgliede des Verwaltungsrates gewählt.

— **Kriegsaushilfen bei der Donau-Dampfschiffahrtgesellschaft.** In Anbetracht der sich stets verschärfenden Schwierigkeiten der Lebenshaltung hat die Administration der Donau-Dampfschifffahrtgesellschaft in ihrer lstzten Sitzung beschlossen, den Angestellten des Land- und Schiffsdienstes eine neuerliche Kriegsaushilfe zu gewähren, bei deren Verteilung die mit Kindern gesegneten Familien und die geringer besoldeten Angestelltenklassen wie in früheren Fällen eine weitergehende Berücksichtigung finden.

— **Steigerung der Rohölpreise.** In den letzten Tagen haben die Rohölpreise eine neuerliche Steigerung erfahren. Die Umsätze waren verhältnismäßig gering, doch bewirkten sie stärkere Erhöhungen der Notierungen. Am 17. Oktober wurde Rohöl, welches noch wenige Tage vorher mit 22 K. bezahlt wurde, zu 27 K. verkauft.

Ungarn.

— **Die Eisenbahnbautätigkeit in Ungarn** stellt sich im 1. Halbjahr 1916 wie folgt: 1. im Bau begriffen waren die Hauptbahn-(Staatsbahn-)Strecke Plaski-Landesgrenze mit 174.7 Kilometer Baulänge und die Lokalbahnlinie Zabok-Stubicza mit einem Kostenvoranschlage von 1 391 000 K. und 13.4 km Länge; 2. die Verhandlungen über die Bewilligungsbedingungen waren abgehalten bei 56 Lokalbahnen mit Kostenvoranschlägen von rund 264 Millionen Kronen und 2081.5 km Länge; 3. behördliche Begehungen waren vollzogen bei 66 Lokalbahnen mit 2255.7 km Länge, und 4. Entwürfe, für die die behördlichen Begehungen noch ausstanden, lagen für 20 Lokalbahnen mit 812.0 km Länge vor. Die gesamte Bautätigkeit erstreckte sich somit auf 5337.3 Kilometer neue Eisenbahnstrecken. Vergleicht man diese Zahlen mit jenen Ende des Jahres 1915 (s. Nr. 36 S. 425 d. Ztg.), so zeigt sich eher ein Stillstand als ein Fortschritt in der Bautätigkeit. Dieser findet seine begründete Ursache in dem herrschenden Weltkriege. Mr.

Übrige europäische Länder.

— **Eine Dampffährenverbindung zwischen Schweden und England.** „Berlingske Tidende" meldet aus Stockholm: Die schwedische Staatsbahnleitung beschloß, eine Kommission nach England zu senden, die an den Verhandlungen über die Einrichtung einer Dampffährenverbindung zwischen Schweden und England teilnehmen soll. Der Kommission wird auch Generalpostdirektor Juhlin angehören.

— **Die Eisenbahnverbindung zwischen den schwedischen und finnischen Eisenbahnen.** Das am 15. Juli d. J. abgeschlossene Übereinkommen sieht den Zusammenschluß der Bahnen unter U-förmiger südlicher Umfahrung der Stadt Haparanda vor. Die Brücke über den Torneälf und die Zuführungen zu den beiden Grenzstationen sollten auf beiden Seiten spätestens am 1. September 1916 begonnen werden. Die Brücke soll von Schweden gebaut, und es sollen die auf den russischen Teil treffenden Kosten von der russischen Regierung sofort nach Abrechnung erlegt werden. Im Herbst 1918 soll die ganze Anlage fertig sein. Es ergibt sich dabei also der eigentümliche Umstand, daß Schweden auf fremdem Boden baut. Um dies ohne größere Ungelegenheiten in einem Land wie Finnland mit so strenger Grenzbewachung und mit Paßzwang zu ermöglichen, hat ein schwedisch-russischer Ausschuß folgenden Vorschlag ausgearbeitet. Auf der finnischen Seite soll ein genügend großer Bereich mit einem dichten Plankenzaun von mindestens 2.5 m Höhe eingefriedigt werden. Die Verbindung zwischen dem schwedischen Ufer und dem Arbeitsplatz im Fluß einerseits und dem so umgrenzten Bereich auf finnischem Boden anderseits soll für die schwedische Arbeitsleitung und deren Arbeitskräfte frei sein. Gegen die schwedische Seite soll eine ebenso hohe Einzäunung errichtet und für Nichtberechtigte geschlossen gehalten werden. Während der Winterzeit wird ein einfacherer Zaun aus Stacheldraht über das Eis beiderseits der Brücke geführt werden bis zum Anschluß an die oben bezeichneten Zäune auf schwedischem und finnischem Boden. In der Einzäunung auf finnischer Seite soll eine kleine Öffnung gelassen werden, um den Verkehr von Beamten zu ermöglichen. Die Torneälfbrücke wird zwar eingleisig, aber mit doppelter Spur, russischer und schwedischer, also dreischienig angelegt. Sie soll eine Drehbrücke bekommen, deren Mittelpfeiler noch auf schwedischen Grund fallen wird. In Abänderung des ursprünglichen Planes bekommt die Brücke auf schwedischer Seite 2 × 40 und 2 × 60 m Spannweite, auf russischer Seite 2 × 60 m Spannweite. Dazu kommt der bewegliche Brückenteil mit 2 × 30 m Spannweite. Die ganze Brücke bekommt 405,24 m Länge. Es bedeutet das gegenüber dem ursprünglichen Plan eine Verlängerung um 80 m. Der Preis für die Tonne Eisenüberbau war im ursprünglichen Anschlag zu 450 Kr. vorgesehen. Der Ausschuß hatte ihn auf 500 erhöht. Es stellte sich dann aber heraus, daß das niedrigste der von schwedischen Firmen erholten Angebote 900 Kr. war. Hatte der ursprüngliche Anschlag 1 580 000 Kr. vorgesehen, so ergibt sich damit vorderhand eine Erhöhung der Kosten auf 2,6 Millionen Kronen. S.

— **Eisenbahnunfall in Frankreich.** Nach einer Meldung des „Journal" aus Grenoble sind am 23. d. M. auf der Linie Grenoble—Bourg d'Oisans zwei Personenzüge zusammengestoßen. 52 Personen wurden verletzt.

— **Die italienische Kohlennot.** Der „Köln. Ztg." wird von der italienischen Grenze geschrieben: Über den Abschluß des englisch-italienischen Vertrages für die Kohlenlieferung zeigen sich die italienischen Blätter nicht in allen Teilen befriedigt. So schreibt der „Corriere della Sera", es sei darin allerdings der gute Wille der englischen Verbündeten zu erkennen, aber das Abkommen sei doch nicht geeignet, alle die Wünsche zu befriedigen, die man in Italien daran geknüpft habe, und vor allem reiche es nicht hin, die für Italien so wichtige Kohlenfrage zu lösen. Während der Verhandlungen sei man übereingekommen, den Kohlenbedarf Italiens auf 850 000 t monatlich festzusetzen, durch deren Lieferung die Bedürfnisse sowohl des Staates als der Privaten gedeckt worden wären. In England habe sich aber die Kohlenerzeugung infolge Arbeitermangels stark vermindert, abgesehen von den erhöhten Frachten und Versicherungsspesen für den Seetransport, so daß der englische Handelsminister langwierige Unterhandlungen mit den Vertretern der Kohlenminen habe führen müssen. Für die italienische Kriegsmarine habe England die Kohlenlieferung von vornherein zugesichert, daneben bedürften aber allein die Staatsbahnen 280 000 t Kohlen monatlich, so daß für die Industrie und die Privaten nur sehr wenig übrig bliebe. Ein Übereinkommen sei schließlich lediglich in dem Sinne getroffen worden, daß Italien ein Vorzugstonnenpreis von 160 Lire in Genua gewährt und die Lieferung des Kohlenbedarfs für die Flotte, die Staatsbahnen und Munitionsfabriken zugesichert wurde, während die Versorgung der Industrie und der Privaten den Abmachungen der Verbraucher selbst überlassen blieb, eine Tatsache, die, wie der Corriere schreibt, angesichts der amtlichen Verfügung über den sparsameren Kohlenverbrauch vorauszusehen war.

Der Preis von 160 Lire für die Tonne englische Kohle in Genua ist immerhin mehr als das Doppelte von dem, was dort noch im August vorigen Jahres gezahlt wurde. Das waren nur 75 Lire. Für Privatkohlen war der Preis im September d. J. auf 195 Lire gestiegen. Die Kohlenknappheit ist jetzt so groß, daß nach einer soeben eintreffenden Nachricht auf den italienischen Staatsbahnen außer den bisherigen, weitere 124 Züge täglich ausfallen müssen.

— **Rumänisches Naphtha für russische Bahnen.** Das russische Verkehrsministerium hat den Übergang der Südwestbahnen von der Kohlenheizung zur Naphthaheizung angeordnet. Zu diesem Zwecke wird in Rumänien die Naphthamenge, die vor dem Krieg für den Versand nach Deutschland und Österreich-Ungarn bestimmt war, aufgekauft. Rumänisches Naphtha verbilligt die Heizkosten der Südwestbahnen, für welche die Steinkohlenbeschaffung sehr schwierig war, bedeutend. S.

— **Bau neuer Staatsbahnen in Rußland.** Aus Petersburg wird am 24. Oktober gemeldet. Für das Jahr 1917 werden 2833 Millionen Rubel für den Bau neuer Staatsbahnen und zur Ausdehnung des bereits bestehenden Eisenbahnnetzes ausgeworfen. Im Jahre 1917 wird mit dem Bau von 11 Linien begonnen werden. Zu diesen gehören: die Bahnen von Rjäsan nach Tula, von Moskau nach Massin und Jenez, von Nishni-Nowgorod nach Ssimbirsk und Kinel, von Kotlas nach Saroki, schließlich eine transkaukasische Eisenbahn. Die Gesamtlänge aller dieser Linien wird 7777 Werst betragen. — Wir bemerken hierzu, daß die Absicht so umfangreicher Bauten wohl bestehen mag. Aber bekanntlich gehört zum Bahnbauen vor allem Geld, und Milliarden wird Rußland angesichts seiner durch den Krieg stets steigenden Finanznot nicht aufbringen können.

— **Die russische Eisenindustrie im Kriege.** Die vor kurzem von der statistischen Abteilung des russischen Finanzministeriums veröffentlichten Daten über die Eisenproduktion des Jahres 1915 ergeben ein in jeder Beziehung ungünstiges Bild. Die Roheisenausschmelzung betrug im Jahre 1915 225 Millionen Pud, gegen 264 Millionen und 283 Millionen Pud in den Jahren 1914 beziehungsweise 1913. An Fertigmaterial wurden hergestellt 199 Millionen Pud, gegen 240 und 247 Mill. Pud in den Jahren 1914 und 1913. Der Rückgang der Gewinnung ist zum Teil auf den Entfall der Erzeugung Polens zurückzuführen, das im letzten Friedensjahr 25 Millionen Pud Roheisen und 27 Millionen Pud Fertigeisen und Stahl gewann. Aus den letztgenannten Ziffern geht zugleich hervor, daß die russische Gewinnung auch bei Ausschaltung Polens im Vergleich zum letzten Friedensjahr in Roheisen um rd. 33 Millionen Pud, in Fertigmaterial um 24 Millionen Pud zurückgegangen ist. Entsprechend der so herabgesetzten Erzeugung haben auch die Verkaufsmengen in den Kriegsjahren einen erheblichen Rückgang erfahren: An Roheisen wurden im Jahre 1915 49.9 Millionen Pud zum Verkauf gebracht, gegen 59.8 und 70.5 Millionen Pud in den Jahren 1914 und 1913; in Fertigmaterial stellte sich der Verkauf auf 144.4 Millionen Pud, gegen 182 und 192 Millionen Pud für 1914 und 1913. Von den einzelnen Erzeugungsgebieten ist zu erwähnen, daß die Gewinnung Südrußlands an Roheisen von 190 Millionen Pud für 1913 auf 167 Millionen in 1915 zurückgegangen ist, während die Erzeugung an fertigem Metall von 141 Millionen Pud auf 126 Millionen gesunken ist. Im Uralgebiet konnte dagegen die Produktion von 1913 annähernd erreicht werden. Auch das Moskauer Gebiet vermochte seine Friedenserzeugung in Fertigmetall (rd. 11 Millionen Pud) zu behaupten, die Gewinnung des Wolgagebiets ist in Fertigmetall von 10 Millionen Pud für 1913 auf 9,3 Millionen für 1915 zurückgegangen. Erheblicher ist der Ausfall bei den nördlichen und baltischen Gebieten: diese gewannen an fertigem Material im Jahre 1915 nur rd. 13 Millionen Pud, gegen 16,4 Millionen für 1913.

Fremde Erdteile.

— **Lokomotivbestellungen in den Vereinigten Staaten von Amerika.** Wie wir der Zeitschrift „Die Lokomotive" entnehmen, wurden bei den Lokomotivfabriken in den Vereinigten Staaten von Amerika im Kalenderjahr 1915 1573 neue Lokomotiven bestellt; das sind 308 Lokomotiven mehr als im Jahre 1914, welches Jahr im Lokomotivbau einen noch nie dagewesenen Tiefstand aufwies. Die zunehmende Besserung in den Marktverhältnissen zeigt sich, abgesehen von der Steigerung der Gesamtzahl gegen das Vorjahr, auch darin, daß die Hälfte der neuen Lokomotivbestellungen in die Zeit nach dem 1. Ok-

tober 1915 fällt. Von den verschiedenen, in Amerika üblichen Lokomotivgattungen entfielen die meisten Bestellungen auf die Bauart Mikado (562), die nächstgrößte Zahl der Bestellung fiel der Bauart Mallet mit 120 Stück zu. Sehr in Aufnahme kommt die Bauart Santa Fé, von der 75 Stück bestellt wurden. Die Zahl der elektrischen Lokomotiven wuchs um 10. Von der Gesamtzahl der bestellten Lokomotiven waren 1174 Heißdampflokomotiven. Die Malletlokomotiven sind die einzigen mit Verbundwirkung. Außer den neugebauten Lokomotiven wurden etwa doppelt so viele ältere Lokomotiven zur Erhöhung ihrer Leistungsfähigkeit umgebaut. Drei Lokomotiven wurden mit Einrichtungen zur Verfeuerung gemahlenen Brennstoffes versehen. Lokomotiven mit selbsttätiger Rostbeschickung sind zurzeit etwa 1300 täglich im Dienst. Eine große Zahl Lokomotiven wurden mit Einrichtungen zur Ölfeuerung versehen. Hervorzuheben ist das Bestreben, das Gewicht des Laufwerkes dadurch zu verringern, daß dafür Spezialstahle größerer Festigkeit verwendet werden. Die hierdurch erzielte Gewichtsersparnis wird in der Regel zur Erhöhung der Heizfläche ausgenutzt. Bemerkenswert ist die Zunahme der Zahl der Lokomotiven mit fünf gekuppelten Achsen. Diese Lokomotiven werden selbst für Gleisbögen von 85 m Halbmesser durchweg mit Flanschenrädern ausgeführt mit verschiebbarer Vorderachse und Kugelgelenken in den Kuppelstangen. Es ist jetzt beabsichtigt, eine Lokomotive mit sechs gekuppelten Achsen zu bauen, bei der die beiden äußeren Achsen verschiebbar sind, um auf diese Weise mit einem einzigen Zylinderpaar Zugkräfte von 45 t zu entwickeln. Die größte im Jahre 1915 bestellte Lokomotive der Bauart Mallet hat eine Zugkraft von 41 t.

Rechtspflege.

— **Haftung der Bahn für ein Verschulden der Post bei Zustellung des Avises.** Urteil des Österreichischen Obersten Gerichtshofes. Das Avis über eine angekommene Sendung war von der Empfangsstation der Post zur Zustellung an den Empfänger übergeben worden und richtig bei dem Postamt, das nach seinem Bezirk die Zustellung zu besorgen gehabt hätte, angelangt. Auf Grund des mit einer Empfangsbestätigung versehenen Avises hat die Eisenbahn sodann das Gut dem Überbringer dieser Benachrichtigung ausgefolgt. Dieser Überbringer war jedoch weder der Empfänger der Sendung noch ein Angestellter oder sonst zur Empfangnahme Beauftragter der im Frachtbrief angegebenen Adressatin. Das hatte zur Folge, daß diese die an sie aufgegebene Sendung nicht erhielt. Sie verlangte darauf von der Eisenbahn den Ersatz des ihr entstandenen Schadens. Das erstinstanzliche Gericht wies die Klage ab, das Berufungsgericht dagegen gab ihr statt. Der hiergegen von dem Beklagten eingelegte Rekurs ist vom Obersten Gerichtshof zurückgewiesen worden.

Aus den Gründen: „Daraus, daß die Eisenbahn die Benachrichtigung mittels einfachen Briefes vornehmen darf und daß die Post für die Zustellung einfacher Briefe keine besondere Haftung trägt, kann zugunsten des Beklagten nichts abgeleitet werden. Das Gesetz hat den Frachtführer unter strengere Haftung gestellt als die Post und wenn sich die Eisenbahn bei Ausführung des Transportes — wozu auch die Benachrichtigung gehört — der Post bedient, tritt die Haftungsvorschrift ein, welche der § 5 E.-B.-R. enthält. Schließlich erscheint auch die bezogene Bestimmung des § 79 (3) a. E.-B.-R. nicht geeignet, die Haftung der Eisenbahn in diesem Falle auszuschließen. Die Anordnung, daß bei Zustellung durch die Post diese „als bewirkt gelte vier Stunden nach der Aufgabe", läßt die Folgerung nicht zu, daß im Falle der Zustellung durch die Post das Unterbleiben der Benachrichtigung des Empfängers rechtlich bedeutungslos sei, da die Benachrichtigung in jeder Beziehung binnen vier Stunden nach der Aufgabe als bewirkt angesehen werden müsse. Der § 79 (3) ist vielmehr so zu verstehen, daß durch ihn lediglich der Zeitpunkt der wirksamen Benachrichtigung festgelegt ist. Wenn also die Benachrichtigung an den Empfänger tatsächlich erfolgt ist, so gilt sie vermöge dieser Vorschrift vier Stunden nach der Aufgabe als vollzogen, obgleich sie in Wahrheit dem Empfänger früher oder später zugekommen ist. Hiernach bestimmen sich für die Abwicklung des Frachtgeschäftes maßgebende Umstände, insbesondere die Frage der Einhaltung der Lieferfrist nach § 75 (5), da die Frist als gewahrt gilt, „wenn vor ihrem Ablaufe der Empfänger von der Ankunft benachrichtigt ist" und hierbei § 79 (3) bezogen erscheint; ebenso die Frage nach der Frist für die Abnahme der nicht zugerollten Güter, da auch diese nach § 80 (1) „mit der Benachrichtigung" beginnt. In Ansehung von Fragen dieser Art wollte das Betriebsreglement der Umständlichkeit und der Unsicherheit einer jedesmaligen Prüfung des genauen Zeitpunktes, an welchem die Benachrichtigung dem Empfänger zugestellt worden ist, entgehen; vielleicht eben deshalb, weil es die Zustellung mittels einfachen Briefes gestattet und bei diesen Postbeförderungen eine sichere Kontrolle nicht leicht geführt werden kann.

Aber es ist nicht anzunehmen, daß durch § 79 (3) a. a. a. O. eine Fiktion in dem Sinne aufgestellt werden wollte, daß jede Nichtzustellung als Zustellung zu gelten hat, wenn nur vier Stunden nach der Aufgabe des Benachrichtigungsschreibens bei der Post verlaufen sind. Deshalb darf die Eisenbahn ungeachtet dieser Vorschrift in Anspruch genommen werden, wenn schuldhafterweise die Benachrichtigung des Empfängers unterblieben ist. Es kann darauf verwiesen werden, daß ein ähnliches Verhältnis zwischen den Bestimmungen des Art. 321 und 319 HGB. besteht. Der Abschluß eines Vertrages wird vom Handelsgesetzbuche zurückgezogen auf den Zeitpunkt, in welchem die Erklärung der Annahme des Oblaten behufs der Absendung abgegeben worden ist; aber ob es zu diesem Abschluß tatsächlich kommen wird, bleibt in diesem Zeitpunkte noch ungewiß, weil für den Abschluß das rechtzeitige Einlangen der Annahmeerklärung beim Offerenten maßgebend ist. Wenn die Annahmeerklärung beim Offerenten zu spät anlangt, kommt es nicht zum Vertragsabschluß und es verliert der sonst maßgebende Zeitpunkt der Abgabe der Annahmeerklärung jede Bedeutung. In gleichem Sinne verliert der Ablauf von vier Stunden seit der Aufgabe der Benachrichtigung jede rechtliche Bedeutung, wenn es zu einer Benachrichtigung überhaupt nicht gekommen ist." W.

Mitteilung der Schriftleitung.

Zu dem Aufsatz „Eisenbahnanschlüsse und Anschlußbahnhöfe" in den Nrn. 79 und 80 dieser Zeitung, der der Besprechung und Inhaltsangabe einer von Herrn Ministerialdirektor Exzellenz Dr. Schroeder verfaßten Arbeit mit der gleichen Überschrift gewidmet ist, tragen wir nach, daß diese Arbeit in Nr. 9/10 der Verkehrstechnischen Woche vom 25. März d. J. zuerst veröffentlicht ist.

Amtliche Mitteilungen der Geschäftsführenden Verwaltung.

Rundschreiben der Geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. II 58 vom 6.Oktober d. J. an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Herausgabe eines Merkblattes für Bezeichnung der im Eisenbahnwesen vorwiegend gebrauchten Federn (abgesandt am 13. Oktober d. J.)

Nr. II 59 vom 10. Oktober 1916 an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend das Radstandsverzeichnis (abgesandt am 15. Oktober d. J.).

Nr. III 149 vom 16. Oktober d. J. an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Schriftliche Abstimmung über einen Antrag auf Abänderung der Fußnote zu § 10 des VWÜ. (abgesandt am 17. Oktober 1916).

Nr. III 172 vom 14. Oktober d. J. an die Vereinsverwaltungen, die im III. Vierteljahr 1916 zahlpflichtige Bekanntmachungen in der Vereinszeitung erlassen haben, betreffend Kosten für Bekanntmachungen in der Vereinszeitung.

Nr. III 173 vom 12. Oktober 1916 an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Nachtrag I zum VWÜ. (abgesandt am 14. Oktober 1916).

Nr. V 89 vom 2. Oktober 1916 an sämtliche Vereinsverwaltungen und die vereinsfremden Bahnen, die Drucksachen des Vereins bezogen haben, betreffend Kosten für gelieferte Drucksachen (abgesandt am 14. Oktober d. J.)

Nr. V 195 vom 10. Oktober 1916 an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend die Sammlung von Vereinskilometerzeigern (abgesandt am 13. Oktober 1916).

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Eröffnung von Strecken.

Bayerisch-Württembergischer Güterverkehr.

Voraussichtlich im Oktober oder November 1916 wird die Reststrecke Dürmentingen-Riedlingen der schmalspurigen Nebenbahn Schussenried-Riedlingen und gegen Ende 1916 die vollspurige Nebenbahn Ludwigsburg-Markgröningen dem Betrieb übergeben werden.

Näheres bei den Dienststellen und in unserem Verkehrsanzeiger.

München, 23. Oktober 1916. (1363)
Tarifamt der k. bayer. St.-E.-B r. d. Rh.

2. Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Vom 1. November 1916 an wird regelmäßiger Milchverkehr auf dem Personenhaltepunkt **Großwaltersdorf** zugelassen. Wegen der Frachtberechnung wird auf unsern Verkehrsanzeiger verwiesen, auch geben die Stationen Auskunft.

Dresden, am 26. Oktober 1916. (1372)
Kgl. Gen.-Dir. d. Sächs. Staatseisenb.

3. Verkehrswiederaufnahme.

Verkehrswiederaufnahme.

Der Fährbetrieb zwischen Kopenhagen Freihafen und Malmö ist seit 21. d. M. wieder regelmäßig.

Kopenhagen, 23. Oktober 1916. (1371)
Die Generaldirektion der dänischen Staatsbahnen.

4. Güterverkehr.

Tfv. 1103. Oberschlesisch-Sächsischer Kohlenverkehr.

Auf Seite 15 ist der Frachtsatz von Versandstation Nr. 65 (Emmagrube) nach Freiberg (Sa.) Ost [früher Freiberg (Sa.) Schachtbfs] von 1147 auf 1047 ₰ für 1000 kg zu berichtigen.

Kattowitz, den 23. Oktober 1916. (1364)
Königl. Eisenbahndirektion Kattowitz, namens der beteiligten Verwaltungen.

Tfv. 566. Güterverkehr zwischen den deutschen Militäreisenbahnen des östlichen Kriegsschauplatzes und deutschen Eisenbahnen.

Im Ausnahmetarif für Holz sind folgende Berichtigungen vorzunehmen:

Seite 17. Die Station Beuthen (Oberschles.) ob. Bf. ist zur Kennzeichnung als Grubenholzempfangsstation zu unterstreichen und mit dem Zeichen † zu versehen. Am Fuß der Seite ist die Anmerkung aufzunehmen:

†) Die Entfernungen und Frachtsätze gelten nicht für folgendes Grubenholz: Rundholz von mehr als 20 bis 30 cm Zopfstärke (am dünnen Ende ohne Rinde gemessen) und bis zu 5 m Länge.

Seite 23 und 24. Bei Gossentin und Hammermühle ist in Spalte 2 die Bezeichnung Kbg in Dz zu ändern.

Seite 36. Die Station Zaborze ist zur Kennzeichnung als Grubenholzempfangsstation zu unterstreichen.

Erfurt, den 20. Oktober 1916. (1365)
Königliche Eisenbahndirektion.

Ausnahmetarif für die eilgutmäßige Beförderung von nasser Bierhefe usw. — Tfv. 2 III h. —

Mit Gültigkeit vom 26. Oktober 1916 ist im Warenverzeichnis nachzutragen: „C. Bucheckern in Stückgut- und Wagenladungssendungen.“ Diese Erweiterung gilt zunächst noch nicht auf den Strecken der bayerischen Staatseisenbahnen (pfälzisches Netz). Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbureau, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 24. Oktober 1916. (1367)
Königliche Eisenbahndirektion.

Staats- und Privatbahn-Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. November 1916 wird im Verkehr zwischen Below und Berlin Nordbahnhof neben der bestehenden Entfernung eine weitere Entfernung von 189 km eingeführt, die nur für Eilgut mit der Frachtbriefvorschrift „über Neustrelitz“ gilt.

Berlin, den 23. Oktober 1916. (1366)
Königliche Eisenbahndirektion.

Ausnahmetarife 2 I e für tierische und pflanzliche Fette und Öle usw., 2 III i für Knochen usw., 2 x für Johannisbrot usw.

Mit dem 1. Januar 1917 scheidet aus dem Ausnahmetarif 2 I e Degras aller Art aus. Das Warenverzeichnis des Ausnahmetarifs 2 III i erhält gleichzeitig folgende einschränkende Fassung: „Knochen, Knochengrieß und Knochenschrot, gereinigt und nicht gereinigt, auch nicht entleimt oder nicht entfettet, zu Futter- und Düngezwecken oder zur Entleimung oder Entfettung im Inlande.“ Der Ausnahmetarif 2 x erhält unter b des Warenverzeichnisses vom 1. November 1916 ab folgende Fassung:

Manioka oder Maniokaknollen (Kassawawurzeln), getrocknet, Rückstände der Stärkegewinnung aus Maniokaknollen	auch in Scheiben geschnitten oder gemahlen, zu Futterzwecken.

Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbureau, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 25. Oktober 1916. (1373)
Königliche Eisenbahndirektion.

Ost-Mitteldeutsch-Sächsischer Verkehr, Heft 1 und 2.

Mit Gültigkeit vom 1. November 1916 werden die Stationen Groß Teschendorf und Riesenkirch in den Tarif einbezogen. Außerdem wird das Warenverzeichnis des Ausnahmetarifs 2 (Rohstofftarif) geändert. Nähere Auskunft erteilen die beteiligten Güterabfertigungen.

Berlin/Wien, 26. Oktober 1916. (1375)
Königliche Eisenbahndirektion —
K. K. Österreichische Staatsbahnen,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Ausnahmetarif 6 für Steinkohlen usw. vom Ruhrgebiet usw. nach Staats- und Privatbahnstationen.

Vom 1. November 1916 ab wird die Fracht für Steinkohlen usw. nach den Stationen der Eisenbahn-Gesellschaft Altona-Kaltenkirchen-Neumünster sowie der Elmshorn-Barmstedt-Oldesloer Eisenbahn nach den Entfernungen des Staats- und Privatbahngütertarifs und den Sätzen des Ausnahmetarifs 2 (Rohstofftarifs) berechnet. Es treten daher vom genannten Tage ab in Abteilung A des Tarifs die Frachtsätze für die Stationen Alveslohe, Bad Bramstedt, Barmstedt, Blumendorf, Bönningstedt, Eidelstedt Ost, Ellerau, Grabau, Hasloh, Henstedt-Kisdorf, Kaltenkirchen (Holst.), Langeln, Lentföhrden, Nahe, Nützen, Quickborn, Schnelsen, Sparrieshoop, Stellingen, Sülfeld, Ulzburg, Voßloch und Wackendorf-Götzberg außer Kraft und sind diese Stationen nebst den Frachtsätzen auf den Seiten 8—88 des Tarifs zu streichen.

Ferner werden mit Gültigkeit vom 1. November 1916 die Stationen Boostedt, Großenaspe, Neumünster Süd und Wiemersdorf der Eisenbahn-Gesellschaft Altona-Kaltenkirchen-Neumünster als Empfangsstationen in die Abteilung B des Tarifs aufgenommen und die Frachtsätze der Station Bad Bramstedt geändert. Nähere Auskunft erteilen die beteiligten Güterabfertigungen.

Essen, den 19. Oktober 1916. (1368)
Königliche Eisenbahndirektion.

Ausnahmetarife 2 p für Abfall-Salpetersäure, 2 I l für Kakao aller Art, Baumwolle usw., 2 I u für Zucker, zu Futterzwecken bestimmt, 2 II d für Blumenkohl, bei Aufgabe als Frachtgut, 2 II l für Kalichlorat (chlorsaures Kali), 2 II o für Rohzucker zu Brennereizwecken, 2 III a für Rohzucker, zu Futterzwecken vergällt (Viehzucker).

Mit dem 31. Dezember 1916 treten die Ausnahmetarife außer Kraft. Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbureau, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 25. Oktober 1916. (1374)
Königliche Eisenbahndirektion.

Ausnahmetarif für Magermilch, Molke und Buttermilch. — Tfv. 2 II m.

Mit Gültigkeit vom 30. Oktober 1916 wird der Bahnhof Herne als Empfangsstation unter Abschnitt b des Geltungsbereichs aufgenommen. Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbureau, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 24. Oktober 1916. (1369)
Königliche Eisenbahndirektion.

Badisch-Württembergischer Güterverkehr.

Auf den Zeitpunkt der demnächst stattfindenden Eröffnung der Restteilstrecke Dürmentingen-Riedlingen der schmalspurigen Nebenbahn Schussenried-Riedlingen werden die an der Neubaustrecke liegenden Stationen Hailtingen und Unlingen Ort in den Tarif einbezogen. Außerdem werden die Entfernungen und Frachtsätze der bereits im Betriebe befindlichen Stationen dieser Nebenbahn auf den gleichen Zeitpunkt geändert. Sodann werden auf den Zeitpunkt der voraussichtlich Ende dieses Jahres zu eröffnenden vollspurigen Nebenbahn Ludwigsburg-Markgröningen die an dieser Neubaustrecke liegenden Stationen Markgröningen und Möglingen bei Ludwigsburg ebenfalls in den Tarif einbezogen. Näheres ist aus unserem Tarifanzeiger zu entnehmen. Der Zeitpunkt der Eröffnung der beiden Nebenbahnen wird noch besonders bekanntgegeben.

Karlsruhe, den 23. Oktober 1916. (1370)
Gr. Generaldirektion der Staatseisenbahnen.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Eisenbahndirektions-Präsident a. D. v. Mühlenfels in Berlin.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nummer 86. 1. November 1916. LVI. Jahrgang.

Inhalt:

Preiserteilung.

Eisenbahnfragen in den Vereinigten Staaten von Amerika.

Die sächsischen Staatseisenbahnen im Jahre 1915.

Nachrichten.

Deutschland: Sprachreinigung im Eisenbahnwesen. — Einschränkung des Personenzugverkehrs auf den preußisch-hessischen Staatsbahnen. — Anstellung oder Beförderung dem Heeresdienste überwiesener vermißter Bediensteter. — Ein neues Schlafwagenpaar. — Zschipkau-Finsterwalder Eisenbahn und Nebenbahn Sallgast-Lauchhammer. — Neuregelung des Verkehrs mit dem Oberelsaß. — Bargeldloser Zahlungsverkehr. — Elektrizitäts- und Kohlenmonopol in Sachsen. — Geheimer Oberbaurat Ranafier. —

Österreich: Herstellung einer Straßenunterführung. — Die Donaukonferenz. — Die Petroleumausbeute im Boryslawer Revier. — Der Absatz der Eisenwerke.

Ungarn: Verkehr mit Dalmatien. — Eröffnung der Militärbahn Batajnica-Boljevci für den allgemeinen Verkehr.

Rumänien: Konstantza. — Die Donaubrücke bei Cernavoda. — Beute auf den eroberten Eisenbahnlinien. — Bukarest wird schon geräumt?

Übrige europäische Länder: Dampffährenverkehr von Schweden nach England. — Verkehrs- und Tarifvorschriften. — Elektrisch betriebene Linien der französischen Südbahn. — Der Kanaltunnel. — Die Verkehrsnot in Frankreich. — Neuordnung des bahnärztlichen Dienstes in der Schweiz. — Eine Verstaatlichung der Eisenbahnen in England? — Verkehrsausschuß der englischen Eisenbahnen. — Zuviel Asche in der Donezkohle.

Fremde Erdteile: Die amerikanische Eisenbahn-Anleihe für China. — Vom internationalen Schienenmarkt. — Betriebsergebnisse des Panamakanals.

Bücherschau.

Amtliche Mitteilungen.

Amtliche Bekanntmachungen.

Preiserteilung.

Der Preisausschuß des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen hat von den auf unser Preisausschreiben vom Juli 1913*) eingegangenen Bewerbungen folgende mit einem Preise bedacht:

1. Schwellenstopfmaschine, Regierungsbaumeister Hampke, Harburg . . . . . 5000 ℳ
2. elektrisch betriebene Rollbahn zur Stückgut-Umladung auf Umladeschuppen, Oberregierungsrat Lüttke und Regierungs- und Baurat Stieler, Frankfurt a. M. . . . . 3000 ℳ
3. Versuche an einer Naßdampfzwillingschnellzuglokomotive (schriftstellerische Arbeit), Staatsbahnrat Dr. Sanzin, Wien . . . . . 3000 ℳ
4. Anordnung der Bahnhöfe, II. Abt., Große Personenbahnhöfe und Bahnhofsanlagen, Abstellbahnhöfe, Eilgut- und Postanlagen, Regeln für die Anordnung der Gleise und Weichen (schriftstellerische Arbeit), Professor Dr.-Ing. Oder, Danzig-Langfuhr . . . . . 3000 ℳ
5. Glühofen mit Ölfeuerung zum Anwärmen verbogener Puffer, Oberwerkführer Ziegler, Neuaubing . . . . . 2000 ℳ
6. Verfahren, ausgeschlagene Laschen mit neuen Anlageflächen zu versehen, Geheimer Baurat Wegner, Breslau . . . . . 2000 ℳ
7. Verfahren, beschädigte Schraubenkupplungen wiederherzustellen, Regierungs- und Baurat Engelbrecht, Hannover-Leinhausen . . . 2000 ℳ
8. Drehkran für Selbstgreiferbetrieb, Bekohlungsanlage, Kohlenschüttanlage, Sandtrockenanlage und Sandtrockenofen, Regierungs- und Baurat Borghaus, Duisburg . . . . . 2000 ℳ
9. Schienenstoßverbindung mit excentrischen Laschenschrauben in doppelten Kreuzungsweichen, Oberingenieur Grimme, Bochum (Westfalen) . . . 1500 ℳ
10. Die Eisenbahnpolitik des Fürsten Bismarck (schriftstellerische Arbeit), Wirkl. Geheimer Rat, Professor Dr. von der Leyen, Berlin . 1500 ℳ

*) Vergleiche Nr. 53, S. 853, Jahrg. 1913 d. Ztg.

Berlin, im Oktober 1916.

Die Geschäftsführende Verwaltung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Eisenbahnfragen in den Vereinigten Staaten von Amerika.

Der schnöde, völkerrechtswidrige Postraub, mit dem unsere Hauptfeinde jenseits des Ärmelkanals nicht nur ihre Feinde, sondern die Gesamtheit der neutralen Staaten seit etwa dem Frühjahr dieses Jahres beglücken, hat u. a. auch die Folge gehabt, daß Briefe und Drucksachen aus den Vereinigten Staaten nur ganz selten ihr Ziel in Deutschland erreichen. Die meisten Postsäcke werden den neutralen Schiffen abgenommen und ins Meer geworfen. Nur wenige werden unter dem Vorwand der Zensur untersucht und hie und da weiter gegeben. Man will damit den Anschein erwecken, als ob man sich auf die Zensur beschränke und Briefe und Drucksachen nicht ohne weiteres vernichte. Über den Bubenstreich — einen der niederträchtigsten, den diese „Gentlemen" sich ausgedacht haben — den Inhalt der zensurierten Briefe zu Zwecken des unlauteren Wettbewerbs nicht nur gegen ihre Feinde, sondern auch gegen ihre neutralen Freunde zu verwerten, will ich mich nicht weiter äußern.

Seit April d. J. habe ich infolgedessen die mir sonst regelmäßig zugehenden Veröffentlichungen von Behörden usw. überhaupt nicht, Zeitschriften und Briefe aus den Vereinigten Staaten nur ganz selten erhalten. Eine regelmäßige Berichterstattung über die dortigen, immerhin beachtenswerten Vorgänge auf dem Eisenbahngebiet ist dadurch unmöglich geworden. Der Zufall wollte es, daß mir vor kurzem zwei Hefte von zwei Zeitschriften, das eine von Anfang August, das andere von Anfang September d. J., zugingen, die wichtige Mitteilungen über den Fortgang der Begebenheiten enthalten, deren Beginn ich in den Nummern 14 und 21 (16. Februar und 11. März 1916) dieser Zeitung dargestellt habe.

I.

Die Leser erinnern sich, daß der frühere Professor und jetzige Präsident der Vereinigten Staaten, Herr Woodrow Wilson, der in seinen Ansichten und seiner Tätigkeit in Eisenbahnsachen hin- und herschwankt wie ein dünnes Rohr, je nachdem er von der einen oder der andern Seite beeinflußt wird, in seiner Botschaft vom 7. Dezember 1915 den Kongreß ersucht hatte, ihm aus der durch sein zweideutiges Verhalten entstandenen Verlegenheit zu helfen durch Einsetzung eines besonderen Ausschusses zur umfassenden Untersuchung der Eisenbahnfragen. Der Gedanke wurde von seiner Partei ziemlich kühl aufgenommen. Die Eisenbahnen hatten von Anfang an wenig Freude daran, sich einmal wieder verhören zu lassen. Andererseits wußten sie ebenso gut, wie wir das aus der Geschichte der Eisenbahnen wissen, daß bei solchen Untersuchungen in der Regel herzlich wenig herauskommt. Die tapferen Reden und die mutigen Beschlüsse solcher Ausschüsse haben nur selten eine Wirkung auf den Gesetzgeber, sie sind allenfalls für wissenschaftliche Zwecke zu verwerten. Die Wissenschaft wird aber von den amerikanischen Eisenbahnmagnaten über die Achsel angesehen. Die Eisenbahnen hielten es also nicht für der Mühe wert, den Vorschlag des Präsidenten ernstlich zu bekämpfen. Ihr Bestreben ging nur dahin, die Einsetzung des Ausschusses und seine Tätigkeit möglichst zu verzögern, wenn irgend angängig auf so lange, daß der jetzige Kongreß mit den Ergebnissen sich nicht mehr zu beschäftigen habe. Und das ist ihnen gelungen. Die Beratungen des Kongresses über den Vorschlag Wilsons haben sich bis Ende Juli hingezogen. Aus einem der mir zugegangenen Hefte ersehe ich, daß schließlich ein Antrag des Senators Newlands, eine allgemeine Untersuchung der Eisenbahnfrage (a general investigation of Railway problems) vorzunehmen, angenommen, und zu diesem Zwecke ein Ausschuß von 10 Parlamentariern (5 Mitgliedern des Senats und 5 Mitgliedern des Abgeordnetenhauses) eingesetzt ist, der zunächst formlose Besprechungen über die Art der Vornahme der Untersuchung abgehalten hat. Das Abgeordnetenhaus hatte die sofortige Vornahme der Untersuchung gewünscht, der Senat hat ihre Verschiebung bis nach den Novemberwahlen (d. i. der Präsidentenwahl) gefordert. Der Kongreß verlangt einen Bericht bis spätestens am 8. Januar 1917, aber, so heißt es in meiner Quelle, „niemand erwartet in Wirklichkeit, daß der Ausschuß seine Arbeit so früh abschließen kann".

Unterdes hat auch der Gegenkandidat des Herrn Wilson, der Republikaner Hughes, sich in einer Kundgebung an seine, die republikanische, Partei, über die Eisenbahnfrage geäußert. Der wesentliche Inhalt dieser Kundgebung lautet: „Wir müssen unser Transportwesen auf einen festen Fuß stellen. Unsere Gesetzgebung muß so gestaltet sein, daß die öffentlichen Interessen in vollem Umfang geschützt werden ohne Beeinträchtigung der weiteren Entwickelung und Ausbreitung der Beförderungsmittel. Unser jetziges System ist roh und ungleichmäßig. Bei den bevorstehenden ernsten wirtschaftlichen Kämpfen und bei den berechtigten Bestrebungen auf Förderung unserer Industrie und auf Ausdehnung unseres Verkehrs — d. h. unseres Auslandsverkehrs — müssen wir eine möglichst wirksame Organisation fordern, ebenso wirksam wie in anderen Staaten. Unnötige Verschwendung darf ebenso wenig stattfinden, wie willkürliche Hemmung des Verkehrs. Ich habe beschlossen, alle monopolistischen Kniffe mit Stumpf und Stiel auszurotten, das ist aber möglich ohne Unterdrückung des Unternehmungsgeistes und ohne Einschränkung berechtigter Tätigkeit." Man sieht, Herr Hughes will es mit niemand verderben. An Unklarheit und Verschwommenheit läßt dieses Programm wirklich nichts zu wünschen übrig.

II.

Wichtiger als diese Vorgänge sind die Streitigkeiten zwischen den Eisenbahnen und ihren Arbeitern, die sich durch die ersten acht Monate dieses Jahres hingezogen haben und durch ein Gesetz vom 2. September d. J. einstweilen in der Hauptsache beigelegt sind. In meiner früheren Abhandlung hatte ich schon mitgeteilt, daß die Eisenbahnen in große Sorge waren über die schon im Januar auftauchenden Bestrebungen der Arbeiter auf allgemeine Einführung des Achtstundentags. Die Eisenbahnarbeiter wollten auch ihren Anteil haben an den mit den Munitionstransporten verbundenen glänzenden, immer steigenden Einnahmen der Eisenbahnen. Sie waren außerdem gereizt durch die hohen Löhne der Munitionsarbeiter. Die Eisenbahnen schätzten ihre mit Einführung des Achtstundentags verbundenen Mehrausgaben auf 95 000 000 $ jährlich. Sie hatten wenig Neigung, ihren Bediensteten dieses Opfer zu bringen, zumal infolge der Vermehrung der anderen Ausgaben ihre Reineinnahmen nicht entfernt so gestiegen waren wie die Roheinnahmen. Die Verhandlungen zwischen den Eisenbahnen und den Vertretern der verschiedenen Arbeitervereinigungen (Brüderschaften, brotherhood's nennt man sie in den Vereinigten Staaten) zogen sich hin und her, bis endlich im August d. J. die Arbeiter mit dem Generalstreik drohten und alle Vorbereitungen zu einem solchen trafen. Da bekam die Sache ein sehr ernstes Gesicht; denn ein Generalstreik war, besonders auch bei der Lage der allgemein wirtschaftlichen und politischen Verhältnisse den Eisenbahnen, dem Publikum und der Regierung äußerst unbequem. Die Vorgänge, die sich in den letzten Augusttagen zwischen den Eisenbahnern und den Arbeitern, den beiden Häusern des Kongresses und dem Präsidenten Wilson abspielten, müssen von dramatischer Spannung gewesen sein. Sie werden in einem der mir vorliegenden Hefte ausführlich geschildert.

Die allgemeine Lage hatte sich Mitte August so zugespitzt. Das gesamte Zugbegleitpersonal verlangte, daß als Grundlage ihrer Arbeitszeit der Achtstundentag an die Stelle des Zehnstundentags treten sollte, und daß sie für jede Überstunde über die acht Stunden den einundeinhalbfachen Stundenlohn erhiel

. Der Lohn für acht Stunden sollte derselbe sein, wie her für zehn Stunden. Die Eisenbahnen, die sich zuerst ganz lehnend verhalten hatten, erklärten sich schließlich bereit, die eitfrage dem ordentlichen, gesetzlich vorgesehenen Schiedsricht zur Entscheidung vorzulegen. Das wiesen die Arbeiterertreter schroff zurück. Sie drohten, daß der Generalstreik 4. September beginnen werde, im Fall die Eisenbahnen e Forderung bis dahin nicht voll bewilligten. Damit war je- gütliche Ausgleich versperrt. Denn die Gesetze gewährten ine Handhabe, um die Arbeiter zur Annahme des schiedshterlichen Austrags zu zwingen.

Da trat Präsident Wilson auf die Bühne. Er bot beiden Teiseine Vermittlung an, nicht, wie er sagte, als Schiedsrichter, ndern als der erste Sprecher der Nation, als wahrer Freund wohl der Eisenbahnen als ihrer Bediensteten, als Vertreter r 100 Millionen Einwohner der Vereinigten Staaten, Männer, auen und Kinder, die, wenn der Ausstand verwirklicht irde, schließlich die Zeche bezahlen müßten. Der Präsident pfing am 25. und 26. August Vertreter beider Parteien zu geren Besprechungen. Die Eisenbahnen zeigten sich zu eiterem Entgegenkommen bereit. Sie schlugen die Berufung es besonderen Schiedsgerichts vor, dessen Mitglieder twoder der Präsident Wilson oder das Bundesverkehrsamt zu nennen habe. Seinem Spruch sollten sich beide Parteien terwerfen. Die Eisenbahnen würden inzwischen vom 1. Sepnber ab eine besondere Rechnung führen über den Mehrbetrag, n die Bediensteten im Falle der Einführung des Achtstundenzs bezogen haben würden. Diesen Betrag wollten sie bei ner Bank hinterlegen und, wenn die schiedsrichterliche Entscheidung zu ihren Ungunsten ausfiel, den Bediensteten nachiglich auszahlen. Auch dieser Vermittlungsvorschlag wurde n den Arbeitervertretern verworfen. Sie würden, sagten einne, des Verrats gegenüber ihren Vollmachtgebern geziehen rden, wenn sie sich auf schiedsrichterliche Entscheidung erhaupt einließen. Die Arbeiter gaben nunmehr die letzten ordnungen für den Beginn des Generalstreiks, die Eisenhnen bereiteten die Maßnahmen vor, die zur Aufrechterhaltung s Verkehrs ihnen erforderlich erschienen.

Wilson hatte von Anfang an mehr auf Seiten der Arbeiter standen und sich zu Gunsten des Achtstundentags mit der ußgabe ausgesprochen, daß den Eisenbahnen auf andere Weise r Ausgleichung der finanziellen Ausfälle entgegengekommen ürde. Aber dieser Gedanke ließ sich nur in die Wirklichkeit rsetzen durch Erlaß eines neuen Gesetzes, und dazu bedurfte der Mitwirkung des Kongresses. An diesen wandte sich der räsident am 29. August mit einer Botschaft, die er persönh auf dem Kapitol in Washington vortrug. Mit beweglichen orten schilderte er darin die schrecklichen Folgen eines eneralstreiks für die Wohlfahrt des ganzen Landes. Die rderung eines Achtstundentages für das Zugpersonal erheine ihm nicht unbillig. Er habe sich auf anderen Gebieten s wirtschaftlichen Lebens bewährt als ein Mittel zur Erhalng der Gesundheit, der Leistungsfähigkeit, der Zufriedenheit d der weiteren Entwicklung der wirtschaftlichen Kräfte der beitenden Bevölkerung. Jedenfalls müsse ein Versuch mit eser Änderung der Arbeitszeit gemacht werden. Die Folgen r Maßregel wären dann durch einen kleinen, vom Kongreß nzusetzenden Ausschuß einige Zeit zu beobachten und dem Konreß darüber zu berichten. Nach den Erfahrungen während dieser robezeit könnten dann vom Kongreß Beschlüsse über eine endiltige Regelung dieser schwierigen Frage zur Zufriedenheit ler Teile gefaßt werden.

Die Eisenbahnen hätten seinem Vorschlag den hartnäckigsten iderstand entgegengesetzt, obgleich sie, wie er glaube, innerh überzeugt seien, daß sie den Achtstundentag doch einmal nführen müßten. Sie glaubten vor ihren Aktionären und vor m großen Publikum die Erhöhung ihrer Ausgaben nicht verntworten zu können. Sie würden sich fügen, wenn sie durch esetz zu der Maßnahme gezwungen würden.

Der Präsident schlägt hierauf den Erlaß eines Gesetzes vor, dessen genauen Inhalt er angibt. Bekanntlich kann in den Vereinigten Staaten die Regierung formulierte Gesetzentwürfe überhaupt nicht vorlegen, diese Befugnis steht allein den Mitgliedern des Kongresses zu, die in solchen Fällen mit der Regierung vertraulich Fühlung nehmen.

Beide Häuser des Kongresses haben nach kurzen Beratungen den von Mitgliedern der Mehrheitsparteien in Gesetzesform umgewandelten Vorschlägen des Präsidenten zugestimmt, und ein ihnen entsprechendes Gesetz ist am 2. September 1916 verkündet worden, der Generalstreik der Eisenbahnarbeiter ist am 4. September nicht eingetreten.

Der wesentliche Inhalt des Gesetzes vom 2. September 1916 — seinen Wortlaut kenne ich noch nicht — ist der folgende:

1. Das Bundesverkehrsamt wird vergrößert und seine Geschäftstätigkeit wird umgestaltet.
2. Der Achtstundentag bildet die gesetzliche Grundlage für die Löhnung und die Arbeitszeit der Eisenbahnbediensteten.
3. Es wird ein besonderer Ausschuß eingesetzt zur Beobachtung der Wirkungen des Achtstundentages auf die Betriebsführung der Eisenbahnen, auf die Eisenbahnen selbst und auf ihre Bediensteten.
4. Der Kongreß erklärt sich mit etwaigen Vorschlägen des Bundesverkehrsamts grundsätzlich einverstanden, die eine Erhöhung der Frachtsätze befürworten zum Ausgleich der Mehrausgaben, die den Eisenbahnen durch Einführung des Achtstundentages erwachsen.
5. Die Bundesgesetze über die Vermittlung, den Ausgleich und die schiedsrichterliche Entscheidung von Arbeiterstreitigkeiten werden dahin geändert, daß eine eingehende öffentliche Untersuchung stattfinden muß, bevor ein Ausstand oder eine Ausschließung von der Arbeit möglich ist.
6. Der Präsident wird ermächtigt, wenn es die Landesverteidigung erfordert, die Verwaltung und den Betrieb der für Zwecke der Landesverteidigung nötigen Eisenbahnen zu übernehmen und die dafür erforderlichen Beamten und Arbeiter anzustellen.

Der erste Punkt betrifft eine Frage, die auch sonst in den vergangenen Monaten im Kongreß erörtert ist. Ob inzwischen das Bundesverkehrsgesetz geändert worden ist, und wie die Novelle lautet, ist mir nicht bekannt. Der letzte Punkt ist wohl eine vorsorgliche Bestimmung für den Fall eines trotz des Gesetzes ausbrechenden Streiks. Nur die Punkte 2 bis 5 betreffen den Achtstundentag. Über die geplante Erhöhung der Eisenbahntarife (Punkt 4) ist in den mir zugegangenen Zeitschriften näheres nicht enthalten.

Es ist nur zu begreiflich, daß die Eisenbahngesellschaften wütend sind über den Präsidenten und den von ihm beeinflußten Kongreß. Dem Präsidenten wird Parteilichkeit zugunsten der Arbeiter vorgeworfen. Für die Folgen eines allgemeinen Ausstandes seien doch wahrhaftig nicht bloß die Eisenbahnen, sondern ebenso die Arbeiter verantwortlich. Und doch habe Herr Wilson und seine Presse immer nur die Eisenbahnen verwarnt, auf sie mit allen Mitteln losgeschlagen und im ganzen Lande die Vorstellung erweckt, als ob sie aus schnöder Geldgier nicht davor zurückschreckten, die Wohlfahrt von 100 Millionen Menschen schwer zu schädigen und das Land wehrlos zu machen. (Zerwürfnisse mit Mexiko, die damals noch beunruhigend wirkten.) Genau dieselben Vorhaltungen habe der Präsident den Arbeitern machen können und müssen. Denn diesen sei es nicht sowohl um eine Verkürzung der Arbeitszeit, als vielmehr um eine Erhöhung ihrer Einnahmen zu tun. Gerade das Zugbegleitpersonal sei aber von allen Bediensteten am besten bezahlt. Den Kongreß treffe der schwere Vorwurf, daß er ein so wichtiges Gesetz sozusagen im Handumdrehen ohne Untersuchung, ohne Vorberatung genehmigt habe. So etwas sei nie dagewesen.

Ich vermeide es schon weil mir weitere tatsächliche Unterlagen fehlen, diese Vorgänge kritisch zu beleuchten. Nur soviel möchte ich bemerken: Daß Herr Wilson plötzlich sein Herz für die Arbeiter entdeckt hat, nachdem es während seiner Prä-

sidentschaft bisher nur für die Unternehmer schlug, liegt wohl daran, daß die Wahlen bevorstehen. Die Stimmen, die die Arbeiter abgeben können, sind sehr viel zahlreicher, als die der Eisenbahnverwaltungen und ihres Anhangs; und ein paar Mal hunderttausend Stimmen mehr (im Jahre 1913 betrug die Zahl der Eisenbahnbeamten und -arbeiter der Vereinigten Staaten rund 1 800 000) sind nicht zu verachten bei den immerhin unsicheren Aussichten der Wiederwahl.

Nach den kurzen Mitteilungen der hiesigen Presse hat das Gesetz vom 2. September d. J. insofern v o l l e n Erfolg nicht gehabt, als gleichwohl vereinzelte Ausstände bei den Eisenbahnen vorgekommen sind. Aber auch die Eisenbahnen haben sich nicht dabei beruhigt. Nach der Verfassung der Vereinten Staaten kann das verfassungsmäßige Zustandekommen eines jeden Bundesgesetzes vor dem Richter angefochten werden. Die Eisenbahnen haben nun bei dem Obersten Bundesgericht gegen die Verfassungsmäßigkeit des Gesetzes vom 2. September Berufung eingelegt mit der Begründung, daß der Kongreß überhaupt nicht zum Erlaß eines solchen Gesetzes zuständig gewesen sei, und dem Antrag, das Gesetz als verfassungswidrig sofort außer Kraft zu setzen. Von der Entscheidung dieses Gerichts wird es zunächst abhängen, ob der Achtstundentag der Eisenbahner eine dauernde Einrichtung in den Vereinigten Staaten bleibt.

A. v. d e r L e y e n.

Die sächsischen Staatseisenbahnen im Jahre 1915.

Dem umfangreichen statistischen Berichte über den Betrieb der sächsischen Staatseisenbahnen auf das Jahr 1915, der soeben im Druck erschienen ist, entnehmen wir folgende wichtigere Einzelheiten.

Die B e t r i e b s l ä n g e der sächsischen Staatseisenbahnen (einschließlich der an den Landesgrenzen gelegenen gepachteten und ausschließlich der verpachteten Teilstrecken) umfaßte am Jahresschluß 1915 3378.96 km (gegen 3378.04 km im Vorjahre). Hierzu kommt noch die von der sächsischen Staatseisenbahnverwaltung betriebene Privateisenbahn Mittweida - Dreiwerden-Ringethal mit 10.53 km. Von den genannten 3378.96 km liegen 377.57 km. außerhalb des Königreichs Sachsen (Preußen, Bayern, Sachsen-Weimar, Sachsen-Altenburg, Reuß ä. L., Reuß j. L. und Österreich). Die Betriebslänge besteht aus 1036.40 km = 30.67 % zwei- und mehrgleisige sowie 804.82 km = 23.82 % eingleisigen Hauptbahnen, 1026.59 km = 30.38% vollspurigen Nebenbahnen und 511.15 km. = 15.13% Schmalspurbahnen.

Im E i g e n t u m der sächsischen Staatseisenbahnverwaltung befinden sich 3348.87 km., und zwar 2837.72 km. Vollspurbahnen und 511.15 km Schmalspurbahnen. Außerdem ist der sächsische Staat noch im Besitz von 28.27 km elektrisch betriebener Straßenbahnen. Es sind dies die von Dresden, Stadtgrenze, nach Kötzschenbroda, Coßmannsdorf, Cossebaude und Klotzsche sowie von Bühlau nach Weißig gebauten Straßenbahnlinien und eine elektrisch betriebene Güterzuführungsanlage in Deuben.

Das unter sächsischer Staatsverwaltung stehende Eisenbahnnetz zählte Ende 1915: 55 Anschlußpunkte an fremde Bahnen und 204 Anschlußpunkte im eigenen Bahnbereiche.

Bis zum Schlusse des Berichtsjahres sind für den B a h n b a u im ganzen 1 302 066 595 ℳ, einschließlich 239 207 009 ℳ für Fahrzeuge, aufgewendet worden. Die Königliche Staatsregierung hat eine Anzahl Privatbahnen unter Berücksichtigung ihres Verkehrswertes teils über, teils unter ihrem Herstellungsaufwande käuflich erworben. Hierdurch verändert sich die für den Bahnbau verwendete Summe in das von der Königlichen Staatsregierung aufgewendete Anlagekapital von 1 246 738 089 ℳ, d. i. durchschnittlich auf 1 Kilometer Eigentumsbahn 372 286 M. gegen 367 576 ℳ im Vorjahre.

Im Bereiche des sächsischen Staatseisenbahnnetzes befinden sich 759 Bahnhöfe und 223 Haltepunkte. An baulichen Anlagen gibt es 121 Verwaltungsgebäude, 2316 Dienstwohngebäude für Beamte und Arbeiter, 878 Empfangsgebäude, 184 bedeckte Warteräume, 1562 Bahnsteige, 11 Wagenschuppen, 906 Güterschuppen, 194 Lokomotivschuppen, 86 Werkstattsgebäude, 217 Wasserstationen, 516 Wasserkräne, 346 Kohlenschuppen, 398 Feuerlösch- und Reinigungsgruben, 6755 Wirtschaftsgebäude, 253 Magazingebäude, 2 Holztränkanstalten, 6 Gasanstalten, 4 Elektrizitätswerke, 1268 besondere Abortgebäude, 2427 Stations- und Wirtschaftsbrunnen, 43 Schiebebühnen, 151 Lokomotiv- und 135 Wagendrehscheiben, sowie 18 Drehweichen. Weiter sind vorhanden 1563 Brücken, 193 Viadukte und 41 Tunnel.

Was die F a h r z e u g e anbelangt, so ist zu bemerken, daß am Ende des Berichtsjahres 1691 Lokomotiven vorhanden waren und zwar 1535 für vollspurige Bahnen und 156 für schmalspurige Bahnen. Davon sind in den Dienst gestellt worden in den Jahren 1862: 1, 1865: 1, 1866: 1, 1868: 8, 1869: 5, 1870: 8, 1871: 20, 1872 39, 1873: 45, 1874: 63, 1875: 32 usw. Das durchschnittliche Alter der Lokomotiven beträgt 20.2 Jahre. Zu diesen Maschinen gab es 1024 Tender. Triebwagen besitzt die sächsische Staatseisenbahnverwaltung 2 Stück, Personenwagen 1764 Stück einschließlich 578 Stück für schmalspurige Bahnen. In den Personenwagen konnten 246 509 Personen Platz finden und zwar 2412 in der 1. Klasse, 22 187 in der 2. Klasse, 124 798 in der 3. Klasse und 97 112 in der 4. Klasse. Gepäck- und Güterwagen hatte die sächsische Staatsbahn 47 050 Stück zur Verfügung. Sie verteilten sich mit 43 676 Stück auf die Vollspur- und mit 3374 Stück auf die Schmalspurlinien. Gepäckwagen waren 815 Stück, bedeckte Güterwagen 16 484 Stück, offene Güterwagen 26 072 Stück und Reichspostwagen 264 Stück vorhanden. Das Ladegewicht der Gepäck- und Güterwagen betrug 597 437 t, d. i. auf eine Achse gerechnet 6.33 t. Die A n s c h a f f u n g s k o s t e n der am Ende des Betriebsjahres vorhandenen Fahrzeuge betragen 299 877 223 ℳ, und zwar für Lokomotiven nebst Tendern 99 070 813 ℳ, für Triebwagen 74 092 ℳ, für Personenwagen 65 176 829 ℳ sowie für Gepäck- und Güterwagen 135 555 487 ℳ.

Im verflossenen Jahre wurden 1 044 527 Züge befördert, d. von 906 648 auf vollspurigen Bahnen und 137 879 auf schmalspurigen Bahnen. Die durchschnittliche Stärke eines Zuges betrug 39 Achsen. Die Lokomotiven leisteten insgesamt 51 265 1[illegible] Kilometer, eine Lokomotive sonach durchschnittlich 30 597 km. Die Personenwagen leisteten an Achskilometern rund 391¼ Millionen, die Gepäckwagen 80 Millionen, die Güterwagen 695 Millionen und die Postwagen 31¾ Millionen, die sämtlichen Wagen rund 1198⅓ Millionen Achskilometer.

Für L o k o m o t i v f e u e r u n g wurden im vergangenen Jahre 12 306 037 ℳ (gegen 12 009 201 ℳ im Jahre 1914) verausgabt; Schmier- und Putzmaterial, Beleuchtung und Erwärmung usw. der Wagen erforderten eine Ausgabe von 1 083 468 ℳ (gegen 1 313 315 ℳ im Jahre 1914). Rund 14.6 Millionen Mark waren erforderlich für Unterhaltung, Erneuerung und Ergänzung der F a h r z e u g e und der m a s c h i n e l l e n A n l a g e n; davon entfallen 5.8 Millionen Mark für Unterhaltung usw. der Lokomotiven und Tender nebst Zubehör, 2.4 Millionen für Unterhaltung usw. der Personenwagen, 4.2 Millionen für Unterhaltung usw. der Gepäck- und Güterwagen und der Rest für Unterhaltung der maschinellen Anlagen, sowie auf Leistungen für Dritte usw.

Über den P e r s o n e n v e r k e h r, der während des ganzen Jahres unter den Wirkungen des Krieges stand, ist folgendes zu berichten: Im Jahre 1915 wurden 104 654 636 Personen (gegen 108 342 942 im Jahre 1914) befördert. Die 1. Wagenklasse wurde von 62 723 Reisenden, die 2. Wagenklasse von 3 987 076 Reisenden, die 3. Wagenklasse von 35 602 212 Reisenden und die 4. Wagenklases von 54 779 686 Reisenden benutzt. Militärpersonen wurden befördert 10 222 939 in 2. und 3. Wagenklases. Der Verkehr ergab eine Einnahme in der 1. Wagenklasse von rund 399 000 ℳ, in der 2. Wagenklasse eine solche von 5 138 000 ℳ, in der 3. Wagenklasse eine solche von 18 674 000 ℳ und in der 4. Wagenklasse eine solche von 19 109 000 ℳ. Für Militärfahrkarten wurde eine Einnahme von rund 6 979 000 ℳ erzielt. Die Einnahme aus dem Personenverkehr betrug demnach rund 50 299 000 ℳ (gegen 56 344 000 ℳ im Vorjahre). Die Einnahme für Gepäckfracht beträgt 1 265 000 ℳ (1 707 000 ℳ). Für Hundekarten wurden vereinnahmt 69 272 ℳ (74 423 ℳ). Die Gesamteinnahme aus dem Personen- und Gepäckverkehr (einschließlich der Einnahmen für Bahnsteigkarten) beträgt 52 165 777 ℳ (gegen 58 667 177 ℳ im Jahre 1914). Außerdem wurden im Jahre 1915 für Fahrkartenstempel 887 979 ℳ vereinnahmt (gegen 1 210 445 ℳ) im vorhergehenden Jahre. Im Durchschnitt wurden auf 1 Kilometer Bahnlänge 31 877 Personen (im Vorjahre 33 034 Personen) befördert, jede Personenwagenachse war durchschnittlich mit 6.35 (5.65) Personen besetzt.

Der stärkste Personenverkehr fiel mit 27 804 628 Personen auf die Monate Juli, August und September, sowie die höchste Einnahme mit 14 731 489 ℳ auf die gleichen Monate. Den schwächsten Verkehr mit 22 963 448 Personen und die niedrigste Einnahme mit 10 850 152 ℳ hatten die Monate Januar, Februar und März. In der Bedeutung der Stationen im Personenverkehre nach der Anzahl der abgereisten Personen steht der Dresdner Hauptbahnhof mit 6 290 604 Personen an erster und der Chemnitzer Hauptbahnhof mit 4 955 606 Personen an zweiter

elle; dann folgen die Stationen Leipzig Hbf. mit 3 056 263 rsonen, Dresden-Neustadt mit 2 755 722 Personen, Leipzig ayer. Bf. mit 2 222 152, Zwickau (Sa.) mit 2 062 497, Pirna mit 491 104, Plauen (Vogtl.) ob. Bf. mit 1 341 414, Niedersedlitz it 1 160 255, Dresden Wettiner Str. mit 1 121 884, Zittau mit 075 746, Bautzen mit 1 031 950, Chemnitz Süd mit 1 018 882 usw. Hervorzuheben ist noch, daß aus Anlaß des Krieges von der chsischen Staatseisenbahnverwaltung neben vielfachen Fahr-eisermäßigungen auch freie Beförderung in verschiedenen ällen gewährt worden ist, und zwar zum Zwecke rechtzeitiger inbringung der Ernte von 1914: an Staats- und Gemeinde-amte und -Bedienstete, sonstige freiwillige Helfer sowie an ndwirtschaftliche Berufsarbeiter; zur Rückkehr in die Heimat: i mittellose Flüchtlinge aus den Reichslanden und aus Ost-reußen; zur Rückkehr aus dem Auslande: an mittellose utsche Reichsangehörige und österreichisch-ungarische Staats-ngehörige; zur Rückkehr aus Deutschland: an arbeits- und ittellose österreichisch-ungarische Staatsangehörige; zur Be-rderung aus dem Grenzgebiete nach dem gewählten Aufents-te: an Familienangehörige von Beamten und Arbeitern der eichseisenbahnverwaltung; zur Rückkehr nach Russisch-Polen d Kurland: an hilfsbedürftige reichsdeutsche Flüchtlinge, die rdem dort ihren Wohnsitz hatten. Der Umfang dieser Be-rderung konnte nicht festgestellt werden.

Im Güterverkehr betrug im Jahre 1915 die beförderte st 34 609 850 t (im vorhergehenden Jahre 36 126 007 t), wovon f die Schmalspurbahnen 1 448 202 t (1 564 274 t) kamen. Der üterverkehr gliedert sich in drei Gruppen: Binnenverkehr, echselverkehr und Durchgangsverkehr. Ersterer umfaßte nd 14.8 Mill. Tonnen, der zweite 6.5 Mill. im Versand und 10.9 ill. im Empfang, der dritte steht mit 2,3 Mill. verzeichnet. ie Einnahmen aus dem Frachtenverkehr bezifferten sich auf 403 896 ℳ (gegen 101 517 768 ℳ im Jahre 1914). Frachtbriefe urden 13 749 057 im Versand und 13 253 758 im Empfang abge-rtigt. Der Frachturkundenstempel brachte im Jahre 1915 i Königreiche Sachsen eine Einnahme von 881 417 ℳ (gegen 7 535 ℳ im Vorjahre).

Zu bemerken ist hierbei, daß ebenso wie im Personenverkehre is Anlaß des Krieges auch im Güterverkehre neben umfang-ichen Frachtermäßigungen für eine große Zahl Güter in fast llen Tarifklassen auch frachtfreie Beförderungen gewährt rden sind. Letztere insbesondere für freiwillige oder iebesgaben an die durch den Krieg in Not geratene Bevölke-ng Ostpreußens, für die freiwillige Krankenpflege, an die riegs- und die in Feindesland zurückgehaltenen deutschen vilgefangenen und bei Heimsendung von Kleidungsstücken w. der auf dem Schlachtfelde gefallenen Heeresangehörigen; rner für Weihnachts- und Liebesgaben an die im Felde stehen-n Truppen bis zur zuständigen militärischen Abnahmestelle. Von der beförderten Gütermenge überhaupt wurden insgesamt nd 2 279 Millionen Tonnenkilometer zurückgelegt, eine ein-lne Tonne Gut hat durchschnittlich 66,19 km durchfahren. Für de beförderte Tonne Gut wurden im Durchschnitt 2.95 ℳ ucht eingenommen.

Was den Tierverkehr auf den sächsischen Staatseisenbahnen langt, so ist zu erwähnen, daß im Jahre 1915 zusammen 21 262 erde, 132 069 Stück Großvieh, 219 000 Stück Kleinvieh, sowie 564 Stück Groß- und Kleinvieh in Wagenladungen befördert rden.

Unter den 781 dem Güterverkehre dienenden Stationen nimmt r Bahnhof Zwickau hinsichtlich der Bedeutung des Verkehrs e erste Stelle ein; daselbst wurden 2 917 189 t im Versand und mpfang abgefertigt. Dann folgen Dresden-Altstadt Güter-fertigung und Hauptmarkthalle mit 1 531 122 t, Meuselwitz mit 193 913 t, Dresden-Neustadt mit Elbufer 1 411 048 t, Riesa mit bufer und Hafen mit 1 343 431 t, Ölsnitz (Erzg.) mit 1 244 632 t, rna bei Leipzig mit 1 100 357 t, Dresden König Albert-Hafen it 967 116 t, Chemnitz Hbf. mit 929 548 t, Plagwitz-Lindenau t 792 272 t, usw.

Über den Kohlenverkehr ist folgendes zu bemerken: i Jahre 1913 sind auf den unter sächsischer Staatsverwaltung ehenden Eisenbahnen 14 756 056 t (gegen 14 706 342 t im Vor-hre) befördert worden. Der Gesamtverkehr bestand aus 198 113 t Steinkohlen und 9 257 943 t Braunkohlen, darunter 208 862 t Briketts aus Deutschland. Gegen 1914 sind die Stein-hlen um 258 296 t zurückgegangen, die Braun-hlen dagegen haben um 308 010 t zugenommen. Von der Ge-mtmenge sind 11 312 050 t = 76,66 % auf den unter sächsi-her Staatsverwaltung stehenden Bahnen verblieben und 3 444 006 nnen = 23,34 % nach fremden Bahnen befördert worden. Von n beförderten Steinkohlen stammen aus Sachsen 3 427 709 t, s Schlesien 1 539 007 t, vom Rheinland und Westfalen 431 093 nnen, aus Böhmen 90 025 t und aus sonstigen Kohlengebieten 929 t, während von Braunkohlen 2 047 964 t aus Sachsen 568 996 t aus Sachsen-Altenburg 1 860 698 t aus Preußen üringen und Anhalt, sowie 2 780 285 t aus Böhmen Beför-rung fanden.

Was die finanziellen Ergebnisse anbelangt, so ist zu erwähnen, daß zu den Einnahmen aus dem Personen- und Gepäckverkehre von 49 667 776 ℳ und aus dem Güterverkehre von 102 228 967 ℳ noch folgende Summen treten: Für Überlassung von Bahnanlagen und für Leistungen zugunsten Dritter 5 400 237 ℳ, für Überlassung von Fahrzeugen 5 961 721 Mark, Erträge aus Veräußerungen 2 808 337 ℳ, sowie verschiedene Einnahmen 3 782 531 ℳ. Die Gesamteinnahme der Staatseisenbahnen im Jahre 1915 beträgt 169 849 571 ℳ (gegen 180 404 186 ℳ im Vorjahre). Hierbei ist zu bemerken, daß die Einnahmen im Personen-, Gepäck- und Güterverkehr nur einen Teil der Jahreserträgnisse darstellen. Die Einnahmen aus der Beförderung von Militär, Militärgepäck und Militärgut im Kriegsjahre 1915 waren zur Zeit des Rechnungsabschlusses noch nicht vollständig abgerechnet und bekannt; es fehlen danach etwa 5 818 000 ℳ. Die Gesamtausgabe der Staatseisenbahnen beläuft sich auf 137 635 178 ℳ (gegen 156 295 365 ℳ im Vorjahre). Unter den Ausgaben sind u. a. aufgeführt: rund 43 Millionen Mark Aufwand für Besoldungen usw. der Beamten, 24.9 Millionen Mark für Bezüge der diätarisch Besoldeten und Löhne der Arbeiter, 3 4 Millionen Mark Umzugskosten sowie andere Nebenbezüge, 13,7 Millionen Mark für Wohlfahrtszwecke, 18,1 Millionen Mark für Unterhaltung und Ergänzung der Ausstattungsgegenstände sowie für Beschaffung der Betriebsmaterialien, 15,5 Millionen Mark für Unterhaltung, Erneuerung und Ergänzung der baulichen Anlagen, 14,6 Millionen Mark für Unterhaltung, Erneuerung und Ergänzung der Fahrzeuge und der maschinellen Anlagen, 1,8 Millionen Mark für Benutzung fremder Bahnanlagen und für Dienstleistungen fremder Beamten, 1 Million Mark für Benutzung fremder Fahrzeuge sowie 1.3 Millionen Mark für verschiedene Ausgaben. Der Betriebsüberschuß der Staatseisenbahnen belief sich auf 32 2 Millionen Mark (gegen 24 1 Millionen Mark im Vorjahr). Das Anlagekapital verzinste sich im Jahre 1915 mit 2 600 %. Die Einnahmen der staatlichen Straßenbahnen sowie die Einnahmen aus der Beteiligung an nichtstaatlichen Straßenbahn- und ähnlichen Verkehrsunternehmungen beliefen sich im Jahre 1915 auf 1 081 758 ℳ (gegen 1 016 793 ℳ im Vorjahre), die Ausgaben betrugen 1 179 021 ℳ (gegen 1 001 106 ℳ im Vorjahre), der Zuschuß der Straßenbahnen beziffert sich demnach auf 97 262 ℳ (gegen 15 686 ℳ Überschuß im Vorjahre).

Der Kraftwagenverkehr brachte an Einnahmen 181 990 ℳ, während die Ausgaben sich auf 162 839 ℳ beliefen, der Überschuß betrug demnach 19 150 ℳ.

Unfälle. Die auf den sächsischen Staatseisenbahnen im Jahre 1915 vorgekommenen Unfälle beziffern sich auf 193 (gegen 208 im Vorjahre). Darunter befinden sich 36 Entgleisungen, 16 Zusammenstöße und 141 sonstige Unfälle. Von der Gesamtzahl aller Unfälle ereigneten sich 57 auf freier Bahn und 136 in Stationen.

Beim Eisenbahnbetriebe wurden im Jahre 1915 getötet: 44 Personen, und zwar 2 Reisende unverschuldet bei Zugunfällen, 1 bei sonstigen Betriebsunfällen, 6 Reisende infolge eigener Unvorsichtigkeit, 24 Bahnbeamte und Bahnarbeiter im Dienste, sowie 4 Beamte anderer Verwaltungszweige und 7 fremde Personen infolge eigener Unvorsichtigkeit beim Betreten der Bahn. Außerdem wurden infolge von Selbstmord 56 fremde Personen tödlich überfahren. Verletzt wurden im Jahre 1915 zusammen 130 Personen und zwar 25 Reisende (davon 6 infolge eigener Unvorsichtigkeit), 96 Bahnbeamte und Bahnarbeiter im Dienste, 2 Beamte anderer Verwaltungszweige und 15 fremde Personen (davon 7 Personen infolge eigener Unvorsichtigkeit beim Betreten der Bahn). Außerdem wurden 8 Personen bei Selbstmordversuchen im Bereiche der Bahn verletzt. 172 914 ℳ Zahlungen wurden im Jahre 1915 auf Grund des Haftpflichtgesetzes geleistet, und zwar 91 635 ℳ einmalige Abfindungen und 81 279 Mark fortlaufende Zahlungen (im vorhergehenden Jahre 141 737 Mark und 85 184 ℳ demnach zusammen 226 921 ℳ).

Im Eisenbahndienst beschäftigte Personen. Im Bereiche der Staatseisenbahnverwaltung wurden 1915 rund 54 654 Personen beschäftigt, von denen 17 887 (im Vorjahre 17 820) Personen im Beamtenverhältnis stehen. Von den Beamten sind 1160 in den allgemeinen Verwaltungen, 2066 im Streckendienst, 7835 im Stations- und Abfertigungsdienst, 2913 im Zugbegleitungsdienst, 3257 im Zugförderungsdienst, 198 im elektrotechnischen Dienst, 390 im Werkstättendienst und 138 bei den Bauten tätig.

Für Wohlfahrtseinrichtungen zugunsten des Personals (Ruhegehälter, Witwen- und Waisengelder, Krankenkassen, Unfall- und Invaliditätsversicherung, Unterstützungen usw.) wurden im Jahre 1915 insgesamt 13 700 747 ℳ aufgewendet, 1 633 020 ℳ mehr als im vorhergehenden Jahre.

Was die Unfallversicherung anbelangt, so ist zu erwähnen, daß in den dem Gewerbe-Unfallversicherungsgesetze unterworfenen Betrieben der Staatseisenbahnverwaltung im Jahre 1915 mit Ausnahme der bei den Eisenbahn-Neubauten von Bauunternehmern angenommener Personen durchschnittlich täglich 26 030 unfallversicherungspflichtige Personen (gegen 29 900 im Vorjahre) beschäftigt waren. 124 Unfälle machten im Jahre

1915 die Festsetzung von Entschädigungen erforderlich. Unter Hinzurechnung der aus den Vorjahren übernommenen Fälle waren im ganzen aus 1900 Unfällen Entschädigungen zu zahlen: Von den 124 im Jahre 1915 erstmalig entschädigten Fällen verursachten 32 eine nur vorübergehende Erwerbsunfähigkeit, 70 eine dauernde teilweise Erwerbsunfähigkeit, 1 eine dauernde völlige Erwerbsunfähigkeit und 21 den Tod.

Auf je 1000 versicherte Personen entfielen entschädigungspflichtige Unfälle im Jahre 1915: 4,76 (gegen 5,69 im Jahre 19 6,54 im Jahre 1913, 6,18 im Jahre 1912, 6,17 im Jahre 19 6,51 im Jahre 1910 usw.). Durchschnittlich sind im Jahre 19 an Renten für Verletzte 251,39 ℳ (gegen 242,37 ℳ im Vo jahre), für Witwen 187,74 ℳ (gegen 185,33 ℳ im Vorjahr und für Waisen 174,69 ℳ (gegen 169,43 ℳ im Vorjahre) g zahlt worden.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Sprachreinigung im Eisenbahnwesen.** Dem heutigen Zeitgeiste entsprechend machen sich von verschiedenen Seiten Bestrebungen geltend, die im Eisenbahnwesen eingebürgerten Fremdwörter durch deutsche Ausdrücke zu ersetzen. Da diese gewiß anerkennenswerten Bestrebungen jedoch ohne gegenseitige Fühlungnahme vor sich gehen, entbehren sie der Einheitlichkeit, was unter Umständen dazu führen kann, daß angewendete Verdeutschungen nicht in dem beabsichtigten Sinne allgemein verstanden werden. Gerade im Eisenbahnwesen muß jedoch dem vorgebeugt werden.

Um nun zu verhüten, daß durch diese Übelstände der Dienst leidet, und um die vorbesprochene Bewegung zu vereinheitlichen und damit zu fördern, hat die Verwaltung der österreichischen Südbahngesellschaft bei der Geschäftsführenden Verwaltung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen ein gemeinsames Vorgehen der Vereinsmitglieder in der Frage des Ersatzes der Fremdwörter im Eisenbahnwesen durch deutsche Ausdrücke angeregt und die Geschäftsführende Verwaltung ersucht, in der ihr geeignet erscheinenden Form im Bereiche des Vereins diesen Bestrebungen zu einem gedeihlichen Durchbruch zu verhelfen.

Da es sich bei der vorliegenden Anregung um einen Gegenstand handelt, der den Geschäftskreis mehrerer ständigen Ausschüsse berührt, hat die Geschäftsführende Verwaltung zur Behandlung dieser Angelegenheit einen aus den vorsitzenden Verwaltungen der ständigen Ausschüsse (k. k. Eisenbahnministerium, Generaldirektion der Württembergischen Staatseisenbahnen, Bayerisches Staatsministerium für Verkehrsangelegenheiten, Eisenbahndirektion Cöln, Ungarische Staatseisenbahnen) bestehenden Ausschuß ernannt, zu dessen Beratungen außer der Geschäftsführenden Verwaltung auch noch die Südbahngesellschaft als Antragstellerin zugezogen werden soll.

Das k. k. Eisenbahnministerium, das von der Geschäftsführenden Verwaltung ersucht wurde, bis auf weiteres die Geschäfte der vorsitzenden Verwaltung dieses Ausschusses zu übernehmen, hatte den Ausschuß für den 27. Oktober d. J. nach Nürnberg einberufen. Wir werden demnächst auf die Angelegenheit noch ausführlicher zurückkommen.

— **Einschränkung des Personenzugverkehrs auf den preußisch-hessischen Staatsbahnen.** Bekanntlich drängt sich der Güterverkehr auf den Eisenbahnen in den Herbstmonaten zusammen. Während des Krieges macht die Bewältigung dieses starken Herbstverkehrs naturgemäß größere Schwierigkeiten als in Friedenszeiten, da die Eisenbahnen für Heereszwecke stark in Anspruch genommen sind und namentlich viel Lokomotiven und Personal in die besetzten Gebiete abgegeben haben. Die Eisenbahnverwaltung hat sich deshalb entschlossen, im Personenzugverkehr zugunsten des Güterverkehrs einige Einschränkungen vorzunehmen. Die Befriedigung des Güterverkehrs steht jetzt unbedingt an erster Stelle, soweit er der Versorgung der für Heereszwecke arbeitenden Gewebebetriebe sowie der Versorgung der Bevölkerung mit Lebensmitteln dient. Das reisende Publikum wird daher in der nächsten Zeit den Ausfall einiger Züge in den Kauf nehmen müssen. Wie wir hören, werden die Einschränkungen in dem Personenverkehr schon in den nächsten Tagen in Kraft treten.

— **Anstellung oder Beförderung dem Heeresdienste überwiesener vermißter Bediensteter.** Der preußische Eisenbahnminister hat in dieser Angelegenheit auf einen Bericht des Eisenbahn-Zentralamts hin folgendes angeordnet: Wenn ein dem Heeresdienst überwiesener Bediensteter als vermißt gemeldet wird, so ist es nicht angezeigt, von der Anstellung oder Beförderung, zu der er herangerückt ist, abzusehen, wenn auch die Stellenverleihung erst mit der Bekanntgabe an den Bediensteten wirksam wird. Die Verleihung der Etatsstelle ist zu verfügen und zu versuchen, dem Bediensteten die Ernennungsverfügung zu behändigen. Nach dem Erlaß vom 29. September 1914 ist jedoch die Kassenanweisung erst zu erteilen, nachdem der Bedienstete den Empfang der Ernennungsverfügung bestätigt hat. Bleiben die Bemühungen um Aushändigung der Ernennungsverfügung ohne Erfolg, so ist die Etatsstelle für den Vermißten solange offen zu halten, bis dessen Ableben festgestellt ist (Erlaß vom 29. Januar 191 Sollte in einem solchen Falle nach den Erlassen vom 10. F bruar 1915, 4. Mai 1915 und 20. Juni 1916 die Zahlung des Dien einkommens eingestellt und bis zur Regelung der Hinte bliebenenversorgung ein Vorschuß bewilligt sein, so tritt in d Höhe der Vorauszahlung eine Änderung nicht ein. Die Hinte bliebenen eines vermißten diätarischen Beamten oder ein Hilfsbeamten würden bei Erfüllung der übrigen Voraussetzung nur dann einen Anspruch auf gesetzliche Versorgung erlange wenn der Bedienstete in den Besitz der Verfügung über sei etatsmäßige Anstellung gekommen ist. — Die gleichen Grun sätze finden auf die vermißten Zivilbeamten und Hilfsbeamte Anwendung, die, ohne dem Heere anzugehören, in feindlich Gewalt geraten sind.

— **Ein neues Schlafwagenpaar** wird auf der Strecke Inste burg-Wilna über Wirballen in den D-Zügen 1 und 2 verkehre Abfahrt von Insterburg erfolgt um 9^{37} abends. Abfahrt d Gegenzuges von Wilna 10^{05} nachts. Die Preise der Bettkart betragen I. Klasse 8, II. Klasse 6 ℳ.

—**Zschipkau-Finsterwalder Eisenbahn und Nebenbahn Sa gast-Lauchhammer.** Das Betriebsjahr 1915/16, das voll in d Kriegszeit fällt, hat sich gegenüber dem Vorjahr zwar bess gestaltet, doch die Einnahmen des letzten Friedensjahres nic erreicht. Dies findet auch zum Teil seinen Grund darin, d auf der Strecke Sallgast — Lauchhammer eine Brikettfabr ihren Betrieb ganz eingestellt hat, während eine andere a Mangel an geeigneten Arbeitern nur mit schwachen Kräft arbeiten konnte. Auch der Versand an Mauersteinen war e sehr schwacher, eine der Dampfziegeleien hat ihren Betri ganz eingestellt. Der Personenverkehr auf beiden Bahnen h sich recht gut entwickelt. Die Anzahl der beförderten Pe sonen ist gegenüber dem Vorjahre auf der Stammbahn u 12,09 %, auf der Zweigbahn um 21,93 % gestiegen, die Anzal der beförderten Tonnen ist auf der ersten Strecke um 2,76 gestiegen, dagegen auf der letzteren um 28,64 % zurückgega gen. Der Betriebsgewinn beträgt 273 551 ℳ (i. V. 267 728 ℳ woraus 10¾ % (i. V. 10½ %) Dividende gezahlt werden.

— **Neuregelung des Verkehrs mit dem Oberelsaß.** Für d oberelsässische Operationsgebiet, umfassend das südlich v Rappoltsweiler und Markolsheim gelegene Gebiet des Obere sasses, bringt die letzte Nummer des amtlichen Tarif- und Ve kehrsanzeigers neue Verkehrsbestimmungen. Danach besteh vier Überwachungsstationen, Rappoltsweiler, Markolsheim, Ne breisach und Neuenburg bei Müllheim. Für die Zu- und Abreis sind folgende Ausweise erforderlich: ein Reisepaß mit ein Photographie des Paßinhabers aus neuester Zeit, der von d untern Verwaltungsbehörde des Wohnortes abgestempelt sei muß, und einer besonderen Reiseerlaubnis. Die Anträge fü Paß- und Erlaubnisschein sind mit eingehender Begründung b der Verwaltungsbehörde des Wohn- und Aufenthaltsortes z stellen und von dieser nach Anstellung der erforderlichen E hebungen mit gutachtlicher Äußerung der zur Entscheidun zuständigen Verkehrsbehörde zu übersenden. Die Zu- und Au reise muß auch über die Dauer der Reise sich aussprechen. Di Reiseerlaubnis gilt nur für eine einmalige Reise. Nur in beso ders dringenden Fällen kann ein Dauerausweis für wiederholt Reisen nach bestimmten Orten mit Gültigkeit bis zu einem M nat ausgestellt werden. Die Durchlaßämter dürfen in Au nahmefällen und bei völlig zuverlässigen Personen diese E laubnis bis zu 2 Monaten ausdehnen. Ausweise zum Betrete des ganzen Operationsgebietes und mit längerer Geltungsdau können nur vom Armee-Oberkommando ausgestellt werde Diese Ausweise haben stets Gültigkeit, auch wenn nach d Bestimmungen dieser Verordnung eine andere Stelle zuständi sein sollte. Von der Erfordernis eines Reisepasses und ein besonderen Reiseerlaubnis zum Betreten und Verlassen des obe elsässischen Operationsgebietes sind entbunden: Reichs- un Landesbeamte im Dienste, wenn sie im Besitze eines mit abg stempelter Photographie ordnungsgemäß ausgestellten und b stätigten Ausweises der vorgesetzten Dienstbehörde über ih Person und einer gestempelten und unterschriebenen Bescheini gung der gleichen Behörde über den dienstlichen Charakter d Reise sind. Der Personalausweis ist vom Armee-Oberkommand

bzw. den Durchlaßämtern innerhalb ihrer Zuständigkeit zu bestätigen und verliert drei Monate nach der Ausstellung seine Kraft, kann aber erneuert werden.

— **Bargeldloser Zahlungsverkehr.** Das bayerische Verkehrsministerium hat die Dienststellen erneut angewiesen, den bargeldlosen Zahlungsverkehr auf jede Weise zu fördern und jede Möglichkeit der Leistung vorkommender Zahlungen auf bargeldlosem Wege unbedingt zu benützen. In den Lieferungs-, Frachtenstundungs- usw. Verträgen werden künftig die Unternehmer zur Einrichtung eines Bankgiro-, Postscheck- oder Sparkassenkontos sowie zur Aufnahme eines bezüglichen Vermerks in ihren Rechnungen verpflichtet. Auch die Verfrachter häufiger Nachnahmesendungen werden veranlaßt werden, die fälligen Nachnahmebeträge auf ein Bankgiro-, Postscheck- oder Sparkassenkonto überweisen oder einzahlen zu lassen. Bei Ausfertigung von Schreiben, die einen Auftrag zu irgend einer Leistung enthalten, sowie bei allen Bestellzetteln über Lieferungen und Leistungen wird durch die Dienststellen das Ersuchen beigefügt, bei Vorlage der Rechnungen das Bank- oder Sparkassenkonto oder die Nummer des Postscheckkontos anzugeben. Bei Vereinbarung sonstiger laufender Aus- und Einzahlungen an Dritte und von Dritten wird die bargeldlose Zahlung empfohlen.

Für den einzelnen Beamten wird es als vaterländische Pflicht erachtet, seine Bezüge möglichst einer Bank oder Sparkasse durch Überweisung — also ohne Barzahlung — zuzuführen, selbst tunlichst bargeldlose Zahlungen zu leisten und nur das unbedingt notwendige Bargeld von Zeit zu Zeit abzuheben.

— **Elektrizitäts- und Kohlenmonopol in Sachsen.** Der sächsische Landtag hat, der „Kreuz-Ztg." zufolge, kürzlich die Einführung eines Elektrizitäts-Lieferungsmonopols und die Verhängung einer Sperre über den privaten Kohlenabbau bis zum Jahre 1918, die die Vorläuferin eines staatlichen Kohlenabbau-Monopols ist, genehmigt. Die beiden wichtigsten wirtschaftlichen Maßnahmen, die im letzten Jahrzehnt in Sachsen zu treffen waren sind damit einer schnellen Lösung entgegengeführt worden. Für die Einleitung des Elektrizitätsmonopols bewilligten die Kammern 20 Mill. Mark. Der Staat kauft danach zunächst das Kraftwerk Hirschfelde und kann damit sofort Anfang nächsten Jahres mit der Stromlieferung beginnen. Sie wird sich im wesentlichen auf die Großabnehmer beschränken, da die Rechte der bestehenden Gemeinde- und Verbandswerke gewahrt werden, während die privaten Kraftwerke allmählich vom Staat übernommen werden sollen. Allerdings hofft die Regierung, daß auch die großen Gemeinden über kurz oder lang den Strom vom Staat beziehen werden, weil er wahrscheinlich billiger Strom erzeugen wird; aber einstweilen zeigen die Gemeinden dazu noch wenig Neigung. In besonderen Fällen will der Staat auch unmittelbar an Verbraucher liefern. Nach Mitteilungen des Finanzministers ist die Rentabilität des neuen Unternehmens bereits gesichert, da in der Lausitz große neue Industrien angesiedelt werden sollen, die in größtem Maßstabe Strom verbrauchen. — Nicht minder wichtig ist die Sperre für den privaten Kohlenabbau, die bis zum 30. Juni 1918 verhängt worden ist. Sie soll einstweilen der wüsten Spekulation, die von Berlin und von Halle aus mit sächsischen Kohlenfeldern betrieben wird, ein Ende machen und auch den Monopolbestrebungen des böhmischen Kohlenkönigs Petschek entgegenwirken. Das staatliche Kohlenmonopol, das kommen wird, soll natürlich die wohl erworbenen privaten Rechte wahren; es bedeutet nur einen weiteren Schritt auf dem Wege, den der sächsische Fiskus im Jahre 1911 eingeschlagen hat, wo er sich zur Erwerbung umfangreicher Kohlenfelder entschloß. Für diesen Zweck sind bisher 56 Millionen Mark ausgegeben worden und in neuester Zeit mietet der Staat auch Land zum Abbau von Kohle.

— **Geheimer Oberbaurat Ranafier.** Mitglied der Großherzoglichen Eisenbahndirektion Oldenburg, ist, wie in voriger Nummer gemeldet, nach einem großherzoglichen Erlaß zum 1. November d. J. „unter Anerkennung seiner langjährigen, treuen und ausgezeichneten Dienste" in den Ruhestand versetzt worden. Damit scheidet ein um das oldenburgische Eisenbahnwesen hochverdienter Mann, der sich über die Grenzen seines engeren Wirkungskreises hinaus allgemeiner Hochachtung und Verehrung erfreut, aus dem oldenburgischen Staatsdienst aus. Ranafier unterstand insbesondere das umfangreiche Gebiet des Maschinen- und Werkstättenwesens der oldenburgischen Staatsbahnen. Von diesem war es insbesondere der Lokomotivbau, dem er das größte Interesse entgegenbrachte. Außer der praktischen Mitarbeit bei der Vergrößerung usw. des oldenburgischen Lokomotivparks sind ihm zahlreiche wertvolle Anregungen und in der Folge durchaus bewährte Neueinrichtungen und Vervollkommnungen zu danken, die zum Teil auch bei anderen deutschen Staatsbahnen Eingang gefunden haben. Indessen waren seine reichen Kenntnisse und Erfahrungen keineswegs auf das Gebiet des Lokomotiv- und Tenderbaus beschränkt. Seiner Leitung unterstand auch die Beschaffung und Unterhaltung des oldenburgischen Personen- und Güterwagenbestandes, ferner die Werkstätte, die Beschaffung und Prüfung der Betriebsstoffe usw. Ebenso waren die Fähren und Dampfschiffe der oldenburgischen Eisenbahnverwaltung seiner persönlichen Aufsicht unterstellt. In Fragen des Schiffbaus — einem Gebiete, das dem Eisenbahn-Ingenieur gewiß fern liegt — galt er als Sachverständiger, weshalb er nicht selten in derartigen Streitfragen als Obergutachter herangezogen wurde.

Geheimrat Ranafier, dessen Tätigkeit und Lebenslauf erst kürzlich in Nr. 80, S. 919 d. Ztg. unter den „Hanomag. Nachrichten" ausführlich besprochen wurde, fand in seiner Stellung bei den oldenburgischen Staatsbahnen reiche Gelegenheit, seine Fähigkeiten zu entfalten. Lokomotiv- und Wagenbestand wurden im Laufe der Jahre wesentlich vergrößert, die Werkstätte in Oldenburg, die in der ersten Zeit auch selbst einige Lokomotiven gebaut hat, erweitert und neuzeitlich eingerichtet. Ein volles Menschenalter hindurch widmete er so seine ganze Persönlichkeit und seine ganze unermüdliche Arbeitskraft dem verantwortungsvollen Berufe. Die große Zahl der ihm unterstellten Beamten und Arbeiter schätzte ihn als gütigen und gerechten Vorgesetzten.

Im Laufe der Jahre wurden Geheimrat Ranafier zahlreiche Ehrungen und öffentliche Anerkennungen zuteil. Seit dem 1. Oktober 1899 maschinentechnisches Mitglied der Oldenburgischen Eisenbahndirektion, wurde er am 17. Januar 1901 zum Oberbaurat und am 17. Januar 1912 zum Geheimen Oberbaurat ernannt. Möge dem nunmehr 70jährigen nach langer und arbeitsreicher Dienstzeit ein sonniger und gesegneter Lebensabend beschieden sein!

Österreich.

— **Herstellung einer Straßenunterführung.** Anläßlich der Herstellung des zweiten Gleises Stadlau-Gerasdorf und der nördlichen Zuführungslinie zum Rangierbahnhof Breitenlee bei Wien sollen die Wagramer Straße, Breitenleerstraße und Hirschstettener Straße unter der Staatsbahn durchgeführt werden. Die lichte Höhe der Unterfahrung beträgt 4,2 m. Diese Unterfahrung wird vorläufig nur als Notanlage durchgeführt werden. Die Kosten für diese sowie für die Erhaltung trägt die Staatsbahndirektion.

— **Die Donaukonferenz.** In einer „Mitteleuropäische Wasserstraßenpolitik" überschriebenen Abhandlung bespricht Dr. Friedrich Leiter im „Handelsmuseum" die Ergebnisse der anfangs September d. J. in Budapest abgehaltenen Besprechung über die künftige Ausgestaltung des Donauverkehrs. Als besonders bemerkenswert bezeichnet er an dem zusammenfassenden Beschlußantrag der Konferenz, der in Nr. 75, S. 862 d. Ztg. mitgeteilt wurde, daß die zur fortlaufenden Überwachung und Sicherung der Donauschiffahrt und zur Sicherung der Durchführung des Donauschiffahrtsvertrages einzusetzende Kommission nur aus Vertretern der Uferstaaten zusammengesetzt sein soll. Demnach würden hierbei von den Unterzeichnern des Pariser Vertrages vor allem Großbritannien und Frankreich ausscheiden. Es sei auch gar nicht einzusehen, aus welchem Grunde diese Staaten, deren Gebiete die Donau selbst an keiner Stelle berühren, auf die Verhältnisse der Donauschiffahrt irgendwie entscheidend einwirken sollten. Diese Aufgabe müsse vielmehr in jedem Falle den Uferstaaten überlassen bleiben. Als nicht minder beachtenswert bezeichnet Dr. Leiter die auf Schaffung eines einheitlichen Privatrechts der Binnenschiffahrt auf der Donau und den mit ihr verbundenen Wasserstraßen abzielende Anregung der Donaukonferenz. Der hierauf bezügliche Teil des Beschlußantrages lautete: „Die im September 1916 in Budapest abgehaltene Donaukonferenz der an der Hebung der Schiffahrt auf der Donau interessierten bayerischen, österreichischen und ungarischen Städte und wirtschaftlichen Körperschaften erklärt, mit Rücksicht auf die Entwicklung des Binnenschiffahrtsverkehrs zwischen den verbündeten Reichen, die Schaffung eines einheitlichen Privatrechtes der Binnenschiffahrt für die Donau und die mit ihr verbundenen Wasserstraßen als notwendig, wobei sie die möglichste Anlehnung an das deutsche Binnenschiffahrtsgesetz empfiehlt. Die Konferenz beauftragt die Konferenzleitung, diesen Beschluß den beteiligten Regierungen mit der Bitte zu unterbreiten, im Einvernehmen mit den anderen Regierungen die gesetzgeberische Durchführung zu veranlassen."

— **Die Petroleumausbeute im Boryslawer Revier.** Dem „Kuryer Lwowski" zufolge betrug die Petroleumausbeute im August in Boryslaw-Tustanowice 6994 Zisternen gegenüber 6745 Zisternen im Juli. Die Gesamtausfuhr von Rohöl aus Boryslaw betrug im August 11 342, gegenüber 10 960 Zisternen im Juli.

— **Der Absatz der Eisenwerke.** Nach den zur Ausgabe gelangten Ausweisen der österreichischen Eisenwerke für September 1916 beziffert sich der Absatz in den nachbenannten Erzeugnissen, soweit diese einer Verteilung auf die einzelnen Werke unterliegen, wie folgt:

	September 1916	gegen 1915	seit 1. Januar 1916	gegen 1915
	Meterzentner			
Stab- und Fasseneisen	574 150	+ 159 868	4 628 515	+ 1 386 176
Träger	66 033	— 3 167	768 870	+ 155 792
Grobbleche	96 835	+ 57 457	659 605	+ 271 839
Schienen	73 698	+ 11 248	709 735	+ 254 547

Die Zunahme des Absatzes war im September anhaltend. Die Steigerung in Stab- und Fasseneisen betrug 159 868 Meterzentner, nahezu ebensoviel wie der Zuwachs im August mit 159 586 Meterzentnern. Gegenüber dem Vorjahre ist die Erhöhung des Stabeisenabsatzes mit 40 % zu veranschlagen. Verhältnismäßig noch größer ist die Ausdehnung des Absatzes von Grobblechen, wo die Steigerung gegenüber dem Vorjahre über 130 % ausmacht. In Trägern bleibt aber der Abruf infolge der stockenden Bautätigkeit rückgängig. In den ersten neun Monaten des Jahres betrug der Eisenabsatz 6,8 Millionen Meterzentner und war um zwei Millionen Meterzentner oder durchschnittlich 40 % höher als im nämlichen Zeitraume des vorigen Jahres.

Ungarn.

— **Verkehr mit Dalmatien.** Infolge Unterbrechung der Seeschiffahrt wird der bedeutendste Teil der nach Dalmatien bestimmten Güter über Bosnien und die Hercegovina befördert. Die Beförderung erfolgt über die Forstbahn Prijedor-Sonetica-Knin und über die Militärbahn Sonetica-Mliniste-Mliniste Jajce. Direkte Verrechnung findet nicht statt. Die Zivilgüter werden durch Spediteure in Prijedor übernommen und mit neuen Frachtbriefen bis zur Bestimmungsstation oder aber an die Adresse von Spediteuren in Knin aufgegeben bzw. weitergeleitet. Im letzteren Falle werden die Güter in Knin von den Spediteuren übernommen und wieder mit neuen Frachtbriefen bis zur endgültigen Bestimmungsstation aufgegeben.

— **Eröffnung der Militärbahn Batajnica-Boljevci für den allgemeinen Verkehr.** Auf der Militärbahn Batajnica-Boljevci und der Strecke der k. u. k. Heeresbahn (Süd) Boljevci-Landungssteg wurde am 15. Oktober d. J. der allgemeine Verkehr aufgenommen. Auf der Strecke Batajnica-Boljevci wird der gesamte Verkehr, also sowohl der Personen- als auch der Gepäck- und Güterverkehr, auf der Strecke Boljevci-Landungssteg nur der Personen- und Gepäckverkehr abgefertigt. Den Betrieb haben auf diesen Strecken die ungarischen Staatseisenbahnen übernommen, die auch den bisherigen ausschließlichen Militärverkehr auf diesen Strecken abgewickelt haben. Zwischen der k. u. k. Heeresverwaltung, der k. u. k. Heeresbahn (Süd) und den ungarischen Staatseisenbahnen wird nun ein Betriebsvertrag geschlossen, der die Eigentums- und Betriebsverhältnisse der genannten Strecken regeln wird. Das Tarifrecht wird vom ungarischen Handelsminister im Einvernehmen mit dem k. u. k. Kriegsministerium ausgeübt. Im Verkehr der vorgenannten beiden Strecken mit den Stationen der ungarischen Staatseisenbahnen hat die Berechnung der Gebühren bis und ab Batajnica also ohne Durchrechnung zu erfolgen. Die Fahrordnungen werden von den ungarischen Staatseisenbahnen im Einvernehmen mit der k. u. k. Heeresverwaltung erstellt. Da von der Endstation Boljevci über die Save mit den besetzten serbischen Schmalspurbahnen über Zabrez-Obrenovac eine direkte Verbindung besteht, so werden im Verkehr von Österreich-Ungarn nach den im besetzten Gebiete Serbiens gelegenen Stationen und umgekehrt direkte Frachtbriefe verwendet. Der Zugverkehr wird einstweilen in seinem jetzigen Umfange belassen. Bemerkt sei, daß ein Anspruch auf Beförderung auf diesen Strecken nicht besteht; ebenso bestehen keine Beförderungs- und Lieferfristen. Die Strecke der Militärbahn mündet aus der Station Batajnica der Budapest-Zemun(Semlin)-Belgrader Hauptlinie der ungarischen Staatsbahnen aus und endigt im Kilometer 27,95 beim Landungssteg an der Save in Boljevci. Die Militärbahn stellt demnach eine Verbindung zwischen den k. u. k. Heeresbahnen (Süd) bzw. der Saveschiffahrt und den ungarischen Staatsbahnen her. Bahnhofsanlagen befinden sich in Dobanovci, Surcin und Boljevci. Nach den gesammelten Angaben ist sowohl vom Streckengebiete selbst als auch von den näherliegenden besetzten serbischen Gegenden ein beträchtlicher Verkehr, hauptsächlich an Pflaumen, zu gewärtigen. Auch ist die Bedeutung dieser Eisenbahnlinie vom Standpunkt der Entlastung der Strecke Szabadka(Maria-Theresiopel)-Zemun(Semlin)-Belgrad nicht zu unterschätzen.

Rumänien.

— **Konstantza.** Über die Bedeutung dieses jetzt in den Händen des Vierbundes befindlichen Hafens brachte die „Köln. Ztg." kürzlich folgende Mitteilung: Der von deutschen Seeflugzeugen mit Erfolg ausgeführte Angriff auf Konstantza berührt Rumänien an seiner wichtigsten Handelsstelle, die durch die Annektion der Dobrudscha seinerzeit erst die eigentliche Krönung ihrer Bedeutung erhielt. Denn nach der Annektion wurde die alte englische Bahnlinie Konstantza-Cernavoda von der rumänischen Regierung erworben, und hierdurch kam auch der alte rumänische Plan einer Donaubrücke zur Ausführung, die nicht, wie früher beabsichtigt, bei Giurgiu nach Bulgarien, sondern bei Cernavoda geschlagen wurde. Hierdurch war Konstantza mit einer rein rumänischen ununterbrochenen Bahnzufuhr versehen und konnte mit dem alten Hafen Varna in Wettbewerb treten. Gleichzeitig baute man die Hafenanlagen modern aus, so daß Rumänien heute sowohl in bezug auf den Handel wie auf die kriegerischen Operationen zur See in Konstantza seine Haupthafenanlage besitzt. Die staatlichen Verkehrseinrichtungen im Hafen von Konstantza sind sehr großzügig und durchaus modern. Welchen Wert Rumänien gerade auf Konstantza legte, geht am deutlichsten daraus hervor, daß für die Bassin-, Lade- und Stapelanlagen bereits bis zum Jahre 1912 70 Millionen Lei ausgegeben waren, während man für ähnliche Anlagen in Galatz nur 30 Millionen aufwandte. Schon als Römerkolonie wurde der Wert von Konstantza geschätzt, und in byzantinischer Zeit bis in das ausgehende Mittelalter bewahrte es seine Bedeutung, um jedoch dann bis auf 5000 Einwohner im Jahre 1879 zurückzugehen. Seit damals ist die Einwohnerzahl wieder bis auf 30 000 gestiegen. Während der Hafen 1895 noch knapp vier kleine Schiffe aufnehmen konnte, besitzt er heute 60 ha Bassins von 8,25 m mittlerer Tiefe und weitere 14 ha Außenhafen. 60 km Kaibahnen sind vorhanden, 68 ha Kais bieten Raum für Cerealien und Erdöl, 24 ha für Stückgüter. Da der gesamte Handelsbetrieb Rumäniens seine Hauptbasis in Konstantza hat, wurde der Hafen mit elektrisch betriebenen mechanischen Ladevorrichtungen für Getreide und Erdöl, mit Ventilations-, Reinigungs-, Mischapparaten und mit Speichern, Reservoirs, sowie mechanischen Transportvorrichtungen allermodernster Konstruktion versehen. Der Handelswert des Hafens ist daran zu messen, daß der Umsatz von 72 000 t im Jahre 1879 auf 1 300 000 t im Jahre 1911/12 gestiegen ist, wovon rund 500 000 t auf Cerealien und 579 000 t auf Erdölprodukte entfallen. Auch die aus Konstantza bezogenen Einnahmen sind groß, da die Zolleinkünfte z. B. im Jahre 1913 6 Millionen Lei überstiegen. Die See-Ausfuhr des wichtigsten rumänischen Produkts, nämlich des Erdöls, wurde ganz nach Konstantza gelenkt, das sowohl der Handels- wie der Kriegsmarine Rumäniens fast als einziger Stützpunkt dient. Darum mögen die Explosionen der ersten deutschen Fliegerbomben in Konstantza den Rumänen als ein bedrohliches Wetterleuchten erschienen sein, das dem großen Gewitter vorangeht.

— **Die Donaubrücke bei Cernavoda** ist bei dem Rückzuge der Rumänen von ihnen zwar teilweise gesprengt, der Fußgängerverkehr ist aber noch immer möglich. Nähere Nachrichten liegen nicht vor.

— **Beute auf den eroberten Eisenbahnlinien.** Bekanntlich ist die Eisenbahnlinie Konstantza-Cernavoda von den Vierbundstruppen besetzt. Über die Beute heißt es: Die in Konstantza gemachte Beute ist beträchtlich. Sie beträgt 500 Eisenbahnwagen und mehrere Lokomotiven (der Bahnhof ist unbeschädigt geblieben), zahlreiche Petroleumbehälter (fast sämtlich gefüllt), Schuppen am Hafen und Magazine, gleichfalls mit Waren gefüllt, und im Hafen selbst eine Flotte von 70 türkischen Fahrzeugen, die von den Rumänen zurückbehalten worden war.

— **Bukarest wird schon geräumt?** Wie das Moskauer „Rußkoje Slowo" meldet, hat die Räumung Bukarest begonnen. Alle Eisenbahnzüge, welche die Hauptstadt verließen, seien schon tagelang vorher überfüllt. Die Behörden und Ministerien begännen gleichfalls die Stadt zu räumen. Die allgemeine Flucht werde von der Regierung zwar nicht offen gefördert, jedoch gern gesehen.

Übrige europäische Länder.

— **Dampffährenverkehr von Schweden nach England.** Unter dem Einfluß der Kriegsergeinisse, die einen künftigen regen Verkehr zwischen England und Rußland in Aussicht stellen, beginnt der in Schweden seit Jahren schwebende Plan einer Dampffährenverbindung mit England in Fluß zu kommen, indem die schwedische Staatsbahnverwaltung, wie wir bereits in

Nr. 85 berichteten, jetzt eine bsondere Kommission nach England gesandt hat. Schon längst fordert man in den beteiligten Kreisen Schwedens eine bessere Verbindung mit England und schließlich hat auch das Kommerzkollegium in Stockholm, eine staatliche Behörde für Handelsangelegenheiten, einen vollständigen Vorschlag zu einer Dampffährenverbindung ausgearbeitet, die zwischen Gotenburg und Immingham mit einer täglichen Fahrt in jeder Richtung unterhalten werden soll. Bei der geplanten Dampffährenverbindung mit England sollen nach den schwedischen Vorschlägen sehr große Fähren, nämlich von 11 000 t Wasserverdrängung, zur Anwendung kommen, während auf der Linie Saßnitz-Trälleborg Dampffähren von 3000 t laufen. Die Kosten für vier der vorgeschlagenen Fähren würden gegen 35 Millionen Kronen betragen. Sollten Dampfer gewählt werden, so hält man für den täglichen Verkehr acht von je etwa 8000 t erforderlich, wofür die Gesamtkosten 50 Millionen Kronen betragen, ohne daß diese Dampfer gleichwertig mit den Dampffähren wären. Letztere sind also vom Verkehrsstandpunkt vorzuziehen. Die geplante Dampffährenverbindung mit England übertrifft zwar an Länge die bisher bekannten Fährenlinien, doch sind mit diesem Verkehrsmittel in den letzten Jahren große Fortschritte gemacht worden, besonders in Amerika. Auch plant man neuerdings Dampffährenlinien über Strecken, wo man sie früher nicht für möglich hielt, so über die St. Lorenzbucht und über die Irische See. Erwähnt sei noch, daß in Schweden die Absicht besteht, später auch eine Dampffährenverbindung zwischen Stockholm und Abo (Finnland) ins Leben zu rufen. Die Kommission, die von der Staatsbahn Mitte Oktober nach England geschickt wurde und etwa drei Wochen dort bleiben wird, besteht aus Vertretern von Eisenbahnen und Industrie. Die Staatsbahnverwaltung ist u. a. durch den Bureauchef Dr. N. Ahlberg vertreten. M.

— **Verkehrs- und Tarifvorschriften** (V. T. V.) für die Beförderung von Personen, Gepäck, Expreßgut, Leichen, lebenden Tieren und Gütern auf den im Militärbetrieb befindlichen Eisenbahnen des westlichen Kriegsschauplatzes. Mit Gültigkeit vom 1. September d. J. sind die vorbezeichneten Vorschriften von der Militär-Generaldirektion in Brüssel neu herausgegeben worden. Sie sind an die Stelle der früheren Vorschriften vom 1. August 1915 getreten und zum Preise von 1 Fr. oder 80 Pf. käuflich. Änderungen und Ergänzungen dazu werden im Gemeinsamen Tarif- und Verkehrsanzeiger der preußisch-hessischen Staatsbahnen usw. und in dem in Brüssel erscheinenden „Belgischen Kurier" bekanntgegeben.

Die neuen Verkehrs- und Tarifvorschriften, die an Umfang beträchtlich zugenommen haben — sie umfassen mit Anlagen bereits 124 Druckseiten —, enthalten folgende Abschnitte: I. Eingangsbestimmungen (Geltungsbereich); II. Allgemeine Bestimmungen (Pflicht zur Beförderung, Haftung); III. Beförderung von Personen: A. Verkehrsvorschriften, B. Tarifvorschriften; IV. Beförderung von Geld; V. Beförderung und Aufbewahrung von Reisegepäck; VI. Beförderung von Expreßgut; VII. Beförderung von Leichen; VIII. Beförderung von lebenden Tieren; IX. Beförderung von Gütern: A. Verkehrsvorschriften, B. Tarifvorschriften; X. Nebengebührentarif; XI. Gütereinteilung für Wagenladungsgüter; XII. Frachttafel; XIII. Ausnahmetarife. Von den Anlagen enthält die erste ein Verzeichnis der für den öffentlichen Güter- und Tierverkehr freigegebenen Stationen mit Angabe der Dienstbeschränkungen und der Verkehrsgebiete, denen die einzelnen Stationen im Wechselverkehr mit Deutschland und Luxemburg bezüglich der Verkehrsleitung zugewiesen sind, die zweite, die vorläufigen Leitungsvorschriften für den Wechselverkehr, Anlage 3, die Bedingungen, unter denen Liebesgaben und Beihilfe für Kriegsgefangene zur Beförderung angenommen werden und Anlage 4 die Ein-, Aus-, Durchfuhr- und Versandordnungen für das Gebiet des Generalgouvernements. Die Trennungslinie zwischen diesem und dem Etappengebiet wird unter genauer Angabe der einzelnen Linien und Stationen beschrieben. Aus dem Inhalt der Vorschriften sei folgendes hervorgehoben. Es bedarf keiner eisenbahnseitigen Genehmigung zur Beförderung von Personen, Gütern und Tieren auf den Eisenbahnen des Deutschen Militärbetriebs, soweit die Bahnstrecken für den öffentlichen Verkehr freigegeben sind. Für die 2. und 3. Wagenklasse werden auch Fahrscheinhefte zu ermäßigten Preisen ausgegeben; jedes Heft enthält 20 Scheine für je eine Fahrt zwischen zwei vom Reisenden gewünschten, in und auf dem Hefte bezeichneten Stationen. Daneben werden noch Arbeiterhefte (2,5 cts. für 1 km) zu Fahrten zwischen Wohnort und Arbeitsstelle und Schülerhefte verausgabt. Zum Betreten des Bahnsteigs werden auf bestimmten Bahnhöfen Karten ausgegeben (für einmaliges Betreten werden 20 cts, für Dauerkarten für den Kalendermonat 5 Fr. erhoben. Im Reiseverkehr ist die Mitnahme von Silbermünzen nur bis zu 20 ℳ und von Nickel-, Zink- und Kupfermünzen nur bis zum Betrage von 2 ℳ gestattet. — Der die Beförderung von Gütern betreffende Abschnitt enthält Vorschriften über Form und Inhalt des Frachtbriefs, Feststellung des Gewichts und Verladung der Güter, Erhebung von Frachtzuschlägen, Verpackung und Bezeichnung des Gutes, eisenbahnseitige Bereitstellung der Wagen zur Verladung, Zoll-, Steuer-, Polizei- und statistische Vorschriften, solche über den Beförderungsweg, die Zahlung der Fracht, Auslieferung des Gutes usw. sowie in den Tarifvorschriften die Grundsätze für die Frachtberechnung. Die Abfertigung der Wagenladungsgüter erfolgt nach drei Hauptklassen für mindestens 10 t mit je einer Nebenklasse für mindestens 5 t. Daneben bestehen vier Ausnahmetarife für Steinkohlen usw. und zwar je einer für Steinkohlen, Koks und Briketts für den Verkehr innerhalb des besetzten Gebiets, für den Ausfuhrverkehr nach Deutschland und Luxemburg bzw. zur Durchfuhr durch diese Länder, zur Ausfuhr über Wasserumschlagsplätze und ein vierter für Steinkohlen im Versand an Gasanstalten. Für Stückgüter gibt es nur eine Klasse, bestimmte leicht verderbliche Stückgüter wie Brot, Butter, Fische, Fleisch, Milch u. a. sind als beschleunigtes Gut zur Beförderung in Militärlokalzügen zugelassen, sofern das wirkliche Gewicht des einzelnen Frachtstückes 50 kg nicht übersteigt. Bestimmte Frachtermäßigungen genießen die Sendungen des belgischen Hilfskomitees — zur Versorgung der Zivilbevölkerung in Belgien und Frankreich dienende Nahrungsmittel und andere für die tägliche Lebenshaltung nötige Gegenstände —, sofern ihre Einführung ausdrücklich genehmigt ist. Die als Liebesgabe und Beihilfen für Kriegsgefangene bestimmten Gegenstände werden gebühren- und frachtfrei befördert. Die alphabetisch geordnete Gütereinteilung (Klassifikation) für Wagenladungsgüter enthält alle Angaben in deutscher, holländischer und französischer Sprache.

Annähernd 960 Eisenbahnstationen der im Militärbetriebe befindlichen Eisenbahnen des westlichen Kriegsschauplatzes sind zurzeit für den öffentlichen Güterverkehr freigegeben.

— **Elektrisch betriebene Linien der französischen Südbahn.** Die französische Südbahn hat bekanntlich vor längerer Zeit ihre am Fuße der Pyrenäen gelegenen Strecken Pau-Montréjeau, Tarbes-Bagnères de Bigorre und Lourdes-Pierrefitte für den elektrischen Betrieb eingerichtet. Während auf der Hauptstrecke zwischen Pau-Montréjeau und Tarbes-Lourdes vorläufig nur zwischendurch kürzere elektrische Züge verkehren, ist auf den Strecken Tarbes-Bagnères de Bigorre und Lourdes-Pierrefitte seit Dezember 1914 der regelmäßige elektrische Betrieb eingeführt. Da sich die hierfür getroffenen Einrichtungen bisher bewährt haben sollen, sind einige weitere Mitteilungen darüber, die aus „Lumière Electrique" geschöpft sind, nicht ohne Interesse.

Die Unterwerke der genannten Bahnen werden mit einwelligem Wechselstrom von 60 000 Volt und 16⅔ Pulsen in der Sekunde gespeist. Der elektrische Bahnbetrieb wirkte anfänglich störend auf die benachbarten Schwachstromleitungen des Telegraphen- und Fernsprechnetzes ein, wodurch die Aufnahme des regelrechten Betriebes verzögert wurde. Die Schwierigkeiten sind inzwischen behoben worden.

Der Strom wird in einem in Soulom bei Pierrefitte angelegten Wasserkraftwerk erzeugt, das mit 6 Maschinengruppen von je 2600 Kilowatt ausgerüstet ist. In Lourdes und Tarbes sind Unterwerke gebaut, die den Strom auf 12 000 Volt herabsetzen. Unter dieser Spannung werden die oberirdischen Fahrdrahtleitungen gehalten. Man hat sich nach vielen Versuchen zur Anwendung der einfachen, nicht nachgespannten Kettenaufhängung entschlossen; hierbei dient als Tragdraht ein Stahlseil von 40 qmm Querschnitt, unter dem ein Kupferdraht von 100 qmm verspannt ist. Die Betriebsgesellschaft glaubt durch diese nicht nachspannbare Aufhängungsart eine Kostenersparnis von 1200 bis 1600 ℳ auf das Kilometer gegenüber den nachgespannten Systemen gemacht zu haben. Alte Eisenbahnschienen wurden als Maste verwendet; als der Vorrat daran erschöpft war, kamen Gittermaste zur Aufstellung. Die an den Triebwagen und Lokomotiven vorgesehenen Scherenstromabnehmer vermitteln den Stromübergang zu den Triebmaschinen. Bevor der Strom in diese gelangt, war die Spannung nochmals mittels der den Fahrzeugen beigegebenen Umformer entsprechend herabzusetzen. Zur Rückleitung des Stromes werden die Fahrschienen benutzt.

Die auf der Hauptstrecke verkehrenden Personenzüge bestehen aus einem 56 t schweren Triebwagen und zwei bis drei Personenwagen gewöhnlicher Bauart. Jeder Triebwagen ist mit vier Triebmaschinen von je 93 Kilowatt Stundenleistung ausgerüstet; unter künstlicher Belüftung vermögen die Triebmaschinen über sechs Stunden je 75 Kilowatt zu leisten, wobei eine Temperatursteigerung über 75° nicht eintritt. Die Triebwagen sind mit elektrischer Beleuchtung und Heizung versehen. Auf den Strecken Tarbes-Bagnères de Bigorre und Lourdas-Pierrefitte verkehren gleichfalls Personenzüge mit Triebwagen; das Gesamtgewicht dieser Züge ist rd. 110 t. Die Höchstgeschwindigkeit auf diesen Strecken beträgt 85 km auf die Stunde.

Die Güterzüge werden durch eine 85 t schwere elek-

trische Lokomotive gezogen; diese ist mit zwei durch Zahnradübertragung und Pleuelstangen gekuppelten Triebmaschinen von je 450 Kilowatt Dauerleistung ausgerüstet. Die Lokomotive soll bereits 40 000 km ohne Störung zurückgelegt haben und einen Zug von 300 Tonnen Gewicht über Steigungen von 1,6 % anstandslos befördern. Da der Preis der Kohle z. Z. auf 45 bis 56 ℳ für die Tonne gestiegen ist, soll die Betriebsgesellschaft durch den elektrischen Betrieb auf den Strecken Tarbes-Bagnères (22 km) und Lourdes-Pierrefitte (21 km) täglich gegen 300 ℳ gegen den Dampfbetrieb ersparen.

— **Der Kanaltunnel.** Der „Nieuwe Rotterdamsche Courant" meldet aus London: Asquith hat eine Abordnung empfangen, die mit ihm über das Kanalprojekt sprach. Er sagte, daß die Kommission für die Reichsverteidigung, die schon im Jahre 1907 Bedenken gegen das Projekt geäußert habe, im Juli 1911 dieselben Bedenken wiederholte. Der Krieg habe aber die Notwendigkeit mit sich gebracht, die ganze Angelegenheit in Erwägung zu ziehen.

— **Die Verkehrsnot in Frankreich.** Hierzu liegen folgende Meldungen vom 25. d. M. vor: Nach dem Petit Parisien wird Angers infolge der Eisenbahnnot demnächst ohne Kohle und ohne Gas sein. Da die Loire in den Sommermonaten nicht schiffbar war und eine Stockung in der Kohlenzufuhr eintrat, hat sich nicht nur für Beleuchtung und Heizung, sondern auch für die Industrie mit Gasbetrieb eine sehr beunruhigende Lage herausgebildet. Ähnliche Nachrichten liegen aus Nordfrankreich vor. So meldet das Petit Journal: In Amiens und dem Departement Somme herrscht Kohlennot, selbst die Fabriken erhalten nur ungenügende Zufuhr. Die Bevölkerung, so weit sie nicht rechtzeitig Vorsorge getroffen hat, kann keine Kohlen erhalten. Der Notstand rührt von den Schwierigkeiten in der Zufuhr aus dem Departement Pas de Calais her. Der Sommepräfekt ist bei der Regierung vorstellig geworden, um Eisenbahnwagen für die Kohlenzufuhr zu erhalten. Die Handelskammer von Abbéville wird eine Abordnung an den Handelsminister entsenden. Die Abgeordneten von Amiens und Doullens haben eine Interpellation eingereicht.

— **Neuordnung des bahnärztlichen Dienstes in der Schweiz.** Die hierüber von der Generaldirektion der Bundesbahnen erlassene Dienstanweisung ist vor kurzem in Kraft getreten. Danach ist der bahnärztliche Dienst der Bundesbahnen einer besonderen Dienstabteilung übertragen, die dem Rechtsdepartement der Generaldirektion unterstellt ist. Der Leiter dieser Dienstabteilung ist der Oberbahnarzt mit Sitz in Bern. Dem Oberbahnarzt sind insbesondere folgende Aufgaben übertragen: Hygiene der Arbeitsstellen, der Bahnhöfe und Stationen, in den Eisenbahnzügen gesundheitliche Überwachung der Bahnhofwirtschaften und der Speisewagen, Mitwirkung bei Wohlfahrtseinrichtungen und bei den Maßnahmen gegen Alkoholmißbrauch, Anordnung von Schutzmaßregeln gegen Epidemien und Überwachung der Ausführung von bundesrätlichen Erlassen. Ferner Anweisung der Bahnärzte und Überwachung ihrer Tätigkeit, Verhandlungen mit Ärzten, Zahnärzten und Apothekern, mit Krankenhäusern, Heil- und Kuranstalten über die Verpflegung des Personals und Antragstellung auf Abschluß von Verträgen an die Generaldirektion, Begutachtung von Unfallfragen, Aufstellung der ärztlichen Statistik.

Dem Oberbahnarzt sind direkt unterstellt die Bahnärzte. Diese sind die Vertrauensärzte der Bundesbahnverwaltung und zugleich die Gehilfen des Oberbahnarztes. Sie werden nach Bedarf von der Generaldirektion ernannt und vertraglich gebunden. Sie behalten immerhin das Recht zur freien Ausübung ihrer Praxis. Jedem Bahnarzt ist ein bestimmter Bezirk zugeteilt. Das Bundesbahnnetz ist in dreißig Bahnarztbezirke geschieden.

Im Zusammenhang mit dieser Neuordnung ist auch die Vorsorge der ärztlichen Hilfe bei Eisenbahnunfällen und der ersten Hilfe bei Unglücksfällen überhaupt ausgebildet worden. Das Sanitätsmaterial wird bei den Bundesbahnen wesentlich vermehrt. Im Mobilmachungsfall kann die schweizerische Armee vorübergehend über das Sanitätsmaterial der Bundesbahnen verfügen.

— **Eine Verstaatlichung der Eisenbahnen in England?** Durch die Telegraphen-Union wird aus London vom 23. Oktober gemeldet: Die englische Regierung erklärte, daß sie die Frage näher erwägen wolle, ob im Interesse von billigeren Frachten für Handel und Industrie nach dem Kriege zur Verstaatlichung der englischen Eisenbahnen übergegangen werden müsse.

— **Verkehrsausschuß der englischen Eisenbahnen.** Der Betriebsausschuß (Railway Executive Committee), welcher seit Kriegsbeginn den Betrieb der englischen Eisenbahnen leitet, hat zu seiner Entlastung und Unterstützung eine Anzahl Unterausschüsse eingesetzt, die zwar selbstständig arbeiten, deren Entschließungen aber zum Teil noch der Genehmigung durch den Betriebsausschuß bedürfen. Der wichtigste von diesen Unterausschüssen ist derjenige für den Verkehr (Traffic Committee). Er tritt wöchentlich und bei Bedarf noch öfter in London zusammen. Seine Mitglieder sind die verkehrsleitenden Beamten der einzelnen Eisenbahngesellschaften. Seine Aufgabe ist die Beseitigung der Verkehrsstockung auf den englischen Eisenbahnen; er soll bereits den Erfolg gehabt haben, daß die Verhältnisse in dieser Beziehung etwas besser geworden sind. Durch die Arbeiten des Verkehrsausschusses soll der Schriftverkehr in Verkehrsfragen zwischen den einzelnen Gesellschaften ausgeschaltet und dadurch die mit diesem unvermeidlich verbundene Verzögerung der Erledigung vermieden werden. An Hand von Zusammenstellungen über die Verkehrsverhältnisse an den wichtigen Knotenpunkten, die die Mitglieder zu den Sitzungen mitbringen, werden die Maßnahmen zur Beseitigung der Verkehrsstockungen beraten, namentlich wird über Umleitung von Zügen und ähnliche Maßnahmen Beschluß gefaßt, die das Ziel haben, die glatte Durchführung der Heeressendungen zu gewährleisten.

— **Zuviel Asche in der Donezkohle.** Es ist ja genügend bekannt, daß das Donezsteinkohlenbecken die Hauptversorgungsquelle Rußlands mit Steinkohlen ist. Nun ordnet eine Ministerialverfügung vom 8. August d. J. an, welche Maßnahmen zu ergreifen sind, um es zu verhüten, daß Steinkohlen, die einen „übermäßig großen Aschegehalt" haben, zur Beförderung gelangen. Offenbar um die schon überlasteten Eisenbahnen durch Beförderung minderwertigen Heizungsmaterials nicht noch mehr, zudem nutzlos, zu belasten. Um das zu erreichen, wird angeordnet, daß Steinkohlen, die einen Aschegehalt von mehr als 20 % aufweisen, von den Versandstationen nicht weiter befördert werden dürfen. Die Sicherstellung der Erfüllung dieser Bestimmung ist den Beamten der Inspektion übertragen worden, die dem Präsidenten der besonderen Bewachungsstelle für die Versorgung des Reichs mit Donezkohlen zugeteilt ist und zu deren Durchführung ausführliche Regeln erlassen worden sind. Diese Bestimmungen ordnen nun an, daß die Grubenbesitzer und die Besitzer von Kohlenlagern an den Versandstationen verpflichtet sein sollen, auf Anforderung der vorbezeichneten Inspektion den Nachweis zu erbringen, daß die geförderten und zum Versenden mit der Eisenbahn bestimmten Kohlen nicht mehr als 20 % Aschegehalt haben. Dazu sind, falls „nicht schon der Augenschein lehrt", daß die Kohle den gestellten Bedingungen nicht entspricht, von der Inspektion Proben zu entnehmen und diese in einem amtlichen Laboratorium zu untersuchen. Es kann das auch von einem privaten Laboratorium geschehen, aber unter Aufsicht eines Beamten der Inspektion. Die Verordnung enthält natürlich ganz genaue Vorschriften darüber, wie die Proben zu entnehmen sind, wie oft das zu geschehen hat, welche Folgen eintreten, wenn die Untersuchung mehr als 20 % Asche ergeben sollte usw. Das ist eine notwendige Folge der wichtigen Tatsache, daß beim Gebrauch der Kohle der große Aschengehalt beobachtet worden ist. Dieser letztere Umstand ist nun dasjenige, worauf es im wesentlichen ankommt, nämlich die offenbar in großem eingetretene Verschlechterung der Beschaffenheit der Donezkohle. Nur der Umstand, daß der große Aschengehalt viel vorkommt, könnte in Rußland Anlaß zu dem den Verkehr erschwerenden Maßregeln geben. Denn das darf nicht aus dem Auge verloren werden, daß die getroffenen Maßregeln eine sehr große Behinderung in der Versorgung der Eisenbahnen und wohl auch der Industrien mit Heizmaterialien bedeuten. Nichts kann zurzeit weniger angebracht sein, als eine solche Wirkung. Es muß daher ein wirklicher Notstand vorliegen. Das Bemerkenswerteste dabei ist eben, daß die Hauptversorgungsquelle Rußlands mit Steinkohlen offenbar an Güte eingebüßt hat.

m.

Fremde Erdteile.

— **Die amerikanische Eisenbahn-Anleihe für China.** Die Nowoje Wremja erfährt aus Peking: Die Gesandten Rußlands, Englands und Frankreichs legten bei der chinesischen Regierung Einspruch ein gegen das zwischen China und der amerikanischen Finanzgruppe getroffene Abkommen über die Aufnahme einer Eisenbahnanleihe von 100 Millionen Dollar. In dem Einspruch wird behauptet, die geplante Eisenbahnlinie berühre ein Gebiet, für das Rußland, England, Belgien und Frankreich die Gerechtsame zu Eisenbahnbauten schon erhalten hätten.

— **Vom internationalen Schienenmarkt** meldet die Köln. Ztg. Die allgemeine Lage des internationalen Eisenmarktes zeigt kaum eine wesentliche Veränderung gegenüber den letzten Wochen und Monaten. Die Aufmerksamkeit und die Arbeitskraft der englischen Stahlwerke werden ganz durch Kriegsaufträge in Anspruch genommen, so daß keinerlei Geschäfte in Handelsware von ihnen getätigt werden. Die Nachfrage, die hiernach besteht, wendet sich ganz an die Stahlwerke

in den Vereinigten Staaten. Dort scheint man aber bereits mehr Aufträge in Büchern und in Aussicht zu haben, als man bewältigen kann. Es ist eine ganz alltägliche Erscheinung, daß die amerikanischen Werke nicht imstande sind, Aufträge für die nächsten Monate anzunehmen, und es würde sehr schwer sein, eines der führenden Schienenwalzwerke zu finden, das vor der Mitte des nächsten Jahres Lieferungen in Aussicht stellen kann. Die Carnegiewerke fordern Lieferfristen bis Oktober und Dezember 1917. Es ist noch große Nachfrage für gewöhnliche Eisenbahnschienen am amerikanischen Markt, und zwar kommt diese Nachfrage ebensowohl aus den Vereinigten Staaten selbst als auch aus dem Ausland. Ebenso besteht erhebliche Nachfrage für leichtere Schienen. Auch Frankreich ist mit Aufträgen am Markt, und British Columbia fordert allein 22 000 t Schienen an.

— **Betriebsergebnisse des Panamakanals.** Abgesehen von einigen durch Uferstürze verursachten Unterbrechungen, die durchschnittlich nur wenige Tage andauerten, war der Betrieb des im August 1914 seinem Zwecke nutzbar gemachten Kanals im ersten Betriebsjahre (bis 30. Juni 1915) im allgemeinen befriedigend vonstatten gegangen. Während des zweiten Berichtsjahres traten bekanntlich im Culebradurchstich an beiden Kanalufern stärkere Rutschungen in so erheblicher Ausdehnung ein, daß die Wasserstraße sieben Monate lang für den Schiffahrtsverkehr so gut wie ganz geschlossen war. Von einem einigermaßen regelmäßigen Verkehr konnte demnach im zweiten Betriebsjahre nur während fünf Monaten die Rede sein. Nach einer Gegenüberstellung der Betriebsergebnisse der beiden ersten Jahre nach der Eröffnung des Kanals in der „Köln. Ztg." ist 1916 gegen 1915 die Zahl der hindurchgegangenen Schiffe um 72,3 % (von 1088 auf 787), deren Nettoraumgehalt um 64,5 % und ihr Frachtraum um 63,4 % herabgegangen, die Kanalabgaben haben sich gleichzeitig um 55,3 % vermindert. Die Gebühreneinnahmen von Schiffen, die den Kanal benutzen, beliefen sich im Betriebsjahr 1915/16 auf insgesamt 2 399 830,42 $, denen Betriebs- und Unterhaltungskosten von 6 999 750,15 $ gegenüberstanden, so daß ein Fehlbetrag von 4 599 919,73 $ verbleibt. Die Aufwendungen der amerikanischen Regierung an Betriebs- und Unterhaltungskosten des Panama-Kanals waren also etwa dreimal so hoch als die Einnahmen an Gebühren. Im ersten Betriebsjahr überstiegen diese die Ausgaben um 276 656,38 $, d. i. ein Gewinn von 0,67 % gegenüber den Betriebs- und Unterhaltungskosten allein, ungerechnet Zinsen auf das Anlagekapital und Abschreibungen. Unter den Betriebs- und Unterhaltungskosten stehen die Baggerkosten mit mehr als der Hälfte der Gesamtkosten an erster Stelle. Die Baggerarbeiten im „Gaillard-Durchstich", wie der Culebra-Durchstich amtlich bezeichnet wird, erforderten nicht weniger als 3 560 016,04 $ d. i. mehr als das Doppelte der Baggerkosten im vorhergehenden Jahre, die sich auf 1 769 475,59 $ beliefen. Seit Eröffnung des Betriebs bis zum 1. Juli d. J., betrugen die Gesamteinnahmen an Kanalabgaben 6 757 832,79 $. Über die weiteren Aussichten des Betriebes durch den Panamakanal bemerkt unsere Quelle: ... „Für die Amerikaner bedeuten die Erfahrungen, die sie mit dem Kanal haben machen müssen, eine bittere Enttäuschung, denn die großen Hoffnungen, die sie auf dieses „größte Wunder moderner Ingenieurkunst" gesetzt hatten, haben sich — vorläufig wenigstens — nicht erfüllt. Inwieweit diese Hoffnungen Berechtigung hatten, soll hier nicht untersucht werden. Jedenfalls ist es bezeichnend, daß immer wieder Stimmen laut werden, die an einem völligen Gelingen des großangelegten Werkes zweifeln. Die Zeit wird es lehren, ob die Vereinigten Staaten einen Fehlschlag zu buchen haben oder nicht!"

Bücherschau.

— **Graphisch-statistischer Verkehrsatlas der Schweiz.** Unter der Leitung des schweizerischen Eisenbahndepartements erschien im Verlage von Buchdrucker H. Feenz, Länggasse Bern, eine zweite Auflage des Atlas. Bilder und Texte fanden teilweise Ergänzung. Das Werk bietet wertvolle Einblicke in die geschichtliche, technische und wirtschaftliche Bedeutung des Verkehrswesens im Lande, insbesondere der Eisenbahnen; es fand überall günstige Beurteilung. Lieferung durch den Verleger zum Preise von 5 Franken.

— **Jahrbuch der technischen Zeitschriften-Literatur** (Technischer Index). Auskunft über Veröffentlichungen der technischen Fachpresse nach Sachgebieten, mit Technischem Zeitschriftenführer. Ausgabe 1916 für die Literatur des Jahres 1915. Von Heinrich Rieser. Verlag für Fachliteratur G. m. b. H., Berlin W. 30 und Wien I. Preis 4 ℳ.

Die vorliegende Ausgabe 1916 stellt den 3. Jahrgang dieses in der Fachwelt bekannten Führers durch das weitverzweigte Gebiet technischer Veröffentlichungen dar. Sie weist gegenüber den Vorjahren erhebliche Verbesserungen auf. So wurde die Zahl der bearbeiteten Zeitschriften neuerlich beträchtlich vermehrt und erscheinen in dem Literaturnachweis nunmehr auch die Veröffentlichungen auf den Fachgebieten: Architektur und Hochbau, Städtebau, Wirtschaftstechnik, Mechanik, Statik usw. miteinbezogen.

Wer einmal empfunden hat, wie schwierig und zeitraubend es ist, im Augenblicke des Bedarfes einen bestimmten Literaturstoff zu finden, sei es anläßlich der Ausarbeitung eines Projektes oder zwecks Gewinnung von Unterlagen für eigene Veröffentlichungen, wird es würdigen, heute ein Hilfsmittel zur Seite zu wissen, das in einem solchen Falle mit einem Schlage zur Quelle des Wissenswerten führt. Gerade in der jetzigen Zeit, wo so viele regelmäßige Benutzer technischer Zeitschriften ihrem Berufe entzogen sind, die bei ihrer Rückkehr in der Lage sein müssen, sich über die wichtigeren Neuerscheinungen auf ihrem engeren Fachgebiete zu unterrichten, ist eine derartige Quellensammlung von doppeltem Werte. Besonders für die in der ausführenden Technik Stehenden sowie für die Konstruktionsbureaus der Maschinenfabriken und Bauunternehmungen, für technische Ämter und Büchereien, für Lehrkräfte, Fabrikarchivare usw. ist diese Jahresübersicht der technischen Fachpresse, die sich alljährlich ergänzt, von Vorteil.

Amtliche Mitteilungen der Geschäftsführenden Verwaltung.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.

Die am 23. Oktober d. J. dem öffentlichen Verkehr übergebene 2,37 km lange Teilstrecke Blütenau-Gembitz der Nebenbahn Mogilno-Orchheim (Eigentum des preußischen Staates) ist den Vereinsbahnstrecken der Königlichen Eisenbahndirektion Bromberg zugerechnet worden. Mit Gültigkeit vom 1. November d. J. wird ferner die 3,79 km lange schmalspurige Nebenbahnstrecke Eppendorf-Großwaltersdorf im Betriebe der Sächsischen Staatseisenbahnen den Vereinsbahnstrecken zugerechnet werden.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Königlich sächsische Staatseisenbahnen. Vom 1. November 1916 an wird die Beförderung von Milch von und nach dem an der Linie Eppendorf-Großwaltersdorf errichteten Personenhaltepunkt Großwaltersdorf zugelassen.

Änderung von Stationsnamen.

Eisenbahndirektionsbezirk Danzig. Vom 15. November d. J. ab erhält der an der Strecke Riesenburg-Miswalde gelegene Bahnhof 4. Klasse Münsterberg (Kr. Mohrungen) die Bezeichnung „Groß Münsterberg".

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Güterverkehr.

Staats- und Privatbahn-Gütertarif, Teil II, Heft C, Teilheft C 1.

Mit Geltung vom 1. Januar 1917 wird die Überfuhrgebühr für die Beförderung eines Wagens zwischen der Kaimauer und einem anderen Teile des Ostbahnhofes in Königsberg (Pr.) von 2 ℳ auf 3 ℳ 50 ₰ erhöht. (1380)

Königsberg (Pr.), 26. Oktober 1916.

Königliche Eisenbahndirektion, namens der beteiligten Verwaltungen.

Ostdeutsch-Südwestdeutscher Güterverkehr.

Vom 1. November 1916 ab wird die pfälzische Station Brenschelbach in das Tarifheft 2 und die Station Ruchsen der Nebenbahn Möckmühl-Dörzbach in das Tarifheft 4 aufgenommen. Gleichzeitig

wird in den Tarifheften 1—4 bei der Ziffer 3 (Erde usw.) des Ausnahmetarifs 2 (Rohstofftarif) ein Hinweis auf den Ausnahmetarif für Düngemittel und Rohmaterialien zur Kunstdüngerfabrikation (Tfv. 2) nachgetragen.

Nähere Auskunft erteilen die Dienststellen.

Breslau, den 26. Oktober 1916. (1383)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Niederländisch-Deutsche Eisenbahnverbände.

Auf Seite 10 des zufolge unserer Bekanntmachung vom 10. 10. 16 am 1. 11. 16 in Kraft tretenden Nachtrags 1 zum Ausnahmetarif für frische Feld- und Gartenfrüchte von Stationen der niederländischen Eisenbahnen nach deutschen Stationen sind die Frachtsätze von Assen (N. St.) nach Luxemburg wie folgt zu berichtigen:

Spezialtarife					
A 2	I	II	III	und	III b
161	132	119	136		113

Pfennig.

Cöln, den 27. Oktober 1916. (1382)
Königliche Eisenbahndirektion,
auch
namens der beteiligten Verwaltungen.

Staats- und Privatbahn-Güterverkehr. Heft C. 1.

Am 1. November 1916 erscheint der Nachtrag 2. Er enthält Änderungen und Ergänzungen der Abschnitte VI und VII. Preis des Nachtrages 5 ₰. Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbureau, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 27. Oktober 1916. (1378)
Königliche Eisenbahndirektion.

Westdeutsch-südwestdeutscher Verkehr.

Mit Wirkung vom 1. Januar 1917 an werden die Stationen der auf hessischem und badischem Gebiet liegenden Nebenbahnen der süddeutschen Eisenbahn-Gesellschaft im Geltungsbereich des Ausn.-Tar. 7 für Eisenerze usw. der Tarifhefte 1 u. 5 bis 8 gestrichen. Ferner werden mit Wirkung vom 1. November 1916 an verschiedene Stationen in den Verkehr einbezogen und der Ausn.-Tar. 4 (Düngekalktarif) auf den Verkehr von Biebrich Rheinbf. nach allen badischen Staatsbahnstationen ausgedehnt. Näheres bei den beteiligten Abfertigungen und im Tarifanzeiger der preuß.-hess. Staatsbahnen. (1381)

Frankfurt (Main), 24. Oktober 1916.
Königliche Eisenbahndirektion.

Transittarif für den Süddeutschen Güterverkehr nach den unteren Donauländern, Teil II vom 1. Februar 1907.

Mit Wirksamkeit vom 15. November 1916 werden die Stationen Eberbach, Ettlingen und Weisenbach der Großh. Badischen Staatseisenbahnen in den Tarif einbezogen. Näheres in unserem Verkehrsanzeiger.

München, 24. Oktober 1916. (1379)
Tarifamt der Kgl. Bay. St.-E.-B. r. d. Rh.

Ausnahmetarif für die eilgutmäßige Beförderung von nasser Bierhefe usw. — Tfv. 2 III h. —

Die am 26. Oktober 1916 in Kraft getretene Ausdehnung des Warenverzeichnisses auf Bucheckern in Stückgut- und Wagenladungssendungen gilt vom gleichen Tage ab auch auf den Strecken der bayerischen Staatseisenbahnen (pfälzisches Netz).

Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbureau, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 28. Oktober 1916. (1386)
Königliche Eisenbahndirektion.

Gütertarif deutsche Bahnen — Prinz-Heinrichbahn, Heft 3 (Bayern, pfälzisches Netz).

Mit sofortiger Gültigkeit wird die Station Brenschelbach in den Tarif aufgenommen.

Nähere Auskunft durch unseren Tarifanzeiger oder die Abfertigungen.

Straßburg, den 24. Oktober 1916. (1385)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

Verkehr deutscher Seehäfen mit österreichischen und ungarischen Stationen.

Die für den Verkehr mit Österreich und Ungarn vom 15. April 1915, bis auf Widerruf, gültigen Ausnahmetarife IV für Baumwolle, rohe usw. treten mit dem 31. Dezember 1916 außer Kraft.

Altona, den 29. Oktober 1916. (1390)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Rumänisch-Deutscher Eisenbahnverband; Verkehr mit Norddeutschland.

Die am 20. Mai d. J. eingeführten, in der Nummer 40 dieser Zeitung bekannt gegebenen Frachtsätze für Erdöl usw. rumänischer Herkunft von Orsova Umschlag nach Dresden König-Albert-Hafen sind infolge der Einstellung des Verkehrs mit Rumänien aufgehoben.

Breslau, den 25. Oktober 1916. (1393)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Rheinisch-Bayerischer Güterverkehr, Tarif vom 1. April 1908.

Am 1. Januar 1917 wird der Tarif neu ausgegeben. Neben einigen Entfernungsänderungen treten auch geringfügige Erhöhungen ein. Aufschluß erteilt das Tarifamt in München.

München, 26. Oktober 1916. (1389)
Tarifamt der Kgl. Bay. St.-E.-B. r. d. Rh.

Binnen-Gütertarif für die vollspurigen Linien der Sächsischen Staatseisenbahnen, Teil II, Heft 1.

Am 1. November 1916 werden infolge Einführung erhöhter Stempelgebühren in Österreich-Ungarn die Verkaufspreise für Frachtbriefe mit aufgedruckten Stempelwertzeichen geändert. Näheres hierüber ist aus unserem Verkehrsanzeiger zu ersehen, auch geben die Stationen Auskunft.

Dresden, am 28. Oktober 1916. (1388)
Kgl. Gen.-Dir. d. Sächs. Staatseisenb.

Ausnahmetarif für Düngemittel usw. Tfv. 2 — und Kriegsausnahmetarife — Tfv. 2 I—2 IV o.

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1917 scheiden eine Anzahl Privatbahnen ganz oder teilweise aus dem Ausnahmetarif für Düngemittel usw. und den aus Anlaß des Krieges eingeführten Ausnahmetarifen aus.

Nähere Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbureau, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 26. Oktober 1916. (1387)
Königliche Eisenbahndirektion.

Direkter Güterverkehr mit der k. u. k. Heeresbahn Nord. (Verkehr mit Österreich). Eisenbahngütertarif vom 1. August 1916. Einführung eines neuen Artikeltarifes für Holz (Brennholz).

Mit Gültigkeit vom 1. November 1916 wird der Tarif 33 für Holz in den ob bezeichneten Eisenbahngütertarif ein bezogen.

Auskunft erteilen die beteiligten End verwaltungen.

Wien, am 21. Oktober 1916. (1377)
K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der beteiligten Verwaltungen

Norddeutscher Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina. Eisenbahngütertarif Teil II, Heft 1, vom 1. Januar 1911. — Eisenbahngütertarif, Teil II, Kilometerzeiger, vom 1. Oktober 1912.

Mit Gültigkeit vom 1. November 1916 werden im Rahmen der Ausnahmetarife 93 A—II und 93 C—II direkte Frachtsätze für den Verkehr von einigen deutschen Stationen nach Freistadt i. S. in Kartierungswege eingeführt und die Stationen Dahlbruch und Jünkerath mit Entfernungen in den Kilometerzeiger einbezogen.

Auskunft erteilen die beteiligten Verwaltungen.

Wien, am 21. Oktober 1916. (1376)
K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Österreichisch-ungarisch-schweizerischer Eisenbahnverband. Tarif, Teil II Heft A, vom 1. Juli 1911. Aufhebung von Frachtsätzen.

Mit 31. Januar 1917 werden die Frachtsätze der Serie I (Bier in Fässern) des Ausnahmetarifes 14 — mit Ausnahme der für den Verkehr nach Bregenz transit, Buchs (St. Gallen) transit, Lindau transit, St. Margrethen transit, Basel St. Johann, Basel S B B und Bad Stb. Konstanz S B B und Bad Stb., Romanshorn sowie Schaffhausen S B B und Bad Stb. — ohne Ersatz aufgehoben.

Wien, am 24. Oktober 1916. (1392)
K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Kerkerbachbahn Aktien-Gesellschaft.

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1917 wird für die bahnseitige Umladung in oder aus Wagen der anschließenden Eisenbahn außer etwaigem Krangeld bei Eil- und Frachtstückgut und Expreßgut für je 100 kg 5 Pf. mindestens 10 Pf. für jede Frachtbriefsendung erhoben. (1384)

Der Vorstand.

2. Personen- und Gepäckverkehr.

Die besonderen Ausführungsbestimmungen zu § 18 der Eisenbahnverkehrsordnung im Heft 1 des Personentarifs für unseren Binnenverkehr — Nr. 204 des Tfv. — erhalten für die Dauer des Krieges folgenden Zusatz: „In besonders bekanntgegebenen Personenzügen werden Frauenabteile nicht geführt.“

Oldenburg, den 27. Oktober 1916. (1391)
Großherzogliche Eisenbahndirektion.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Eisenbahndirektions-Präsident a. D. v. Mühlenfels in Berlin.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nummer 87. 4. November 1916. LVI. Jahrgang.

Inhalt:

Geschäftsbericht über die Verwaltung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen von August 1914 bis Ende Juli 1916.

Anträge zur geplant gewesenen Vereinsversammlung 1914.

Eine Brücke über den Bosporus.

Das Lehrlingswesen der preußisch-hessischen Staatsbahnverwaltung.

Nachrichten.

Deutschland: Steht eine Erhöhung der Eisenbahngütertarife bevor? — Die Güterabfuhr nach Groß-Berlin. — Deutscher Eisenbahn-Personen-, Gepäck- und Gütertarif, Teil I. — Frauen im Bahndienst. — Die Arbeiten an der Berliner Nord-Südbahn. — Die Handelskammer Altona zur Aufhebung von Ausnahmetarifen im Güterverkehr. — Spenden für den Eisenbahntöchterhort. — Entwicklung der Kleintierzucht und des Kleingartenbaues im Direktionsbezirk Elberfeld. — Kohlenpreise. — Generalmajor Groener.

Österreich: Ernennung des Generalmajors Ernst Schaible zum Eisenbahnminister.

Ungarn: Sparsames Umgehen mit Papier und Kanzleimaterialien. — Anerkennung des Königs von Bulgarien für die Tätigkeit der ungarischen Staatsbahnangestellten. — Die Betriebseinnahmen der Kaschau-Oderberger Eisenbahn.

Übrige europäische Länder: Die Verkehrsnot in Frankreich. — Bank für Orientalische Eisenbahnen in Zürich. — Unwetter in England. — Erweiterung der Befugnisse der russischen Eisenbahnbeamten.

Fremde Erdteile: Leiden und Freuden eines Fahrgastes des sibirischen Expreß.

Amtliche Bekanntmachungen.

Geschäftsbericht über die Verwaltung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen von August 1914 bis Ende Juli 1916.

Zum ersten Mal seit Bestehen des Vereins hat der Geschäftsbericht der Geschäftsführenden Verwaltung, der sonst wie jeder Ausschußbericht für die bevorstehende Vereinsversammlung einen Teil der vorbereitenden Schritte für diese darstellte, ohne jeglichen Zusammenhang mit dieser wichtigen Zusammenkunft den Vereinsverwaltungen zugestellt werden müssen. Maßgebend für das Erscheinen des Geschäftsberichts zum gegenwärtigen Zeitpunkt war lediglich das Bestreben, an den üblichen zweijährigen Zeitabschnitten in der Geschäftstätigkeit und in der Rechnungsführung der Vereinskasse sowie der Versorgungskasse für Vereinsbeamte festzuhalten. Aus der gleichen Erwägung heraus sind auch die für die letzte nach Dresden geplant gewesene ordentliche Vereinsversammlung vorbereiteten Anträge im Wege der schriftlichen Umfrage unter den Vereinsverwaltungen soweit als möglich ihrer Erledigung zugeführt worden; hierüber wird das Nähere in dem folgenden Aufsatz dieser Nummer dargelegt werden.

Auch der vorliegende Geschäftsbericht, der ausschließlich in die Kriegszeit fällt, wird für die Leser dieser Zeitung von einigem Wert sein.

An erster Stelle und vor den üblichen Berichtsabschnitten wird im Zusammenhang dargetan, wie der noch immer währende, in seiner Ausdehnung, seiner Wesensart und seiner Tragweite wohl beispiellos dastehende Weltkrieg die Vereinstätigkeit beeinträchtigt hat. Abgesehen von der erwähnten 1914er Vereinsversammlung, zu der alle Vorbereitungen bis ins Einzelne schon getroffen waren und die dann der Vertagung anheim fiel, waren auch die ständigen Ausschüsse durch den Krieg in ihren gewöhnlichen Aufgaben gehemmt; sie haben in ihrer Mehrzahl mit Rücksicht auf die Schwierigkeiten, die den Zusammenkünften im Wege standen, von der Einberufung zu Sitzungen Abstand genommen. Anderseits hat der Krieg aber auch einzelne Ausschüsse vor neue wichtige Aufgaben und Fragen gestellt, die, als eine unmittelbare Folge des Krieges, unter regelmäßigen Verhältnissen garnicht in Erscheinung getreten wären.

Der Geschäftsverkehr mit den einzelnen Verwaltungen blieb ebenfalls nicht unbeeinflußt. Mit den auf belgischem und russischem Gebiet gelegenen Vereinsbahnen, der Chimaybahn und der Warschau-Wiener Staatseisenbahn war der Geschäftsverkehr von Anbeginn des Krieges unterbrochen.*) Das Gleiche war mit den am Vereinsverkehr beteiligten französischen, belgischen, englischen und finnländischen Verwaltungen seit August 1914, mit den italienischen Verwaltungen seit Mai 1915 der Fall.

Die Aufrechterhaltung der Geschäftstätigkeit im Vereinsbureau selbst war durch die Einberufung von Arbeitskräften bis fast zur Hälfte der Friedenskopfzahl sehr erschwert.

Am Schluß dieses Vorwortes wird dann der Hoffnung Ausdruck gegeben, daß „bald die Zeit kommen möge, wo die friedlichen Arbeiten überall wieder unbehindert aufgenommen werden können, damit auch der Verein sich kraftvoll weiter entfalten und sich von neuem zum Wohle aller seiner Mitglieder wie auch der Allgemeinheit ganz in den Dienst seiner Aufgaben, der Vereinheitlichung und Vervollkommnung des Eisenbahnwesens, stellen kann!“ —

Aus dem Abschnitt „Vereinsmitgliedschaft“ ist zu erwähnen, daß auf Antrag der Holländischen Eisenbahngesellschaft, die von ihr betriebenen Kleinbahnstrecken den Vereinsbahnstrecken zugerechnet worden sind. Ferner sind gemäß § 6 der Vereinssatzungen an den Verein neu angeschlossen worden: 1. die Cöln-Frechen-Benzelrather E. in Cöln, 2. die

*) Der Eintritt Rumäniens in den Weltkrieg auf die Seite unserer Gegner und die dadurch veranlaßte Unterbrechung der Beziehungen zu einem weiteren Vereinsmitglied, den rumänischen Staatsbahnen, fiel erst in die Zeit nach Aufstellung des Geschäftsberichts.

Elmshorn-Barmstedt-Oldesloer Eisenbahn A.-G. in Elmshorn, 3. die Hildesheim-Peiner Kreiseisenbahngesellschaft in Hildesheim, 4. die Meppen-Haselünner Eisenbahn in Meppen, 5. die Mühlhausen-Ebelebener E.-G. in Mühlhausen (Thür.), 6. die Rinteln-Stadthagener E.-G. in Rinteln, 7. die Stendal-Tangermünder E.-G. in Tangermünde, 8. die Zschipkau-Finsterwalder E.-G. in Finsterwalde N./L., 9. die im Betriebe der Zentralverwaltung für Sekundärbahnen (H. Bachstein) stehende Neuhaldensleber E., Osterwieck - Wasserlebener E. und Wenigentaft-Öchsener E. Das Netz der dem Verein angehörenden Eisenbahnen ist im Laufe der Berichtszeit von 111 500 km auf 113 201 km, also um 1701 km gestiegen; hierbei sind die Betriebslängen der Chimaybahn und der Warschau-Wiener Staatsbahn mit zusammen 551 km nicht mitenthalten, so daß der Zugang während der Berichtszeit tatsächlich 2252 km betragen hat. Das Netz der nach § 6 der Satzungen angeschlossenen Bahnen hat sich von 1777 km auf rd. 2080 km, also um 303 km vermehrt.

Der Abschnitt „Tätigkeit der Ausschüsse“ zeigt — wie schon erwähnt — einen wesentlich geringeren Umfang gegen die Vorjahre. Besondere Sitzungen (zusammen 6) hatten nur der Satzungsausschuß und der Preisausschuß abgehalten. Alle sonstigen unaufschiebbaren Angelegenheiten sind im Wege der schriftlichen Abstimmung erledigt worden. Zu erwähnen ist noch, daß zu dem Antrage der K. K. priv. Südbahngesellschaft, betr.: „Einheitlicher Ersatz von Fremdwörtern durch deutsche Ausdrücke“ ein gemischter Ausschuß gemäß § 11 Ab. 3 der Vereinssatzungen gebildet wurde; diesem Ausschuß gehören außer den fünf vorsitzenden Verwaltungen der ständigen Ausschüsse noch die antragstellende K. K. priv. Südbahngesellschaft und die Geschäftsführende Verwaltung an.

Aus dem Abschnitt „Fortbildung der Drucksachen des Vereins“ geht hervor, daß — wie wohl zu erwarten ist — neue Drucksachen im Verein nicht eingeführt worden sind. Vorbereitet und im Entwurf fertiggestellt ist das sogen. „Handbuch“ des Vereins, das eine kurze Darstellung der Entwicklung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen seit seiner Gründung, eine Besprechung seiner Aufgaben und Einrichtungen, die Satzungen des Vereins, die Zusammensetzung und die Geschäftsordnungen der ständigen Ausschüsse usw. enthält. Der Zweck dieses „Handbuches“ besteht darin, allen den Beamten, die sich gelegentlich mit den Vereinseinrichtungen zu befassen haben, ein Mittel an die Hand zu geben, sich rasch und zuverlässig einen Überblick über den Verein und seine Einrichtungen zu verschaffen. Sobald die Verhältnisse es zulassen, wird an die letzten Arbeiten dieses, wenn auch nicht sehr umfangreichen, so doch seinem Inhalte nach sehr umfassenden Werkes herangetreten werden und wir wollen hoffen, daß dieses von vielen Seiten mit regem Anteil erwartete Buch in nicht zu ferner Zeit im Druck erscheinen wird.

Einen breiteren Raum nehmen die Darlegungen zu dem Übereinkommen betr. die Vereinsabrechnungsstelle ein. Es handelt sich hier einmal um die Umarbeitung dieser gegenwärtig vollständig vergriffenen und deshalb neu aufzulegenden Drucksache, dann aber auch um die ebenso umfangreichen wie bedeutungsvollen Verhandlungen des Satzungsausschusses über die Frage der Frankenumrechnung in der Vereinsabrechnungsstelle. Über den letzten Gegenstand ist wiederholt in dieser Zeitung berichtet worden, so im Jahrgang 1915 in Nummer 54 (S. 663/4), im Jahrgang 1916 in den Nummern 26 und 49 (S. 299 und 581). Bei der Frage der Umarbeitung des gen. Übereinkommens, das verschiedene der Jetztzeit nicht mehr entsprechende Bestimmungen und Vordruckmuster enthält, dürfte von Belang sein zu erfahren, daß die gegenwärtig noch in vollem Gange befindlichen Verhandlungen unter anderem sich um eine wesentliche und zeitgemäße Neuerung drehen. Es handelt sich nämlich darum, das Geschäft der Begleichung der von der Vereinsabrechnungsstelle ermittelten Endergebnisse (Saldi) zu vereinfachen. Während bisher die beteiligten Verwaltungen diese Endergebnisse nach jeweiliger Weisung der Abrechnungsstelle unmittelbar mit einander ausgleichen müssen, wobei es unvermeidlich ist, daß in zahlreichen Fällen sowohl eine Verwaltung an mehrere Stellen zahlen muß, als auch daß eine Verwaltung von mehreren Stellen ihre Forderungen erhält, soll versucht werden, durch Einschaltung einer oder zweier Vermittlungsstellen (Bankhäuser) diesen Mißstand völlig zu beseitigen; es würden dann die schuldenden Verwaltungen stets nur noch an ihre Vermittlungsstelle (Bankhaus) ihre Schulden zu bezahlen haben und die forderungsberechtigten Verwaltungen erhielten ihre Forderungen von ihrer Vermittlungsstelle ebenfalls in einer Summe gutgebracht. Es liegt auf der Hand, daß sich für die beteiligten Verwaltungen aus einem solchen Verfahren wesentliche Vorteile ergeben werden namentlich aber in den Fällen, wo Zahlungen an eine Verwaltung in einem Lande mit anderer Währung zu leisten waren. Natürlich gilt es nun, die für die Verwaltungen zu beseitigenden Schwierigkeiten und Unannehmlichkeiten, die sich bei dieser Art von Zahlungen wohl nie ganz aus der Welt schaffen lassen, nicht an anderer Stelle wieder aufleben zu lassen, und so ist es die verdienstvolle Tätigkeit eines besonderen Unterausschusses, diese Frage einer möglichst vollendeten Lösung zuzuführen.

Unter den „Besonderen Einrichtungen des Vereins“ sind es wiederum die Angaben über die beiden vom Verein herausgegebenen Zeitschriften, die besondere Beachtung verdienen. Von der „Zeitung des Vereins“ wird bekannt gegeben, daß die Verlängerung des Verlags- und Vertriebsvertrags mit der Verlagsbuchhandlung von J. Springer mit Rücksicht auf die gegenwärtigen ebenso außergewöhnlichen wie unübersehbaren Verhältnisse nur um 1 Jahr, d. i. bis Ende 1917 genehmigt worden ist. Die wirtschaftlichen Ergebnisse sind namentlich durch die Ungunst der Verhältnisse in den beiden Berichtsjahren 1914/15 keine günstigen: den gesteigerten Ausgaben standen leider geringere Einnahmen gegenüber, welch letztere namentlich durch den bedeutenden Rückgang der Bekanntmachungen veranlaßt waren. Zur Förderung der wirtschaftlichen Ergebnisse des Zeitungsunternehmens ist daher an alle Vereinsverwaltungen das dringende Ersuchen gerichtet worden, ihren durch Vereinsversammlungsbeschluß von 1880 auferlegten Verpflichtungen (Veröffentlichungen über Gütertarife und deren Änderungen im Anzeigenteil der Vereinszeitung) voll nachzukommen.

Von dem „Organ für die Fortschritte des Eisenbahnwesens in technischer Beziehung“ wurden im Jahre 1914 im ganzen $2307^{13}/_{24}$ Stück, im Jahre 1915 $2091^{19}/_{24}$ Stück abgesetzt (einschließlich der vom Verein vertragsmäßig zu beziehenden Zahl von 1700 Stück).

Die sonst an dieser Stelle abgedruckte Zusammenstellung sämtlicher Vereinsdrucksachen mit ihren Erscheinungsdaten kann diesmal wegfallen, weil — wie schon erwähnt — in den Jahren 1914/15 keine wesentlichen Veränderungen gegen die letzte Veröffentlichung (Jahrgang 1914, Nr. 81) eingetreten sind.

Anträge zur geplant gewesenen Vereinsversammlung 1914.

Wie bekannt, hat die Vereinsversammlung des Jahres 1914 nicht stattfinden können. Alle von den ständigen Ausschüssen vorbereiteten sowie die sonst noch auf der Tagesordnug befindlichen Angelegenheiten mußten daher zunächst unerledigt bleiben. Zur Beseitigung dieses unbefriedigenden Zustandes hat die Geschäftsführende Verwaltung, als die übliche zweijährige Geschäftszeit im Herbst 1916 wiederum zu Ende ging, versucht, diejenigen Verhandlungsgegenstände, über die bei allen Vereinsverwaltungen Einverständnis besteht, herauszunehmen und ihrer endgültigen Erledigung zuzuführen. Zu diesem Zweck wurde eine Umfrage unter den Vereinsverwaltungen gehalten, deren Ergebnis zunächst war, daß die folgenden Anträge:

Ziffer III der Tages-Ordnung: Ergänzung des Art. 7 Abs. 2 des Übereinkommens zum VBR. (Beigabe von Unterschiedsberechnungen bei Frachterstattungen),
Ziffer IV der T.-O.: Änderung der Bestimmungen in Art. 13 des Übereinkommens zum VBR. (Benutzung von Hilfswegen bei Verkehrsstörungen),
Ziffer VI der T.-O.: Ergänzung des Schlußsatzes der Anm. 1 Ziffer 3 zum § 5 VWÜ. (Anschriften der Güterwagen des rechtsrheinischen Netzes),
Ziffer VII der T.-O.: Ergänzung des § 7 Abs. 3 VWÜ. (Neuaufnahme von Verbindungsbahnen in die Vereinskilometerzeiger),
Ziffer XV der T.-O.: Berichtigung der Bestimmungen in § 12 der Anl. VII VWÜ. (Verfahren bei Verschleppung von Kesselwagen),
Ziffer XXI der T.-O.: Einheitliche Ausführung des Anschlußstückes an der Füllvorrichtung der Wasserbehälter der Personenwagen.
für die mündliche Beratung in der nächsten Vereinsversammlung zurückgestellt wurden. Alle übrigen Anträge und Vorschläge wurden anerkannt und galten als angenommen.

Diese bindend gewordenen Gegenstände, über die in dieser Zeitung schon früher eingehend berichtet wurde, sind folgende (die betr. Aufsätze sind in Klammern angeführt):
Ziffer V der Tagesordnung: „Änderung der Bestimmung im § 5, Abs. 8 und 9 VWÜ (Heimatzettel) (Jahrg. 1914, Nr. 47),
Ziffer VIII der T.-O.: Dauernde Beibehaltung der zunächst versuchsweise eingeführten erhöhten Verzögerungsgebühren und Streichung d. Fußnote zu § 10 VWÜ (Jahrg. 1914, Nr. 47),
Ziffer IX der T.-O.: Klarstellung des Abs. 2 im § 12 VWÜ über das Ende der übereinkommenwidrigen Benutzung fremder Wagen (Jahrg. 1913, Nr. 36),
Ziffer X der T.-O.: Ergänzung des § 13 Abs. 3 VWÜ durch Aufnahme einer Bestimmung über die Kennzeichnung undichter Wagen (Jahrg. 1914, Nr. 47),
Ziffer XI der T.-O.: Einarbeitung der Bestimmungen über die Technische Einheit, Fassung 1913 in die Anl. I und VI VWÜ (Jahrg. 1914, Nr. 47),
Ziffer XII der T.-O.: Ergänzung der Anl. III VWÜ (Verzeichnis der Mängel für Zurückweisung von Wagen) durch Aufnahme von bestimmten Merkmalen für das Losesein von Radreifen (Jahrg. 1914, Nr. 47),
Ziffer XIII der T.-O.: Ergänzung der Vorschriften im § 8 der Anl. VII VWÜ durch Einführung von Maßnahmen zur Verhütung von Fehlleitungen leerer Kesselwagen (Jahrg. 1914, Nr. 47),
Ziffer XIV der T.-O.: Ergänzung des § 10 der Anl. VII VWÜ durch Aufnahme einer Bestimmung über die Abgabe von Blankoverfügungsscheinen an die Eigentümer oder Mieter von Privatkesselwagen (Jahrg. 1914, Nr. 47),
Ziffer XVI der T.-O.: Einführung einer verstärkten Zugvorrichtung (§§ 75, 133 und 159 der TV) (Jahrg. 1914, Nr. 52),
Ziffer XVII der T.-O.: Einarbeitung der Bestimmungen über die Technische Einheit, Fassung 1913 in das Radstandsverzeichnis und in die Techn. Vereinbarungen (Jahrg. 1914, Nr. 38),
Ziffer XVIII der T.-O.: Änderung des § 83 und des Blattes XII der TV. über die Kuppelungen der Luftdruckbremsen (Jahrg. 1914, Nr. 38),
Ziffer XIX der T.-O.: Klärung der Bestimmungen in den §§ 125 und 136 sowie in Blatt XVIII der TV. (Jahrg. 1913, Nr. 95),
Ziffer XX der T.-O.: Ergänzung des § 135 der TV. durch Bestimmungen über die Einrichtung der mit Signalstützen versehenen Wagen (Jahrg. 1914, Nr. 38),
Ziffer XXII der T.-O.: Überprüfung der in den TV. und in den Grz. enthaltenen Bestimmungen über die Radstände der Eisenbahnfahrzeuge (Jahrg. 1914, Nr. 38),
Ziffer XXIII der T.-O.: Einführung einheitlicher Bezeichnungen für die verschiedenen Arten von Federn (Jahrg. 1914, Nr. 38).

Die Zusammenstellung aller dieser Beschlüsse ist in der gleichen Form wie die Vereinsversammlungsniederschriften gedruckt und an die Vereinsverwaltungen mit Rundschreiben der Geschäftsführenden Verwaltung vom 26. August 1916 Nr. I 70 versandt worden.

Eine Brücke über den Bosporus.

Eine geschichtliche Betrachtung. Von Professor **A. Birk**, Prag.

Im Jahre 1867 schrieb Carl von Ruppert, damals Baudirektor der österreichischen Staatseisenbahn-Gesellschaft, die denkwürdigen Worte: „Die Führung einer Eisenstraße aus dem Herzen Europas nach Konstantinopel und von da auf asiatischem Boden in der Richtung nach dem persischen Golfe und nach Ostindien ist nur eine Frage der Zeit. Die Anfänge dieser Weltlinie, welche den Orient mit dem in Handel und Industrie dominierenden Nordwesten der alten Welt in kürzeste Verbindung setzen muß, sind auf dem Boden beider Weltteile teilweise schon gemacht und zum großen Teil durch Lokalstudien schon vorbereitet; voraus eilend aber hat der leicht beschwingte Draht des elektrischen Telegraphen die Richtung vorbezeichnet, welche unter entsprechenden Modifikationen die schwerfälligere Schienenbahn einzuschlagen haben wird, um den Interessen der Völker und der Menschheit zu dienen."

Die Voraussage Rupperts hat sich erfüllt. Die Bagdadbahn, die Wilhelm Pressel, der ehemalige Baudirektor der österreichischen Südbahn geschaffen und für die er sein Herzblut vergossen hat, steht vor ihrer Vollendung. Der Schienenweg von Hamburg nach Bagdad wird nur an einer Stelle unterbrochen. Dort, wo das Meer Europa von Asien trennt. Und gerade hier ist es, wo Ruppert mit seinen Studien einsetzte: Die Überbrückung der engen Meeresstraße des Bosporus bei Konstantinopel.

Ruppert hat für diese Überbrückung, die er schon vor fünfzig Jahren als ein ausführbares technisches Unternehmen bezeichnete, sehr eingehende Studien gemacht und schließlich einen Entwurf fertig gestellt, der wohl verdient, der Gegenwart nicht nur als geschichtlich lehrreich, sondern auch als gegenwärtig anregend ins Gedächtnis gerufen zu werden.

Eine Öffnung von 205,5 m Spannweite überbrückt den mittleren tiefsten Teil der Meeresenge; daran reiht sich rechts und links je eine Öffnung von 162,75 m, an die sich die steinernen Viadukte schließen, die zu dem festen Lande führen. Die lichte Höhe über dem Wasserspiegel ist rund 38 m. Ruppert hat — entgegen der damals herrschenden Vorliebe für Kettenbrücken — „aus schwerwiegenden Gründen für das Ergänzungsstück einer Hauptweltlinie" eine vollkommen starre, jede Zuggeschwindigkeit gestattende Bauweise gewählt. „Die auf den Landfesten aufliegenden äußersten Enden der Konstruktion bewegen sich in wagerechtem Sinne frei und ungehindert auf den wagerechten Auflagerplatten. Die beiden mit der Konstruktion in eins verbundenen Pfeiler sind hoch und schlank genug, um der überwiegenden Kraft der Längenausdehnung bei Änderung der Temperatur keinen allzu großen und die voraus bestimmte Leistungsfähigkeit der Konstruktion übersteigenden Widerstand entgegenzusetzen." Die Form der Hauptträger stellt sich als die eines entsprechend geänderten Parabelträgers dar; die beiden Bogenlinien sind mit ihren Scheiteln derart einander näher gerückt, daß ihre Durchschneidungspunkte von den Widerlagern, wo sie beim gewöhnlichen Parabelträger liegen, nach der Mitte zu etwas vorgeschoben erscheinen. „Die solidarische Verbindung beider Bogenlinien durch das Strebenwerk tritt für die Partien, die gegen die Pfeiler zu außerhalb der Durchschneidungspunkte liegen, aus der konkaven Seite der beiden Bogenlinien heraus und faßt sie beiderseits von ihrer konvexen Seite, was im Effekt dasselbe ist. Am Pfeiler ist nun ein Höhenabstand der Bogenlinien gewonnen, welcher Widerstandsmomente ergibt und somit eine Kraftübertragung auf den Pfeiler außer dem einfach vertikalen Lastdruck und auf die anstoßende Nachbarkonstruktion zuläßt. Man kann mit anderen Worten sagen, die Kontinuität der parabelförmigen Träger über die Pfeiler hinweg ist ermöglicht worden." Ruppert erblickt in der Durchkreuzung der Bogenlinien die einer gleichförmigen ruhenden Belastung entsprechende Ur- oder Grundform, der eine ästhetische Berechtigung zukomme. Für die der Pressung unterworfenen Bogenlinien war die Form einer Röhre, für die auf Zug beanspruchten Gurte die Form eines flachen Bandes gewählt worden.

Ruppert, der seine Konstruktion auch wissenschaftlich begründete, ermittelte das Gesamtgewicht der Tragkonstruktion mit 71 000 Zollzentner, das Gewicht der gußeisernen Pfeilerröhren und der schmiedeeisernen Träger zu 128 000 Zollzentner. Für die Gründung der Pfeiler empfiehlt er einen Fundamentkörper aus Beton, auf welchem der fertig montierte Röhrenpfeiler von Schiffen aus herabgelassen und aufgestellt wird, bevor der Beton erhärtet ist, so daß er in den Betonkörper mehrere Fuß tief eindringt; der Pfeiler wird dann noch etwa 6 m hoch mit Beton umgeben und im Innern ausgemauert. Die Gesamtkosten der Brücke berechnete Ruppert zu 7 Millionen Gulden.

Seit jenen Tagen, da Ruppert den Entwurf einer Bosporusbrücke der Öffentlichkeit übergeben, hat der Brückenbau gewaltige Fortschritte gemacht. Die Spannweiten, die Ruppert seiner Konstruktion zugrunde legte, sind überholt worden. Wir erinnern an die

Brücke über den St. Lorenzstrom bei Quebec (Gerberbalken) mit einer größten Spannweite von 535 m, an die Blackwell-Inselbrücke bei Neuyork (ebenfalls Gerberbalken) mit 360,2 m größter Spannweite, an die Straßenbrücke über den Rhein zwischen Ruhrort und Homburg, die u. a. eine Öffnung mit 203,40 m Spannweite besitzt, an die Hellgatebrücke bei Neuyork mit einem Fachwerkbogen von 297,9 m Spannweite. Die Ausführung einer Brücke über den Bosporus, die Schienenweg und Landstraße von Europa nach Asien führt, bietet heute der Technik keine Schwierigkeit mehr. Der Bau eines unterseeischen Tunnels wäre ungleich schwieriger, kostspieliger und für den Betrieb weniger angenehm

Das Lehrlingswesen der preußisch-hessischen Staatsbahnverwaltung.

Über diesen Gegenstand sprach in der am 19. September d. J. unter dem Vorsitz Sr. Exzellenz des Ministerialdirektors Dr.-Ing. Wichert abgehaltenen Versammlung der Regierungsbaumeister Dr.-Ing. Schwarze aus Guben. Der Vortragende gab zunächst eine kurze Übersicht über die wichtigsten in Betracht kommenden Vorschriften. Nach der jetzt herrschenden Auffassung in der Rechtsprechung und Verwaltung bilden die Eisenbahnwerkstätten einen wesentlichen Bestandteil für die Eisenbahnunternehmungen und fallen daher nicht mit unter die Gewerbeordnung. Mithin gelten auch die Bestimmungen dieses Gesetzes über das Lehrlingswesen (Tit. VII, Abschn. III) nicht für die Eisenbahnwerkstätten. Das Lehrlingswesen ist hier vielmehr im Verwaltungswege geordnet. Bereits 1878 ergingen hierzu ausführliche Anordnungen des damaligen Ministers für Handel, Gewerbe und öffentlichen Arbeiten v. Maybach. Die weitere grundlegende, jetzt noch geltende Regelung erfolgte dann durch den Erlaß vom 12. Januar 1903 (s. Eisenbahnverordnungsblatt 1903, S. 7). Es sind hier eingehende Anweisungen gegeben über die Annahme, über die Ausbildung und über die Prüfung von Handwerkslehrlingen.

Dem von dem Vortragenden gegebenen kurzen geschichtlichen Rückblick ist zu entnehmen, daß im Etatsjahr 1879/80 nur 200, im folgenden bereits 1010 Lehrlinge in den preußischen Staatsbahnwerkstätten beschäftigt waren. Im Jahre 1883/84 waren es 1310 bei 32 844 insgesamt im Durchschnitt des Jahres beschäftigten Werkstättenhandwerkern und -arbeitern. 1890/91 waren diese Zahlen bis auf 1939 bzw. 39 481 gestiegen, im Jahre 1900 auf 2492 bzw. 47 416, im Jahre 1910 auf 3220 bzw. 71 633 und 1914 auf 3589 Lehrlinge bei 74 882 genannten Bediensteten.

An Zahlenbeispielen aus der Praxis wurde gezeigt, daß bis vor dem Kriege in einer mittelgroßen Hauptwerkstätte nur 22 % der im Laufe eines Jahres durch Tod, Pensionierung u. dergl. freigewordenen Handwerkerstellen durch frühere Eisenbahnlehrlinge besetzt werden konnten. Von diesen bleiben dauernd auch nur etwa ein Drittel als Werkstättenhandwerker. Von je 100 früheren Lehrlingen waren in derselben Werkstätte allein 46 % Eisenbahnbeamte geworden (3 % Magazinaufscher, 5 % Werkführer, 2 % Lademeister, 5 % Werkstättenwerkmeister, 6 % Betriebswerkmeister, 25 % Lokomotivführer und Heizer) und nur 34 % waren Werkstättenhandwerker geblieben. Ausgeschieden waren 20 %, so daß also 80 % insgesamt im Eisenbahndienst irgendwelcher Art verblieben waren. Auf Grund dieser Angaben kam der Vortragende zu dem Schluß, daß es sich empfehlen würde, die Anzahl der Lehrlinge auch in Friedenszeiten höher als bisher (12 %) der Schlosser und Dreher eines Direktionsbezirks zu bemessen. Es ist im Kriege auch schon erheblich über diese Zahlen hinausgegangen. Bei der Besprechung der Vorbedingungen für die Auswahl der Bewerber wurde darauf hingewiesen, daß die Annahme eines Knaben als Lehrling für die Eltern wirtschaftliche Vorteile bringe; daher sei beobachtet, daß die Eltern die Einstellung vielfach nur wegen großer Bedürftigkeit beanspruchten. Die doppelte Anzahl der verfügbaren Stellen würde indeß oft nicht ausreichen, um allen derartigen Gesuchen nachzukommen. Ausschlaggebend dürfe in allgemeinen nur die Eignung des Knaben sein. Wo wirkliche Not herrsche, empfehle es sich, Unterstützungen in anderer Form zu gewähren, aber nicht unter Bevorzugung eines nur mäßig geeigneten Knaben vor tüchtigeren Bewerbern.

Es wurde sodann der Lehrvertrag besprochen unter Vergleich mit den Vordrucken zu Lehrverträgen anderer Eisenbahnverwaltungen und privater Werke oder Verbände. So hat der Verein Deutscher Maschinenbauanstalten zusammen mit dem Gesamtverband Deutscher Metall-Industrieller ebenfalls einen Entwurf aufgestellt, der kurz erläutert wurde. Betreffs der praktischen Ausbildung wurde darauf hingewiesen, daß es sich als zweckmäßig herausgestellt habe, für die ersten beiden Jahre einen in jedem halben Jahre zunächst zu erledigenden festen Arbeitsplan aufzustellen, da es sonst vom Zufall abhinge, ob die Lehrlinge auch mit allen in dem Ministerialerlaß vorgeschriebenen Fertigkeiten vertraut gemacht würden. Bei verschiedenen großen, durch vortreffliche Lehrlingsausbildung bekannten Firmen bestehen ebenfalls derartige Arbeitspläne. Die von dem Vortragenden für das Werkstättenamt Guben aufgestellten Pläne sowie einige Beispiele aus der Privatpraxis wurden in Lichtbildern vorgeführt. Nur kurz gestreift wurde dann unter Vorbehalt späterer eingehenderer Behandlung der theoretische Unterricht, die Wohlfahrtsfrage und die Gesellenprüfung. Näher wurde dann an der Hand zahlreicher Lichtbilder auf die Einrichtung der Lehrlingswerkstätten, auf die Grundrißanordnung und den Platzbedarf eingegangen. Bei Anführung der wichtigsten Literatur über das Lehrlingswesen wurde auf die Arbeiten des Deutschen Ausschusses für technisches Schulwesen hingewiesen und weiter bemerkt, daß der Ausbau des Lehrlingswesens nicht nur zur Lösung der Handwerkerversorgung beitrage, sondern darüber hinaus auch eine Mitarbeit an der Fürsorge für die heranwachsende Jugend darstelle, die jetzt mehr als je die Zukunft und die Hoffnung des Vaterlandes sei.

Wie großes Interesse der Vortrag erregte, der von Lichtbildern begleitet war und lebhaften Beifall fand, zeigten die anschließenden Erörterungen, an denen sich außer dem Vorsitzenden und dem Vortragenden die Herren Professor Matschoß vom Verein deutscher Ingenieure, Dipl.-Ing. Frölich, Geschäftsführer des Vereins Deutscher Maschinenbauansalten und de Grahl, Direktor der Firma Marcotty, beteiligten.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Steht eine Erhöhung der Eisenbahngütertarife bevor?** Unter dieser Überschrift schreibt die „Tägl. Rundschau“: Die namhafte Verteuerung aller Betriebsmaterialien hatte mannigfache Befürchtungen geweckt, daß die staatlichen Eisenbahnverwaltungen im Deutschen Reich zu einer allgemeinen Erhöhung der Tarife, insbesondere der Gütertarife, ihre Zuflucht nehmen müßten, um die Quelle der Eisenbahneinnahmen nicht versiegen zu lassen. Demgegenüber wurde halbamtlich versichert, daß eine Abänderung der Normaltarife nicht beabsichtigt würde, dagegen habe sich der Preußische Landeseisenbahnrat bereits mit der Frage befaßt, wie die überaus zahlreichen Ausnahmetarife im Güterverkehr nach dem Kriege neu zu regeln sein würden; diese Frage werde in Gemeinschaft mit den zuständigen Behörden weiterhin verfolgt werden.

Hiernach kann es kaum noch einem Zweifel unterliegen, daß die Beförderung der weitaus meisten Frachtgüter auf den Eisenbahnen eine Verteuerung erfahren wird, denn die Massengüter, namentlich die industriellen und landwirtschaftlichen Rohstoffe sowie Halbfabrikate erfreuen sich in Deutschland durchweg sehr mäßiger Ausnahmetarife, die zum Teil der Staatskasse gar keinen oder doch nur einen recht bescheidenen Reingewinn ließen. Man darf deshalb rückhaltlos anerkennen, daß diese von der Regierung verfolgte Tarifpolitik in erheblichem Umfange zur Entwicklung und Blüte unserer Gewerbetätigkeit beigetragen hat. Die Ende der 70er Jahre vorigen Jahrhunderts begonnene und in etwa zwanzigjährigem Zeitraum beendete Eisenbahnenverstaatlichung in Preußen verfolgte ja nach der Denkschrift der Regierung vom 29. Oktober 1876 gerade den Zweck „der Fürsorge des Staates für die seinem Schutze anvertrauten öffentlichen Interessen“; es hieß weiterhin: „Nur im Staatsbahnsystem bietet sich die Möglichkeit einfacher, billiger und rationeller Transporttarife, die sichere Verhinderung schädlicher Differentialtarife, eine gerechte, rasche und tüchtige, auf das allgemeine Beste bedachte Verwaltung“.

Wenn es trotz der staatswirtschaftlichen Fürsorge ermöglicht wurde, die Staatsbahnen in den Dienst unserer Finanzwirtschaft zu stellen — die Reineinahmen aus dem Eisenbahnbetriebe bezifferten sich in den letzten Jahren auf 600 bis 700 Millionen Mark —, so legt diese Tatsache beredtes Zeugnis von dem deutschen Gewerbefleiß ab. Mit dem mächtigen Anwachsen der Kohlen-, Kali-, Erze-, Eisengewinnung, der landwirtschaftlichen Gütererzeugung, sowie der Ein- und Ausfuhr steigerten sich naturgemäß auch die Einnahmen aus dem Eisenbahnbetriebe, ohne daß der Verwaltung übertriebener Fiskalismus zum Vor-

wurf gemacht werden könnte. Nur ganz vereinzelt trifft man noch die Meinung an, daß der Staat darauf verzichten müsse, aus dem Eisenbahnbetriebe Reineinnahmen zu erzielen. Vielmehr wird die Finanzpolitik darauf gerichtet sein müssen, neben allmählicher Tilgung der Staatseisenbahnschulden, die jetzt buchmäßig nur noch etwa 8 Milliarden Mark betragen gegenüber einem geschätzten Werte der Anlagen von 18—20 Milliarden, die Erwerbseinkünfte aus den Staatsbahnen nach Maßgabe der Wirtschaftslagen möglichst zu erhalten. Denn es wäre gar nicht abzusehen, wie ohne sie der preußische und wohl auch der Etat anderer deutscher Bundesstaaten im Gleichgewicht gehalten werden könnte.

Wenn jetzt ernstlich an eine Reform der Ausnahmetarife gedacht wird, so ist damit keineswegs beabsichtigt, etwa sämtliche Vergünstigungen für Massengüter kurzerhand aufzuheben. Damit könnte leicht sehr vielen Industriezweigen der Lebensfaden abgeschnitten werden, und damit würde der Staat die Hühner schlachten, die ihm die goldenen Eier legen. Immerhin wird in zahlreichen Fällen ein Ausgleich der erhöhten Beförderungskosten angestrebt werden können, ohne die Unternehmungen empfindlich zu schädigen. Man verkenne aber nicht, daß es sich angesichts der gewaltigen Zahl der Ausnahmetarife um eine Riesenarbeit handelt, die um so schwieriger sein wird, als sie auf die Umstellung der Kriegs- auf die Friedenswirtschaft weitgehende Rücksicht nehmen muß. Wie sich die Preisbildung nach dem Kriege gestalten wird, ist zunächst noch nicht mit einiger Sicherheit zu bestimmen, ebenso auch nicht, inwieweit die deutsche Industrie in der Lage sein wird, die auswärtigen Handelsbeziehungen wieder aufzunehmen. Grundsätzlich wird man davon auszugehen haben, daß die Tarifreform die überseeische Aus- und Einfuhr nicht unterbinden dürfe. Unsere Wettbewerbsfähigkeit auf dem Weltmarkte wird zu einem erheblichen Teile gerade durch die Frachttarife auf den heimischen Eisenbahnen bedingt. Und die Erzeugnisse der Landwirtschaft im Verkehr vom Osten nach dem Westen der preußischen Monarchie dürfen auch keiner übermäßig starken Belastungsprobe ausgesetzt werden. Das sind nur wenige Gesichtspunkte, die bei der Tarifreform Berücksichtigung verdienen.

Mit einiger Befriedigung wird die Binnenschiffahrt von den Tarifveränderungen Vermerk nehmen. Bekannt sind die Klagen dieses Verkehrszweiges, der unter der stetigen Vermehrung der Ausnahmetarife der Eisenbahnverwaltung empfindlich geschädigt worden ist. Die Schiffahrtsunternehmungen auf den Hauptströmen, namentlich dem Rhein und der Elbe, waren seit Jahren genötigt, ohne Gewinn, teils sogar mit beträchtlichen Verlusten zu arbeiten, weil sie gegen die billigen Ausnahmetarife nicht aufkommen konnten. Es wäre wohl denkbar, daß ihre Leistungsfähigkeit in Zukunft voll ausgenützt werden könnte, wenn die Eisenbahnfrachten in angemessener Weise für gewisse Massengüter erhöht würden. Damit würde vermutlich auch der Widerstand abgeschwächt, der gerade von den Schiffahrtsunternehmungen gegen die Einführung von Schiffahrtsabgaben auf den freien Strömen geleistet worden ist. Aber alle diese Fragen bedürfen sorgfältigster Erwägung, denn Tarifveränderungen in dem beabsichtigten Umfange sind für das gesamte Wirtschaftsleben von tiefeinschneidender Bedeutung.

— **Die Güterabfuhr nach Groß-Berlin.** Zahlreiche Beschwerden an die Eisenbahnverwaltung sowie Erörterungen in der Presse lassen erkennen, schreibt die „Nordd. Allg. Ztg.", daß die auf einzelnen Bahnhöfen Groß-Berlins eingetretenen Störungen in der Abfuhr der Güter lebhaften Unwillen in der Bevölkerung erregen. Demgegenüber muß auf folgendes hingewiesen werden. Es ist klar, daß die aus dem Kriege erwachsenen Verhältnisse die Leistungen der Eisenbahn erheblich beeinflussen. So ist das eingearbeitete Personal durch Abgabe an die Front und zum Eisenbahndienst in den besetzten Gebieten auf das äußerste eingeschränkt. Die eingestellten Ersatzkräfte besitzen nicht die Leistungsfähigkeit der bewährten alten Kräfte. Dies trifft besonders auf die Frauen zu, die jetzt vielfach die Eisenbahnwagen be- und entladen und die Güter auf den Speichern bewegen müssen. Den Rollfuhrleuten mangelt es nicht nur an Arbeitskräften, sondern vor allem auch an leistungsfähigen Pferden. Lastkraftfahrzeuge können nicht in ausreichendem Maße beschafft werden. Alle diese Verhältnisse bedingen, daß die Abfuhr der Güter nicht mit der gewohnten Pünktlichkeit erfolgen kann. Es ist ferner zu berücksichtigen, daß zahlreiche Familien zum eigenen Bezug von Obst, Gemüse und Lebensmitteln in weit größerem Umfange übergegangen sind, als es in Friedenszeiten üblich war. Dadurch hat sich auf einzelnen Bahnhöfen der Eingang dieser Güter derartig gesteigert, daß die Massen selbst bei voller Leistungsfähigkeit nur mit Mühe bewältigt werden könnten. Dazu kommt endlich die begreifliche Besorgnis, sich rechtzeitig mit Lebensmitteln zu versehen, und die aus der erschwerten Lebenshaltung verständliche Gereiztheit in allen Dingen, die die Beschaffung von Lebensmitteln betreffen. Leider sind auch in einzelnen Fällen — durchaus nicht in beträchtlichem Umfange — Obstsendungen entwertet, zum Teil auch ganz verdorben worden. Selbstverständlich wird in allen diesen bedauerlichen Fällen die Eisenbahn Schadenersatz leisten. Im übrigen sind alle nur denkbaren Vorkehrungen und Maßnahmen getroffen, die bei den bestehenden ungünstigen Verhältnissen die glatte Beförderung und sichere Zuführung der Güter ermöglichen. Es wird dankbar anerkannt, daß auch viele Empfänger die Eisenbahn dadurch unterstützen, daß sie selbst die Güter von den Bahnhöfen abholen. Andererseits darf aber wohl auch beansprucht werden, daß den ganz außergewöhnlich erschwerten Umständen Verständnis und billige Rücksichtnahme nicht versagt wird.

— **Deutscher Eisenbahn-Personen-, Gepäck- und Gütertarif, Teil I.** Mit Gültigkeit vom 1. d. M. ist zu diesen Tarifen je ein Nachtrag ausgegeben worden. — Der Nachtrag II zum Personen- und Gepäcktarif, Teil I vom 1. Mai 1916, enthält in der Hauptsache eine Neufassung der Ausführungsbestimmung 1 zu § 32 der Verkehrsordnung betreffend Annahme des Reisegepäcks zu den Sätzen des Gepäcktarifs. Die Ausführungsbestimmung 1 (erster Absatz) wird durch die nachfolgenden Bestimmungen ersetzt: „Reisegepäck wird zu den Sätzen des Gepäcktarifs nur gegen Vorlage von Fahrkarten angenommen, die nach der Station gültig sind, für die die Gepäckabfertigung verlangt wird. Das Gepäck wird über den Weg oder einen der Wege befördert, über die vorgelegte Fahrkarte gilt. Auf Antrag wird es auch über einen anderen Weg befördert, wenn durchgehende Abfertigung möglich ist." Das letztere ist z. B. der Fall, wenn die Tarifteile II die Entfernungszone enthalten oder bei Gepäcksendungen der Vorstufe, wenn die Entfernungszone zwar fehlt, aber auf andere Weise ohne Schwierigkeit ermittelt werden kann. — Der Nachtrag X zum Gütertarif, Teil I Abteilung A vom 1. Januar 1912, enthält Änderungen und Ergänzungen der Ausführungsbestimmungen und der Anlage C zur Verkehrsordnung. Vollständig neu sind die Ausführungsbestimmungen zu § 61 (1) E. V. O. über Anweisungen des Absenders, das Gut von einem Dritten zur Beförderung anzunehmen, und zu 76 (2) E. V. O. über Anweisungen des Empfängers. Für die Ausführung solcher Anweisung des Absenders, die übrigens auch abgelehnt werden kann, wird bestimmungsgemäß außer den etwa erwachsenden baren Auslagen eine im Nebengebührentarif festgesetzte Gebühr erhoben, die bei Stückgutsendungen 50 Pf. und bei Wagenladungen 3 ℳ für die Frachtbriefsendung beträgt. Die Erhebung dieser Gebühren erfolgt erst vom 1. Januar 1917 ab. Nach den neu aufgenommenen Ausführungsbestimmungen zu 76 (2) E. V. O. kann, abgesehen von den sonstigen durch den Frachtvertrag begründeten Anweisungen [§§ 76 (2) und 73 (3)] der im Frachtbrief bezeichnete Empfänger auch darüber Bestimmung treffen, daß das Gut mit dem Frachtbrief gegen Zahlung der Fracht und der sonst auf dem Gute haftenden Beträge auf der Bestimmungsstation einem Dritten ausgeliefert wird oder daß ihm der Frachtbrief gegen Zahlung der Fracht- usw. Beträge, das Gut aber auf der Bestimmungsstation einem Dritten ausgeliefert wird oder daß ihm der Frachtbrief, das Gut aber gegen Zahlung der Fracht- usw. Beträge auf der Bestimmungsstation einem Dritten ausgeliefert wird oder daß das Gut nach Zahlung oder gegen Nachnahme der Fracht- usw. Beträge mit neuem Frachtbrief von der Bestimmungsstation nach einer anderen Station gesandt wird. Für die Ausführung einer der bezeichneten Anweisungen, die ebenfalls abgelehnt werden kann, werden ab 1. Januar 1917 die gleichen Gebühren wie für Anweisungen des Absenders erhoben. Außerdem enthält der Nachtrag X Änderungen und Ergänzungen der Anlage C zur E. V. O., soweit sie durch das Reichsgesetzblatt bis zum 28. September d. J. veröffentlicht worden sind. Sie betreffen die Gruppen Ia. Sprengstoffe, II. selbstentzündliche Stoffe, III. brennbare Flüssigkeiten und VI. fäulnisfähige Stoffe. — Der Nachtrag II zum Gütertarif, Teil I Abteilung B, und zu den hierzu von den deutschen Eisenbahnverwaltungen ausgegebenen Erläuterungen und Entscheidungen vom 1. Mai d. J. bringt u. a. die Aufnahme von Steinkohlenteerpech in das Verzeichnis der zur Beförderung in Kesselwagen zugelassenen Güter und im Nebengebührentarif die oben erwähnten Gebühren für Anweisungen des Absenders oder Empfängers.

— **Frauen im Eisenbahndienst.** Bekanntlich wurden Frauen schon im Frieden im Eisenbahndienst beschäftigt, allerdings im beschränkten Umfang. Vor einem Jahre ungefähr beschloß die preußisch-hessische Staatsbahnverwaltung, Frauen aushilfsweise im leichteren Eisenbahndienst zu beschäftigen; so z. B. an der Bahnsteigsperre, im Bureau, als Türschließerinnen, und im Telegraphendienst. Neuerdings sollen, wie die reichshauptstädtische Korrespondenz erfährt, Frauen auch für schwerere Arbeiten herangezogen werden, wie Fahr-, Blockwärter-, Weichensteller-, Bahn- und Schrankenwärterdienst, Aufsichtsdienst

auf den Bahnsteigen, Güterverlade- und einfacher Lokomotivheizerdienst. Der Andrang für die leichteren Dienstzweige, wie im Bureau, als Türschließerinnen und Bahnsteigschaffnerinnen, war im Berliner Direktionsbezirk sehr groß, sodaß der Bedarf nicht nur gedeckt ist, sondern sogar schon Vormerkungen stattgefunden haben. Für schwereren, d. h. körperlichen Dienst sind noch Meldungen erwünscht, die im Arbeitsnachweis am Bahnhof Alexanderplatz entgegengenommen werden. Die Verwaltung entscheidet darüber, für welche Art der Beschäftigung die Bewerberinnen Verwendung finden können.

— **Die Arbeiten an der Berliner Nord-Südbahn** müssen jetzt stark eingeschränkt bzw. an einzelnen Stellen überhaupt ganz eingestellt werden wegen der Beschlagnahme von Eisen und der damit verknüpften langsamen und spärlichen Anlieferung von Eisenträgern und andern für Bauzwecke unentbehrlichen Eisenteilen; so wird z. B. der Tunnelbau in der südlichen Friedrichstraße ruhen müssen, bis das dafür nötige Eisen angekommen sein wird. An der Weidendammerbrücke sind die Strombettungen für die nördlichen Brückenpfeiler bereits in den letzten Tagen angefahren worden; sie bestehen aus zwei riesigen, viele Zentner schweren Granitblöcken, die mittelst Winden an ihren Lagerplatz befördert wurden. Die Schachtarbeiten im mittleren Teile der Friedrichstraße sind nahezu beendet, Frauen haben rüstig daran geschafft.

— **Die Handelskammer Altona zur Aufhebung von Ausnahmetarifen im Güterverkehr.** Bekanntlich hat der preußische Landeseisenbahnrat in der 72. Sitzung am 21. Juni d. J. es mit Rücksicht auf die wirtschaftlichen Interessen des Landes einstimmig für unbedenklich erachtet, daß die für Stein- und Braunkohlen einschließlich Briketts und Koks sowie für Eisen und Stahl im Verkehr mit den Niederlanden, der Schweiz, Italien und Südfrankreich bis dahin bestehenden Ausnahmetarife aufgehoben werden. Wie „Handel und Gewerbe“ mitteilt, hat sich im Anschluß hieran die Handelskammer zu Altona in einer an den preußischen Eisenbahnminister gerichteten Eingabe gegen eine allgemeine Aufhebung aller Ausnahmetarife ausgesprochen, weil die sämtlichen zurzeit vorhandenen Ausnahmetarife meist erst nach langen Verhandlungen eingeführt seien und mit dem Normaltarif ein organisches Ganzes bildeten, das nicht durch Aufhebung einzelner höchst bedeutungsvoller Sätze zerstört werden sollte. Die Kammer regt an, an Stelle einer solchen Maßnahme allen Personen- und Gütertarifen eine prozentual gleichmäßige Erhöhung für die Kriegsdauer aufzuerlegen, wodurch der Einnahmeausfall der Eisenbahn ausgeglichen wird. Eine solche Erhöhung werde die Allgemeinheit gleichmäßig treffen und am leichtesten getragen werden können.

Insbesondere wendet sich nach obiger Quelle die genannte Kammer gegen eine Aufhebung der Ausnahmetarife nach deutschen Nordseehäfen. Sie befürchtet, wie sie in einem Schreiben an den Deutschen Handelstag vor kurzem ausführte, daß die Aufhebung einzelner Tarife eine große Beunruhigung des wirtschaftlichen Lebens hervorrufen und zu heftigen Kämpfen unter den Interessenten und zwischen diesen und der Eisenbahnverwaltung führen würde.

Zu vorstehenden Ausführungen können wir nur auf die Mitteilungen in Nr. 69, S. 801 d. Ztg. „Keine Erhöhung der Gütertarife“ sowie die auf S. 988 stehende Mitteilung der Tägl. Rundschau verweisen.

— **Spenden für den Eisenbahntöchterhort.** Die Bestrebungen dieser Stiftung des Verbandes der preußisch-hessischen Eisenbahnvereine sind nach einer Mitteilung in der „Eisenbahn“ wiederum durch eine Reihe namhafter Spenden werktätig gefördert worden. Von 27 Eisenbahnvereinen wurden insgesamt rd. 8500 ℳ, darunter vom Eisenbahnverein Cöln allein annähernd 4300 ℳ, gestiftet. Ferner spendeten der Verband der preußisch-hessischen Lokomotivführer 5000 ℳ, der Eisenbahnassistentenverband 3000 ℳ, der Verein preußisch-hessischer und reichsländischer Bahnmeister 1000 ℳ und eine Reihe weiterer Beamtenverbände und Vereine Beträge mit einer Gesamtsumme von rd. 2200 ℳ. Durch Sammlungen brachten u. a. die Arbeiter der Hauptwerkstätte in Saarbrücken 500 ℳ, der Verwaltungsausschuß des Militär-Eisenbahnerheims Lille 300 ℳ für den Töchterhort auf.

— **Entwicklung der Kleintierzucht und des Kleingartenbaues im Direktionsbezirk Elberfeld.** Nach den Ende August d. J. angestellten Ermittelungen waren in diesem Bezirk vorhanden (die Vergleichszahlen des Jahres 1913 sind in Klammern angegeben): 251 (192) Bienenzüchter mit 753 (668) Bienenvölkern in beweglichen und 385 (270) Bienenvölkern in unbeweglichen Bauen, 2471 (2181) Geflügelzüchter mit 18 799 (20 375) Stück Geflügel, 4562 (1839) Kaninchenzüchter mit 22 204 (10 445) Kaninchen, 3813 (3076) Ziegenzüchter mit 6593 (4887) Ziegen, 3577 (2765) Schweinezüchter mit 4936 (4323) Schweinen, 653 (558) Besitzer von Kühen mit 957 (802) Kühen. Eine wesentliche Förderung hat die Kleintierzucht durch den Zusammenschluß der Züchter zu Vereinen erfahren. Auch der Kleingartenbau hat während der Kriegszeit an Umfang sehr zugenommen. Von den verheirateten Bediensteten betreibt Kleingartenbau 15 533 (14 253), von den unverheirateten Bediensteten 2436 (2434), somit insgesamt 17 969 Bedienstete, d. sind rund 60 % aller Bediensteten des Direktionsbezirks Elberfeld. Die Größe der bebauten Fläche stellt sich auf 9040 (635 ar Dienstland und 100 928 (81 897) ar Eigentums- oder Pachtland. Hiervon wurden u. a. bebaut 19 804 (14 915) ar mit Gemüse, 53 583 (41 386) ar mit Kartoffeln, 32 534 (27 350) mit Futtermitteln.

— **Kohlenpreise.** Die „Berl. Pol. Nachr.“ schreiben: Bei der Erörterung der Frage, ob eine Erhöhung der Kohlenpreise im nächsten Jahre gerechtfertigt erscheinen würde, wird man den Umstand berücksichtigen müssen, daß sich bisher die Preise für Kohlen, auch die Kleinverkaufspreise, in mäßigen Grenzen bewegt haben. Wenn gleichwohl, wie nicht zu bestreiten ist, die Beschaffung des Kohlenbedarfs die Verbraucherkreise in steigendem Maße stärker belastet hat, so ist das geschehen infolge der Erhöhung, die die Beförderungskosten und die Arbeitslöhne unter dem Kriege erfahren haben. Ebenso sind auch die Gestehungskosten in ganz erheblichem Umfange gestiegen. Unter diesen Umständen liegt es nahe, mit der Möglichkeit zu rechnen, daß in Interessentenkreisen für das kommende Jahr eine Erhöhung der Kohlenpreise in Erwägung gezogen ist. Amtliche Stellen sind mit der Angelegenheit bisher nicht befaßt und eine Stellungnahme ist nach keiner Richtung erfolgt. Pflichtgemäß wird die Regierung, die für das laufende Jahr alle Erhöhungswünsche zurückgestellt hat, für den Fall, daß dahingehende Anträge gestellt werden sollten, die dafür geltend gemachten Gründe gewissenhaft prüfen, dann aber auch, wie wir annehmen dürfen, nicht nur die Interessenten, sondern auch die Verbraucherkreise zu Worte kommen lassen.

— **Generalmajor Groener,** der bisherige Chef des Feldeisenbahnwesens, ist zum Leiter eines neuen Kriegsamts beim Kriegsministerium ernannt, dem die Beschaffung, Verteilung und Ernährung der Arbeiter, die Beschaffung von Rohstoffen, Waffen, Munition sowie die Leitung der Ersatzangelegenheiten obliegen soll. Zu dieser Ernennung bemerkt die „Köln. Ztg.“ . . . Auch die Wahl der Persönlichkeit, die in diese wichtige Stellung als Leiter eintritt, entspricht der Bedeutung, die dem Amt zukommt. Es ist der bisherige Chef des Feldeisenbahnwesens, Generalmajor Groener, dessen Name mit den riesigen Truppenverschiebungen beim Aufmarsch wie später stets verbunden bleiben wird. Im Infanterie-Regiment Alt-Württemberg wurde er 1886 Leutnant, kam in den Generalstab, dem er in den verschiedensten Dienstgraden und Stellungen angehörte, und wurde 1912 Chef der Eisenbahnabteilung. Seine Verdienste im Krieg belohnten eine schnelle Beförderung, der Orden Pour le mérite und das Ehrendoktorat verschiedener Universitäten und Hochschulen. Ein Mann von genialem Blick, eiserner Energie und gewaltiger Arbeitskraft, gibt er durch seine bisherige Tätigkeit die Gewähr, daß er auf dem ihm zugewiesenen neuen Feld den Erwartungen entsprechen wird, die man allgemein von ihm im Volk wie im Heer hegt.

Österreich.

— **Ernennung des Generalmajors Ernst Schaible zum Eisenbahnminister.** Bekanntlich hat das österreichische Gesamtministerium dem Gebrauch gemäß seine Entlassung angeboten, nachdem an Stelle des ermordeten Grafen Stürgkh der bisherige gemeinsame Finanzminister Dr. v. Koerber zum Ministerpräsidenten ernannt war. Die amtliche „Wiener Zeitung“ veröffentlicht nun die Namen der neuen Minister. Zum Eisenbahnminister ist der Generalmajor Schaible an Stelle des bisherigen Eisenbahnministers Freiherrn v. Forster, der seit etwa vier Jahren dieses hohe Amt versehen hat, ernannt worden. Wir werden demnächst über die Persönlichkeit und die Verdienste des scheidenden Ministers um das österreichische Eisenbahnwesen ausführlicher berichten.

Ungarn.

— **Sparsames Umgehen mit Papier und Kanzleimaterialien.** Um die durch die Kriegsverhältnisse notwendig gewordene Sparsamkeit nach Tunlichkeit zu steigern, wurde von der Direktion der ungarischen Staatsbahnen ein Erlaß an das gesamte Personal gerichtet, in dem auf die Notwendigkeit des sparsamen Umgangs mit Papier und Kanzleimaterial hingewiesen wird. Es wird nicht nur Augenmerk auf die Vermeidung von Papiervergeuden gelegt, sondern es wird auch eine Richtschnur er-

eilt, wie bei Erlaß von Kundmachungen oder Herausgabe von Drucksorten auch in betreff des Druckes vorzugehen ist. Es wurde ferner anbefohlen, daß bei Buchbinderarbeiten, die von der eigenen Buchbinderei angefertigt werden, der Einband in Leinwand zu unterlassen ist.

— **Anerkennung des Königs von Bulgarien für die Tätigkeit der ungarischen Staatsbahnangestellten.** König Ferdinand von Bulgarien hat noch im Laufe des September d. J. nach seiner Rückkehr aus Ungarn an den Präsidenten der ungarischen Staatseisenbahnen v. Tolnay ein in ungarischer Sprache verfaßtes Telegramm gerichtet, in welchem er dem Personal der Staatseisenbahnen, insbesondere den mitwirkenden Betriebsleitern, Inspektoren, Ingenieuren, Stationsvorständen, dem Zug- und Maschinenpersonal die allerhöchste Anerkennung ausdrückt für die während seiner Reisen bekundete aufopferungsvolle und gewissenhafte Tätigkeit des genannten Personals. Der Präsident hat den Wortlaut des Telegramms verlautbaren lassen und der allerhöchsten königlichen Anerkennung auch seinen Dank für die pflichtgetreue Dienstleistung der Staatsbahnangestellten beigefügt.

— **Die Betriebseinnahmen der Kaschau-Oderberger Eisenbahn** zeigen im September d. J. nach den vorläufigen Ausweisen gegen die entsprechenden abgerechneten Ergebnisse des Vorjahres folgende Gestaltung:

	1916	gegen 1915
Ungarische Linien	2 021 842 K	— 151 400 K
Gesamtnetz . . .	3 138 220 „	— 38 936 „

Diese Ausfälle betragen 6,97 bzw. 1,23 %; die österreichischen Linien erzielten nämlich eine Mehreinnahme von 11,2 %.

Fassen wir die 12 von der Kaschau-Oderberger Eisenbahn verwalteten Lokalbahnen ins Auge, so sehen wir, daß deren Einnahmen im September d. J. zusammen den Betrag von 154 838 K erreichten, somit gegen das Vorjahr um 11 628 K = 8,12 % mehr.

M r.

Übrige europäische Länder.

— **Die Verkehrsnot in Frankreich.** Unter dem Titel: „Die Transportkrise in Frankreich" veröffentlicht der „Matin" einen ausführlichen Bericht über die Unterredung eines Mitarbeiters mit dem Vorsteher der Transportabteilung des Kriegsministeriums, des sogenannten Vierten Bureaus. Oberst Gassouin hob hervor, daß die gegenwärtigen Krise im französischen Transportwesen bei dem gewaltigen Anwachsen der Heeresbedürfnisse, der Munitionsfabrikation und der Einfuhr unvermeidlich gewesen sei. Die gesamte Wareneinfuhr nach Frankreich stieg, wie Oberst Gassouin darlegte, von 3 610 000 t im Februar 1915 auf 5 Millionen Tonnen im August, während der Friedensdurchschnitt 2 800 000 t betrug. Diese Steigerung war sowohl in Havre wie in Rouen, St. Nazaire, Nantes und Bordeaux fühlbar. An schlimmsten liegen die Verhältnisse in Calais und Dünkirchen. Die Einfuhrzunahme betrug für Calais ungefähr 100 %, für Dünkirchen etwa 400 %. Auf den französischen Bahnlinien nahm der Verkehr für das Kilometer um durchschnittlich etwa 150 % zu. Ähnlich liegen die Verhältnisse für die Flußschiffahrt. Der Verkehr auf der Seine hat sich etwa verdoppelt. Zur Verschärfung der Transportschwierigkeiten trug der große Mangel an Personal und Material in erster Linie bei. Die Bahngesellschaften stellten 30 000 Frauen in den Dienst, deren Arbeit jedoch der der Männer nicht gleichkommt, ebenso konnte dem Personalmangel durch Einstellung von Gefangenen und Kolonialarbeitern etwas abgeholfen werden. Schwieriger ist der Materialmangel. Ein weiterer Bericht des „Matin" aus St. Lo weist auf den großen Wagenmangel zum Transport der Kartoffeln der Normandie hin. Gewisse Departements seien von einem wirklichen Unheil bedroht. Der Kartoffelpreis fiel in einzelnen Gebieten der Normandie infolge der Unmöglichkeit des Absatzes von 100 Fr. für 1000 kg auf 70 Fr. In der Gegend von St. Lo beträgt der Preis sogar nur 30 Fr.

— **Bank für Orientalische Eisenbahnen in Zürich.** Die am 10. Oktober abgehaltene Generalversammlung der Aktionäre hat den Geschäftsbericht des Verwaltungsrates für das Geschäftsjahr 1915/16, über den wir in Nr. 79, S. 910, berichteten, entgegengenommen, die ihr vorgelegte Bilanz und Gewinn- und Verlustrechnung für 30. Juni 1916 gutgeheißen und die Anträge des Verwaltungsrates wegen der Verwendung des Reingewinnes von 1 944 588 Frcs. genehmigt. Die Dividende gelangt vom 11. Oktober 1916 an mit 35 Frcs. für die Aktie für in der Schweiz einzulösende Kupons und 37,27½ ℳ für Kupons aus deutschem oder österreichischem Besitz zur Auszahlung.

— **Unwetter in England.** Das furchtbare Unwetter, das England am 27. und 28. März d. J. heimgesucht hat, ist in dieser Zeitung schon erwähnt worden. Über den Schaden, den es angerichtet hat, liegen jetzt Nachrichten vor. Der englische Generalpostmeister hat darüber vor einiger Zeit im Unterhause eingehende Mitteilungen gemacht. Außer den Telegraphen- und Fernsprechleitungen der Eisenbahnen hat der Sturm, dessen Wirkung sich vom Humber bis Pembroke und vom Wash bis zum Bristol-Kanal erstreckt hat, 41 500 Gestänge teils abgebrochen, teils umgeworfen, so daß sie erneuert werden müssen. Der dabei zerrissene Kupferdraht war insgesamt über 27 000 km lang. Im Frieden würde für die Instandsetzung dieser Leitungen ein Personal von 20 000 Mann zur Verfügung stehen; von diesen arbeiten aber jetzt 11 000 Mann auf dem Kriegsschauplatze, und zwar sind dies die arbeitsfähigsten und tüchtigsten von ihnen. Die 9 000, die in England zurückgeblieben sind, reichen gerade für die laufenden Arbeiten aus, und infolgedessen sind die Arbeiten zur Beseitigung der Sturmschäden, der schlimmsten, die bisher in England vorgekommen sind, sehr langsam vorwärts gegangen. Es wird voraussichtlich bis Weihnachten dauern, ehe die Schäden ganz beseitigt sind. Zur Aufrechterhaltung des Betriebes haben die unterirdischen Leitungen gedient, doch reichen diese selbstverständlich nicht aus, um den Betrieb im vollen Umfang aufzunehmen. Der Sturm und die durch ihn verursachten Schäden werden aber die Veranlassung bilden, in Zukunft mit der Anlage unterirdischer Verbindungen lebhafter vorzugehen, als es bisher geschehen ist. Nach dem Kriege ist zunächst beabsichtigt, Northampton, Leicester, Nottingham, Leeds und Sheffield mit London durch unterirdische Leitungen zu verbinden.

— **Erweiterung der Befugnisse der russischen Eisenbahnbeamten.** Um dem Überhandnehmen der Übertretungen polizeilicher und öffentlicher Vorschriften auf Bahngrund entgegenzuwirken, hat der Verkehrsminister den Vorständen der Personen- und Güterbahnhöfe, den Vorständen der Ausweichstellen und deren Gehilfen, den Zugführern, und wo solche im Zug nicht vorhanden, den Oberschaffnern, ferner den Oberbahnmeistern, allen im jeweiligen Bereich ihrer dienstlichen Wirksamkeit, folgende Rechte verliehen: Die Berechtigung des Ergreifens von Maßnahmen zum Schutze der Ordnung und des Bahneigentums, der Verhaftung von Personen, die bei verbrecherischen Handlungen betroffen werden, die mit Gefängnisstrafen bedroht sind, und von Personen, die die bestehenden Anordnungen verletzen oder den gesetzlichen Forderungen der Beamten Widerstand entgegensetzen, das Recht, soweit nötig, Bedienstete und Arbeiter, denen an sich diese Befugnisse nicht erteilt sind, zur Beihilfe beizuziehen und endlich das Recht, bei Übertretungen polizeiliche Protokolle abzufassen. S.

Fremde Erdteile.

— **Leiden und Freuden eines Fahrgastes des sibirischen Expreß.** Im „Rjetsch" finden sich bewegliche Klagen über Mißstände beim sibirischen Expreß, der jetzt wöchentlich einmal in jeder Richtung verkehrt. Vor allem soll es bei der geringen Anzahl der Plätze fast unmöglich sein, selbst 2 Wochen vorher einen Platz I. Klasse zu bekommen, wenn man nicht etwa Zutritt zum Verkehrsministerium selbst hat. Dabei werden die meisten Plätze in Petersburg von Leuten eingenommen, die nach nahen Stationen fahren, sie bleiben im übrigen zum Schaden der Bahn unbesetzt. Zahlreiche nichtfahrplanmäßige Aufenthalte bis zu 5 Minuten in den entlegensten Stationen bringen zur Verzweiflung. Tatsächlich braucht der Expreß zu 8150 Werst 213 Stunden, also im Mittel 38,2 Werst die Stunde. Wenn man 9 Tage im Zug aushalten muß, so spielt die Versorgung eine große Rolle, um so mehr, als unterwegs fast nichts zu bekommen und der Fahrgast ganz auf den Speisewagen angewiesen ist. Abgestandene Fische und Wild von nicht mehr tadelloser Frische bilden hier statt der Ausnahme die Regel. Die Küche ist unsauber und ebenso die Bedienung. Das Bad im Zug ist meist nicht in Ordnung. Der Zugang hierzu geht durch alle Personenwagen und durch den Speisewagen. Die meisten müssen daher auf diese hier doppelt nötige Einrichtung verzichten. Die Lüftung im Zug ist ganz ungenügend. Die wenigen vorhandenen Lüftungen werden nicht in Gang gesetzt, weil „sie nicht in Ordnung sind, der elektrische Strom nicht reicht" usw. Die Wasch- und Ankleideräume genügen den bescheidensten Anforderungen nicht. Das Wasser ist unsauber und nicht durchgeseiht. Seife und Handtücher fehlen, ebenso fast stets Klosettpapier. Die Einrichtung von Putzfrauen im Zug ist unbekannt. Die vorhandenen unpraktischen Teppiche in den Gängen und Abteilen strotzen von Schmutz und Staub und werden nicht gewechselt. In schreiendem Gegensatz zum sibirischen Expreß steht der japanische südmandschurische Expreß, der an den sibirischen anschließt. Hier ist alles fein und sauber wie im neuzeitlichen Pariser Restaurant. Als kürzlich die japanische Mission im sibirischen Epreß reiste und in einem gasbeleuchteten Wagen untergebracht wurde, reichte das Gas nur für den halben Weg. Die andere Hälfte saßen die geehrten Gäste bei trübem Kerzenlicht. S.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Nachruf.

Den Heldentod für das Vaterland starb am 10. Oktober d. Js.
der Königliche Regierungsbaumeister
Herr **Walter Krug**
Leutnant der Reserve des Königin Elisabeth Garde-Grenadier-Regiments Nr. 3,
Ritter des Eisernen Kreuzes II. und I. Klasse.

Wir verlieren in dem Heimgegangenen, der erst mit Kriegsbeginn nach bestandenem Notexamen der Eisenbahndirektion zugeteilt wurde, einen liebenswürdigen Amtsgenossen, dessen Andenken wir stets in Ehren halten werden.

Berlin, den 31. Oktober 1916. [1404]

Der Präsident
und die höheren Beamten des Eisenbahndirektionsbezirks.

2. Eröffnung von Stationen.

Am 1. Dezember 1916 wird die rechts der Bahnstrecke Magdeburg-Halle (Saale) zwischen den Stationen Calbe (Saale) Ost und Patzetz neuerrichtete öffentliche Ladestelle Gottesgnaden als Tarifstation für den Wagenladungsgüterverkehr eröffnet werden. Ausgeschlossen ist die Abfertigung von Fahrzeugen, Sprengstoffen und Gegenständen, zu deren Ver- und Entladung eine Kopf- oder Seitenrampe erforderlich ist.

Die Entfernungen betragen:
zwischen Calbe (Saale) Ost und Gottesgnaden 3,26 km,
zwischen Patzetz und Gottesgnaden 3,67 km.

Magdeburg, 31. Oktober 1916. (1405)
Königliche Eisenbahndirektion.

3. Güterverkehr.

Bayerisch-Sächsischer Güterverkehr. Heft 2.

Am 1. Dezember 1916 werden die Stationen Dresden Hauptmarkthalle und Neuwelt der Sächsischen Staatseisenbahnen in den Tarif einbezogen. Näheres ist aus unserm Verkehrsanzeiger zu ersehen, auch gibt unser Verkehrsbureau, hier, Wiener Straße 4 II, Auskunft.

Dresden, am 30. Oktober 1916. (1395)
Kgl. Gen.-Dir. d. Sächs. Staatseisenb.
als geschäftsführende Verwaltung.

Sächsisch-Südwestdeutscher Güterverkehr, Tarifhefte 1 bis 4.

Am 1. Dezember 1916 werden die Stationen Dresden Hauptmarkthalle und Neuwelt der Sächsischen Staateisenbahnen in den Tarif aufgenommen. Näheres ist aus unserm Verkehrsanzeiger und aus dem von der Königlichen Eisenbahndirektion Berlin herausgegebenen Gemeinsamen Tarif- und Verkehrsanzeiger zu ersehen, auch gibt unser Verkehrsbureau, hier, Wiener Straße 4 II, Auskunft.

Dresden, am 30. Oktober 1916. (1394)
Kgl. Gen.-Dir. d. Sächs. Staatseisenb.
als geschäftsführende Verwaltung.

Tfv. 86. Binnentarif der Elmshorn-Barmstedt-Oldesloer Eisenbahn, Teil II für Güter.

Mit Gültigkeit vom 2. Januar 1917 tritt ein neuer Binnengütertarif in Kraft. Durch denselben treten Erhöhungen der Frachtsätze für Eil- und Stückgut sowie Wagenladungen ein.

Hierdurch wird der vom 1. Juni 1910 gültige Tarif nebst Nachtrag I aufgehoben.

Nähere Auskunft erteilt die unterzeichnete Direktion.

Elmshorn, den 31. Oktober 1916. (1398)
Elmshorn-Barmstedt-Oldesloer Eisenbahn.
Die Direktion.

Ausnahmetarife für Küchenabfälle und Speisereste usw. — Tfv. 2 II x — und für Spreu- und Strohmehl. — Tfv. 2 III m —.

Mit Gültigkeit vom 2. November 1916 wird „Kaffeegrund (Rückstand der Kaffee- und Kaffeersatzbereitung) unbearbeitet" in den Ausnahmetarif 2 II x und „gemahlener Kaffeegrund (aus Rückständen der Kaffee- und Kaffeersatzbereitung)" in den Ausnahmetarif 2 III m aufgenommen. Nähere Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbureau, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 29. Oktober 1916. (1396)
Königliche Eisenbahndirektion.

Deutsch-schwedisch-norwegischer Eisenbahnverband über Vamdrup und Saßnitz-Trälleborg. Gütertarif Teil II.

Am 10. November 1916 werden die bayerische Station Berneck (Fichtelgeb.) und die mecklenburgische Station Waren (Meckl.) in den Abschnitt 1 der ordentlichen Tarifklassen aufgenommen.

Nähere Auskunft erteilen die Güterabfertigungen.

Altona, den 31. Oktober 1916. (1402)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Staats- und Privatbahn-Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 6. November 1916 bis auf Weiteres, längstens für die Dauer des Krieges, wird die Station Aachen-Bleyberg Grenze als Versandstation in den Ausnahmetarif 5a einbezogen. Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbureau, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 31. Oktober 1916. (1401)
Königliche Eisenbahndirektion.

a) Staats- und Privatbahn-Güterverkehr. Heft A — Tfv. 5. —
b) Gemeinsames Heft für den Wechselverkehr deutscher Eisenbahnen untereinander. — Tfv. 200 —

Mit Gültigkeit vom 2. Januar 1917 werden im Verkehr mit den Stationen der Elmshorn-Barmstedt-Oldesloer Eisenbahn Zuschläge zu den Frachtsätzen fü Eilstückgut von 30 ₰, für Frach stückgut von 20 bzw. 5 ₰ und fü Wagenladungen von 4 bzw. 3 ₰ fü 100 kg eingeführt.

Auskunft geben die beteiligten Güte abfertigungen sowie das Auskunft bureau, Berlin, Bahnhof Alexanderplat

Elmshorn, den 31. Oktober 1916. (139
Elmshorn-Barmstedt-Oldesloer Eisenbah
Die Direktion.

Staats- und Privatbahn-Tierverkehr — Tfv. 1504 —

Mit Gültigkeit vom 2. Januar 191 werden im Verkehr mit den Stationc der Elmshorn-Barmstedt-Oldesloer Eise bahn besondere Zuschläge neben d Fracht und zwar bei Berechnung nac den Stücksätzen 80 ₰ und nach d Ladungssätzen 6 ℳ für jede Sendur eingeführt.

Auskunft geben die beteiligten Güte abfertigungen sowie das Auskunft bureau, Berlin, Bahnhof Alexanderplat

Elmshorn, den 31. Oktober 1916. (140
Elmshorn-Barmstedt-Oldesloer Eisenbah
Die Direktion.

Süddeutsche Donau-Dampfschiffahrt Gesellschaft.

Mit Wirksamkeit vom 1. November 19 ist im Gütertarif, Teil I, Abteilung Abschnitt F, Ziffer I (Verkaufspreis d Vordrucke und Gebühren für ihre Au füllung und Abstempelung), bei Punkt als zweiter Absatz zu ergänzen:

„Diese Verkaufspreise verstehe sich für die Vordrucke ohne Stempe wertzeichen. Für Vordrucke, d mit Stempelwertzeichen versehe sind, sind die Kosten der angebrac ten Stempelwertzeichen neben de Verkaufspreis der Vordrucke geso dert zu entrichten."

München, den 30. Oktober 1916. (140

4. Verdingungen.

Verdingung von 3410 Stück Zu stangenmuffen und 790 Stück Brem spindeln für die Eisenbahndirektionsb zirke Cöln, Elberfeld, Essen, Fran furt a. M., Mainz und Saarbrücken.

Die Verdingungsunterlagen können b unserer Hausverwaltung, Kaiser Fri drich-Ufer 3, hier, eingesehen oder v ihr gegen portofreie Einsendung v 1 ℳ in bar **(nicht in Briefmarken)** b zogen werden. Die Angebote sind ve siegelt und mit der Aufschrift: „A gebot auf Lieferung von Zugstangenmu fen und Bremsspindeln" versehen bis zu **30. November 1916, vormittags 10½ U** dem Zeitpunkte der Eröffnung, porto- u bestellgeldfrei an uns einzureiche Ende der Zuschlagsfrist 30. Dezer ber 1916.

Cöln, im Oktober 1916. (139
Königliche Eisenbahndirektion.

5. Verkauf von Altmaterialien.

Verkauf von Oberbaumaterialien.

Etwa 3035 Tonnen abgängige u 3350 Tonnen brauchbare Oberbaumateri lien werden verkauft. Bedingunge und Sortenverzeichnis sind bei der unte zeichneten Stelle erhältlich, wo die A gebote am 23. November d. J., vorı 11 Uhr, eröffnet werden.

Heilbronn, 2. November 1916. (140
K. Oberbaumaterialverwaltung.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Eisenbahndirektions-Präsident a. D. v. Mühlenfels in Berlin.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nummer 88 — 8. November 1916. — LVI. Jahrgang.

Inhalt:

Zivilbahnwachmann, Bahnpolizeibeamter und Arbeiterversicherung.
Postladeanlagen auf Bahnhöfen im deutschen Reichspostgebiet.
Die wesentlichsten Änderungen des I. Nachtrags zum Vereinswagenübereinkommen.
Die künstliche Zuführung frischer Luft im Tunnelbau.
Nachrichten.
Deutschland: Ständige Tarifkommission. — Militärtarif. — Bargeldloser Bezug von Frachturkunden-Stempelmarken. — Kriegsbeihilfen oder Teuerungslohnzulagen sind steuerpflichtig. — Verlängerung der Frist für die Gewährung der Fahrpreisermäßigung für Erntearbeiter. — Die Eisenbahnüberschüsse als Finanzquelle des Staates. — Wagenmangel. — Jungmannen als Helfer im Eisenbahndienst. — Deutsche Eisenbahn-Speisewagengesellschaft. — Personalnachrichten.
Österreich: Der neue Frachturkundenstempel. — Österreichische Staatsbahnen. — Neue Kriegsküche für Eisenbahner in Wien. — Österreichs Kohlenförderung. — Versorgung Wiens mit oberschlesischer Kohle. — Das erste Elbeschiff in Prag eingelangt.
Ungarn: Entgleisung des Balkanzuges. — Steuerfreiheit der Wohnungsgelder der in den Ruhestand versetzten Eisenbahnbeamten. — Schaffung eines Lehrstuhles für Tariflehre am Königlichen Josef-Polytechnikum.
Niederlande: Versuchsgleis auf Füßen aus bewehrtem Beton.
Übrige europäische Länder: Verkehrsschwierigkeiten im schwedischen Norrland. — Ausnutzung der Fahrbetriebsmittel in Schweden. — Fahrbetriebsmittelbeschaffung in Schweden. — Der Untergrundbahnkrieg in Paris. — Betriebseinschränkungen auf den italienischen Eisenbahnen. — Ein neues englisch-italienisches Kohlenabkommen. — Die Verkehrsverhältnisse nach dem Balkan und Konstantinopel. — Mißbräuche an russischen Bahnen. — Verkehrsstockungen auf russischen Bahnen. — Schweres Eisenbahnunglück auf der Nord-Donezbahn. — Neue russische Gütertarife.
Fremde Erdteile: Meßwagen der nordamerikanischen Südbahn. — Kohlenverladeanlage in Charleston. — Seilschwebebahn über den Niagara.
Allgemeines.
Amtliche Mitteilungen.
Amtliche Bekanntmachungen.

Zivilbahnwachmann, Bahnpolizeibeamter und Arbeiterversicherung.

Von Regierungsrat **Dr Behre**, Stettin.

In Nr. 48 d. Ztg. hatte ich die Auffassung vertreten, daß die auf Verlangen der Militärverwaltung anläßlich des Krieges für den Bahnschutz gestellten bewaffneten Zivilpersonen keine Arbeiter im Sinne der Reichsversicherungsordnung und demgemäß auch gegen Unfälle bei ihrer Tätigkeit nicht versichert seien. Als Begründung hatte ich gegeben, daß diese Bahnwachleute Militärhoheit ausübten, ohne mich auf Einzelheiten einzulassen, warum und vor allem warum sie nur Militärhoheit ausüben und warum sie deshalb keine Arbeiter sind. Nachdem mir Ministerialrat Dr. Reindl in Nr. 57 und Regierungsassessor Dr. Schultz in Nr. 59 der Zeitschrift entgegengetreten sind, sehe ich mich gezwungen, meine Auffassung näher zu begründen.

Versichert ist nach der RVO. der „Arbeiter", wenn er als solcher „beschäftigt" wird und zwar bei der Kranken- und Invalidenversicherung bei einem „Arbeitgeber", bei der Unfallversicherung in einem der Versicherung unterliegenden „Betriebe"; für die ersten beiden Versicherungen muß er außerdem gegen „Entgelt" beschäftigt werden (§§ 165, 1226, 544).

Danach gehört zum Versichertsein:

1) eine Arbeitertätigkeit. Die RVO. kennt auch andere Tätigkeiten, die versicherungspflichtig sind, vor allem die des Betriebsbeamten. Für alle diese Tätigkeiten hat sie den Sammelnamen „Arbeit" (§§ 22, 153, 317, 1427), daher denn auch in derselben Allgemeinbedeutung die Ausdrücke Arbeitnehmer, Arbeitgeber, Arbeitsverhältnis, Arbeitszeit, Arbeitstag, Arbeitsstätte, Arbeitsort, Arbeitsverdienst verwendet werden (§§ 329, 309, 1427, 180, 153 u. a.). Es müßte sonach in unserm Falle, um mit der RVO. zu reden, eine Arbeiterarbeit geleistet werden. Ob eine Arbeit unter die versicherungspflichtigen Arbeitstätigkeiten der RVO. fällt, kann allein aus dem Inhalt der Arbeit ersehen werden, d. h. es muß die Arbeit an sich und, wo sie erst durch das Zusammenwirken mit anderen Arbeiten Inhalt gewinnt, wie bei der Betriebsbeamtenarbeit, im Zusammenhang mit diesen betrachtet werden. Arbeiterarbeit ist aber jede auf Erzielung eines unmittelbaren wirtschaftlichen Erfolges gerichtete Tätigkeit, bei der die körperlichen Verrichtungen gegenüber den geistigen stark in den Vordergrund treten. Der Begriff, namentlich sein wirtschaftlicher Inhalt, wird in der Regel bei den Erfordernissen des versicherungspflichtigen „Betriebes" entwickelt, dessen Bausteine immer in erster Linie Arbeitertätigkeiten sind. Die Arbeiterarbeit ist in solchem Betriebe auf einen unmittelbaren Teilerfolg, der Betrieb im Ganzen auf den unmittelbaren Gesamterfolg gerichtet. Nur körperliche Arbeit, keine Arbeiterarbeit verrichtet danach der zur Stählung seiner Arbeitskraft Turnende; denn die wirtschaftlichen Erfolge, die er damit erstrebt, erreicht er erst durch Verwendung seiner gestählten Arbeitskraft, sie sind mittelbarer Natur, sind Endzwecke. Ebenso verrichtet keine Arbeiterarbeit, wenn der auf den unmittelbaren wirtschaftlichen Erfolg gerichtete Wille abgeht (Kind, Geisteskranker, vgl. Handbuch d. Urf. Vers. 1. Bd. 1909 S. 53, 54).

2) „Mit" der Arbeiterarbeit (vgl. § 153 Abs. 3) muß der Betreffende „beschäftigt werden", und zwar bei der Kranken- und Invalidenversicherung bei einem Arbeitgeber, bei der Unfallversicherung in einem ihr unterliegenden Betriebe. Dasselbe gilt für die anderen Arbeitsarten. Die „Arbeit" der RVO. muß sonach der Gegenstand eines Beschäftigungsverhältnisses sein, d. h. der die Arbeit Leistende muß in einem Abhängigkeitsverhältnis arbeiten (vgl. Amtl. Nachr. des RVA. 1912 S. 729 Ziff. 10) indem er seine Arbeitskraft in den Dienst des Beschäftigungszweckes, d. h. (bei Arbeiterarbeit) des der Arbeitsleistung als Ziel verordneten unmittelbaren wirtschaftlichen Erfolges stellt. In diesem Sinne wird die Arbeit bei der Kranken- und Invalidenversicherung, wo der Arbeitserfolg einer Person zugute kommen muß, zur „Dienstleistung" (§§ 168, 1232), bei der Unfallversicherung, wo er dem Betriebe zugute kommen muß, zur „Betriebstätigkeit" (so der von Wissenschaft und Praxis geprägte Ausdruck). Im übrigen muß die „Dienstleistung" eine solche gegen „Entgelt" sein.

3. Der Inhalt des „Beschäftigungsverhältnisses" (auch „Beschäftigung" oder „Arbeitsverhältnis" genannt, §§ 154, 317, 309 u. a.) kann aber bei der Kranken- und Invalidenversicherung über dessen Gegenstand (Dienstleistung gegen Entgelt) zwiefach hinausgreifen. Das Verhältnis bleibt nämlich, auch wenn die Arbeit „unterbrochen" wird (vgl. § 317 Abs. 2) bestehen, sofern an die Stelle a) der Dienstleistung b) eine Dienstbereitschaft (jederzeitige tatsächliche Verfügbarkeit der Dienste, z. B. bei Urlaub) oder auch nur c) eine Dienstbewahrung (vorübergehende tatsächliche Nichtverfügbarkeit der Dienste, z. B. bei militärischer Übung) tritt. Je nach dem Grade der Verflüchtigung der eigentlichen Dienstleistung darf auch der zu leistende Entgelt einen minder ausgeprägten Inhalt annehmen (also unter Umständen wegfallen, Entsch. des RVA. Amtl. Nachr. 1914, S. 815). Bei der Unfallversicherung kommt eine Verflüchtigung der Betriebstätigkeit wegen der Art des Versicherungsfalles (Betriebsunfall) nicht in Frage, so daß hier Gegenstand und Inhalt des Beschäftigungsverhältnisses zusammenfallen.

4. Allein das tatsächliche Beschäftigungsverhältnis im Sinne der Ziff. 3 ist die Grundlage des Versichertseins nach der RVO. (daher „versicherungspflichtige Beschäftigung', „v. Verhältnis", „v. Arbeitsverhältnis", §§ 306, 1244, 309). Auf ihm beruht bei der Zwangsversicherung das „Versicherungsverhältnis" oder die „Versicherung". Danach ist das Rechtsverhältnis, in dem der Beschäftigte zum Arbeitgeber steht, von keinerlei Bedeutung. Der Beamte, der Soldat, der dienstlich in die Lage kommt, Arbeiterarbeit zu verrichten, ist demnach, solange diese Beschäftigung dauert, Arbeiter im Sinne der RVO. und wäre als solcher versicherungspflichtig, wenn ihn nicht die RVO., weil er bereits durch andere Gesetze sichergestellt wird, ausdrücklich für „versicherungsfrei' erklärte (§§ 169 Abs. 1, 172 Ziff. 2, 554 Abs. 1, 1234 Abs. 1, 1235 Ziff. 2, vgl. Amtl. Nachr. des RVA. 1912, S. 751, Ziff. 28).

Betrachten wir die gefundenen drei Kennzeichen einer versicherungspflichtigen Beschäftigung, so ergibt sich zunächst, daß der ungelöhnte Bahnwachmann für die Kranken- und Invalidenversicherung schon deshalb ausscheidet, weil er nicht Dienstleistung gegen Entgelt übt. Im übrigen läuft aber alles auf die Frage hinaus: Verrichtet der Wachmann eine versicherungspflichtige Arbeit? Denn das erforderliche Beschäftigungsverhältnis ist bei Bejahung der Frage zweifellos vorhanden. Nun könnte die Arbeit, die bei dem gewöhnlichen Wachmann in Frage käme, nur Arbeiterarbeit sein; denn Betriebsbeamtenarbeit verrichtet er nicht, weil er kein Bewachungsorgan weiter unter sich hat, und wenn man ihn, weil er anderen Wachdienstorganen untergeordnet ist, als Gehilfen bezeichnen wollte, so würde er inhaltlich dennoch Arbeiterarbeit verrichten (vgl. Moesle und Rabeling, Komm. zum 3 Buch d. RVO., Note 19 zu § 544). Eine Betriebsbeamtenarbeit käme höchstens bei den zivilen Wachkommandanten in Frage, die mitunter bei Bildung sog. Wachkommandos den einfachen Bahnwachleuten übergeordnet worden sind. Aber auch diese Betriebsbeamtenarbeit steht und fällt mit der Arbeiterarbeit der gewöhnlichen Wachmänner, so daß wir der Einfachheit halber die Frage dahin begrenzen können: Verrichtet der Zivilbahnwachmann Arbeiterarbeit?

Reindl erkennt zunächst an, daß sich das Verhältnis der Wachleute zur Heeresverwaltung auf das öffentliche Recht gründe und daß sie, wenn auch nicht Personen des Soldatenstandes, so doch militärische Organe seien. Ihm ist aber anscheinend (eine klare Stellungnahme erfolgt nicht) die Tätigkeit der Wachleute ihrem Inhalt oder überwiegenden Inhalt nach so zweifellos Arbeiterarbeit, daß er erklärt, ob sie „bei ihrer Tätigkeit im Betriebe" staatliche Hoheitsrechte ausübten oder nicht, sei gleichgültig. Das ist die ganze Beweisführung; denn wenn er die §§ 169, 172, 1234 und 1235 RVO. zum Zeugnis dafür anruft, auch die RVO. rechne mit Fällen, wo Personen des Soldatenstandes oder Beamte, „die in einem öffentlichrechtlichen Dienstverhältnis stehen und mit der Ausübung staatlicher Hoheitsrechte betraut sind", in Ausübung dieser ihrer Machtstellung versicherungspflichtige Arbeit verrichten, so ist das richtig, hat aber nicht das Geringste mit meiner Behauptung zu tun, daß Ausübung von Hoheitsrechten und Arbeiterarbeit zwei sich ausschließende Begriffe seien. Und wenn er „das wesentliche Merkmal" des nach §§ 165, 1226 RVO. erforderlichen Arbeitsverhältnisses in der persönlichen und wirtschaftlichen Abhängigkeit des Arbeiters (Gehilfen) zum Arbeitgeber erblickt, so ist das insofern unrichtig, als zunächst eine Arbeiterarbeit da sein und dann allerdings die Abhängigkeit dieses „Arbeiters (Gehilfen)" hinzukommen muß. Im übrigen ist (s. o.) dies Abhängigkeitsverhältnis gar nicht in Streit befangen.

Im Gegensatz zu Reindl bemüht sich Schultz ernstlich, die Tätigkeit der Wachleute ihrem Inhalt nach zu zergliedern. Dabei kommt er freilich zu ihrer Scheidung in zwei Handlungsgruppen: die Wachmänner leisteten nämlich erstens „einfache Arbeiterdienste im Sinne der RVO."; es sei aber zuzugeben, daß sie „darüber hinaus auch gewisse öffentlichrechtliche Befugnisse haben" (zu ergänzen wohl: deren Ausübung nicht einfache Arbeiterdienste seien.) Von diesen Befugnissen, die ihnen „in der von der Eisenbahnverwaltung aufgestellten Dienstanweisung übertragen" (!) seien, gehörten zu den einfachen Arbeiterdiensten: Verhinderung der Beschädigung von Eisenbahn- und Telegraphenanlagen, Fernhaltung Unbefugter von der Bahnanlage, Aufmerken auf Schäden an Bahnkörper oder Leitungen, Meldung solcher Schäden und Anhalten des gefährdeten Zuges. Zu den gewissen öffentlichrechtlichen Befugnissen zählt er „insbesondere" die, verdächtige oder bei einem Zerstörungsversuch betroffene Personen zu verhaften und ihnen etwa mitgeführte Waffen oder Zerstörungswerkzeuge abzunehmen; weitere führt er nicht auf. Damit würden allerdings die „einfachen Arbeiterdienste" gewaltig im Vordergrund stehen; denn mancher Wachmann wird wohl niemals Gelegenheit gefunden haben, zu einer Verhaftung zu schreiten. Schultz merkt aber gar nicht, daß er sich mit dieser Stellungnahme selber den Boden abgräbt. Denn da er die „einfachen Arbeiterdienste" als Ausübung privatrechtlicher Befugnisse auffaßt (er vergleicht diese Tätigkeit derjenigen des Wächters einer privaten Fabrikanlage), so können nur die aus dem Eigentum der Bahn an ihren Anlagen fließenden Befugnisse in Frage kommen. Dann aber wäre der Wachmann, da ihm deren Ausübung natürlich nur von der Eisenbahnverwaltung übertragen sein kann (wie Schultz ja auch annimmt, s. o.) im unmittelbaren wirtschaftlichen Interesse der Eisenbahnverwaltung, nämlich zum Schutze ihrer Anlagen und ihres Betriebes in Wahrnehmung der ihr daran zustehenden Rechte tätig, der EV. also käme der unmittelbare wirtschaftliche Erfolg seiner Tätigkeit zugute, d. h. er würde Betriebstätigkeit im Eisenbahnbetrieb verrichten. Die Löhnung durch die Militärverwaltung würde dem ja auch nicht entgegenstehen und müßte wohl oder übel damit erklärt werden, daß der Wachmann unter Umständen auch „gewisse öffentlichrechtliche Befugnisse" ausüben müsse und daß in jedem Falle der (als versicherungstechnische Voraussetzung belanglose) „Endzweck" seiner Tätigkeit in der Sicherung des militärischen Aufmarsches und Nachschubes zu finden sei. Wenn Schultz gleichwohl dazu kommt, daß die Bahnwachleute einem besonderen Bahnbewachungsbetrieb der Heeresverwaltung angehörten, weil letztere die Wachleistungen auf Grund des KrLG. in Anspruch nehmen und die Bewachung „eine einheitliche beiden Betrieben gemeinsame Arbeitsleistung, die in ihrer Gesamtheit hauptsächlich der Militärverwaltung zu dienen bestimmt ist" darstelle, so verleugnet er damit seine ersten Ausführungen.

Der Fehler dieses Vorgehens liegt in der Zergliederung der Bahnwachtätigkeit in zwei Handlungsgruppen, und damit komme ich auf die eigene Stellungnahme, daß der Zivilbahnwachmann Militärhoheit und nur solche ausübt, eine solche Tätigkeit aber keine Arbeiterarbeit sei.

Zur Ausübung von Macht im Sinne von Rechtsmacht gehört

ein Gegenstand (Person oder Sache), dem gegenüber die Macht ausgeübt wird. Wenn ich auf meinem Grundstück säe und ernte oder einen Eindringling von ihm gewaltsam entferne, übe ich Privatmacht, nämlich mein Eigentumsrecht aus (vgl. § 903 BGB.). Genau so ist es mit der öffentlichen Macht des Staates (Staatsgewalt), deren Nährboden die Staatsherrlichkeit (Staatsallgewalt) ist. Eine der Erscheinungsformen dieser Staatsherrlichkeit, die Militärhoheit, geht uns hier an. Sie wird in einem ihrer Zweige durch das Heer wahrgenommen, dem sie in entsprechendem Umfange zur Ausübung übertragen ist. Innerhalb des Heeres erfolgt die Weiterübertragung auf die eingegliederten Organe (Armeekorps, Divisionen usw.) bis hinab zum gemeinen Soldaten. Auch dieser also ist Mitträger der Staatsgewalt (vgl. die Anführung von Haenel in meinem ersten Aufsatz). Der Soldat übt aber nicht bei jeder dienstlichen Handlung Staatsgewalt aus; denn dazu gehört, wie gesagt, ein Gegenstand, dem gegenüber sie ausgeübt wird. Vor allem scheidet aus der gesamte innerdienstliche, also zwischen Mitträgern der Staatsgewalt sich abspielende Verkehr. Der Dienstbefehl des oberen Organs an das untere ist so wenig Ausübung der Staatsgewalt wie seine Befolgung, die sich beim Beamten als Erfüllung der Dienstpflicht, beim Soldaten der Gehorsamspflicht darstellt (vgl. Laband, das Staatsrecht des Deutschen Reiches, 1902, S. 113). Der Soldat, der auf Befehl des Unteroffiziers an den Querbaum springt, übt ebensowenig Staatsgewalt aus wie der Militärbäcker, der in der Militärbäckerei sein Brot in den Ofen schiebt. Dieser verrichtet sogar Arbeiterarbeit im Sinne der RVO., ist aber, wie oben erörtert, versicherungsfrei (§ 554 Ziff. 2). Dagegen übt der Soldat, der auf Posten steht, Militärhoheit aus. Der Gegenstand, dem gegenüber sie ausgeübt wird, ist der etwaige Störer des Bewachungskreises. Die Ausübung ist, solange die Störung nicht eintritt, abwartender Natur, gegebenen Falls verstärkt sie sich zum tätigen Eingriff.

Genau so ist es mit der Tätigkeit des Zivilbahnwachmannes bestellt, nur daß er nicht Soldat ist. Auch er übt wie der militärische Posten Staatsgewalt aus, zunächst abwartend, nötigenfalls aber zu tätigem Eingriff übergehend. Dieser Eingriff kann gegen Personen gerichtet sein, aber auch „gegen" die zu bewachende Bahnanlage, nämlich wenn an dieser selbst sich die Störung bemerkbar macht. Allerdings soll sich der Wachmann des Eingriffs in die Bahnanlage tunlichst enthalten, weil er nicht die nötige Sachkunde besitzt. Ihm in dieser Beziehung die nötigen Richtlinien zu geben, ist die Aufgabe der vielfach von den Eisenbahndirektionen herausgegebenen und den Wachleuten ausgehändigten Dienstanweisungen, nichts anderes bezweckt auch die in solchen Anweisungen etwa enthaltene Bestimmung, daß der Wachmann während seines Dienstes dem Bahnmeister oder einem anderen Bahnorgan unterstellt sei und dessen Anweisungen Folge zu leisten habe. Daß sich eine derartige Bindung mit dem Wesen der Staatsgewalt und ihrer Ausübung verträgt, ergibt sich schon daraus, daß im Verfassungsstaate die an sich unbeschränkte Staatsgewalt unter dem Gesichtspunkt, daß sie nur vernünftigen Staatszwecken dienen darf, durch Gesetze in bestimmte Bahnen gezwängt ist. Daß der Wachmann Militärhoheit und nur solche ausübt, darüber besteht, von Schultz abgesehen, im allgemeinen wohl Einverständnis; denn wenn, wie vor allem die Eisenbahnverwaltung immer betont hat, die Tätigkeit des Wachmanns eine solche ist, die sie auf Grund des KrLG. hinnehmen muß (das OLG. Cassel faßt die Abordnung der Bahnschutzwachen für die Eisenbahnverwaltung sogar als höhere Gewalt im Sinne des Haftpflichtgesetzes auf, s. d. Aufsatz von Reindl), so bleibt gar keine andere Möglichkeit übrig; andernfalls müßte die Eisenbahnverwaltung entweder die Bahnschutzwachen von ihren Anlagen wegweisen, weil sie sich ohne Rechtsgrund dort aufhielten, oder sie müßte sie, worauf Schultz unbeschadet seines späteren Rückzuges zusteuert, als in ihrem Interesse und ihrem Betriebe beschäftigt anerkennen.

Aber noch ein zweiter Irrtum ist zu beseitigen. Reindl hält die Tätigkeit der Wachleute, auch wenn sie Ausübung von Militärhoheit sei, für Arbeiterarbeit. Es ist möglich, daß hierbei dieselbe Anschauung mitspielt, die Schultz dahin umschreibt: „Die Verpflichtungen auf Grund des KrLG. gehören nur ihrem Rechtsgrunde nach dem öffentlichen Rechte an, stehen aber ihrem Inhalt nach den Verpflichtungen des Privatrechts gleich; sie sind nämlich nur Vermögensleistungen, während die Wehrpflicht die Person als solche ergreift. Auch eine auf Grund des KrLG. erzwungene Arbeitsleistung fällt unter die RVO." Aber wo sind beim Wachmann die Vermögensleistungen? Wie im Anfang ausgeführt, muß die Arbeiterarbeit der RVO., mag sie sich als Dienstleistung oder als Betriebstätigkeit darstellen, auf Erzielung eines unmittelbaren, wirtschaftlichen Erfolges gerichtet sein, während der Endzweck belanglos bleibt. Als ein Kennzeichen des versicherungspflichtigen Betriebes gilt demnach, weil er aus einer Summe solcher Arbeitstätigkeiten besteht, die Zielsetzung eines unmittelbaren wirtschaftlichen Gesamterfolges, auch bei ihm ist der Endzweck ohne Belang. Diese Bedingungen können allerdings gegeben sein, auch wenn der Rechtsgrund der Leistungen dem öffentlichen Rechte angehört. Die Hand- und Spanndienste, die das Reich auf Grund des Naturalleistungs- oder des Kriegsleistungsgesetzes von seinen Untertanen fordern kann, sind hierfür ein bekannter Beleg. Der unmittelbare wirtschaftliche Erfolg besteht im letztgenannten Falle z. B. darin, daß eine bestimmte Menge bestimmter Güter zur bestimmten Zeit an einem bestimmten Platz vorhanden ist, so daß der kämpfende Truppenteil zur Verfolgung des Endzweckes, der Niederringung des Feindes, die Verfügung über sie hat. Bei der Bahnbewachung aber liegt die Sache anders. Zwar hat die Pflicht zur Wachtätigkeit auch hier im öffentlichen Rechte ihren Rechtsgrund, aber der Wachmann ist Rechtsperson, weil ihm Staatsgewalt, also öffentliche Rechtsmacht, zur Ausübung übertragen, weil er Organ der Staatsgewalt d. h. des Staates ist. Damit gewinnt seine Tätigkeit öffentlichrechtlichen Inhalt, d. h. es fehlt ihr der wirtschaftliche Inhalt, der zu jeder Arbeiterarbeit gehört (s. o.): Die Bahnwachtätigkeit hat von der Arbeiterarbeit nur das äußere Kleid, nicht den inneren Kern. Auch das Reichsversicherungsamt hat längst anerkannt, daß Ausübung von Staatsgewalt keine wirtschaftliche Tätigkeit sei (vgl. die Ausführungen in Rev. E. 325, Amtl. Nachr., Inv.- u. Alt.-Vers., 1894 S. 37 über die sog. regiminelle Tätigkeit). Da ferner die Arbeiterarbeit der Baustein jedes versicherungspflichtigen Betriebes ist, so ergibt sich des weiteren, daß auch von einem „Betrieb" im Sinne der RVO. bei der Bahnbewachung keine Rede sein kann. Diese ist danach ein Teilunternehmen der allgemeinen Kriegführung des Reiches, sie ist die mit öffentlichrechtlichen Zwangsmitteln ausgestattete Sicherung des militärischen Aufmarsches und Nachschubes, soweit er sich auf den Eisenbahnen vollzieht.

Wenn, wie Reindl bemerkt, die entgegengesetzte Auffassung von der bayerischen Eisenbahn- und Heeresverwaltung schon seit Beginn des Krieges vertreten und angewandt worden ist, so wird man als Erklärung dafür annehmen dürfen, daß man es in einem Zeitpunkt, wo größere Dinge auf dem Spiele standen, vorzog, überhaupt zu einer Regelung der Frage zu kommen, auf die richtige Regelung weniger Wert legte. Die preußische Heeresverwaltung hat bis jetzt noch nicht endgültig Stellung genommen, und das Reichsversicherungsamt hat das Bedenken des preußischen Kriegsministeriums, ob der Zivilbahnwachmann überhaupt einem Betriebe angehöre, mit anderen Worten Arbeiter sei, für so gewichtig erachtet, daß es die bei ihm gemäß § 1736 RVO. beantragte Entscheidung der Rechtsfrage, wer Versicherungsträger sei, geglaubt hat ablehnen zu müssen (s. meinen ersten Artikel).

Danach ist der Unterschied zwischen Zivilbahnwachmann und Bahnpolizeibeamtem in ihrer Stellung zur öffentlichen Gewalt ein erheblicher. Ganz abgesehen davon, daß dem Bahnpolizeibeamten ein Teil der allgemeinen Polizeihoheit zur Aus-

übung übertragen ist, muß er zunächst in einem Arbeitsverhältnis (Beamten- oder Arbeiterverhältnis) zur Eisenbahnverwaltung stehen. Nach § 74 der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung ist dies Voraussetzung für Übertragung der Polizeibeamteneigenschaft. Daraus ergibt sich zugleich, daß der sachliche Wirkungskreis des Bahnpolizeibeamten ein kleinerer ist als der des Bahnwachmannes. Alle Handlungen, die jener an der Bahnanlage oder im Betriebe vornimmt, stellen sich regelmäßig nur als Erfüllung der ihm nach Maßgabe seiner Dienststellung der Verwaltung gegenüber obliegenden Dienstpflichten dar, er bedarf zu ihrer Vornahme nicht der Ausübung öffentlicher Gewalt. Diese ist daher ganz überwiegend abwartender Natur, nur gegenüber unbefugten Personen verstärkt sie sich zu tätigem Eingriff (Entsch. d. Reichsgerichts in Civils., 1903, S. 296). Die Innehabung der Bahnpolizei stellt sich nach alledem als Nebeneigenschaft dar (vgl. die Erläuterungen zur BO. § 45): Man nehme sie weg und der Angestellte bleibt übrig. Deshalb berührt die Übertragung der Bahnpolizeigewalt auf den im Arbeiterverhältnis stehenden Bediensteten seine Stellung zur Arbeiterversicherung in keinerlei Weise.

Postladeanlagen auf Bahnhöfen im deutschen Reichspostgebiet.

Die fortgesetzte Zunahme des Postpaketverkehrs und die Rücksichtnahme auf den ungehinderten Betrieb und Verkehr auf den Bahnsteigen der Personenbahnhöfe haben seit Anfang dieses Jahrhunderts mehr und mehr dazu geführt, auf den Bahnhöfen nur für Postzwecke bestimmte Verladeplätze mit besonderen Gleisanlagen und Bahnsteigen anzulegen. Bei den größeren derartigen Postverladestellen bezeichnet man die Gesamtheit der Anlagen in der Regel als „Postbahnhof". Wie wir einem Aufsatz von Oberpostinspektor Raddatz im „Archiv für Post und Telegraphie" entnehmen, waren im Jahre 1914 im Reichs-Postgebiete 44 solcher Bahnhofs-Postverladestellen mit etwa 26 600 lfd. m Ladegleisen und 70 500 qm Bahnsteigfläche vorhanden, deren auf Kosten der Postkasse hergestellte Teile mehr als 20 Millionen Mark an Grunderwerbs- und Baukosten erfordert haben. Der Betrieb bei den Postverladestellen umfaßt im allgemeinen nur die Abfertigung gewöhnlicher Pakete.

Die Postverladestellen sind nicht einheitlich nach gleichen Grundsätzen angelegt, sie unterscheiden sich teilweise recht erheblich sowohl in der Anordnung der Gleise und Bahnsteige als auch in der Verbindung der Verladeplätze mit den Packkammern und den Bahnhofsanlagen. Die Entwicklung des Verkehrs auf den zurzeit vorhandenen Verladestellen hat den Verfasser angeregt, in seiner Arbeit Vergleiche zwischen den verschiedenartigen Einrichtungen und Betriebsformen anzustellen. Zu diesem Zwecke gibt er zunächst eine kurze Darstellung über die Entstehung und Einrichtung derjenigen Verladestellen, die wegen ihrer Größe von Wichtigkeit oder sonst grundsätzlich von Bedeutung sind. Hierzu gehören: Die dem linksrheinischen Abstellbahnhof Cöln-Gereon angegliederte, vom Hauptpersonenbahnhof etwa 1,4 km entfernte Verladestelle am Gladbacher Wall in Cöln mit zurzeit 32 Ladegleisen; die gleichfalls auf einem Abstellbahnhof rd. 1,1 km vom Hauptbahnhof untergebrachte Postverladestelle in Dresden; die in Berlin auf dem Lehrter, Görlitzer, Stettiner, Schlesischen Bahnhof und — für die vom Anhalter und Potsdamer Bahnhof ausgehenden Bahnstrecken — auf dem Gelände des früheren Dresdener Personenbahnhofs an der Luckenwalder Straße für Postzwecke geschaffenen Anlagen; die Postverladestellen am neuen Hauptbahnhof in Hamburg, am Breslauer Hauptbahnhof, in Leipzig, Dortmund, Cöln-Deutz, am Hauptbahnhof in Frankfurt (Main) auf den Bahnhöfen in Cassel (Oberstadt) und in Mülhausen i. Elsaß. Aus dieser Darstellung seien hier einige interessante Einzelheiten wiedergegeben. Eine umfangreiche Postverladestelle wurde im Jahre 1904 am östlichen Ende des Schlesischen Bahnhofs in Berlin unmittelbar neben den Eisenbahngleisen errichtet. Die von den Ferngleisen abzweigenden 6 Postverladegleise haben nutzbare Längen bis zu 150 m, für das nördlichste, das südlichste Gleis und je ein Paar der mittleren Gleise ist je ein Bahnsteig vorgesehen. Von der Hauptanschlußweiche geht in östlicher Richtung noch ein 197 m langes Aufstell- und ein 70 m langes Ausziehgleis ab. Auf den Postgleisen selbst wird der Verschiebedienst im allgemeinen durch Postbedienstete mit 2 reichseigenen elektrischen Lokomotiven wahrgenommen, nur Postsonderzüge werden von der Eisenbahnverwaltung zugeführt und abgeholt. Die Weichen haben elektrischen Antrieb und werden von einem besonderen Poststellwerk aus bedient, das auf einer Brücke über dem östlichen Winkel der Abgangsgleise eingerichtet ist.

Mit dem Bau der Postverladestelle für den Anhalter und Potsdamer Bahnhof in Berlin an der Luckenwalder Straße wurde im Jahre 1908 begonnen. Die Anlagen nehmen insgesamt eine Grundfläche von etwa 38 000 qm in Anspruch. Die Gleisanlagen zerfallen ihrer Bestimmung nach in 3 Gruppen: Ladegleise, Aufstell- und Reinigungsgleise und Verbindungsgleise mit den beiden Bahnhöfen. Für die Beladung abgehender Bahnpostwagen dienen 8 Gleise zu ebener Erde, für die Entladung der angekommenen Wagen 2 Gleise, die in das zweite Geschoß des Gebäudes der Ankunftspackkammer eingeführt sind. Ein 168 m langes Gleis ist für die Aufstellung leerer Wagen bestimmt. Ladegleise und Bahnsteige sind in einer Ausdehnung von rd. 6960 qm überdacht. Die südlich von den Ladegleisen gelegenen Postaufstell- und Reinigungsgleise stehen nur mit den 2 Ankunftsgleisen in unmittelbarer Weichenverbindung, an die übrigen Gleise haben sie nur auf dem Umwege über eine doppelte Kreuzungsweiche Anschluß. Mit dem Anhalter Bahnhof ist die Postverladestelle durch nur ein Eisenbahngleis verbunden, das von den Aufstellgleisen ausgeht, dem Verkehr mit dem Potsdamer Bahnhof dienen zwei Verbindungsgleise, die von der vorgenannten doppelten Kreuzungsweiche abzweigen. Das Verschieben der Wagen innerhalb der Verladestelle einschließlich der Überführungen nach und von den Aufstell- und Reinigungsgleisen sowie Übergabestellen läßt die Postverwaltung gleichfalls durch eigene elektrische Lokomotiven besorgen. Die Weichen werden ebenfalls durch elektrische Kraft von einem Stellwerk aus bedient.

Wie der Verfasser dann feststellt, unterscheiden sich die einzelnen Postverladestellen voneinander hauptsächlich in der Art des Mittels für das Verschieben der Bahnpostwagen usw., in der Form der Ladegleise und Bahnsteige, in deren Lage zu den Packkammern, in der Zusammenfassung oder Trennung des Abgangs- und Ankunftsverkehrs und in der Gestaltung der Packkammern sowie in ihrer Lage zu den Bahnhöfen und in der Art des Gleisanschlusses an das Eisenbahnnetz. Hinsichtlich des erstgenannten Unterscheidungsmerkmales ist von Bedeutung, daß fast alle 44 Postverladestellen Ladegleise mit Weichenverbindung erhalten haben, der Schiebebühnen- und der Drehscheibenbetrieb aber nur in je einem Falle eingerichtet worden sind. Gegenüber dem Betriebe mittels Schiebebühnen oder Drehscheiben hat der Weichenbetrieb nach den Ausführungen des Verfassers wesentliche Vorzüge. Er gestattet das gleichzeitige Umsetzen ganzer Gruppen zusammengekuppelter Wagen, er zieht keine Grenzen für die Wagenlängen, er gewährt größere Betriebssicherheit und läßt vor allem die unmittelbare Zuführung der Bahnpostwagen und der zusammengehörigen Wagengruppen bis auf die Ladeplätze sowie die Abholung von dort durch diejenige Lokomotive zu, die den Wagenverkehr zwischen dem Personen- oder Abstellbahnhof und der Postverladestelle zu besorgen hat. Ein zahlenmäßiger Vergleich, den der Verfasser in seiner Arbeit über die Wirtschaftlichkeit der drei Betriebsarten angestellt, ergibt, daß sich der Weichenbetrieb auch bei weitem am billigsten stellt. Über die Form der Ladegleise und Bahnsteige bemerkt der Verfasser, daß sich für Schiebebühnen nur kurze Gleise bis zu 2 Wagenständen empfehlen, daß für Drehscheiben auch etwas längere Gleise angebracht sind, Weichenanlagen aber sowohl kurze als auch lange Gleise zulassen, sogar von solcher Länge, daß auf ihnen Postsonderzüge ungeteilt Platz finden. Für das Postverladegeschäft selbst haben die kurzen wie die langen Ladegleise besondere Vorzüge und Nachteile. Bahnpostwagen, die einzeln abgehen oder ankommen, werden am vorteilhaftesten auf kurzen Gleisen be- und entladen. Viele kurze Gleise nebeneinander in Kammform oder hintereinander in Sägeform geben indes der Gesamtanlage eine große Ausdehnung, zersplittern den Betrieb, erschweren die Beaufsichtigung usw. Durch längere Ladegleise und Bahnsteige läßt sich der Betrieb besser zusammenfassen, namentlich wenn mehrere zu einem Eisenbahnzuge gehörende Wagen gleichzeitig zu be- und entladen sind. Nach den Erfordernissen der einzelnen Verladestelle werden oft kurze und lange Ladegleise nebeneinander in verschiedenen Gleisformen angelegt werden müssen. Für gleichlaufende Ladegleise hat sich überall die Anordnung je zweier Gleise in Gruppen mit dazwischenliegendem Bahnsteig am vorteilhaftesten bewährt.

Die weiteren Ausführungen über die Lage der Ladegleise und Bahnsteige zu den Packkammern, über die Zusammenfassung oder Trennung des Abgangs- und des Ankunftsverkehrs sowie über die Gestaltung der Packkammern sind mehr posttechnischer Art und ermangeln des allgemeineren Interesses. Es dürfte hier noch kurz auf den letzten Abschnitt des Aufsatzes

über die Lage der Postverladestellen zu den Bahnhöfen und den Anschluß an das allgemeine Eisenbahnnetz einzugehen sein. Im allgemeinen sind die vorhandenen Postverladestellen mit den Personenbahnhöfen vereinigt oder doch in deren nächster Nähe eingerichtet. Die Gründe für die Bevorzugung des Anschlusses an die Personenbahnhöfe ergeben sich aus den Erfordernissen des Eisenbahnpostbetriebes. Die Wahl des Platzes der Postverladestelle auf dem Personenbahnhof muß sich naturgemäß nach der Art des Bahnhofs und des Eisenbahnbetriebs in ihm richten (Kopfbahnhöfe oder Durchgangsbahnhöfe). Ist die Postverladestelle mit dem Personen- oder Abstellbahnhof vereinigt, so ist mit der Herstellung von Gleisverbindungen zwischen den Postlade- und den Bahnhofgleisen der Anschluß an das allgemeine Eisenbahnnetz erreicht. Infolgedessen brauchen diese Postverladestellen in der Regel keine weiteren Gleisanlagen zu erhalten. Besondere Ausziehgleise sind nur bei den Verladestellen notwendig, bei denen reichseigene Lokomotiven das Aufstellen usw. der Eisenbahnfahrzeuge auf den Postgleisen besorgen. Für Postverladestellen, die nicht in das Gleisfeld des Personen- oder Abstellbahnhofs einbezogen sind und eine mehr oder weniger davon getrennt liegende, für sich abgeschlossene Anlage bilden, werden bei umfangreichem Verkehr der Regel nach zwei Verbindungsgleise, eins für die Zuführung, eins für die Abholung der Bahnpost- usw. Wagen mit dem Personen- oder Abstellbahnhof nötig sein. Beide Gleise werden dann zweckmäßig unmittelbaren Anschluß an alle Ladegleise zu erhalten haben.

Die bei der Einrichtung von Postverladestellen in Betracht zu ziehenden Gesichtspunkte sind indes, wie am Schluß der Arbeit zusammenfassend gesagt wird, so mannigfaltig und zahlreich, daß es nicht überall möglich sein wird, ihnen allen in gleicher Weise gerecht zu werden.

Die wesentlichsten Änderungen des I. Nachtrags zum Vereinswagenübereinkommen.

Zum Übereinkommen, betreffend die gegenseitige Wagenbenutzung im Bereiche des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen (VWÜ.), Ausgabe vom 1. Januar 1913, hat die Geschäftsführende Verwaltung des Vereins den I. Nachtrag mit Gültigkeit vom 1. November 1916 herausgegeben. Dieser ist ebenso wie das Übereinkommen auch im Buchhandel (Jul. Springer, Berlin W. 9) erhältlich und umfaßt im wesentlichen folgende Änderungen und Ergänzungen des Hauptwerks:

1. Zur größeren Sicherung und Beschleunigung der Rücksendung leerer fremder Wagen von solchen Stationen, die auf dem Hinwege nicht berührt worden sind, sind die Bestimmungen im § 5 Abs. 8 und 9 des VWÜ. dahin geändert worden, daß der bisher vorgeschriebene Begleitschein wegfällt und dafür „Heimatzettel" nach vorgeschriebenem Muster auf beiden Seiten der Wagen anzubringen sind, auf denen der bei leerem Rücklauf einzuhaltende Beförderungsweg bis zur Heimatbahn bestimmt anzugeben ist. Diese Zettel sind an der für die gewöhnlichen Beklebezettel vorgesehenen Stelle der Wagen anzubringen; um jedoch Verwechslungen mit anderen Beklebezetteln zu verhüten, ist ein auffallendes Muster für die Heimatzettel gewählt worden, das an den vier Ecken rot ist und in der Mitte die Form eines Rautenvierecks trägt. Die bisherige Vorschrift in Abs. 9, bei Rückbeladung eines abgelenkten leeren Wagens den Begleitschein mit Wiederbeladungsvermerk an die Wagenkontrolle der Heimatbahn einzusenden, ist nicht auf die Heimatzettel übertragen, sondern als überflüssig gestrichen worden, weil sie in der Wirklichkeit gar nicht oder nur in ganz seltenen Fällen zur Ausführung kommt.

2. Im § 10 ist die Bestimmung über die vorläufig nur versuchsweise eingeführte Erhöhung der Verzögerungsgebühr auf die Monate August bis Dezember beschränkt und die Versuchszeit zunächst bis Ende 1916 verlängert worden.

3. Die Bestimmung im § 12 Abs. 2 (Schlußsatz) ist zur Beseitigung von Zweifeln über das Ende der übereinkommenwidrigen Benutzung durch Einschaltung des Wortes „l e e r" ergänzt worden und lautet jetzt: „Als Ende der übereinkommenwidrigen Benutzung wird der Zeitpunkt betrachtet, zu welchem der Wagen an die Heimatbahn zurückgegeben wird oder l e e r wieder auf den beim Hinlauf von der Heimatbahn nach der ursprünglichen Entladestation zurückgelegten Weg gelangt." Durch diese Ergänzung soll zweifelsfrei festgelegt werden, daß bei übereinkommenwidriger Rückbeladung von Wagen die Geldbuße so lange zu zahlen ist, als die übereinkommenwidrige Beladung dauert, auch wenn der Wagen inzwischen wieder auf die richtige Hinwegsstrecke gelangt ist, und erst dann wegfällt, wenn der Wagen „leer" wird, d. h. mit dem Zeitpunkt der Entladung.

4. Die seinerzeit nur versuchsweise eingeführte Bestimmung im § 12 Abs. 4, wonach die fehlleitende Verwaltung der Wageneigentümerin für die Rückgabe leerer oder nicht ausreichend beladener Wagen auf einer unrichtigen, der Vorschrift im § 5 [5] nicht entsprechenden Übergangsstation eine Geldbuße zu zahlen hat, hat sich nicht bewährt und ist mit dem Ablauf der Versuchszeit wieder aufgehoben worden. Im Zusammenhang hiermit ist auch der gewisse Ausnahmefälle behandelnde Schlußsatz im § 5 [5] wieder gestrichen worden.

5. § 18 ist durch eine Vorschrift ergänzt worden, wonach jede Dienststelle, die das Eindringen von Regenwasser in das Innere eines undichten Wagens zuerst wahrnimmt, verpflichtet wird, an diesem Wagen Beklebezettel anzubringen mit der handschriftlichen Aufschrift „Wagen undicht" unter Bezeichnung der schadhaften Stelle (Dach, Luftklappe, Türen, Seitenwand, Stirnwand). Hierdurch soll das Wiederbeladen undichter Wagen mit nässeempfindlichen Gütern, das häufig zu Schadenersatzforderungen geführt hat, tunlichst vermieden werden.

6. Die Anlagen I und VI zum VWÜ. sind durch Aufnahme neuer Bestimmungen über die technische Einheit, Fassung 1913, ergänzt worden. In die Anlage III (Verzeichnis der Mängel, die zur Zurückweisung der Wagen berechtigen), wurden bestimmte Merkmale für das Lossein der Radreifen aufgenommen, um dem Übergabebeamten die Prüfung beim Übergange der Wagen zu erleichtern und eine ungerechtfertigte Zurückweisung oder Umladung zu verhüten.

7. Zur Vermeidung wiederholter Fehlabfertigungen von Kesselwagen ist in § 8 der Anlage VII eine ergänzende Bestimmung aufgenommen worden, wonach die Füllstationen von Kesselwagen verpflichtet sind, bei Fehlleitungen leerer Kesselwagen die Absendestationen schriftlich auf diesen Umstand aufmerksam zu machen.

8. Um den Einstellern von Kesselwagen eine schnellere Verfügung über ihre nicht auf der Heimatstation befindlichen Wagen ohne Vermittlung dieser Station zu ermöglichen, ist § 10 der Anlage VII dahin ergänzt worden, daß die Heimatstation auf Anordnung ihrer vorgesetzten Verwaltung dem nicht in ihrem Bereich wohnenden Einsteller eine bestimmte Anzahl gestempelter und unterschriebener (Blanko-) Verfügungsscheine überlassen kann. Stamm und Abschnitt sind vom Einsteller in der richtigen Nummernfolge ordnungsmäßig und übereinstimmend auszufüllen; der Abschnitt ist an die die Verfügung ausführende Station, der Stamm gleichzeitig an die Heimatstation zu senden. Ist die Nummernfolge nicht eingehalten oder ergeben sich Fehler oder Zweifel, so hat die Station für Aufklärung zu sorgen. Dieses vereinfachte Verfahren wird jedoch von der Abgabe einer schriftlichen Erklärung (Muster II) abhängig gemacht, wonach der Einsteller die Haftung für alle aus seiner Verfügung oder aus der Nichtbeachtung der Vorschriften entstehenden Schäden und von dritter Seite gestellten Ersatzansprüche übernimmt.

Die künstliche Zuführung frischer Luft im Tunnelbau.

Wie wir einem Aufsatz von Regierungsbaumeister Dr.-Ing. Schubert zu Gera (Reuß) im „Zentralblatt der Bauverwaltung" entnehmen, ist die Art und Weise der Frischluftzufuhr bei einem im Bau begriffenen Tunnel grundsätzlich davon abhängig, ob die Lüftung während der Dauer der Bauzeit durch eine einzige Anlage am Eingang des Tunnels erfolgen kann oder ob es erforderlich wird, den von außen einziehenden Luftstrom innerhalb des Tunnels nochmals zu fassen und weiterzuschleudern. Die letztere Art der Luftzufuhr wird nach Angabe des Verfassers Anwendung finden müssen, sobald die Länge des Tunnels etwa 8 km überschreitet.

Bei dem Bau einer großen Anzahl Tunnel bis zu 8 km Länge, wie z. B. des Col di Tenda (Linie Cuneo-Ventimiglia), hat es einer besonderen Luftzufuhr überhaupt nicht bedurft. Es wurde in der Preßluftleitung an den Arbeitsstellen eine Reihe von Hähnen angebracht, die während der Zeit der Beiseiteschaffung der gelösten Gesteinsmassen und des Stillstandes der Bohrmaschinen nach Bedarf geöffnet wurden. Abgesehen von dieser kostspieligen und wenig vorteilhaften Lüftungsart wird in den meisten Fällen die Luft in Leitungen, die bis zur vordersten Arbeitsstelle, den „vor Ort" genannten Punkt geführt und mit dessen Fortschreiten verlängert werden, in den Tunnel hinein-

gedrückt. Ob Frischluft eingepreßt oder verdorbene Luft angesaugt wird, hängt ganz vom Bauplan ab, beide Verfahren vermögen ihren Zweck zu erreichen. Diese Lüftungsart findet in der Regel bei Tunneln über 8 km Länge ihre Grenze in dem Kraftaufwand den sie erfordert, und in der Schwierigkeit, die notwendigen langen Leitungen genügend dicht zu halten. In solchen Fällen wird gewöhnlich von der Lüftung am Eingang des Tunnels eine zweite selbständige Lüftung durch Maschinen innerhalb des Tunnels abgetrennt, die kurz vor der eigentlichen Arbeitsstrecke aufgestellt werden. Die Anlage am Eingang drückt dann die Frischluft bis an die Arbeitsstrecke, von wo aus sie durch Stollenlüfter (Gebläse) bis vor Ort geschleudert wird. Der Verfasser beschreibt eine nach diesem Grundsatze beim Durchtrieb des Lötschbergtunnels ausgeführte Lüftungsweise, die sich unter den obwaltenden Verhältnissen gut bewährt hat, der aber ein Erfolg in den Fällen versagt bleibt, wo das Gestein höhere und höchste Wärmegrade aufweist. In derartigen Fällen wird die Ansicht vertreten, daß der Ort allein von einer Lüftung zweiter Ordnung zu speisen sei, während Firststollen, Vollausbruch und Mauerung durch den kräftigeren, unmittelbar vom Eingang kommenden Strom bestrichen werden. Dieser Frischlufthauptstrom ist in geschlossenem Kanal bis vor die Spitze des Firststollens zu führen, wo er die Lüftung zweiter Ordnung speist und durch den Vollausbruch zurückkehrt. Beispielsweise wurde beim Bau des eingleisigen Simplontunnels (Linie Brig-Domodossola) der Luftzuführungskanal durch den Seitenstollen gebildet, der neben dem Richtstollen in 17 m Entfernung gleichlaufend vorgetrieben wurde und den Sohlenstollen für den späteren Ausbau des zweiten Tunnels bildete. In bestimmten Abständen waren beide Stollen durch einen Querschlag verbunden, durch den die im Seitenstollen eingepreßte Luft nach dem Richtstollen gelangte und in dem sie durch Vollausbruch und Mauerung zum Eingang zurückkehrte. Sämtliche Querschläge zwischen den an der Vortriebsstelle befindlichen und dem Eingang waren hierbei geschlossen. In diesem Kreisluftstrom wurden im Seitenstollen, kurz bevor die Frischluft den Querschlag betrat, die Stollenlüfter aufgestellt, die die Luft getrennt dem Vorort des Richt- und Seitenstollens zuführten. Trotzdem dieses Verfahren hinsichtlich der Luft- und Wärmeverhältnisse den gestellten Anforderungen restlos genügt hat, stieß es wegen der hohen Kosten des Vortriebs von vier Stollen und, weil sich die Nähe des Seitenstollens als gefahrbringend für den Bestand des fertigen Tunnels erwiesen hat, auf vielfachen Widerstand. Der Verfasser bespricht einige Vorschläge, die billiger zu dem gewünschten Erfolge führen sollen, u. a. einen 1897 von Professor Kreuter in München angeregten, der nach seiner Ansicht größere Aussicht hat, in Zukunft verwirklicht zu werden. Dieser Vorschlag geht dahin, den großen Lüftungsstollen, welcher von den Lüftern am Mundloch gespeist wird, unter den Tunnel zu legen. Dieser eilt als Richtstollen dem Sohlschlitz voraus, während letzterer seinerseits für den eigentlichen Tunnelausbau als Sohlenstollen dient. Am Ende der Ausmauerung des Unterstollens tritt die Frischluft in den eigentlichen Tunnel ein, um durch ihn wieder nach dem Eingang zurückzukehren. Da der Vorort des Richtstollens hierbei von dem großen Frischluftstrom nicht erreicht wird, erhält er eine eigene Lüftung zweiter Ordnung. Der Vorteil dieses Verfahrens liegt auf der Hand, er erhöht sich, sobald vor Ort große und vor allem heiße Wassermassen angeschlagen werden. Zudem leistet der Unterstollen während des Betriebs nach der Fertigstellung für die Zwecke der Lüftung vortreffliche Dienste. Wertvolle Angaben für die Bestimmung der künstlich einem im Bau begriffenen Tunnel zuzuführenden Frischluft enthält eine von demselben Verfasser im „Organ für die Fortschritte des Eisenbahnwesens“ veröffentlichte Abhandlung, in der auf wissenschaftlicher Grundlage zahlenmäßig die durch Mensch und Tier bewirkte Luftverschlechterung im Tunnelbau beleuchtet wird. Unter Zugrundelegung der Verhältnisse bei den größten neueren Tunnelbauten, im Simplon und im Lötschberg, stellt der Verfasser fest, ein wie hohes Maß die Verschlechterung der Luft durch Menschen und Tiere erreichen kann. Nehme man an, daß ein Mann von 72 kg Gewicht 30 000 ccm und ein Pferd von 400 kg Gewicht 480 000 ccm Kohlensäure in einer Stunde ausatmen, so werden auf der ganzen Tunnelstrecke 400 Arbeiter und 10 Pferde in 24 Stunden 288 cbm + 115.2 cbm = rund 400 cbm allein durch Atmung abgeben, und durch eine Belegschaft vor Ort von 20 Mann wird in 24 Stunden die erhebliche Menge von 14.4 cbm Kohlensäure erzeugt. Setze man weiter voraus, daß der Arbeitsraum der ganzen Baustrecke 50 000 cbm Luft faßt, daß sich die Arbeiter vor Ort auf 100 m verteilen und ihnen daher ein Luftraum von etwa 100 m . 6,5 qm = 650 cbm. zur Verfügung steht, so beträgt der allein durch Atmung bedingte Kohlensäuregehalt auf der ganzen Strecke 8‰, vor Ort 22.2‰!, falls keine reine Luft zugeführt würde und die natürliche Wetterung versagte.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Ständige Tarifkommission der deutschen Eisenbahnen.** Die nächste (117.) Sitzung der ständigen Tarifkommission und des ihr beigeordneten Ausschusses der Verkehrsinteressenten findet am 14., erforderlichenfalls auch noch am 15. Dezember 1916 in Hamburg statt.

— **Militärtarif.** Als Militärgut dürfen nach § 50 (²) der Militär-Transportordnung nur solche Gegenstände aufgegeben werden, die sich vor der Aufgabe zur Bahn im Eigentum oder Besitze der Militärverwaltung befinden und durch die Versendung aus diesem Verhältnisse nicht ausscheiden. Sind diese Voraussetzungen erfüllt, so ist der Militärtarif für Güter aller Art anzuwenden, auch wenn seine Sätze für bestimmte Güter durch Sätze der öffentlichen Tarife unterboten werden. Wie aus einem anläßlich eines Einzelfalles an die Eisenbahndirektion zu Hannover, abschriftlich an die übrigen Eisenbahndirektionen gerichteten Erlasse des preußischen Eisenbahnministers hervorgeht, ist auch anderseits nichts dagegen einzuwenden, daß die Militärbehörden beim Bezuge von Kriegsbedürfnissen diese vor der Aufgabe zur Bahn durch eine förmliche Abnahme in das Eigentum der Heeresverwaltung übernehmen, wenn die Sätze des Militärtarifs niedriger als die der öffentlichen Tarife sind und die Heeresverwaltung die Frachtkosten unmittelbar zu tragen hat. Durch diese Übergabe wird den Voraussetzungen des § 50 (²) der Militär-Transportordnung genügt. Ein solches Verfahren stehe mit den bestehenden Bestimmungen nicht in Widerspruch und sei daher auch nicht zu beanstanden.

— **Bargeldloser Bezug von Frachturkunden-Stempelmarken.** Nach einem Erlaß des preußischen Eisenbahnministers vom 28. v. M. ist der bargeldlose Bezug der zur Ergänzung des eisernen Bestandes erforderlichen Stempelmarken in allen Direktionsbezirken gleichmäßig in folgender Weise zu regeln:

Jede am Sitze einer Zollkasse befindliche, in demselben Bundesstaat wie die Zollkasse gelegene Eisenbahndienststelle (Mutterstation) bezieht die Stempelmarken unmittelbar von der Zollkasse gegen Überweisung des Wertbetrages im Reichsbankgiroverkehr oder, wenn eine der beteiligten Kassen diesem Verkehr nicht angeschlossen ist, im Postscheckverkehr. Bisher nicht dem Reichsbankgiro- oder Postscheckverkehr angeschlossene Eisenbahnkassen am Sitze von Zollkassen sind dem Postscheckverkehr anzuschließen. Alle übrigen Eisenbahndienststellen (Tochterstationen) erhalten ihren Bedarf an Stempelmarken von den erstgenannten Mutterstationen im Nachnahmewege, wobei zu beachten ist, daß den Mutterstationen nur solche Tochterstationen zur Versorgung zuzuweisen sind, die im Gebiet desselben Bundesstaates gelegen sind, wie die Mutterstation selbst. Die näheren Anordnungen bleiben den Königlichen Eisenbahndirektionen, gegebenenfalls nach vorheriger Vereinbarung mit den beteiligten Oberzolldirektionen überlassen.

— **Kriegsbeihilfen oder Teuerungslohnzulagen sind steuerpflichtig.** Nach einer Mitteilung des preußischen Finanzministers an den preußischen Eisenbahnminister haben die den Beamten und Arbeitern gewährten Kriegsbeihilfen oder Teuerungszulagen den Charakter einer nach § 14 des Einkommensteuergesetzes steuerpflichtigen Besoldung; sie sind deshalb in die den Gemeindevorständen zum Zwecke der Steuerveranlagung zu übersendenden Nachweisungen über die Dienstbezüge der Eisenbahnbediensteten aufzunehmen.

— **Verlängerung der Frist für die Gewährung der Fahrpreisermäßigung für Erntearbeiter.** Diese wird nach einem Erlaß des preußischen Eisenbahnministers und Chefs des Reichsamts für die Verwaltung der Reichseisenbahnen bis zum 30. November d. J. verlängert, weil in vielen landwirtschaftlichen Betrieben das Einernten der Hackfrüchte im Oktober nicht mehr zu Ende geführt werden konnte.

— **Die Eisenbahnüberschüsse als Finanzquelle des Staates.** In der Erörterung über eine künftige Erhöhung der Eisenbahngütertarife, die wir der „Tägl. Rundsch.“ entnahmen und in Nr. 87 S. 988 mitteilten, war darauf hingewiesen worden, daß sich die Reineinnahmen aus dem Betriebe der preußischen Staatsbahnen in den letzten Jahren auf 600 bis 700 Mill. Mark beziffert hätten. Von zuständiger Seite wird nun der „Tägl. Rundsch.“ hierzu geschrieben:

„Diese Angabe der Betriebseinnahmen könnte geeignet sein, in dem Leser übertriebene Vorstellungen von der Bedeutung der Eisenbahnüberschüsse als Finanzquelle des Staates zu erwecken. In den genannten Summen sind nicht abgezogen die Beträge für die Verzinsung und Tilgung der bestehenden Eisenbahnschuld und ebensowenig die Beträge, die der Eisenbahnverwaltung alljährlich im Extraordinarium des Eisenbahnetats für ihre Baubedürfnisse zugeführt werden. Werden diese Abzüge gemacht, so ergeben sich für die letzten Friedensjahre Eisenbahnüberschüsse von 300 bis 400 Millionen Mark. Ein Teil dieses Überschusses ist auf Grund gesetzlicher Vorschriften für einen Ausgleichsfonds bestimmt, der einerseits zur Bereitstellung für außergewöhnliche Bedürfnisse, insbesondere Baubedürfnisse, der Eisenbahnverwaltung und anderseits zur Deckung eines gegen den Etatsanschlag sich ergebenden rechnungsmäßigen Minderüberschusses der Eisenbahnverwaltung, insoweit er nicht durch einen etwaigen Überschuß im gesamten Staatshaushalt gedeckt wird, Verwendung zu finden hat. Für allgemeine Staatszwecke sind aus Eisenbahnüberschüssen in den letzten Friedensjahren nur folgende Beträge zur Verfügung gestellt worden: 1910: 210 3 Mill. ℳ, 1911: 219,8 Mill. ℳ, 1912: 226,8 Mill. ℳ und 1913: 234,1 Mill. ℳ."

— **Wagenmangel.** Der „Berl. Akt." schreibt: Im Ruhrkohlenbezirk ist der Wagenmangel im Oktober schärfer hervorgetreten, er hat dazu geführt, daß mehrere hunderttausend Tonnen, die sich auf alle Sorten gleichmäßig verteilen, weniger versandt werden konnten. Auch im November tritt die gleiche Verlegenheit weiter in die Erscheinung, so daß auch dieser Monat einen nicht unbedeutenden Ausfall in dem Versand bringen dürfte. Die Nachfrage bleibt unvermindert stark, in den einzelnen Kohlensorten kann nur eine prozentuale Befriedigung stattfinden, Koks muß hier als Ersatzmaterial eingreifen: infolgedessen ist den Zechen aufgegeben worden, vom laufenden Monat ab eine Erhöhung der Kokserzeugung herbeizuführen, um zugleich die Möglichkeit für eine verstärkte Gewinnung von Nebenerzeugnissen zu schaffen. Um ernstere Störungen bei der Wagengestellung zu vermeiden, ordnete das Kriegsministerium den Zusammentritt eines Beirats an, der aus Vertretern des Großen Generalstabs, des Königlichen Oberbergamts Dortmund, des Kohlensyndikats, des Vereins Deutscher Eisenhüttenleute und des Bergbaulichen Vereins bestehen, und dessen Aufgabe es sein soll, die Beschwerden über mangelhafte Wagengestellung zu prüfen.

— **Jungmannen als Helfer im Eisenbahndienst.** Die Königliche Eisenbahndirektion Berlin hat an das Generalkommissariat für militärische Jugendvorbereitung folgende Zuschrift gerichtet: „Durch den überaus starken Eingang von Lebensmitteln gestaltet sich die Ausgabe und Abfuhr dieser Güter äußerst schwierig. Bei dem Mangel an geübten Leuten und an zugkräftigen Pferden kann die Abfuhr mit dem Eingang nicht mehr Schritt halten. Die Jungmannen sind bei dem Ausbruch des Krieges im August 1914 bei den Gepäckabfertigungen mit dem Heraussuchen der Gepäckstücke erfolgreichst tätig gewesen. Jetzt ist ihre Hilfe bei einigen Güterabfertigungen geboten: in Charlottenburg Güterbahnhof, Wilmersdorf-Friedenau, Halensee, Neukölln und Neukölln-Treptow würde es von der Eisenbahnverwaltung dankbar begrüßt werden, wenn sich die Jungmannen beim Heraussuchen und unter Auftreibung aller irgendwie brauchbaren Fahrzeuge (Handkarren, Sportwagen, Kinderwagen und dergleichen) bei der Abfuhr der Güter von den Bahnhöfen beteiligten. Die Meldung kann bei den Leitern der genannten Dienststellen werktäglich in der Zeit von 8 bis 12 Uhr und von 4 bis 7 Uhr erfolgen. Auf Wunsch kann für die Tätigkeit Entgelt gewährt werden." Der Generalkommissar hofft, daß die Jungmannen, soweit sie nicht anderweit beschäftigt sind, und soweit ihre Eltern damit einverstanden sind, sich mit gleicher Hingabe wie bei Kriegsausbruch auch jetzt in den Dienst dieser vaterländischen Sache stellen werden, und so dazu beitragen, daß die wichtigen Lebensmittel durch verzögerte Ausgabe und Abfuhr nicht verderben.

— **Deutsche Eisenbahn-Speisewagengesellschaft.** Der „Reichsanzeiger" schreibt: Zur Vertagung der Generalversammlung erfahren wir, daß sie erfolgte, weil der Zeitpunkt der Liquidation bei dem jetzigen Stande der Dinge noch nicht genau festgelegt werden kann. Einmal sind die Verhandlungen mit den zuständigen Staatsbahnverwaltungen noch nicht abgeschlossen, und anderseits ist die neue, für Deutschland zu gründende Gesellschaft noch nicht so weit, um den Betrieb sofort übernehmen zu können. Die Liquidation der Gesellschaft wird voraussichtlich am 1. Januar 1917 oder am 1. Mai des nächsten Jahres beginnen. Die Verwaltung sieht daher die Einberufung einer außerordentlichen Generalversammlung zur Beschlußfassung über die Liquidation als verfrüht an.

— **Personalnachrichten.** Den bei der Verwaltung der Reichseisenbahnen in Elsaß-Lothringen angestellten Regierungsbaumeistern Stübel in Diedenhofen und Wetzlich in Straßburg ist der Charakter als Baurat mit dem persönlichen Range eines Rates vierter Klasse verliehen. — Bei der preuß.-hess. Staatsbahnverwaltung sind versetzt: die Regierungsräte Mogk, bisher in Cöln, als Mitglied der Eisenbahndirektion nach Altona, Walter Schlüter, bisher in Bromberg, als Mitglied des Eisenbahn-Zentralamts nach Berlin und Dr. Oßwald, bisher in Cöln, als Vorstand (auftrgw.) des Eisenbahn-Verkehrsamts nach Darmstadt, der Eisenbahndirektor Seibel, bisher in Magdeburg, als Vorstand des Eisenbahn-Verkehrsamts 2 nach Coblenz, der Regierungsassessor Walther Fischer, bisher in Berlin, zur Eisenbahndirektion nach Bromberg, und der Regierungsbaumeister des Eisenbahnbaufachs Bathmann, bisher in Breslau, als Mitglied (auftrw.) der Eisenbahndirektion nach Danzig. — Überwiesen sind: der Regierungsrat Dr. Gau, bisher Vorstand (auftrgw.) des Eisenbahn-Verkehrsamts in Bromberg, der Eisenbahndirektion daselbst und der Regierungsbaumeister des Maschinenbaufachs Ernst Greve, bisher bei der Eisenbahndirektion in Breslau, dem Eisenbahn-Zentralamt mit dem Wohnsitz in Breslau. — Dem Regierungsrat Dr. Reinhold Herrmann, bisher bei der Eisenbahndirektion in Bromberg, ist die Wahrnehmung der Geschäfte des Vorstandes des Eisenbahn-Verkehrsamts daselbst übertragen. — Einberufen zur Beschäftigung im Staatseisenbahndienste sind: die Regierungsbaumeister des Maschinenbaufachs: Otto Becker bei der Eisenbahndirektion in Königsberg (Pr.), Hoepner bei der Eisenbahndirektion in Hannover, Pietsch bei der Eisenbahndirektion in Breslau, Wilhelm Becker bei der Eisenbahndirektion in Stettin und Scheider beim Eisenbahn-Zentralamt in Berlin.

Österreich.

— **Der neue Frachturkundenstempel.** Vom 1. November angefangen wurde der Eisenbahn- und Schiffahrtverkehr in Österreich nicht unwesentlich verteuert. Es traten nämlich die Verfügungen über die neuen Frachturkundengebühren in Kraft. Und zwar ist hinsichtlich aller in Österreich ausgestellten Frachtbriefe im Bahnverkehr bei Stückgutsendungen grundsätzlich eine Gebühr von 30 h und bei Sendungen von nicht weniger als 5000 kg („halben") oder ganzen Wagenladungen eine Gebühr von 1,20 K für jeden Frachtbrief zu entrichten. Für gewisse Lebensmittelsendungen sind Ausnahmen vorgesehen. Bei Sendungen, die statt mit Frachtbriefen mit Beförderungsscheinen oder sonstigen Behelfen und Ausfertigungen aufgeliefert worden sind, müssen ebenso wie bei den den Frachtbriefen beigegebenen Einlageblättern Gebühren in gleicher Höhe entrichtet werden. Dagegen sind Frachtbriefduplikate für Wagenladungen und Aufnahmescheine für Stückgüter grundsätzlich gebührenfrei (nur dann sind 20 h zu entrichten, wenn die Sendungen von Frachtbriefen oder gleichzuhaltenden Urkunden nicht begleitet waren). Für die Frachtberechnung ist das tatsächliche Gewicht der Sendung maßgebend. So ist beispielsweise für eine Ladung von nicht vollen 5000 kg auch dann nur eine Frachturkundengebühr von 30 h zu entrichten, wenn der Frachtberechnung ein (in Wirklichkeit nicht vorhandenes) Gewicht von mindestens 5000 kg zugrunde gelegt wird. Werden im (Fluß- und Binnensee-) Schiffahrtsverkehr — der Seeverkehr kommt gegenwärtig kaum in Betracht — Frachtbriefe verwendet, so gelten hierfür dieselben Gebühren wie im Bahnverkehr, nur mit der Ausnahme, daß der Frachturkundenstempel von 1.20 K nicht schon bei Sendungen von 5000 kg, sondern erst bei Frachtsendungen im Gewicht von 10 000 kg und darüber zu entrichten ist. Der gleichen Gebühr unterliegen auch die Ladescheine, wie sie an Stelle des Frachtbriefes beispielsweise im Elbeverkehr vorkommen. Der Frachturkundenstempel ist durch Verwendung der mit den entsprechenden Stempelwertzeichen versehenen Frachtbriefe zu entrichten; an der Ausstattung der letzteren ist keine Veränderung vorgenommen worden. In der Übergangszeit, die sogar bis Ende des nächsten Jahres erstreckt worden ist, dürfen die alten Frachtbriefe oder Beförderungsscheine mit aufgedrückten Stempelwertzeichen von 2 und 10 h im Binnenverkehr und von 4 und 20 h im zwischenstaatlichen Verkehr verwendet werden, wenn sie vor ihrer Benutzung mit den ergänzenden Stempelmarken (oder mit amtlichem Stempelaufdruck) versehen worden sind. Wie wir erfahren, haben die Bahnen Veranlassung getroffen, daß die erforderlichen Ergänzungsstempelmarken in der Umgebung der Bahnhöfe zur Verfügung der Parteien gehalten werden.

— **Österreichische Staatsbahnen.** Die Staatsbahndirektion Krakau verlautbart: Der gesamte Personen- und Güterzugverkehr auf der Lokalbahn Muszyna—Krynica im Bereiche der Staatsbahndirektion Krakau wird für die Zeit vom 15. November 1916 bis einschließlich 31. März 1917 eingestellt.

— **Neue Kriegsküche für Eisenbahner in Wien.** Im Gebäude der Staatsbahndirektion Wien, gegenüber dem Westbahn-

hofe, ist eine Kriegsküche für Eisenbahner und ihre Familien errichtet worden. Die Leitung führt die Eisenbahninspektorsgattin Plohn mit einem Stabe von 18 Damen. Diese Küche bewerkstelligt die Speisung von 600, nötigenfalls 1000 Personen. Der Preis eines vollständigen Mittagessens beträgt 1 K 20 h und für ein vegetarisches Essen 50 h. Das letztere besteht aus Suppe, Gemüse und Kartoffeln; wöchentlich zweimal werden Suppe und Mehlspeise verabreicht. Die Speisekarte legt Zeugnis davon ab, daß es auch in den Gemeinschaftsküchen möglich ist, eine abwechslungsreiche und schmackhafte Kost zu verabreichen. Paprikafisch, Saftbraten mit Sauerkraut, Einmachsuppe, Kürbiskraut mit Schweinebraten, Bohnenauflauf usw. sind in der Speisekarte der vorigen Woche enthalten. Die verabreichte Menge von drei Zehntelliter Suppe, drei Zehntelliter Gemüse, 150 g rohen Kartoffeln, 120 g roh gewogenem und erst dann zubereitetem Fleisch dürfte vollauf zur Sättung einer Person genügen. Das Mittagessen kann von den Beamten und ihren Familien entweder in dem schönen, großen Speisesaal eingenommen oder abgeholt werden.

— **Österreichs Kohlenförderung.** Im September 1916 hat die Steinkohlenförderung einen weiteren Fortschritt zu verzeichnen. In den ersten neun Monaten 1916 belief sich die Steinkohlengewinnung auf 132,4 Millionen Meterzentner (gegen 120,9 Millionen im Vorjahr), die Briketterzeugung erreichte 1 519 149 (1 557 501), die Koksgewinnung 19 157 310 (13 747 696). die Kohlenförderung des Hauptreviers (Ostrau-Karwin) belief sich in den ersten drei Vierteljahren 1916 auf 81 666 888 Meterzentner, gegen 71 030 179 i. Vorj., die Kokserzeugung stellte sich auf 18 575 619 Meterzentner (gegen 13 326 640). Von den anderen Revieren hat Galizien mit rund 14 Millionen Meterzentner die vorjährige Gewinnung um rund 2,1 Millionen überschritten: das Rossitzer Revier förderte 3.5 Millionen, das sind um rund 100 000 Meterzentner mehr; die Förderung des Kladno-Schlaner Steinkohlenreviers zeigt dagegen einen Ausfall um 1.8 Millionen Meterzentner. — In den ersten drei Vierteljahren 1916 stellte sich die Braunkohlengewinnung auf 176 569 456 Meterzentner, gegen 163 674 813 in 1915, die Briketterzeugung betrug 1 900 466. Das Brüx-Teplitz-Komotauer Revier erzielte in der Zeit vom Januar bis September 1915 eine Förderung von 113.9 Millionen Meterzentner (gegen 106,1 Millionen); das Falkenauer Revier förderte 30,3 Millionen Meterzentner (gegen 27,1 Millionen).

— **Versorgung Wiens mit oberschlesischer Kohle.** Kürzlich hat bei der Nordbahndirektion in Wien unter dem Vorsitze des Geheimen Rates Dr. Freiherrn v. Banhans und in Anwesenheit des Sektionschefs Ritter v. Homann sowie des Ministerialrates Klein vom Arbeitsministerium eine Konferenz mit Vertretern des Kohlenhandels stattgefunden. Es wurde die am 14. Oktober begonnene Erörterung der behufs Steigerung des Kohlenzuschubes nach Wien zu treffenden Maßnahmen fortgesetzt. Allseits wurde dem Wunsche Ausdruck gegeben, daß durch eine Intervention eine Besserung des Zuschubes bewerkstelligt werde. Zur Kohlenversorgung Wiens sind zwar Vorräte vorhanden, es erweist sich aber unbedingt nötig, auch für den Fall eines strengen Winters Vorsorge zu treffen und eine Steigerung des Zuschubes sicherzustellen.

— **Das erste Elbeschiff in Prag eingelangt.** Zum erstenmal seit der Kanalisierung der Moldau langte am 24. Oktober ein Elbeschiff in der inneren Stadt Prag an. Es ist ein Fahrzeug der österreichischen Nordost-Dampfschiffahrtsgesellschaft von 625 Tonnen, das in Prag beladen wird und den 700 Kilometer langen Weg Prag-Hamburg zurückzulegen hat. Da die Eisenbahnen stark belastet sind, so ist der auf diesem Wege neu eingerichtete Güterschiffsverkehr von besonderer Bedeutung für einen großen Teil des Frachtverkehrs nach Deutschland.

Ungarn.

— **Entgleisung des Balkanzuges.** Der Balkanzug, der am 24. Oktober früh 7 Uhr in Budapest eintreffen sollte, langte mit siebenstündiger Verspätung erst um 2 Uhr nachmittags an. Die Ursache der Verspätung ist eine Entgleisung des Balkanzuges in der Nähe von Belgrad. Dabei wurde einiger Sachschaden verursacht, von Reisenden kam aber niemand zu Schaden. Nach erfolgter Ausbesserung setzte der Zug die Fahrt fort.

— **Steuerfreiheit der Wohnungsgelder der in den Ruhestand versetzten Eisenbahnbeamten.** Im Sinne des am 30. Juni 1916 herausgegebenen II. Anhanges zu den am 27. Dezember 1906 bestätigten Satzungen der Pensionsanstalt der Königlich ungarischen Staatsbahnen haben alle jene Mitglieder, welche seit dem 1. Juli 1910 in den Ruhestand versetzt wurden, auf die in diesem Anhange festgesetzte Wohnungsgeldpension Anspruch. Es war lange eine unentschiedene Frage in der finanzwirtschaftlichen Gesetzgebung, ob dieser Wohnungspension im Sinne des Punktes e des § 5 Gesetzartikel XXIX vom Jahre 1875 die Begünstigung der Steuerfreiheit zukommt oder nicht. Im Jahre 1915 hat sich der ungarische Eisenbahn- und Schiffahrtsklub in einer ausführlich begründeten Eingabe an das ungarische Finanzministerium mit der Bitte gewendet, daß die Steuerfreiheit der Wohnungsgeldpension ausgesprochen werde. Ähnliche Erörterungen sind inzwischen entstanden hinsichtlich der von einzelnen Privatbahnen schon früher gezahlten Wohnungsgeldpensionen. Schließlich hat der Finanzminister auf die Eingabe des Klubs in Bezug auf die Steuerfreiheit der Wohnungspension der Staatseisenbahnangestellten eine günstige Entscheidung getroffen. Das ungarische Finanzministerium hat im Sinne der Vorlage des Klubs in der Verordnung Nr. 78 414 vom 15. Juli 1916 entschieden, daß die den Ruhegehaltsbeziehern der ungarischen Staatsbahnen zugesicherte Wohnungsgeldrente laut Anhang II zu den Satzungen der Pensionsanstalt ebenso zu behandeln ist, wie das im Punkt e § 5 Gesetzartikel XXIX vom Jahre 1875 erwähnte Wohnungsgeld, daher steuerfrei ist. Es ist hierbei aber gelungen auch für die in den Ruhestand Versetzten der beteiligten Privatbahnen diese Frage günstig zu erledigen. Es soll die Wohnungsgeldpension der in den Ruhestand versetzten Privatbahnangestellten nicht nur steuerfrei sein, sondern es soll auch die nach der Wohnungsgeldpension irrtümlich eingehobene Einkommensteuer IV. Klasse auf fünf Jahre zurückgehend, zurückzuerstatten sein. Der Anspruch auf die Rückvergütung kommt im Sinne der Ministerialverordnung sämtlichen im Anhang II angeführten Personen, also auch den Witwen und Waisen zu, auch hinsichtlich der Witwenruhegelder bzw. Erziehungsbeiträge.

— **Schaffung eines Lehrstuhles für Tariflehre am Königlichen Josef-Polytechnikum.** Der ungarische Kultus- und Unterrichtsminister hat den Königlichen Rat Julius Szekula, Direktor der Kaschau-Oderberger Bahn a. D., zum Privatdozenten für Tariflehre an der wirtschaftlichen Abteilung des Königlichen Josef-Polytechnikums ernannt. Es ist der erste Fall in Ungarn, daß die Tariflehre an einer Hochschule gelehrt und dadurch zum Range einer Wissenschaft erhoben wird. Daß hierfür gleich im Anfange eine so hervorragende Kraft, wie der Königliche Rat Julius Szekula gewonnen wurde, ist ein besonders glücklicher Umstand, zu dem in erster Linie das Polytechnikum beglückwünscht werden kann.

Niederlande.

— **Versuchsgleis auf Füßen aus bewehrtem Beton.** Hierüber bringen Glasers Annalen für Gewerbe und Bauwesen vom 15. August 1916 eine interessante mit Abbildungen versehene Abhandlung. Danach wäre es bis jetzt noch nicht gelungen, eine preiswerte Querschwelle aus bewehrtem Beton auf den Markt zu bringen, die derart stark ist, daß sie den unregelmäßigen Wirkungen durch ungleiche Belastung genügenden Widerstand leistet. Auf einem seit Dezember 1914 befahrenen Versuchsgleis der Linie Amsterdam—Utrecht der Niederländischen Staatseisenbahn hat man nun den bewehrten Beton ausschließlich zur Bildung der Tragfläche in Form von Füßen verwendet. Diese neue Oberbauart soll sich bisher bewährt haben.

Die Querverbindung der Schienen erfolgt durch einen leichten Eisenträger, der mittels hölzerner Füllstücke auf zwei bewehrten Betonkörpern ruht. Da diese Füllstücke keilförmig sind, kann durch ihre Verstellung die Höhenlage der Schienen geregelt werden. Bei solchem Verfahren entfällt das Unterstopfen der Betonkörper; eine Beschädigung durch Stopfhämmer kann danach nicht mehr stattfinden. Die aus hartem Holz gefertigten, durch Klemmung mit Schraubbolzen unverrückbar festgehaltenen Keile sollen sich ausgezeichnet bewährt haben, jedenfalls besser als prismatische Holzstücke. Man erreichte gleichzeitig eine bessere Regelung der Höhenlage der Schienen als durch Einlegen und Wegnehmen verschieden starker Holzbohlen. Eine genügend kräftige Verbindung zwischen Schiene und Fuß mit den dazwischenliegenden Teilen ist durch 4 starke V-förmige Schraubbolzen hergestellt. Sogenannte Augenplatten sind fest mit den Bewehrungsstäben verbunden; außerdem ist ein kleines Winkeleisen zur Abstützung erforderlich, um die V-Form der Bolzen zu sichern. Auf dem eisernen Querträger sind Klemmplatten mit besonderen Schraubbolzen befestigt, die im Falle der Lösung der V-Bolzen in Wirkung treten sollen.

Die Laschen hat man so angeordnet, daß das abgebende Schienenende unterstützt ist; es bleibt somit in der richtigen Höhenlage und verhindert, daß das aufnehmende Schienenende zuvor heruntergebogen wird. Der Schlag des Wagenrades auf dieses Schienenende soll dadurch sehr vermindert werden: eine geringere Abnutzung der Lasche und der Laschenkammer ist die willkommene Folge. Der Abstand der Querschwellen von Mitte zu Mitte ist 1,20 m. Die durch diesen Abstand entstehende

Zunahme der Biegungsspannung soll zum Teil durch die feste Lage der mit großer Grundfläche tief im Ballastbett ruhenden Betonfüße aufgehoben werden. Stärkere Schienenprofile sind verwendet worden, nicht etwa weil ein großes Trägheitsmoment in der senkrechten Fläche so notwendig erscheint, als vielmehr, um geräumige Laschenkammern und einen breiten Schienenfuß zu schaffen; die schweren Profile besitzen danach ein Übermaß an Stärke.

Mit dem neuartigen Oberbau sollen die folgenden Vorteile verbunden sein: Die an die Beschaffenheit des Ballastbettes zu stellenden Anforderungen verringern sich infolge der tiefen Lage der großen Tragfläche und des großen Gewichtes des Gleises; sömit dürfte grober Sand und eine Deckschicht aus Kies genügen. Die Verschiebbarkeit der Schienenenden in der Lasche kann, ähnlich wie bei Straßenbahnen, fortfallen. Die Unterhaltung des Gleises soll recht leicht sein. Eine verstellbare Einrichtung ist geschaffen, um die Schiene über jedem Fuß belasten und dadurch die feste Lage dieses Fußes untersuchen zu können.

Man beabsichtigt, nach verschiedenen Richtungen hin weitere Versuche zu machen; u. a. sollen die Füße auch unter die Lasche in ihrer gesamten Ausdehnung gesetzt werden, um die Tauglichkeit der Füße noch weiter zu erproben; zurzeit ist die Lasche teilweise schwebend angeordnet. Die weiteren auf der Versuchsstrecke zu erzielenden Ergebnisse sind abzuwarten.

Übrige europäische Länder.

— **Verkehrsschwierigkeiten im schwedischen Norrland.** Die in Schweden bemerkbaren Schwierigkeiten im Güterverkehr sind im oberen Norrland soweit gediehen, daß die Eisenbahndirektion den Güterverkehr für die ganze Woche vom 15. auf 22. Oktober einstellen mußte. Südlich Långsele harrten 800 Wagen auf Beförderung nach Norden, während nur 150 täglich bewältigt werden können. Inwieweit damit die Schwierigkeiten behoben sind, ist unsicher. Bleibt der starke Verkehr, wie dies wahrscheinlich ist, weiter bestehen, so rechnet man mit der Notwendigkeit, das „Transportbureau" auch für den Norrlandsverkehr einzuführen, wie dies schon für alle nach dem Ausland bestimmten Güter für den Verkehr über Haparanda, Storlien, Malmö und Trälleborg eingeführt ist und längere Zeit auch für Stockholm und Göteborg eingeführt war. Das „Transportbureau einführen" bedeutet, daß keine Station Wagen für Beladung an Absender abgeben darf, bevor dieser die Beladeerlaubnis beim Transportbureau erwirkt hat. Wenn der Absender dabei auch warten muß, so hat er doch den Vorteil, daß das Gut nach der Annahme unmittelbar an die Bestimmungsstation befördert wird und nicht irgendwo auf einer Zwischenstation hängen bleibt. Die Eisenbahn selbst hat bei dem Tranportbureauverfahren den Vorteil, daß kein Wagen durch Stehenbleiben auf den Stationen dem Verkehr entzogen wird und daß der Wagenpark auf das vorteilhafteste ausgenützt wird. Die gegenwärtigen Verhältnisse, die natürlich die Eisenbahnverwaltung manchem ungerechfertigten Vorwurf aussetzen, sind auch dadurch mitveranlaßt, daß auf Grund der Kriegsverhältnisse in der Ostsee und im bottnischen Meerbusen manche Güter sich der Eisenbahn bedienen, die sonst auf der See befördert wurden. Der große Verkehr von Norrland nach Dänemark bedient sich größtenteils der Bahn und der größte Teil der Kohleneinfuhr für schwedisch Norrland wird jetzt in Norrköping und Värtan entladen, um von da mit der Bahn weiterzugehen.

Nachschrift: Nach neuesten Nachrichten, nachdem sich die Verhältnisse weiter verschlechtert haben und noch mehr sich verschlechtern werden, soll das Tranportbureau nun bestimmt für die Strecken nördlich von Långsele und zwar voraussichtlich ab 6. November zustande kommen. Man will damit zugleich auch die Möglichkeit gewinnen, den Verkehr über Haparanda so einzuschränken, wie dies im Verhältnis zum übrigen Verkehr im oberen Norrland recht und angemessen ist. Für die Beförderung von Lebensmitteln, die für Norrland, das sich nicht selbst ernährt, eine große Rolle spielt, sollen besondere Maßnahmen getroffen werden. S.

— **Ausnutzung der Fahrbetriebsmittel in Schweden.** Die sich immer mehr steigernde Verkehrsdichte auf schwedischen Staatsbahnen stellt die größten Ansprüche an eine zielbewußte Ausnutzung der Betriebsmittel. Erst neuerdings kommen wieder, von der schwedischen Torfindustrie z. B., bewegliche Klagen, daß sie nur durch Wagenmangel — es werden ihr nicht einmal die Hälfte der benötigten Wagen geliefert — in ihrer Entwicklung gehemmt ist. Eine bessere Ausnutzung der Lokomotiven hat man schon erreicht, aber man hofft noch weiter, die verfügbaren Zugkräfte einer besseren Ausnutzung zuführen zu können. Um hierfür ein planmäßiges Zusammenarbeiten zwischen den einzelnen Bezirken und Bahnteilen und den verschiedenen Dienststellen an den Maschinen- und Verkehrsabteilungen zu erzielen, soll für das Maschinenbureau der Eisenbahndirektion ein besonderer höherer Beamter vorgesehen werden, der sich ausschließlich dieser Aufgabe widmet. Die Direktion hofft dadurch eine ständige und wirksame Aufsicht und nötigenfalls ein schnelles Eingreifen von leitender Stelle zu bewirken. S.

— **Fahrbetriebsmittelbeschaffung in Schweden.** Die Staatsbahnverwaltung hat bei der Regierung beantragt, für das Jahr 1917 die Bewilligung von 17½ Millionen Kronen für Betriebsmittel, darunter für 60 Lokomotiven und 600 Güter- und Erzwagen, vom Reichstag zu verlangen.

— **Der Untergrundbahnkrieg in Paris.** Die „B. B. Z." schreibt: Diesmal handelt es sich nicht um einen Krieg mit Eplosionswaffen, aber dennoch um einen Kampf, der an Hitzigkeit nichts zu wünschen übrig läßt. Auf der einen Seite steht die Direktion der Pariser Untergrundbahn, auf der anderen Seite scharen sich eine Anzahl großer Pariser Zeitungen. Die Direktion des „Métro", wie der Pariser sagt, hat sich schon seit Monaten durch ihr sonderbares Verhalten unliebsam gemacht. Das Sündenregister, das über sie aufgezeichnet wird, ist so lang, daß man gar nicht weiß, womit zuerst beginnen. Vor allem hat die Pariser Untergrundbahn sich niemals dazu bequemen können, auf die beurlaubten Krieger, besonders auf die verwundeten, Rücksicht zu nehmen. Als sie sich schließlich doch durch langes Drängen gezwungen sah, hierin wenigstens einen Scheinpatriotismus zu zeigen, gab sie bekannt, daß jeder „ernstlich Verwundete" um den halben Preis die Bahn benutzen könne. Da die Untergrundbahn aber Leute, denen „nur" ein Arm fehlt, nicht als ernstlich verwundet betrachtete, erregte diese Maßnahme noch mehr Unwillen als die frühere Gleichgültigkeit. Hierauf gab es einen neuen Skandal, da die Untergrundbahn die weiblichen Angestellten in himmelschreiender Weise ausnützte. Nunmehr aber will die Direktion den Fahrpreis erhöhen, und dieser Angriff auf die Tasche der Bürger bringt die Bombe zum Platzen. Selbst gegen die Deutschen vermag die Sprachenphantasie der Franzosen nicht mehr und nicht kernigere Schimpfworte aufzubringen als gegen die Pariser Untergrundbahn, die sich mit so düsteren Preiserhöhungsplänen beschäftigt. Schnell schlossen sich unter Führung des „L'Oeuvre" mehrere Blätter zu einem regelrechten Pressefeldzug gegen die Bahn zusammen. Unter ihnen finden sich „L'Eveil", „Petit Bleu", „L'Heure" und „L'Evénement". Diese Blätter stellten gemeinschaftlich fest, daß die Pariser Untergrundbahn einerseits Millionengewinne erzielt und andererseits ihren Angestellten kaum glaubliche Abzüge macht. „Evénement" veröffentlichte den Text eines Aufrufes, und da tat die so im Trommelfeuer stehende Untergrundbahn einen Gegenschlag, indem sie von diesem Tage an den Verkauf dieses Blattes in den Bahnhofskiosken verbot. Dies hat nunmehr den Anlaß zu einem zumindest originellen Rechtsstreit gegeben. „Evénement" will klagen, und die Pariser Richter werden die ziemlich verwickelte Frage zu erörtern haben, ob ein derartiges Verbot einer Zeitung von seiten einer Bahngesellschaft gesetzlich zulässig ist oder nicht. Währenddessen setzen die anderen Waffenbrüder unter Führung des „L'Oeuvre" den Untergrundbahnkrieg in Paris fort.

— **Betriebseinschränkungen auf den italienischen Eisenbahnen.** Nach dem „Secolo" hat der Ministerrat beschlossen, vom 28. Oktober ab den Verkehr von 2000 Zügen täglich einzustellen, um Kohlen zu sparen. Der Vorrat an Kohle, der auf diese Weise geschaffen werden wird, wird zum Teil den privaten Industrien zur Verfügung gestellt werden.

— **Ein neues englisch-italienisches Kohlenabkommen.** Englische Blätter melden, wie wir der „Tägl. Rundschau" entnehmen, folgendes: Nach längeren Verhandlungen zwischen der englischen Regierung und den Regierungen Frankreichs und Italiens wurde ein Abkommen getroffen über englische Kohlenverschiffungen nach französischen und italienischen Häfen des Mittelmeeres. Es wurde eine Preisskala für vierzig verschiedene Kohlensorten und Höchstpreise für den Transport von Kohlen aus fünf englischen Bezirken nach 39 Häfen Frankreichs und Italiens festgesetzt. Die Kohlenhändler erhalten 5 v. H. Provision. Die Fracht für Kohlen Südwales-Genua beträgt 59,6 Schilling, Südwales-Marseille 58 Schilling; in Friedenszeiten 6 bis 7 Schilling.

— **Die Verkehrsverhältnisse nach dem Balkan und Konstantinopel.** Von berufener Seite wird der „Deutschen Levante-Ztg." mitgeteilt: Die seit längerer Zeit nach dem Muster der rumänischen Carmenzüge geplanten Maritzazüge für Bulgarien und Osmanenzüge für die Türkei, die nach beiden Richtungen teilweise den Wasserweg benutzen sollten, um nach Möglichkeit den direkten Weg Belgrad—Nisch für Militärtransporte freizuhalten, konnten bis jetzt noch nicht in Verkehr gesetzt werden. Durch das Eingreifen Rumäniens in den Weltkrieg ist die Donaustrecke neuerdings

unterbrochen. Dadurch sind naturgemäß auch die Vorarbeiten für die Maritza- und Osmanenzüge ins Stocken geraten. Bislang konnten noch keine Transporte mit diesen Zügen abgefertigt werden. Neuerdings schweben Unterhandlungen zwischen der Zentral-Einkaufs-Gesellschaft und dem Chef des Feldeisenbahnwesens um, wenn möglich, in absehbarer Zeit die in Rede stehenden Abfertigungen ab Deutschland und Österreich-Ungarn nach Bulgarien und der Türkei zur Ausführung zu bringen, doch läßt es sich noch nicht absehen, in welcher Weise diese Angelegenheit in Ordnung kommt. Zurzeit besteht nur e i n e Beförderungsmöglichkeit, mit Militärzügen; infolge den augenblicklichen Lage auf dem Balkan ist jedoch die Beförderung von Privatgut bis auf weiteres sehr eingeschränkt.

— **Mißbräuche an russischen Bahnen.** In der vierten Abteilung des Zugdienstes der Alexander-Bahn sind bedeutende Mißbräuche aufgedeckt worden, zu deren Untersuchung der Bevollmächtigte für die Untersuchung von Eisenbahnmißbräuchen Subelewitsch abgeordnet ist. Zwei Beamte hatten unter Beteiligung einer Reihe von anderen aus den Holzsammellagern der Bahn auf betrügerische Weise sich große Holzmengen behufs Verkaufs an Private verschrieben. Es wurden über 100 solche betrügerische Verlangscheine gefunden, teilweise mit Zahlenfälschungen. Statt 100 Kubiksaschen Holz monatlich wurden 250 bis 300 verschrieben. Nach den Scheinen sollten im Lager der vierten Abteilung 200 Saschen Holz liegen, während das Lager überhaupt nur 50 Saschen faßt.

Auf der Moskau-Kursker, Nishny-Nowgoroder und Muromer Bahn wurden unter den höchsten Beamten große Mißbräuche aufgegriffen. Der Leiter der Bahnkanzlei Bersilow hatte die Bahnwirtschaften zu vergeben und benutzte dies sowie verschiedene Verpachtungen dazu, um sich in Verbindung mit mehreren anderen hohen Beamten zu bereichern. Er nahm an den Gewinnen der Börsen und Arbeitsartels der Eisenbahner teil. Er beaufsichtigte eine Sparhilfskasse, deren jährlicher Umsatz nicht weniger als 1½ Millionen Rubel betrug, und legte die Gelder in schlechten Papieren an, um den Maklerlohn zu erhalten. Er schloß für die Bahn ungünstige Verträge ab, hintertrieb den Abschluß günstiger Verträge, hielt ungesetzmäßiger Weise Gelder zurück, die unter den Bediensteten verteilt werden sollten, und erzwang sich von Stationsvorständen Geldabgaben in Form von „Feiertagsgeldern". Auf Befehl des Gehilfen des Vorstandes der Betriebsabteilung Tscherepin mußte jeder Stationsvorstand in seinen Listen die Löhne eines nicht vorhandenen Arbeiters führen. Dies Geld hierfür floß in die Tasche des Tscherepin. Die Genossen dieser nicht vorhandenen Arbeiter hatten dafür die Bezeichnung „tote Seelen" erfunden. S.

— **Verkehrsstockungen auf russischen Bahnen.** Auf einigen Stationen der Wladikawkasbahn lagern große Mengen Weizenmehl. Es handelt sich um 50 000 Pud, wovon 30 000 für Petersburg und 20 000 für Finnland bestimmt sind. Das Weizenmehl liegt seit April, obwohl schon im Frühjahr vom Petersburger Stadthauptmann und vom finnischen Senat Zeugnisse für Beförderung außer der Reihe erteilt worden sind. S.

— **Schweres Eisenbahnunglück auf der Nord-Donezbahn.** Auf der Station Sakomelskaja stürzte ein Güterzug die Böschung hinab. Weitere Angaben über das schwere Eisenbahnunglück bringt die russische Presse, die neuerdings in ihren Nachrichten über Eisenbahnangelegenheiten durch die Zensur streng gehalten zu sein scheint, nicht. S.

— **Neue russische Gütertarife.** Am 3. November 1914 wurde im Ministerrat für die Dauer eines Jahres eine zeitweilige Steuer auf Eisenbahnfracht- und Eilgüter festgesetzt und es wurde dabei dem Finanzminister aufgegeben, in nächster Zeit im Einvernehmen mit allen beteiligten Ministerien die Frachtsätze zu überprüfen und so abzuändern, daß die erwähnte Steuer ohne Eintrag für die Staatskasse wieder abgeschafft werden könne. Die Zeitverhältnisse brachten es mit sich, daß diese Überprüfung zunächst nicht erfolgte und daß am 17. Oktober 1915 die Dauer der erwähnten Besteuerung bis zum 31. Dezember 1916 verlängert wurde. Das Finanzministerium hat inzwischen die Überprüfung im Benehmen mit Vertretern des Eisenbahnministeriums und auch Vertretern von Industrie und Handel durchgeführt und bringt die Einführung neuer Frachtsätze auf Staats- und Privatbahnen für 1. Januar 1917 in Vorschlag. Es sollte damit nach früherem Plan die außerordentliche Besteuerung fallen. Da dies aber einen Entgang von über 15 Millionen Rubel im Jahr für die Staatskasse bedeuten würde, so soll, um der Staatskasse alle möglichen Erträgnisse zu verschaffen, neben den neuen Frachtsätzen die alte Besteuerung, allerdings auf etwa halbe Höhe herabgesetzt, zunächst auf ein Jahr weiterbestehen in der Annahme, daß diese Maßnahme „bei den jetzigen Lebensbedingungen für inländische Industrie und Handel keineswegs drückend erscheine".

Fremde Erdteile.

— **Meßwagen der nordamerikanischen Südbahn.** Die nordamerikanische Südbahn hat zwei Meßwagen neu beschafft, die imstande sind, Zugkräfte von 90 t und Stoßkräfte von 360 t zu messen. Der Wagen hat eine Länge von 15 m. Der Meßraum ist 3,6 m lang, außerdem enthält der Wagen noch Schlafabteil, Speiseabteil und Küche. An den Längswänden sind elektrische Lampen eingebaut, um die Kilometersteine und sonstige Ladmarken bei Dunkelheit zu beleuchten. Der Antrieb der umlaufenden Papierstreifen erfolgt von einer Achse des unter dem Meßraum liegenden Drehgestelles und zwar mit doppelter Zahnradübersetzung, die sich ein- und ausschalten läßt. Außerdem ist es möglich, die Papierstreifen von einem Elektromotor von 1/4 PS Leistung mit einer Spannung von 32 Volt anzutreiben. In jedem Falle können drei verschiedene Papiergeschwindigkeiten eingeschaltet werden. Auf diese Weise können Aufnahmen über Weg und über Zeit erfolgen. Die Antriebsachse wird nicht gebremst, um eine Abnutzung der Räder durch Bremsschuhe zu vermeiden. Die Zug- und Stoßkräfte der Wagenkuppelung werden mit Hebelübersetzung auf Kolben übertragen, die eine Grundfläche von 500 bezw. 1000 qcm haben. Der größte Hub der Kolben beträgt nur 0,015 mm, um alle Fehler durch die Reibung möglichst auszuschließen. Die Übertragung von den Kolben auf die Zeichenfedern geschieht mit einer Mischung von Alkohol und Glycerin. Neuartig ist ein Leistungsmesser, der das Produkt von Zugkraft und Geschwindigkeit mißt und aufträgt. Außerdem werden noch die Druckverhältnisse in den Bremsleitungen und Bremszylindern und der Dampfdruck der Lokomotive aufgezeichnet. Im ganzen sind 21 Schreibstifte vorhanden. Sie werden nicht durch Federn, sondern durch Elektromagnete in ihrer Nullage gehalten. Die elektrische Kraft wird auf der Lokomotive erzeugt und dem Meßwagen durch ein zehnadriges Kabel zugeführt.

— **Kohlenverladeanlage in Charleston.** Die nordamerikanische Südbahn hat mit einem Aufwande von 2 Millionen Mark in Charleston (Süd-Karolina) eine Kohlenumladeanlage geschaffen. Dies ist die erste moderne Kohlenverladeanlage an der atlantischen Küste der Vereinigten Staaten südlich von Norfolk. Hier wird Kohle aus den Staaten Virginia und Tennessee verladen. Die Kohlenumladeanlage wurde 5 km nördlich der Stadt an der Stelle errichtet, wo ein kleines Flüßchen ins Meer mündet. Die Küste ist flach, und es mußte daher an der einen Seite der Verladebrücke ein Hafenbecken von 9 m Wassertiefe ausgebaggert werden, wobei rund 130 000 cbm Boden ausgehoben wurden. Dieser Boden reichte aber zur Herstellung des Bahnkörpers nicht zu; es mußten vielmehr rund 900 m des Zufuhrgleises und rund 650 m des Rücklaufgleises vorläufig auf ein Holzgerüst gelagert werden. Die eiserne Verladebrücke hat eine Länge von 112 m und eine Breite von 11,5 m. An ihrem landseitigen Ende befindet sich ein Wagenkipper, der imstande ist, 30 Wagen in der Minute zu entleeren. Er ist für 90-t-Wagen gebaut, vorläufig verkehren aber nur 45-t-Wagen auf der Bahn. Die Wagen werden dem Kipper durch eine Verschiebelokomotive zugeführt; später sollen sie durch ein Spill herangeholt werden. Nach dem Kippen laufen die Wagen in derselben Richtung durch Schwerkraft weiter; das Gleis hat ein Gefälle von 20 ‰ und endigt in einem ansteigenden Stumpfgleis. Nach selbsttätigem Umstellen der Weiche gelangen die Wagen in das Aufstellgleis für leere Wagen, wo sie mit einer Verschubmaschine abgeholt werden. Vom Kipper wird die Kohle auf einem Förderband einem fahrbaren Gerüst zugeführt, das auf der ganzen Länge der Ladebrücke entlang laufen kann. Das Gerüst trägt einen Behälter von 90 t Inhalt, in den das Band entladet. Von dem Behälter gelangt die Kohle auf ein senkrecht zur Brückenachse verlaufendes Förderband, dessen vorderes Ende bis zum Wasserspiegel gesenkt werden kann, um die Kohle mit geringer Fallhöhe ins Schiff zu fördern.

— **Seilschwebebahn über den Niagara.** Eine eigenartige Schwebebahn überspannt den Niagara unmittelbar vor dem großen Strudel. Die „Ztschr. des Vereins Deutscher Ingen." berichtet darüber nach „Engineer" folgendes: Die Wagen von 3,5 t Leergewicht mit 24 Sitz- und 22 Stehplätzen laufen auf sechs verschlossenen Tiegelstahldrahtseilen von 25 mm Dmr. Die Spannweite beträgt 547,2 m. An einem Ende sind die Seile fest verankert; am andern laufen sie mit einem angeschlossenen Ende aus Pflugstahlseil von 32 mm Dmr. über Scheiben von 1,25 Dmr. und sind mit je einem in einem eisernen Führungsgerüst laufenden Gegengewicht von 10 t so belastet, daß die Spannung stets unverändert bleibt. Der Durchhang von rd. 30 m ändert sich je nach der Belastung des Wagens. In der Mitte also in der tiefsten Lage, befindet sich der Wagen noch etwa 50 m über dem Wasserspiegel. Das Zugseil läuft vom Wagen über eine Scheibe des einen Endpunktes zum andern Endpunkt über eine Spannvorrichtung, die Treibscheibe von 2,4 m Dm

und eine Führungsrolle nach dem Wagen zurück. Die Spannung beträgt ebenfalls 10 t. Zum Antrieb dient ein 75 PS-Drehstrommotor von 440 V und 480 Uml./min mit einem Schneckenvorgelege. Die Geschwindigkeit des Wagens kann auf 120 m/min gesteigert werden. Gewöhnlich beträgt die Dauer einer Fahrt 6 min. Besondere Vorrichtungen sind angebracht für den Fall, daß das Zugseil reißen sollte, und ferner, um ein Öffnen der Wagentüren erst dann zu ermöglichen, wenn der Wagen den Endpunkt erreicht hat und mit einem Kupplungshaken fest verbunden ist. Die Kosten der von der Niagara Spanish Aerocar Company nach den Patenten von Torres y Quevedo gebauten Anlage betragen 240 000 *M*.

Allgemeines.

— **Neue Sicherheits-Wägevorrichtungen.** Eine vom Oberingenieur Darmstädter in der Zeitschrift des Vereins Deutscher Ingenieure veröffentlichte Abhandlung befaßt sich mit Sicherheits-Wägevorrichtungen, wie solche in neuerer Bauart durch die Eisengießerei und Maschinenfabrik G. m. b. H. Carl Schenck in Darmstadt hergestellt werden.

Große Lasten werden bekanntlich auf Wagebrücken, Gleiswagen, Fuhrwerkwagen, Lagerhauswagen usw. abgewogen. Um das Gewicht zu ermitteln, ist meist ein an einem Wiegebalken angebrachtes Laufgewicht zu verschieben; mit diesem ist oft ein Kartendrucker verbunden, der auf jedes beliebige Gewicht, unabhängig von der auf der Wagebrücke ruhenden Last eingestellt werden kann. Alles geschieht durch Handbedienung. Der Kartendrucker bot bisher keine genügende Sicherheit dafür, daß das abgedruckte Gewicht mit dem der Last tatsächlich übereinstimmte, umso weniger, da die Druckvorrichtung jedermann zugänglich ist.

Eine in der Veröffentlichung näher beschriebene, mit dem sogenannten „Securitas"-Wagebalken und mit einem Kartendrucker versehene Kastenwage, die in den Boden eingelassen ist, arbeitet nun durchaus zuverlässig. Der Wagehebel und der Kartendrucker sind von einem Schutzkasten umschlossen. Die verschiebbaren Gewichte werden von außen mit Griffrädchen eingestellt. Nur wenn der Wagehebel sich im Gleichgewicht befindet und die Druckzahlen genau in der Linie stehen, ist es möglich, die Wägekarte in den Drucker einzuführen und das Wägeergebnis abzudrucken; es sind Vorrichtungen getroffen, die das Verschieben der Gewichte verhindern, wenn die Einrichtung druckfertig ist. Zum Abdrucken der Gewichtzahl dient ein außerhalb des Schutzkastens angeordneter Hebel. Eine weitere Sicherung bietet eine mit dem Absteller des Wagehebels verbundene wagerechte Stange, die in die Druckvorrichtung eingreift und sie ausschaltet, wenn der Wagehebel festgestellt ist.

Der „Securitas"-Wagebalken mit Kartendruckvorrichtung soll sich auch an alten Wagen mit Leichtigkeit anbringen lassen. Die Auswägevorrichtung mit Gewichtdrucker kann nach der Quelle durch ungelernte und ungeübte Leute bedient werden. Die Wägevorrichtung sei eichfähig und zur Verwendung im öffentlichen Verkehr zugelassen.

Die Firma vertreibt noch eine halbselbsttätig arbeitende Wage, bei der nach Betätigung einer einzigen Kurbel die Last selbsttätig gewogen und das Ergebnis gedruckt wird. Die Laufgewichte werden dabei durch zwei Fallgewichte bewegt. Diese können nach oben verlängert und mit einem Zeigerwerk verbunden werden, dem bei Gleichgewichtlage der Wage das Gewicht der auf der Wagebrücke ruhenden Last abgelesen werden kann. Die Gewichtregelwerke arbeiten derart, daß die Nettogewichte auf einem Papierstreifen oder einer Wiegekarte abgedruckt, oder daß Einzellasten oder deren Summen auf einem Zeigerwerk abgelesen werden können. Die Gleichgewichtlage ist durch ein Zeigerwerk zu erkennen.

Die Wage kann für rein selbsttätiges Arbeiten eingerichtet werden, wenn gleiche Lasten nach einander abgewogen werden sollen, wie dies in Bergwerk- und ähnlichen Betrieben vorkommt. Die selbsttätigen Wagen sind gleichfalls eichfähig und zur Verwendung im öffentlichen Verkehr zugelassen.

— **Tätigkeit der Prüfstelle für Ersatzglieder.** Die vom Verein deutscher Ingenieure im Februar d. J. begründete Prüfstelle für Ersatzglieder in Charlottenburg, Fraunhoferstr. 11—12, kann nunmehr auf eine halbjährige Tätigkeit zurückblicken. Sie hat in dem verflossenen Zeitraum in der von ihr eingerichteten Werkstatt die ihr bisher eingesandten Ersatzglieder, d. h. Arme, Gebrauchshände, Beine und Ansatzstücke, am lebenden Menschen, und zwar an geübten, vollständig geheilten, schmerzfreien, in ihrem Beruf geschickten und arbeitswilligen Facharbeitern, durch ihren technischen Beamtenstab prüfen lassen. Wie technisch und wissenschaftlich einwandfrei sie bei der Prüfung vorgeht, zeigt der Umstand, daß alle veränderlichen Größen, d. h. die zur Verwendung gelangenden Maschinen und Werkzeuge, der arbeitende Mensch und die ihm angepaßten Bandagen, vorweg in ihrer Wirkung auf das genaueste bestimmt sind, so daß lediglich das Ersatzgerät zwischen Arm- bzw. Beinstumpf und Werkzeug als einzige veränderliche und zu prüfende Größe übrig bleibt.

Die Prüfstelle hat 16 Arme in ununterbrochener Überwachung der mit dem Ersatzarm versehenen Arbeiter bei der Arbeitsausführung durchprüfen lassen und hatte Ende August noch 19 weitere Arme in Prüfung. Außerdem wurden drei Gebrauchshände und 4 künstliche Beine geprüft, während über 5 weitere die Prüfung noch nicht abgeschlossen ist. Dazu treten eine Anzahl von Ersatzstücken, wie Greifwerkzeuge, Arbeitsklauen sowie sog. Radialisschienen. Zu den geprüften Armen gehören u. a. solche der Siemens-Schuckert-Werke G. m. b. H. in Nürnberg, der Deutschen Rotawerke m. b. H. in Aachen, der Firma Emil Jagenberg, Düsseldorf, der Carnes Artificialis Limb Company in Kansas City (Amerika), eine magnetische Hand der AEG, sowie eine Anzahl von Armen, die von Stabsärzten einzelner Reservelazarette und von Sanitätsämtern konstruiert worden sind. Außer rein werkstattlichen Untersuchungen werden von der Prüfstelle auch von außerhalb eingehende schriftliche Aufträge von Erfindern bearbeitet, denen nicht die genügenden Mittel zur Verfügung stehen, Modelle anzufertigen, die aber der Meinung sind, einen besonderen Gedanken zur Kenntnis der Allgemeinheit bringen zu sollen.

Zu diesen Arbeiten des Prüfungsamtes sind in letzter Zeit noch einige weitere getreten. Das Sanitätsamt des Gardekorps hat der Prüfstelle die Aufgabe zugewiesen, alle Amputierten aus den dem Sanitätsamt unterstellten Lazaretten vor der Beschaffung von Ersatzgliedern bei der Wahl der für ihren Beruf und den Grad der Amputation geeigneten Ersatzglieder zu beraten. Es wurden innerhalb des halben Jahres 345 Amputierte beraten. Ebenso hat das Reichsamt des Innern die Prüfstelle mit der Bearbeitung von Normalien für die Befestigung der Ansatzstücke an dem Ersatzarm betraut, welche große und schwierige Arbeit schon heute in vollem Umfange geglückt ist. Über die Arbeit der Prüfstelle im einzelnen unterrichten von Zeit zu Zeit herausgegebene Merkblätter. Ein gemeinsam mit der Verwaltung der Ständigen Ausstellung für Arbeiterwohlfahrt in Charlottenburg demnächst herauszugebendes Handbuch über Bau, Herstellung und Verwendung von Ersatzgliedern und Arbeitshülfen für Kriegsbeschädigte und Unfallverletzte soll eine objektive Darstellung dieser Ersatzglieder, die Ergebnisse der Prüfstelle sowie die mit den Gliedern auch in der Praxis gemachten Erfahrungen wiedergeben. Der Vorsitzende der Prüfstelle ist Senatspräsident im Reichsversicherungsamt Hon.-Prof. Dr.-Ing. Konrad Hartmann, Berlin-Grunewald, der Geschäftsführer Prof. Dr.-Ing. Georg Schlesinger, Technische Hochschule Charlottenburg.

Amtliche Mitteilungen der Geschäftsführenden Verwaltung.

Verkehrseinstellungen.

K. k. österreichische Staatsbahnen. Auf der Lokalbahn Muszyna-Krynica wird für die Zeit vom 15. November 1916 bis einschließlich 31. März 1917 der gesamte Personen- und Güterzugsverkehr eingestellt.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

K. k. österreichische Staatsbahnen. Mit sofortiger Gültigkeit werden die Abfertigungsbefugnisse der Station Klagenfurt Rudolfstraße auf Güter aller Art in Wagenladungen, die von einer Miliärbehörde zur Aufgabe gelangen oder für eine Militärbehörde bestimmt und an diese adressiert sind, erweitert. Ebenso werden mit sofortiger Gültigkeit die Abfertigungsbefugnisse der Betriebsausweiche Warmbad Villach auf Güter aller Art in Wagenladungen, die von einer in Warmbad Villach bestehenden Militärbehörde zur Aufgabe gelangen oder für eine Militärbehörde bestimmt und an diese adressiert sind, erweitert. In beiden Fällen findet eine Einlagerung nicht statt; die Parteien haben das Ver- und Ausladen selbst zu besorgen.

Rundschreiben der Geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. II 48 vom 20. Oktober 1916 an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Schienenstatistik (abgesandt am 26. Oktober d. J.).

Nr. II 64 vom 20. Oktober 1916 an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Technisches Vereinsorgan, Jahrgang 1917 (abgesandt am 26. Oktober d. J.).

Nr. II 66 vom 30. Oktober 1916 an sämtliche Vereinsverwaltungen betreffend Preisverteilung über die Bewerbungen zum Preisausschreiben vom Juli 1913 (abgesandt am 2. November d. J.)

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Nachruf.

Am 4. November 1916 verschied nach schwerem Leiden

der Königliche Baurat

Herr **Clemens Mirau,**

Ritter des Roten Adlerordens 4. Klasse und des Kronenordens 3. Klasse.

Wir betrauern in dem Dahingeschiedenen, der unserer Gesellschaft seit ihrem Bestehen als Vorstandsmitglied angehört hat, einen treuen und lieben Mitarbeiter. Ausgezeichnet durch reiche Kenntnisse und Erfahrungen, unermüdlichen Fleiß und größte Pflichttreue hat er sich durch sein anspruchsloses, gewinnendes Wesen die allgemeine Wertschätzung und Hochachtung erworben. Sein Andenken wird unter uns in hohen Ehren fortleben!

Berlin, den 5. November 1916. (1413)

Aufsichtsrat und Direktion
der Reinickendorf-Liebenwalde-Groß-Schönebecker Eisenbahn-Aktien-Gesellschaft.

2. Güterverkehr.

Westdeutsch-Sächsischer Verkehr.

Am 10. November 1916 wird die Station Sebaldsbrück Werkstättenbahnhof des Eisenbahndirektionsbezirks Hannover in den Tarif aufgenommen, auch werden die Tarifentfernungen für die Station Wiemersdorf der Eisenbahn Altona-Kaltenkirchen-Neumünster geändert. Näheres enthält der Tarif- und Verkehrs-Anzeiger der preuß.-hess. Staatseisenbahnen und unser Verkehrsanzeiger.

Dresden, am 3. November 1916. (1408)
Kgl. Gen.-Dir. der Sächs. Staatseisenb., namens der beteiligten Verwaltungen.

Staats- und Privatbahn-Güterverkehr. Tfv. 5, Teilhefte A, B I, B II u. C 1, Gemeinsames Heft für den Wechselverkehr Deutscher Eisenbahnen untereinander, Tfv. 200. Deutscher Eisenbahn-Tiertarif, Teil II, Tfv. 1504.

Vom 10. Januar 1917 ab treten im Verkehr mit den Stationen der Greifswald-Grimmener und der Stralsund-Tribseer Eisenbahn Frachterhöhungen ein, die in der nächsten Nummer des Gemeinsamen Tarif- und Verkehrsanzeigers bekanntgegeben werden. Mit gleichem Zeitpunkte tritt die Greifswald-Grimmener Eisenbahn für den Verkehr mit ihrer Station Grimmen Schützenplatz den Bestimmungen über die Gewährung eines Frachtnachlasses bei Ausnutzung des Ladegewichts bei. Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbureau, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 4. November 1916. (1411)
Königliche Eisenbahndirektion.

Staats- und Privatbahn-Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 9. November 1916 gelten die Entfernungen für Münster W. L. E. auch für das Anschlußgleis „Loddenheide".

Berlin, den 4. November 1916. (1410)
Königliche Eisenbahndirektion.

Staats- und Privatbahn-Güterverkehr. Heft C 2.

Mit Gültigkeit vom 15. November 1916 wird die Station Altenessen als Empfangsstation in den Ausnahmetarif 3 e für Steinsalz aufgenommen.

Essen, den 3. November 1916. (1414)
Königliche Eisenbahndirektion.

Eisenbahngütertarif für den Verkehr zwischen den österreichischen und ungarischen Eisenbahnen einerseits, den deutschen, luxemburgischen, belgischen und niederländischen Eisenbahnen anderseits. Teil I Abteilung B, gültig vom 1. Juni 1909. Aufhebung des Tarifs für Nebengebühren der österreichischen, ungarischen und bosnisch-herzegowinischen Eisenbahnen.

Mit Gültigkeit vom 1. November 1916 tritt der Tarif für Nebengebühren der österreichischen, ungarischen und bosnisch-herzegowinischen Eisenbahnen (Seite 217—246 des Tarifs) außer Kraft. Mit Gültigkeit vom gleichen Tage ist auf Seite 33 des Tarifs nachzutragen:

V. Ablegen und Auflegen in Österreich und Ungarn.

§ 48.

Unter dem Ablegen wird das Bewegen der Güter von den Straßenfuhrwerken zur Übernahmsstelle und unter dem Auflegen das Bewegen der Güter von der Auslieferungsstelle auf die Straßenfuhrwerke verstanden. Hierfür bestehen in Österreich und Ungarn besondere Bestimmungen und Gebühren, die aus den Nebengebührentarifen und den Eisenbahngütertarifen, Teil II für den Binnenverkehr zu ersehen sind.

VI. Nebengebühren in Österreich und Ungarn.

§ 49.

Die Nebengebühren in Österreich und Ungarn werden nach den für den inneren Verkehr der einzelnen Eisenbahnen geltenden Eisenbahngütertarifen oder sonst verlautbarten Bestimmungen der Eisenbahn erhoben, in deren Bereich sie berechnet werden.

Wien, am 31. Oktober 1916. (1412)
K. k. österr. Staatsbahnen, namens der beteiligten Verwaltungen.

Brohltal-Eisenbahn-Gesellschaft.

Mit dem 15. Januar 1917 treten im Tarif der Brohltal-Eisenbahn, Teil II C 2a (Seite 14) folgende Änderungen in Kraft:

1. Die Sätze unter 2. sowie unter 2a bis mit 2 f werden um je 0,005 ℳ für 100 kg erhöht.
2. Der Artikel „rohe Tone" unter 2 g ebendaselbst, sowie
3. die Anmerkung unter 1 an gleicher Stelle, betr. gebrauchte Emballagen, werden gestrichen.
4. Hinter Punkt 2 einschließlich der Ausnahmen und vor Punkt 3 wird eine Anmerkung folgenden Inhaltes angebracht:

„Für das bahnseitige Auflegen von Decken auf umgeladene Wagen wird für den Wagen erhoben . . . 1 ℳ".

Cöln, den 30. Oktober 1916. (1415)
Der Vorstand.

3. Verkauf von Altmaterialien.

Verkauf von Altmaterial.

Die in den Werkstättenmagazinen Saarbrücken, Saarbrücken-Burbach, Karthaus, Trier und St. Wendel angesammelten alten Werkstattsmaterialien aus Eisen und Stahl sowie 2 Fräsmaschinen, 1 Bohrmaschine und 1 Drehscheibe sollen verkauft werden. Verdingungsunterlagen können in unserem Zentralbureau Zimmer 131 eingesehen und gegen postfreie Einsendung von **50 ₰ in bar, nicht in Briefmarken,** von dort bezogen werden. Eröffnungstermin **Donnerstag, den 23. November, vorm. 10 Uhr,** im Eisenbahndirektionsgebäude, Zimmer 137. Zuschlagsfrist bis 9. Dezember 1916.

Saarbrücken, 2. November 1916. (1407)
Königliche Eisenbahndirektion.

4. Vermischte Bekanntmachungen.

Kauf einer Lokomotive.

Es wird eine gebrauchte, aber gut erhaltene $^3/_3$ oder $^4/_4$ gek. Tenderlokomotive zu kaufen gesucht. (1409)

Preisangebote werden erbeten von der Direktion der Brandenburgischen Städtebahn zu Brandenburg a. H., Werderstr. 26.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Eisenbahndirektions-Präsident a. D. v. Mühlenfels in Berlin.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins

Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nummer 89. 11. November 1916. LVI. Jahrgang.

Inhalt:

Haftung der Eisenbahn für unrichtige Zustellung der Benachrichtigungsschreiben durch die Post.

Der viergleisige Ausbau der Strecke Berlin-Bernau.

Zwischenzeitliche Fahrplanänderungen.

Nachrichten.

Deutschland: Hilfskräfte zur Prüfung der Rechnungen. — Dienstmützen für Frauen im Eisenbahndienst. — Elektrisierung der schlesischen Gebirgsbahnen — Eisenbahnunfall in Radzionkau. — Verkehrseinschränkungen. — Wagendienst. Verantwortlichkeit für Durchführung. — Weitgehende Fahrplanänderungen. — Kriegswucher. — Eine Erklärung der Stadt Berlin zum Straßenbahnstreit. — Vom Ruhrkohlenmarkt. — Präsident Laury †. — Personalnachrichten.

Österreich: Unrichtige Inhaltsangaben in den Frachtbriefen. — Elbe-Umschlagsverkehr in Aussig. — Einlösung des Novembercoupons 1916 der 4prozentigen Südbahnprioritäten. — Eine österreichisch-ungarische Bankenvereinigung für Orientgeschäfte. — Neue Rohölquellen in Galizien.

Ungarn: Die Fremdenverkehrssektion der Ungarischen Waffenbrüderlichen Vereinigung. — Auszeichnungen von Angestellten ungarischer Verkehrsunternehmungen.

Übrige europäische Länder: Starker Güterverkehr auf schwedischen Staatsbahnen. — Neue russische Eisenbahnlehranstalt.

Amtliche Bekanntmachungen.

Haftung der Eisenbahn für unrichtige Zustellung der Benachrichtigungsschreiben durch die Post.

Auf S. 971 des laufenden Jahrg. d. Ztg. ist ein Urteil des Österreichischen Obersten Gerichtshofes mitgeteilt, in dem die Eisenbahn für schadensersatzpflichtig erklärt wurde, weil sie das Frachtgut gegen Rückgabe des mit ordnungsgemäßer Empfangsbescheinigung versehenen Benachrichtigungsschreibens, das von der Post einer unrichtigen Person zugestellt worden war, ausgehändigt hatte. Der Oberste Gerichtshof ging dabei von der Annahme aus, daß die Benachrichtigung des Empfängers eines Frachtgutes zur „Ausführung des Transports" gehöre und daß daher die Eisenbahn, wenn sie sich zur Benachrichtigung der Post bediene, für Versehen der Post bei der Zustellung der Benachrichtigung gemäß § 5 E.-B.-R. (= § 5 EVO.) einzustehen habe. Es ist nicht ohne Interesse, darauf hinzuweisen, daß sich der Österreichische Oberste Gerichtshof schon wiederholt mit der Frage zu beschäftigen hatte, seine Rechtsauffassung in dieser aber im Laufe der Zeit gewechselt hat. Während er nämlich in zwei Urteilen vom 9. Mai 1899 (Eisenb. E. Bd. 16, S. 64) und vom 6. November 1907 (Eisenb. E. Bd. 24, S. 280) die Ansicht vertreten hatte, daß bei Benachrichtigung des Empfängers durch die Post diese nicht zu den „anderen Personen" im Sinne des § 5 E.-B.-R. (§ 5 EVO.) gehöre, für die die Eisenbahn unbedingt einzustehen habe, hat er in zwei späteren Urteilen vom 8. Februar 1911 (Eisenb. E. Bd. 29, S. 273) und vom 21. März 1911 (Eisenb. E. Bd. 30, S. 40) den entgegengesetzten Standpunkt eingenommen und, wie in dem hier besprochenen neuesten Urteil, die Post zu den in § 5 E.-B.-R. (§ 5 EVO.) bezeichneten Personen gerechnet und die Haftung der Eisenbahn für die bei der Zustellung der Benachrichtigung begangenen Versehen der Post ausgesprochen. Diese Änderung der Auffassung des Obersten Gerichtshofes erscheint aber nicht begründet; sie steht auch im Widerspruch mit der in der Rechtslehre herrschenden Meinung (s. Rundnagel, Haftung der Eisenbahn, 2. Auflage, S. 51, Anm. 23; derselbe, „Beförderungsgeschäfte" S. 382, insbesondere Anm. 16; Eger, Komm. z. EVO., 3. Auflage, S. 421; Janzer und Burger, EVO. S. 185; Kittel, EVO. S. 165, Anm. 1 zu § 79; Abhandlung in Zeitschr. f. d. internat. Eis.-Transport 1903, S. 741; fern. Ztg. d. V. D. E.-V. 1903 S. 171; anderer Meinung nur Hertzer Eisenb. E. Bd. 19, S. 274 und Senckpiehl, Eisenbahntransportgeschäft S. 90 und in Sped. u. Schiff.-Ztg. 1903 S. 193). Das Eisenbahnfrachtgut ist grundsätzlich Holgut, nicht Bringgut; die Beförderung ist daher, sofern die Eisenbahn nicht freiwillig die Zuführung an die Behausung übernimmt, mit der Ankunft und Bereitstellung des Gutes in der Empfangsstation beendet. Mit diesem Zeitpunkte endet daher auch die Haftung der Eisenbahn für die von ihr „bei Ausführung der Beförderung" verwendeten Personen nach § 5 E.-B.-R. (§ 5 EVO.). Daß die Eisenbahn über die Ankunft der Güter den Empfänger zu benachrichtigen hat, ist nicht ein unmittelbarer Ausfluß ihrer Beförderungspflicht, sondern eine ihr in § 76 Abs. 7 E.-B.-R. (§ 76 Abs. 7 EVO.) gesetzlich auferlegte besondere Pflicht; dabei ist ihr nach § 79 Abs. 1 E.-B.-R. (§ 79 EVO.) freigestellt, sich zur Ausführung der Benachrichtigung der Post zu bedienen. Die gesetzliche Benachrichtigungspflicht der Eisenbahn ist daher erfüllt, wenn sie das ordnungsgemäß und richtig ausgestellte Benachrichtigungsschreiben zur Post gibt. Auf die weitere Tätigkeit der Post hat die Eisenbahn aus tatsächlichen und rechtlichen Gründen keine Einwirkung mehr. Die Post kann daher bei der Ausführung der Zustellung weder zu den Leuten der Eisenbahn oder den „anderen Personen" im Sinne des § 5 E.-B.-R. (§ 5 EVO.), noch zu den Erfüllungsgehilfen der Eisenbahn im Sinne des § 278 BGB., wie letzteres Hertzer und Senckpiehl annehmen, gezählt werden. Wenn die Post einfach Erfüllungsgehilfe der Eisenbahn wäre und die letztere unter allen Umständen dafür einzustehen hätte, daß die Benachrichtigung auch dem wirklichen Empfänger zugestellt wird, so hätte es doch keinen Sinn, daß in § 79 Abs. 1 a. a. O. der Eisenbahn noch ausdrücklich die Zustellung durch die Post freigestellt ist. Gerade durch diese Vorschrift aber wollte zum Ausdruck gebracht werden, daß der Empfänger mit der Zustellung durch die Post zu rechnen und die damit verknüpften Folgen zu übernehmen habe, falls er es nicht vorzieht, eine andere Art der Benachrichtigung mit der Eisenbahn zu vereinbaren (§ 79 Abs. 1 E.-B.-R. und EVO.). Im übrigen ist auch

schwer einzusehen, inwiefern in Fällen der hier in Rede stehenden Art ein Verschulden der Eisenbahn inmitten liegen sollte. Daß sie das Benachrichtigungsschreiben der Post zur Beförderung übergibt, ist ihr gutes Recht, kann also kein Verschulden sein; daß sie die Post und deren Personal bei der Ausführung der Zustellung nicht überwacht und ein Versehen nicht verhindert, ist ebenfalls kein Verschulden, da sie zu einer derartigen Überwachung und Einwirkung tatsächlich und rechtlich außer stande ist; daß sie endlich das Gut dem mit dem ordnungsgemäß abquittierten Benachrichtigungsschreiben sich Meldenden gegen Rückgabe dieses Schreibens aushändigt, ohne dessen Legitimation noch weiter zu prüfen, kann ebenfalls nicht als eine Außerachtlassung der im Verkehre erforderlichen Sorgfalt angesehen werden, da sie doch nach vernünftiger Verkehrsanschauung davon ausgehen darf, daß die Post, eine Staatsanstalt, das Schreiben auch dem richtigen Empfänger, an den es gerichtet war, zustellen würde. Wenn die Eisenbahn genötigt wäre, von jedem Überbringer des Benachrichtigungsschreibens auch noch einen weiteren besonderen Ausweis über seine Person und seine Empfangsberechtigung zu fordern, so wäre dies ein Verlangen, das mit vernünftigen Verkehrsanschauungen nicht mehr zu vereinbaren und in großen Stationen einfach undurchführbar wäre. Hiernach wäre sehr zu wünschen, daß die Rechtsauffassung des Wiener Obersten Gerichtshofs nicht weiteren Eingang in der Rechtsprechung fände.

Dr. Reindl.

Der viergleisige Ausbau der Strecke Berlin-Bernau.

Ausgangs November d. J. soll auf der Strecke Berlin-Bernau das letzte kurz vor Bernau noch fehlende Stück der besonderen Vorortgleise dem Betriebe übergeben werden. Wenn auch für den Bahnhof Bernau noch einige Arbeiten zum fertigen Ausbau fehlen, so wird doch die vollständige Trennung des Berliner Vorortverkehrs vom Fernverkehr auf der Stettiner Bahn dann durchgeführt sein.

Auf der Anfangsstrecke vom Stettiner Bahnhof in Berlin bis hinter Bahnhof Gesundbrunnen hatten die Gleise ihre jetzige Lage schon in den neunziger Jahren des vergangenen Jahrhunderts erhalten. Die Gleisentwicklung zeigt hinter Gesundbrunnen für jede der beiden im Stettiner Bahnhof beginnenden Strecken (Nordbahn und Stettiner Bahn) 4 Gleise, je 2 für Fern- und für Vorortverkehr. Die 4 Gleise einer jeden Strecke schlossen sich bald hinter Gesundbrunnen zu einem Gleispaar zusammen. Die getrennte Fortsetzung der Vorortgleise, also des dritten und vierten Gleises, welche auf der Nordbahn für den ersten Teil der Vorortstrecke — bis Frohnau — in den Jahren 1905 bis 1913 erfolgt war, ist auf der Stettiner Bahn bis zum Endpunkt des Vorortverkehrs — Bernau — in den Jahren von 1909 bis jetzt durchgeführt worden.

Die Ausführung hat sich durch die notwendige ungestörte Aufrechterhaltung des Betriebes äußerst langwierig gestaltet. Es war nicht damit getan, daß neben die vorhandenen beiden Gleise einfach ein zweites Gleispaar gelegt wurde. Gleichzeitig mit dem viergleisigen Ausbau war vielmehr vom Haltepunkt Pankow-Heinersdorf an eine Hebung des Bahnkörpers vorzunehmen, damit die zahlreichen jenseits dieses Haltepunktes liegenden, bis dahin in Schienenhöhe kreuzenden Wege schienenfrei unterführt werden konnten. Das Hinzutreten eines neuen Gleispaares forderte ferner, daß alle Güterbahnhöfe auf ein und derselben Seite der Strecke — entweder alle östlich, oder alle westlich — lagen und das war von Anfang an nicht der Fall. Der im Berliner Vorortgebiet recht hohe Preis des Grund und Bodens und die stellenweise nahe an die Bahn heranreichende Bebauung zwangen zu weitgehender Einschränkung im Grunderwerb. Es fehlte darum an Raum für vorübergehende Einrichtungen außerhalb der endgiltigen Anlage; auch konnten die neuen Ausführungen nicht im großen Zuge auf der ganzen Länge der Strecke, sondern nur im schrittweisen Vorgehen Stück für Stück fertig gestellt und dem Betriebe übergeben werden. In einzelnen Zwischenbauzuständen erwuchsen besondere Schwierigkeiten aus der Kreuzung der Wege, welche die alten Gleise in deren Höhe überschritten, unmittelbar daneben aber unter dem hochgelegten zunächst fertiggestellten neuen Gleis oder Gleispaar noch nicht auf die endgültige Tiefenlage abgesenkt werden konnten, in der sie erst die volle Durchfahrtshöhe gewannen. Die starke betriebliche Belastung der Strecke wirkte erschwerend auf die Zustellung der Bau- und Oberbaumaterialien und vor allem auf die häufigen Einschwenkungsarbeiten, deren zeitliche Festsetzung nicht selten von einem einzigen Bedarfsgüterzug abhing, dessen Ausfall erst die nötige Zugpause brachte. Schließlich erlitten in den letzten beiden Jahren die Arbeiten noch durch den Krieg erhebliche Verzögerungen.

Die einzelnen Bauwerke, welche an sich keine nennenswerte Bedeutung haben, machten keine Schwierigkeiten. Die erforderlichen Bodenmengen — etwa 1 700 000 cbm — konnten aus günstig gelegenen Seitenentnahmen mittels eines Feldbahnlokomotivbetriebes an und für sich flott gefördert werden.

Der fertige Ausbau erfordert einschließlich des Grunderwerbes einen Aufwand von 12 500 000 ℳ, die in der Hauptsache mit Anleihegesetz bereit gestellt sind. Die viergleisig ausgebaute Strecke ist etwa 20 km, der neu hochgelegte Teil etwa 17 km lang. Der letztere weist 23 Wege- und Chausseeunterführungen auf, daneben für Wasserläufe nur einige Durchlässe, unter ihnen 4 für die Panke, welche bei Bernau entspringt und viermal von der Bahnlinie geschnitten wird; außerdem eine Unterführung der Industriebahn des Kreises Niederbarnim Tegel-Friedrichsfelde, welche zugleich Anschluß an den Bahnhof Blankenburg hat. Auf der neuen Strecke ist die stärkste Steigung 1 : 200, der Krümmungshalbmesser der Hauptgleise ist auf der freien Strecke nicht kleiner als 1000 m, geht jedoch in einzelnen Stationen bis auf 700 und 500 m herunter. Der verwendete Oberbau ist in den Ferngleisen Form 15, in den Vorortgleisen Form 8. Vorort- und Fernbahn laufen ohne Zusammenhang nebeneinander, nur in Bernau und — aus besonderen Gründen — bei Pankow-Schönhausen ist eine Gleisverbindung zwischen ihnen vorhanden.

Abgesehen von dem Anschluß des schon zuvor vorhanden gewesenen Rangierbahnhofes Pankow enthält die ausgebaute Strecke 4 Bahnhöfe für Personen- und Güterverkehr (Blankenburg, Buch, Zepernick, Bernau) und 4 Haltepunkte für Personenverkehr (Pankow-Schönhausen, Pankow-Heinersdorf, Karow, Röntgenthal). Die Stationen sind mit ansprechenden Bahnhofshäusern versehen, welche neu erbaut sind, abgesehen von Bernau, wo es möglich war, das vorhandene nicht unbedeutende Empfangsgebäude stehen zu lassen, und eine Vergrößerung in mäßigen Grenzen genügte. Die Ferngleise haben einen Bahnsteig nur in Bernau; an den Zwischenstationen von Gesundbrunnen an halten keine Fernzüge. Die Güterbahnhöfe sind an die Ferngleise angeschlossen, die Vorortgleise dienen ausschließlich dem Vorortpersonenverkehr. Sie haben an den Stationen schienenfrei zugängige Mittelbahnsteige und sind in Blankenburg, Buch und Bernau mit Kehrgleisen versehen, mittels derer es möglich ist, die Zahl der Vorortzüge entsprechend dem von Berlin weg allmählich abnehmenden Verkehr abzustufen.

Der Verkehr der Stettiner Strecke ist in den letzten Jahrzehnten in allen Beziehungen unaufhaltsam gewachsen: im regelmäßigen Fernpersonen- und Güterverkehr, im Reiseverkehr zu Pfingsten und den großen Ferien (nach den Ostseebädern ist er außerordentlich stark geworden), im Berufsverkehr wochentags zwischen Stadt und Vororten, besonders durch das Aufblühen neuer Landhaussiedlungen und durch die umfangreichen Anstalten, welche die Stadt Berlin in Buch errichtet hat, und schließlich im Ausflugsverkehr, der sich an Sonn- und Feiertagen den wald- und seenreichen Gegenden nördlich von Buch und Bernau von Jahr zu Jahr in immer größerem Maße zugewendet hat. Den verschiedenartigen, stetig wachsenden Anforderungen dieser Verkehre, denen ein Gleispaar durchaus nicht mehr gerecht werden konnte, kann nunmehr durch die Trennung in Fern- und Vorortverkehr aufs beste entsprochen werden. Die weiter ausgreifende Gestaltung und Durchführung des Fahrplanes für den Fernverkehr ist durch den Vorortverkehr nicht mehr behindert, und der letztere kann im starren Fahrplan wochentags mit der notwendigen Regelmäßigkeit und Sonntags in enger Anpassung an das auftretende Bedürfnis, zeitweise mit Massenbeförderung in dichterer Zugfolge ungestört abgewickelt werden.

Schneider.

Zwischenzeitliche Fahrplanänderungen.

Die Bedienung des Güterverkehrs stellt im Herbst regelmäßig besondere Anforderungen an die Leistungsfähigkeit der Eisenbahnen. Den Ansprüchen dieses Verkehrs gerecht zu werden, macht in Kriegszeiten doppelte Schwierigkeiten, da die Eisenbahnen für Zwecke der Heeresverwaltung stark beansprucht sind. Da die Abwickelung des Güterverkehrs aus mancherlei Gründen jetzt an erster Stelle steht, hat, wie bereits durch Pressenachrichten Ende des Monats Oktober angedeutet wurde, der Personenverkehr sich kleine Schranken auferlegen lassen müssen, die in den ersten Tagen dieses Monats bereits teilweise zur Durchführung gekommen sind. Sie sind von keiner weitgehenden Bedeutung und werden in den beteiligten Verkehrskreisen nicht allzu drückend empfunden werden.

Für den Verkehr zwischen Berlin und der Wasserkante sind die Züge D 8 und D 5, Berlin ab 5.25 nachm. und Hamburg ab 12.07 nachm. in Wegfall gekommen. Auch zwischen Hamburg und Kiel ist eine Einschränkung eingetreten. Die Züge D 91 Hamburg ab 7.04 vorm. und Kiel ab 8.42 nachm. haben als für den Verkehr nicht dringend nötig, den Verhältnissen weichen müssen. Ebenso ist der Eilzug 33 Kiel ab 9.10 vorm., Hamburg an 11.18 vorm., so bequem er für den Verkehr auch war, eingestellt worden. Dem Verkehrsbedürfnis wird mit dem Zuge D 3, Kiel ab 6.28 vorm. ausreichend Rechnung getragen. Wem dieser Zug aber zu früh liegt, ist mit nachfolgenden Personenzügen Gelegenheit geboten, Hamburg noch zu einer Zeit zu erreichen, die den dortigen Geschäftsgewohnheiten durchaus genügt.

Für den Verkehr von Berlin nach der Ostsee ist der Zug D 9 zwischen Neustrelitz — ab 10.08 vorm. — und Stralsund in Wegfall gekommen. Seine Beförderung hat im Winter keine besondere Bedeutung. Die Tagesverbindung von Berlin nach Dänemark ist dagegen unverändert geblieben.

Im Osten sind gleichfalls zwei Schnellzüge den Verhältnissen zum Opfer gefallen. Die Züge D 9 und D 10 sind zwischen Dirschau, ab 5.14 nachm. und Königsberg, ab 8.51 vorm., eingestellt. Die bestehenden Parallelzüge erscheinen in jetzigen Zeiten völlig ausreichend für die Bedienung des Verkehrs. Auch die Eilzüge 27 und 28 zwischen Marienburg und Illowo, Marienburg ab 9.26 vorm. und Illowo ab 4.33 nachm. sind mit Rücksicht auf ihre nur mäßige Besetzung und den abgesehen von den Heeresangehörigen nur sehr geringen direkten Verkehr mit dem besetzten polnisch-russischen Gebiet weggefallen. Dem gleichen Geschick sind die Züge D 25 und D 26 zwischen Berlin, ab 3.04 nachm. und Allenstein, ab 3.00 nachm. verfallen. Die Beförderung der Züge D 48 Bromberg ab 9.16 nachm. und D 61 Dirschau ab 10.02 vorm. ist gleichwie die Beförderung des Zuges D 17 zwischen Danzig, ab 9.10 vorm. und Dirschau, an 9.43 vorm. mangels eines dringenden allgemeinen Bedürfnisses eingestellt. Auch der Zug D 54 Bromberg ab 7.51, Posen an 10.04 vorm. ist bis auf weiteres weggefallen. Die Eilzüge 98, Kattowitz ab 6.45 vorm. und 99 Breslau ab 8.21 nachm. über Beuthen-Kreuzburg-Oels werden vorläufig nicht befördert. Der Verkehr am rechten Oder-Ufer wird dadurch keine merkliche Einbuße erleiden. Dasselbe ist der Fall bei den Eilzügen 115 Kattowitz ab 9.36 vorm. und Glatz ab 4.00 nachm. über Kandrzin-Deutsch-Wette-Neiße-Camenz. Auch ihrem Wegfall wird der Verkehr im Winter sich unschwer anpassen. Ebenso wird der Wegfall der Eilzüge 141 und 146 zwischen Breslau und Glatz, wenn es auch die einzigen schnellfahrenden Züge auf dieser Strecke sind in der Winterzeit bei geringerem Verkehr hingenommen werden müssen. Der Wintersportverkehr wird ebensowenig wie nach anderen Gebirgen, nach dem Glatzer Bergland besondere Maßnahmen erfordern. Sollte es wider Erwarten doch der Fall sein, so läßt sich ja jederzeit durch vorübergehende besondere Anordnungen Rechnung tragen.

Die schon seit längerer Zeit nur zwischen Breslau und Reppen über Glogau und Rothenburg verkehrenden Züge D 93 und D 94, die früher auf der vormaligen Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn nach und von Stettin durchgeführt wurden, haben, da sie ihren ehemaligen Aufgaben doch nicht mehr dienten, unbedenklich beseitigt werden können. Sie hatten zurzeit nur noch Wert für die Bedienung des Verkehrs zwischen Breslau und Berlin über Reppen. Für den Breslau-Berliner Verkehr stehen aber genügend Zugverbindungen auf dem Wege über Sagan zur Verfügung.

In Mitteldeutschland hat die Beförderung der Züge D 105 und D 106 zwischen Halle, ab 3.02 und Sagan, ab 8.33 vorm. aufgehört. Ebenso sind die Eilzüge 137 und 138 zwischen Halle ab 7.07 nachm. und Hannover ab 6.10 vorm. weggefallen. Zwischen Braunschweig und Magdeburg hat unbedenklich auf die Eilzüge 129, Braunschweig ab 7.40 nachm. und 130 Magdeburg ab 7.53 vorm. verzichtet werden können. Auch der Eilzug 39 Thale ab 10.56 vorm., Magdeburg an 12.28 nachm. hat sich mit Rücksicht auf den dicht davorliegenden Personenzug 365 als entbehrlich erwiesen. Zwischen Cassel und Nordhausen sind die Eilzüge 121 und 124, Cassel ab 6.30 vorm., Nordhausen ab 5.31 nachm. weggefallen. Ihr Verkehr hat auf die benachbarten Personenzüge verwiesen werden können. Ebenso sind die Eilzüge 67 und 70 zwischen Göttingen und Hannover beseitigt worden.

Im rheinisch-westfälischen Industriegebiet und im engeren Rheinverkehr haben die dort zeitweise gehäuften Verbindungen mit schnellfahrenden Zügen dem Drucke der Verhältnisse gleichfalls nachgeben müssen. Zwischen Cöln und Hagen, Elberfeld und Essen, Hagen und Dortmund, Hagen und Lüdenscheid, Cöln und Wiesbaden, Dortmund und Essen, Emmerich und Wesel, Dortmund und Witten, Düsseldorf und Barmen, Essen und Duisburg hat ein oder das andere Paar schnellfahrender Züge im Hinblick auf die sonst noch bestehenden zahlreichen und bequemen Zugverbindungen einstweilen beseitigt werden können. Im engeren Verkehr mit Frankfurt (Main) sind fünf Eilzüge mit Wiesbaden und zwei beschleunigte Zugpaare mit Bad Homburg sowie das Eilzugpaar mit Limburg weggefallen. Die in diesen Verkehrsbeziehungen noch verbleibenden Zugverbindungen müssen dem Bedürfnis in Kriegszeiten genügen. Selbst auf Strecken, die für den Verkehr mit der Westfront besondere Bedeutung haben, wie zwischen Coblenz und Trier sowie zwischen Trier und Wasserbillig haben sich je ein Tagesschnellzugpaar unbedenklich beseitigen lassen. Es ist dabei allerdings zu berücksichtigen, daß diese Züge vornehmlich für den Zivilverkehr bestimmt sind und dem Militärverkehr mit besonderen Zügen Rechnung getragen wird.

Neben diesen Zügen, die nach ihrer Gattung als schnellfahrende sich besonderer Beachtung durch das reisende Publikum erfreuen, sind noch eine Anzahl von Personenzügen mit mehr örtlicher Bedeutung und zwar in der Hauptsache auf Nebenbahnstrecken in Wegfall gekommen. Ihre Beseitigung wird im ersten Augenblick in den beteiligten Verkehrskreisen vielleicht unliebsam empfunden worden sein, zu dauernder Verstimmung aber einen Anlaß kaum bieten, denn Schädigungen des Verkehrs sind nach Möglichkeit vermieden worden. — Einer besonderen Erwähnung bedürfen hier noch die Veränderungen im Berliner Vorortverkehr, die zum 6. d. M. bereits eingetreten sind, und von denen einige weitere zum 15. d. M. folgen werden. Sie an dieser Stelle einzeln aufzuführen, ist zwecklos. Es werden von ihnen alle Vorortstrecken ziemlich gleichmäßig betroffen, dabei ist der Wahrung der Anschlüsse möglichst Rechnung getragen.

Es werden noch einige andere Ausfälle unvermeidlich sein, es stehen noch weitere Fahrplanänderungen während des Winters bevor. Welchen Umfang sie annehmen, muß abgewartet werden. Mit weiterer Beseitigung bestehender Zugverbindungen wird aber wahrscheinlich nur in geringerem Maße zu rechnen sein.

—h.—

Nachrichten.

Deutschland.

— **Hilfskräfte zur Prüfung der Rechnungen.** Durch Erlaß vom 31. Oktober hat der preußische Eisenbahnminister im Einverständnis mit der Königlichen Oberrechnungskammer die Königl. Eisenbahndirektionen und das Königl. Eisenbahn-Zentralamt ermächtigt, whrend der Kriegszeit abweichend von den Vorschriften des § 5 Ziffer 7 und 8 der Finanz-Ordnung III zur rechnerischen Prüfung und Feststellung von Lohnrechnungen, Rechnungen über Nebengebühren des Fahrpersonals und über Bezüge aus der Betriebs- und Verbandskrankenkasse sowie von einfachen auf diese Rechnungen sich beziehenden Zusammenstellungen und Nachweisungen auch Aushelfer und Aushelferinnen heranzuziehen, deren Zuverlässigkeit und Gewissenhaftigkeit erprobt und festgestellt und denen nach Bestehen einer formlosen Prüfung die Befähigung zur selbständigen Bearbeitung von Rechnungssachen in beschränktem Umfange durch ein Zeugnis des Präsidenten zuerkannt ist.

Mit diesen Arbeiten dürfen nur Aushelferinnen mit guter sittlicher Führung und ausreichender Schulbildung und solche Bedienstete betraut werden, die den in der Fußnote 8 auf Seite 148 der Personalvorschriften angegebenen Bedingungen entsprechen. In der formlosen Prüfung muß von ihnen nachgewiesen werden, daß sie die Rechnungsformen und Vorschriften, die für die ihnen zu übertragenden Dienstgeschäfte in Betracht kommen, genau beherrschen. Sofern mit der Abnahme der Prüfung nicht der Rechnungsdirektor befaßt werden kann, ist damit der zuständige Verkehrskontrolleur oder ein im Rechnungswesen erfahrener Eisenbahnobersekretär zu betrauen.

Über die zur selbständigen Bearbeitung von Rechnungssachen zugelassenen Aushelfer und Aushelferinnen sind möglichst bald Verzeichnisse aufzustellen und der Königlichen Oberrechnungskammer vorzulegen, die sie nach Prüfung von Zeit zu Zeit zur Berichtigung und Ergänzung wieder zurücksenden wird.

— **Dienstmützen für Frauen im Eisenbahndienst.** Durch Erlaß vom 31. Oktober hat der preußische Eisenbahnminister in Ergänzung eines früheren Erlasses genehmigt, daß auch den Frauen, die nach der Art ihrer Beschäftigung die Frauenkleidung im Eisenbahndienst weiter tragen können, bei denen aber zur Kenntlichmachung oder aus anderen Gründen das Tragen einer Dienstmütze für erforderlich erachtet wird, diese Mütze aus Mitteln der Verwaltung vorgehalten wird.

— **Elektrisierung der schlesischen Gebirgsbahnen.** Der „Schles. Ztg." wird aus Breslau am 4. November geschrieben: „Mit dem Ausbau der Schlesischen Gebirgsbahn und ihrer Seitenstrecken für die elektrische Zugförderung ist man während der Kriegszeit soweit fortgeschritten, daß außer der Strecke Nieder-Salzbrunn-Fellhammer-Halbstadt, auf der seit etwa zwei Jahren der regelmäßige elektrische Betrieb eingeführt ist, auf der Hauptstrecke von Freiburg bis Gottesberg die Ausstattung der Strecke mit dem Fahrdraht und den sonstigen Einrichtungen für den Betrieb zu Ende geführt werden konnte. Seit ungefähr einem Jahre steht dieser Teil der Hauptstrecke unter Strom und wird von elektrischen Lokomotiven im Güterzugverkehr und im Vorspanndienst auch für Personenzüge befahren. Da Freiburg ein gewöhnlicher Streckenbahnhof ist, ist dieser Punkt für den Beginn der neuen Betriebsart ungünstig; man strebte deshalb danach, den Anfang der elektrisch zu betreibenden Strecke auch schon während des Krieges nach Königszelt, dem mit den Einrichtungen einer Zugbildungsstation ausgestatteten großen Kreuzungsbahnhof, zu verlegen. Hinderlich dabei war unser Kupfermangel, der auf dem ganzen elektro-technischen Gebiete Erweiterungen und Neuanlagen erschwert. Man kam deshalb auf den Ausweg einer Eisenleitung. Zu diesem Zwecke wurden erst eingehende Versuche angestellt, wieweit eine Eisenleitung als Fahrdraht für den elektrischen Eisenbahnbetrieb brauchbar sei. Es wurden zwei Güterzuggleise auf dem großen Bahnhofe Dittersbach mit Eisenfahrleitungen ausgestattet und diese durch häufige Fahrten ausprobiert. Es stellte sich heraus, daß der Betrieb mit einer derartigen Ersatzleitung wohl möglich sei, und so schritt man zum Ausbau der Strecke Königszelt-Freiburg unter Verwendung einer Eisendrahtfahrleitung. Möglich ist das Verfahren wegen des stärkeren Spannungs- und Energieverlustes in der Leitung allerdings nur auf kürzere Entfernung wie bei der nur 9 km langen Strecke Königszelt-Freiburg. Auf dem Bahnhof Königszelt ist wegen des bevorstehenden Umbaues des Bahnhofs die Anlage nur einstweilig hergerichtet worden. Die Ausrüstung der freien Strecke schreitet so vorwärts, daß sie bis zum Ende dieses Jahres vollendet sein kann. Es ist deshalb beabsichtigt, vom 1. Januar 1917 ab den elektrischen Zugverkehr von Königszelt bis Dittersbach einzuführen. Allerdings wird das vorerst nur zum Teil möglich sein, weil die zur Verfügung stehenden Fahrzeuge wohl für die Einleitung des elektrischen Betriebes ausreichen, aber zunächst noch nicht für die Elektrisierung des gesamten regelmäßigen Personen- und Güterverkehrs. Es stehen ungefähr zwölf elektrische Lokomotiven zur Verfügung. Zwei davon sind ausdrücklich für die schlesischen Gebirgsbahnen konstruiert und gebaut; sie haben ihre Probefahrten bestanden und sich dabei für die außerordentlichen Anforderungen der starken Steigungen unserer Gebirgsstrecken voll bewährt. Die anderen zehn Lokomotiven sind uns von der Flachlandbahn Dessau-Bitterfeld-Halle zur Verfügung gestellt worden und können naturgemäß nicht das leisten, was unseren Berglokomotiven zugemutet wird. Sie sind für die Flachbahnstrecke gebaut, wo nur der Laufwiderstand des Zuges zu überwinden ist, während unsere Berglokomotiven auch noch den Steigungswiderstand überwinden müssen, der zum Teil das Fünffache des Laufwiderstandes ausmacht. Auf die baldige Lieferung weiterer Berglokomotiven ist in dieser Zeit nicht zu rechnen, da die Industrie so stark mit Kriegsarbeit belastet ist, daß es nicht gut möglich ist, daneben den Bau so ganz neuartiger Fahrzeuge lebhaft zu betreiben. Mit den Flachlandlokomotiven wird auf den Bergstrecken nach wie vor Vorspanndienst geleistet werden müssen, während die für die schlesischen Bergstrecken bestellten Lokomotiven so stark sein werden, daß sie den Verkehr ohne jeden Vorspanndienst bewältigen können. Wir werden so auf der Hauptstrecke mit Beginn des nächsten Jahres einen weiteren Schritt vorwärts in der Einführung der elektrischen Zugförderung tun können."

— **Eisenbahnunfall in Radzionkau.** Wie aus Beuthen gemeldet wird, ist Dienstag mittag um 1 Uhr auf der Station Radzionkau der Personenzug 333 bei der Einfahrt infolge Ueberfahrens des Haltesignals auf den rangierenden Güterzug 8504 aufgefahren. Der Materialschaden ist gering. 25 Personen sind verletzt worden, darunter drei schwer. Der Betrieb konnte um 4 Uhr nachmittags wieder aufgenommen werden.

— **Verkehrseinschränkungen.** Wie den Aeltesten der Kaufmannschaft von Berlin und der Handelskammer durch die Königliche Eisenbahndirektion Berlin mitgeteilt wird, sieht sich die Eisenbahnverwaltung genötigt, mit Rücksicht auf die Schwierigkeiten der Wagengestellung auf 14 Tage allgemein die Annahme von Spielwaren, Flügeln, Pianos, neuen Möbeln als Stückgut zu sperren. Auch können Holzverschläge, Lattengestelle, Harasse bis auf Weiteres nur zerlegt angenommen werden. Außerdem ist dringend erwünscht, daß in der Sperrzeit auch der Versand nicht dringlicher Güter in Wagenladungen unterbleibt. Die Liste der gesperrten Güter ist inzwischen noch erheblich erweitert worden.

— **Wagendienst. Verantwortlichkeit für Durchführung.** Unter diesem Stichwort hat die Generaldirektion der sächsischen Staatseisenbahnen zur glatten Durchführung der Güterbeförderung folgende Verfügung erlassen: Die zunehmenden Schwierigkeiten in der Güterwagengestellung erfordern die größte Aufmerksamkeit aller beteiligten Dienststellen. Alle Maßnahmen, die einem raschen Umlauf oder einer schnellen Wiederverwendung der Wagen dienen können, sind daher ohne Verzug und ohne besondere Aufforderung durchzuführen. Die größte Sorgfalt erheischen neben den dringlichen militärischen Verfrachtungen zurzeit die Kartoffelbeförderung und sonstigen Nahrungsmittelsendungen. Der Wagengestellung für diese Güter ist daher überall der Vorzug einzuräumen und die damit zusammenhängenden Verteilungs-Verfügungen sind ohne irgendwelche andere Rücksicht durchzuführen. Es muß daher unter Umständen selbst die Stückgutverladung und die Verladung auf den Anschlußgleisen zurücktreten, bevor nicht diese Beförderungen gesichert sind.

Damit die Abgabestellen Kenntnis von der Dringlichkeit der Ausführung der Ausgleichsverfügungen erhalten, ist ihnen gegebenenfalls der Vermerk „bvzt" beizufügen. Jede unberechtigte Entnahme verfügter Wagen durch Unterwegsstationen ist durch die Zugführer auf besonderer Dienstkarte dem Wagenbureau zu melden. Auch die Kohlenversorgung erfordert gegenwärtig ungewöhnliche Aufmerksamkeit und es darf nirgends geduldet werden, daß Wagenaufenthalte durch säumige Entladungen oder Lässigkeiten im Betriebe entstehen. Die Dienstvorstände sind für unbedingte Durchführung aller wagendienstlichen Anordnungen verantwortlich.

— **Weitgehende Fahrplanänderungen** treten, wie an anderer Stelle dieser Nummer mitgeteilt, am 15. d. M. bei den preußischen Staatseisenbahnen ein. Eine Anzahl Personenzüge soll eingezogen werden; andere Züge, namentlich auch Schnellzüge, werden eine veränderte Lage, zum Teil mit verlängerten Fahrzeiten, erhalten. Auch in Sachsen werden ähnliche Maßnahmen vorbereitet; sie werden hier voraussichtlich Anfang Dezember durchgeführt werden. Einzelne Zugläufe, die an verlegte preußische Züge anschließen, müssen auch in Sachsen bereits vom 15. November an eine andere Lage erhalten. Die einzelnen Änderungen sächsischer Züge werden noch durch Anschlag auf den Bahnhöfen und in der Presse bekannt gemacht werden. Die Reisenden werden jedenfalls gut daran tun, bei Reisen nach dem 14. November sich vorher genau zu vergewissern, ob die zur Reise in Aussicht genommenen Züge noch in der jetzigen Lage verkehren. Der Grund der Einschränkungen des Personenverkehrs liegt darin, daß die Eisenbahnen, um den wichtigen Aufgaben der Güterbeförderung und den Anforderungen der Heeresverwaltung vollauf genügen zu können, begreiflicher Weise alle irgend verfügbaren Betriebsmittel und Arbeitskräfte hierfür freimachen müssen, zum Teil auf Kosten des Personenverkehrs, der jetzt noch sehr reichlich bedient wird und unter den jetzigen Zeitverhältnissen Einschränkungen vertragen kann. Das Augenmerk der Eisenbahnverwaltung bleibt bei diesen Fahrplanänderungen darauf gerichtet, so viel als unter Beachtung dieser Notwendigkeiten irgend möglich ist, den Bedürfnissen des Verkehrs zu genügen, vor allem auch dem sogenannten Berufsverkehr (Arbeiter, Geschäftsleute, Schüler usw.).

Mit den durch den Krieg bedingten Verhältnissen hängt es zusammen, daß die Eisenbahnen zur möglichsten Ausnutzung ihrer Betriebsmittel in einzelne Personen- und Schnellzüge bedeutend mehr Wagen einstellen müssen als vor dem Kriege. Diese größere Länge der Züge macht es im Winter schwer, oft geradezu unmöglich, die Wagen bis zum Schluß des Zuges von der Lokomotive aus vollständig zu erwärmen. Auch in dieser Hinsicht müssen die Reisenden jetzt gewisse Unbequemlichkeiten in den Kauf nehmen und sich bei kalter Witterung mit den nötigen Schutzmitteln (Decken, Mäntel usw.) versehen.

— **Kriegswucher.** Überraschende Entdeckungen wurden in den letzten Tagen, wie der „Berliner Lokalanzeiger" berichtet, auf Berliner Güterbahnhöfen gemacht. Sie zeigen, daß der Kettenhandel immer neue Schleichwege findet. Gewissenlose Händler, die von gleichgesinnten Erzeugern kaufen, bilden eine Art Zentrale. Sie verschaffen sich Waren, die den Höchstpreisen unterliegen, unter falscher Deklaration, packen sie zu kleinen Mengen um und verkaufen sie über die Höchstpreise hinaus mit übermäßigem Gewinn an Orten, wo viele Menschen zusammenströmen. Das Geschäft wird auch derart betrieben, daß die Händler Pakete von 10 oder 15 Pfund in Bekanntenkreisen absetzen. Diese überlassen die Waren wieder an andere. So klettert ein Pfund Butter, das der Händler mit 5—6 ℳ verkauft, bis auf 8 ℳ in die Höhe. Seitdem man diesem wucherischen Kettenhandel auf die Spur kam, wurde auf den Güterbahnhöfen noch schärfer aufgepaßt. Auf dem Potsdamer Güterbahnhof entpuppte sich eine Weißkohlladung als Wirtschaftsäpfel und Kartoffeln. Der Wagen war oben mit Weißkohl zugedeckt. Auf einem anderen Bahnhof stand ein Wagen Heu. In Wirklichkeit bestand die Ladung aus Weizen- und Roggenmehl und Gerste. Auf einem dritten Bahnhof wurde ein Faß Pflaumenmus schadhaft. Es stürzte ab, einige Reifen platzten. Als das Faß geöffnet wurde, kamen mehrere frisch geschlachtete Schweine zutage. Ein anderer Wagen sollte Tafelobst und Marmelade enthalten. In Wirklichkeit enthielten alle Kisten Tilsiter Käse, der als Auslandsware über den Höchstpreis hinaus verkauft werden sollte.

— **Eine Erklärung der Stadt Berlin zum Straßenbahnstreit.** Das Nachrichtenamt des Magistrats veröffentlicht folgende Erklärung: In den Erörterungen über die Tariferhöhung bei der Großen Berliner Straßenbahn oder den Erwerb dieses Unternehmens durch den Zweckverband wird versucht, die Interessen Berlins in einen Gegensatz zu bringen zu denen der übrigen Teile Groß-Berlins, indem man die Annahme erweckt, als ob der Stadt Berlin daran gelegen sei, den für das Jahr 1920 zugelassenen Staffeltarif tatsächlich eingeführt zu sehen. Demgegenüber sind wir in der Lage zu erklären, daß die Berliner Vertreter in der Verbandsversammlung Hand in Hand mit denen der Vororte dafür eintreten werden, daß der Staffeltarif im Jahre 1920 nicht zur Einführung gelangt.

— **Vom Ruhrkohlenmarkt.** Die „Köln. Ztg." bringt unter dem 1. d. M. nachstehende Mitteilung, die sich außer der Hauptfrage mit einigen wichtigen Fragen beschäftigt, die allerdings mit dem Ruhrkohlenmarkt nur lose zusammenhängen, aber von allgemeinerem Interesse sind. Es heißt dort u. a. Der Monat Oktober hat, wie erwartet, in bewegter Sitzung die Erneuerung des Kohlensyndikats von 1917 bis 1922 gebracht. Im übrigen haben sich im Oktober die Lieferungsverhältnisse recht ungünstig gestaltet. Der Mangel an verfügbaren Wagen ist auf einer Höhe angelangt, die nicht gut mehr übertroffen werden kann und dessen Wirkung an Schärfe zunimmt, weil sein Ende nicht abzusehen ist. Abgesehen von der Bewegung der Ernte, die wie immer große Ansprüche stellt, hat die Heeresverwaltung gewaltige Wünsche. Bei der Entfernung von der Heimat, in der sich die letzten kriegerischen, für uns erfolgreichen Ereignisse in Rumänien abspielen, ist dies ja ohne weiteres verständlich. Bei der Zeitdauer des Wagenmangels ist es deshalb Pflicht, sich den durch die Heeresbedürfnisse hervorgerufenen Verhältnissen schnell und gründlich anzupassen. Wir dürfen deshalb ruhig annehmen und können darauf gefaßt sein, daß nach Lage der Verhältnisse den Maßnahmen der Eisenbahnverwaltungen, einige Personenzüge ausfallen zu lassen, Maßnahmen der Generalkommandos folgen werden, die sich nach ähnlicher Richtung bezüglich der Ersparung von Brennstoffen für Kraft und Licht für einige Wochen befassen werden.

Diese Abschweifung von dem eigentlichen Stoff eines Marktberichts über Ruhrkohlen zeigt vielleicht am besten, daß einerseits das zielbewußte Eingreifen einer objektiven Stelle zur Überwindung der augenblicklichen Schwierigkeiten des Wagenmangels nötig ist und daß anderseits Mittel und Wege dazu nicht fehlen. Die Brennstoff-Versorgung der Industrie, die unmittelbar oder mittelbar für Heereszwecke arbeitet, kann dadurch nur gewinnen. Die auf die genügende Versorgung wichtiger Industriezweige, der Hausbrandverbraucher, der Proviantämter, Lazarette usw. mit aller Kraft eingestellten Handelsorganisationen und Großämter für Ruhrkohlen und das Kohlensyndikat selbst bedürfen jetzt solcher mittelbaren Unterstützung durch stärkere Stellen, um mit Aufbietung aller Geschicklichkeit und ihrer Erfahrung und Marktkenntnis dem fabelhaften Ansturm nach Maßgabe der wirtschaftlichen Dringlichkeit gerecht werden zu können, der von allen Seiten auf sie eindringt. Wenn die in immer noch genügendem Maße geförderten Kohlen nicht abgefahren werden können, sondern, so wie jetzt auf den Zechenplätzen gestürzt werden müssen, so ist diese Mühe umsonst!

Auch die durchgreifende Besserung des Verkehrs auf dem Rhein-Herne-Kanal gehört zu dieser besondern Frage. Es ist geradezu niederziehend, wie mangelhaft die jetzt zahlreichen Zechen, die am Rhein-Herne-Kanal mit eigenen Häfen angeschlossen sind, mit Schiffsraum bedient werden können, der für den leider zu engen Kanal geeignet ist, zum Schaden der Kohlenverbraucher, zum Schaden der Schiffseigner, zum Schaden auch der Bergarbeiter, die nicht arbeiten können, und zum Schaden auch des neutralen Auslandes, für das die Ausfuhrmengen im Falle schmaler werden müssen. Die für den Kanal angenommenen Kähne liegen heute mit 30 bis 40 Stück an der Schleuse I und werden nicht durchgeschleppt, während die Zechen ihr Eintreffen im Zechenhafen sehnlichst erwarten; an den Kippern in Ruhrort und Duisburg liegen die großen Rheinkähne, die für die Kanalfahrt zu groß sind, und warten vier bis sechs Wochen auf die Eingänge von Kohlen. Hier muß und kann durchgegriffen werden! . . . .

Der Bericht teilt nun weiter Zahlen aus den neuen Frachtvereinbarungen zwischen England und den italienischen und französischen Mittelmeerhäfen mit und wendet sich dann zu den Verhältnissen der Rheinschiffahrt. Die Wasserverhältnisse sind während des ganzen Oktobers günstige gewesen. Nachdem dies im einzelnen geschildert, heißt es dann weiter: Die für die vorgeschrittene Jahreszeit außergewöhnlich günstigen Fahrwasserverhältnisse konnte die Rheinschiffahrt, soweit die Kohlenbewegung in Frage kommt, leider nicht in ausreichendem Maße ausnutzen, was sich schon daraus ergibt, daß infolge des von Tag zu Tag in steigendem Maße zunehmenden Wagenmangels im Gebiete der Ruhrkohlenzechen die Umschlagmengen an Kohlen, Koks und Briketts in den Duisburg-Ruhrorter Häfen, gegenüber den an sich schon sehr ungünstigen Umschlagmengen des Vormonats, bei ebenfalls 26 Arbeitstagen, um ein volles Drittel im Monat Oktober zurückgeblieben sind. Infolge dieser unzureichenden Zufuhren mußte der Kipperumschlag weiter eingeschränkt werden, und die an sich schon sehr ungünstigen Verhältnisse im Kohlenumschlag in den Häfen, auf deren Besserung man von Tag zu Tag hoffte, müssen heute als unhaltbar bezeichnet werden. . . . Der an sich schon große Andrang im Kanalumschlag für die Kohlenversorgung rheinauf- und -abwärts wird neuerdings erheblich dadurch verschärft, daß die sonst ausschließlich auf den Bahnbezug angewiesenen gewerblichen Verbraucher am Unter- und Mittelrhein infolge des Wagenmangels und dadurch hervorgerufener Kohlenknappheit bestrebt sind, nun ebenfalls zur Aushilfe ihren Kohlenbedarf von den am Kanal gelegenen Zechen zu beziehen; bei den zurzeit bestehenden erschwerten Umständen in der Wagengestellung bietet diese Bezugsart allerdings den einzig möglichen Ausweg, um Betriebsstörungen zu vermeiden. Der zurzeit verfügbare Schiffsraum an geeigneten Fahrzeugen ist diesem Andrang bei weitem nicht gewachsen, obwohl in den letzten Monaten immer mehr Schiffe den Abmessungen für die Kanalfahrt angepaßt worden sind. . . .

— **Präsident Laury †.** Soeben trifft die Trauernachricht ein, daß der Präsident der Königlichen und Großherzoglichen Eisenbahndirektion in Mainz, Waldemar Laury, im 55. Lebensjahre aus dem Leben geschieden ist. Sein Gesundheitszustand gab schon seit längerer Zeit zu Besorgnissen Anlaß. Die Nachricht wird überall, wo man den hervorragend tüchtigen und höchst liebenswerten Mann kannte, tiefste Teilnahme erwecken. Wir behalten uns vor, dem zu früh Dahingeschiedenen einen ausführlicheren Nachruf zu widmen. Der Nachruf der Eisenbahndirektion Mainz befindet sich im Anzeigenteil dieser Nummer.

— **Personalnachrichten.** Bei der preußisch-hessischen Staatsbahnverwaltung sind etatsmäßige Stellen verliehen: für Mitglieder der Eisenbahndirektionen dem Regierungsbaumeister des Eisenbahnbaufachs Sievogt in Erfurt, für Vorstände der Eisenbahnbetriebsämter dem Großherzoglich hessischen Regierungsbaumeister des Eisenbahnbaufachs Pietz in Worms und für Regierungsbaumeister dem Regierungsbaumeister des Eisenbahnbaufachs Ernst Koester in Sulingen. — Der Präsident der Königlich preußischen und Großherzoglich hessischen Eisenbahndirektion in Mainz, Laury, ist gestorben.

Österreich.

— **Unrichtige Inhaltsangaben in den Frachtbriefen.** In jüngster Zeit mehren sich, wie das Verordbl. f. E. und Schiff. mitteilt, die Fälle, daß Verfrachter ihre Sendungen unter unrichti-

ger Inhaltsangabe zur Auflieferung bringen, um die bestehenden Verkehrsbeschränkungen oder die Vorschriften über die Beibringung von Transportbescheinigungen zu umgehen. Das Überhandnehmen dieses Mißbrauches ist wohl vornehmlich darauf zurückzuführen, daß die im § 60 des Eisenbahn-Betriebsreglements für die Fälle von unrichtigen Inhaltsangaben festgesetzten Frachtzuschläge gewisse Verfrachter mit Rücksicht auf die zu erwartenden hohen Geschäftsgewinne nicht abzuhalten vermögen, zum Zwecke der Umgehung eines Beförderungsverbotes im Frachtbriefe falsche Inhaltsangaben einzutragen.

Da durch derartige unrichtige Inhaltsangaben die Regelmäßigkeit des Eisenbahnverkehres gestört wird, wird künftighin in allen Fällen von unrichtigen Inhaltsangaben, in denen der Verdacht vorliegt, daß der Absender die bestehenden Verkehrsbeschränkungen oder die Vorschriften über die Beibringung von Transportbescheinigungen auf diese Weise zu umgehen beabsichtigte, von den Stationen die Anzeige bei den zuständigen politischen Behörden erster Instanz behufs Einleitung und Durchführung der Strafamtshandlung gegen die schuldtragende Partei erstattet werden.

— **Elbe-Umschlagsverkehr in Aussig.** Der Kohlenverkehr im Aussiger Hafen hat im Oktober d. J. jenen des gleichen Zeitraumes im Vorjahre, in welchem der Elbeverkehr infolge Hochwassers durch 14 Tage unterbrochen war, weit übertroffen. Es wurden 80 173 t Kohle (gegen 34 709 t im Vorjahre), also um 45 464 t mehr zur Elbe verfrachtet, so daß sich für die Zeit vom 1. Januar bis 31. Oktober d. J. eine Mehrverfrachtung von 82 769 t ergibt (1916: 849 093 t gegen 1915: 766 324 t). Die größte Beistellung im Oktober d. J. betrug 263 Wagen (1915: 347 Wagen), die durchschnittliche 186 Wagen (1915: 124 Wagen). An Gütern wurden im Oktober d. J. 737 Wagen (1915: 776 Wagen) also 39 Wagen weniger umgeschlagen. Vom 1. Januar bis 31. Oktober d. J. beträgt die Minderverfrachtung im Güterverkehre gegenüber dem Vorjahre 901 Wagen, da der gesamte Umschlag in der angeführten Zeit des laufenden Jahres 4963 Wagen gegen 5864 Wagen im Jahre 1915 betragen hat.

— **Einlösung des Novembercoupons 1916 der 4prozentigen Südbahnprioritäten.** Der Novembercoupon der 4% Südbahnobligationen, Serien E und W, gelangt in Österreich-Ungarn ab 2. November 1916 bis auf weiteres mit 50 K. 40 H. für den Coupon zu 40 *M*, der 4% Obligationen, Serie E, zu 2000 *M*, 10 K. 8 H. für den Coupon zu 8 *M*, der 4% Obligationen, Serie E, zu 400 *M*, 10 K. 20 H. für den Coupon zu 10 Franken, der 4 % Obligationen, Serie W, zu 500 Franken, bei den bisherigen Zahlstellen mit der Maßgabe zur Einlösung, daß die aus ausländischem Besitz stammenden Werte nur bei der Liquidatur der Südbahngesellschaft, Wien 75, Südbahnhof, eingelöst werden. Die Einlösungen finden nur gegen den Nachweis statt, daß sie nicht dem gesetzlichen Zahlungsverbot gegen das feindliche Ausland widersprechen. Für die zu diesem Zweck von den Einreichern schriftlich abzugebenden Erklärungen sind der kürzlich verfügten Ausdehnung des Zahlungsverbotes auf Italien, Portugal und Rumänien zufolge neue Drucksorten aufgelegt worden, die bei den Zahlstellen erhältlich sind.

— **Eine österreichisch-ungarische Bankenvereinigung für Orientgeschäfte.** Behufs einheitlicher und wirksamer Betätigung des österreichischen und ungarischen Kapitals im Orient, insbesondere behufs kräftiger Pflege der wirtschaftlichen Beziehungen zur Türkei, haben sich die Kreditanstalt und der Wiener Bankverein mit der Ungarischen Allgemeinen Kreditbank und der Pester Ungarischen Kommerzialbank zur gemeinsamen Vorbereitung und Durchführung von Geschäften größeren Umfanges zusammengeschlossen. Der Wirkungskreis der neuen Gruppe, die den Namen „Österreichisch-Ungarische Orientgruppe" führen wird, erstreckt sich vorerst auf die Türkei und umfaßt ausschließlich die Gemeinschaftsgeschäfte auf dem Gebiete der Staatsfinanzen, des Verkehrswesens, der öffentlichen Bauten, der Landwirtschaft und der Industrie. Die einzelnen Teilnehmer an der Gruppe behalten für die Pflege des laufenden Bankgeschäftes und für die Gründung von Zweigstellen und Zweigbanken in der Türkei freie Hand. Zwischen der Orientgruppe und dem Hause S. M. v. Rothschild wurden Abmachungen getroffen, laut denen das genannte Haus bei einer Betätigung im Orient mit der Gruppe Hand in Hand vorgehen wird. — Die vorbereitende Tätigkeit dieser neuen Bankvereinigung, die in die ersten Monate des laufenden Jahres zurückreicht, hat bereits zur Anknüpfung mannigfaltiger geschäftlicher Verhandlungen in der Türkei geführt.

— **Neue Rohölquellen in Galizien.** Wie Lemberger Blätter berichten, wurden in den letzten Tagen des Oktobers in den westgalizischen Ortschaften Kroscienko und Bialobrzegi bei Krosno neue Rohölquellen entdeckt. Zur Ausbeutung dieser Schächte bildete sich eine Vereinigung.

Ungarn.

— **Die Fremdenverkehrssektion der Ungarischen Waffenbrüderlichen Vereinigung** hat jüngst im Sitzungssaale des Budapester Rathauses unter Beteiligung zahlreicher führender Persönlichkeiten des hauptstädtischen Gemeinwesens ihre grün dende Sitzung gehalten. Außer dem Vorsitzenden der Fachgruppe, Bürgermeister Bárczy, waren anwesend Geheimer Rat Josef Szterényi, Staatssekretär Kornel v. Tolnay, Garibald Pulszky, Dr. Moritz v. Domony und andere. Dr. Bárczy wies in der Eröffnungsrede auf die Bedeutung des Fremdenverkehrs hin und setzte die Gesichtspunkte auseinander, die infolge der durch den Krieg geschaffenen Lage sich ergeben haben. Er gab kein starres Programm, sondern schlug vor, mit der Ausarbeitung des Programmes einen Sonderausschuß zu beauftragen, dem Vizebürgermeister Déri als Vorstand angehören solle. Dieser Ausschuß wurde daraufhin sofort gewählt. Josef Szterényi betonte, daß von reichsdeutscher Seite in letzter Zeit immer mehr der Besuch der Karpathen, und zwar nicht der Tátra, sondern der Südostkarpathen (zu denen das Siebenbürgische Bergland gehört) in Aussicht gestellt wird. Wenn es gelinge, den deutschen Touristen nach jenen Gegenden zu leiten, sei dies das geeignetste Mittel, um jener boshaften Unterstellung, die von der Unterdrückung der Nationalitäten phantasiert, das Rückgrat zu brechen. Verschiedene Anwesende deuteten noch in kürzeren Ausführungen auf die Wege und Mittel hin, die zur Erreichung der gestellten Ziele führen können. Mit einigen Worten des Dankes schloß Bürgermeister Bárczy sodann die Sitzung.

— **Auszeichnungen von Angestellten ungarischer Verkehrsunternehmungen.** In Anerkennung ihrer auf dem Gebiete des Kriegsverkehrs geleisteten hervorragenden Dienste wurde einer Reihe von Angestellten ungarischer Verkehrsunternehmungen folgende Auszeichnungen verliehen: 1. Bei den ungarischen Staatseisenbahnen: a) das Ritterkreuz des Franz Joseph Ordens mit der Kriegsdekoration: den Inspektoren Karl Kaboc, Stefan Markovits, Ludvig Szücz, Ludvig Wetzner und Anton Walentiny sowie dem Oberkontrollor Ludvig Lázár; b) das Goldene Verdienstkreuz mit der Krone am Bande der Tapferkeitsmedaille: den Oberkontrolloren Wenzel Bukovszky, Gustav Friedl, Johann Major, Franz Aczél, Matthias Gárdonyi, Adolf Schönfeld, Samuel Nagy von Györ, Josef Rösner, Emil Skuteczky, Vorstand des Westbahnhofes in Budapest, Béla Szoboszlay, Béla Aßmann, Ludvig Kulcsir, Emil Varsányi, Zoltán Papa, Sigmund Sugar und Albert Merk, den Oberingenieuren Sigmund Dénes, Ernst Gábor, Josef Messinger und Moritz Fischer; c) das Goldene Verdienstkreuz am Bande der Tapferkeitsmedaille den Ingenieuren Béla Özvegyi, Andreas Kertész, Oskar Reiner, Eugen Ferenczy, Béla Nagy, Franz Sajovics, Béla Petrich, Emil Róbert und Emerich Schöffer, den Kontrolloren Matthias Kopasz, Arpád Draveczky, Josef Alacz, Karl Bayer, Alexander Gazdagh, Johann Horvath, Johann Sárközy, Emil Szabadkay, Hugo Schrödl, Armin Farago, Andreas Fejes, Rudolf Homola und Stefan Nikes, dem Hilfssekretär Dr. Stefan Bádo, den Beamten Johann André, Géza Szekeres, Julius Kotter, Elemér Kahle, Emerich Tóth und Ernst Halmay; ferner dem Direktor einer von den Staatseisenbahnen erhaltenen Volksschule K. Tranger; d) das Silb. Verdienstkreuz mit der Krone am Bande der Tapferkeitsmedaille: dem Stationsaufseher Manfred Tanner, den Stationsvorständen Nikolaus Gerlich und Emerich Szuto, sowie dem Oberlokomotivführer Josef Birkmayer. — 2. Bei der Kaschau—Oderberger Eisenbahn: a) das Offizierkreuz des Franz-Josef-Ordens mit der Kriegsdekoration: dem Generalsekretär Dr Nikolaus Hollá und dem Oberinspektor Alfred Fábry; b) das Ritterkreuz des Franz-Josef-Ordens mit der Kriegsdekoration: dem Inspektor Otto Piedner; c) das Goldene Verdienstkreuz mit der Krone am Bande der Tapferkeitsmedaille dem Oberingenieur Kurt Schulz. — 3. bei der Mohács-Pécser Eisenbahn: das Ritterkreuz des Franz-Josef-Ordens mit der Kriegsdekoration den Inspektoren Siegfried Gudrum und Johann Marjánovits; b) das Goldene Verdienstkreuz mit der Krone am Bande der Tapferkeitsmedaille dem Sekretär Karl Pichler, den Oberkontrolloren Edmund Kovács und Julius Mátó. — 4. Bei der Orsovaer königlich ungarischen Schiffahrtsbehörde: a) das Offizierskreuz des Franz Josef-Ordens mit der Kriegsdekoration dem Vorstand, technischen Oberrat Eugen Gruber; b) das Ritterkreuz des Franz-Joseph-Ordens mit der Kriegsdekoration dem Schiffahrtsinspektor Karl v. Tompa und dem technischen Rat Michael Koch.

Übrige europäische Länder.

— **Starker Güterverkehr auf schwedischen Staatsbahnen.** Wie stark der Güterverkehr in Schweden sich im Weltkrieg entwickelt hat, spiegelt sich aus folgenden Zahlen für das erste Halbjahr 1916. Der ganze Verkehr belief sich auf 9,1 Millionen

egen 7,1 im gleichen Zeitraum 1915 und 6,9 im Jahre 1914. echnet man das Lapplandserz und das abgabepflichtige Dienst- ut ab, so sind die betreffenden Zahlen 6,7, 5,5 und 4,4. Nach em Lapplandserz ist zunächst Steinkohle, Braunkohle und Koks er Posten, der hauptsächlich zum Güterverkehr beiträgt. Die etreffenden Zahlen hierfür in 1000 t sind 971, 690,5 und 421,5. n der Steigerung sind übrigens so gut wie alle Warenarten beeiligt. Nur Blei, Kupfer und andere Metalle samt Erzeugissen hieraus zeigen eine Minderung von 31,9 im Jahre 1916 egen 32,5 im Jahre 1915, welch letzteres Jahr aber gegen 1914 mit 12,6 in 1000 t eine ungeheuere Steigerung brachte. S.

— **Neue russische Eisenbahnlehranstalt.** Das russische Eisenbahnministerium steht vor der Entscheidung über Errichtung einer neuen Eisenbahnlehranstalt. Es bewerben sich drei Städte: Kiew, Charkow und Odessa. Im Ministerium scheint man sich für Kiew zu entscheiden, das einen Mittelpunkt des südlichen Rußlands bildet und bei seinem großen Bestand an höheren Schulen bezüglich der Beschaffung von Lehrkräften für die neue Lehranstalt Erleichterungen bietet. S.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Nachruf.

Am 8. November verschied unerwartet im 55. Lebensjahre der

Königliche Eisenbahn-Direktions-Präsident

Herr **Waldemar Laury.**

Tieferschüttert beklagen wir in dem Verewigten den Verlust eines Vorgesetzten, der durch seine verdienstvolle Tätigkeit in der Eisenbahnverwaltung sich ein Andenken geschaffen hat, wie es nur wenigen vergönnt ist. Sein vorbildliches Pflichtgefühl, seine seltene Willens- und Tatkraft befähigten ihn, sein Amt ungeachtet seiner angegriffenen Gesundheit bis unmittelbar vor seinem Tode erfolgreich zu verwalten. Seine wahrhaft vornehme Gesinnung, sein edler Charakter und sein herzliches Wohlwollen sichern ihm in unser aller Herzen ein dauerndes und dankbares Gedenken. (1437)

Die Königlich Preußische und Großherzoglich Hessische Eisenbahndirektion Mainz,
zugleich namens sämtlicher Beamten und Arbeiter des Direktionsbezirks.

Die Trauerfeier findet in aller Stille im Trauerhause statt.

2. Beschränkung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Zum 10. Januar werden die Abfertigungsbefugnisse der folgenden Dienststellen des Eisenbahndirektionsbezirks Hannover geändert:

a) Der Haltepunkt Ubbedissen (mit Stückgutverkehr) an der Strecke Bielefeld-Lage wird für den Stückgutverkehr geschlossen. Dieser Verkehr wird nach dem nahe gelegenen Oerlinghausen verwiesen.

b) Der Bahnhof Ehlenbruch der Strecke Bielefeld-Lage wird für den Güterverkehr mit Ausnahme des Eilstückgutverkehrs geschlossen. Der genannte Verkehr wird nach dem nahe gelegenen Helpup verwiesen.

c) Der Bahnhof Farmbeck und der Haltepunkt Sonneborn (mit Stückgutverkehr) an der Strecke Lage-Hameln werden für den Güterverkehr geschlossen. Der Güterverkehr von Farmbeck wird nach dem nahe gelegenen Bega, der von Sonneborn nach dem nahe gelgenen Grießem verwiesen.

d) Der Haltepunkt Sandebeck (mit Stückgutverkehr) an der Strecke Herford-Altenbeken wird für den Frachtstückgutverkehr geschlossen. Dieser Verkehr wird nach dem nahe gelegenen Himmighausen verwiesen.

Hannover, im November 1916. (1425)
Königliche Eisenbahndirektion.

3. Güterverkehr.

Westdeutsch-südwestdeutscher Tierverkehr.

Mit Gültigkeit vom 15. Januar 1917 werden im Verkehr mit den Stationen der Elmshorn-Barmstedt-Oldesloer Eisenbahn besondere Zuschläge neben der Fracht und zwar bei Berechnung nach den Stücksätzen 80 ₰ und nach den Ladungssätzen 6 ℳ für jede Sendung eingeführt. Näheres bei den beteiligten Dienststellen und im Tarifanzeiger der preuß.-hess. Staatsbahnen.

Frankfurt (Main), 6. Nov. 1916. (1433)
Königliche Eisenbahndirektion.

Kriegsausnahmetarife.

Mit Gültigkeit vom 9. November 1916 treten in den Kriegsausnahmetarifen 2 I a, 2 I k, 2 II x, 2 III m, 2 III u und 2 III v Änderungen der Warenverzeichnisse ein, durch die zum Teil neue Futtermittel aufgenommen, zum Teil Frachtermäßigungen herbeigeführt werden. Eine Frachterhöhung erfährt gemahlenes Heidekraut. Diese tritt am 9. Januar in Kraft. Nähere Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbureau, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 6. November 1916. (1421)
Königliche Eisenbahndirektion.

Preußisch-Hessisch-Sächsisch-Südwestdeutscher Expreßgutverkehr.

Der Schnittsatz Steinfurth B. L. E.-Frankfurt (Main) über Bad Nauheim wird vom 1. Februar 1917 ab von 0,21 ℳ auf 0,23 ℳ erhöht.

Erfurt, den 7. November 1916. (1431)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Staats- und Privatbahn-Güterverkehr, Tfv. 5 und Gemeinsames Heft für den Wechselverkehr deutscher Eisenbahnen, Tfv. 200.

Vom 15. Januar 1917 ab wird für die Umladung von gebrauchten, als Frachtstückgut beförderten Emballagen in Brohl Umladebf. eine Umladegebühr eingeführt. Nähere Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbureau, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 8. November 1916. (1434)
Königliche Eisenbahndirektion.

Ausnahmetarif 2 r für landwirtschaftliche Geräte usw. nach Ostpreußen.

Für Steinschlag zum Wegebau und Steinschotter zum Wegebau sind in Abänderung unserer Bekanntmachung vom 7. Oktober d. J. statt der Bescheinigungen des zuständigen Bauberatungsamtes solche des zuständigen Landrates zulässig. Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbureau, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 7. November 1916. (1435)
Königliche Eisenbahndirektion.

Staats- und Privatbahn-Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 13. November 1916 wird die Station Menterode (Thür.) als Versandstation in die Ausnahmetarife 3 e, 3 f und 3 h für Steinsalz einbezogen. Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbureau, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 9. November 1916. (1436)
Königliche Eisenbahndirektion.

Preußisch-Hessisch-Sächsischer Tierverkehr.

Vom 10. Januar 1917 an werden im Verkehre mit den Stationen der Elmshorn-Barmstedt-Oldesloer Eisenbahn für jede Sendung neben der Fracht folgende Zuschlagsfrachten erhoben:

a) bei Frachtberechnung nach den Stücksätzen 0,80 ℳ,
b) bei Frachtberechnung nach den Ladungssätzen 6 ℳ.

Dresden, am 6. November 1916. (1419)
Kgl. Gen.-Dir. d. Sächs. Staatseisenb.,
als geschäftsführende Verwaltung.

Böhmisch-Norddeutscher Kohlenverkehr.

Am 1. Dezember 1916 wird die Station Kirchmöser des Eisenbahn-Direktionsbezirks Magdeburg mit den Frachtsätzen für Brandenburg Staatsb. zuzüglich 30 ₰ für 1000 kg und die Station Großrhüden der Braunschw. Landeseisenb. mit den Frachtsätzen für Seesen B. L. E. zuzüglich 30 Pf. für 1000 kg einbezogen.

Dresden, am 7. November 1916. (1426)
Kgl. Gen.-Dir. d. Sächs. Staatseisenb.
als geschäftsführende Verwaltung.

Tv. 1273. Oberschlesisch-ungarischer Kohlenverkehr. Ausnahmetarif, Hefte I, II und III, gültig vom 4. März 1912.

1. Druckfehlerberichtigungen.

Mit sofortiger Gültigkeit sind nachstehende Druckfehler von Frachtsätzen zu berichtigen:

Heft I. (Bekanntmachung vom 29. August 1916 betreffend Einführung neuer Frachtsätze für Steinkohlenkoks).

Von Grube Nr. 10a (Gleiwitzer Steinkohlengrube) nach Berezó von 1495 in 1595,
„ „ Nr. 33 (Laurahütte) nach Jablúncz von 1485 in 1487.

Heft II, Nachtrag III vom 1. August 1916.

Seite 29, Schnittfrachtsatz II nach Selyp von 1229 in 1299.
„ 34, von Grube Nr. 1 nach Nagysáros von 1329 in 1429.

Heft III, Nachtrag III vom 1. August 1916.

Seite 30, von Grube Nr. 25 nach Mosonújfalu von 1553 in 1555,
„ 32 „ „ „ 46 „ Nagyczenk „ 1913 in 1923.

2. Frachtermäßigungen.

Mit sofortiger Gültigkeit sind folgende Frachtsätze zu ermäßigen:

Heft II, Nachtrag III vom 1. August 1916.

Seite 39, von Grube Nr. 70 nach Nagybocskói gyártelep von 2291 auf 2277.

Heft III, Nachtrag III vom 1. August 1916.

Seite 18, Schnittfrachtsatz II nach Rum von 1654 auf 1554.

„ 35,	von Grube Nr. 69 nach	Sopron D. V. „ Gy. S. E. V. „ S. P. H. E. V. §	von 1904	auf	1901.
„ 40,	„ „ „ 10a „		„ 1463	„	1457.
„ 40,	„ „ „ 14a „		„ 1445	„	1439
„ 40,	„ „ „ 61a „		„ 1371	„	1365
„ 40,	„ „ „ 62a „	Pozsonyligetfalu §	„ 1358	„	1352
„ 40,	„ „ „ 70 „		„ 1366	„	1360
„ 40,	„ „ „ 71 „		„ 1305	„	1279

Königliche Eisenbahndirektion Kattowitz. (1428

Staats- und Privatbahngütertarif; besonres Tarifheft, enthaltend den Ausnahmetarif 6 (für Braunkohlen, Braunkohlenbriketts usw.).

Ab 10. November d. J. werden die Stationen Alt-Christburg, Jakobsdorf (Kreis Rosenberg, Westpr.), Münsterberg (Kreis Mohrungen), Riesenkirch, Teschendorf (Kreis Stuhm) und Vorwerk (Kreis Mohrungen) der im Direktionsbezirk Danzig eröffneten Strecke Riesenburg-Miswalde, ferner die Stationen Boostedt, Großenaspe, Neumünster Süd und Wiemersdorf der eröffneten Strecke Bramstedt-Neumünster der Eisenbahngesellschaft Altona-Kaltenkirchen-Neumünster in die Abteilung B des Tarifs (Ausnahmesätze für Sendungen von mindestens 20 t) aufgenommen und sind unter die Empfangsstationen auf den Seiten 15 bis 18 alphabetisch einzureihen.

Halle (Saale), 6. Novemb. 1916. (1422)
Königliche Eisenbahndirektion.

Güterverkehr zwischen den deutschen Militärbahnen des östlichen Kriegsschauplatzes und deutschen Eisenbahnen.

Von sofort werden in den Holzausnahmetarif vom 15. September 1916 die Stationen Penzig (Oberlaus.) und Pirna, diese auch für den Empfang von Grubenholz bis zu 20 cm Stärke und 7 m Länge, einbezogen. Außerdem werden einige Stationen der Sächsischen Staatsbahnen als Grubenholzempfangsstationen zugelassen. Auskunft gibt die unterzeichnete Verwaltung. Auch wird auf den Tarif- und Verkehrsanzeiger verwiesen.

Bromberg, 6. November 1916. (1432)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Tierverkehr mit der Schweiz, den nordischen Ländern und den Niederlanden.

Die Bestimmungen des Anhangs II im Nachtrag 9 zum Tarif 200 sowie die gleichen Bestimmungen in den übrigen beteiligten Tarifen treten für den Tierverkehr am 15. November 1916 außer Kraft.

Berlin, den 8. November 1916. (1430)
Königliche Eisenbahndirektion.

Norddeutscher Donau-Umschlags-Verkehr über Regensburg usw. Tarif Teil II vom 15. Januar 1911.

Mit sofortiger Gültigkeit werden die Stationen Ehmen, Hambühren und Winsen (Aller) in den Klassentarif und in den Ausnahme-Tarif 6 für Kalisalze aufgenommen. Näheres enthält der Tarif- und Verkehrs-Anzeiger der Preußisch-Hessischen Staatsbahnen. (1418)

Breslau, den 3. November 1916.
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Pfälzisch-Bayerischer Güterverkehr.

Die Entfernungen Bad Münster am Stein-Bruckberg und Bad Münster am Stein-Schwenningen (Bay.) Seite 51 und 101 sind zu streichen (vergl. Rheinisch-Bayerischen Gütertarif).

München, den 4. November 1916. (1427)
Tarifamt der K. Bayer. St.-E.-B. r. d. Rh.

Badisch-Bayerischer Gütertarif vom 1. Dezember 1909.

1. Seite 83 ist die Entfernung Offenburg-Grafing Bahnhof auf „433" km zu berichtigen.

2. Mit Gültigkeit vom 15. November 1916 wird der folgende neue Ausnahmetarif eingeführt:

Ausnahmetarif 21
für
Graphit.

Anwendungsbedingungen: Frachtzahlung für mindestens 10 t für den Frachtbrief und Wagen.

Geltungsbereich: Von Passau Hbf. nach Karlsruhe und Karlsruhe Hafen.

Frachtberechnung: Die Fracht wird nach den Entfernungen des Kilometerzeigers (E) und den Frachtsätzen des Spezialtarifs III berechnet. (1424)

München, den 3. November 1916.
Tarifamt der K. Bayer. St.-E.-B. r. d. Rh.

Mitteldeutsch-südwestdeutscher Güterverkehr.

Am 16. November 1916 wird die Station Nauendorf der Nauendorf-Gerlebogker Eisenbahn mit den gleichen Entfernungen, wie sie für Nauendorf (Saalkreis) Stb. bereits bestehen, in die Kilometertafel II b der Tarifhefte 1—4 aufgenommen.

Erfurt, den 6. November 1916. (1423
Königliche Eisenbahndirektion.

Westböhmisch-Tirol-Vorarlberger Eisenbahnverband. Tarif, Teil II, Heft 1 von 1. Januar 1912 und Tarif, Teil II, Heft 2 vom 1. März 1911.

Ergänzungen.

Mit Gültigkeit vom 15. November 191 bis auf Widerruf bzw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens bis 1. Februar 1918, ist

im Heft 1 auf Seite 24 und
im Heft 2. Nachtrag I, Ersatzseite 16

nach „Eisen- und Stahldraht, verpackt" jeweils als neue Zeile aufzunehmen:

„ ||Eisen und Stahl Eisen- und Stahlwaren (E—6—i) | 3 b | 4 a | 5 c | "

Wien, am 2. November 1916. (1416)
K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der beteiligten Verwaltungen.

4. Verdingungen.

Verdingung von 7800 Stück Zugstangenmuffen aus basischem Martinflußeisen in 9 Losen, 1250 Stück Zughakenführungen aus Schweißeisen, Flußeisen oder Flußeisenformguß in 3 Losen, 160 Stück Pufferpfannen aus Schweißeisen oder Flußeisen, 200 Stück Stoßpuffer für Lokomotiven aus Flußstahl in je 1 Lose, zu den im Angebotbogen bezeichneten Lieferfristen. **Angebote** sind portofrei, versiegelt und mit entsprechender Aufschrift bis zum 24. November 1916, vormittags 10½ Uhr an das **Zentralbureau Zimmer 257 in Berlin W. 35, Schöneberger Ufer 1—4** einzureichen. — Die Eröffnung der Angebote findet am 24. November 1916, vormittags 11 Uhr, Tempelhofer Ufer 28 III Zimmer Nr. 4 statt. — Angebote und Bedingungen können in unserem **Zentralbureau**, Zimmer 257 eingesehen, auch von dort **gegen portofreie Einsendung** von 1,50 ℳ und 5 ₰ Bestellgeld **bar** (nicht in Briefmarken) bezogen werden. Zuschlagsfrist bis 10. Dezember 1916.

Berlin, den 1. November 1916. (1420)
Königliche Eisenbahndirektion.

5. Verkauf von Altmaterialien.

Verkauf von 1783 t alten **Oberbau- und Baumaterialien** bestehend aus zu Eisenbahnzwecken nicht mehr verwendbaren 275 t stählernen Schienen, 285 t Eisenschwellen, 375 t Eisenschrot (Kleineisen, Stangen usw.), 700 t Stahlschrot (Herzstücke, Laschen usw.), 80 t Gußschrot und 68 t Blechschrot.

Der Angebotbogen kann von unserer Kanzlei hier gegen kostenfreie Einsendung von 55 ₰ bezogen, oder daselbst eingesehen werden. Die Eröffnung der Angebote wird am 5. Dezember 1916, vorm. 10 Uhr erfolgen.

Elberfeld, 5. November 1916. (1429)
Königliche Eisenbahndirektion.

6. Vermischte Bekanntmachungen.

Kauf einer Lokomotive.

Es wird eine gebrauchte, aber gut erhaltene ³/₃ oder ⁴/₄ gek. Tenderlokomotive zu kaufen gesucht. (1417)

Preisangebote werden erbeten von der Direktion der Brandenburgischen Städtebahn zu Brandenburg a. H., Werderstr. 26.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Eisenbahndirektions-Präsident a. D. v. Mühlenfels in Berlin.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nummer 90. 15. November 1916. LVI. Jahrgang.

Inhalt:

Vereinsausschuß für einheitlichen Ersatz von Fremdwörtern.
Streckenwärterdienst.
Die Entschädigung der englischen Eisenbahnen für ihre Kriegsleistungen.
Neuerungen auf dem Gebiete des schmalspurigen Eisenbahnwesens.
Nachrichten.
Deutschland: Heranziehung der Wasserstraßen zur Bewältigung des Massengüterverkehrs. — Zur Einschränkung des Personenzugverkehrs. — Zum Wagenmangel. — Elektrische Hoch- und Untergrundbahnen in Berlin. — Eisenbahnunglück bei Rahnsdorf. — Änderung der Satzung der Arbeiterpensionskasse der bayerischen Verkehrsanstalten. — Beschränkungen in der Annahme von Stückgütern. — Bestätigung von Schecks durch die Reichsbank. — Erfolge der Kleingartenbautätigkeit von Eisenbahnbediensteten. — Vom rheinisch-westfälischen Eisenmarkt. — Staatsminister v. Seidlein.
Österreich: Ministerwechsel. — Der Eisenbahnminister Generalmajor Ernst Schaible. — Entlastung der Wiener Bahnhöfe. — Prager Eisenindustriegesellschaft. — Der Rohölpreis.
Luxemburg: Koksmangel im Minettebezirk.
Niederlande: Eisenbahnunfall.
Übrige europäische Länder: Bauten und Neuanschaffungen der schwedischen Staatsbahnen. — Der neue Trollhättakanal. — Der Kohlenmangel in Frankreich. — Die geplante Dampffährenverbindung zwischen Schweden und England. — Zugzusammenstoß in Frankreich. — Die Verwirrung in den französischen Häfen. — Der Rechnungsabschluß der Schweiz. Bundesbahnen für 1915. — Ausstand des Eisenbahnpersonals in Griechenland. — Untertunnelung des Bosporus. — Eisenbahnbauten in Rußland. — Bau von Güterwagen in den russischen Eisenbahn-Werkstätten.
Fremde Erdteile: Betriebsergebnisse der Nigerischen Eisenbahn im Jahre 1915. — Die Zerstörung der Tanganjikabahn in Deutsch - Ostafrika. — Ein kanadisches Eisenbahn-Bau-Bataillon.
Allgemeines.
Bücherschau.
Amtliche Mitteilungen.
Amtliche Bekanntmachungen.

Vereinsausschuß für einheitlichen Ersatz von Fremdwörtern.

Der Weltkrieg mit seinen gewaltigen und tiefgehenden Umwälzungen auf allen Gebieten hat auch das deutsche Sprachempfinden erneut und kräftig angeregt. Die sich mit der Pflege der deutschen Sprache beschäftigenden Kreise haben daher eine erhebliche Erweiterung sowie eine Unterstützung auch da erfahren, wo man sich bisher für solche Bestrebungen wenig oder gar nicht erwärmte. Im Anschluß an die Anregungen des seit 30 Jahren in Deutschland wirkenden Allgemeinen Deutschen Sprachvereins mit seinen rund 38 000 Mitgliedern und mehr als 300 Zweigvereinen zeigen sich überall in deutschen Landen Bestrebungen, in Sprache und Schrift die deutsche Sprache von unnötigen Fremdausdrücken zu reinigen, diese Fremdworte durch gute deutsche Ausdrücke zu ersetzen und so mitzuwirken an dem Bestreben, deutsche Art, deutschen Geist und deutsche Kraft frei zu machen von allem fremden, hemmenden Beiwerk. So ist es nicht weiter verwunderlich, wenn auch in den Kreisen der Eisenbahner die Stimmen immer zahlreicher werden, die sich zu dem Wahrspruch des Allgemeinen Deutschen Sprachvereins bekennen: Kein Fremdwort für das, was deutsch gut ausgedrückt werden kann!

Im Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen hat diese große Bewegung ihren Ausdruck darin gefunden, daß eines der ältesten Vereinsmitglieder, die k. k. priv. Südbahngesellschaft, den Antrag eingebracht hat, in der Verdeutschungsfrage innerhalb des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen einheitlich vorzugehen, um zu verhüten, daß die einzelnen Bahnverwaltungen je für sich besondere Verdeutschungen festsetzen und einführen, was dann unter Umständen zu Mißverständnissen und Unzuträglichkeiten führen kann. Dieser Antrag, der schon in Nr. 86 dieser Zeitung wiedergegeben ist und auf den hier verwiesen wird, hatte zur Folge, daß die Geschäftsführende Verwaltung diesen alle ständigen Ausschüsse des Vereins in gleicher Weise berührenden Gegenstand an einen aus den vorsitzenden Verwaltungen der ständigen Ausschüsse gebildeten gemischten Ausschuß, der noch durch die Zuziehung der antragstellenden Verwaltung sowie der Geschäftsführenden Verwaltung ergänzt wurde, zur Beratung überwies.

Es lag auf der Hand, daß ein nennenswerter Erfolg auf dem Wege der Sprachreinigung durch eine, wenn auch noch so eindringliche Aufforderung an die Vereinsverwaltungen, die entbehrlichen Fremdwörter zu vermeiden, allein kaum erzielt werden würde. Ebensowenig konnte in Frage kommen, einen Zwang etwa durch Herbeiführung eines die Verwaltungen bindenden Vereinsbeschlusses auszuüben. Die Geschäftsführende Verwaltung schlug deshalb vor, vereinsseitig ein Verdeutschungsbuch herauszugeben, das den Vereinsverwaltungen die Verdeutschung der Fremdwörter erleichtert und bei zielbewußter allgemeiner Anwendung die Einheitlichkeit der Bestrebungen gewährleistet.

In der am 27./28. Oktober 1916 in Nürnberg abgehaltenen ersten Sitzung des gemischten Ausschusses, die vollzählig besucht war, fand der Vorschlag, ein besonderes Verdeutschungsbuch von Vereins wegen auszugeben, das neben den im täglichen Schriftverkehr vorkommenden Fremdwörtern noch die im Eisenbahnwesen üblichen besonderen Fremdausdrücke enthalten soll, allgemeinen Anklang. Man war sich darin einig, daß die auf dem Büchermarkt jetzt schon vorhandenen Werke in gewissem Umfange durchaus verwendbar sind, daß in diesen aber viele, gerade das Eisenbahnwesen betreffenden Verdeutschungen fehlen.

Die nächstliegende Aufgabe war es, Vereinbarungen darüber zu treffen, welche Grundsätze für die Aufstellung des ganzen Werkes leitend sein sollen. Es bestand allgemeines Einverständnis darüber, daß für die Verdeutschung nur solche Fremdwörter in Betracht kommen, die sich zwanglos und völlig sinnentsprechend durch deutsche Ausdrücke wiedergeben lassen. Ferner soll sich die Verdeutschung auf solche fremdsprachige Ausdrücke beschränken, die noch wirkliche Fremdwörter ge-

blieben sind und nicht etwa schon durch Jahrhunderte langen Gebrauch als Lehnwörter gewissermaßen das Bürgerrecht der deutschen Sprache erhalten haben. Schließlich hielt man es für angezeigt, wenn auch versucht würde, die Fremdausdrücke für Behörden, Dienststellen, Beamtengruppen, für tarifliche und sonstige eisenbahnfachliche Ausdrücke, soweit irgend angängig, durch deutsche Ausdrücke zu ersetzen; vielleicht könnte dies zunächst in unverbindlicher Form (das Fremdwort würde in jedem Falle in Klammern beigesetzt werden) geschehen in der Hoffnung, daß die zuständigen amtlichen Stellen bei Änderung oder Neufassung der gesetzlichen oder Verwaltungsvorschriften später diesen Vorschlägen folgen würden.

Eine weitere Frage war, in welcher Weise und in welchem Umfang der Stoff für das Verdeutschungsbuch zusammengebracht werden soll. Da die zurzeit schon bestehenden Verdeutschungsbücher im allgemeinen die im Eisenbahnwesen besonders gebräuchlichen Sonder- und Fachausdrücke nicht enthalten, entschied man sich dahin, zunächst alle Drucksachen, Verordnungsblätter und Dienstbehelfe einschl. Vordruckmuster, die bei den Vereinsverwaltungen vorhanden sind, auf das Vorhandensein von Fremdwörtern durchzusehen; zu diesen Fremdwörtern hätten dann noch die in dem täglichen Schriftenaustausch üblichen Fremdausdrücke hinzuzutreten. Bei dem großen Umfang des Prüfungsstoffes wurde es für zweckmäßig gehalten, daß sich mehrere Verwaltungen in diese Arbeit des Zusammentragens teilten. Das gesamte Gebiet des Eisenbahnwesens wurde in vier große Hauptgruppen geteilt: I. Allgemeiner Verwaltungsdienst, II. Verkehrsdienst, III. Betriebsdienst, IV. Bau- und Werkstättendienst, und diese Hauptgruppen wieder in zahlreiche kleine Gruppen unterteilt. Für mehrere dieser kleinen Gruppen, die ihrem Wesen nach zusammengehören, wurde eine berichtende sowie mehrere mitberichtende Verwaltungen bestellt derart, daß jedes Mal möglichst eine norddeutsche, eine süddeutsche und eine österreichische oder ungarische Verwaltung ein Arbeitsgebiet gemeinsam in Angriff nehmen; diese Anordnung, bei der allerdings bis zu einem gewissen Grade einzelne Arbeiten mehrfach geleistet werden, mußte gewählt werden, damit nicht die nur in einzelnen Landesgebieten gebräuchlichen Sonderausdrücke übersehen werden.

Jede der für ein Stoffgebiet bestellten berichtenden Verwaltungen hat nun die gesammelten Fremdausdrücke in abcelicher Reihenfolge in eine Nachweisung nach vorgeschriebenem Muster einzutragen und auch Vorschläge für die Verdeutschung zu machen. Diese von den berichtenden Verwaltungen aufzustellende Nachweisung ist bis zum 1. März 1917 den mitberichtenden Verwaltungen zu übersenden, deren Aufgabe es ist, die etwa nötigen Vervollständigungen vorzunehmen. Der gesamte Stoff ist sodann bis zum 1. April 1917 an die Geschäftsführende Verwaltung einzusenden. Diese bringt sämtliche Vorschläge in eine Gesamtzusammenstellung, die für die weiteren Beratungen des Gemischten Ausschusses, die für Mai oder Juni 1917 in Aussicht genommen sind, als Grundlage dienen sollen.

Als besonderer Leitsatz wurde noch aufgestellt, daß die Zusammenstellung der Fremdwörter auf alle irgendwie vorkommenden Fremdausdrücke unbeschränkt auszudehnen ist, daß dagegen die Vorschläge für die Verdeutschung sich auf das Bedürfnis des Eisenbahndienstes zu beschränken haben, daß also Verdeutschungen, die etwa nur im Versicherungs-, Gerichts- usw.-Wesen oder nur im Handelsstand gebräuchlich sind, wegzulassen sind.

So ist also auch im Eisenbahnwesen gleichwie dies schon bei vielen Verbänden und Körperschaften geschehen ist und noch geschieht, der erste Schritt getan, das deutsche Sprachempfinden zu wecken, den Sinn für eine gute deutsche Ausdrucksweise und das Bestreben zur Vermeidung von Fremdwörtern in immer weitere Kreise zu tragen. Eine der Hauptaufgaben des Ausschusses in seiner späteren Tätigkeit wird es sein, für die im Eisenbahnwesen hauptsächlich vorkommenden Fremdwörter namentlich aber für die Fachausdrücke nur einen einzigen für den ganzen Bereich des Vereins gleichmäßig anwendbaren deutschen Ausdruck festzusetzen; denn nur dann wird das Hauptziel des von der k. k. priv. Südbahngesellschaft eingebrachten Antrages „Einheitlicher Ersatz von Fremdwörtern“ restlos erreicht, wenn für Ausdrücke wie z. B. Reglement, Expedition, Tabelle, (Frachtbrief)-Duplikat u. dergl. die wahlweise Benutzung von verschiedenen Verdeutschungen, wie sie in den jetzigen Verdeutungsbüchern enthalten sind, durch die Festlegung auf einen einzigen, bestimmten deutschen Fachausdruck ausgeschaltet wird.

Da übrigens das Verdeutschungsbuch voraussichtlich in die weitesten Kreise der Eisenbahnbeamten gelangen wird, dürfte es noch angezeigt sein, zu erwägen, ob nicht am Schluß des Werkes — etwa in einem Anhang — eine nur wenige Seiten umfassende Abhandlung über Sprach- und Stilwidrigkeiten, schwülstige Ausdrucksweise, falsche Wortbildungen u. dgl. aufzunehmen sein würde.

N.

Streckenwärterdienst.

Schon seit etwa zehn Jahren ist in einem Betriebsamtsbezirk auf den zweigleisigen Hauptbahnen mit zum Teil sehr starkem Verkehr ein Streckenwärterdienst ohne nächtlichen und sonntäglichen Arbeitsdienst eingerichtet. In der Nacht und an den Sonntagen findet nur Aufsichtsdienst statt. Am Tage wird die Strecke zweimal von den Wärtern durchgangen, um in die Augen fallende Fehler an den Gleisen, der Bettung, dem Erdkörper, den Bauten, den Vorflutanlagen, Übergängen, Einfriedigungen und den Telegraphen aufzufinden. Da der Wärter bei diesem Aufsichtsgang die Befestigungsmittel der Schienen und Laschen nicht abzuklopfen hat, kann er in gemäßigter Schrittgeschwindigkeit seine Strecke begehen. Die Tagesstrecken der Wärter sind 2.5 km lang. Bei Beginn des Tagesdienstes um 6 Uhr Vorm. und bei Beginn des Nachmittagsdienstes oder vor dessen Beendigung begeht der Wärter seine Strecke hin und her und merkt sich die vorgefundenen Fehler oder beseitigt sie sofort. Nach dem ersten Aufsichtsgang bleibt bis zur Frühstückspause, zu der der Wärter wie zu der Mittags- und Vesperpause seine an der Strecke oder nahe gelegene Wohnung aufsuchen darf, genügend Zeit für Reinigen und Füllen von Signallaternen übrig. Nach dem Frühstück beginnt der Arbeitsdienst. Es sind jeden Tag 200 lfdm der zweigleisigen Strecke durchzuarbeiten, d. h. die Befestigungsmittel der beiden Gleise sind zuverlässig durchzuprüfen und nachzuziehen und das Unkraut ist zu beseitigen. In ein Tagebuch wird von dem Wärter der Arbeitsdienst am Gleise kurz unter Angabe des Datums, der Kilometerzahlen und des Namens des Wärters täglich vermerkt. Fortlaufend werden so in 12½ Werktagen die beiden Gleise des 2,5 km langen Bezirks durchgearbeitet. Die Erfahrung hat gelehrt, daß die gut durchgearbeiteten Gleisstrecken von 200 m Länge sich genügend sicher halten, bis der Wärter nach etwa 15 Tagen wieder an sie herankommt. Dem Wärter bleibt bei dieser täglichen Arbeitsleistung an den Gleisen genügend Zeit, um die übrigen zur Bahn gehörenden Anlagen in Stand zu halten. Bei den Aufsichtsgängen sammelt der Wärter herumliegendes Papier und andere aus den Zügen geworfene Sachen auf, so daß die Strecke stets sauber aussieht. An den Sonntagen versehen abwechselnd die Wärter den Aufsichtsdienst bei ihren Nachbarwärtern mit. Hiernach haben die Wärter des Sonntags zweimal am Tage 5 km zu durchgehen, entweder hin und zurück oder es wird die Benutzung der Züge für eine Richtung gestattet. Die übrige Zeit des Sonntags haben die Wärter sich in ihrer Wohnung dienstbereit zu halten. Die Verwendung von Aufsichtskräften zur Vertretung der Wärter an den Sonntagen fällt demnach fort. In der Nacht wird der Aufsichtsdienst von im Nachtdienst sowieso tätigen Bahnsteigschaffnern und Weichenstellern während

der Betriebspausen im Personenzugverkehr oder Güterverkehr bewirkt; auch machen auf einer Strecke mit etwa 3 stündiger Betriebspause in der Nacht die für den Bahnwärterdienst befähigten Schrankenwärter den Aufsichtsdienst. Je nach den Verhältnissen gehen die von den Stationen genommenen Bediensteten allein die Aufsichtsstrecke hin und zurück oder es wird von ihnen der Aufsichtsgang unter Zuziehung der zum Bahnwärterdienst befähigten Schrankenwärter staffelförmig ausgeführt, so daß die zu diesen Aufsichtsgängen von der Station benutzten Bediensteten nicht ermüden. Die Längen der nächtlichen Aufsichtsbezirke sind mit Rücksicht auf das zur Verfügung stehende Personal gewählt. Die Kontrollen über die Aufsichtsgänge werden durch Kontrolltafeln bewirkt, die mit Vorlegeschloß an Pfählen befestigt sind und vom Wärter losgeschlossen und eingedreht werden. In der Nacht werden außer Kontrolltafeln in der Mitte der Aufsichtsbezirke auch auf den Stationen Eintragungen vom Wärter gemacht. Durch die Tagebücher der Streckenwärter können der Bahnmeister und der Betriebsingenieur die Arbeitstätigkeit der Wärter leicht nachprüfen, so daß irgend welche Nachlässigkeit alsbald gemerkt wird und abgestellt werden kann. Vor Einführung dieses Streckenwärterdienstes waren die Strecken der Wärter 5 km lang bei zweifacher Besetzung für den Tag- und Nachtdienst. Infolge der Verkürzung der Strecken auf 2,5 km trat keine Ersparnis an Wärtern ein; die Arbeitstätigkeit der Wärter wurde nur besser ausgenutzt. Durch den Wegfall von Aushilfskräften für die Sonntage wurden für jeden Wärter 26 Tagewerke im Jahre gespart und neben dieser nicht ganz unbedeutenden Ersparnis wurde der Bahnmeisterei die Stellung von Aushilfskräften für die Stationen erleichtert. Ein wesentlicher Vorteil wird bei diesem Streckenwärterdienst dadurch erreicht, daß durch den Wegfall des Nachtdienstes die Gesundheit des Wärters geschont wird, und die Wärter länger als bisher kräftig genug für den Dienst bleiben. Auch wird dadurch, daß dem Wärter die Beurteilung der auf der Strecke vorzunehmenden Arbeiten übertragen wird, das Selbstgefühl des Wärters gehoben und ihm eine geistige Anregung gegeben, mit der das Bestreben des Wärters, die Strecke in tadellos sicherem Zustande und gutem Aussehen zu erhalten, sich dauernd erhält. Der Streckendienst erscheint zugleich bei der getroffenen Regelung nicht zu schwer für weibliche Kräfte und es liegen im Allgemeinen gegen seine Übertragung an solche keine Bedenken vor. P.

Die Entschädigung der englischen Eisenbahnen für ihre Kriegsleistungen.

Die Übernahme der englischen Eisenbahnen in Staatsbetrieb ist in dieser Zeitung wiederholt erörtert worden, (s. den Leitaufsatz in Nr. 74 d. Ztg. vom 20. September 1916), sie erfolgte auf Grund des Cardwell-Gesetzes vom Jahre 1871, das inbezug auf die Entschädigung der Eisenbahngesellschaften die Bestimmung enthält, daß den Eigentümern der vom Staate übernommenen Eisenbahnen volle Entschädigung für jeden dadurch verursachten Schaden oder Verlust zu gewähren ist; die Höhe dieser Entschädigung ist zwischen Staat und Eisenbahngesellschaft zu vereinbaren. Auf Grund dieser Gesetzbestimmung wurde im September 1914 festgesetzt, daß als Entschädigung der Betrag zu zahlen sei, um welchen die gesamten Reineinnahmen (aggregate net receipts) der Eisenbahngesellschaften während der Dauer des Staatsbetriebes hinter den gesamten Reineinnahmen der entsprechenden Zeit des Jahres 1913 zurückbleiben würden, mit der Einschränkung jedoch, daß da, wo die Reineinnahmen der ersten Hälfte des Jahres 1914 hinter denen der ersten Hälfte des Jahres 1913 zurückblieben, die zu zahlende Entschädigung in demselben Verhältnis herabgesetzt werden solle. Im März 1915 wurde diese Vereinbarung dahin abgeändert, daß diese Herabsetzung vom 1 Januar 1915 wieder aufhören solle, daß aber 25 % der Kriegszulage, die den Angestellten der Eisenbahngesellschaften zugebilligt worden ist, von den Gesellschaften und nicht von der Regierung zu tragen wären. Wie die Reineinnahmen berechnet werden müssen, darüber enthält unsere Quelle keine Angaben, doch ist wohl anzunehmen, daß hierfür dieselben Gepflogenheiten maßgebend sein sollten, nach denen die Gewinne der Eisenbahnen im Frieden berechnet wurden.

Im März d. J. hat die englische Regierung ein Weißbuch veröffentlicht, das die außerordentlichen Verwilligungen des Parlaments für Maßnahmen zur Sicherung des Landes aus Anlaß des Krieges aufzählt. Danach sind dem Eisenbahnbetriebsausschuß (Railway Executive Committee), der den Eisenbahnbetrieb von staatswegen leitet, bis zum 31. März 1915 monatliche Vorschüsse im Gesamtbetrag von 6 851 957 £ zur Verteilung an die Eisenbahngesellschaften für die Durchführung der kriegerischen Unternehmungen zur Verfügung gestellt worden; die Regierung hatte sich bei Bemessung dieses Betrags die Überprüfung der Berechnungen der Eisenbahngesellschaften durch einen von ihr zu berufenden Rechnungsbeamten vorbehalten. Ein Bericht der obersten Rechnungsbehörde, des Comptroller and Auditor-General, vom Februar 1916, enthält die Bemerkung, daß der Bericht dieses Rechnungsbeamten noch nicht vorliege; es seien bei seiner Bearbeitung einige Schwierigkeiten entstanden, wegen deren er sich mit der Eisenbahnabteilung des Handelsministeriums in Verbindung gesetzt habe.

Der genannte Betrag von 6 851 957 £ ist demnach noch nicht die endgültige Entschädigung der Eisenbahngesellschaften für den Zeitraum von Kriegsausbruch bis zum 31. März 1915, anscheinend aber auch nicht eine Abschlagzahlung, sondern eine Zahlung auf Grund einer vorläufigen Feststellung der Betriebsergebnisse gewesen, die durch eine endgültige Berechnung noch Änderungen erleiden kann. Für die Entschädigung kommen nur die Einnahmen und Ausgaben der Eisenbahnen in bezug auf den eigentlichen Eisenbahnbetrieb, in bezug auf den Betrieb von Omnibussen, Dampfern, Kanälen, Häfen und Werften, Gasthäusern und Bahnhofswirtschaften in Frage, während die allgemeinen (miscellaneous) Einnahmen und Ausgaben den Gesellschaften zu gute kommen und von ihnen getragen werden müssen.

Im Zusammenhang hiermit sei der Betrag von 20 000 £ erwähnt, der der Verwaltung des Hafens von Dover zunächst vorschußweise als Entschädigung für die Schließung dieses Hafens durch die Admiralität in Form eines Darlehens gewährt worden ist; nachträglich ist ein Teilbetrag von 4 000 £ der Hafenverwaltung zu Eigentum überwiesen worden und zwar als Entschädigung für den Zeitraum bis 31. März 1915 während die endgültige Regelung der Frage, wie die überschießenden 16 000 £ zu verrechnen sein werden, der Zukunft vorbehalten worden ist. Wernekke.

Neuerungen auf dem Gebiete des schmalspurigen Eisenbahnwesens.

Unter diesem Stichwort berichtet Oberingenieur F. Zezula seit dem Jahre 1911 alljährlich in der „Zeitschrift für Kleinbahnen" über die in der Zwischenzeit im Bau von schmalspurigen Fahrzeugen erzielten Fortschritte. Dem im Augustheft des Jahrgangs 1916 der genannten Zeitschrift veröffentlichten Aufsatze entnehmen wir folgende Einzelheiten über einige der darin beschriebenen Neuerungen.

Von der Berninabahn ist bei der A.-G. Brown, Boveri & Cie. in Baden (Schweiz) eine sechsachsige elektrische Güterzuglokomotive für 1 m Spurweite in Bestellung gegeben worden, die im Winter auch Schnee- und Materialzüge über die Rampen von 70‰ führen soll. — Auf den Schmalspurlinien der schwedischen Staatsbahnen (1,067 m) sind zwei neue Lokomotivarten in Betrieb gekommen, die für eine Höchstgeschwindigkeit von 60 km/St. gebaut sind. Das ist insofern bemerkenswert, als auf den mitteleuropäischen Schmalspurbahnen bisher über eine Stundengeschwindigkeit von 45 km nicht hinausgegangen ist. — In der Lokomotivfabrik von Jung in Jungenthal bei Kirchen (Sieg) wurden Tenderlokomotiven mit 3 gekuppelten Achsen für Meterspur gebaut, die bei einem Radstand von 4100 mm noch Bogen von 80 m Halbmesser durchlaufen und eine größte Fahrgeschwindigkeit von 40 km/St. besitzen. — Da bei Baubetrieben mit großer Erdbewegung fast ausschließlich die schmale Spurweite Verwendung findet, wird der Ausbildung der schmalspurigen Baulokomotiven immer größere Sorgfalt gewidmet. Die von der Hanomag erbauten zweiachsigen

Lokomotiven dieser Art für 60 cm Spurweite mit 2360 kg größter Zugkraft befahren noch Krümmungen von 18 m Halbmesser, diejenigen für 90 cm Spurweite mit 6300 kg größter Zugkraft solche von 45 m Halbmesser. Die ersteren befördern auf einer mit 20 ‰ ansteigenden geraden Strecke eine angehängte Last von 56 t, die setzteren eine solche von 159 t mit 10 km Stundengeschwindigkeit.

Seit Fertigstellung der 671 km langen Otavibahn und der 382 Kilometer langen Eisenbahn Swakopmund-Windhuk, die beide für 60 cm Spurweite erbaut sind,*) werden auch für diese geringe Spurweite im Bau von Personenwagen alle Bequemlichkeiten angestrebt, die für so lange Eisenbahnfahrten wünschenswert sind. Für die letztgenannte Bahn haben die Linke-Hofmann-Werke in Breslau Personenwagen gebaut, von denen eine Art als Schlaf- und Speisewagen, eine andere nur als Schlafwagen Verwendung findet. Der Speisewagen besteht aus einem Abteil mit Langsitzen, einer Küche mit Kochherd, Schrank mit aufklappbarer Tischplatte und Spültisch, einem kleinen Gepäckraum, einem Abteil mit Tisch, gepolsterten Sitzen und aufklappbaren Teilen dazu, die in dem 550 mm breiten Seitengang angebracht sind und als Schlaflager dienen können, ferner aus Abort und Wascheinrichtung im Vorraum nebst zwei Wasserbehältern von zusammen 280 l Inhalt. Die zweite Wagenart hat im Innern Langsitze, die im aufgeklappten Zustande vier Schlaflager von je 2000 mm Länge und 595 mm Breite bilden. Sehr beachtenswert ist die Raumausnutzung besonders bei dem Schlaf- und Speisewagen, der bei 11 000 mm Untergestellänge und 2000 mm Kastenbreite trotz der Vielseitigkeit der Abteile außer den Plätzen im Speise- und Schlafraum noch 20 Sitzplätze faßt. Der Wagen hat Oberlichtaufbau und Sonnendach, außen vor dem oberen Teil der Seitenfenster feste Holzläden sowie auf jeder Plattform zwei feste Ecksitze.

Mit der schnellen Zunahme des Güterverkehrs ist auch die Zahl der schmalspurigen Güterwagenarten bedeutend gestiegen, wobei das Ladegewicht wie auf den vollspurigen Bahnen erhöht und Bodenfläche und Laderaum entsprechend vergrößert worden sind. Von den Linke-Hofmann-Werken ist ein bedeckter Güterwagen für 60 cm Spurweite erbaut worden, der auch für die Personenbeförderung eingerichtet aufklappbare, 450 mm breite Sitzbänke für 26 Personen enthält. In jeder Seitenwand sind 2 Schiebetüren mit je einem Fenster und außerdem 3 Fenster vorhanden, die bei Verladung von Gütern innen durch Blechkappen verdeckt werden. Der vierachsige Wagen mit Drehgestell durchläuft Bogen von 30 m Halbmesser. Die Wagenfabrik der Königs- und Laurahütte hat beim Bau 60 cmspuriger Güterwagen Ladeflächen von 12,29 bis 14,68 qm und Laderäume von 22,87 bis 27,80 cbm erzielt, somit den Fassungsraum vollspuriger 10-t-Wagen mit ihren um 50 % größeren Kastenbreiten erreicht. Von den Linke-Hofmann-Werken ist ein zweiachsiger offener Güterwagen für 75 cm Spurweite mit Bodenklappen als Sebstentlader erbaut worden, der für die Rübenbeförderung bestimmt die Entladung nach einer beliebigen Gleisseite gestattet. Für die Oberschlesische Schmalspurbahn (78,5 cm Spurweite) hat die Königs- und Laurahütte zweiachsige Selbstentlader mit freien Lenkachsen, 6,5 cbm Fassungsraum und 8000 kg Ladegewicht geliefert; sie dienen auch zur Beförderung von Stückgütern, deren Ein- und Ausladen sowohl über die Bordwände als auch durch die in jeder Seitenwand befindlichen zwei Klappenöffnungen von 1000 × 550 mm Querschnitt erfolgen kann. Bei beiden Bauarten ist der Wagenkasten aus Eisen. Die von den Wagenfabriken Talbot & Cie. in Aachen und Eschweiler Aue gebauten Selbstentlader sind aus Eisen hergestellte Wagen, deren Kasten im Gegensatz zu den Kippwagen mit dem Untergestell fest und unbeweglich verbunden sind. Je nach der Bauart der Wagen erfolgt die Entladung wahlweise nach einer beliebigen Seite oder gleichzeitig nach beiden Gleisseiten oder auch zwischen die Schienen bzw. nur stets gleichzeitig nach beiden Seiten oder nur zwischen die Schienen. Die Talbotwagen werden für eine Tragkraft bis zu 60 t und beliebige Spurweite für Schüttgüter aller Art gebaut. Die genannte Firma stellt auch sogenannte „Flachboden-Schnellentlader“ her, deren Einrichtung sich den verschiedenen offenen Güterwagenarten aller Spurweiten unschwer anpassen läßt. Auf die technischen Einzelheiten ist hier nicht einzugehen.

Durch den Beitritt der schmalspurigen Eisenbahnen zur deutschen Güterwagengemeinschaft hat der Rollbockbetrieb eine neue Bedeutung erlangt, die seitdem weitere Verwaltungen zur Einführung desselben veranlaßt hat. Als ein Beispiel dafür, welchen Aufschwung der Übergang vollspuriger Güterwagen auf Schmalspurbahnen genommen hat, führt der Verfasser an, daß auf der schmalspurigen Linie Nagold—Altensteig der württembergischen Staatsbahnen 41 % der gesamten Wagenbewegung auf Verbandsgüterwagen entfallen. Bei den von den Linke-Hofmann-Werken gelieferten Rollböcken ist es möglich, den Vollbahnwagen auch bei abgenutzten Radreifen und bei zulässig niedrigstem Pufferstand von 940 mm aufzuschemeln, ohne daß irgendwelche bis auf 150 mm über Schienenoberkante herabhängenden Teile an den Rollbock anstoßen.

*) Allerdings ist die Strecke Karibib-Windhuk inzwischen in Kapspur umgebaut.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Heranziehung der Wasserstraßen zur Bewältigung des Massengüterverkehrs.** Ein Erlaß des preußischen Eisenbahnministers vom 4. d. M. besagt folgendes: Die ungünstigen Wagengestellungsverhältnisse machen es nötig, die Eisenbahnen durch möglichste Ausnutzung der Wasserstraßen im Massengüterverkehr zu entlasten. Bei den Interessenten ist die Benutzung des Wasserweges der jetzt hohen Wasserfrachten und der langen Fahrzeit wegen zurzeit wenig beliebt. Ich ermächtige die Königlichen Eisenbahndirektionen, in Verkehrsbeziehungen, die den Versendern neben der Eisenbahn auch den Wasserweg offen lassen, die Wagengestellung in geeigneten Fällen zu versagen oder den Verkehr ganz einzustellen, um die Massengüter auf den Wasserweg zu drängen, sofern nicht wichtige Interessen hierdurch geschädigt werden.

— **Zur Einschränkung des Personenzugverkehrs.** Die Königliche Eisenbahndirektion Hannover schreibt: „Infolge der zum Teil schon eingeführten, zum Teil zum 15. d. M. bevorstehenden Änderungen des Personenzugfahrplans sind bei den Königlichen Eisenbahndirektionen eine große Anzahl von Schreiben eingegangen, die zwar die Notwendigkeit der Einschränkung des Zugverkehrs anerkennen, aber dennoch Wünsche auf Beibehaltung bestimmter Verbindungen vorbringen. Alle diese Wünsche werden eingehend geprüft. Sie lassen sich leider nur in wenigen Fällen erfüllen. Die umgehende Beantwortung aller Schreiben ist unmöglich. Die Antragsteller werden sich daher mit der Verzögerung der Antwort abfinden müssen.“

— **Zum Wagenmangel.** Der „Berl. Akt.“ schreibt: „Bei dem gegenwärtigen starken Wagenmangel sieht sich die Eisenbahnverwaltung genötigt, im Interesse des Wirtschaftslebens mit allen ihr zur Verfügung stehenden Mitteln auf eine schleunige Entladung der Güterwagen durch die Empfänger hinzuwirken. Vor einiger Zeit brachten wir bereits eine Aufforderung an alle Verkehrstreibenden, die Eisenbahnverwaltung in ihrem Bestreben nach Möglichkeit zu unterstützen. Noch immer kann man aber an vielen Stellen beobachten, daß die Wagen nicht in der vorgeschriebenen Zeit entladen werden. Wie wir hören, beabsichtigt die Eisenbahnverwaltung, um einen fühlbaren Anreiz zu schneller Wagenentladung zu geben, bis zur Behebung des Wagenmangels alle Anträge auf Erstattung von Wagenstandgeld abzulehnen.“

— **Elektrische Hoch- und Untergrundbahnen in Berlin.** Die Gesellschaft teilt der Presse folgendes mit: Die Veröffentlichung unserer Betriebseinnahmen im Monat Oktober hat an verschiedenen Stellen die Ansicht hervorgerufen, als ob die Entwickelung der Einnahmen sich sehr günstig gestaltet hätte. Dies trifft aber nur zu, wenn man sie mit den stark zurückgegangenen Einnahmen des Kriegsjahres 1915 in Vergleich stellt. Die nachstehenden Tabellen ergeben, daß die Einnahmen gegen die Friedenszeit leider immer noch sehr erheblich zurückbleiben.

Es sollen zunächst die Einnahmeziffern für die sieben Friedensmonate des Jahres 1914 in Vergleich mit den ersten sieben Monaten der folgenden Jahre gezogen werden:

	1916 ℳ	1915 ℳ	1914 ℳ
Januar	918 823	764 344	1 121 886
Februar	868 093	748 455	1 002 166
März	918 053	877 007	1 110 343
April	847 568	791 259	1 008 402
Mai	809 138	718 360	962 201
Juni	753 358	621 493	847 107
Juli	712 712	595 039	714 545
	5 827 745	5 115 957	6 766 650

Hiernach ergibt sich als Unterschied für genannten Zeitabschnitt im Jahre 1916 eine Mindereinnahme von 938 905 ℳ gegen 1914. Um für die Gesamtzeit bis 31. Oktober die gleiche Untersuchung anstellen zu können, sind für die Monate August, September, Oktober 1914 diejenigen Zahlen einzusetzen, die sich

nach den statistisch feststehenden Monatsverhältnissen ergeben hätten, wenn der Krieg nicht eingetreten wäre.

	1916	1915	1914
	ℳ	ℳ	ℳ
August	700 765	631 649	(790 000)
September	808 545	700 670	(920 000)
Oktober	942 585	812 032	(1 060 000)
Einnahmen vom 1. Januar bis 31. Oktober	8 279 640	7 260 308	(9 536 650)

Nach vorstehender Zusammenstellung bleiben also die Einnahmen der ersten zehn Monate des Jahres 1916 um rund 1 257 000 ℳ gegen die normale Einnahme des gleichen Zeitraums im Jahre 1914 zurück. Um ein Urteil über das Erträgnis zu gewinnen, genügt aber die alleinige Betrachtung der Einnahen nicht. Es muß vielmehr noch berücksichtigt werden, daß sehr erhebliche Unterstützungen an die Familien der zum Kriegsdienst einberufenen Angestellten und Arbeiter zu leisten sind, vor allem aber, daß die Ausgaben für Löhne und Materialien, wie bekannt, eine sehr wesentliche Steigerung erfahren haben. Die Ersparnisse der Betriebskosten, die dadurch entstehen, daß unter den heutigen Verhältnissen die Wagen stärker ausgenutzt werden müssen als in der Friedenszeit, können diese bedeutenden und noch andauernd steigenden Mehrausgaben bei weitem nicht ausgleichen.

— **Eisenbahnunglück bei Rahnsdorf.** Über den schweren Unfall, bei welchem am Sonnabend, den 11. d. M. vormittags zwischen Rahnsdorf und Wilhelmshagen an der Eisenbahnstrecke Berlin-Frankfurt (Oder) 19 Streckenarbeiterinnen durch den dahinbrausenden Balkanzug überfahren wurden und das Leben verloren, sind unsere Leser durch die Tageszeitungen unterrichtet. Über den traurigen Vorgang teilte die Königl. Eisenbahndirektion am 12. d. M. folgendes mit:

„Vorbehaltlich der Ergebnisse der gerichtlichen Untersuchung ist durch die Eisenbahnbehörden über die Ursache und die Begleitumstände des Rahnsdorfer Eisenbahnunfalles folgendes ermittelt worden:

Am gestrigen Tage war ein Arbeitertrupp des Unternehmers Kleinert zwischen den Stationen Rahnsdorf und Wilhelmshagen damit beschäftigt, Schrauben und anderes Kleineisenzeug von früher ausgebauten Gleisschwellen zu entfernen. Der Trupp zählte 6 Männer und 26 Frauen, fast ausschließlich aus der Provinz Schlesien stammend, und letztere unverheiratet. Sämtliche Arbeiter, auch die weiblichen, waren mit Arbeiten an Bahngleisen und mit den örtlichen Verhältnissen durchaus vertraut und über die bestehenden Unfallverhütungsvorschriften unterrichtet. Sie waren auch noch am Unfallstage selbst verwarnt worden, sich bei Annäherung von Zügen in den Gleisen aufzuhalten. Zur Sicherung der Arbeiter war in jeder Richtung ein Arbeiter als Sicherheitsposten aufgestellt, der die Aufgabe hatte, das Herannahen eines Zuges mit einem Signalhorn den im oder in der Nähe eines Gleises arbeitenden Personen anzukündigen und diese hierdurch zum Verlassen der Gleise aufzufordern.

Zur Zeit des Unfalles stand der Posten, der in der Richtung nach Erkner zu decken hatte, etwa 250 Meter von der Arbeitsgruppe entfernt, der für die Richtung Berlin bestimmte Posten hatte Aufstellung in der Mitte der Arbeiter genommen, um durch Zuruf leichter eingreifen zu können für den Fall, daß sein Hornsignal nicht beachtet würde. Beide Posten waren mit verlässigen, im Sicherheitsdienst erfahrenen Leuten besetzt. Gegen 8 Uhr 50 Minuten vormittags nahte von Erkner aus ein Militärzug der Arbeitsstelle, die auf das Hornsignal des Postens hin von den Arbeitern verlassen wurde. Diese überschritten das Ferngleis Erkner-Berlin, blieben dann zum Teil zwischen den Schienen des Ferngleises Berlin-Erkner stehen, während andere sich vorschriftsmäßig außerhalb dieses Gleises aufstellten.

Mittlerweile hatte der in der Richtung Berlin aufgestellte Posten, der über die fahrplanmäßige zu erwartende Durchfahrt des Balkanzuges unterrichtet war, dessen Annäherung bemerkt. Er will darauf, wie auch einzelne Zeugen bestätigen, das vorgeschriebene Hornsignal gegeben haben. Ob dies tatsächlich und rechtzeitig geschehen, muß durch gerichtliche Untersuchung festgestellt werden. Ist das Signal rechtzeitig gegeben worden, so muß es von den Arbeiterinnen überhört und nicht beachtet worden sein, was dann darauf zurückzuführen ist, daß die Arbeiterinnen ihre ganze Aufmerksamkeit dem Zuge zuwendeten, indem sie die Insassen desselben durch Zurufe und Winken begrüßten, während die männlichen Arbeiter sich nicht abhalten ließen, den vorgeschriebenen Platz außerhalb der Gleise einzunehmen. Es gewinnt auch den Anschein, daß einige Arbeiterinnen, die bereits außerhalb des Gleise standen, wieder in dasselbe zurückgetreten sind, um sich dem Militärzuge mehr zu nähern. Der in Mitte der Arbeiterinnen stehende Sicherheitsposten sowie der die Arbeit beaufsichtigende Schachtmeister des Unternehmers bemühten sich jetzt durch Zurufe und Winken die Arbeiterinnen zum schleunigen Verlassen des Gleises zu bewegen, doch waren diese Bemühungen erfolglos, weil der Balkanzug mittlerweile die Unfallstelle erreicht hatte."

Soweit die amtliche Mitteilung. Wir vermeiden es, schon jetzt über die Lehren aus dem Unglück ein Urteil zu fällen, da immerhin noch einige Punkte unaufgeklärt sind. Wir wollen unsern Lesern aber die Äußerungen über den tatsächlichen Vorgang nicht vorenthalten, die der „B. Z. am Mittag" vom 12. d. M. von „zuständiger Seite", jedenfalls von einem Sachkundigen, gegeben werden. Dieser schreibt:

„Der Nebel war gestern früh so dicht, daß jede Fernsicht auf weite Strecken unmöglich war. Der Hupenwärter, der die Strecke nach Erkner zu sicherte, war 250 Meter von dem Standorte der Streckenarbeiter entfernt, hat also die Arbeitsgruppe vermutlich gar nicht sehen können. Er hat aber seiner Pflicht genügt und rechtzeitig das Nahen des Zuges von Erkner her angekündigt. Dazu war er nur dadurch in der Lage, daß er weit früher des Zuges ansichtig wurde als die Arbeiter. Seinem Kollegen, der die Strecke nach Berlin zu sichern sollte, war es jedoch nicht möglich, den Balkanzug früher zu sehen, als ihn die Arbeiter selbst wahrnahmen, da er nicht, wie die Vorschrift lautet, eine Strecke voraus, gewissermaßen zwischen dem Zuge und dem Arbeitsorte, stand, sondern inmitten der Arbeitergruppe. Die Vorschrift lautet, daß der Hupenwärter sich so aufstellt, daß der Zug erst an ihm vorüberfahren müßte, ehe er den Standort der zu sichernden Arbeitsgruppe erreichen kann. Nimmt man an, daß die 23 überfahrenen Arbeiterinnen in einem Abstand von etwa einem Meter zueinander standen, so ergibt sich ein Raum von höchstens 30 Metern, auf dem die Frauen verteilt waren. Der Balkanzug fuhr mit einer Geschwindigkeit von 70—75 Kilometer in der Stunde, das sind in der Minute mindestens 1200 Meter und in der Sekunde 20 Meter. Er hat demnach den 30 Meter langen Raum, auf dem die Arbeiterinnen standen, in etwa 1½ Sekunden durchflogen. Daß bei dem mit solcher Geschwindigkeit heranschießenden Zuge auch ein geistesgegenwärtiger Seitensprung keine Rettung zu bringen vermag, ist einleuchtend, ganz abgesehen davon, daß der Nebel durch den Rauch der Maschine des Erknerzuges verdickt wurde, und außerdem erfahrungsgemäß dichter Nebel auch leicht Gehörtäuschungen hervorruft." . . .

Die anfänglich verbreitete Nachricht, der Balkanzug habe das Unglück, das er anrichtete, nicht gesehen und sei, ohne zu halten, in voller Fahrt weitergefahren, trifft nicht zu. Der Führer hat im letzten Augenblick das Unglück kommen sehen, ohne es verhindern zu können. Er hat sofort gebremst und den Zug etwa 100 Meter hinter der Unglücksstelle zum Stehen gebracht. Maschine und Wagen wurden dann sofort auf der Strecke gereinigt, und erst hierauf setzte der Zug seine Fahrt nach Breslau fort. Die Staatsanwaltschaft hat die Leichen der getöteten Mädchen zur Beerdigung bereits freigegeben. Die gemeinsame Beerdigung wird auf dem Gemeindefriedhof in Rahnsdorf voraussichtlich am Donnerstag stattfinden.

— **Änderung der Satzung der Arbeiterpensionskasse der bayerischen Verkehrsanstalten.** Im Hinblick auf das Reichs-Gesetz über Renten in der Invalidenversicherung vom 12. Juni 1916 (RGBl. S. 525) hat die Ausschußversammlung der Arbeiterpensionskasse der Verkehrsanstalten verschiedene Änderungen ihrer Satzung vom 1. Januar 1912, soweit sie die Abteilung A der Kasse betrifft, beschlossen, um den Vorschriften dieses Reichsgesetzes zu genügen. Auf Grund dieser Satzungsänderung hat der Bundesrat mit Beschluß vom 2. November 1916 die Kasse ab 1. Oktober 1916 weiter als Sonderanstalt im Sinne der §§ 1360—1380 der Reichsversicherungsordnung zugelassen. Neben diesen die Abteilung A betreffenden Änderungen sind aber auch solche vorgenommen worden, die die Abteilung B berühren. Von diesen letzteren Änderungen ist die wichtigste die vom 1. Januar 1917 ab eintretende Anfügung von zwei neuen Lohnklassen, nämlich der Lohnklasse VIII für einen Jahresarbeitsverdienst von mehr als 1600 ℳ bis 1750 ℳ mit einem rechnungsmäßigen Lohneinkommen von 1750 ℳ und der Lohnklasse IX für einen Jahresarbeitsverdienst von mehr als 1750 ℳ mit einem rechnungsmäßigen Lohneinkommen von 1900 ℳ. Der von dem Mitgliede aus eigenen Mitteln zu leistende Wochenbeitrag wurde dabei in der neuen Lohnklasse VIII auf 60 ₰ für männliche und 30 ₰ für weibliche Mitglieder, und in der Lohnklasse IX auf 70 ₰ bzw. 35 ₰ festgesetzt. Die niedrigste Rente beträgt in den ersten 10 Mitgliedschaftsjahren in der Lohnklasse VIII 350 ℳ 40 ₰, in der Lohnklasse IX 380 ℳ 40 ₰, die höchste nach 40 Mitgliedschaftsjahren in der Lohnklasse VIII 876 ℳ, in der Lohnklasse IX 950 ℳ 40 ₰. Durch diesen weiteren Ausbau der Lohnklassen steht die Abteilung B der Arbeiterpensionskasse der Verkehrsanstalten hinsichtlich ihrer Leistungen wieder mit in erster Reihe unter den Arbeiterpensionskassen der Deutschen Eisenbahnverwaltungen.

— **Beschränkungen in der Annahme von Stückgütern.** Infolge der gegenwärtig überaus starken Inanspruchnahme des Wagenparks für die Lebensmittelversorgung und die Zwecke der Heeresverwaltung sieht sich die sächsische Staatseisenbahnverwaltung gezwungen, bis zum 18. November eine Anzahl von

Gütern von der Beförderung als Stückgut auszuschließen. Näheres über die Güterarten, die von der Maßnahme betroffen werden, enthalten die bei den sächsischen Güterabfertigungen angebrachten Anschläge.

— **Bestätigung von Schecks durch die Reichsbank.** Nach einer durch Bekanntmachung des deutschen Reichskanzlers vom 31. August d. J. veröffentlichten Verordnung des Bundesrats (Reichs-Gesetzbl. S. 985) wird die Reichsbank dadurch, daß sie einen auf sie gezogenen Scheck mit einem Bestätigungsvermerk versieht, dem Inhaber des Schecks zur Einlösung verpflichtet und auch dem Aussteller und Indossenten gegenüber für die Einlösung haftbar. Diese Verpflichtung aus der Bestätigung erlischt, wenn der Scheck nicht innerhalb der in § 11 des Scheckgesetzes vom 11. März 1908 vorgeschriebenen Frist zur Zahlung vorgelegt wird. Der Anspruch aus der Bestätigung verjährt in zwei Jahren vom Ablauf der Vorlegungsfrist an. Einen Scheck mit Bestätigungsvermerk zu versehen, ist die Reichsbank nur nach vorheriger Deckung befugt.

Im Anschluß an diese Verordnung gibt der preußische Eisenbahnminister mit Erlaß vom 17. Oktober d. J. (EV. Bl. Nr 23 vom 2. d. M.) bekannt, daß die mit einem solchen Verpflichtungsvermerk von den Reichsbankanstalten versehenen Schecks, da sie jedem Erwerber die Gewißheit ihrer Einlösung bei Vorlegung innerhalb der gesetzmäßigen Frist durch die Reichsbank geben, innerhalb dieser Frist ebenso wie gesetzliche Zahlmittel in Zahlung genommen werden können. Sie sind demnach von den Eisenbahnkassen an Zahlungsstatt anzunehmen; bei ihrer Hingabe ist bereits die zu tilgende Forderung als bezahlt anzusehen, die Einnahme wie jede Bareinnahme endgültig zu verbuchen und über den Empfang abweichend von der Bestimmung unter Nr. 28 der Vorschriften für den Giro- und Scheckverkehr (Anhang zur Haupt- und Stationskassenordnung, Finanzordnung VIII und IX) ordnungsmäßig zu quittieren. Für die fristzeitige Vorlage derartiger Scheks bei der Reichsbank sind die annehmenden Kassenbeamten verantwortlich, daher sind Schecks, deren rechtzeitige Vorlage bei der Reichsbank den Kassen voraussichtlich nicht mehr möglich ist, von diesen nicht anzunehmen. Diese Verwaltungsmaßnahme ist als ein weiterer Schritt auf dem Wege zur möglichsten Einschränkung des Bargeldverkehrs zu begrüßen.

— **Erfolge der Kleingartenbautätigkeit von Eisenbahnbediensteten.** An einer Kriegsgemüseschau in Frankfurt (Main) anfangs September d. J. hatte sich neben Berufsgärtnereien und Kleingartenbauvereinen auch der dortige Allgemeine Staatseisenbahnverein mit seinen Sonderabteilungen „Kleingartenbauverein Südwest“ und „Eisenbahn-Gartenbauverein“ beteiligt und durch anerkennenswerte Leistungen diesem Unternehmen, wie die „Eisenbahn“ berichtet eine treffliche Durchführung gesichert. In der Ausstellung waren nach dieser Quelle alle Arten von Gemüsen, daneben auch Melonen-Kürbisse in schöner Form und ansehnlicher Größe (bis zu 68 Pfund) vertreten. Selbstgezogener Same der wichtigsten Gartengewächse, hübsch und lebendig gruppierte Zusammenstellungen von eingekochten und gedörrten Früchten und Gemüsen boten ein Bild des Fleißes der Eisenbahner auf dem Gebiete des Kleingartenbaues. Ihre Leistungen fanden den ungeteilten Beifall aller Besucher und das besondere Lob der Ausstellungsleitung.

— **Vom rheinisch-westfälischen Eisenmarkt** schreibt die „Köln. Ztg.“: Die Spannung der Marktlage und die Bemühungen der Werke um weitere Steigerung der Erzeugung halten in unverminderter Stärke an. Dabei zeigt sich immer mehr, daß die Hauptaufgabe, diesen Bemühungen zum Ziele zu verhelfen, jetzt der Eisenbahnverwaltung zufällt. Wenn sie dafür sorgt, daß die Eisensteingruben ihre Förderung regelmäßig versenden und daß die Hochofenwerke ausreichender Versorgung mit Koks sicher sein können, wird es auch den Werken möglich sein, die Roheisenerzeugung und die Stahlherstellung nicht nur auf der bisherigen Höhe zu halten, sondern womöglich noch weiter zu steigern. Es ist daher zu hoffen, daß es der Eisenbahnverwaltung baldigst gelingt, der Schwierigkeiten Herr zu werden, die durch die alljährlich um diese Zeit auflebenden Anforderungen bedingt sind. Einstweilen ist die Beschäftigung der Werke wie bisher auf der ganzen Linie sehr stark, so daß alles geleistet wird, was im Rahmen der verfügbaren Arbeitskräfte überhaupt geleistet werden kann. Aufträge liegen dabei bis in die Mitte des nächsten Jahres hinein vor, und die Nachfrage der Verbraucher ist anhaltend ganz außerordentlich dringend. Eine besondere Steigerung hat der Bedarf auf der ganzen Linie noch dadurch erfahren, daß die erhöhten Anforderungen für Heereszwecke die Industrie veranlaßt haben, Erweiterungen ihrer Anlagen und Neubauten erheblichen Umfangs vorzunehmen. Das führt wiederum zu einer vermehrten Nachfrage nach Eisenerzeugnissen aller Art. Unter diesen Umständen sind selbstverständlich auch die Preise sehr fest, da die Verbraucher geneigt sind, jeden Preis zu bewilligen, sofern sie nur Ware erhalten. Letztere ist allerdings knapp, da in erster Linie der Heeresbedarf zu befriedigen ist. Die Werke sind daher froh, wenn sie neue Anforderungen ablehnen können. Im allgemeinen haben sie an den bisherigen Preisen festgehalten, so daß wenigstens bis zum Jahresende noch zu den alten Sätzen verkauft wird. Darüber hinaus hält man mit neuen Abschlüssen zurück, da man zunächst abwarten will, ob und inwieweit die Kohlen- und Kokspreise erhöht werden. Auch für Siegerländer Erze rechnet man mit einer Erhöhung. Am Erzmarkt klagen die Siegerländer Gruben über starke Versandstörungen, unter deren Einwirkung hier und da die geförderten Erze haben gestürzt werden müssen. Infolgedessen ist der Versand in der letzten Zeit kleiner gewesen als die Förderung, obwohl auch diese etwas zurückgegangen ist. Voraussichtlich dürfte dieser Zustand auch für die nächste Zeit anhalten. Auch die Bewilligung eines Preiszuschlags auf die Tonne Mehrförderung auf die bisherigen Sätze hat keine Steigerung der Förderung zur Folge gehabt. An Eisenbahnzeug fordert die Eisenbahnverwaltung alles das an, was sie als ihren „Mindestbedarf“ bezeichnet und worauf sie unter allen Umständen besteht. Die hierbei in Frage kommenden Mengen sind den Werken jetzt aufgegeben worden und sie werden, obwohl es sich um „Mindestbedarf“ handelt, doch alle Kräfte anzustrengen haben, um den Anforderungen einigermaßen nachkommen zu können. Ins Ausland ist schon seit geraumer Zeit nichts mehr gegangen, indes ist auch hier zu erwarten, daß demnächst gewisse Anforderungen des neutralen Auslands befriedigt werden müssen. In Gruben- und Feldbahnschienen herrscht gleichfalls sehr großer Bedarf, in erster Linie kommen auch hierbei die Anforderungen des Heeres in Frage. Aber auch die Kohlenzechen, der Erzbergbau und neuerdings der Kalibergbau sind mit beträchtlichen Anfragen am Markt. Infolge der vielen jetzt im Gange befindlichen Neubauten sind auch Kranenschienen für Fabrikanlagen lebhaft gefragt. Der Bedarf an Rillenschienen ist demgegenüber geringer. Die Preise sind seit dem letzten Bericht für die verschiedenen Sorten um durchweg 10 ℳ für die Tonne erhöht worden und stehen jetzt auf 182 ℳ bis 193 ℳ für schwere Schienen, auf 182 bis 190 ℳ für Gruben- und Feldbahnschienen. 185 bis 195 ℳ für Kleinbahnschienen und 192 bis 200 ℳ für Rillenschienen. Die Wagenfabriken haben sehr reichliche Aufträge vorliegen, können indes aus den durch die Kriegslage bedingten Gründen ihnen auch nur mit Mühe nachkommen. Sie werden neuerdings auch zur Ausbesserung alter Wagen in erheblichem Umfang herangezogen. Infolge ihrer starken Beschäftigung haben auch die Beschlagteilfabriken gut zu tun.

— **Staatsminister v. Seidlein**, der Leiter des Kgl. bayerischen Staatsministeriums für Verkehrsangelegenheiten, begeht am 16. d. M. seinen 60. Geburtstag. Aus diesem Anlaß werden wir an der Spitze der nächsten Nummer eine eingehendere Darstellung der Person und bisherigen Tätigkeit des Herrn Ministers bringen, die in der heutigen Nummer nicht mehr zum Abdruck gelangen konnte.

Österreich.

— **Ministerwechsel.** Mit dem Kaiserlichen Handschreiben vom 31. Oktober wurde die Enthebung der Minister des Kabinetts Stürgkh und die Ernennung der Mitglieder des neuen Kabinetts Koerber vollzogen.

Das Handschreiben an den bisherigen Eisenbahnminister lautet: „Lieber Dr. Freiherr von Forster! Indem Ich Sie, Ihrem Ansuchen stattgebend, unter Vorbehalt Ihrer Wiederverwendung im Dienst in Gnaden von der Stelle Meines Eisenbahnministers enthebe, spreche Ich Ihnen für Ihre unermüdliche, auch unter den gegenwärtigen, besonders schwierigen Verhältnissen erprobte Wirksamkeit Meine volle Anerkennung und Meinen wärmsten Dank aus.“

ZZum Eisenbahnminister des neuen Kabinetts wurde Generalmajor Schaible ernannt.

Dr. v. Forster hat sich von dem ihm unterstehenden Personal mit folgendem an alle Eisenbahnbediensteten gerichteten Erlaß verabschiedet: „. . . War es mir bestimmt, die Eisenbahnen Österreichs auch in jener großen Zeit zu leiten, da ihre Bedeutung als Werkzeug des Krieges sich ganz offenbarte, so macht es mich stolz, daß ihre Leistungen von Allerhöchster Stelle in so reichem Maße gewürdigt worden sind. An diesen Leistungen hat unter den Eisenbahnern jeder seinen Teil, der seine schweren Berufspflichten, gleichviel ob auf hohem oder niederem Posten stehend, im Dienste des teuren Vaterlandes mannhaft erfüllt; ihrer war ich eingedenk bei allen Fürsorgen, womit ich der Not des Krieges unter den Eisenbahnern zu steuern, nach besten Kräften bemüht war; sie gehören mit zu den tiefen Eindrücken, die ich aus der arbeitsreichen Zeit des Wirkens an der Spitze der staatlichen Eisenbahnverwaltung dauernd bewahren werde. Mit warmem Gruße wende ich mich in der Stunde des Abschiedes

an alle Eisenbahner und danke ihnen bewegten Herzens dafür, daß sie im Toben des Weltkrieges die härteste Probe treuer Pflichterfüllung zur unvergänglichen Ehre unseres Berufes bestanden haben."

Der neue Eisenbahnminister Generalmajor Schaible begrüßte das Personal mit nachstehendem Erlasse: „. . . Indem ich mit heutigem Tage mein Amt antrete, drängt es mich, alle Bediensteten der österreichischen Eisenbahnen aufs herzlichste zu begrüßen. Die außerordentlichen Leistungen, zu denen die Eisenbahner Österreichs ihre Kräfte im Kriege gesteigert und zu deren Vollbringung sie in werktätiger Förderung der Kriegszwecke unermüdlich mitgeholfen haben, bekunden hohes Pflichtgefühl, mannhafte Tatbereitschaft und die Liebe zum Vaterlande, für dessen Bestand und Größe die Völker Österreichs durch mehr als zwei Jahre in heißem Kampfe stehen. Die in meiner soldatischen Laufbahn in mannigfacher Berührung mit dem Eisenbahnwesen gewonnene und im Kommando der nördlichen Heeresbahn bekräftigte Überzeugung, daß ein guter Geist der Ordnung und Disziplin im Personalkörper der österreichischen Eisenbahnen rege sei, bestärkt die Zuversicht, in der ich auf die bewährte Mitarbeit aller im Eisenbahndienste erprobten Kräfte bei Lösung der mir anvertrauten, nach Größe und Verantwortlichkeitsgehalt von mir voll ermessenen Aufgabe rechne. In dieser Erwartung wendet sich meine Begrüßung auch besonders an die Träger aller leitenden Posten im Staatseisenbahndienste sowie an meine engeren Mitarbeiter im Ministerium und seinen Unterbehörden. Dem mir nunmehr unterstehenden Personale gebe ich meinerseits die Versicherung, daß ich dessen Wünschen und Bestrebungen, soweit sie sich auf dem Boden des Rechtes und der für den Eisenbahndienst unerläßlichen Disziplin bewegen, volle Würdigung angedeihen lassen und mich bemühen werde, die Lasten und Sorgen des Krieges den Eisenbahnern nach Kräften zu mildern."

—**Der Eisenbahnminister Generalmajor Ernst Schaible** ist 1868 in Grafenegg geboren. Er wurde nach Erledigung der Pionierkadettenschule 1887 zum Pionierregiment ausgemustert, im Jahre 1892 kam er als Oberleutnant in die Kriegsschule und wurde 1894 dem Generalstabe zugeteilt. Im Jahre 1896 zum Hauptmann im Infanterieregiment Nr. 60 ernannt, wurde er 1898 zum Generalstabskorps versetzt und dem Eisenbahnbureau des Generalstabes zugeteilt. Nach Truppendienstleistung beim Eisenbahn- und Telegraphenregiment 1905 zum Major im Generalstabe befördert, wirkte er wiederholt als Vorstand der Feldeisenbahn-Transportleitung bei den Manövern. Im Jahre 1908 wurde Schaible zum Oberstleutnant im Generalstabe und 1910 zum Kommandanten des Eisenbahn- und Telegraphenregiments ernannt, in welcher Stellung er 1911 zum Obersten vorrückte. Zum Kommandanten der Verkehrstruppenbrigade ernannt, wurde er 1915 Generalmajor.

— **Entlastung der Wiener Bahnhöfe.** Schon in den letzten Friedensjahren hatten als natürliche Folge der Überholung der bestehenden Betriebsanlagen durch Wirtschaftsaufschwung und Verkehrssteigerung die räumlich beengten Wiener Bahnhöfe und ihre gegenseitigen Schienenverbindungen den Anforderungen der Zeit nicht mehr genügt. Der Krieg hat die Ausführung eines im Schoße der Staatseisenbahnverwaltung bereits gereiften Besserungsplanes unvermeidlicherweise zunächst wohl verzögert, dann aber den Entschluß — trotz aller auf dem Material- und Arbeitsmarkt herrschenden Schwierigkeiten —, den Bau der Wiener Umfahrungslinien ohne Aufschub in Angriff zu nehmen, nur gefördert. War doch offensichtlich, daß die ursprünglich für die Bewältigung des Friedensverkehrs bestimmten Herstellungen in gesteigertem Maße den vielfach erhöhten Bedürfnissen der Kriegszeit zugute kommen müßten.

Das Wesen dieses nunmehr in voller Bauausführung begriffenen weit ausholenden Plans besteht darin, durch Schaffung neuer, außerhalb des Weichbildes der Stadt Wien gelegenen Verbindungen zwischen den in Wien einmündenden Bahnlinien alle Güterverkehre, die vermöge ihrer Bestimmung die innerstädtischen Bahnanlagen nicht unbedingt berühren müssen ohne Berührung der letzteren zu ihren Bestimmungsstationen zu bringen.

Für die Umleitung der Frachtenverkehre der Nordbahn auf die Ostbahn (Ungarn), Südbahn und Westbahn wird bei der Station Süßenbrunn eine zweigleisige Verbindung zwischen der Nordbahn und der Brünner Linie der Staatseisenbahngesellschaft, ein zweites Gleis von Gerasdorf nach Stadlau, eine Verbindung zwischen der Brünner und der Brucker Linie der Staatseisenbahngesellschaft mit den Betriebsstationen Prater-Ausweiche und Simmering-Transit, eine Verbindung zwischen der Brucker Linie und der Donauländebahn, die sogenannte Oberlaaer Schleife, und schließlich ein zweites Gleis von Simmering nach Gramat-Neusiedl hergestellt.

Die Umleitung der Verkehre von der Nordwestbahn und von der Franz-Josefs-Bahn zur Nordbahn wird durch eine neue 4,2 km lange Verbindung von Jedlersdorf zur Station Leopoldau vermittelt, die mit Rücksicht auf die erforderliche Übersetzung der bestehenden Straßen und Schienenwege großenteils als Hochbahn (2,2 km) mit einem Materialaufwand von 42 000 cbm Beton zur Ausführung gelangt.

Gleichzeitig mit diesen Umfahrungslinien ist nächst der Ortschaft Breitenlee ein neuer, allen modernen Anforderungen entsprechender Verschiebebahnhof mit 62 km Gleisen im Werden begriffen, der mit der Nordbahn, Nordwestbahn sowie mit der Brünner und Marchegger Linie der Staatseisenbahngesellschaft in Verbindung gebracht wird und zur Durchführung aller für die Verkehrsumleitungen notwendigen Rangierungen der Übergangszüge nach den einzelnen Verkehrslinien bestimmt ist.

Außerdem wird durch die Anlage eines Ortsgüterbahnhofes in Kagran den Bedürfnissen des einem großen Aufschwung entgegengehenden 21. Wiener Bezirkes Rechnung getragen und durch die Ausgestaltung der im Zuge der neuen Übergangslinien liegenden Stationen manche örtliche Rückständigkeit behoben.

Die Vorteile, die mit diesen Eisenbahnneubauten geschaffen werden, sind vielfacher Art. Zunächst ist es klar, daß unter dem Einfluß eines erleichterten Lebensmittelverkehrs eine jeweils raschere und ergiebigere Lebensmittelversorgung der Stadt Wien Platz greifen kann. Zugleich wird durch die Entlastung der Wiener Bahnhofsanlagen neuer Raum für eine zweckmäßige Abwicklung des Ortsgüterverkehrs gewonnen und außerdem der Wagenumsatz beschleunigt, indem durch die neue Führung der Übergangsfrachten, die gegenwärtig durch die beengten Wiener Bahnhöfe geleitet werden müssen, die Laufzeit der Wagen bedeutend abgekürzt wird. Da für die Wiener Verkehrsablenkungen eine Anzahl von mindestens 900 000 Wagen jährlich in Betracht kommt, wird die wirtschaftliche Nutzwirkung zweifellos bedeutend sein.

Ferner wird die alte Wiener Verbindungsbahn durch Wegfall von Güterzügen derart entlastet werden, daß sie den vorhandenen Bedürfnissen entsprechend im weit größeren Maße, als dies gegenwärtig der Fall ist, für Zwecke des örtlichen Personenverkehrs wird ausgenützt werden können; es werden die von ihr durchschnittenen Stadtteile von der starken Rauch- und Lärmbelästigung, die zu fortgesetzten Klagen der Bewohner Anlaß bot, zum großen Teile befreit.

An Geldmitteln sind für das vorbezeichnete Projekt 35 Millionen Kronen veranschlagt. Die Gesamtleistung besteht aus 1 200 000 cbm Erdbewegung, 75 000 cbm Mauerwerk, 48 eisernen Brückentragwerken im Gewicht von 2200 t, 125 km Gleisen, 250 Weichen usw. Fremde Grundflächen werden im Ausmaß von rund 2 Millionen qm benötigt, und die Kosten der Grundeinlösung allein beziffern sich auf 4,5 Millionen Kronen.

Noch im Laufe des vergangenen Winters wurden sämtliche Teilpläne ausgearbeitet und konnte dank dem Entgegenkommen der in Betracht kommenden Behörden und Faktoren, wobei an erster Stelle die besondere Unterstützung und Förderung durch die Gemeinde Wien hervorgehoben werden muß, bereits im April d. J. mit den Bauarbeiten begonnen werden. Die Arbeiten werden zum Teil durch bewährte Bauunternehmungen und Anstalten, zum Teil in eigener Verwaltung der Staatsbahnverwaltung ausgeführt.

Alle vorerwähnten Anlagen, mit Ausnahme des Verschiebebahnhofes Breitenlee, werden schon in nächster Zeit dem Betrieb übergeben werden. Die Fertigstellung des Verschiebebahnhofes Breitenlee selbst ist mit Rücksicht auf die zu bewältigende Erdbewegung von 600 000 cbm und auf die auszuführenden, sehr umfangreichen Hochbauten (Heizhäuser, Dienst- und Wohngebäude usw.) erst im Spätherbst 1917 in Aussicht genommen.

Gleichzeitig mit diesem bedeutenden Bau werden zur Behebung der Schwierigkeiten in den Lagerplätzen der Wiener Bahnhöfe und zur Beschleunigung der Abladearbeiten neue Massengüterplätze nächst der Erdbergerlände, neue Schuppen auf dem Nord- und Nordwestbahnhof sowie große Anlagen für Wagenaufstellung in Wagram errichtet, die gleichfalls noch in diesem Herbst der Benutzung übergeben werden.

Bei den neuen Anlagen ist auch auf die Möglichkeit der allfälligen zukünftigen Ausführung eines Zentralholzbahnhofes, eines Bahnhofes für Petroleum und leicht brennbare Öle, eines zweiten Kohlenbahnhofes sowie auf die im Studium begriffene Frage der Zusammenlegung der Wiener Personenverkehre in einzelnen Gruppenbahnhöfen und endlich auf die Schaffung eines großangelegten Donau-Umschlagplatzes auf dem linken Ufer Bedacht genommen worden.

Der Bau der Wiener Umfahrungslinien bedeutet einen wichtigen und bedeutungsvollen Schritt auf dem Wege zur Lösung der Frage der Verbesserung der Wiener Verkehrsverhältnisse. Wenn nach Friedensschluß diese Aufgabe im Sinne einer von Fortschrittsgedanken erfüllten Verkehrspolitik wieder in den Vordergrund treten wird, wird es sich vollends erweisen, daß mit dem Bau der Wiener Übergangsanlagen den Zielen der Zukunft noch mitten im Weltkrieg in großzügiger und planmäßiger Weise vorgearbeitet worden ist.

— **Prager Eisenindustriegesellschaft.** Der Bericht für das Geschäftsjahr 1915/16 bespricht die Gewinnziffer und die Ergebnisse des abgelaufenen Jahres und äußert sich über die Ge-

schäftslage wie folgt: „Die Beschäftigung aller unserer Anlagen hat in dem laufenden Geschäftsjahr von ihrer außergewöhnlichen Lebhaftigkeit nicht nur nichts eingebüßt, es ist vielmehr der Auftragsbestand in weiterem Anwachsen begriffen und sichert unseren Werken eine schon jetzt weit in das Jahr 1917 reichende auf das äußerste gesteigerte Inanspruchnahme. Um den andauernden Bedürfnissen der Heeresverwaltung und den sonstigen an uns herantretenden Anforderungen zu genügen, wurde das Stahlwerk in Königshof kürzlich wieder in Betrieb gesetzt, nachdem uns zu diesem Zweck die nötigen Hilfskräfte von der Heeresverwaltung zur Verfügung gestellt worden waren. Wenngleich auch die Verkaufspreise allmählich eine gewisse Stetigkeit erreichen, dagegen die Lasten in ununterbrochenem Ansteigen begriffen sind, steht dennoch auch für das laufende Geschäftsjahr ein den außergewöhnlichen Verhältnissen entsprechend günstiges Erträgnis zu erhoffen. An der Gründung der im Entstehen begriffenen Österreichischen Stickstoffwerke A.-G. hat sich die Prager Eisenindustriegesellschaft mit einem entsprechenden Kapitalsbetrag beteiligt."

— **Der Rohölpreis.** In einzelnen Kreisen der Petroleumindustrie hatte man erwartet, daß unter dem Einfluß der Erfolge der verbündeten Heere in Rumänien und der Möglichkeit der Zufuhr rumänischen Petroleums und Rohöles ein Rückgang der Rohölpreise eintreten würde. Dies ist wie die „N. Fr. Pr." schreibt, bisher nicht der Fall gewesen, denn Rohöl notiert noch immer über 30 K. und kürzlich wurde ein Preis von 30 K 50 h gemeldet. In Cernavoda sind den Siegern als Beute zahlreiche gefüllte Zisternenanlagen in die Hände gefallen. Man glaubt aber in den Kreisen der Petroleumindustrie, daß es noch mehrere Monate dauern dürfte, bis sich die Möglichkeit ergeben wird, namhafte Mengen rumänischen Rohöles und Petroleums nach Deutschland und Österreich-Ungarn abzuschieben. Infolgedessen besteht weiter die Notwendigkeit, den Petroleumbedarf durch Verordnungen einzuschränken, was in Deutschland bereits geschehen ist.

Luxemburg.

— **Koksmangel im Minettebezirk.** Die Rückwirkungen des gesteigerten Wagenbedarfs machen sich im Minetterevier, wie aus Luxemburg gemeldet wird, durch Unzulänglichkeit der Kokszufuhr bemerkbar. Während bereits in der zweiten Oktoberhälfte die Hochöfen von Steinfort wegen Koksmangel stillgelegt werden mußten, sahen sich nun auch die Vereinigten Hüttenwerke Burbach-Eich-Düdelingen gezwungen, in Esch zwei Öfen vorläufig außer Betrieb zu setzen.

Niederlande.

— **Eisenbahnunfall.** Auf der Strecke Amsterdam-Haarlem ereignete sich am 8. d. M. ein Eisenbahnunfall. Die beiden letzten Wagen eines Schnellzuges entgleisten beim Passieren der Station Halfweg und wurden noch ein Ende mitgeschleift. Vier Personen wurden verletzt. Der Verkehr erlitt keine bemerkenswerte Störung.

Übrige europäische Länder.

— **Bauten und Neuanschaffungen der schwedischen Staatsbahnen.** Nach den Plänen der schwedischen Staatsbahnverwaltung, die dem nächsten Reichstag zugehen werden, sind wieder für den Ausbau des staatlichen Eisenbahnnetzes in Schweden mehrere große Bauten geplant, die für das kommende Baujahr etwa 17 Milionen Kronen betragen (siehe Nr. 88 S. 1001 d. Ztg.), wozu sich noch verschiedene Posten gesellen, mit denen die Bausumme auf 20 Millionen Kronen steigt. Einen großen Raum nimmt wieder die Inlandsbahn ein. So kommt jetzt auf der Linie zwischen Oestersund und Gellivare, wo die Inlandsbahn bis zum Volgsee, nördlich vom Angermanälf, fertig oder im Bau begriffen ist, der nördlichste Abschnitt, die Strecke vom Volgsee bis Gellivare in Betracht. Für die Fortsetzung nördlich vom Volgsee verlangt die Staatsbahnverwaltung 4 Mill. Kronen. Ferner werden betreffs der südlich von Oestersund liegenden Linie für Fortsetzung der Strecke Sveg-Brunflo 2 500 000 Kronen gefordert. Für Herstellung der Verbindung zwischen dem schwedischen und dem finnischen Eisenbahnnetz sind 2 230 000 K. nötig. Wie groß der Bedarf der schwedischen Staatsbahn an neuen Fahrbetriebsmitteln ist, ergibt sich aus den von der Direktion angeordneten umfassenden Erhebungen. Danach sind nicht weniger als 87 Lokomotiven, 324 Personen- und Gepäckwagen, sowie 1000 Güterwagen erforderlich, wofür die Gesamtkosten über 33 Mill. Kronen betragen. Indessen hat die Staatsbahnverwaltung mit Rücksicht auf die gewaltig gestiegenen Preise ihre Forderungen etwas ermäßigt und verlangt 60 Lokomotiven, 44 Personenwagen, 4[illegible] Güterwagen für gewöhnlichen Verkehr und 150 Erzwagen. D[illegible] Ausgaben für diese Neuanschaffungen werden auf ungefä[illegible] 17½ Mill. Kronen berechnet, welche Höhe darin beruht, daß d[illegible] Preise seit dem Kriegsausbruch fast doppelt so hoch sind. Unt[illegible] normalen Verhältnissen würde die ganze Bestellung nach d[illegible] Berechnungen der Eisenbahndirektion nicht mehr als etwa 9 Mi[illegible] Kronen betragen haben. M.

— **Der neue Trollhättakanal.** In Schweden ist jetzt nac[illegible] siebenjähriger Arbeit der neue Trollhättakanal, der Wasserwe[illegible] zwischen Gotenburg und dem Wenernsee, fertig. Am 25. Oktob[illegible] fand die feierliche Einweihung statt. Mit dem großen Wer[illegible] besitzt Schweden jetzt ein Mittel, das für den Handel mit de[illegible] Auslande von großer Tragweite werden dürfte; denn die wei[illegible] gehende Bedeutung des neuen Kanalweges, der das wichtigs[illegible] Glied der quer durch Schweden gehenden Wasserverbindun[illegible] Gotenburg-Stockholm bildet, liegt darin, daß nunmehr Schiff[illegible] die auf der Ost- und Nordsee verkehren, bis ins Innere vo[illegible] Schweden, zum Wenernsee, gehen können, wo zahlreiche Eise[illegible] bahnstationen den Warenaustausch mit den Industriegebiete[illegible] dieses Teiles von Schweden vermitteln. Insbesondere für de[illegible] deutsch-schwedischen Verkehr wird sich der neue Trollhätt[illegible] kanal als sehr nützlich erweisen, indem u. a. große seetüchtig[illegible] Leichter von schwedischen Binnenhäfen zur Elbe, nach de[illegible] schlesischen Kohlengebieten usw. fahren können.

Der Wasserweg zwischen Gotenburg und dem Wenernsee h[illegible] 84 km Länge, wovon der größte Teile auf den Götaälf und etw[illegible] 10 km auf reine Kanalbauten entfallen, von welch letztere[illegible] gut die Hälfte in Felsen ausgesprengt wurde. Dies in Verbi[illegible] dung mit den neuen Schleusen, die ebenfalls im Felsgestei[illegible] hergestellt wurden, machen es erklärlich, daß der neue Trol[illegible] hättakanal nicht weniger als gegen 23 Millionen Kronen ver[illegible] schlungen hat. Die Tiefe des neuen Kanalweges beträgt mi[illegible] destens 4,4 m, während der alte Kanal 2,9 m tief ist. Schleuse[illegible] Brücken und sonstige Kunstbauten sind jedoch für Schiffe vo[illegible] 5 m Tiefe berechnet, so daß eine etwaige spätere Vertiefun[illegible] des Kanals verhältnismäßig leicht auszuführen ist. Bei seine[illegible] Bodenbreite von mindestens 24 m gestattet der Kanal ein Aus[illegible] weichen der sich entgegenkommenden Schiffe, die 72 m lan[illegible] und 10,5 m breit sind. Für größere Fahrzeuge gibt es Aus[illegible] weichplätze von 29 m Breite. Die höchstzulässige Geschwindig[illegible] keit beträgt im Fluß und auf den Seen 8 Knoten und im Kana[illegible] für die größeren Schiffe 3 Knoten. An den Trollhättafälle[illegible] dem bekannten Touristenziel, führt jetzt außer den neun alte[illegible] Schleusen ein neuer Wasserweg von elf Schleusen vorbei, di[illegible] fast ganz im Felsen liegen. Diese Schleusen sind je 13,7 m brei[illegible] Die Länge der Schleusenkammern beträgt 90 m, so daß gleich[illegible] zeitig mehrere Schiffe der gewöhnlichen Kanaldampferbauar[illegible] durchgeschleust werden können. Das Öffnen und Schließe[illegible] der Schleusen erfolgt mittels elektrischer Kraft, die von de[illegible] riesigen Kraftstation geliefert wird, die der schwedische Staa[illegible] seit etlichen Jahren an den Trollhättafällen besitzt und von de[illegible] weite Gebiete, u. a. auch Gotenburg, mit elektrischer Kraf[illegible] versorgt werden.

Der Kanalweg wird von drei Eisenbahnen und drei Land[illegible] straßen gekreuzt, und die Übergänge wurden mit moderne[illegible] Dreh- und Klappenbrücken versehen, die eine freie Fahröffnun[illegible] von 30 m haben. Am bemerkenswertesten von diesen Brücke[illegible] ist die einarmige Klappenbrücke der Uddevalla-Wenersborge[illegible] Eisenbahn bei Wenersborg, da sie die größte Klappenbrück[illegible] Europas bildet. In aufgerichtetem Zustand ragt ihr etwa 40 [illegible] langer Arm hoch wie ein Kirchtum empor. Sie wurde von eine[illegible] deutschen Firma gebaut, welche diese große Aufgabe trot[illegible] des Krieges mit nur wenigen Monaten Verspätung lösen konnte[illegible] Somit bietet der neue Trollhättakanal in Verbindung mit seine[illegible] Schleusen und Brücken außer in technischer Beziehung auc[illegible] den Touristen manches Sehenswerte.

Gleichzeitig mit dem Kanalbau haben eine Anzahl der a[illegible] Wenernsee liegenden Hafenstädte ihre Häfen, wie dies Voraus[illegible] setzung bei Bewilligung der Mittel zur Kanalvergrößerun[illegible] war, so erweitert und vertieft, daß Seeschiffe, die durch de[illegible] Kanal zum Wenernsee gehen, auch die dortigen Häfen anlaufe[illegible] können. Ebenso hat Gotenburg, die zweitgrößte Stadt Schwe[illegible] dens, entsprechende Verbesserungen des Hafens vornehme[illegible] lassen. Der Umbau des Trollhättakanals dürfte einen mächt[illegible] gen Hebel für die Förderung des ganzen Kanalwesens in Schwe[illegible] den bilden, wie auch schon der Umstand zeigt, daß der letzt[illegible] schwedische Reichstag eine sehr beträchtliche Summe für Er[illegible] hebungen über die Bedeutung der Wasserwege des Lande[illegible] bewilligte. Man hat auch immer mehr eingesehen, daß Kanäl[illegible] und Eisenbahnen nicht bloß gegenseitige Konkurrenten zu sei[illegible] brauchen, sondern sich in vielen Fällen ergänzen. Beim Trol[illegible] hättakanal wird die Bedeutung dieses Wasserweges noch größe[illegible] werden, wenn erst die Inlandsbahn fertig sein wird, die die nörd[illegible] lichen Industriebezirke mit dem Kanal in Verbindung bringt.

Der neue Trollhättakanal mit seinen großartigen Einrichtun[illegible] gen wurde unter Leitung der kgl. Wasserfalldirektion gebau

leren Chef der Oberst F. V. Hansen ist. Diesem und seinem Stabe gebührt das Verdienst, das Werk durchgeführt zu haben. M.

— **Der Kohlenmangel in Frankreich.** Aus Bern wird geschrieben: Die amtliche Begründung, der Sechsuhrladenschluß in ganz Frankreich bezwecke eine Erhöhung der Leistungsfähigkeit der Munitionsfabriken, ist nur ein Vorwand. Tatsächlich erfolgt die Maßnahme, wie „Liberté“ heute zugibt, infolge Kohlenmangels, der sich nun neben der Verkehrsnot sichtbar macht. Kohlen seien selbst zu hohen Preisen nicht zu beschaffen. Daher komme die Notwendigkeit, den Lichtverbrauch zu beschränken. Die Fabriken im Sommegebiet hätten wegen Kohlenmangels schließen müssen. Die dadurch entstandene Arbeitslosigkeit sei umso schmerzlicher, als im Sommedepartement alles Brennmaterial fehle, so daß man sich fragen müsse, wie man die Speisen kochen solle. Weiter meldet der schweizerische Preßtelegraph aus Paris v. 9. d. M.: Etwa 100 Mitglieder des Syndikats der Kohleneinfuhrhändler hielten am Dienstagvormittag eine Versammlung ab. Die Redner wiesen auf die Schwierigkeiten der Kohleneinfuhr hin, die auf die schlechte Organisation des französischen Kohlenbureaus, die Ausfuhrverbote der englischen Regierung und die Verweigerung von Transportdampfern zurückzuführen seien. Die Versammlung sprach weiter den Wunsch nach Vereinheitlichung der Lagergebühren und nach Bereitstellung der 100 vom Landesamt für Schiffahrt zurückbehaltenen Transportschiffe aus. Die Wünsche der Händler werden dem Ministerium für öffentliche Arbeiten vorgelegt werden.

— **Die geplante Dampffährenverbindung zwischen Schweden und England.** Dieser Tage sind die Verhandlungen, die in London von den schwedischen Abgesandten mit englischen Behörden und Körperschaften geführt wurden, zum Abschluß gekommen. Näheres über diese Verhandlungen liegt noch nicht vor, und überhaupt konnten auch gar keine bindenden Beschlüsse gefaßt werden, da es sich bei der ganzen Sache darum handelte, die Angelegenheit erst in Fluß zu bringen und Klarheit über die Stellung Englands zur beabsichtigten Fährenverbindung zu gewinnen. Nach den in der schwedischen Presse vorliegenden Mitteilungen sind die wieder heimgekehrten schwedischen Abgesandten mit dem Verlauf der Reise sehr zufrieden. Aus Äußerungen amtlicher englischer Kreise schließt man in Schweden, daß man in London im Klaren über die große Bedeutung der vorgeschlagenen Verbindung ist und den Plan, wenn der geeignete Zeitpunkt zur Verwirklichung kommt, unterstützen werde. M.

— **Zugzusammenstoß in Frankreich.** Das Petit Journal meldet am 5. d. M.: Der Schnellzug Lyon—Grenoble stieß mit einem Güterzug zusammen. Acht Wagen entgleisten und wurden zertrümmert. Mehrere Personen wurden verletzt.

— **Die Verwirrung in den französischen Häfen.** Will man wissen, fragt Bérenger in der „Action“ vom 28. Oktober, warum die neuen Stahlwerke in Caen, die Frankreich etwa 300 000 t Stahl und 250 000 t Gußeisen im Jahre liefern sollen, erst nach einigen Wochen beginnen können? Einfach, weil die automatischen Ausheber, die für die Anblasung der neuen Hochöfen unerläßlich sind, wegen der Verstopfung des Hafens von Le Havre nicht geliefert werden konnten; es handelt sich um 84 t, die am 31. August aus England abgegangen sind. Seit dieser Zeit können diese 84 t unter den auf gehäuften Waren in Le Havre nicht wiedergefunden werden. Dies Mißgeschick ist übrigens keine Besonderheit Frankreichs, es kommt auch in England vor, wo 1000 t feuerfester Schamottesteine, die auch für die Werke von Caen bestimmt waren, sechs Wochen in einem Hafen festlagen. An diesen beiden Fällen kann man die Schwierigkeiten ermessen, die die Entwicklung der französischen Stahlindustrie verzögern. Die Werke brauchen ausländische Maschinen, aber diese treffen so zahlreich in den Häfen ein, daß sie sich dort anhäufen und schließlich verloren gehen. Dennoch scheint es etwas stark, daß in Le Havre so viele Tonnen Eisen zwei Monate lang völlig verschwinden konnten, so daß niemand in der Lage war, eine Ladung von diesem Umfang und dieser Wichtigkeit zu entdecken. Freilich ist der Verkehr in den französischen Häfen von jährlich 2 Millionen Tonnen auf 5 Millionen im Jahre 1916 gestiegen, und richtig ist auch, daß weder die Kais noch die Bahnhöfe und sonstigen Anlagen für den gesteigerten Verkehr ausreichen. Dazu kommt noch, daß Eisenbahnwagen und Lokomotiven fortwährend angefordert werden, um Truppen von der Somme zur Maas und umgekehrt zu befördern. Man wird daher Nachsicht für die Verstopfung der Häfen, und wäre sie noch so unwahrscheinlich, haben, aber 84 000 kg Eisen seit zwei Monaten völlig verschwunden! Zumal, wo es sich um Landesverteidigung handelt! Ähnliche gleich unglaubliche und bedauerliche Fälle lassen sich dabei vielfach anführen. (Nordd. Allg. Zgt.)

— **Der Rechnungsabschluß der Schweizerischen Bundesbahnen** für das Jahr 1915 ist jetzt eingegangen. In Ergänzung früherer Angaben wird daraus folgendes mitgeteilt. Die Betriebseinnahmen betrugen: aus dem Personenverkehr 56 116 761 Fr. oder 16 016 997 Fr. weniger als 1914, aus dem Gepäck-, Tier- und Güterverkehr 109 206 814 Fr. oder 8 034 822 Fr. mehr als 1914. Die gesamten Betriebseinnahmen betrugen 167 045 081 Fr., was gegenüber 1914 einen Minderertrag von 8 034 822 Fr. oder 4,64 % bedeutet. Die Zahl der beförderten Personen ist von 83 008 000 auf 77 970 200 im Vorjahr zurückgegangen. Der Rückgang in der Personenzahl beträgt 6,07 %, in den Einnahmen dagegen 22,21 %. Im Jahre 1915 ist der sonst so bedeutende internationale Verkehr fast gänzlich ausgefallen. Es kommt fast ausschließlich Ortsverkehr auf vorwiegend kurze Entfernungen mit einer großen Zahl von beförderten Personen, aber geringeren Einnahmen in Betracht. Dazu kommt, daß die Anwendung des Viertelsatzes für den Militärverkehr während des Kriegsbetriebes allerdings eine große Zahl an ausgegebenen Fahrkarten ergibt, aber die Einnahmen nicht günstig beeinflußt. Diese Umstände kommen in der Durchschnittseinnahme für den Reisenden deutlich zum Ausdruck, die von 86,9 Rappen im Jahre 1914 auf 71.9 R. im Jahre 1915 zurückgegangen ist. Nach dem Eintritt Italiens in den Krieg hat der Verkehr der Tunnelstrecke Brig-Iselle eine weitere erhebliche Einschränkung erfahren, die sich in einem Rückgang der Einnahmen aus dem Personenverkehr von 823 355 Fr. auf 236 933 Fr. äußert. Die Mehreinnahme von 8 034 822 Fr. aus dem Güterverkehr ist ausschließlich auf den beträchtlichen Güterverkehr zwischen Deutschland und Italien unmittelbar vor dem Eintritt Italiens in den Krieg zurückzuführen. Die Zunahme der beförderten Gütertonnen von 12 887 360 auf 14 601 321 gleich 1 713 916 entspricht einer Vermehrung von 13,3 %. Der Durchschnittsertrag für die Tonne beziffert sich auf 7,39 Fr. gegenüber 7,95 Fr. im Jahre 1914. Dieser Rückgang ist auf den Ausfall des internationalen Güterverkehrs zurückzuführen, wobei es sich durchweg um Verkehr auf weite Entfernungen handelt. Die reinen Betriebsausgaben belaufen sich auf 128 848 430 Fr. gegen 135 194 538 Fr. im Vorjahre. Der Abschluß der Betriebsrechnung ergibt einen Einnahmeüberschuß von 50 742 223 Fr. Er ist um 2 398 081 Fr. höher als der für 1914 und um 12 006 083 Fr. höher als der Voranschlag. Die Betriebsziffer betrug in den Jahren 1913: 66,94; 1914: 73,66; 1915: 71,21. Die Verminderung im letzten Jahre ist auf den Rückgang der Ausgaben gegenüber den Einnahmen um rd. 2,4 Mill. Franken zurückzuführen. Die Gewinn- und Verlustrechnung schließt ab mit einem Überschuß der Ausgaben von 16 630 119 Fr. gegen 17 235 251 Fr. im Jahre 1914. Der Erneuerungsfonds erreichte Ende 1915 die Höhe von 81 516 348 Fr., gegenüber dem Vorjahre 3 140 722 Fr. mehr. Der Abschluß weist im Vermögen nach: 1. Anlagekonto 1 401 548 542 Franken: 2. Unvollendete Bauten 89 569 490 Fr. (— 3 880 443 Fr.); 3. Verwendungen auf Nenngeschäften: Dampfschiffbetrieb auf dem Bodensee 1 961 920 Fr. (— 95 320 Fr.); 4. Zu Tilgungsverwendungen 17 821 811 Fr. (— 427 535 Fr.); 5. Wertbestände und Guthaben 135 562 388 Fr. (— 6 369 401 Fr.); Passivsaldo der Gewinn- und Verlustrechnung 25 826 206 Fr. (+ 16 630 119 Franken.). Die Schulden sind: 1. Feste Anleihen 1 561 826 769 Franken (+ 2 076 415 Fr.); 2. Getilgtes Schuldkapital 84 623 192 Franken (+ 9 445 112 Fr.); 3. Schwebende Schulden 53 374 717 Franken (+ 18 945 847 Fr.); 4. Spezialfonds 86 383 035 Fr. Insgesamt 1 786 207 715 Fr. (+ 34 254 499 Fr.).

— **Ausstand des Eisenbahnpersonals in Griechenland.** Dem „Daily Telegraph“ wird aus Athen vom 7. November gemeldet: Zu dem Schiffahrtsstreik ist heute der Ausstand des Personals der Eisenbahner in Attika getreten und es wird vielleicht ein allgemeiner Eisenbahnerstreik folgen. Da ganz Griechenland für seine tägliche Lebensmittelversorgung von den Vorräten im Piräus abhängt, würde ein längerer Streik Hungersnot zur Folge haben.

— **Untertunnelung des Bosporus.** Ein Bericht der niederländischen Gesandtschaft aus Konstantinopel läßt, wie die „Deutsche Levante-Ztg.“ meldet, erkennen, daß sich die Ottomanische Regierung trotz der schweren Kriegssorgen wieder angelegentlich mit dem Plan einer Überbrückung oder Untertunnelung des Bosporus beschäftigt. Die Frage wurde in früheren Jahren viel erörtert. Der Sultan Abdul Hamid II., der den Plan persönlich förderte, setzte einen Ausschuß von Sachverständigen ein, der einen ausführlichen Entwurf ausarbeitete. Danach sollte eine Sultan-Abdul-Hamid-Brücke von Rumely Hissar am europäischen Ufer nach Anadoly Hissar am Gestade des asiatischen Bithyniens in einer Länge von 660 Meter gebaut werden. Da der Bau einer solchen Riesenbrücke nicht bloß mit großen Schwierigkeiten verbunden ist, sondern auch gewaltige Kosten erheischt (s. hierüber den Aufsatz von Prof. Birk in Nr. 87 S. 987 d. Ztg.), so prüft man gegenwärtig noch einen andern Plan, nämlich einen unterseeischen Tunnel durch den Bosporus anzulegen und auf diese Weise Asien und Europa durch eine Untergrundbahn zu verbinden. Es hat allen Anschein, als

ob die Türkische Regierung sich für diesen Plan entscheiden wird, schon aus strategischen Gründen, wobei übrigens der Bau der Abdul-Hamid-Brücke einer späteren Zeit überlassen bleiben kann. An der Wirtschaftlichkeit wird bei dem starken Verkehr auf dem Bosporus nicht gezweifelt. (?) Gegner des Planes ist nur die Dampfergesellschaft, die bisher den Verkehr zwischen Konstantinopel und Skutari vermittelt und natürlich den Wettbewerb der Untergrundbahn und der auf der Abdul-Hamid-Brücke anzulegenden Straßenbahn fürchtet. Doch kann diese Gegnerschaft selbstverständlich auf die Dauer nicht die Ausführung eines dem allgemeinen Verkehr und Interesse dienenden Unternehmens verhindern. (Wir glauben nicht, daß jetzt schon die Zeit zu so weitausschauenden Plänen gekommen ist! Die Schriftl.)

— **Eisenbahnbauten in Rußland.** In einer Zusammenkunft der Vertreter der Bezirksausschüsse der mobilisierten Industrie wurden im einzelnen alle Regierungsentwürfe über neue Eisenbahnlinien, insgesamt 100, mit einer Gesamtlänge von 70 000 Werst geprüft. Die Mehrzahl der in Aussicht genommenen Eisenbahnen wurde gebilligt. Die wichtigsten davon sind Orel-Nowgorod 711 Werst, Uman-Nicolajew 461 Werst, Saratow-Asowsches Meer 90 Werst und Kertsch-Tuapse 280 Werst.

— **Bau von Güterwagen in den russischen Eisenbahn-Werkstätten.** Der Mangel an Güterwagen scheint in Rußland schon einen recht hohen Grad der Bedrängnis hervorgerufen zu haben. Darauf deuten nicht nur die ziemlich bedeutenden Bestellungen der Staatsregierung, über die hier berichtet worden ist, sondern auch der Umstand hin, daß es den Eisenbahnen nicht möglich ist, Güter, die nicht zu den Kriegsmaterialien oder zu ganz bevorzugten Gütergattungen gehören, von den Stationen, auf denen sie schon in vielen Fällen ein Jahr und länger lagern, abbefördern zu können. Nun ist eine weitere Anordnung getroffen worden. Es sollen danach auch diejenigen Eisenbahn-Werkstätten, die sonst nur auf die Ausführung von Reparaturen eingerichtet und für solche ausschließlich bestimmt sind, mit allen Mitteln den Neubau von Güterwagen vornehmen. Und um auf diesem Wege dem Betriebe möglichst viel Güterwagen zur Verfügung stellen zu können, werden Prämien festgesetzt, die den staatlichen Beamten und Arbeitern bis zu 50 % ihres sonstigen Einkommens in Aussicht stellen. Man spart also nicht mit Anreizmitteln zu erhöhter Betätigung, denn außerdem wird noch ein Prozentsatz des Wertes der fertiggestellten Güterwagen verteilt. Trotz alledem ist kaum anzunehmen, daß mit Hilfe dieser Werkstätten irgendwie Nennenswertes erreicht werden könnte. Teuer werden die Wagen sicher werden, schon weil der zu verteilende Gewinnanteil dadurch größer wird. m.

Fremde Erdteile.

— **Betriebsergebnisse der Nigerischen Eisenbahn im Jahre 1915.** Baufortschritt der Neubaustrecke Port Harcourt—Kaduna*). Nach Mitteilung der Afric. World (v. 2. Sept. 1916, S. 137) ist der Jahresbericht der Nigerischen Eisenbahn für das Jahr 1915 kürzlich veröffentlicht worden. Die in der nachstehenden Zusammenstellung enthaltenen Betriebsergebnisse, die wir der angeführten Quelle entnehmen, zeigen, verglichen mit den Ziffern des Vorjahres, wie ungünstig der Krieg das Erträgnis der Bahn beeinflußt hat, obgleich sich keinerlei Feindseligkeiten im Verkehrsgebiet der Bahn abspielten und der Betriebsdienst zu keiner Zeit eine Unterbrechung erfahren hat. Obgleich die Betriebslänge der Bahn um 26 Meilen (engl.) gegen das Vorjahr zugenommen hat, zeigt die Roheinnahme eine Abnahme um 141 484 £, d. sind. 18,5 % gegen das Vorjahr; die Betriebsausgaben konnten aber nur um 12 781 £ oder 2,84 % gegen das Vorjahr eingeschränkt werden, so daß die Betriebszahl von 58,77 auf 70,08 % in die Höhe schnellte und der Betriebsüberschuß um 128 703 £ oder 40,8 % gegen das Vorjahr sank. Das Anlagekapital steigerte sich um 2,2 %, aber seine Verzinsung ging von 4,73 auf 2,74 % zurück. Auch hier erweist sich wieder, wie glänzend die Prophezeiungen des „Business as usual" der englischen Staatslenker selbst für ein dem Krieg völlig entrücktes britisches Kolonialgebiet in Erfüllung gegangen sind.

		1914	1915	Unterschied gegen das Vorjahr im ganzen	%
Mittlere Betriebslänge in Meilen (engl.)		950	976	+ 26	
Roheinnahme in	£	763 913	622 429	— 141 484	— 18,5
Betriebsausgabe in	£	448 979	436 198	— 12 781	— 2,84
Betriebszahl	%	58,77	70,08		
Betriebsüberschuß in	£	314 934	186 231	— 128 703	— 40,8
Anlagekapital in	£	6 656 476	6 803 102	+ 146 626	+ 2,2
Verzinsung durch den Betriebsüberschuß	%	4,73	2,74		

Im Einzelnen ist hervorzuheben, daß die Bewältigung des Verkehrs in dem Endbahnhof und Umschlagshafen Iddo (Lagos) außerordentliche Schwierigkeiten verursachte; die Güter, die auf Verschiffung warteten, häuften sich in gewaltigen Mengen, da der Schiffraum knapp wurde. Die Lage wurde „besorgniserregend" (caused great anxiety). Auch der Kohlenmangel wurde sehr empfindlich, und die Verwaltung geriet geradezu in Kohlennot, als das Schiff „Ethiope", mit einer Kohlenladung nach Nigerien unterwegs, von einem Tauchboot versenkt wurde. Zwei Kohlenladungen aus den Vereinigten Staaten und auch aus Durban brachten Hilfe. Die Ausbeutung der Kohlenfelder von Udi wird die Verwaltung künftig von der ausländischen Kohlenzufuhr unabhängig machen, doch müssen noch die Erfahrungen abgewartet werden, wie sich die neue Kohle für Lokomotivheizzwecke bewähren wird. Die geplante Verlegung der Hauptverwaltung und Werkstätten der Bahn von Ebute Metta (bei Lagos) ins Innere des Landes nach Kaduna wurde mit Rücksicht auf die Finanzlage verschoben, obwohl diese Maßnahme große Vorteile in Aussicht stellt. Als der Jahresbericht abgeschlossen wurde, hatte der Baufortschritt der ostnigerischen Neubaulinie von Port Harcourt nach Kaduna die Kohlenfelder von Udi erreicht und der ganze Streckenabschnitt bis dahin sollte gerade dem Betriebe übergeben werden. B.

— **Die Zerstörung der Tanganjikabahn in Deutsch-Ostafrika.** Die „Nordd. Allg. Ztg." schreibt: Zu der gründlichen Zerstörung der größten deutsch-ostafrikanischen Bahn, der Tanganjikabahn,*) durch die jetzt südlich der Bahn stehenden deutschen Abteilungen erfährt der Daily Telegraph, daß auch die zwischen Daressalam und Morogoro über den Ruvufluß führende Brücke, die größte der Tanganjikabahn, sowie mehrere wichtige Brücken in den Pugubergen, dicht westlich von Daressalam gesprengt seien. Die Wiederherstellung der Bahn begegne sehr großen Schwierigkeiten zumal auch dadurch, daß außer den Brücken und Übergängen auch die Schienen meilenweit in die Luft gesprengt und das Reserveschienenlager von den Deutschen vernichtet sei. Aus dieser gründlichen Zerstörung der Tanganjikabahn erklärt sich auch wohl, daß man von einem weiteren Vorrücken der Smutsschen Hauptarmee seit der Abweisung des letzten großen Angriffs am Mgeta bei Kissaki durch unsere Ostafrikaner in der ersten Hälfte des Monats September nichts mehr gehört hat. Die Schlappe, die die Engländer damals erlitten haben, soll übrigens mindestens ebenso verlustreich für sie gewesen sein wie ihre Niederlage bei Kondoa-Irangi im Mai dieses Jahres.

— **Ein kanadisches Eisenbahn-Bau-Bataillon.** In Kanada ist ein Eisenbahn-Bau-Bataillon für den Dienst in Europa aufgestellt worden. Ein Ingenieur der Kanadischen Pacific-Eisenbahn ist vom Milizminister zum Oberstleutnant und Kommandeur des Bataillons ernannt und mit seiner Aufstellung beauftragt worden. Als Mannschaften sind Bauarbeiter, namentlich auch solche, die im Brückenbau bewandert sind, Streckenarbeiter und Handwerker aller Art eingestellt worden. Die Sollstärke des Bataillons beträgt 1038 Offiziere und Mannschaften. Über seine Verwendung ist nichts bekannt gegeben worden; es soll jedoch nicht ausschließlich zum Bau und zur Wiederherstellung von Eisenbahnen, sondern auch zum Wegebau verwendet werden. Auch der Bau von Feldbefestigungen soll zu seinen Aufgaben gehören. Es ist der Royal Engineers, der technischen Truppe des englischen Heeres eingegliedert worden. — Bei der Aufstellung des Bataillons ging es ohne das bei englischen Truppen bei derartigen Gelegenheiten übliche Reklamegeschrei nicht ab. Die Straßenbahn von Toronto hatte einen Straßenbahnwagen als Reklamewagen dargeliehen, der mit Fahnen geschmückt und in auffälligen Farben gestrichen durch die Straßen der Stadt fuhr. Sein Richtungsschild trug die Bezeichnung „Nach Berlin", bei den Fortschritten, die die verbündeten Truppen gegenüber den Deutschen gemacht haben, eine sehr geschmackvolle und angemessene Anschrift!

Allgemeines.

— **Bekämpfung des Fremdwörterwesens auf Fahrscheinen von Klein- und Straßenbahnbetrieben.** Der druckfreie Raum auf der Rückseite der Fahrscheine wird vielfach für geschäftliche Ankündigungen verwandt. Während der Kriegszeit hat man ihn auch gemeinnützigen Zwecken dienstbar zu machen gesucht; er erhielt u. a. Aufdrucke von Kriegsküchenzetteln, Anregun-

*) Vergl. die Mitteilung in Nr. 28, S. 330 d. Ztg.

*) Wir haben diese Bahn in der letzten Zeit stets „Ostafrikanische Mittellandbahn" genannt. Die Engländer scheinen den Namen Tanganjikabahn wieder zu wählen.

gen zu Wohltätigkeitsveranstaltungen und dergleichen. Wie im Juliheft der „Zeitschrift des allgemeinen deutschen Sprachvereins" mitgeteilt wird, hat in letzter Zeit im Regierungsbezirk Düsseldorf eine Reihe großstädtischer Straßen- und Kleinbahnen auf Anregung des Ausschusses zur Bekämpfung des Fremdwörterwesens gute Verdeutschungen entbehrlicher Fremdwörter auf der Rückseite der in ihren Betrieben ausgegebenen Fahrscheine oder auf Tafeln, die im Wageninnern angebracht sind, zur allgemeinen Verbreitung gebracht. Andere Bahnverwaltungen hätten ein gleiches Verfahren beim künftigen Neudruck ihrer Fahrscheine zugesagt. Zweifellos wird diesen anspruchslosen Werbemitteln durch ihre stets wiederkehrenden Anregungen bei den Fahrgästen mancher Erfolg auf dem Gebiete der Sprachreinigung beschieden sein. Gerade im Straßenbahnverkehr haben sich einige sehr häßliche Fremdworte eingenistet, beispielsweise das widerwärtige „zwei à zehn". „Zwei zu zehn" spricht sich wohl etwas unbequem, aber das französische à müssen wir unbedingt loswerden!

Bücherschau.

— **„Ein Wort an die unten und die oben".** Von einem deutschen Sozialdemokraten! 24 Seiten. Preis 30 Pf., Franckhsche Verlagshandlung in Stuttgart.

Die obige kleine Schrift zeigt klug und kräftig klärend und weisend das eine, das not tut; sie will alle, von unten und oben, von rechts und links sammeln, in der Erkenntnis, daß sie den unerbittlichen und schlangenklugen Feind England nur dann niederringen können, wenn ein Wille, ein Tun sie alle beseelt. Dieses Wort eines Sozialdemokraten wird überall klärend und aufklärend wirken und wird auch von denen, die sich keineswegs zu den Sozialdemokraten rechnen, mit wahrhafter Erhebung gelesen werden. Mit klarer Erkenntnis der geschichtlichen Tatsachen, mit unerbittlicher Logik wird die Rolle, die England seit Jahrhunderten in der europäischen Staatengeschichte gespielt hat, in knappster Form gekennzeichnet. Wir erkennen, wie sich in England das Gefühl des Auserwähltseins herausbildete, wie sich das große Selbstgefühl des Engländers allmählich zu schroffster nationaler Selbstsucht steigerte und wie jetzt das ganze Volk von dem Vernichtungswillen gegen uns erfüllt ist. Verfasser weist nach, wie jetzt die Schimpfreden englischer Minister und so viele andere erschreckende Zeichen von drüben nur die natürlichen Äußerungen eines in seinem Auserwähltseinglauben ernstlich gestörten Volkes herrschsüchtiger Heuchler sind.

Verfasser, der sich A. F. zeichnet und zweifellos der Anton Fendrich ist, dem wir so manches köstliche Kriegsbuch verdanken, wendet sich wohl zunächst an seine Parteigenossen, unter denen es noch viele gibt, die an diesen unabänderlichen Vernichtungswillen des „freien" Englands gegen uns nicht glauben wollen. Aber auch jeder Deutsche wird diese kurze und inhaltsreiche Schrift mit tiefster Bewegung lesen und sich von ihr in der Überzeugung befestigen lassen, daß England von unseren Feinden der gefährlichste ist, dessen Niederzwingung das Endziel dieses Weltkrieges sein muß. v. M.

Amtliche Mitteilungen der Geschäftsführenden Verwaltung.

Eröffnung von Stationen.

Eisenbahndirektionsbezirk Magdeburg. Am 1. Dezember 1916 wird die rechts der Bahnstrecke Magdeburg-Halle (S.) zwischen den Stationen Calbe (Saale) Ost und Patzetz neuerrichtete öffentliche Ladestelle Gottesgnaden als Tarifstation für den Wagenladungsgüterverkehr eröffnet werden. Ausgeschlossen ist die Abfertigung von Fahrzeugen, Sprengstoffen und Gegenständen, zu deren Ver- und Entladung eine Kopf- oder Seitenrampe erforderlich ist.

Die Entfernungen betragen:
zwischen Calbe (Saale) Ost und Gottesgnaden 3,26 km.
zwischen Patzetz und Gottesgnaden 3,67 km.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Eisenbahndirektionsbezirk Münster (Westf). Am 1. Dezember 1916 wird der zwischen den Stationen Coesfeld (Westf.) und Darfeld rechts der Bahnstrecke Coesfeld (Westf.)-Burgsteinfurt gelegene Bahnhof 4. Kl. Lutum, welcher bisher dem Personenverkehr diente, auch für den Gepäck- und Expreßgutverkehr eröffnet werden.

K. k. österreichische Staatsbahnen. Die bisher nur für den Personenverkehr eröffnete Haltestelle Rostoklat wird vom 28. Oktober 1916 an, auch für allgemeinen Wagenladungsgüterverkehr eröffnet. Von der Abfertigung von und nach dieser nunmehrigen Halte- und Ladestelle sind Lebendes und Güter, zu deren Verladung und Ausladung besondere Ladevorrichtungen erforderlich sind, ausgeschlossen. Das Auf- und Ablegen, sowie das Verladen und Ausladen aller Sendungen hat durch den Absender bzw. Empfänger zu geschehen.

Beschränkung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Eisenbahndirektionsbezirk Hannover. Zum 10. Januar werden die Abfertigungsbefugnisse der folgenden Dienststellen des Eisenbahndirektionsbezirks Hannover geändert:

a) Der Haltepunkt Ubbedissen (mit Stückgutverkehr) an der Strecke Bielefeld-Lage wird für den Stückgutverkehr geschlossen. Dieser Verkehr wird nach dem nahe gelegenen Oerlinghausen verwiesen.
b) Der Bahnhof Ehlenbruch der Strecke Bielefeld-Lage wird für den Güterverkehr mit Ausnahme des Eilstückgutverkehrs geschlossen. Der genannte Verkehr wird nach dem nahe gelegenen Helpup verwiesen.
c) Der Bahnhof Farmbeck und der Haltepunkt Sonneborn (mit Stückgutverkehr) an der Strecke Lage-Hameln werden für den Güterverkehr geschlossen. Der Güterverkehr von Farmbeck wird nach dem nahe gelegenen Bega, der von Sonneborn nach dem nahe gelegenen Grießem verwiesen.
d) Der Haltepunkt Sandebeck (mit Stückgutverkehr) an der Strecke Herford-Altenbeken wird für den Frachtstückgutverkehr geschlossen. Dieser Verkehr wird nach dem nahe gelegenen Himmighausen verwiesen.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Güterverkehr.

Pfälzisch-Württ. Güterverkehr.

Ab 20. November 1916 wird die Station Brenschelbach in den Tarif einbezogen. Näheres bei den Dienststellen und in unserem Tarifanzeiger.

Stuttgart, 10. November 1916. (1448)
Generaldirektion
der K. Württ. Staatseisenbahnen.

Güterverkehr der badisch-schweiz. Übergangsstationen mit der Schweiz.

Mit Gültigkeit vom 1. Februar 1917 erhöhen sich die Frachtsätze des Ausnahmetarifs Nr. 1 für Bier im Tarif für die Verbindungsbahn Basel SBB und Basel St. Johann-Basel Bad. Stb., sowie im Gütertarif Basel Bad. Stb.-Schweiz und im Gütertarif Waldshut usw.-Schweiz. Ferner treten vom gleichen Tag an Frachterhöhungen bei Ausnahmetarif Nr. 3 für Lebensmittel in Eilfracht im Gütertarif Waldshut usw.-Schweiz ein.

Näheres in unserem Tarifanzeiger.

Karlsruhe, 10. November 1916. (1442)
Gr. Generaldirektion der Bad. Staatseisenbahnen.

Nordwestdeutsch-bayerischer Gütertarif.

Mit Gültigkeit vom 20. November 1916 wird die Station Sebaldsbrück Werkstättenbahnhof in den Tarif einbezogen und die Station Präsident in den Ausnahmetarif 5a für Steine des Spezialtarifs III aufgenommen.

Näheres im Tarif- und Verkehrsanzeiger der Preuß.-Hess. Staatseisenbahnen und bei den beteiligten Güterabfertigungen.

Frankfurt (Main) 9. Nov. 1916. (1449)
Königliche Eisenbahndirektion.

Staats- und Privatbahn-Güterverkehr.

Vom 20. November d. J. ab werden die Stationen Heidersdorf, Rothsürben und Weizenrodau in den Ausnahmetarif 4a für Staubkalk (Kalkasche) und Kalkschlamm usw. des Heftes C., Teilheft C 2 des oben bezeichneten Tarifs als Versandstationen zu Ziffer 2 des Waren-

verzeichnisses (Kalkschlamm) aufgenommen.

Breslau, 11. November 1916. (1447)
Königliche Eisenbahndirektion.

Güterverkehr zwischen den deutschen Militärbahnen des östlichen Kriegsschauplatzes und deutschen Eisenbahnen.

Von sofort wird in den Holzausnahmetarif vom 15. September 1916 die Station Langen der Militär-Generaldirektion Warschau als Versandstation einbezogen. Entfernungen werden im Tarif- und Verkehrsanzeiger bekanntgemacht.

Bromberg, 10. November 1916. (1446)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Deutscher Eisenbahn-Gütertarif, Teil I B (Tfv. 1 b).

Mit Gültigkeit vom 10. November 1916 wird in dem Verzeichnis V (zur Beförderung in Kesselwagen zugelassene Güter) als lfd. Nr. 5 a nachgetragen:

„Binitrobenzol".

Berlin, den 7. November 1916. (1438)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Württembergisch-Schweizerischer Gütertarif; Teil II, Heft 1.

Der Ausnahmetarif Nr. 20 für Lebensmittel in Eilfracht tritt mit Ablauf des 31. Januar 1917 außer Kraft.

Stuttgart, 8. November 1916. (1441)
Generaldirektion
der K. Württ. Staatseisenbahnen.

Südwestdeutsch-schweiz. Güterverkehr.

Die in den Tarifheften 2 und 3 enthaltenen Frachtsätze des Ausnahmetarifs Nr. 17 für Bier in Fässern von Donaueschingen nach der Schweiz werden infolge Änderung der schweizerischen Frachtanteile auf 1. Februar 1917 erhöht.

Die neuen Frachtsätze sind in unserem Tarifanzeiger enthalten.

Karlsruhe, 9. November 1916. (1444)
Gr. Generaldirektion
der Staatseisenbahn.

Deutscher Seehafenverkehr mit Süddeutschland.

Mit Gültigkeit vom 14. November 1916 werden bis auf Widerruf, längstens für die Dauer des Krieges die Seehafenstationen Altona, Bremen (Zu), Bremen Neustadt Gbf. (Oldbg.), Bremerhaven, Geestemünde, Lehe, Blexen, Brake (Oldbg.), Einswarden, Elsfleth, Nordenham, Hamburg Hgbf. und Wilhelmsburg, Harburg Hbf. und Harburg U. E., Stettin Hgbf. und Freibez. in den Ausnahmetarif 7 K für Eisenerz usw. aufgenommen.

Näheres im Gemeinsamen Tarif- und Verkehrsanzeiger.

Hannover, 9. November 1916. (1439)
Königliche Eisenbahndirektion.

Elbe-Moldau-Umschlagsverkehr mit Österreich, Tarif, Teil II vom 1. Januar 1914. Elbe-Moldau-Umschlagsverkehr mit Westösterreich, Tarif, Teil II vom 1. Januar 1914.

Aufhebung und Abänderung von Ausnahmetarifen.

Mit Gültigkeit vom 15. Januar 1917 bis auf Widerruf bzw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens bis 1. Februar 1918 treten folgende Tarifmaßnahmen in Kraft:

a) Im Elbe-Moldau-Umschlagstarif für Österreich:

Die Ausnahmetarife 30 A a (Holz), 40 A (Holzstoff), 42 (Eier) und 93 C I (Roheisen) werden ohne Ersatz aufgehoben.

Im Ausnahmetarif 30 B werden nach den Worten: „Holz des Spezialtarifes III u. zw. folgendes:" die Ziffern 1., 2., 3. und 4. gestrichen. Die Ziffern 5 und 6 werden auf „1. und 2." abgeändert. Im Ausnahmetarif 91 (Petroleum usw.) wird unter „Bemerkungen" als Ziff. 3 aufgenommen: „Die Frachtsätze dieses Ausnahmetarifs unter A und B finden nur Anwendung auf Erzeugnisse österreichischer, ungarischer und bosnisch-herzegowinischer Petroleumraffinerien oder solcher des Deutschen Reiches."

b) Im Elbe-Moldau-Umschlagstarif für Westösterreich:

Die Ausnahmetarife 30 A a (Holz) und 40 A (Holzstoff) werden ohne Ersatz aufgehoben.

Im Ausnahmetarif 30 B werden nach den Worten: „Holz des Spezialtarifes III und zwar folgendes": Die Ziffern 1., 2., 3. und 4. gestrichen. Die Ziffern 5. und 6. werden auf „1. und 2." abgeändert.

Wien, am 9. November 1916. (1445)
K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Österreichisch-ungarisch-schweizerischer Eisenbahnverband.
Tarif, Teil II, Heft A, Verkehr mit Österreich, vom 1. Juli 1911. Aufhebung von Frachtsätzen.

Mit Ablauf des 28. Februar 1917 treten die Frachtsätze des Ausnahmetarifes 8 (Eier) und die der Serie I des Ausnahmetarifes 15 (Holzstoff usw.) gänzlich, ferner die der Serie II rücksichtlich des Artikels Holzstoff, geschliffener ohne Ersatz außer Wirksamkeit. Für Pappe der Serien II und III bleiben die bestehenden Frachtsätze des Ausnahmetarifes 15 aufrecht.

Wien, am 10. November 1916. (1452)
K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Österreichisch-ungarisch-schweizerischer Eisenbahnverband.
Ausnahmetarif für Metalle und Metallwaren, Teil VIII, Verkehr mit Österreich, vom 1. Juli 1911. Aufhebung von Frachtsätzen.

Mit Ablauf des 28. Februar 1917 werden die Frachtsätze der Serie V (Roheisen) und der Serie VI (Ferromangan usw.) des Abschnittes B α des obengenannten Tarifes ohne Ersatz aufgehoben.

Wien, am 10. November 1916. (1453)
K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Österreichisch-ungarisch-schweizerischer Eisenbahnverband.
Tarif, Teil II, Heft B, Verkehr mit Ungarn, vom 1. April 1914. Aufhebung von Frachtsätzen.

Mit Ablauf des 28. Februar 1917 werden die Ausnahmetarife 8 (Eier) und 60 (Zwiebeln und Knoblauch) ohne Ersatz aufgehoben.

Wien, am 10. November 1916. (1454)
K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Erste k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.
Schlußtermine für die Güteraufnahme.

Die Güteraufnahme an den gesellschaftlichen Stationen wird diesjährig laut der in dem gleichzeitig zur Ausgabe gelangenden Verzeichnisse zusammengestellten Termine geschlossen.

Das bezügliche Verzeichnis steht bei der gesellschaftlichen Direktion und den beteiligten Stationen kostenfrei zur Verfügung.

Der gesamte Schleppladungs-Verkehr bleibt auf den für den Verkehr offenen Strecken insolange aufrecht, als die Witterungs-, Wasserstands- und sonstigen einschlägigen Verhältnisse es gestatten. Die bezüglichen Einstellungstermine werden gesondert verlautbart.

Wien, am 11. November 1916. (1451)

Straßburger Straßenbahn-Gesellschaft.

Am 15. Januar 1917 treten folgende Änderungen unseres Nebenbahntarifs vom 1. Mai 1913 in Kraft:

1. Die unter Abteilung C Buchstabe D. Z. 7 des Tarifs angeführte Gebühr für Überführung von Reichsbahnwagen zwischen Straßburg Hauptbahnhof und Straßburg Kronenburgertor wird auf 3 ℳ für den Wagen erhöht.
2. Für Überführung von Stückgütern zwischen Straßburg Hauptbahnhof und Straßburg Kronenburgertor wird eine Gebühr von 20 Pf. für 100 kg, mindestens jedoch von 20 ₰ für die Sendung, erhoben.

Straßburg, 8. November 1916. (1450)
Die Direktion.
Hähner.

2. Verdingungen.

Die Lieferung von 120 000 kg Holzkohlen, 20 000 kg Ammoniaksoda und 20 000 kg Salz soll in verschiedenen Losen verdungen werden. Angebotbogen und Bedingungen können in unserem Zentralbureau, Fürstenstraße 1—10, eingesehen, auch von dort gegen portofreie Einsendung von 50 ₰ in bar (nicht in Briefmarken) bezogen werden. Die an uns einzusendenden Angebote werden am **30. November 1916, vormittags 11 Uhr** im Verwaltungsgebäude Fürstenstraße 1 bis 10 eröffnet. Der Zuschlag erfolgt bis zum 23. Dezember 1916. (1443)

Königliche Eisenbahndirektion
Magdeburg.

3. Verkauf von Altmaterialien.

Die angesammelten unbrauchbaren Werkstattsmaterialien sollen verkauft werden und zwar:

Schweiß- und Flußeisen, Gußeisen, Stahl usw.

Die Bedingungen und die zu den Angeboten zu benutzenden Formulare können in unserem Zentralbureau, Fürstenstraße Nr. 1—10, eingesehen, auch von diesem gegen postfreie Einsendung von 50 ₰ in bar (nicht in Briefmarken) bezogen werden. Die Angebote sind verschlossen und mit entsprechender Aufschrift — bis zum Eröffnungstermin — kostenfrei an uns einzusenden. Das Öffnen der Angebote findet statt am 8. Dezember 1916, vormittags 11 Uhr, Fürstenstraße 1—10. Zuschlagsfrist bis 30. Dezember 1916. (1440)

Königliche Eisenbahndirektion
Magdeburg.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Eisenbahndirektions-Präsident a. D. v. Mühlenfels in Berlin.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nummer 91. 18. November 1916. LVI. Jahrgang.

Inhalt:

Staatsminister von Seidlein.
Weichensignale und ihre Beleuchtung.
Arbeiterversicherung der württembergischen Staatseisenbahnen im Jahre 1915.
Nachrichten.
Deutschland: Der neue Chef des Feldeisenbahnwesens. — Befreiung der Dienstanfänger des unteren Dienstes von der Angestelltenversicherungspflicht bereits während der Ausbildung. — Gegen den Wagenmangel. — Fortfall der Frauenabteile in den Personenzügen der preußisch-hessischen Staatsbahnen. — Freihändige Vergebung von Grasnutzungen und Dienstländereien an Eisenbahnbedienstete. — Eisenbahnunfall in Schönholz-Reinickendorf. — Der erste Probewagen der A. E. G.-Schnellbahn Gesundbrunnen - Neukölln. — Frachtberechnung für Rübensendungen. — Zeichnungen auf die 5. Kriegsanleihe. — Brotmarken auf der Reise! — Präsident Laury †.
Österreich: Wechsel im Präsidialbureau des Eisenbahnministeriums. — Aussig-Teplitzer Bahn. — Die Buschtiehrader Bahn. — Die Erdölförderung Galiziens. — Die oberschlesischen Kohlenpreise. — Gegen die Fremdwörter.
Übrige europäische Länder: Über die Kohlennot in Frankreich. — Die italienischen Eisenbahnen während zweier Kriegsjahre.
Fremde Erdteile: Der zweigleisige Ausbau der Nordamerikanischen Südbahn.
Amtliche Bekanntmachungen.

Staatsminister von Seidlein.

Am 15. d. M. vollendete der K. bayer. Staatsminister für Verkehrsangelegenheiten, Herr von Seidlein, sein 60. Lebensjahr. Wir möchten den wichtigen Lebensabschnitt der Vollendung des sechsten Jahrzehnts nicht vorübergehen lassen, ohne mit einigen Worten der Person und der dienstlichen Tätigkeit des bayerischen Verkehrsministers zu gedenken. Herr von Seidlein begann seine dienstliche Laufbahn bei dem vormaligen Fiskalat der K. B. Verkehrsanstalten, in dem er gleichzeitig mit Eisenbahn- und Postdienstangelegenheiten beschäftigt wurde. Nachdem er seine erste Anstellung als Eisenbahnoffizial gefunden hatte, wurde er bald darauf als Postoffizial in den Postdienst übernommen und dann zum Postdirektionssekretär befördert. Mit der Ernennung zum Generaldirektionssekretär trat er wieder in den Dienst der Staatseisenbahnen ein. Im Jahre 1892 erfolgte seine Einberufung in das K. Staatsministerium des K. Hauses und des Äußern, zu dessen Geschäftsbereich damals das bayer. Verkehrswesen gehörte. Auch hier wurde Herr von Seidlein in den Angelegenheiten des Eisenbahn- und Postdienstes verwendet. Ende der 90er Jahre war er als Kommissär des Bundesrates zu den Reichstagsverhandlungen über Post-, Telegraphen- und Telephonangelegenheiten abgeordnet. Nachdem er im Jahre 1901 kurze Zeit die Stelle eines Vorstandes der vormaligen Eisenbahnbetriebsdirektion Bamberg bekleidet hatte, wurde er noch im gleichen Jahre zum Abteilungsvorstand der früheren Generaldirektion der Staatseisenbahnen ernannt und in dieser Stellung zum Regierungsdirektor befördert. Bei Gründung des Verkehrsministeriums ist ihm unter Ernennung zum Ministerialrat das neu geschaffene soziale Referat in diesem Ministerium übertragen worden. Mit dem Inkrafttreten der Neuorganisation des Verwaltungsdienstes der bayer. Verkehrsanstalten im Jahre 1907 wurde er als Eisenbahnpräsident an die Spitze der wichtigen Eisenbahndirektion Nürnberg und aus dieser Stellung im Jahre 1912 zum Staatsminister für Verkehrsangelegenheiten berufen. Dieser dienstliche Werdegang, vor allem die vielseitige Verwendung in allen Zweigen des Verkehrswesens und in wichtigen Stellungen des inneren und äußeren Dienstes, sind Gewähr dafür, daß Herr von Seidlein ein gründlicher und praktischer Kenner aller Zweige seines umfangreichen Geschäftsbereiches ist. Vor der Berufung auf seinen gegenwärtigen Posten ist ihm der Ruf sparsamer Betriebsführung vorausgegangen; wie sich heute nach der finanziellen Gebarung der seiner Leitung unterstellten Verkehrsanstalten sagen läßt, nicht mit Unrecht. Dessen ungeachtet war es ihm möglich, in der ihm zur Herzenssache gewordenen Fürsorge für das große Heer des ihm unterstellten Personals viel Gutes und Segensreiches zu schaffen. Wir erinnern uns aus der Rede, mit der er sich bei Übernahme seines jetzigen Amtes eingeführt hat, der besonders betonten Worte, daß er in den Maßnahmen zugunsten des Personals so weit zu gehen beabsichtige, als es die Rücksicht auf die finanzielle Lage der Verkehrsanstalten nur immer zulasse. Auf alles, was er in seinen verschiedenen dienstlichen Stellungen zur Besserung der sozialen Lage des Verkehrspersonals ins Leben gerufen und ausgebaut hat, im einzelnen einzugehen, ist hier nicht der Platz. Nur kurz möchten wir erwähnen: seine umfassende und grundlegende Tätigkeit zur Besserung der Wohnungsverhältnisse des Verkehrspersonals, auf welchem Gebiete er anerkanntermaßen Vorbildliches geschaffen hat, seine erfolgreichen und besonders in der gegenwärtigen Zeit wohltätig empfundenen Maßnahmen zur Erhöhung des Einkommens des Taglohnpersonals, die Errichtung von Anstalten zur Bereitung alkoholfreier billiger Getränke für das Verkehrspersonal und seine Angehörigen, den auf seine Anregung im Interesse der Herbeiführung einer besseren Hinterbliebenenfürsorge erreichten Zusammenschluß der Lebensversicherungsvereine der bayerischen Staatsdiener, den fortschreitenden Ausbau der besonderen Versicherungskassen der Verkehrsanstalten und die von ihm in Angriff genommenen Vorarbeiten zur Erzielung einer Kinderzulagenversicherung. Dazu kommen noch die zahlreichen, weniger in die Öffentlichkeit dringenden Maßnahmen des laufenden Dienstes zur Erleichterung der Lebenshaltung und des Dienstes des ihm unterstellten Personals, aus welchen hervorgeht, wie sehr ihm als dem Chef der größten bayerischen Betriebsverwaltung das Wohl seiner Untergebenen am Herzen liegt.

Die Staatseisenbahnen hatten kurz vor dem Amtsantritt des gegenwärtigen Verkehrsministers eine neue Organisation erhalten, deren Grundsätze und Ziele erst im Laufe von Jahren zur vollen Durchführung gelangen können. Herr von Seidlein konnte

daher auf diesem Gebiete in der Hauptsache nur Begonnenes fortsetzen und ausbauen. Wo sich aber Gelegenheit bot, hat er auch neue, im Sinne einer Vereinfachung und Verbilligung wirkende organisatorische Maßnahmen durchgeführt, so die im Jahre 1914 erfolgte Aufhebung der Eisenbahndirektionskassen und Vereinfachungen im Kassen- und Revisionsdienste.

Ein besonderes Augenmerk wendet Herr von Seidlein der stetigen Verbesserung und Vervollkommnung des technischen Apparates der Verkehrsanstalten zu. So betrachtete er es nach seinem Amtsantritt als eine seiner ersten Aufgaben, die Zurückhaltung in der Gleisunterhaltung, zu der man sich in den seiner Berufung unmittelbar vorausgegangenen Jahren im Hinblick auf die ungünstigen finanziellen Erträgnisse der Staatseisenbahnen entschlossen hatte, durch erhöhte Aufwendungen auszugleichen und ein besonderes Programm für die Durchführung des Gleisumbaues der Staatseisenbahnen aufzustellen. Damit die bayerischen Staatseisenbahnen zur Bewältigung der von vielen Seiten nach dem Krieg erwarteten großen Verkehrswelle gerüstet seien, ist auch während der die Finanzen der Staatseisenbahnen außerordentlich beeinträchtigenden Kriegsjahre 1914 und 1915 der Fahrpark der Staatseisenbahnen mit einem Aufwand von 35 000 000 ℳ ergänzt und vermehrt worden.

Bekannt ist, daß die bayerischen Staatseisenbahnen in den letzten Jahren eine größere Zahl von besonders leistungsfähigen und wirtschaftlich arbeitenden Lokomotiven, darunter achtachsige Malletlokomotiven, heute wohl die stärkste europäische Güterzuglokomotivtype, beschafft und damit bewiesen haben, daß sie auf dem Gebiete des Lokomotivbaues mit an erster Stelle stehen. In der Frage des Übergangs vom Dampfbetrieb zum elektrischen Betrieb nimmt Herr von Seidlein einen zuwartenden Standpunkt ein. Die finanzielle Seite der Angelegenheit ist für ihn der Angelpunkt der ganzen Frage, und er lehnt es ab, in größerem Umfange auf den bayerischen Staatseisenbahnen mit der Einführung des elektrischen Betriebes vorzugehen, solange nicht durch die während seiner Amtszeit eröffneten elektrisch betriebenen Versuchsstrecken der Nachweis geliefert ist, daß der elektrische Betrieb wirtschaftlicher oder mindestens nicht teurer ist als der Dampfbetrieb. Diesen Nachweis erachtet er noch nicht als erbracht und er sieht deshalb keinen Anlaß, ohne zwingenden Grund für die bayerischen Staatseisenbahnen ein großes finanzielles Risiko zu übernehmen. Die Erfahrungen des Krieges, insbesondere die Notwendigkeit der Abgabe einer sehr großen Zahl von Lokomotiven zum Betrieb der Eisenbahnen im besetzten Feindesland, haben deutlich erwiesen, daß die Zurückhaltung in der Frage einer umfangreicheren Elektrisierung der Staatseisenbahnen der richtige Weg war. In der möglichsten Festigung der finanziellen Verhältnisse der bayerischen Verkehrsanstalten erblickt Herr von Seidlein eine seiner Hauptaufgaben. Von der Überzeugung geleitet, daß die Erhaltung der Selbständigkeit der bayerischen Verkehrsanstalten in erster Linie von ihrer finanziellen Lage abhängig ist, hat er wiederholt und nachdrücklich auf die Notwendigkeit einer Besserung des Verhältnisses der Eisenbahnschuld zum Eisenbahnanlagekapital hingewiesen. Die bayerischen Staatseisenbahnen sind gegenwärtig zum Schaden ihrer Rentabilität und Wettbewerbsfähigkeit gezwungen, einen weit größeren Teil ihrer Einnahmen zur Aufbringung der Schuldzinsen zu verwenden, als die übrigen deutschen Staatseisenbahnen. Die eigenen Bemühungen des Herrn Verkehrsministers in dieser Richtung waren nicht ohne Erfolg, wenn auch das angestrebte Ziel einer verhältnismäßigen Gleichstellung mit den übrigen deutschen Staatseisenbahnen selbstverständlich zunächst nur langsam zu erreichen ist.

Die Tatsache, daß es dank der umsichtigen Leitung der bayerischen Staatseisenbahnen gelungen ist, in den ersten beiden Kriegsjahren trotz des außerordentlichen Verkehrsrückgangs und der großen Zahl der zur Aufrechterhaltung des Wirtschaftslebens gewährten Tarifvergünstigungen die Staatseisenbahnen ohne Inanspruchnahme des allgemeinen Staatshaushalts finanziell durchzuhalten, ist vom Landtag mit besonderer Befriedigung zur Kenntnis genommen worden.

Zu der besonders in den letzten Jahren in der Öffentlichkeit lebhaft erörterten Frage des Zusammenschlusses der deutschen Staatseisenbahnen zu einer größeren Gemeinschaft oder des Übergangs der Staatseisenbahnen auf das Reich hat Herr von Seidlein besonders eingehend in der letzten Landtagssession in dem Sinn der aus politischen und wirtschaftlichen Erwägungen notwendigen Aufrechterhaltung der Selbständigkeit der bayer. Staatseisenbahnen Stellung genommen. Er steht hierbei in Übereinstimmung mit der weitaus überwiegenden Mehrheit in beiden Kammern des Landtages, und die Erkenntnis, daß der Eisenbahnbesitz für den Staat ein großes politisches und wirtschaftliches Machtmittel darstellt, das bei dem Übergang an eine größere Gemeinschaft der einheimischen Regierung und der Volksvertretung entzogen würde, dringt auch in Kreise, die bisher in dieser Frage anderen Sinnes waren. Bekanntlich haben auch der preußische Minister der öffentlichen Arbeiten und der sächsische Finanzminister vor wenigen Monaten den Übergang der preußischen bzw. sächsischen Staatseisenbahnen auf das Reich oder eine größere Gemeinschaft grundsätzlich abgelehnt.

Zur Förderung des Umschlagverkehrs in den bayerischen Rheinhäfen, besonders Ludwigshafen, und des Schiffahrtbetriebes auf dem projekierten Mainkanal Aschaffenburg-Würzburg wurde im Jahre 1914 auf Anregung der bayerischen Verkehrsverwaltung unter staatlicher finanzieller Beihilfe der sogenannte Rhenania-Konzern gegründet. Weiter erfolgte zur Förderung der bayerischen Binnenschiffahrt, ebenfalls auf Betreiben der bayerischen Verkehrsverwaltung, im vorigen Jahre die Beteiligung des bayerischen Staates am bayerischen Lloyd mit einem erheblichen Kapitalbetrage. In die Amtszeit des Verkehrsministers von Seidlein fällt auch der Übergang der Würmsee-Dampfschiffahrt auf den Staat.

Auf dem Gebiete der Post- und Telegraphenverwaltung ist es das ureigenste Verdienst des gegenwärtigen Verkehrsministers, durch die gegen vielfache Anfechtungen durchgesetzte Bildung eines Ausgleichsfonds der bayerischen Post- und Telegraphenverwaltung dieser und dem bayerischen Staatshaushalt ein finanzielles Rückgrat gegen künftige Schwankungen in den finanziellen Erträgnissen der Post- und Telegraphenverwaltung und eine feste Stütze für die Erhaltung des bayerischen Postreservates geschaffen zu haben. Erwägt man, daß der Fonds erst im Jahre 1914 gegründet worden ist und bereits einen Bestand von rund 20 Millionen Mark aufweist, so kann man zu diesem Erfolg nur aufrichtig Glück wünschen.

In das Gebiet der finanziellen Sicherung der bayerischen Post fällt es auch, daß gelegentlich der Einführung der neuen Verkehrssteuern anstelle der bisherigen für Bayern ungünstigen Art der Berechnung des wegen der Selbständigkeit der bayerischen Post an das Reich zu zahlenden Ausgleichungsbetrages eine gerechtere, den bayerischen Verhältnissen günstigere Berechnungsart erzielt worden ist. Wenn diese auch zunächst nur für die Dauer der Erhebung der Verkehrsabgaben zugestanden ist, so kann doch angenommen werden, daß sie ständig beibehalten werden wird.

Wenn wir noch der großen Aufgaben gedenken, die mit dem Krieg an die bayerischen Verkehrsanstalten herangetreten sind, so können wir statt weiterer Ausführungen auf die Denkschrift verweisen, in der die bayerische Verkehrsverwaltung dem Landtag über ihre Maßnahmen aus Anlaß des Krieges berichtet hat. Sie gewährt einen Einblick und Überblick über die durch den Krieg an die Verkehrsverwaltung gestellten außerordentlichen Anforderungen, die dank der großen Opferfreudigkeit und Hingabe des gesamten Verkehrspersonals unter energischer und zielbewußter Leitung seines gegenwärtigen Chefs glänzend bewältigt worden sind. Von Kaiser und König sowie dem ganzen Volk ist dies dankbar bezeugt und auch durch die Auszeichnung des Herrn Verkehrsministers mit dem Eisernen Kreuz zum Ausdrucke gebracht worden.

Möge den bayerischen Verkehrsanstalten die bewährte und umsichtige Kraft ihres gegenwärtigen Leiters noch viele Jahre erhalten bleiben.

Weichensignale und ihre Beleuchtung.

Der durch den Krieg eingetretene Mangel an Petroleum hat zur Einführung von Sparbrennern für die Beleuchtung der Weichensignale geführt. Nach den gemachten Erfahrungen können diese Sparbrenner anstandslos auch nach dem Kriege Verwendung finden. Gewähren die Sparbrenner dauernd eine Einschränkung des Petroleumverbrauchs, so ist eine solche gar nicht zu unterschätzen, denn die Zahl der Weichen, auf einfache Weichen gebracht, stellt sich für den Bereich der preußischen Staatseisenbahnverwaltung auf etwas über 150 000 Stück, die wohl zumeist auch mit Weichensignalen versehen sind. Es ist unschwer zu erkennen, daß bei einer so hohen Stückzahl auch schon eine geringe Einschränkung des Petroleumverbrauchs für die Weichensignale einen wirtschaftlichen Vorteil darstellt.

Erheblich wichtiger aber noch will es scheinen, daß erneut der Frage näher getreten wird, ob Weichensignale überhaupt entbehrt werden können. Schon im Jahre 1908 sind vom preußischen Herrn Minister der öffentlichen Arbeiten Erhebungen darüber angestellt worden. Ob diese günstige Ergebnisse gezeitigt haben, ist nicht bekannt geworden. Jedenfalls hat die Anregung unter anderem mit zur Folge gehabt, daß Weichensignale mit beweglichen Signalbildern hergerichtet worden sind, die es gestatten, bei Kreuzungsweichen mit weniger Signalen auszukommen, als bisher. Auf die Zeitschrift für Sicherungswesen von 1913 Nr. 6 und 7 kann dieserhalb hingewiesen werden. Da in neuerer Zeit auch die elektrische Beleuchtung der Weichensignale aus Gründen der Wirtschaftlichkeit gegen früher mehr gefördert werden soll, so wäre gerade auch da vorher erst nachzuprüfen, welche Weichen überhaupt Signale führen müssen. Nach den Bestimmungen der Betriebsordnung (§ 21 ff.) ist die Aufstellung von Weichensignalen nur für Weichen in den Hauptgleisen und für diese nur dann vorgeschrieben, wenn die Weichen mit den Fahrsignalen nicht in gegenseitiger Abhängigkeit stehen. Diese Vorschrift läßt ohne weiteres erkennen, daß noch erheblich mehr Weichen mit Signalen ausgerüstet sind, als es die Betriebsordnung fordert. Gegen früher steht dem gegenüber, daß die Sicherungsanlagen und auch die sonstigen Betriebseinrichtungen in weitgehendstem Umfange zu einem hohen Grade der Vollkommenheit ausgebildet worden sind. Weiter sind zahlreiche Bahnhöfe mit elektrischer Beleuchtung versehen worden, die es den beteiligten Bediensteten ermöglicht, die Weichenstellung ohne das Vorhandensein besonderer Signale zu überwachen. In Würdigung dieser günstigen Umstände gewinnt es aber doch den Anschein, als ob zu starr an Althergebrachtem festgehalten wird und daß ungern die Weichensignale fallen gelassen werden auch da, wo solche die Betriebsordnung nicht fordert.

Als der Krieg in Feindesland getragen war und deutsche Eisenbahner im Jahre 1914 zunächst auf belgischem Gebiete den Eisenbahnbetrieb aufnahmen, da galt es, sich schnell in die bestehenden Einrichtungen einzuleben. Gerade die schnelle Anpassungsfähigkeit der deutschen Eisenbahner an die ungewohnten Verhältnisse und die teilweise mangelhaften Betriebseinrichtungen hat es gestattet, daß die außergewöhnlichen Aufgaben, welche die Heeresleitung an die Eisenbahnen stellte, gelöst werden konnten. Beispielsweise nur sei gesagt, daß die Betriebsabwickelung auf dem Haupt- und Verschiebebahnhof Lüttich anfangs September 1914 in Rücksicht auf die geforderten Leistungen recht schwierig war. Ungenügende Länge der Einfahr- und Überholungsgleise für deutsche Militärzüge machte sich da, auch in Mecheln usw. geltend. Auch mit dem Fehlen der Weichensignale in Lüttich, Mecheln, Antwerpen usw. mußten sich die deutschen Eisenbahner abfinden. Trotz alledem konnten die hochgespannten Leistungen, die von den Eisenbahnen durch die Heeresleitung gefordert wurden, ohne nennenswerte Störungen erfüllt werden. Sollten diese in Feindesland gemachten Erfahrungen sich nicht derart nutzbringend auf den heimatlichen Betrieb anwenden lassen, daß auf die Beibehaltung der Weichensignale überall da verzichtet wird, wo die Betriebsordnung oder die örtlichen Verhältnisse solche nicht fordern? Es könnte ja auch auf einem Versuchsbahnhof längere Zeit ohne Weichensignale gearbeitet werden, um genau festzustellen, welche Schäden der Fortfall der Weichensignale etwa doch in sich schließt. Jedenfalls wäre in wirtschaftlicher Beziehung viel zu gewinnen, wenn eine erhebliche Einschräkung der Weichensignale zur Durchführung gelangte. Dauernd würden nicht unerhebliche Kosten für die Unterhaltung und Beleuchtung der Weichensignale erspart werden; für auszuwechselnde oder neueinzulegende Weichen würden die Beschaffungskosten für Weichensignale erübrigt.

Weißenfels a. S. H. Kühn.

Arbeiterversicherung der württembergischen Staatseisenbahnen im Jahre 1915.

Die Eisenbahnbetriebskrankenkasse weist in ihrem neuesten Rechenschaftsbericht 13 548 Mitglieder auf, sie wurde 1890 mit 4500 Mitgliedern gegründet, stieg im Jahre 1895 (infolge der Trennung der Maschineninspektionen von den Werkstätten) auf 5600 Mitglieder und im Jahre 1902 (nach Vereinigung mit den früheren Werkstättenkrankenkassen) auf 10155 Mitglieder.

Mit dem 1. Oktober 1899 übernahm die Kasse die ärztliche Behandlung und Arzneilieferung auch für Familienangehörige und auf 1. Januar 1904 führte sie die sogenannte organisierte freie Arztwahl ein. Satzungsgemäß erhebt die Kasse 28 % des Wochenlohns (= 4% des Grundlohns) als Kassenbeitrag, wovon auf die Eisenbahnverwaltung als Arbeitgeberin ein Drittel entfällt. Die Kassenleistungen für die Vollmitglieder (= nach 26 wöchiger Mitgliedschaft) umfassen neben sechsmonatiger Krankenpflege (Arzt und Arznei) ein Krankengeld — auch Sonn- und Feiertags — für die ersten 26 Wochen einer mit Arbeitsunfähigkeit verbundenen Krankheit in Höhe von ⅔ des Grundlohns, für die weitere Dauer (im ganzen bis zu einem Jahre) in Höhe von ⅔ desselben. Bei Krankenhausbehandlung wird verheirateten Mitgliedern das halbe Krankengeld und, wenn sie Kinder unter 16 Jahren im Unterhalt haben, der halbe Grundlohn als Hausgeld gewährt. Als Sterbegeld wird bei Mitgliedern anfangs der 30 fache und bei sechmonatiger Mitgliedschaft der 40 fache, bei Ehefrauen der 15 fache und bei Kindern je nach dem Alter der 4—6 fache Grundlohn (des Mitglieds) gezahlt. Die ärztliche Behandlung der Familienangehörigen wird nur zu ¾ von der Kasse übernommen; das letzte Viertel dieser Arztkosten ist vom Mitglied der Kasse, die es vorstreckt, zu ersetzen. Die Arznei ist für Familienangehörige bis zum Betrag von 15 ℳ im einzelnen Verordnungsfall frei. (Bei Krankenhausbehandlung von Familienangehörigen wird an den Kosten bei Ehefrauen bis zu ½, bei Kindern bis zu ⅓ des Grundlohns des Mitglieds von der Krankenkasse übernommen). Zu den Wochenbettkosten der versicherungsfreien Ehefrau leistet die Kasse einen Beitrag in Höhe des fünffachen Grundlohns des Mannes. Die Unterstützungsdauer der Mitglieder beträgt für Krankenpflege 26 Wochen, für Krankengeld 1 Jahr und für Familienhilfe 39 Wochen, (bei Krankenhausbehandlung der letzteren wird die kassenseitige Unterstützung jedoch nur auf 13 Wochen gezahlt. S. oben).

Der Kassenbericht von 1915 weist 5818 Erkrankungen der Mitglieder mit 133 173 Krankheitstagen und 154 Sterbefällen auf. Außerdem wurden den Migliedern Sterbegelder beim Tod von 58 Frauen und 36 Kindern bezahlt. Aus der Krankheitsstatistik sind die Betriebsunfälle mit über 31 495 Krankheitstagen und 22 Todesfällen, die Krankheiten der Atmungsorgane (Lungen usw.) mit 19 803 Krankheitstagen und 24 Todesfällen, sowie die Krankheiten der Verdauungsorgane mit 17 956 Krankheitstagen und 17 Todesfällen hervorzuheben. Der durchschnittliche Krankheitsstand betrug 2,58 % (bei den Werkstätten 4,36 %).

Die Kasse berechnet die eigentlichen Einnahmen zu 815 837 ℳ und die eigentlichen Ausgaben zu 623 781 ℳ. Das Vermögen beträgt, nach dem Anschaffungswert der Wertpapiere berechnet, 955 513 ℳ. An Beiträgen wurden 716 074 ℳ erhoben; für Arzt und Arznei wurden 204 473 ℳ (141 801 + 12 672), für Krankengelder 296 947 ℳ, für Sterbegelder 25 602 ℳ, für Krankenhausbehandlung 34 109 ℳ ausgegeben. Die Rücklage (Reservefonds) soll satzungsgemäß 722 527 ℳ betragen, vorhanden sind aber 937 894 ℳ, also mehr 215 367 ℳ.

Auf 1 Mitglied kommen 32,85 ℳ Beiträge (einschl. Arbeitgeberanteil), 70,53 ℳ Vermögen, 21,92 ℳ Krankengeld, 15,10 ℳ für Arzt und Arznei (einschl. Familie).

Durch die Mobilmachung wurde ein nahmhafter Teil der männlichen Versicherten zu den Fahnen einberufen oder zu sonstigen militärischen Dienstleistungen herangezogen; trotzdem ist der Mitgliederstand nicht gerade nennenswert zurückgegangen, denn einerseits mußte zur Aufrechterhaltung des Betriebes für die Ausmarschierten und die zu Betriebs-, Bau- und Werstättenkolonnen im besetzten Gebiet abgegebenen Leute (bis Ende 1915 waren unter letzteren 1235 Kassenmitglieder) Ersatz geschaffen werden und anderseits hatten so ziemlich alle diese Mitglieder — wegen der Familienhilfe — in der Kasse sich freiwillig weiterversichert. Es hatte nämlich die Kasse diese letzteren Mehrleistungen ebenso

wie die hauptsächlichsten anderen trotz des Reichsgesetzes vom 4. August 1914 (betreffend Erhaltung der Leistungsfähigkeit der Krankenkasse beibehaltnen; eine vorübergehende Änderung der Leistungen trat nur in der Richtung ein, daß Krankengeld nach Ablauf der 26. Woche nicht mehr bezahlt, das Taschengeld bei Krankenhauspflege Lediger nur in Höhe von $^1/_{12}$ des Grundlohns gewährt und das Sterbegeld für Mitglieder, die mehr als 6 Monate der Kasse angehörten, auf das 30 fache und für solche Mitglieder, die weniger als 6 Monate der Kasse angehörten, auf das 20 fache des Grundlohns herabgesetzt wurde. (Bei Betriebsunfällen oder Tod im Krieg war jedoch das Sterbegeld wie bisher zu reichen).

An Kriegsteilnehmer wurden i. J. 1915 für Krankengeld 11 048 ℳ, für Sterbegeld 3601 ℳ verausgabt und an Mitglieder bei Betriebs-Kolonnen 4267 ℳ Krankengeld und 768 ℳ Sterbegeld. Die Kriegswochenhilfe wurde in 218 Fällen gezahlt mit zusammen 20 080 ℳ.

Die Eisenbahnbaukrankenkasse weist in ihrem neuesten Rechenschaftsbericht nur noch 240 Mitglieder auf; sie wurde im Jahre 1898 gemeinsam für alle Bauarbeiter der Eisenbahnverwaltung und der Bauunternehmer, die keine eigene Betriebskrankenkasse hatten, gegründet, seit 1912 wurde ihr Bereich (als besonderer Betriebskrankenkasse) aber auf die eigenen Bauarbeiter der Eisenbahnverwaltung beschränkt und nur noch für besondere Fälle (§ 249 RVO.) die Aufnahme von Arbeitern der Unternehmer vorgesehen.

Die Kasse erhebt 24 % des Wochenlohns (= 4 % des Grundlohns) als Kassenbeitrag, wovon auf den Arbeitgeber ein Drittel entfällt, für die Familienhilfe wird außerdem von den verheirateten Mitgliedern ein Zusatzbeitrag von 15 Pf. wöchentlich erhoben. Als Leistungen für die Vollmitglieder (= nach 26 wöchiger Mitgliedschaft) sind neben sechsmonatiger Krankenpflege — Arzt und Arznei — vorgesehen (für die gleiche Zeit) ein Krankengeld von $^1/_2$ des Grundlohns. Bei Krankenhausbehandlung wird verheirateten Mitgliedern ¼ des Grundlohns als Hausgeld gewährt, ledigen ohne Familienangehörige ⅓ des Grundlohns. Als Sterbegeld wird bei Mitgliedern der 30 fache Grundlohn ausbezahlt, bei Ehegatten der 10 fache und bei Kindern der 4 fache Betrag, sonst bewegt sich die Familienhilfe so ziemlich in den Grenzen der Betriebskrankenkasse.

Im Jahre 1915 waren zu verzeichnen 104 Erkrankungen, 4243 Krankheitstage und 13 Sterbefälle. An eigentlichen Einnahmen sind bei 9491 ℳ Beiträgen zusammen 12 708 ℳ aufgeführt. Von den 11 040 ℳ eigentlichen Ausgaben kommen 3039 ℳ auf Arzt- und Arzneikosten (2062 + 977), 4695 ℳ auf Krankengelder, 520 ℳ auf Krankenhauskosten. Das Vermögen beträgt noch 43 566 ℳ; die gesetzlich vorgeschriebene Rücklage (Reservefonds) beziffert sich z. Zt. auf rund 33 000 ℳ.

Auf ein Mitglied trifft es 39,55 ℳ Beiträge (+ 4,86 ℳ Zusatzbetrag von Verheirateten) 173,20 ℳ Vermögen, 8,60 ℳ Ausgaben für Arzt, 4,07 ℳ für Arznei, 19,56 ℳ für Krankengeld.

Über die Arbeiterpensionskasse, oder wie sie früher hieß, die „Zuschußkasse zur Invalidenversicherung“ haben wir bereits in Nr. 34 dieses Jahrgangs anläßlich ihres 25-jährigen Bestehens alle wünschenswerten Angaben gemacht.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Der neue Chef des Feldeisenbahnwesens.** Zum Chef des Feldeisenbahnwesens ist an Stelle des Generalleutnants Groener wie aus dem „Militär-Wochenblatt“ hervorgeht, der bisherige sächsische Oberstleutnant vom Generalstabe Freiherr v. Oldershausen unter Beförderung zum Oberst ernannt worden. Der neue Chef des Feldeisenbahnwesens ist 1872 als Sohn des früheren österreichisch-ungarischen Rittmeisters Ernst Freiherr von Oldershausen in Hildesheim geboren; er war nach der letzten Rangliste von 1914 Oberstleutnant im sächsischen 6. Infanterie-Regiment Nr. 105 König Wilhelm II. von Württemberg.

— **Befreiung der Dienstanfänger des unteren Dienstes von der Angestelltenversicherungspflicht bereits während der Ausbildung.** Nach § 10 Nr. 1 des Versicherungsgesetzes für Angestellte vom 20. Dezember 1911, in Kraft getreten am 1. Januar 1913, sind von der Versicherungspflicht auf Grund dieses Gesetzes befreit Beamte des Reichs, der Bundesstaaten usw., so lange sie lediglich für ihren Beruf ausgebildet werden. Auf Antrag des preußischen Eisenbahnministers hat nun der Bundesrat auf Grund der ihm hierzu nach § 14 des Gesetzes erteilten Ermächtigung am 31. August d. J. beschlossen, daß diese in § 10 Nr. 1 des Gesetzes ausgesprochene Befreiung von der Angestelltenversicherungspflicht mit Wirkung vom 1. Januar 1913 auch für Personen gilt, die im Betriebe oder Dienst der preußisch-hessischen Staatsbahnverwaltung beschäftigt und lediglich für ihren Beruf ausgebildet werden, sofern die ihnen nach beendeter Ausbildung zu übertragende Beschäftigung als Aushelfer, Aushelferinnen und dergleichen den allgemein üblichen Übergang zu einer Anstellung mit späterer Anwartschaft auf Ruhegeld und Hinterbliebenenbezüge bildet, ihnen die Verpflichtung zum Beitritt zur Abteilung B der Arbeiterpensionskasse nach einjähriger Beschäftigung auferlegt und die Befreiung von der Staatsbahnverwaltung beantragt ist.

Von diesem Beschlusse des Bundesrats gibt ein Erlaß des preußischen Eisenbahnministers vom 26. Oktober d. J. den nachgeordneten Direktionen Kenntnis und, da hiernach die Dienstanfänger des unteren Dienstes bereits während ihrer Ausbildung von der Angestelltenversicherungspflicht befreit werden können, Anweisung, diese Befreiung künftig von Fall zu Fall, für die rückliegende Zeit vom 1. Januar 1913 ab alsbald beim Rentenausschuß der Angestelltenversicherung zu beantragen.

Da nach der bisherigen Rechtsprechung in der Angestelltenversicherung die Tätigkeit der Aushelferinnen sowie die der Dienstanfänger und der aus ihnen hervorgegangenen Hilfsunterbeamten der Staatsbahnverwaltung nicht als niedere oder lediglich mechanische Dienstleistung im Sinne des § 1, Ziffer 2 des Gesetzes vom 20. Dezember 1911 anzusehen ist, sind diese Bediensteten zwar grundsätzlich als versicherungspflichtig anzusehen, sie könnten jedoch auf Grund des oben angeführten Bundesratsbeschlusses bereits vom Beginn der Ausbildung an von dieser Pflicht befreit werden, wenn die angegebenen Voraussetzungen erfüllt sind.

— **Gegen den Wagenmangel.** Die „Köln. Ztg.“ erfährt aus Essen, d. 12. d. M.: Im Einvernehmen mit dem Kriegsministerium hat der Minister der öffentlichen Arbeiten einen Beirat bei der dortigen Eisenbahndirektion gebildet, in dem die Frage des Wagenmangels auf Grund tatsächlicher Verhältnisse, namentlich vom Standpunkt der kohlenverbrauchenden Industrien, besprochen werden soll. In diesen Beirat sind berufen der Verein für die bergbaulichen Interessen im Oberbergamtsbezirk Dortmund, das Rheinisch-Westfälische Kohlensyndikat, der Verein deutscher Eisenhüttenleute (Düsseldorf), der Verein zur Wahrung der gemeinsamen wirtschaftlichen Interessen in Rheinland und Westfalen (Düsseldorf), der Roheisenverband (Essen), die Nordwestliche Gruppe des Vereins deutscher Eisen- und Stahlindustrieller (Düsseldorf), die Südwestliche Gruppe desselben Vereins (Saarbrücken) und der Stahlwerksverband (Düsseldorf). Den Vorsitz im Beirat führt die Eisenbahndirektion Essen. Der diesjährige Wagenmangel ist auf wesentlich andere Ursachen zurückzuführen als der Wagenmangel in früheren Jahren, und es ist daher mit Freude zu begrüßen, daß auf dem genannten Wege die sachverständigen Kreise der Verbraucher zur Beratung möglicher Abhilfe und Milderung hinzugezogen werden.

— **Fortfall der Frauenabteile in den Personenzügen der preußisch-hessischen Staatsbahnen.** Wie der „Berl. Akt.“ mitteilt, ist zugunsten des Güterverkehrs und der Zugverminderung der Fortfall der Frauenabteile in den Personenzügen angeordnet worden. Es soll dadurch der Platz in diesen Zügen besser ausgenützt werden, da erfahrungsgemäß die Frauenabteile oft gar nicht, meist nur schwach besetzt sind. Aus gleichem Grunde sollen auch nach Möglichkeit keine besonderen Abteile für Reisende mit Hunden eingerichtet werden.

— **Freihändige Vergebung von Grasnutzungen und Dienstländereien an Eisenbahnbedienstete.** Vor kurzem war zur Behebung oder Milderung der Futterknappheit vom preußischen Eisenbahnminister angeordnet worden, daß für die Dauer des Krieges freiwerdende Grasnutzungen an Eisenbahn-Kleintierzuchtvereine in geeigneten Fällen freihändig verpachtet werden sollten und bei der Festsetzung der Pachtpreise der gemeinnützigen Natur der geplanten Verwertung der Ländereien in weitestem Maße Rechnung getragen werde. Dieses Zugeständnis ist nun neuerdings, wie die „Eisenbahn“ mitteilt, dahin erweitert worden, daß freiwerdende Grasnutzungen und sonstige Dienstländereien auch an einzelne Eisenbahnbedienstete freihändig verpachtet werden können, soweit dadurch den bisherigen Pächtern keine unbilligen Härten entstehen. Diese dankenswerte Anordnung ist getroffen worden, weil für die Eisenbahnbediensteten, namentlich an kleineren Orten, nicht überall die Möglichkeit besteht, Kleintierzuchtvereinen als Mitglieder beizutreten.

— **Eisenbahnunfall in Schönholz-Reinickendorf.** Auf dem Bahnhof Schönholz-Reinickendorf ist, wie „W. T. B.“ meldet, am 15. d. M. 5 Uhr 40 Minuten Vormittags ein von Stralsund einfahrender Güterzug auf ein besetztes Gleis gefahren, wobei der

Schaffner Rothnick aus Pankow getötet wurde. Der Unfall ist auf eine irrtümliche Weichenstellung zurückzuführen.

— **Der erste Probewagen der A. E. G.-Schnellbahn Gesundbrunnen-Neukölln** ist nunmehr fertiggestellt. Bekanntlich soll bei der A. E. G.-Schnellbahn das Einklassensystem durchgeführt werden, so daß später bei sonst gleicher Innenausstattung aller Wagen nur zwischen Raucher- und Nichtraucher-Wagen unterschieden wird. Die Grundsätze, die bei der neuen Bauausführung der Wagen maßgebend waren, sind folgende: Größtmögliche Sicherheit, ausreichende Gesamtweite aller Türöffnungen, kurze Wege für den Fahrgast im Wageninnern, nur soviel Sitzplätze, daß sie für die Stunden des mittleren Verkehrs genügen, reichlich bemessener Raum für Stehplätze während des Stoßverkehrs und endlich Wahl des Grundrisses so, daß auf möglichst vielen Stehplätzen eine Rückenlehne geboten wird. Der neue Probewagen besteht — zum erstenmal für eine deutsche Stadtbahn — vollständig aus Eisen, da Holz nur für die Bänke verwendet worden ist, und bietet hierdurch erfahrungsgemäß bei Unfällen erhöhten Schutz. Vier Schiebetüren an jeder Längsseite des Wagens erleichtern den Personenwechsel und eine gute Verteilung der Fahrgäste im Wagen, auch zur Zeit des gesteigerten Verkehrs, zumal große Fenster eine gute Übersichtlichkeit des Wageninnern ermöglichen, sodaß die Reisenden schon vom Bahnsteig aus ihren Platz suchen und den erforderlichen Längsweg auf dem breiten Bahnsteig bequemer zurücklegen können als im Wageninnern. Die Türen der beiden Wagenseiten liegen einander nicht gegenüber, sondern sind zueinander versetzt, derart angeordnet, daß jeder Tür eine Doppelbank gegenüber steht. Durch diese Anordnung der Türen und Bänke wird, ohne daß ein besonderer Längsgang im Wagen vorhanden ist, doch ein bequemer Verkehr durch den ganzen Wagen und damit ein Ausgleich in der Besetzung möglich. Für das Schließen der Wagentüren ist eine selbsttätige Türschließvorrichtung vorgesehen, die bei Abfahrt des Zuges durch das Zugpersonal betätigt wird, und durch die gleichzeitig alle Türen des Zuges geschlossen werden. Die Einrichtung gestattet jedoch, daß zu jeder Zeit jede Tür, also auch während die Vorrichtung arbeitet, genau so von jedem Fahrgast geöffnet und geschlossen werden kann, als ob die Vorrichtung überhaupt nicht vorhanden wäre, so daß Fahrgäste, die sich etwa in der Tür befinden sollten, während die Vorrichtung arbeitet, nicht eingeklemmt werden können.

Der Probewagen wurde kürzlich auf der Versuchsbahn der A. E. G. in Henningsdorf den Aufsichtsbehörden vorgeführt. Er befriedigte allgemein. Besonderes Interesse fanden die ausschließliche Verwendung von Eisen für den Bau des Wagenskastens, die für den Personenwechsel sehr wertvolle Zugänglichkeit durch vier Türen an jeder Wagenseite, die übersichtliche Anordnung der Sitzplätze sowie die neuartige, jede zufällige Berührung ausschließende Stromzuführung.

— **Frachtberechnung für Rübensendungen.** Eine günstigere Berechnung ist nach einer vorliegenden amtlichen Mitteilung bei Verwendung von Wagen mit geringerem Ladegewicht als 10 t insofern eingetreten, als für die Zeit vom 16. November 1916 bis 31. Januar 1917 bei Gestellung von zwei offenen Wagen mit geringerem Ladegewicht als 10 t anstelle eines offenen Wagens der Frachtberechnung für jeden verwendeten Wagen das wirklich verladene Gewicht, mindestens jedoch das Ladegewicht der gestellten Wagen, zugrunde gelegt und die Fracht nach dem so ermittelten Gesamtgewicht und den Frachtsätzen für 10 t-Sendungen berechnet wird. Die Maßnahme gilt zunächst nur für den Bereich der preußisch-hessischen und oldenburgischen Staatseisenbahnen, der Militäreisenbahn, der Reichseisenbahnen in Elsaß-Lothringen (einschließlich der Wilhelm-Luxemburg-Eisenbahn), wird aber vermutlich noch auf weitere deutsche Bahnen ausgedehnt werden.

— **Zeichnungen auf die 5. Kriegsanleihe.** Die Allgemeine Betriebskrankenkasse für den Eisenbahndirektionsbezirk Kattowitz zeichnete zur V. Kriegsanleihe 300 000 ℳ aus eigenen Mitteln. Mit dieser Zeichnung hat die Kasse bisher insgesamt 1 000 000 ℳ aus eigenen Mitteln gezeichnet. Durch Vermittlung der Kasse wurden außerdem bisher insgesamt 1 091 800 ℳ von Beamten und Arbeitern gezeichnet.

— **Brotmarken auf der Reise!** Es ist in weiten Kreisen des Publikums noch nicht bekannt, daß im ganzen Deutschen Reich gültige Reisebrotmarken eingeführt worden sind. Wer also auf die Reise geht, muß seine Ortsbrotmarken vor Antritt der Reise gegen Reisebrotmarken umtauschen. Es kommt noch häufig vor, daß Reisende an einem fremden Ort gegen Vorlegung ihrer Ortsbrotmarken im Hotel Brot zu erhalten glauben, das ihnen jedoch gegen diese Marken nicht verabreicht werden kann. Also, wer auf die Reise geht, tausche seine Ortsbrotmarken gegen Reisebrotmarken um!

— **Präsident Laury †.** Mit dem Präsidenten Laury, dessen Tod wir bereits in Nr. 89 gemeldet haben, verliert die Staatseisenbahnverwaltung einen ausgezeichneten und hervorragenden Beamten, dessen früher Heimgang tief zu beklagen ist.

Waldemar Laury war am 1. Februar 1862 in Berlin geboren, wo er auch das Gymnasium und die Universität besuchte. Nach Ablegung der juristischen Prüfungen und kurzer Tätigkeit als Gerichtsassessor an Berliner Gerichten trat er im Jahre 1890 zur preußischen Staatseisenbahnverwaltung über. Bis zur Neuordnung dieser Verwaltung war er Regierungsassessor bei dem vormaligen Eisenbahn-Betriebsamt in Guben und wurde am 1. April 1895 als Mitglied zu der neuen Eisenbahndirektion in Essen versetzt, wo am 12. März 1897 seine Ernennung zum Regierungsrat erfolgte. Die schwierigen Verkehrsverhältnisse des rheinisch-westfälischen Industriegebietes boten Laury Gelegenheit, seine außerordentlichen Fähigkeiten auf dem Gebiete des Eisenbahn-Verkehrswesens voll zu entwickeln und seine ungewöhnliche Arbeitskraft zur Geltung zu bringen. Als er im Jahre 1903 nach seiner Vaterstadt Berlin versetzt und der dortigen Kgl. Eisenbahndirektion als Verkehrsdezernent überwiesen wurde, galt er bereits als ein hervorragender Verkehrs- und Tarifbeamter und als solcher wurde er in seinem neuen Wirkungskreise wiederholt vor bedeutende Aufgaben gestellt, die er stets mit großem Geschick und bewährter Sachkenntnis durchgeführt, und deren Lösung ihm mehrfach die besondere Anerkennung seines obersten Verwaltungschefs eingetragen hat. U. a. hat er seinerzeit die Vorarbeiten für anderweitige Regelung der Verkehrsleitung mit Süddeutschland und Sachsen zum Abschluß gebracht und als Leiter der Geschäfte der ständigen Tarifkommission eine sehr verdienstvolle Tätigkeit entfaltet. Um die Stellung, die Laury bei der Kgl. Eisenbahndirektion in Berlin einnahm, auch nach außen hin zu heben, wurde ihm zum 1. April 1907 die dafür neugeschaffene Stelle eines Oberregierungsrats verliehen. Es ist erklärlich, daß ein Mann von so gediegenen Kenntnissen und so großer Arbeitsfreudigkeit als ein wertvoller Mitarbeiter für die Zentralverwaltung erkannt wurde, und so erfolgte im Juni 1910 die Einberufung Laurys in das Ministerium der öffentlichen Arbeiten und am 28. September 1910 seine Ernennung zum Geheimen Regierungsrat und vortragenden Rat. Auch an dieser Stelle hat er Hervorragendes geleistet, nicht nur auf dem ihm bekannten Gebiete des Verkehrswesens, sondern auch in Verwaltungsgeschäften, die seiner bisherigen Tätigkeit fernlagen. Dahin gehört insbesondere die schwierige Regelung der Pensionskassenverhältnisse ehemaliger Privatbahnbeamten, die in der Hauptsache sein Werk ist. Doch nicht lange sollte Laury im Ministerium bleiben. Als es im August 1912 galt, den durch den Tod des bisherigen Inhabers erledigten Posten des Präsidenten der Kgl. Pr. u. Großh. Hess. Eisenbahndirektion in Mainz wiederzubesetzen, fiel die Wahl auf Laury. Schien er doch wie kaum ein anderer für diesen Posten geeignet. Schon als Leiter der ständigen Tarifkommission und bei seinen vielfachen Verhandlungen mit Vertretern süddeutscher Staaten hatte er es verstanden, sich die Anerkennung und Wertschätzung der süddeutschen Kommissionsmitglieder zu erwerben, und seine außerordentliche Begabung und sein hohes persönliches Taktgefühl boten die Gewähr, daß er auch als Präsident der ihm anvertrauten Verwaltung den an ihn herantretenden schwierigen Aufgaben gerecht zu werden wissen werde. Wie vollkommen ihm dies gelungen ist, davon geben die vielfachen, warmherzigen Kundgebungen der Trauer aus Anlaß des Hinscheidens dieses verdienten Mannes, der sich auch durch seine ausgezeichnete Persönlichkeit überall hohes Ansehen erwarb, beredtes Zeugnis. Wenn seine Gesundheit auch seit Jahren angegriffen war, so kam sein Tod doch unerwartet, viel zu früh für die Seinen und zu früh für die Staatseisenbahnverwaltung.

Österreich.

— **Wechsel im Präsidialbureau des Eisenbahnministeriums.** Mit der Leitung dieses Bureaus wurde vom Eisenbahnminister GM. Schaible Ministerialrat Dr. Walter Rodler betraut, der nun den bisherigen Vorstand des Präsidialbureaus Ministerialrat Heinrich Hirt nach einer fünfjährigen Dienstdauer ablöst. Ministerialrat Hirt wurde zum Vorstand des Budgetdepartements ernannt, welchem er schon vor Jahren angehörte.

— **Aussig-Teplitzer Bahn.** Auf dem alten Netz dieser Bahn wurden im Oktober 1 156 180 (+ 150 921) K. und auf der Lokalbahn Teplitz-Reichenberg 310 162 (— 10 743) K., demnach zusammen 1 466 342 K., das sind um 140 268 K. mehr als im Oktober des Vorjahres, vereinnahmt. Auf der Linie des alten Netzes wurden 438 872 (+ 48 800) Personen und 703 565 (+ 60 800) t Güter, auf der Lokalbahn 235 648 (+ 33 793) Personen und 66 087 (— 11 061) t Güter befördert. Die Gesamteinnahmen in der Zeit vom 1. Januar bis Ende September betrugen auf dem

alten Netze 11 452 298 (+ 547 889) K. und auf der Lokalbahn 3 098 653 —(49 590) K. Die endgültige Abrechnung für Juli ergab auf den Linien des alten Netzes ein Mehr von 4880 K., bei der Lokalbahn ein Mehr von 26 512 K.

— **Die Buschtiehrader Bahn** weist für den September eine Mehreinnahme von 196 500 K. auf wovon 66 200 K. auf das A-Netz und 130 000 K. auf das B-Netz entfallen. Die Richtigstellung für Mai ergab eine Steigerung von 145 186 K. für das A-Netz und 33 846 K. für das B-Netz. Die gesamte Erhöhung beträgt 3 267 080 K. und verteilt sich zu ganz gleichen Teilen auf beide Netze.

— **Die Erdölförderung Galiziens.** Im September stellte sich die Gesamtgewinnung Galiziens an Erdöl auf 6805 Zisternen, gegen 7298 im Vormonat. Die Erdölverfrachtung betrug im September 7743 Zisternen, gegen 11 343 im August, ist also erheblich zurückgegangen. Von der Septemberförderung entfielen auf Tustanowice 4013, auf Boryslaw 2187 Zisternen. Die Förderung von Boryslaw zeigt einen erheblichen Ausfall gegen den August.

— **Die oberschlesischen Kohlenpreise.** In der „Zeit" vom 27. Oktober wurde bei der Besprechung der etwaigen Preiserhöhung des Rheinisch-Westfälischen Kohlensyndikats bereits darauf hingewiesen, daß Oberschlesien der Hauptlieferer Österreichs in Kohle ist. Nun erhielt die „Zeit" aus Breslau die Nachricht, daß auch die Oberschlesische Kohlenkonvention die Absicht habe, die Preise für Kohle um den Betrag von etwa 2 ℳ für die Tonne zu erhöhen, und daß die Konvention hofft, die Regierung werde insbesondere einer Preiserhöhung für Industriekohle die Zustimmung nicht versagen. Es steht also noch in Frage, ob die Preiserhöhung sich auch auf Hausbrandkohle, die ihre Rückwirkung insbesondere auf die Preise am Wiener Platze ausüben würde, erstrecken wird. — Bekanntlich ist im Herbst dieses Jahres infolge Widerstandes der preußischen Regierung der übliche Winterzuschlag für oberschlesische Kohle nicht in Kraft getreten und dadurch auch eine neuerliche Preiserhöhung für oberschlesische Hausbrandkohle in Wien vermieden worden. — Mit Rücksicht auf die anhaltende Steigerung des Markkurses erfolgte nach verschiedenen stufenweisen Steigerungen schließlich vom 22. Januar 1916 ab eine weitere Erhöhung für oberschlesische Hausbrandkohle um 20 Heller. Nach dieser Festsetzung stellte sich der Preis für oberschlesiche Hausbrandkohle am Wiener Platze (ab Rutsche Nordbahn) im Großhandel bei Abgabe an Händler auf 4.19 K. für den Meterzentner. Im Kleinhandel kostet jedoch heute oberschlesische Kohle in Wien 6 K. und mehr, je nach den Bezirken. Diese gewaltige Steigerung ist insbesondere auf die wiederholt erfolgte Hinaufsetzung der Zufuhrlöhne zurückzuführen. Die zuletzt vom 16. September ab erhöhten Zufuhrlöhne betragen je nach nach den Bezirken 55 bis 127 Heller bei Zufuhr in Säcken. — In welcher Weise nun eine allfällige weitere Erhöhung der oberschlesischen Grubenpreise Österreich belasten würde, geht aus folgendem hervor: Insgesamt führte Oberschlesien in der Zeit vor dem Kriege im Jahr rd. 120 Millionen Meterzentner Kohle in das Ausland bei einer Förderung von 440 Millionen. Hiervon gingen (Hauptbahnversand des Jahres 1913) nach Österreich zusammen (Kohle, Koks und Briketts) 83 077 380 Meterzentner, nach Ungarn rd. 28 Millionen. Von der gesamten nach Österreich eingeführten oberschlesischen Kohlenmenge nahmen auf: Böhmen 8 413 310, Galizien und die Bukowina 20 136 000 , die übrigen Provinzen (darunter Niederösterreich mit Wien) 54 528 060 Meterzentner. In der letzten Zeit haben nun die Kohlenbezüge aus Oberschlesien erheblich abgenommen, hauptsächlich infolge des im Revier auftretenden starken Wagenmangels. Die Kohlenvorräte Wiens sind erheblich gesunken; sie betrugen am Nordbahnhof Mitte Oktober 1916 nur 820 000 Meterzentner gegen 1 135 390 im gleichen Zeitpunkt 1915 und 1 324 870 Mitte Juni 1915.

— **Gegen die Fremdwörter.** In einer der letzten Versammlungen des österreichischen Ingenieur- und Architektenvereins wurde folgender Antrag eingebracht: „Der tobende Weltkrieg lehrt die Wichtigkeit des Zusammenwirkens aller Deutschfühlenden. Ihr Bindemittel ist aber die Sprache; sie in ihrer Schönheit und Wichtigkeit erhalten, sie von den Schmutzflecken zu befreien, die durch Fremdwörter in sie eindrangen, ist eine bedeutsame Aufgabe, der der Techniker deutscher Zunge sich nicht entziehen kann und darf, will er nicht seine Wissenschaft beeinträchtigen. Die trefflichste Sache verliert an Wert, wenn sie der edlen Form — und das ist hier die Sprache — entbehrt. Unser Verein strebt seit Jahrzehnten an, den Stand der Techniker zu fördern und ihm höheren Einfluß im öffentlichen Dienst zu schaffen; dies aber bedingt einen gewählten sprachlichen Ausdruck im schriftlichen und mündlichen Verkehr. Soll der Techniker im Wettkampf siegen, so muß er auch in dieser Hinsicht gefördert werden. Ein Mittel hierzu kann unser Verein bieten, dessen Verwaltungsrat in seiner Sitzung vom 19. März 1915 einem in der Fachgruppe für Architektur, Hochbau und Städtebau gestellten und von ihr einmütig angenommenen Antrag auf Sprachpflege im Verein zugestimmt hat: der Verein soll durch Einsetzung eines etwa fünfgliedrigen ständigen Ausschusses zur Pflege der Fachsprache, der mannigfaltige Anregungen geben kann und wird, fördernd eingreifen."

Übrige europäische Länder.

— **Über die Kohlennot in Frankreich** bringen die Tageszeitungen folgende Mitteilungen aus französischen Zeitungen: „France du Nord" vom 5. d. M. erklärt: Immer lauter wird der Schrei nach Kohlen von seiten der Industrie, der eine unheilvolle Arbeitsunterbrechung der Gas- und Elektrizitätswerke droht und von seiten der Bevölkerung, die mit Recht beim Gedanken an einen Winter ohne Heizmittel schaudert. Und dabei liegen 140 000 Kohlen im Becken von Bruay (Pas de Calais) und warten darauf, weggeschafft zu werden, da die Förderung andernfalls wegen Raummangels wird eingestellt werden müssen. Das fehlte gerade noch in einer Zeit, wo wir ein wahnsinniges Geld für englische Kohle zahlen müssen. Die einzige Ursache dieser ebenso beunruhigenden wie widersinnigen Lage ist die teilweise oder vollständige Lahmlegung unserer Bahnverbindungen. Und sie ist nicht, wie behauptet wird, auf Wagenmangel zurückzuführen, denn diese liegen ungebraucht auf unzähligen Rangiergleisen herum. Die Wurzel des Übels ist die „Transportkrise", und diese ist dadurch entstanden, daß unsere Eisenbahnen nicht mehr von Berufsleuten, sondern durch die Militärbehörden geleitet werden, welche trotz bester Absichten aus den verfügbaren Mitteln nicht allen möglichen Nutzen herauszuholen vermögen. Das traurige Ende ist dann der Mangel an dem für die Industrie allernotwendigsten Stoff. Verschwindet die Kohle, dann hört alles auf. Man muß also um jeden Preis die Gefahr beschwören und dazu muß die Kohle in weitgehendstem Maße schnell in Bewegung gebracht werden. Bahnlinien, Wasserwege, Lastfuhrwerke, alles muß ohne Aufschub herangezogen werden, um den unerläßlichen Stoff überall heranzuschaffen. Ich wiederhole, wir haben Überfluß, die Inbewegungsetzung allein genügt. Wir geben hierdurch die sehr lebhafte Beunruhigung wieder, die durch eine Lage hervorgerufen wurde, die nicht länger dauern kann. Was würde daraus werden, wenn die Fabriken eines Tages wegen Mangels an Heizstoff schließen und die zahlreichen von ihnen lebenden Leute auf die Straße setzen müßten. Wenn die Hausfrau ihren Herd nicht heizen könnte, um für ihre Familie zu kochen? Das Heizen bei strenger Kälte unmöglich würde? Es wäre ein namenloses Elend.

Eine etwas abweichende Auffassung der „Transportkrisis" vertritt Alphaud im „Temps" vom 7. d. M.:

Das rollende Material Frankreichs umfaßte vor dem Kriege 379 704 Wagen jeder Art. Durch den deutschen Vormarsch gingen verloren 59 500 Wagen; der Zuwachs an belgischen Wagen, zusamen mit den festgehaltenen deutschen betrug 15 471, so daß der Verlust etwa 41 000 Wagen umfaßt. Bestellt wurden zu Kriegsbeginn sofort 5000 Wagen in Spanien, 35 000 in England und den Vereinigten Staaten von Nordamerika; hiervon sind geliefert bisher 5200, von ihnen jedoch nur 4400 in Betrieb gesetzt. Ende Dezember sollen insgesamt 10 000 neue Wagen geliefert sein. Vom Januar an hofft man auf monatliche Lieferung von 3 bis 4000 neuen Wagen. An Lokomotiven wurden 380 in England bestellt, die zum Teil von deutschen U-Booten versenkt wurden. 1200 belgische Lokomotiven konten wieder instandgesetzt werden, 50 davon wurden nach Rußland geliefert.

Die Transportkrise besteht unleugbar weiter, obwohl der Wagenumlauf wesentlich beschleunigt wurde. Die Schwierigkeiten rühren zum Teil daher, daß im Norden wichtige Verbindungs- und Entlastungsstrecken infolge der feindlichen Besetzung fehlen. Die Entleerung der Strecken mit starkem Wagenzugang ist dadurch sehr erschwert. An neuen Gleisen werden gegenwärtig 250 km monatlich (statt 40 in Friedenszeiten) verlegt. Das Eisenbahnpersonal ging infolge der Mobilmachung von 307 000 auf 266 000 Beamte zurück. 8000 wurden später zurückgestellt, 10 000 Eisenbahnbeamtinnen eingestellt. Der Versuch, im Lande Güterwagen zu bauen, wurde mangels geeigneter Arbeiter bald aufgegeben; man beschränkte sich nun auf Reparaturen, deren Zahl sich infolge der starken Inanspruchnahme vervierfacht hat.

Verfasser glaubt, daß sich die Transportkrise nur schwer überwinden lasse angesichts der dauernden Anforderungen seitens der Heeresleitung und der wachsenden Ansprüche der Kriegsindustrie. Sie bestehe übrigens in gleichem Maße in Deutschland, obwohl dieses mehr als 200 000 feindliche Güterwagen auf den verschiedenen Kriegsschauplätzen erbeutete.

Weiter wird vom 10. d. M. berichtet: Die französische Kammer nahm die Aussprache über zahlreich vorliegende Interpellationen zur Verkehrsnot auf. Der erste Redner Lefas führte aus, seit einem Jahre nehme die Krise einen immer größeren Umfang an, sie betreffe alle landwirtschaftlichen Gebiete, handle es sich um die

Wein- oder Mostgewinnung, um die Getreideerzeugung oder um ie Viehzucht. Um den Übelstand zu beheben, verlangt Lefas or allem, daß die Eisenbahnwerkstätten nicht mehr Geschosse erstellen. Fast alle anderen Redner betonten, daß die Verwaltung der Eisenbahnbetriebe den Militärpersonen abgenommen und ie ursprüngliche Zivilverwaltung wieder eingeführt werden üsse. Nur dadurch könne die Leistungsfähigkeit der Betriebe höht werden. Mehrere Abgeordnete aus dem Norden und Süden rankreichs verlangten dringende Zustellung von Eisenbahnwagen.

— **Die italienischen Eisenbahnen während zweier Kriegsjahre.** eit dem Eintritt Italiens in den Krieg ist über die italienichen Eisenbahnen nur wenig in die Öffentlichkeit gedrungen. Jmso bemerkenswerter ist es, was die „Neue Zürcher Ztg." arüber zu berichten weiß. Der Einsender, anscheinend ein taliener, behandelt zunächst in Worten hoher Anerkennung ie Leistungen der italienischen Eisenbahnen bei der Durchführung der Mobilmachung, die nach seiner Angabe ohne tockungen und Zwischenfälle vor sich gegangen sein soll. Solann kommt er auf die großen Anstrengungen zu sprechen, die talien während des Krieges zur Verbesserung und Erweierung seines Bahn- und Kanalnetzes gemacht hat. Es wurden 60 km neuer Bahnlinien eröffnet, von denen besonders zu ennen sind: die doppelgleisige Linie Susegana-Montebelluna-Castelfranko, ferner die Linie Cuneo-Ventimiglia, Spilimbergo-Gemona, Paola-Cosenza. Von besonderer Bedeutung ist die neue Strecke Tortona-Arguata, welche die Linie Mailand-Genua bkürzt. Sie geht über Carbonara-Villavernia-Cassano-Spinola-Stazzano-Serravalle zur neuen Station Arquata-Scrivia. Sie ist eingleisig und dient vorläufig dem Ortsverkehr, soll aber später len Schnellzugverkehr zwischen Mailand und Genua bedeutend bkürzen. Die Kosten für die Neubauten in den beiden Kriegsjahren belaufen sich auf 108 Millionen Lire, während früher dafür kaum 50 Millionen aufgewendet wurden. Zur Verbesserung des bestehenden Bahnnetzes wurden im Laufe zweier Jahre 235 km Doppelgleise dem Betriebe übergeben. Im Bau befinden sich 350 km, 464 Bahnanlagen wurden verbessert, auf einer Strecke von 140 km das elektrische Blocksystem eingeführt. Besonders zu erwähnen ist die Elektrisierung einer Strecke von 87 km, wodurch ds Netz um Genua und Savona vom Kohlenverbrauch unabhängig gemacht wurde. Die Kraft wird von den Werken der Roja und der Magra geliefert. Die jährlichen Gesamtausgaben erreichen hierdurch die Summe von 170 Millionen Lire (vor dem Kriege 122 Millionen). Besondere Aufmerksamkeit wendet die Regierung dem Ausbau der Wasserstraßen zu. In erster Reihe handelt es sich hier um die Schiffbarmachung des Po zur Schaffung eines Wasserweges von Venedig nach Mailand. Ein solcher Kanal würde ein ganzes Netz von Wasserwegen im Umfange von 3000 km zwischen dem Gardasee, dem Langensee, dem Comersee und dem See von Iseo speisen und ein großes Gebiet wirtschaftlich erschließen. Der Plan ist in seiner Gesamtheit von der Regierung genehmigt worden. Zur Ausführung gelangt vorläufig nur die Strecke von der Lagune von Venedig bis zum Po. (D. i. ein Kanal vom Po zum Po di Levante, von da zur Etsch und zum Kanal di Valle, weiter zum Ausfluß der Brenta bis zum Kanal Lombardo.) Nach neueren Nachrichten kann aber von der voreilig fertig gemeldeten Wasserstraße Mailand-Venedig noch keine Rede sein, vielmehr heißt es in der römischen „Tribuna" vom 5. November, daß „der Minister Bonomi demnächst einen Plan für die Ausführung der Arbeiten an dem Schiffahrtskanal Mailand-Venedig verwirklichen wird, die zum großen Teil auf Kosten der Gemeinde Mailand gehen werden. Die Regierung ihrerseits wird zur Enteignung der erforderlichen Gelände schreiten, indem sie das Werk für eines zum öffentlichen Nutzen bestimmtes erklären wird". Soweit die Nachricht der „Tribuna" aus der klar ersichtlich wird, daß auch heute noch die Vollendung der Wasserstraße nicht sobald zu erwarten ist, geschweige denn die Aufnahme des Verkehrs.

Fremde Erdteile.

— **Der zweigleisige Ausbau der Nordamerikanischen Südbahn.** Zurzeit baut die Southern Railway ihre sich zwischen Washington D. C. und Atlanta, Ga. auf eine Entfernung von 649 Meilen durch den Piedmont Abschnitt und längs des Blue Ridge und Alleghany Gebirges hinziehende Linie zweigleisig aus. Unter Bauwerken ist der wundervolle zweigleisige Viadukt über den Dan River bei Danville besonders hervorzuheben Die Verbesserungen in und bei Danville sowie der Umbau in eine moderne doppelgleisige Eisenbahn erfordern, wie der „Scientific American" meldet, eine Ausgabe von rund $ 1.700.000. Die Brücke sowie die zweigleisige Strecke nördlich und südlich der Stadt Danville ist fertiggestellt und in vollem Betrieb. Die Verkehrsverbesserungen bei Danville erforderten die Verschiebung des Bahnhofsgebäudes der Southern Railway auf eine Entfernung von rund 50 Fuß über eine Straße von seinem alten Platze auf seine neue Lage längs der neuen zweigleisigen Strecke Das Unternehmen gestaltete sich besonders schwierig, da es sich hier um die Verschiebung eines Backsteingebäudes handelte, das das ansehnliche Gewicht von rund einer Million Kilogramm aufwies. Nichtdestoweniger vollzog sich der Transport ohne Unfall.

Von dem Doppelgleis der Southern Railway sind nunmehr über 65% zwischen Washington und Atlanta vollendet und im Betrieb. Die ganze Strecke zwischen Washington und Charlotte, 380 Meilen, wird in sechs Monaten vollständig zweigleisig ausgebaut sein. Auf der Strecke zwischen Charlotte und Atlanta ist der größte Teil im Umbau und das Doppelgleis bereits stellenweise im Gebrauch. Die Verdoppelung dieser langen Linie, die Herabminderung der Steigungen und die Beseitigung zahlreicher Kurven erforderte bedeutende Anstrengungen; besonders schwierig gestaltete sich die Bauausführung in der Nähe des Mount Airy und Toccoa, einem der gebirgigsten Abschnitte der Hauptlinie zwischen Washington und Atlanta.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Nachruf.

Den Heldentod für das Vaterland fand im September d. Js. bei den Kämpfen an der Somme

der Regierungsbaumeister **Fritz Rehfeldt**

Leutnant der Res. in einem Landwehr-Inf.-Regiment,
Ritter des Eisernen Kreuzes und Inhaber des Mecklenburgischen Militär-Verdienstkreuzes.

Er starb in treuester Pflichterfüllung, wie sein Regimentskommandeur in einem besonders ehrenvollen Nachruf hervorgehoben hat.

Wir verlieren in dem Dahingeschiedenen einen Mitarbeiter, dessen Andenken wir wegen seiner großen Fähigkeiten und seines lauteren Wesens stets in hohen Ehren halten werden.

Schwerin, den 16. November 1916. (1466)

Großherzogliche General-Eisenbahndirektion.
Dahse.

2. Güterverkehr.

Kriegsausnahmetarife. — Tfv. 21 — 2 IV o. —

Vom 20. Januar 1917 ab scheiden die Lahrer Straßenbahn-Gesellschaft, die Lokalbahn-Aktien-Gesellschaft in München und die Löwenberg-Lindow-Rheinsberger Eisenbahn ganz oder teilweis aus den Kriegsausnahmetarifen aus. Ferner scheidet die Süddeutsche Eisenbahn-Gesellschaft nicht, wie unterm 26. Oktober 1916 bekannt gegeben, aus sämtlichen, sondern nur aus einigen Kriegsausnahmetarifen aus. Nähere Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbureau, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 14. November 1916. (1467)
Königliche Eisenbahndirektion.

Binnengütertarif der Großherzoglich Mecklenburgischen Friedrich-Franz-Eisenbahn.

In der Vorbemerkung zum Anhang I des Tarifs (Seite 2 des Nachtrags 8), betreffend die Gültigkeit der Bestimmungen über den Verkehr mit der Schweiz, den nordischen Ländern und den Niederlanden, sind die Worte „sowie für alle Tierverkehre" mit Wirkung vom 15. November 1916 zu streichen.

Schwerin, 12. November 1916. (1455)
Großherzogl. General-Eisenbahndirektion.

Ostdeutsch-Bayerischer Güterverkehr.

Ab 10. Nov. 1916 sind die bayerischen Stationen Allach und München Süd in den Ausnahmetarif 7 für Eisenerz usw. zum zollinländischen Hochofen- und Bleihüttenbetrieb mit den nachstehend aufgeführten Frachtsätzen einbezogen worden.

Nähere Auskunft bei den beteiligten Dienststellen.

München, den 14. November 1916. (1463)
Tarifamt der K. B. Staatseisenbahnen rechts des Rheins.

Ausnahmetarif für Holzzellstoff (Zellulose), trocken usw. — Tfv. 2. I. n. —

Mit Gültigkeit vom 20. November 1916 wird Cavelwisch als Empfangsstation einbezogen. Nähere Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen.

Stettin, den 14. November 1916. (1464)
Königliche Eisenbahndirektion.

Süddeutsche Eisenbahn-Gesellschaft. Binnentarif für die Hessischen Nebenbahnen im Privatbetrieb.

Die Ausführungsbestimmungen zu den Allgemeinen Tarifvorschriften des Deutschen Eisenbahn-Gütertarifs, Teil I, Abt. B zu B. Nebengebührentarif Ziffer XIII, Gebühren für Benachrichtigungen, verlieren vom 16. Januar 1917 ab ihre Gültigkeit und sind zu streichen.

Darmstadt, 10. November 1916. (1465)
Süddeutsche Eisenbahn-Gesellschaft.
Die Direktion.

Staats- und Privatbahn-Güterverkehr Tfv. 5. Gemeinsames Heft für den Wechselverkehr deutscher Eisenbahnen untereinander. Tfb. 200.

Mit Gültigkeit vom 16. November 1916 treten in den genannten Tarifen verschiedene Änderungen und Ergänzungen ein, die aus dem nächsten Tarif- und Verkehrsanzeiger zu ersehen sind. Auskunft geben auch die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbureau, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 11. November 1916. (1456)
Königliche Eisenbahndirektion.

Frachtberechnung für Rübensendungen bei Verwendung von Wagen mit geringerem Ladegewicht als 10 t.

Für Sendungen von Zuckerrüben wird für die Zeit vom 16. November 1916 bis 31. Januar 1917 bei Gestellung von 2 offenen Wagen mit geringerem Ladegewicht als 10 t an Stelle eines O-Wagens der Frachtberechnung für jeden verwendeten Wagen das wirklich verladene Gewicht, mindestens jedoch das Ladegewicht der gestellten Wagen, zugrunde gelegt und die Fracht nach dem so ermittelten Gesamtgewicht und den Frachtsätzen für 10 t-Sendungen berechnet. Die Maßnahme gilt zunächst nur für den Bereich der preußisch-hessischen und oldenburgischen Staatseisenbahnen, der Militäreisenbahn, der Reichseisenbahnen in Elsaß-Lothringen (einschl. der Wilhelm-Luxemburg-Eisenbahn), der Brandenburgischen Städtebahn, der Farge-Vegesacker, Hoyaer, Kerkerbach- und Kreis Oldenburger Eisenbahn. Die Ausdehnung auf weitere Bahnen wird durch den Tarif-Anzeiger bekanntgegeben. Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbureau, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 13. November 1916. (1457)
Königliche Eisenbahndirektion.

Norddeutscher Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina. Eisenbahngütertarif, Teil II, Heft 1, vom 1. Januar 1911. Eisenbahngütertarif, Teil II, Heft 2, vom 1. Oktober 1912. Aufhebung von Frachtsätzen.

Mit Gültigkeit vom 15. Januar 1917 werden die im Eisenbahngütertarif, Teil II, Heft 1, vom 1. Januar 1911 und in den Nachträgen dazu enthaltenen, sowie die im Verfügungswege eingeführten Frachtsätze des Ausnahmetarifs 11 (A. Gemüse, frisches usw.; B. Schwämme, Pilze, genießbare) und des Ausnahmetarifs 42 (Eier), ferner die im Eisenbahngütertarif, Teil II, Heft 2 vom 1. Oktober 1912 und in den Nachträgen dazu enthaltenen Frachtsätze des Ausnahmetarifs 30 A (Stammholz usw.), 30 E und F (zu Grubenzwecken des Bergbaues bestimmte Hölzer) und 30 M (Weiden usw.) zur Gänze und die Frachtsätze des Ausnahmetarifs 30 C für die Artikel: Wurzelholz usw., Reiserholz usw., Eisenbahnschwellen usw. und Sägeabfallholz usw. aufgehoben; für die Artikel: Stäbe und Brettchen usw. bleiben die Frachtsätze des Ausnahmetarifs 30 C in Geltung. Die Aufhebung der Frachtsätze der Ausnahmetarife 30 A und 30 C bezieht sich nicht auf die in der Richtung nach Österreich gültigen Frachtsätze auf Seite 159 des Tarifes Teil II, Heft 2.

Wien, am 11. November 1916. (1460)
K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Westböhmisch-Tirol-Vorarlberger Eisenbahnverband.

Tarif, Teil II, Heft 2 vom 1. März 1911. Änderungen der Ausnahmetarife 14 und 15 (Exportverkehr).

Mit Ablauf des 31. Januar 1917 sind im Ausnahmetarif 14 (Exportverkehr): der Artikel Eier der Pos. E. 2, Ausnahmetarif 15 (Exportverkehr): der Artikel Eisen, roh der Pos. E. 7 und die Frachtsätze der Abteilung III zu streichen.

Im Abschnitte D—I sind die vorstehend genannten Artikel mit dem Zusatze „im Falle der Ausfuhr aus dem Vertragszollgebiete der beiden Staaten der österr.-ungarischen Monarchie" zu streichen.

Wien, am 11. November 1916. (1461)
K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Österreichisch-Lindauer Güterverkehr. Tarif, Teil II vom 1. Januar 1911. Änderungen des Ausnahmetarifs 14.

Mit Ablauf des 31. Januar 1917 sind im Ausnahmetarife 14 die Artikel Eier der Pos. E—2, Eisen (Roh-) der Pos. E—7, Gemüse der Pos. G—5, Holz der Pos. H—17—a), Holz zu Grubenzwecken (Bergbau) der Pos. H—19, Holzstoff, geschliffener, der Pos. H—28, Holzzellstoff und Strohzellstoff (Zellulose), auch Strohstoff der Pos. H—32—a), sowie der Pos. H—32—b) zu streichen.

Die Artikelbezeichnung „Holz der Pos. H—18—b) bis f) und h)" ist auf „Holz der Pos. H—18—f) und h" abzuändern.

Im Abschnitte C sind die vorstehend genannten Artikel mit dem Zusatze „im Falle der Ausfuhr aus dem Vertragszollgebiete der beiden Staaten der österr.-ungar. Monarchie" zu streichen bezw. abzuändern.

Wien, am 11. November 1916. (1462)
K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Erste k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts Gesellschaft.

Schlußtermine für die Güteraufnahme.

Die mit Kundmachung vom 11. November a. c. veröffentlichten Einstellungstermine für die Güteraufnahme werden — infolge inzwischen geänderter Verhältnisse — wie folgt verlegt:

Die Güteraufnahme von und nach den Stationen Regensburg, Passau, Linz, Korneuburg, Nußdorf, Wien, Pozsony (Preßburg), Györ (auch Gönyü), Budapest, Zemun, Belgrad, sowie der gesamte Schleppladungsverkehr bleiben bis auf weiteres offen. Die bezüglichen Einstellungstermine werden gesondert verlautbart.

Im Verkehre von und nach allen anderen Stationen wird die Güteraufnahme diesjährig — insoweit laut des eingangs erwähnten Verzeichnisses nicht bereits ein früherer Einstellungstermin festgesetzt ist — am 25. November d. J. geschlossen.

Wien, am 16. November 1916. (1468)

---

3. Verdingungen.

Verdingung von 3340 Stück Lokomotivradreifen aus Tiegelflußstahl in 9 Losen, 239 Stück Bahnmeisterwagenrädern und 348 Stück Achswellen für Wagen in je 1 Lose für den Beschaffungsbezirk Berlin mit den im Angebotbogen angegebenen Lieferfristen. **Angebote** sind portofrei, versiegelt und mit entsprechender Aufschrift bis zum 13. Dezember 1916, vormittags 10½ Uhr, an das **Zentralbureau, Zimmer 257 in Berlin W. 35, Schöneberger Ufer 1/4** einzureichen.

Die **Eröffnung der Angebote** findet am 13. Dezember 1916, vormittags 11 Uhr, Tempelhofer-Ufer 28 III, Zimmer Nr. 4, statt. Angebotbogen und Bedingungen können in unserem **Zentralbureau, Zimmer 257**, eingesehen, auch von dort gegen **portofreie Einsendung** von 1,50 M. und 5 Pf. Bestellgeld **bar** (nicht in Briefmarken) bezogen werden. Zuschlagsfrist bis 29. Dezember 1916.

Berlin, den 11. November 1916. (1458)
Königliche Eisenbahndirektion.

---

4. Verkauf von Altmaterialien.

In den Hauptwerkstätten Gotha, Erfurt, Meiningen und Jena und im Sammelmagazin (Bahnmeisterei) Neudietendorf sollen öffentlich verkauft werden:

Schmelztiegelabfälle, Blech-, Kern-, Hohl- und Mischschrott, abgenietete Langträger, Dreh- und Bohrspäne, Zinkschrott, Stahl- und Gußschrott, Radsterne, Flußstahlscheibenräder und Glasbrocken.

Termin am 14. Dezember 1916, vormittags 11 Uhr.

Die Bedingungen usw. können in unserer Kanzlei eingesehen oder von dem Vorstande unseres Zentralbureaus gegen postgeldfreie Einsendung von 50 ₰ in barem Gelde (nicht Briefmarken) bezogen werden.

Zuschlagsfrist 3 Wochen.

Erfurt, den 11. November 1916. (1459)
Königliche Eisenbahndirektion.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Eisenbahndirektions-Präsident a. D. v. Mühlenfels in Berlin.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nummer 92. 22. November 1916. LVI. Jahrgang.

Inhalt:

Eisenbahnminister Dr. Zdenko Freiherr von Forster.

Holz oder Eisen als Baustoff für Eisenbahnquerschwellen.

Fridtjof Nansen über das Amurgebiet und die Amurbahn.

Nachrichten.

Deutschland. Versicherungspflicht von Angestellten für Beschäftigungen während des Krieges. — Die Teuerungszulagen der preußischen Staatsbeamten und Lehrer. — Rückbeförderung galizischer Wanderarbeiter. — Beförderung von Rohzucker in offenen Wagen mit Decke. — Prüfstelle für Ersatzglieder in Charlottenburg. — Liegnitz-Rawitscher Eisenbahn. — Beschränkung in der Stückgutannahme. — Fahrplanänderungen auf den württembergischen Staatseisenbahnen. — Verwaltungs- und Empfangsgebäude. — Die Beförderung frostempfindlicher Güter in der Kriegszeit. — Kohlenförderung und Kohlenpreise. — Trauerkundgebungen und Trauerfeier für Präsident Laury.

Österreich. Einnahmen der Buschtiehrader Bahn. — Aufhebung des Markenkolliverkehrs bei den Staatsbahnen. — Die Beförderung von Musterkoffern. — Die Reichenberger Handelskammer über die Aufhebung der Zeitkarten. — Elektrische Stromlieferung und Elektrizitätsmonopol. — Der Geschäftsgang der Wagenleihanstalten.

Übrige europäische Länder. Die französische Verkehrsnot. — Nachrichten von den schweizerischen Eisenbahnen. — Die Beförderungsverhältnisse auf der Bahn nach Archangelsk.

Allgemeines.

Rechtspflege.

Amtliche Bekanntmachungen.

Eisenbahnminister Dr. Zdenko Freiherr v. Forster,

der soeben aus dem 5 Jahre hindurch bekleideten Amte geschieden ist, kann auf eine ebenso glänzende als erfolgreiche Beamtenlaufbahn blicken, die er fast ganz im Bereich der staatlichen Eisenbahnverwaltung zurückgelegt hat. Schon 1885 wurde er in das Lokalbahnamt des Handelsministeriums einberufen, dessen Vorstand er wurde, als im Jahre 1896 die Eisenbahnsektion des Handelsministeriums in dem damals gegründeten Eisenbahnministerium aufging. Ein umfassenderer Wirkungskreis eröffnete sich ihm unter Eisenbahnminister v. Wittek, der ihn 1898 zum Vorstand des Präsidialbureaus machte, in welcher Stellung er bis zu Witteks Abgang im Jahre 1905 blieb. In diesem Jahre wurde er Sektionschef, und es wurde ihm die juridische Sektion des Eisenbahnministeriums unterstellt. Unter dem ersten Ministerium Bienerth im Jahre 1908 wurde er mit der Leitung des Eisenbahnministeriums betraut. In Anerkennung seiner Tätigkeit als Leiter des Eisenbahnministeriums wurde er in den Freiherrnstand erhoben. Anfang November 1911, also genau vor fünf Jahren, wurde er im Kabinett Stürgkh zum Eisenbahnminister ernannt. Die Verleihung der Würde eines Geheimen Rates, des Ordens der Eisernen Krone erster Klasse sowie die erst vor einigen Monaten erfolgte Verleihung des Großkreuzes des Leopoldordens sind die Zeichen der kaiserlichen Anerkennung für seine Tätigkeit als Eisenbahnminister.

Der Wechsel in der Leitung des Eisenbahnministeriums legt einen Überblick auf die fünfjährige Wirksamkeit Freiherrn v. Forsters an der Spitze der Staatseisenbahnverwaltung nahe. Hierbei treten jetzt naturgemäß jene Maßnahmen in den Vordergrund, welche sich den Kriegszwecken dienlich erwiesen haben oder während des Krieges zur Förderung seiner Ziele durchgeführt wurden.

Unter den Eisenbahnneubauten war es vor allem die Herstellung des zweiten Gleises in der Strecke Salzburg-Wörgl, dessen Bau beim Ausbruch des Krieges mit Italien bereits so weit vorgeschritten war, um die Aufmarschbewegungen günstig zu beeinflussen und das seit seiner durchgängigen Fertigstellung im Sommer 1915 zur Beschleunigung der Truppenbeförderungen in außerordentlichem Maße beigetragen hat. Auch die im ganzen Staatsbahnbereiche mit Schnelligkeit durchgeführten Erweiterungen der Stations- und Betriebsanlagen haben mit den militärischen Bedürfnissen gleichen Schritt gehalten. Ein Werk größten Stils — der Bau der Wiener Transitanlage (Übergangsbahn) — wird nach Verlauf einer einjährigen Bauzeit noch im November d. J. dem Verkehre übergeben. Bekanntlich bedeutet dieses den ersten bedeutsamen Schritt zur Lösung der Wiener Bahnhoffrage. Der im Zuge dieser Anlage in Entstehung begriffene Verschiebebahnhof in Breitenlee wird mit seinen 62 km langen Gleisen wohl zu den größten Bauten dieser Art auf dem europäischen Festlande gehören.

Auch auf dem Gebiete des Heizhaus- und Werkstättendienstes brachte die Tatkraft des Freiherrn v. Forster die Entfaltung einer weitausholenden Investitionstätigkeit, die in den Heizhausanlagen in Saalfelden, Wörgl, den Werkstättenneubauten in Tarnów, Jedlersdorf, Böhmisch-Leipa und St. Pölten sowie in den Erweiterungsbauten in Linz, Knittelfeld, Wien, Floridsdorf, Pilsen, Nimburg, Neusandez, Lemberg und Stryj in die Erscheinung tritt.

Einen Maßstab für die Leistungsfähigkeit der Staatsbahnwerkstätten bildet die hohe Zahl der im Dienste der Sanitätspflege ausgerüsteten Krankenzüge aller Art, die Ausrüstung von fünf Werkstättenzügen, sodann die weitreichenden Vorsorgen für eine, den hohen Anforderungen des Kriegsverkehrs entsprechende Instandhaltung der Fahrbetriebsmittel. Der Bestand an letzteren hat durch Nachschaffungen größten Umfanges sich seit Kriegsbeginn um rund ein Drittel, d. i. um 1400 Lokomotiven und 50 000 Wagen, vermehrt.

Volles Augenmerk hat Freiherr v. Forster der Beseitigung der zerstörenden Wirkung des Krieges an den Kunstbauten der Eisenbahnen zugewendet und die Wiederinstandsetzungsarbeiten in Galizien mit bestimmendem Einflusse gefördert. Beweis dessen, daß der Betrieb auf den betroffenen Linien noch im Winter 1915 anstandslos abgewickelt werden konnte. Die Fülle der in kürzester Zeit geleisteten Arbeit erhellt aus der Tatsache, daß von 600 zerstörten Brücken bereits

die Hälfte endgültig wiederhergestellt, daß von 4000 Hochbauten 3000 wieder in Benützung gezogen, endlich, daß nahezu 3000 zerstörte Weichen und gegen 500 km zerstörte Gleise wieder in Stand gebracht wurden.

Auch die Personalwirtschaft bei den österreichischen Staatsbahnen trug unter Freiherrn v. Forster die Merkmale seiner starken Persönlichkeit. Als genauer Kenner des Personals konnte er bei Besetzung der leitenden und vom Verwaltungsstandpunkte besonders wichtigen Stellen das Verdienst der geschickten Auswahl für sich in Anspruch nehmen. Gegenüber dem mit unbeirrbarer Beharrlichkeit verfolgten Streben, die richtigen Männer auf den richtigen Platz zu stellen, konnten sich unter Forster fremde, unberechtigte Einflüsse auf die Personalwirtschaft nicht geltend machen. Seine Sorge galt der Heranbildung eines vollwertigen Nachwuchses für alle Dienstbestimmungen, und die Zuteilung zur Zentralstelle war lediglich durch die Anerkennung der im Unterdienste bezeugten besonderen Fähigkeiten bestimmt. — Das Eisenbahnfachbildungswesen hat er durch Ausgestaltung der Schuleinrichtungen vielfach gefördert.

Die Überleitung der Personalwirtschaft vom Frieden in den Krieg mit ihren umfangreichen Personalverschiebungen, die Auffüllung der durch die Einberufungen stark herabgeminderten Personalstände (im Staatseisenbahndienste sind dermal an 25 000 weibliche Hilfskräfte in Verwendung) und schließlich die Fürsorge für die Bedienstetenschaft kann vom sozialpolitischen Gesichtspunkte als gelungen bezeichnet werden, wie auch Freiherr v. Forster bei allen Zuwendungen an die Bediensteten bis an die äußerste Grenze der Möglichkeit gegangen ist. Bei diesen Maßnahmen war er auf einem Arbeitsgebiete tätig, das seinem der Wohlfahrt des Personals stets zugewandten Sinne angesichts der durch die Teuerung erschwerten Lebenshaltung der Eisenbahner besonders nahelag. Allen zu ihren Gunsten entfalteten Kriegsfürsorgen ist gemeinsam, daß sie frühzeitig eingeleitet wurden und im erforderlichen Augenblicke ihre Wirkung äußern konnten. Dies gilt sowohl von der Reform der Lebensmittelmagazine und der Behandlung der Ernährungsfrage überhaupt, wie auch besonders von den 1915 errichteten Personalküchen und den Schuhausbesserungswerkstätten, schließlich von der Pflege des Kleingartenwesens, das nunmehr die größte Ausdehnung erfahren hat. Die noch im ersten Kriegsjahre bei Gründung eines Genesungsheimes für verstümmelte und verkrüppelte Eisenbahner gemachte Zusicherung des Ministers, allen kriegsverletzten Eisenbahnern die Rückkehr zu ihrem alten Broterwerbe zu erschließen, bedeutete damals das grundsätzliche Betreten eines Weges, auf dem inzwischen der Invalidenschutz anderer Standesorganisationen gefolgt ist. Die Krüppelfürsorge aber erwies sich als ein Segen, dessen außer den Kriegsverletzten auch die im Eisenbahnkriegsverkehre verunglückten Eisenbahner teilhaftig geworden sind. Das vorwiegend mit Amputierten belegte Genesungsheim in Grinzing hat von 400 Anstaltspfleglingen bereits 326 in ihr Berufsleben zurückgeführt.

Auf dem Gebiete der Neuordnung der Staatseisenbahnverwaltung ist Forster mit tiefen Umwälzungen nicht hervorgetreten. Sicherlich nicht zum Nachteil der Abwicklung des Eisenbahnverkehres im Kriege, dessen Glattheit und Sicherheit wohl auch an die Voraussetzung gebunden ist, daß der Dienst in den für die Betriebsdurchführung wichtigen Zweigen sich in alt eingelebten Formen bewege. Entgegen seinen sonstigen Wirkungen auf die Eisenbahnen hat der Krieg also die Durchführung großer Maßnahmen zur Neuordnung der Verwaltung gehindert. Ihr Studium aber hat das Eisenbahnministerium auch nach Kriegsbeginn und unter Nutzbarmachung der aus dem Kriege gewonnenen Erfahrungen unablässig beschäftigt. Mit den im Schoße der Staatseisenbahnverwaltung ausgereiften Entwürfen ist eine Summe von Arbeit geleistet worden, die für alle künftigen Reformpläne von Wert ist.

Zu dieser Tätigkeit, die Freiherr v. Forster als oberster Chef der österreichischen Staatsbahnen entfaltete, kam eine Reihe hochbedeutsamer Aufgaben auf dem Gebiete der Eisenbahnpolitik und Eisenbahnfinanzwirtschaft, deren Lösung mit Forsters Namen verbunden ist. Nach langen und schwierigen Verhandlungen wurde das bosnische Bahnprogramm festgestellt und gesetzlich verabschiedet; ein neues Lokalbahnprogramm, in dem 94 neue Bahnen ihrer finanziellen Sicherstellung zugeführt werden sollten, wurde zur gesetzgebungsmäßigen Behandlung vorgelegt. Die jahrzehntelangen Bemühungen, die finanziellen Verhältnisse der Südbahngesellschaft zu ordnen, kamen unter seiner Führung zum endlichen Abschluß. Und inmitten der Kriegswirren fanden jene zahlreichen, das Eisenbahnwesen besonders berührenden Verhandlungen statt, durch die der wirtschaftliche Ausgleich mit Ungarn eine langdauernde Regelung erfahren sollte.

Mit gerechtfertigter Genugtuung kann Freiherr v. Forster auf die Zeit zurückblicken, in der es ihm vergönnt war, an der Spitze des österreichischen Eisenbahnministeriums zu stehen. Er war beseelt von wärmstem, mit strengster Gerechtigkeit gepaartem Wohlwollen für das Personal und widmete sich mit unermüdlichem und beispielgebendem Eifer den ihm anvertrauten staatlichen Aufgaben, die er in vorzüglicher Weise erfüllt hat.

Holz oder Eisen als Baustoff für Eisenbahnquerschwellen.

In der Frage, ob für Eisenbahnquerschwellen dem Holz oder Eisen der Vorzug gebührt, erscheint es wertvoll, allgemein wissenschaftlich über diejenigen dynamischen Beanspruchungen zu urteilen, welche für Eisenbahnquerschwellen hauptsächlich maßgebend sind und in Form von Stoßdrücken und Schwingungen sich äußern. Im Jahrgang 1911 dieser Zeitung Nr. 73 wurde näher ausgeführt, daß vom Standpunkt der Stoßdrücke bezüglich des Gewichtsaufwandes an Baustoff eine Baustoffziffer $\frac{E\gamma}{T^2}$ maßgebend ist, worin E das Elastizitätsmaß, γ das spezifische Gewicht und T das Tragmaß, d. i. die Festigkeit an der Elastizitätsgrenze bedeutet. Je kleiner $\frac{E\gamma}{T^2}$ ausfällt, desto geringerer Gewichtsaufwand ist zur Aufnahme gleicher Stoßdrücke erforderlich. Es wurde danach für die in Frage kommenden Baustoffe nebenstehende Zusammenstellung gegeben.

Damals wurde schon darauf hingewiesen, daß die verschiedenen Quellen entnommenen Werte für E, T und γ insbesondere

	E kg/qmm	T kg/qmm	γ	$\frac{E\gamma}{T^2}$
Buchenholz	1 280	3,5	0,75	78
Eichenholz	1 040	3,3	0,86	82
Fichtenholz	1 000	1,9	0,50	139
Lärchenholz	1 050	2,1	0,60	143
Rüsternholz	1 000	1,8	0,54	167
Flußeisen	20 600	24	7,8	279

für Holz, nicht unbedingt feststehen und daß bei Holz auch Angaben fehlen über die Veränderungen, welche die Holzarten bei den meist üblichen Tränkungsverfahren an ihren Festigkeitseigenschaften erleiden. Der Grund dieser Unsicherheit liegt vor allem an der nicht gleichartigen Beschaffenheit des Holzes, insbesondere an dessen ganz verschiedenem Verhalten, je nachdem die Beanspruchung gleichlaufend oder senkrecht zur Faserrichtung erfolgt. Im Schrifttum finden sich fast gar keine Angaben über die Festigkeitseigenschaften des Holzes bei Beanspruchung senkrecht zur Faserrichtung, wie solche insbesondere

bei Druckbeanspruchung für Eisenbahnquerschwellen vorliegt.*) Daß die Festigkeitseigenschaften senkrecht zur Faser ganz erheblich geringer sind, ist bekannt.

Das schwedische Wasserbaubureau hat i. J. 1915 bei der Materialprüfungsanstalt der technischen Hochschule in Stockholm Untersuchungen über die Festigkeitseigenschaften von Föhrenholz senkrecht zur Faser anstellen lassen. Das Holz war im Winter gefällt und lag ein halbes Jahr. Daß die Untersuchung ein ganz anderes Gebiet als das der Eisenbahnquerschwelle im Auge hatte, nämlich die Herstellung von großen Holzröhren für Wasserkraftwerke, tut der Verwendbarkeit der Ergebnisse auch für die Beurteilung der Eigenschaften einer Eisenbahnschwelle keinen Eintrag, ebensowenig der Umstand, daß das Föhrenholz bei den Versuchen mit Wasser durchtränkt verwendet wurde. Die Festigkeit des Holzes nimmt mit wachsender Feuchtigkeit erheblich ab. Anderseits weist die Lage der Eisenbahnschwellen im Freien und oft unter ungünstigen Verhältnissen darauf hin, daß auch eine Durchtränkung mit Wasser nicht außer der Möglichkeit liegt. Für alle Fälle wird die ungünstige Annahme der Durchtränkung die Sicherheit erhöhen.

Die Proben auf die Elastizitäts- und Festigkeitseigenschaften senkrecht zur Faserrichtung wurden an wasserdurchtränkten Föhrenholzwürfeln 20×20×20 cm angestellt und ergaben, im wesentlichen unabhängig von der zwischen 1 und 60 Tagen betragenden Tränkungsdauer, in runden Zahlen:

1. Elastizitätsmodul für Druck senkrecht zur Faser
$$E_D = 10\,000 \text{ t/m}^2 = 10 \text{ kg/qmm}$$
2. Festigkeit an der Proportionalitätsgrenze
$$\sigma_P = 150 \text{ t/m}^2 = 0{,}15 \text{ kg/qmm}$$
3. Bruchgrenze (bei etwa 35 % Zusammendrückung)
$$\sigma_B = 350 \text{ t/m}^2 = 0{,}35 \text{ kg/qmm}.$$

Diese Proben, deren Ergebnisse sich von der obigen Zusammenstellung weit entfernen, weisen eine überraschend geringe Druckfestigkeit senkrecht zur Faserrichtung auf, nämlich etwa 15 % der Druckfestigkeit gleichlaufend zur Faserrichtung, ein Verhalten, das offenbar bisher bei Bauten nicht genügend Beachtung gefunden hat.

Im Bauwesen kommt es nun sehr oft vor, daß das Holz nicht auf seine ganze Ausdehnung beansprucht wird, sondern nur auf einen Teil. Ein diesbezüglicher Versuch wurde derart angestellt, daß hochkant gestellte 45 cm lange Föhrenplanken 3"×6" (5,3×10,7 cm) senkrecht zur Faser mit einem I-Balken N. P. 15 (Fußbreite 70 mm), der quer über die Planken gelegt war, gedrückt wurden. Das Ergebnis war:

1. Festigkeit an der Proportionalitätsgrenze
$$\sigma_P = 400 \text{ t/m}^2 = 0{,}4 \text{ kg/qmm}$$
2. Bruchgrenze (bei ungefähr 35 % Zusammenpressung)
$$\sigma_B = 1000 \text{ t/m}^2 = 1 \text{ kg/qmm}.$$

Wie man sieht, ist gegenüber dem ersten Versuch eine wesentliche Erhöhung der Festigkeitseigenschaften eingetreten. Zur Prüfung der Beschaffenheit des verwendeten Holzes wurde schließlich die Druckfestigkeit gleichlaufend zur Faser an ein paar Würfeln festgestellt. Sie ergab sich zu 2500 t/m² = 2,5 kg/mm² im Mittel, ein Wert, der mit üblichen Übersichtswerten der Nachschlagebücher übereinstimmt.

Bildet man in der Annahme, daß Elastizitäts- und Proportionalitätsgrenze nicht allzusehr sich unterscheiden und daß der Elastizitätsmodul des ersten Versuches auch auf den zweiten übertragen werden dürfe, $\frac{E\gamma}{T^2}$, so erhält man, wenn man γ zu 0,6 annimmt, aus dem ersten Versuch

$$\frac{E\gamma}{T^2} = \frac{10 \times 0{,}6}{0{,}15^2} = 267.$$

Ganz anders aber wird das Ergebnis, wenn die Werte des zweiten Versuches, welcher sich dem Fall der Eisenbahnquerschwellen unter der Last der Schienen offenbar ungleich mehr anpaßt, zur Anwendung kommen. Es wird dann $\frac{E\gamma}{T^2} = \frac{10 \times 0{,}6}{0{,}4^2} = 37{,}5$, ein Wert, der allerdings durch die Annahme des E günstig beeinflußt ist. Jedenfalls zeigt ein Vergleich mit obiger Zusammenstellung, wie wenig eine auf Grund neuerer wissenschaftlicher Untersuchungen erfolgende, der Wirklichkeit mehr angepaßte Verbesserung der Annahmen das frühere Ergebnis in Frage stellt, daß nämlich der Baustoff Holz zur Aufnahme von Stoßdrücken besondere Eignung besitzt und seinen Mitbewerber, das Flußeisen, hierin übertrifft. Dr.-Ing. Saller.

*) Selbst in der „Hütte" und im Försterschen Taschenbuch für Bauingenieure finden sich die Festigkeitswerte für Druck und Zug nur gleichlaufend zur Faser angegeben. In der Aufstellung einheitlicher Verfahren für die Prüfung von Holz von M. Rudeloff in den Mitteilungen aus dem K. Materialprüfungsamt zu Groß-Lichterfelde-West ist (S. 5) beim Druckversuch Druckbelastung gleichlaufend zur Faserrichtung (Stammachse) vorgeschrieben.

Fridtjof Nansen über das Amurgebiet und die Amurbahn.

Aus dem in diesen Blättern bereits kurz besprochenen Reisewerke Nansens „Sibirien ein Zukunftsland"[1]) sind für die Leser dieser Zeitung vielleicht das siebzehnte und achtzehnte Kapitel am beachtenswertesten, die von dem „Amurgebiet und der Amurbahn" handeln. Zwar hat die Vereinszeitung schon wiederholt über die Amurbahn berichtet, diese Berichte waren wohl meistens den Veröffentlichungen des russischen Verkehrsministeriums entnommen. Hier aber handelt es sich um die Wahrnehmungen eines Augenzeugen, die in ihrer Lebendigkeit eines reizvollen Eindrucks nicht entbehren und den Leser mitten unter Land und Leute, Arbeiter und Oberleiter versetzen. Als Einleitung möchte ich einige Worte vorausschicken:

Bekanntlich war Sibirien bis zum Jahre 1903 ohne jede Eisenbahn. Da aber einerseits der einzige Kriegshafen am Stillen Ozean, Petropawlowsk auf der Halbinsel Kamtschatka, den größten Teil des Jahres durch Eis gesperrt war, anderseits Rußland die Notwendigkeit erkannte, die monatelange Reisedauer von Europa nach seinen östlichen Provinzen auf das Tunlichste abzukürzen und seine Stellung im Osten zu festigen, wurde im Jahre 1890 die sibirische Eisenbahn in Angriff genommen und 1913 bis Wladiwostok vollendet. Ursprünglich hatte der Zar die Anlage ganz auf russischem Gebiet verlangt, aus vielerlei, besonders wirtschaftlichen Gründen aber, mußte man hiervon Abstand nehmen und einigte sich mit China dahin, daß die Bahn vom Orte Mandschurija aus durch die Mandschurei geführt werden sollte, die diese ostchinesische Eisenbahn erst in der Nähe des Ussuriüberganges wieder verläßt.[2]) Diese Lösung erschien vor dem Kriege mit Japan in den Jahren 1904-1905 insofern unbedenklich, als Rußland seine Stellung im fernen Osten für ungefährdet hielt, es auch in Port Arthur, dem Endpunkte der von Charbin abzweigenden Mandschurischen Eisenbahn einen zweiten Kriegshafen erhielt, der zudem eisfrei war, was von Wladiwostok, trotz seines stolzen Namens „Beherrsche den Osten" nicht galt. Als aber am 5. Januar 1905 Port Arthur gefallen war und durch den Frieden von Portsmouth mitsamt den zugehörigen Pachtgebieten an Japan abgetreten werden mußte, kam Wladiwostok wieder in den Vordergrund. Zugleich brach sich die Überzeugung Bahn, daß durch den unglücklichen Ausgang des japanischen Feldzugs Rußlands Machtstellung und Ansehen im Osten erheblich gelitten hatten und die auf chinesischem Gebiete gelegene Strecke der sibirischen Bahn für Rußland gefährdet erschien. Diese Erwägungen gaben den Anstoß zum Bau der Amurbahn. Um jedoch nicht in denselben Fehler zu verfallen, wie beim Bau der Ostchinesischen Bahn, d. h. um nicht mit der neuen Bahn der Grenze des chinesischen Reiches wieder zu nahe zu kommen, mußte man den die Grenze gegen China bildenden Amurstrom, an dessen Ufer sich Ansiedlungen befanden, verlassen und sich in größerer Entfernung 50—150 km vom Flusse halten. Hierdurch häuften sich

[1]) Fridtjof Nansen, Sibirien ein Zukunftsland. Zweite Auflage. Leipzig: F. A. Brockhaus, 1916. geb. 10 *M*.

[2]) Vergl. im Übrigen hierzu den trefflichen Aufsatz von Mertens in Nr. 30, S. 349 ff. des laufenden Jahrgangs dieser Zeitung.

die Schwierigkeiten für den Bahnbau in ungeahnter Weise, wenn auch die Bahn selbst ein bisher gänzlich unbesiedeltes Gebiet zu erschließen berufen wurde. Nansens Anregung folgend, seien einige geschichtliche Bemerkungen hier eingeflochten. Wie die Eroberung Sibiriens durch einen Zufall begann, indem der in Rußland geächtete Räuber, Hauptmann Jermak über den Ural zog, dort dem Zaren ein neues Reich gewann und dafür Begnadigung erhielt, so zog im Juli 1643 der Kosakenhäuptling Wassilij Pojarkow mit 90 Kosaken über das Stanowoigebirge nach dem Sejaflusse im Amurgebiet und entdeckte im nächsten Jahre diesen mächtigen Strom, der bekanntlich durch die Vereinigung der Flüsse Onon (Tschilka) und Argun gebildet wird. Er befuhr ihn bis zur Mündung, wagte sich sogar aufs Ochotskische Meer hinaus, erlitt aber Schiffbruch und kehrte in seine Heimat Jakutsk zurück. Dieser Zug gab den Anstoß zur Eroberung des Amurgebiets, indem der Kosakenhäuptling Jerofei Pawlowitsch Chabarow, von dem die Stadt Chabarowsk, die Endstation der Amurbahn, ihren Namen hat, mit einer kleinen Kosakenschar 1650 bei Urka an den Oberlauf des Amur gelangte, und nach schweren Kämpfen mit den eingeborenen Dauern und chinesischen Mandschu den Grund zur russischen Herrschaft legte. Allein das Kriegsglück wandte sich und durch den Frieden vom 9. September 1689 mußten die Russen ihre sämtlichen Eroberungen am Amur den Chinesen zurückgegeben. Nun ruhten die russischen Anstrengungen im Amurgebiet fast zwei Jahrhunderte lang. Erst 1850, auch diesmal anscheinend zufällig, erreichte ein junger Marineoffizier mit einigen Ruderbooten und wenigen Leuten die Amurmündung und hißte die russische Flagge. Auf Antrag des Gouverneurs Murawiew, der später den Titel eines Grafen Murawiew Amurskij erhielt, billigte der Zar diesen Schritt, das Amurgebiet wurde besetzt und im Jahre 1858 gelang es Murawiew durch den Vertrag von Aigun von China ohne Schwertstreich die Anerkennung der Besitzergreifung zu erzielen, die durch einen späteren Vertrag von Peking bis an die Grenze Koreas ausgedehnt wurde. Die Flüsse Amur und Ussuri bildeten die Grenze gegen China, das im Jahre 1896 auch die Genehmigung zum Bau der ostchinesischen Bahn erteilte.

Nansen machte seine Reise auf Einladung und als Gast der Sibirischen Gesellschaft. Sie begann am 2. August 1913 von Kristiania aus und hatte den Zweck, die Möglichkeit eines Schiffahrtweges durch das Karische Meer nach der Jenisseimündung festzustellen, zwecks Anbahnung einer dauernden Handelsverbindung zwischen Europa und Sibirien. In fesselnder Tagebuchschilderung wird die Fahrt durch das Karische Meer und den Jenissei hinauf beschrieben. Am 25. September wurde Krasnojarsk und damit die sibirische Eisenbahn erreicht. Als kenntnisreicher Beobachter führt Nansen dem Leser Land und Leute vor und zieht dabei viele interessante wissenschaftliche Schlüsse. Von Krasnojarsk wurde die Eisenbahn benutzt, zunächst bis Wladiwostok und von da die Ussuribahn bis Chabarowsk. Der Direktor des Kaiserlich Russischen Eisenbahnbauwesens, Ingenieur Wourtzel hatte Nansen eingeladen, mit ihm den Jenissei hinauf und weiter mit der Bahn nach Ostsibirien und dem Amurgebiet zu reisen, um die dort im Bau befindliche neue Eisenbahn kennen zu lernen. Der russische Verkehrsminister hatte ihm dabei durch Wourtzel sagen lassen, er werde auf dieser Reise Rußlands Gast sein. Wourtzel konnte sich zwar tatsächlich erst von Krasnojarsk ab anschließen, von da ab aber hat Nansen die Eisenbahnreise, auch die Rückreise in dessen trefflichen Dienstwagen zurückgelegt, soweit dies möglich war. Auf einem großen Teile der Reise war Wourtzel durch Bahnbesichtigungen in Anspruch genommen. Die sibirische Bahn war auf einer großen Strecke im Umbau, teils zur Beseitigung der zu scharfen Kurven der ersten Anlage, teils durch den Bau des zweiten Gleises. Nansen schildert, wie der Zug wiederholt genötigt war, einen streckenkundigen Lotsen aufzunehmen, weil der Untergrund der Bahnlinie Schwankboden war, der vorsichtigstes Fahren erforderte; an verschiedenen Stellen hatten starke seitliche Rutschungen die Befestigung des Bahnkörpers erschwert. Es würde zu weit führen, die sibirische Bahn nach Nansens Beobachtungen zu schildern. Nur einen Ausspruch möchte ich hier festhalten: „Beständig eröffneten sich neue Aussichten; aber ein Eindruck kehrte immer stärker wieder, daß unsere Erde noch Raum genug hat und daß sie einstweilen noch nicht an Uebervölkerung zu leiden braucht; denn hier in Sibirien gibt es endlose Räume mit großen Möglichkeiten, die nur darauf warten, nutzbar gemacht zu werden. Und solche weite Räume erblickten wir mehr und mehr, je weiter wir fuhren und je weiter ostwärts wir gelangten.“ Es ist unbestreitbar, daß Rußland früher für die Reichtümer Sibiriens, das man als Verbrecherkolonie betrachtete, gar kein Verständnis hatte und lieber seine Untertanen nach Amerika auswandern ließ, als sie in Sibirien anzusiedeln. Nur durch Kosakensotnien besiedelte man das Land, mehr zum Grenzschutz, als aus volkswirtschaftlichen Gesichtspunkten. Seit dem unglücklichen Kriege mit Japan ist dies anders geworden und die Eisenbahnen erweisen sich schon während der Bauzeit als Kulturbringer.

Da Nansen die Hinreise über Wladiwostok, die Rückreise über Chabarowsk genommen hat, beschreibt er die Amurbahn von ihrem Endpunkte Chabarowsk aus. Das erste, was er von der Amurbahn sah, war der Bau der großen Brücke, die unterhalb der Stadt über den Amur führt. Nach Nansens Annahme ist sie die zweitgrößte Brücke der Welt, nur die Forthbrücke bei Edinburg sei etwas länger. Sie mißt 2417 m und erhält 19 Pfeiler, von denen 14 gleich aus Eisenbeton, fünf vorläufig aus Holz gefertigt werden sollten. An der Baustelle, einer früher sumpfigen Wildnis, war eine ganze Stadt neuer Arbeiterwohnungen entstanden, die nach Eröffnung der Bahn voraussichtlich wieder verschwinden wird. Bei dem Sumpfboden ist die Arbeit sehr schwierig, besonders im Sommer wegen der furchtbaren Mücken- und Stechfliegenplage und der Hitze. Ist im Winter der Schlamm gefroren, so geht die Arbeit leichter, eine Beobachtung, die an vielen Stellen der sumpflandreichen Baustrecke gemacht worden ist. An vielen Punkten verbot der Sumpfboden überhaupt die Arbeit im Sommer und die Arbeiter konnten nur im Winter arbeiten. An anderen Stellen war es umgekehrt. Da viele Arbeiter aus Rußland kamen, mußten sie für die Sommerarbeit im Frühjahr zureisen und im Frühherbst wieder heimbefördert werden, was neben einer Reisezeit von etwa drei Monaten sehr erhebliche Unkosten mit sich brachte. Ueberhaupt ist die Lösung der Arbeiterfrage eine sehr schwierige gewesen, zumal politische Rücksichten die Verwendung von Chinesen verboten und Koreaner nur herangezogen werden durften, soweit sie russische Untertanen waren. Für Unterkunft der Arbeiter wurde gut gesorgt durch Arbeiterkolonien und, soweit sie Gefangene waren, durch Lager. Schulen für die Kinder der Arbeiter, die ihre Familien mitbrachten, Kirchen und vor allem reichlich ausgestattete, gut gehaltene Krankenhäuser waren vorhanden. Nach Nansens Beobachtungen war der Krankenstand nur bei den Rodungsarbeiten in sumpfiger Gegend ungünstig, im Übrigen günstig. Die Belegschaft der Krankenhäuser bestand vorwiegend aus Arbeitern, die beim Bau verletzt waren.

In den ersten drei Jahren des Bahnbaus sind 130 000 Russen ostwärts gesandt worden, 1912 etwa 80 000, die 30 Millionen Rubel verdient haben. Etwa 20 % davon haben sich im Amurgebiet angesiedelt und bilden den Vortrab für spätere Kolonisation. Das Amurgebiet ist ein Binnenland, das im Osten durch die Küstenprovinz, im Süden und Südwesten durch den Amurstrom, im Westen durch Transbaikalien, im Norden durch die Provinz Jakutsk begrenzt, etwa 400 000 qkm Flächeninhalt aufweist. Es ist ein Bergland, das durch viele Nebenflüsse des Amur zerrissen ist, von denen die Seja und die Bureja die bedeutendsten sind, und in ihrem unteren Teile durch die große Bureja-Seja-Ebene getrennt werden. Diese weist teilweise sehr guten Boden, Gras- und Waldsteppe, auf und kann ein vorzügliches Getreideland werden. Eine ähnliche, aber sumpfige Ebene zeigt sich am mittleren Amur an der Mündung der Nebenflüsse Sungari, Ussuri und Tunguska. Im übrigen ist das ganze Amurland ein Waldgebiet, das dem Bahnbau die größten Schwierigkeiten entgegengestellt hat. Man mußte erst Straßen durch die Wildnis bauen, den Urwald, Taiga genannt, bezwingen, um Arbeiter und alles Notwendige heranschaffen zu können. Auch den Unterhalt der Arbeiter mußte man erst von weither heranführen. Das Anschütten des Bahndammes in dem sumpfigen Gelände und die Röhrenentwässerung des letzteren machten große Schwierigkeiten und gutes Trinkwasser war kaum zu beschaffen, vielfach mußte Sumpfwasser getrunken werden, was in Verbindung mit dem Vorgeschilderten auf die Gesundheitsverhältnisse der Arbeiter von üblem Einflusse war. Sie besserten sich zusehends und die Erfolge der Entwässerung waren geradezu großartige, oft in der kurzen Frist eines Jahres wurde benutzbares Acker- und Gartenland gewonnen, was dem Personal sehr zustatten kam. Allerdings sind die Witterungsverhältnisse für die Nutzpflanzenzucht, namentlich den Getreideanbau zurzeit noch nicht durchweg günstig. Das Amurgebiet ist ein kaltes Land, die mittlere Jahreswärme ist um Null herum, im Sommer ist es heiß, im Juli durchschnittlich 20 Grad Wärme, ein Steigen über 40 Grad ist nicht selten, was für den Ackerbau wichtig ist. Der Winter dagegen ist kalt und im Gegensatz zu dem niederschlagsreichen Sommer schneearm, so daß der Boden auf große Tiefen hinab gefriert, im Sommer aber erst spät die Sonnenwärme aufnimmt und auftaut. Die Einwohnerzahl betrug 1911 rund 290 000, darunter etwa ein Fünftel Nichtrussen. Aus dem schon angeführten Aufsatz von Mertens ist nach amtlichen Berichten über den Fortgang des Baues der Amurbahn, über den Bauarbeitsplan und über die ursprünglich auf 240 Millionen Rubel veranschlagten Baukosten, die aber wohl erheblich werden überschritten werden, über das Bestreben, durch Hilfsmittel, wie Fähren, ja selbst Umgehungsbahnen die Nutzbarmachung der Bahn zu beschleunigen, das Nähere zu entnehmen.

Nansen gibt die Länge der Amurbahn von Kuenga bis Chabarowsk auf 1950 km an, Mertens auf 2106 km einschließlich der Zweigbahn nach Blagowjeschtschensk, die Nansen bei seiner Längenangabe nicht erwähnt. Die vier Bauabschnitte, von denen nur im östlichsten noch größere Bauarbeiten zu bewältigen sind, umfaßten die Strecken Kuenga, letzte Station der transbaikalischen Bahn bis Urjumskij 195 (182) km[3]), Urjumskij bis Kerak 635 (595) km, Kerak bis Malinowsk 640 (745) km, einschließlich der Zweigbahn nach Blagowjeschtschensk) und von Malinowka bis Chabarowsk 480 (450) km. Die Längenzahlen Nansens dürften sich auf die Angaben der bauleitenden Beamten gründen. Jedem Bauabschnitt stand bzw. steht ein Ingenieur vor. Die Zahl der weiteren Baubeamten, unter denen sich auch deutsche Ingenieure befunden haben, dürfte bei dem Riesenunternehmen sehr groß gewesen sein. Wenn man bedenkt, daß die Bauarbeiten auf den einzelnen Bauabschnitten in den Jahren 1908, 1910, 1911 und 1912 begonnen haben und so gefördert worden sind, daß auf den drei ersten bereits nach durchschnittlich zwei Jahren ein vorläufiger Betrieb eröffnet werden konnte, so kann man die stolze Freude verstehen, die nach Mertens über solche Erfolge in Rußland herrscht. Großzügigkeit ist den Russen bei ihren Unternehmungen wahrlich nicht abzusprechen.

Nicht unerwähnt darf bleiben, daß für den gesamten Bau der Amurbahn ein Oberarzt bestellt war, „dem die Leitung der gesamten ärztlichen Tätigkeit oblag und der auch die Oberaufsicht über die Gesundheitsverhältnisse unter den vielen Tausenden von Arbeitern in diesem gefährlichen Lande führen mußte", eine Aufgabe, deren gewissenhafte Durchführung doch wohl die Kräfte e i n e s Menschen überstieg.

Das Land, das Nansen von Chabarowsk westwärts dem Bahnbau folgend bereiste, teilt er seiner Natur nach in vier Abschnitte: die Mittelamurebene, dann das von der kleinen Chingankette gebildete Gebirgsland, darauf die weite flache Bureja-Seja-Ebene und von deren Westgrenze an wieder Gebirgsland bis nach Transbaikalien. In dem ersten Teile, der in den noch im Bau befindlichen Schlußabschnitt fällt, ist in baulicher Beziehung zunächst nicht viel erwähnenswert. Viel sumpfiges Land, das durch die Entwässerung in kurzer Zeit vielfach in gutes anbaufähiges Ackerland verwandelt ist, durch dessen Verkauf nach Ansicht des Oberingenieurs Wourtzel sich die Bahn in dieser Gegend bald bezahlt machen wird. Bei den Entwässerungsarbeiten bedient man sich großer, auf Schienen laufender Trockenbagger, die neben der Bewegung des zur Dammschüttung erforderlichen Bodens die Kanäle graben, in denen das Sumpfwasser abgeleitet wird und den Wasserstand im Boden zum Sinken bringt. Von der Schnelligkeit der Bauarbeit zeugt der Umstand, daß an einer Stelle, wo vor Jahresfrist noch Wildnis gewesen war, jetzt gemütliche Dorfhäuser mit Gemüsegärten, sogar eine Windmühle sich fanden; an einer anderen Stelle, wo der Ingenieur die nun fast fertige Bahnstrecke vor zwei Jahren abgesteckt hatte, im Sommer die Arbeit wegen Bodennässe hatte einstellen müssen, bis der Boden im Winter gefror, ist jetzt anbaufertiges Land geschaffen. Eine Eigentümlichkeit, bedingt durch die unwegsamen Bodenverhältnisse, ist es, daß als erste Arbeit noch vor Beginn des eigentlichen Bahnbaus eine fahrbare Straße angelegt wurde, die zur Verbindung der Ansiedlungen mit den Stationen und zur Beförderung von Truppen für den Fall bestimmt ist, daß die Bahnstrecke durch feindliche Angriffe zerstört oder gefährdet wird. Am Ende der Ebene, die in etwa 150 km Breite durchfahren wurde, begann das die nördliche Fortsetzung des in der Mandschurei liegenden kleinen Chingans bildende Bergland, durch das die Amurbahn etwa 150—200 km westwärts führt, bis sie die große Seja-Bureja-Ebene erreicht. An dieser Strecke, die durch weite Wälder führt, liegen mehrere Tunnel. Der erste durchfährt die Wasserscheide zwischen dem Birafluß und dem Flüßchen Chingan und ist 1300 m lang. Der Bergrücken besteht aus Porphyrit, stark durchsetzt mit Kainit, wodurch das aus dem Tunnel geschaffte Gestein alsbald an der Luft glänzend weiß wird. Der Tunnel ist im Innern frostfrei. Der Winterfrost dringt nicht tiefer als 2 m ein, während bei der unterhalb auf etwa 260 m gelegenen Station Kimkan der Boden bis auf 8 m Tiefe beständig gefroren ist. Man hofft, ihn durch Bearbeitung nach und nach aufzutauen. Im Innern des Tunnels steigt das Wärmemaß auf + 7 Grad. Im Westen des Tunnels ist eine tiefe Talmulde, die die Bahn auf gewaltigen, bis zu 25 m und noch höheren Aufschüttungen überschreitet — „eine imponierende Ingenieurarbeit".

Im Gegensatz zu dem beschriebenen führt der bei der Station Oblutsche mündende 300 m lange sogenannte kleine Tunnel durch ein quarzhaltiges Porphyritgestein, das bis auf 70 bis 80 m Tiefe hinab gefroren ist und erst nach dem Durchschlag im Inneren des Tunnels an Wärme zuzunehmen begonnen hat. Veranlaßt ist nach Nansen dieses Hinabgehen des Frostes bis in solche Tiefe dadurch, daß das Gestein sehr rissig ist, die schwere kalte Außenluft in diese Risse einsinkt und das sich ansammelnde Wasser zum Gefrieren bringt. Das Innere des noch unfertigen Tunnels und der Steitenstollen war gefroren und ganz mit Eis überzogen. Nansen erinnert an die Schwierigkeiten, den Tunnel fertig zu bauen, da bei solcher Kälte der Wände der Zement sich nicht gießen lasse, der Tunnel also erwärmt werden müsse. Letzteres aber berge die Gefahr, daß das Eis in den Spalten schmilzt und große Stücke Fels zum Abstürzen bringt. Wie der Tunnel schließlich fertig geworden, ist dem Schreiber unbekannt. Das Gelände weiter westwärts ist ebenfalls schon vielfach gerodet und angebaut und die Bahn nähert sich allmählich ihrem 1500 m langen, größten Tunnel, der durch den westlichen Gebirgskamm des kleinen Chingan führt und Glimmerschiefer durchfährt. Zur Zeit von Nansens Reise war er noch nicht durchschlägig. Er ging ein Kilometer hinein, scheint aber nichts Erwähnenswertes gefunden zu haben.

Ein letzter Tunnel dieser Strecke liegt bei der Station Gunakan. Er führt durch einen Landrücken, bei dem Kies oben ansteht und dann dünne Ton- und Sandschichten abwechseln, die von den Ablagerungen eines ehemaligen Landsees herrühren. Eine Strecke weiter erreicht die Eisenbahn die große Bureja-Seja-Ebene, durch die sie 240 km hinführt, teils an Getreidefeldern vorüber, auch an einem ganz einsamen Basalthügel vorbei, der hier durch eine Spalte in der Erdrinde gepreßt wurde und schätzbares Steinmaterial liefert. Dann wird die Bureja erreicht, ein großer Nebenfluß des Amur, über den eine 550 m lange Brücke führt, die bei Nansens Besuch erst im Bauanfang stand. Dagegen war in kurzer Zeit eine große Stadt bei der Baustelle entstanden, die viel geschäftliches Leben zeigte. Die Bureja ist infolge starker Regenfälle einem sehr wechselnden Wasserstande unterworfen, weshalb die beste Bauzeit für die Brücke der Winter ist, wegen der dann größeren Gleichmäßigkeit des Wasserstandes. Von Bureja an war die Bahn teilweise benutzbar, aber wegen Mangels an Schienen nur ein kürzeres Stück. Dann aber erreichte man eine Station, von der aus man, abgesehen von einigen Unterbrechungen durch Bauwerke, die Eisenbahn bis nach Europa benutzen konnte. Zu Ehren des großen Reisenden wurde dieser Station anläßlich seiner Anwesenheit der Name „Nansen" feierlich beigelegt. Sie liegt in der teilweise schon angebauten Ebene, die zeigt, was in Zukunft aus der Amurebene geschaffen werden kann. Unweit der Station Nansen zweigt die Stichbahn nach Blagowjeschtschensk ab, der größten Stadt des Amurgebiets, die an dem von reicher Schiffahrt belebten Amur liegt und in deren Nähe eine im Bau begriffene Brücke über die Seja besichtigt wurde. Auch bei Alexejewsk führt eine Brücke über die Seja, deren hohe Pfeiler Nansen fast vollendet sah. Alexejewsk, nach dem Großfürsten-Thronfolger so genannt, ist eine große neue Stadt, in der die Hauptverwaltung der ganzen Amurbahn ihren Sitz erhalten sollte. Das Verwaltungsgebäude ist nach Mertens a. a. O. durch Gesetz vom 23. Juni 1914 genehmigt. Bei Nansens Anwesenheit waren in der Hauptsache erst die Straßen, Plätze, Ringstraßen und Spazierwege abgesteckt, Häuser erst wenige gebaut. Das Ganze ist innerhalb eines Jahres entstanden. Vorhanden war schon eine Schule mit 250 Kindern in drei Klassen.

Von Alexejewsk folgt die Bahn dem zwischen Amur und Seja liegenden, die Wasserscheide zwischen ihnen bildenden Landrücken und steigt langsam über Station Gondatti, 282 m über Taldan, bis Station Kerak, hinter der sie bei 680 m Höhe die Wasserscheide zwischen den Quellen der Seja und dem kleinen Never, Nebenfluß des Amur, erreicht. Bei Gondatti gedeihen trotz des strengen Winters allerlei Gemüse, selbst Tomaten. Bei der 440 m hoch gelegenen Station Taldan war eine Stadt von 1000 Einwohnern aus Holzhäusern entstanden, mit großem Klubhaus usw. Alles für das Eisenbahnbaupersonal, mit dem sie voraussichtlich wieder größtenteils verschwinden wird. Sie beweist aber wieder, mit welchen Schwierigkeiten auch bezüglich Unterbringung des Personals der Bau zu kämpfen hatte. Da ist es nicht zu verwundern, wenn die Baukosten überschritten werden. Die Vorarbeiten für die Amurbahn müssen übrigens in der wilden Gegend geradezu übermenschliche Anforderungen an die Leistungsfähigkeit der Landmesser usw. gestellt haben.

Hinter Station Kerak durchfährt die Bahn in einem 960 m langen Tunnel den Kamm der Nukscha-Gebirgskette, eines Astes des im Nordwesten gelegenen Jablonoigebirges, und gelangt über Hügel, durch Wald und über hohe Dämme an mehreren Stationen vorbei und über die Brücke des Urkaflusses das Amurgebiet verlassend, nach Transbaikalien. Hier erreicht sie hinter Station Penkojawa auf steiler Strecke mit der höchstzulässigen Steigung 8 ‰ den höchsten Punkt der Amurbahn 850 m über dem Meere, die Wasserscheide zwischen den Flüssen Amasar und dem schwarzen Ursum. An der schönen Station Xeniewskj mit schmucker Kirche vorbeiführend, gelangt die Bahn nach Überschreitung einer weiteren Wasserscheide zur

[3]) Die eingeklammerten Zahlen sind den Mertens'schen Angaben entnommen.

Station Urjumski, Endpunkt des ersten Bauabschnitts, von wo die Amurbahn schon seit Jahren im Betriebe ist und mündet endlich im Bahnhofe Kuenga, Station der Transbaikalischen Eisenbahn.

Es ist begreiflich, daß auf der fast durchgängig über tief im Innern gefrorenes Erdreich führenden Amurbahn die Beschaffung guten Wassers, namentlich auch zum Speisen der Lokomotiven eine schwierige Aufgabe war. Nansen beschreibt eine in der Nähe der Station Taldan entdeckte Quelle und seine Worte mögen hier noch eine Stelle finden: „Hier, wo der Grund beständig gefroren ist, Wasser zu finden, ist nicht leicht. Man hatte an mehreren Stellen gebohrt, ohne auf Wasser zu stoßen, dann aber traf man diese Quelle im Walde, ein großer Fund. Im Winter bildet sich über einer solchen Quelle ein ganzer Eisberg; hier wurde sie mit einem Holzhaus überbaut, das geheizt werden soll und das auch einen Behälter zum Sammeln des Wassers erhalten wird. Die Temperatur der Quelle beträgt Sommer und Winter hindurch ungefähr einen Grad über Null, sie liefert den Tag 300 cbm Wasser. Von der Quelle soll eine Röhrenleitung nach der Station gelegt werden und man glaubt, sie trotz des gefrorenen Bodens, durch Torf und Erde vor dem Einfrieren schützen zu können. Der Ingenieur ist der Ansicht, daß das Wasser, wenn es nur immer in Bewegung bleibt, gar nicht dazu kommt, sich bis zum Gefrieren abzukühlen, auch wenn es nicht erwärmt wird. Mir scheint dies jedoch ein gewagtes Unternehmen."

Soviel von dem Nansenschen Buch. Es ist sehr gut, auch mit Karten und zahlreichen trefflichen Bildern nach Lichtbildaufnahmen ausgestattet und seine Anschaffung kann nur empfohlen werden. Nansen betitelt sein Buch „Sibirien ein Zukunftsland." Möchte der Ausgang des Krieges Rußland belehren, daß es im Osten eine große Kulturaufgabe zu erfüllen hat, nicht im Westen! „Es ist", sagt Mertens am Schlusse seines Aufsatzes „in jeglicher Beziehung ein Gewinn für Rußland und für Europa, das ihm hier sicher nicht in den Weg treten wird, wenn es seinen Betätigungsdrang im Osten zu befriedigen sucht." Die Amurbahn zeigt, daß Rußland sich von der Richtigkeit dieser Ansicht zu überzeugen beginnt.

Dr. Rudolf Firnhaber

Nachrichten.

Deutschland.

— **Versicherungspflicht von Angestellten für Beschäftigungen während des Krieges.** Nach einer Bekanntmachung des Reichskanzlers vom 30. September d. J. (Reichs-Gesetzbl. S. 1097) hat der Bundesrat verordnet, daß Personen, die vor dem gegenwärtigen Kriege eine an sich nach dem Versicherungsgesetze für Angestellte versicherungspflichtige Tätigkeit nicht ausgeübt haben und auch nach Beendigung des Krieges voraussichtlich nicht ausüben werden, hinsichtlich einer nur für die Dauer des Kriegszustandes angenommenen, an sich versicherungspflichtigen Beschäftigung nicht versicherungspflichtig nach dem Versicherungsgesetze für Angestellte sind. Falls aber für die Dauer der an sich versicherungspflichtigen Beschäftigung Beiträge zur Angestelltenversicherung entrichtet sind dürfen die Leistungen der Angestelltenversicherung nicht aus dem Grunde abgelehnt werden, daß die Beiträge zu Unrecht entrichtet seien. Die Wirkung dieser Verordnung tritt nicht ein, wenn der Beschäftigte binnen einem Monat nach ihrem Inkrafttreten oder bei späterem Beginne des Beschäftigungsverhältnisses binnen einem Monat von diesem Zeitpunkt an seinen entgegenstehenden Willen gegenüber dem Direktorium oder einem anderen Organe der Reichsversicherungsanstalt erklärt. Solche Willenserklärung wirkt jedoch nicht auf die Zeit vor dem Inkrafttreten dieser Verordnung zurück. Ersatzkassenmitglieder haben die Willenserklärung innerhalb der Frist bei der Ersatzkasse abzugeben. Der übrige Inhalt der Verordnung bezieht sich auf die Regelung von Streitigkeiten über die Versicherungspflicht. Die Verordnung ist mit dem Tage ihrer Verkündung und mit Wirkung von Kriegsbeginn an in Kraft getreten; sie ist in Nr. 23 S. 132 des Eis. Verordn.-Blattes vom 2. d. M. veröffentlicht.

— **Die Teuerungszulagen der preußischen Staatsbeamten und Lehrer.** Der im Abgeordnetenhaus zur Beratung stehende von allen Parteien des Hauses eingebrachte Antrag auf Gewährung einer einmaligen Teuerungszulage an die Staatsbeamten, Arbeiter und Lehrer hat folgenden Wortlaut: Das Haus der Abgeordneten wird ersucht: Die Königliche Staatsregierung zu ersuchen, 1. den Staatsbeamten einschließlich der nicht etatsmäßig angestellten Beamten und Beamtinnen und der auf Privatdienstvertrag beschäftigten Angestellten, soweit ihr Jahreseinkommen das Meistgehalt der Klasse 27 der Besoldungsordnung nicht übersteigt, sowie den in den Staatsbetrieben beschäftigten Arbeitern, deren Einkommen während des Krieges keine wesentliche Erhöhung erfahren hat, einmalige Kriegsteuerungszulagen bis zur Höhe eines Monatsgehaltes oder eines Monatslohnes unter Berücksichtigung der Zahl der Familienmitglieder zu gewähren; 2. die bereits laufend gewährten Kriegsbeihilfen für Kinder zu erhöhen; 3. Staatsbeamten einmalige Kriegsteuerungszulagen nach Maßgabe ihrer wirtschaftlichen Bedürftigkeit, die tunlichst unter Zugrundelegung ihres steuerlich festgesetzten Einkommens zu ermitteln ist, zu bewilligen; 4. eine den Bestimmungen zu 1 bis 3 entsprechende Fürsorge auch den Volksschullehrern zuteil werden zu lassen. Der Finanzminister gab in der Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 17. ds. Mts. auf den Antrag eine entgegenkommende Erklärung ab. Er sagte nach einer Darlegung des bisher Geschehenen u. a. Folgendes: Ich möchte auf den Antrag selbst nicht eingehen, da er, wie ich bestimmt annehme, einer Kommission überwiesen werden wird; ich möchte nur folgendes bemerken: Die Königliche Staatsregierung hat ihrerseits es durchaus schon gewürdigt, daß es notwendig ist, daß in dieser ganz besonders teuren Zeit, bei der langen Dauer des Krieges etwas Besonderes geschehen muß, und sie hat schon die erforderlichen Maßnahmen eingeleitet. Sie ist davon durchdrungen, daß diesmal etwas Besonderes geschehen muß, daß man nicht auskommt mit den bisherigen Kriegsbeihilfen, sondern daß ein einmaliger großer Betrag gewährt werden muß. (Zustimmung.) Desgleichen ist sie sich bewußt, daß der Kreis erheblich weiter auszudehnen ist als bisher, die Höchstgrenze von 3000 ℳ wird in Zukunft erheblich höher gezogen und auch die mittleren und zum Teil höheren Beamten werden von der Neuregelung mitbetroffen. Ferner werden bei dieser Neuregelung sogar Unverheiratete mitbedacht und wird auch bei der Staffelung auf die Kinder zwischen 15 und 18 Jahren Rücksicht genommen werden. Ich hoffe, daß wir in der Kommission auf dieser Grundlage dann bald zu einer Verständigung gelangen werden. An die Beamtenschaft werden während des Krieges die allergrößten Anforderungen in immer steigendem Maße gestellt; keine Behörde ist davon verschont geblieben, daß Beamte in großer Zahl zur Fahne einberufen sind. Bei sämtlichen Behörden, ohne Ausnahme, sind die Zurückgebliebenen vor die Notwendigkeit gestellt, die Arbeit für die anderen mitzumachen, denn die Arbeiten der Behörden sind nicht weniger geworden, sondern sie haben sich zum Teil noch gesteigert. Mit außerordentlicher Dankbarkeit möchte ich hier anerkennen, daß unsere Beamten in Hingebung, Pflichttreue und großer Bereitwilligkeit sich bereit gefunden haben, für ihre ins Feld gezogenen Kameraden einzuspringen und auch Mehrarbeiten für einen Zeitraum zu übernehmen, dessen Ende noch nicht abzusehen ist. Voll Dankbarkeit möchte ich auch anerkennen, daß unsere Beamten den ernstlichen Willen gehabt haben, sich mit der großen Teuerung der Lebensmittel abzufinden, sie haben den Ruf nach Staatshilfe nicht erschallen lassen, und dies ist von Seiten der Regierung mit Dankbarkeit vermerkt worden. Die Staatsregierung wird, soweit das im allgemeinen Interesse vertretbar ist, für die Not der Beamten sorgen; sie sollen geschützt werden gegen die außerordentliche Teuerung, die jetzt über sie hereingebrochen ist, und ich hege die Zuversicht, daß die Maßnahmen, die wir beschlossen haben und für die wir Ihre Zustimmung erwarten, dazu dienen werden, den Beamten diese schwere Zeit nach Möglichkeit zu erleichtern. (Lebhafter Beifall.) Der Antrag wurde dann dem verstärkten Staatshaushaltsausschuß überwiesen.

— **Rückbeförderung galizischer Wanderarbeiter.** Nach einer Mitteilung der k. und k. Österreichisch-Ungarischen Botschaft werden die aus Deutschland in ihre Heimat zurückkehrenden galizischen Saisonarbeiter künftig nur noch über Oswiecim zurückgeleitet werden, wo von dem k. und k. Ministerium des Innern eine besondere Saisonwandererstation errichtet worden ist. Der preußische Eisenbahnminister hat daher mit Erlaß vom 16. d. M. angeordnet, daß die Dienststellen in Abänderung der früheren Bestimmungen (Erlaß vom 14. März d. J.) unverzüglich davon verständigt werden, daß die Rückkehr österreichisch-ungarischer Arbeiter nunmehr über Oswiecim zu erfolgen hat.

— **Beförderung von Rohzucker in offenen Wagen mit Decke.** Der preußische Eisenbahnminister hat mit Erlaß vom 15. d. M. angeordnet, daß, soweit für Rohzucker an Stelle bedeckter Wagen offene Wagen mit Decke gestellt werden, für die Decken und Deckenträger eine Miete nicht erhoben wird.

— **Prüfstelle für Ersatzglieder in Charlottenburg.** Die vom Verein deutscher Ingenieure gegründete, am 1. Februar d. J. in vollen Betrieb genommene Prüstelle für Ersatzglie-

er in Charlottenburg, die zugleich als Gutachterstelle für das preußische Kriegsministerium wirkt, hat zur Erweiterung und Ergänzung ihres Arbeitsgebiets Zweigstellen in Danzig, Düsseldorf, Gleiwitz und Hamburg errichtet. Diese Zweigstellen übernehmen die Prüfung und Bearbeitung der Angelegenheiten für bestimmte Berufszweige. Ein Erlaß des preußischen Eisenbahnministers vom 10. d. M. spricht sich dahin aus, daß es bei der Bedeutung der von der Kriegsbeschädigtenfürsorge der preuß. Staatsbahnverwaltung ausgeübten ergänzenden Fürsorgetätigkeit für kriegsverletzte Eisenbahner und Eisenbahnersöhne sowie im Hinblick auf die ständig erforderlichen Maßnahmen für im Eisenbahndienst unfallverletzte Bedienstete von Wert sei, über die Fortschritte im Ersatzgliederbau fortlaufend unterrichtet zu sein. Der Erlaß beauftragt deshalb die betreffenden Königlichen Eisenbahndirektionen, mit der in Betracht kommenden Zweigstelle ins Benehmen zu treten und die Beteiligung des Vertrauensarztes oder eines geeigneten Bahnarztes an den Arbeiten der Zweigstelle anzuregen.

Durch die Vermittlung des Hauptausschusses der Kriegsbeschädigten-Fürsorge der Kriegssammlung der Eisenbahn geht der Herr Minister einer Anzeige entgegen, ob und in welcher Weise die Beteiligung eines Bahn- oder Vertrauensarztes an der Zweigstelle vereinbart ist. Sollten sich aus der Tätigkeit dieses Arztes besondere für die Eisenbahnverwaltung zweckdienlich erscheinende Anregungen ergeben, so sind diese dem Hauptausschuß der Kriegsbeschädigten-Fürsorge der Kriegssammlung der Eisenbahn zur Behandlung zuzuleiten.

— **Liegnitz-Rawitscher Eisenbahn.** Das Unternehmen hat, wie die „B. B. Ztg." mitteilt, infolge des durch den Krieg hervorgerufenen Wegfalls des Durchgangsverkehrs aus dem früheren russisch-polnischen Grenzgebiet und infolge der ausgebliebenen Verfrachtung von Rohzucker nach dem Steinauer Oderhafen im Betriebsjahr 1915/16 gegen das Vorjahr eine weitere Mindereinnahme von 93 000 ℳ gehabt, so daß die Firma Lenz & Co. nebst den beteiligten Kreisen aus der übernommenen Gewähr einen Zuschuß von 101 000 ℳ aufzubringen hat.

— **Beschränkung in der Stückgutannahme.** Die vom 13. bis 3. November für gewisse Güter ausgesprochene Beschränkung in der Stückgutannahme hat noch nicht genügt, um den zurzeit erforderlichen Bedarf an Laderaum freizumachen. Die deutschen Eisenbahnverwaltungen sind daher gezwungen, für kurze Zeit die Annahme von Eil- und Frachtstückgut völlig einzustellen. Für Sachsen wird diese Maßnahme vom 20. bis mit 22. November durchgeführt, jedoch bleibt die Annahme von Lebensmitteln aller Art zugelassen. — Um zu verhindern, daß in den auf die Sperre folgenden Tagen die Auflieferung von Gütern einen allzu großen Umfang annimmt, wird Eil- und Frachtstückgut vom 23. bis mit 25. November nur in den Vormittagsstunden zur Beförderung angenommen.

— **Fahrplanänderungen auf den württembergischen Staatseisenbahnen.** Die Generaldirektion der württembergischen Staatseisenbahnen hat den Tageszeitungen mitgeteilt, daß infolge von Änderungen im Laufe der Schnellzüge auf den Strecken der preußischen Eisenbahnverwaltung vom 15. November d. J. an auch auf den württembergischen Staatseisenbahnen eine Reihe von Fahrplanänderungen eintreten. Als wichtigste dieser Änderungen ist hervorzuheben, daß die Nachtschnellzüge Berlin-Stuttgart-Zürich D 38 (Berlin ab 8.04 Stuttgart 8.10 —8.20, Zürich an 2.45) und Zürich-Stuttgart-Berlin D 37 (Zürich ab 2.58, Stuttgart 9.27—9.47, Berlin an 9.46) in Stuttgart gebrochen werden und auf den Strecken Berlin-Stuttgart und Stuttgart-Singen(-Zürich) je getrennt verkehren. Während die Abfahrzeit in Stuttgart nach Zürich und die Ankunftszeit in Stuttgart von Zürich her gleich geblieben, ist die Ankunftszeit in Stuttgart von Berlin her um etwa 1½ Stunden hinaus- und die Abfahrzeit in Stuttgart nach Berlin um die gleiche Zeit vorgerückt, so daß D 38 in Stuttgart keine Fortsetzung nach Singen-Zürich hat und D 37 in Stuttgart ohne Anschluß von Zürich-Singen abfährt. Der Speisewagen der beiden Züge zwischen Stuttgart und Immendingen wird infolgedessen nicht mehr geführt. Die Züge D 60 und D 57 München-Stuttgart-Charleville fallen zwischen Straßburg und Charleville weg und führen die Schlafwagen Stuttgart-Charleville nicht mehr. Auch einige andere Fern- und Binnenschnellzüge erhalten geänderte Fahrzeiten. Der Lauf mehrerer Personenzüge wird dem veränderten Lauf der Schnellzüge angepaßt.

— **Verwaltungs- und Empfangsgebäude.** Zur Herbeiführung der Übereinstimmung mit der „Statistik der im Betrieb befindlichen Eisenbahnen Deutschlands" sowie mit anderen deutschen Eisenbahnverwaltungen hat nunmehr auch die Generaldirektion der württembergischen Staatseisenbahnen bestimmt, daß künftig in ihrem Geschäftsbereich bei neuen Plänen und Beschreibungen Gebäude, die dem Verkehr der Reisenden dienende Räume (Kassen-, Warte- und Gepäckräume) enthalten, mit „Empfangsgebäude", Gebäude, die nur Diensträume von Behörden (Inspektionen, Bausektionen usw.) enthalten, mit „Verwaltungsgebäude" zu bezeichnen sind. Gebäude, die verschiedenen Zwecken dienen, sind nach ihrem Hauptzweck zu benennen.

— **Die Beförderung frostempfindlicher Güter in der Kriegszeit.** Die Generaldirektion der württembergischen Staatseisenbahnen hat ihre Dienststellen angewiesen, der Beförderung frostempfindlicher Güter, wie Wein, Bier, Mineralwasser, Pflanzen, besonders aber von Nahrungsmitteln, wie Kartoffeln, Obst, Gemüse, größte Aufmerksamkeit zu schenken. Damit ein Verderb vermieden wird, müssen alle Mittel angewendet werden, um diese Güter, namentlich auch Kartoffeln, möglichst schnell an den Bestimmungsort zu bringen. Anträgen auf Annahme solcher Sendungen außerhalb der ordentlichen Dienststunden, auch über die Mittagszeit ist, wenn immer angängig, zu entsprechen. Die Verladung und Beförderung muß, so weit Beförderungsgelegenheit vorhanden ist, noch am Tage der Annahme geschehen. Wegen Fehlens der Stückgutkurswagen dürfen derartige Güter nicht auf den nächsten Tag zurückgestellt werden, sie sind vielmehr einem anderen geeigneten Stückgutkurswagen beizuladen. Nötigenfalls ist bei den Betriebsinspektionen die regelmäßige Einstellung der erforderlichen Stückgutkurswagen zu beantragen. Wagenladungen und geschlossene Stückgutwagen, die frostempfindliche Güter enthalten, sind, wenn tunlich und zweckmäßig, mit Eilgüter- und Durchgangszügen zu befördern und entsprechend zu bezetteln; nötigenfalls sind Halte für durchfahrende Züge gemäß § 25 (4) der Fahrplanvorschriften zu veranlassen. Muß zur Verladung frostempfindlicher Güter, namentlich von Kartoffeln, mangels eines gedeckt gebauten ein offener Wagen verwendet werden, so darf dies nur geschehen, wenn der Wagen sicher gedeckt werden kann. Bei Ladungen in loser Schüttung ist bei den Absendern auf Beigabe von Stroh und dergleichen zum Ausfüttern der Wagenwände und zur Bedeckung der Ladung hinzuwirken. Auf den Versand-, Umlade- und Empfangsstationen sind die Güter geschützt zu lagern, tunlichst in bedeckten Räumen; nötigenfalls sind die Güter mit Decken, Tüchern, Stroh usw. besonders zu schützen. Keinesfalls dürfen derartige Güter über Nacht ungeschützt im Freien lagern. Das Stations- und Zugbegleitungspersonal, sowie die Güterbeförderer und Rollfuhrunternehmer sind hierüber eingehend unterwiesen worden.

— **Kohlenförderung und Kohlenpreise.** Im Berliner Vorwärts wurde vor kurzem Klage erhoben, daß die Kohlenzufuhr in Berlin zu wünschen übrig lasse, und es konnte durch diese Klage der Eindruck erweckt werden, als ständen wir vor einer winterlichen Kohlennot. Demgegenüber stellt eine Zuschrift aus dem Ruhrgebiet an den Vorwärts fest, daß die Kohlenförderung im Industriegebiet in den letzten Monaten nicht unerheblich gestiegen sei. Ebenso sei es in den andern deutschen Kohlenzechengebieten. Es könne darum der Berliner Kohlenmangel nicht auf eine zurückgehende Förderung zurückzuführen sein; es handele sich wohl um eine schnell vorübergehende Materialknappheit, die behoben werde, sobald der Wagenumlauf wieder anders geregelt werden könne. Mehrere Zechen hätten in den letzten Wochen wiederholt Feierschichten wegen Wagenmangels eingelegt oder einen Teil der Förderung gekippt, weil es an Eisenbahnwagen zum Abtransport fehle. Ein Kohlenmangel herrsche also in Deutschland nicht. Die Zuschrift verweist noch im Anschluß an die Bergarbeiterzeitung auf die Überschüsse der Zechen, um zu beweisen, daß weitere Kohlenpreiserhöhungen volkswirtschaftlich keineswegs zu rechtfertigen seien. Dasselbe gilt nach dem Vorwärts übrigens auch für die Preise der Braunkohlenbriketts, die der hauptsächliche Hausbrandstoff für die Berliner Bevölkerung sind. Deren Preise sind seit Kriegsbeginn schon ganz bedeutend gesteigert worden. Eine neue starke Agitation für eine neue Preistreiberei erklärt der Vorwärts angesichts der Überschüsse der in Betracht kommenden Gruben und Fabriken für durchaus ungerechtfertigt.

— **Trauerkundgebungen und Trauerfeier für Präsident Laury.** Aus der großen Zahl der Trauerkundgebungen für den Verstorbenen möchten wir einige der hervorragendsten hier mitteilen: Der Großherzog von Hessen rühmte in einem Beileidstelegramm an die Witwe das warme Verständnis, das der Heimgegangene den Interessen des Großherzogtums entgegengebracht habe. Staatsminister Dr. v. Breitenbach sprach in seinem Telegramm an die Witwe u. a. aus: „. . . . Mit ihm verliere ich und verliert die Staatseisenbahn-Verwaltung einen ausgezeichneten hervorragenden Beamten, der in der Vergangenheit sich große Verdienste erworben und von dessen Zukunft vieles erwartet wurde." Das Großherzogl. Hessische Finanzministerium drahtete: „Das Ableben des hervorragenden Mannes wird von uns in gleicher Weise wie von der Bevölkerung des Direktionsbezirks, die in ihm den

warmherzigsten Förderer aller ihrer Interessen verliert, tief beklagt. Auch die hervorragenden menschlichen Eigenschaften des leider allzufrüh Verstorbenen werden ihm überall ein dauerndes Andenken sichern."

An der erhebenden Trauerfeier die am. 11. d. M. im Sitzungssaale des Eisenbahndirektionsgebäudes in Mainz stattfand, beteiligten sich außer den Angehörigen, den Mitgliedern und den Beamten der Eisenbahndirektion die Spitzen der staatlichen, militärischen und städtischen Behörden, unter ihnen der Finanzminister Becker aus Darmstadt. Im Auftrage des preußischen Eisenbahnministers nahm Ministerialdirektor Hoff an der Feier teil, mit ihm die Präsidenten der benachbarten Eisenbahndirektionen in Cöln, Frankfurt und Saarbrücken sowie der Kgl. bayerischen Eisenbahndirektion in Ludwigshafen. Aus Karlsruhe war Ministerialdirektor Schultz erschienen.

Nach der zu Herzen gehenden Gedächtnisrede des Geistlichen ergriff der Ober- und Geheime Regierungsrat Gallo als erster Vertreter des Präsidenten der Kgl. Eisenbahndirektion Mainz das Wort zu einer von tiefer Bewegung getragenen Ansprache. Er führte aus:

„Es ist wahrlich ein trauriges Geschick, das der Eisenbahndirektion Mainz beschieden ist. In dem kurzen Zeitraum von 8 Jahren wird ihr zum dritten Male ihr Leiter durch den unerbittlichen Tod entrissen. Wir stehen an der Bahre eines Mannes, der nach außerordentlich erfolgreicher Tätigkeit in wichtigen Stellen der Verwaltung vor 4 Jahren an die Spitze der hiesigen Eisenbahndirektion berufen, mit fester Hand die Zügel ergriff. Mit unglaublicher Schnelligkeit übersah er das Gebiet seiner neuen Tätigkeit; sein klarer Blick ließ ihn bald die Verhältnisse des Bezirks erkennen und zielbewußt und großzügig ging er an die Lösung der ihm obliegenden Aufgaben. Diese Tätigkeit vermochten auch die wiederholten Angriffe auf seine Gesundheit, die sein nicht sehr kräftiger Körper zu erleiden hatte, nicht wesentlich zu beeinflussen: sein vorbildliches Pflichtbewußtsein, seine außergewöhnliche Willens- und Tatkraft überwanden auch diese Hindernisse. Es ist hier nicht der Ort, im einzelnen die Erfolge aufzuführen, die er erzielt; es darf genügen, zu erwähnen, daß er es verstanden hat in kürzester Zeit allgemeine Zuneigung und das volle Vertrauen aller Kreise zu gewinnen, deren Interessen er wahrzunehmen berufen war". Redner verlas dann die oben erwähnten Beileidstelegramme des Staatsministers v. Breitenbach und des Großherzoglich Hessischen Finanzministeriums und fuhr fort: „So verliert die hiesige Eisenbahndirektion ihren bewährten Leiter, die Staatseisenbahnverwaltung einen ihrer tüchtigsten Beamten, dem es leider nicht mehr vergönnt war, in noch höheren Stellungen seine Tätigkeit zu ihrem Nutzen zu entfalten. Für uns, seine Untergebenen, aber ist sein Hinscheiden ganz besonders schmerzlich, denn wir verlieren nicht nur einen treuen, väterlichen Berater, sondern einen Vorgesetzten, dem nicht minder das Wohl seiner Untergebenen am Herzen lag. Mit seiner rein menschlichen Liebenswürdigkeit, mit seinem schlichten herzgewinnenden Wesen, vor allen aber mit seinem lauteren edlen Charakter erwarb er sich bei steter Zurücksetzung seiner eigenen Persönlichkeit im Sturm Liebe und Verehrung. Ohne jede Voreingenommenheit hatte er für jeden ein offenes Ohr und wenn irgend möglich, auch die Erfüllung der ihm vorgetragenen Anliegen. Hervorragende Tüchtigkeit, hoher Gerechtigkeitssinn und herzliches Wohlwollen waren die Eigenschaften des Verstorbenen — unbegrenzte Achtung, unauslöschlichen Dank und unvergängliche Liebe und Verehrung werden wir ihm bewahren. Er ruhe in Frieden!"

Der Trauerfeier in Mainz folgte am Nachmittag die Beisetzung auf dem Südfriedhof in Wiesbaden, zu der annähernd 1000 Beamte und Arbeiter mit zahlreichen Kranzspenden erschienen waren, um einen letzten Gruß dem Manne zu entbieten, der ihnen Führer und Freund gewesen war.

Österreich.

— **Einnahmen der Buschtiehrader Bahn.** Die Einnahmen des Gesamtnetzes der Bahn weisen im Oktober d. J. eine Steigerung um 176 600 K. auf, und da gleichzeitig die endgiltige Abrechnung für Juni eine Erhöhung um 67 450 K. ergab, so hat die früher ausgewiesene Erhöhung eine Vermehrung um rund 244 000 K. erfahren. Die gesamte Steigerung für die ersten zehn Monate wird nun mit 3,51 Millionen Kronen angegeben, wovon 1,77 Millionen Kronen auf das Lit. A-Netz und 1,74 Millionen Kronen auf die B-Linie entfallen. Diesen Mehreinnahmen werden, wie dies schon öfter hervorgehoben wurde, Mehrausgaben gegenüberstehen, welche die ganze Jahressteigerung aufzehren dürften. Mit einer mäßigen Aufbesserung der Dividende dürfte nur bei der B-Linie zu rechnen sein, da die vorjährigen Zuwendungen von etwa 820 000 K. entfallen werden. Was den Verkehr im Monat Oktober betrifft, so haben sich die Kohlentransporte auf der B-Linie um rund 30 000 t gesteigert, jene der A-Linie waren um nicht ganz 1000 t höher. An diesen Gütern hat die Lit. A-Linie um 10 000 t weniger, die Lit. B-Linie dagegegen um 6700 t mehr verfrachtet. Der Personenverkehr beider Netze hat sich um rund 78 000 Reisende gehoben.

— **Aufhebung des Markenkolliverkehrs bei den Staatsbahnen.** Die Änderung der Stempelstufen und der Vorschriften über die unmittelbaren Gebühren hat seit kurzem auch die Aufhebung des Markenkolliverkehrs (s. Nr. 81, S. 930 d. Ztg.), das ist die Abfertigung von Eilstückgutsendungen durch Aufklebung von Frankierungsmarken, bei den österreichischen Staatsbahnen zur Folge gehabt. Dieser Verkehr hat sich infolge der Raschheit und Einfachheit des Verfahrens einer großen Beliebtheit erfreut. Wenn auch während des Krieges schon mit Rücksicht auf die bestehenden zahlreichen Erschwernisse im Verkehrswesen der Markenkolliverkehr einen starken Rückgang aufzuweisen hatte, so wird doch, wie die „Zeit" schreibt, von der Geschäftswelt erwartet, daß diese überaus praktische Verkehrseinrichtung mit Beginn der Friedenszeit in vollem Maße wieder aufleben und womöglich noch ausgestaltet werden wird.

— **Die Beförderung von Musterkoffern.** Zeitungsmeldungen zufolge hat der Verein Reisender Kaufleute Österreich-Ungarns gegen die beabsichtigte Aufhebung der seit 26 Jahren bestehenden Vergünstigung bei Beförderung des Musterkoffers und gegen die schon amtlich kundgemachte Aufhebung der Jahreskarten bei den k. k. Staatsbahnen in nachdrücklichster Weise Einspruch erhoben. Auch an sämtliche Handels- und Gewerbekammern Österreichs wurde das Ersuchen gestellt, dringliche Vorstellungen bei der Regierung gegen diese Maßregeln zu richten. In der Begründung des Vereins wird unter anderm ausgeführt, daß die Kaufmannschaft sich wohl damit vertraut machen mußte, daß manche Besteuerung und Erschwerung im Eisenbahnverkehre erfolgen werde, aber selbst die jetzigen Verhältnisse ließen nicht erwarten, daß Maßregeln getroffen werden würden, die eine Maßregelung des Kaufmannsstandes bedeuten. Die ganze finanzielle Wirkung der beabsichtigten Maßnahmen stünde in gar keinem Verhältnis zu der Schädigung und Drosselung des geschäftlichen Verkehrs. Auf die jetzigen Verhältnisse werde eine Zeit friedlicher Entwicklung folgen und dann werde die Belebung der Verfrachtung, die eine unmittelbare Folge des Geschäftsverkehrs ist, notwendig werden. Die Aufhebung der Begünstigung in Österreich hätte die Aufhebung gleicher oder ähnlicher Begünstigungen in anderen Ländern zur Folge, was lähmend auf die Tätigkeit österreichischer Geschäftsreisender in diesen Ländern wirken würde. Die Maßregel sei selbst in Erwägung der jetzigen Verhältnisse eine schwere Ungerechtigkeit gegen den Kaufmannsstand, dem ohnedies schon arge Lasten aufgebürdet seien.

— **Die Reichenberger Handelskammer über die Aufhebung der Zeitkarten.** Die österreichischen Bahnverwaltungen haben mit Ende dieses Jahres die Aufhebung der Zeitkarten und der Begünstigung für Musterkoffer verfügt. Da diese Maßregeln den geschäftlichen Verkehr an einer seiner empfindlichsten Stelle treffen und es sich um längst eingelebte Einrichtungen handelt, die überdies ohne jede ziffernmäßige Begründung und ohne Vorbereitung der Öffentlichkeit beseitigt werden, hat sich die Reichenberger Handelskammer veranlaßt gesehen, an das Eisenbahnministerium eine dringende telegraphische Vorstellung zu richten, in welcher bei aller Anerkennung der Notwendigkeit der Vermehrung der Staatseinnahmen das dringende Ersuchen gestellt wird, von diesen Maßnahmen Abstand zu nehmen oder äußerstenfalls mit einer Erhöhung der gegenwärtigen Zeitkartengebühren und der Taxen für die Musterkoffer vorzugehen. Die gänzliche Aufhebung dieser Einrichtungen wird aber von der Kammer nachdrücklichst widerraten.

— **Elektrische Stromlieferung und Elektrizitätsmonopol.** Die „N. Fr. Pr." bringt folgende, aus Fachkreisen stammende Ausführungen: Vor allem die Verteuerung der Brennstoffe, soweit sie nicht hydraulisch betrieben werden, die Knappheit in den sonstigen Betriebsstoffen, wie Schmieröl, Rohöl u. dgl., zum Teil auch die Abziehung der geschulten Betriebsmannschaft haben den Stromwerken seit dem Krieg mancherlei Behinderung gebracht. Dazu trat die gebotene Enthaltsamkeit und Sparsamkeit in der Anwendung der Beleuchtung, der frühere Ladenschluß, die Einführung der Sommerzeit, die Einschränkung des Nachtlebens und Nachtverkehrs. Allein auch diese Nachwirkungen sind im allgemeinen nicht empfindlich zu spüren; alle diese Ausfälle wurden zumeist aufgewogen durch die erhöhte Wertschätzung, welche die elektrische Energie außer in den Großbetrieben auch in den mittleren und kleinen Werkstätten gefunden hat. So sind Absatz und Anschluß von mittleren und kleinen Motoren ganz erheblich in die Höhe gegangen, womit den Stromwerken ein beträchtlicher Zuwachs für die Stromlieferung zuteil geworden ist. Daneben fällt auch ins Gewicht, daß in solchen Gegenden, die von der Knappheit und Verteuerung des Petroleums betroffen waren, der Übergang auf elek-

trisches Licht und Kraftverwertung sich in größerem Umfange ausgebreitet hat. Vor allem aber haben im Kriege die wasserelektrischen Werke ihre Vorzüge in vollem Lichte gezeigt, weil sie der Versorgung ihres Bereichs mit Licht und Kraft unabhängig von den Kohlenpreisen Genüge leisten konnten. Freilich hat gerade auch der Krieg für das Stromlieferungswesen neue Probleme gezeitigt, die von den Fabrikationsfirmen eher gefördert, von den privaten Elektrizitätswerken jedoch minder günstig aufgenommen werden. Vor allem ist es der Gedanke der Großwirtschaft und des staatlichen Monopols, der das Elektrizitätswesen vor eine neue Ordnung der Dinge stellen will. Die mittleren und natürlich noch mehr die kleinen Anlagen sollen nach dieser Auffassung den Großwerken Platz machen; die großen Überlandwerke jedoch sollen nicht als private Erwerbstätten, sondern als staatlich monopolisierte Unternehmungen erstehen. Die Herstellungsgeschäfte erhoffen sich hiervon neue Beschäftigungs- und Entwicklungsmöglichkeiten, die bestehenden Stromlieferungsunternehmungen, und zwar gleichermaßen die privaten und die kommunalen Werke besorgen darunter einen Abbruch ihrer Lebensfähigkeit. Den Anfang hat die sächsische Regierung gemacht, die gerade in den letzten Tagen einen größeren Kredit zur Errichtung staatlicher Elektrizitätswerke bewilligt erhielt. Ob diese Entwicklung, die eine neue Stufe des Elektrizitätswesens bedeutet, rasch fortschreitet, bleibt vorerst dahingestellt. Der sächsische Kredit von 20 Millionen Mark ist im Vergleiche zu den Riesensummen, welche die Privatindustrie in der Elektrizität arbeiten hat, doch nur verschwindend. Die Stromlieferungsunternehmungen haben aber auch sonst noch Anlaß schwereren Gedanken nachzuhängen, weil sie neben den regelmäßigen Steuererhöhungen, welche der Krieg mit sich bringt, sich in ihrer Tarifpolitik durch Verkehrsabgaben bedroht fühlen. die zur Erhöhung der öffentlichen Einkünfte als Steuer auf elektrisches Licht und elektrische Kraft geplant werden. Soeben geht Budapest daran, ein solches Steuerprojekt zu verwirklichen. Gleichwohl bleibt die Hoffnung, daß selbst unter diesen vermehrten Lasten die Benützung der elektrischen Energie keinen tiefgreifenden Schaden nehmen wird, denn ihre Wichtigkeit, ja Unentbehrlichkeit in den meisten Zweigen der gewerblichen und industriellen Arbeit, im Verkehre, in der Haushaltung usw. hat sich als derart überragend erwiesen, daß sie wohl auch solche Bürden erschwingen und übertauchen wird. Auch die Eisenbahnunternehmungen, und zwar die elektrischen Lokal- und Straßenbahnen, erfreuen sich allenthalben einer immer stärkeren Belebung des Verkehrs. Vor allem aber zeigt sich dies bei den Straßenbahnen, die den großstädtischen Verkehr vermitteln, bei denen vielfach Überlastung und Überfüllung zu verzeichnen ist.

— **Der Geschäftsgang der Wagenleihanstalten.** Die Wagenleihanstalten haben ihren Bestand an Normalwagen ganz vermietet und die Staats- und Privatbahnen haben die laufenden Mietsverträge bereits verlängert. Die Staatsbahnen taten dies für den Zeitraum eines Jahres, während einzelne Privatbahnen Mietverträge bis zur Dauer von drei Jahren abschlossen. Mit Rücksicht auf die hohen Herstellungskosten neuer Wagen haben die Wagenleihanstalten während der Kriegszeit nur eine geringe Vermehrung ihrer Fahrbetriebsmittel vornehmen können, da sie sich sagen mußten, daß die hohen Preise neuer Wagen einen sicheren Gewinn aus den Mieteingängen der Friedenszeit nicht verbürgen würden. Die Verhandlungen wegen einer Entschädigung für die in Anspruch genommenen Kesselwagen sind noch nicht abgeschlossen. In der letzten Zeit zeigte sich eine starke Nachfrage nach Wagen, die zur Beförderung von Teererzeugnissen geeignet sind, da durch die in Deutschland erfolgten Ausfuhrverbote für diese Erzeugnisse der Bedarf der heimischen Industrie von den inländischen Fabriken gedeckt werden muß.

Übrige europäische Länder.

— **Die französische Verkehrsnot.** Aus Paris vom 14. d. M. wird gemeldet, daß der Minister der öffentlichen Arbeiten Sembat in der Kammer in Beantwortung der Interpellation über die Verkehrsnot eingehend die Fragen des Eisenbahnwesens, der Schiffahrt, der Einfuhr sowie alle Bemühungen, welche darauf abzielten, die Bedürfnisse der Armee mit den übrigen öffentlichen Bedürfnissen in Einklang zu bringen, erörtert habe. Betreffs der Anregung, daß die Leitung des Eisenbahnwesens dem Ministerium der öffentlichen Arbeiten übertragen werde, drückte Sembat die Ansicht aus, daß diese Frage ganz besondere Schwierigkeiten im Kriegsgebiet aufweise, wo die Militärbehörden in dringendster Weise die Eisenbahnen brauchen. Sodann legte der Minister ausführlich die zur Beseitigung der Verkehrsnot ergriffenen Maßnahmen dar. Der radikale Abgeordnete André Hesse beantragte, daß zunächst über die von ihm und mehreren Parteigenossen eingebrachte Tagesordnung abgestimmt werde, in der der Regierung wegen ihres Mangels an Tatkraft das Vertrauen verweigert wird. Ministerpräsident Briand forderte die Kammer auf, die Frage in ihrer Gesamtheit zu erwägen. Wenn Amerika, dessen Eisenbahnwesen so wunderbar ausgestaltet sei, seine Verkehrswege überlastet sehe, so könne man sich nicht wundern, daß Frankreich eine Zeit der Verkehrsnot durchmache. Aber man dürfe nicht sagen, daß die Lage in Frankreich kein Vertrauen verdiene. Denn im Lande lebe das tiefe Gefühl, daß der Krieg in eine entscheidende Phase eintrete und dem Siege entgegengehe. (!??) Was das Land wolle, sei, daß die Regierung die Schwierigkeiten überwinde, die notwendig entstehen mußten, und einen allgemeinen Plan annehme, der das gegenwärtige System unter Mitwirkung aller zuständigen Stellen und aller beteiligten Kreise abändere. Briand forderte das Vertrauen der Kammer. Die Regierung nahm eine Tagesordnung des Radikalen Rabier an, in der eine einzige Leitung und die Annahme eines allgemeinen Planes verlangt sowie die Hoffnung ausgesprochen wird, daß die Regierung alles aufbieten werde, um die Verwirklichung dieses Programms durchzusetzen.

Die gesamte Tagesordnung wurde durch Handaufheben angenommen, und der Regierung das Vertrauen mit 415 gegen 86 Stimmen ausgesprochen.

Weiter wird vom 16. d. M. aus Paris gemeldet: Hier ist innerhalb vier Tagen zum zweiten Male in der Transformationszentrale Kurzschluß entstanden, so daß sechs Stadtteile im Dunkel bleiben mußten. Auch das Elysee wurde betroffen. Zahlreiche Geschäfte mußten vorzeitig schließen. Mehrere Theater, darunter Athénée, waren ebenfalls ohne elektrisches Licht. Die Theaterräume waren mit Öllampen beleuchtet, die Kulissen wurden bei offenem Vorhang gewechselt. — Dem „Temps“ zufolge dehnen sich die Schwierigkeiten der Kohlenbeschaffung für die Pariser Beleuchtungsgesellschaften immer mehr aus. So liegen seit vorgestern auch Orte in der weiteren Bannmeile von Paris, wie Versailles, Virofloy, Chesnay und St. Cyr infolge Gasmangels im Dunkel. Zur Beleuchtung des Versailler Westbahnhofs und der wichtigsten Verkehrsstraßen wurde Lampenmaterial hervorgeholt. Lastautomobile wurden nach Paris entsandt, um Kohle zu holen. Der Gemeinderat von la Celle—St. Cloud hat den Präfekten benachrichtigt, daß die Gemeinde die Schulen schließen müsse, da die Heizung der Schulräume unmöglich sei.

Ferner wurde am 15. d. M. in der Sitzung der Deputiertenkammer die Vorlage, betreffend Kohlenverteilung und Regelung der Kohlenpreise, behandelt. Aus den Ausführungen des Ministers der öffentlichen Arbeiten Sembat geht laut Meldung des „W. T. B.“ hervor, daß England monatlich nur zwei Millionen Tonnen einführen kann, während vier Millionen verlangt werden. Für die französischen Eisenbahnen besteht zurzeit ein Reservebestand von annähernd 800 000 Tonnen, was ungefähr den Monatsbedarf deckt. Der Abgeordnete Augagneur stellte fest, daß 24 Millionen Tonnen von England eingeführte Kohlen nicht genügen könnten und daß die Kohlennot viel mehr durch den Kohlenmangel als durch die Verkehrsnot verursacht worden sei. Der Minister Sembat erwiderte, die französische Regierung beschäftige sich fortwährend mit der Frage, allein in England sei die Kohlenförderung infolge der Einberufungen zurückgegangen. Augagneur bemerkte darauf, daß infolge der ungenügenden Kohleneinfuhr eine Beschränkung der Kohlenabgabe an die Industrie nötig werde. Im Anschluß an die Aussprache wurden die ersten sechs Abschnitte der Vorlage angenommen.

— **Nachrichten von den schweizerischen Eisenbahnen.** Die Betriebsergebnisse der Bundesbahnen für den Monat September 1916 zeigen folgendes Bild:

			gegen Septbr. 1915
Beförderte Personen		7 657 000	+ 1 040 000
Beförderte Güter	t	1 406 000	+ 255 000
Einnahmen aus Personenverkehr	Fr.	5 914 000	+ 595 000
Einnahmen aus Güterverkehr	„	9 687 000	+ 951 000
Gesamteinnahmen	„	15 995 000	+ 1 487 000
Betriebsausgaben	„	11 213 000	+ 1 344 000
Betriebsüberschuß	„	4 782 000	+ 143 000

Hiernach ist gegenüber dem gleichen Monate des Vorjahres eine erfreuliche Verkehrssteigerung festzustellen. — Rheinbrücke bei Ragaz. Vor Kriegsausbruch hatte der Verwaltungsrat der Bundesbahnen den Bau einer eisernen Brücke an Stelle der jetzigen hölzernen über den Rhein zwischen Ragaz und Mayenfeld beschlossen und hierfür 630 000 Fr. bewilligt. Mit Rücksicht auf die gegenwärtigen hohen Eisenpreise und die Schwierigkeit der Beschaffung gewisser Arten von Konstruktionseisen ist die Erstellung der neuen Brücke verschoben worden. — Umbau des Zürcher Hauptbahnhofs. In seiner letzten Sitzung hatte der Verwaltungsrat der Bundesbahnen eine Anleihe von 4½ Mill. Franken für einen neuen Lokomotivschuppen im Hauptbahnhof Zürich bewilligt. Diese An-

lage bildet den Anfang für den groß angelegten Bahnhofsumbau dessen Kosten auf 55 bis 60 Millionen Franken veranschlagt sind. Am dringendsten ist die Erweiterung des Personenbahnhofs, an die erst herangetreten werden kann, sobald der Lokomotivschuppen verlegt ist. Hierfür ist das Dreieck zwischen der linksufrigen Zürichseebahn, der Örlikoner Linie und den Güterzuggleisen von Wiedikon in Aussicht genommen. Der neue Lokomotivschuppen wird 60 Lokomotivstände erhalten, so daß 102 Lokomotiven geschützt untergebracht werden können. Über den weiteren Umbauplan weiß die „Neue Zürcher Ztg." noch folgende Einzelheiten zu berichten. Zurzeit münden in den Hauptbahnhof Zürich drei doppelspurige und eine einspurige Linie ein. Diesen vier Hauptzufahrtslinien soll eine fünfte hinzugefügt werden. Zur Entlastung der Linie von Örlikon ist eine zweite Doppelspur vorgesehen, die einen neuen (zweiten) Tunnel durch den Käferberg notwendig machen wird. Die Frage, ob der jetzige Kopfbahnhof beizubehalten oder in einen Durchgangsbahnhof umzuwandeln sein wird, ist zugunsten des Kopfbahnhofs entschieden worden. Die Bahnsteiggleise sollen erheblich vermehrt werden. Es sind vorgesehen: 22 Zugaufstellgleise (jetzt 11), 12 Personenbahnsteige (jetzt 6) sowie 6 Gepäckbahnsteige, die mit den Gepäck- und Bahnposträumen schienenfrei verbunden werden. Von den 22 Gleisen sind je 6 für die Doppelbahnen nach Thalwil und Brugg, 8 für die beiden Doppelbahnen nach Örlikon, ferner 2 Gleise für die einspurige Linke nach Rapperswil bestimmt. Die jetzige Halle des Hauptbahnhofs soll in ihrem vorderen Teil abgebrochen und nach Entfernung der Gleise in eine große Wandelhalle für die Reisenden umgewandelt werden. Diese Einzelheiten lassen erkennen, daß es sich um einen großzügigen Umbauplan handelt, der in den recht mißlichen Zürcher Bahnhofsverhältnissen gründlich Wandel schaffen wird.

— **Die Beförderungsverhältnisse auf der Bahn nach Archangelsk.** Es geschieht im allgemeinen sehr selten, daß der Regierungs-Anzeiger (Prawitelstwenny wjestnik) sich mit Eisenbahnangelegenheiten beschäftigt. Kommt es dennoch vor, dann haben die Verhältnisse in der Regel einen Zustand erreicht, der zu sehr erheblichen Ausstellungen oder Befürchtungen Anlaß gibt. So finden wir am 30./13. Oktober d. J. die sehr auffallende Mitteilung, daß im „anordnenden Komitee für die Beförderungen auf den Eisenbahnen" über die Beförderungsverhältnisse auf der Bahn nach Archangelsk während der letzten Zeit beraten und dabei festgestellt worden ist, daß die Leistungsfähigkeit der Bahn nach Archangelsk keineswegs ausgenützt worden ist. Man höre und staune! Die Bahn nach Archangelsk, dieses Sorgenkind Rußlands, das besonders durch ein Verbot, Handelsgüter auf der Bahn zu befördern, vor zu starker Belastung geschützt worden ist, reckt plötzlich die Glieder und findet keine genügende Beschäftigungsmöglichkeit. Wunderbar! Eine genügende Erklärung gibt der Regierungs-Anzeiger in seiner Wortkargheit in diesem Falle nicht, er bemerkt nur, es wurde beschlossen: „den Hauptkommandanten des Hafens von Archangelsk zu ersuchen, die Güter mehr der Bahn, statt dem Wasserwege nach Kotlass zur Beförderung zu überweisen." Daraus ist nur zu entnehmen, daß der weitere, viel mehr Zeit raubende Weg auf der nördlichen Dwina über Kotlass dann über die Ssuchona auf dem Wasserwege nach Petersburg oder von Kotlass auf der Eisenbahn über Wjätka weiter bevorzugt wird. Aber warum? Die Güter, die in Archangelsk lagern und auf Weiterbeförderung dringend warten, sind ausschließlich Munition und andere Gegenstände, die für die Landesverteidigung bestimmt sind und schon deswegen schleunigst abbefördert werden müßten. Und dennoch! Es gibt in Rußland immer noch sehr viel Dinge, die ein gewöhnlicher Sterblicher nicht ohne weiteres begreift. Man wird daher gar zu leicht dazu verführt, unlautere Machenschaften als treibende Kraft zu vermuten. Aber in diesem Falle, wo es sich um die Sicherheit des Landes handelt, wo Rußland und, man darf wohl sagen, die ganze Welt gespannt auf den Fortgang der Arbeiten des Ausbaus der Bahn nach Anchangelsk geblickt hat, da sollte man doch glauben, daß da alles Unlautere ausgeschaltet sein müßte, was irgendwie die ausgiebigste Nutzbarmachung der Bahn zu beeinträchtigen die Möglichkeit hätte. Aber — warum wird die anscheinend fertig ausgebaute Bahn nun dennoch nicht benutzt? Es kommt sicher noch einmal der Tag, an dem auch diese Frage beantwortet werden wird. Die Riesenexplosion, der auch 37 gefüllte Speicher zum Opfer gefallen sein sollen, wird vielleicht dazu beitragen, daß festgestellt wird, warum die Güter nicht abbefördert worden sind, obgleich die Leistungsfähigkeit der Bahn von Archangelsk so wenig ausgenutzt worden ist, daß sogar der Regierungs-Anzeiger es zeitgemäß gefunden, seine Aufmerksamkeit dem Gegenstande zuzuwenden. m.

Allgemeines.

— **Ein württemb. Postjubiläum.** Wir entnehmen dem „Schw. Merkur" folgendes: Am 12. November waren es 400 Jahre, d ein wichtiger, internationaler Postweg von Holland über Württemberg nach Italien vertragsmäßig festgelegt wurde, der z Grundlage der neuzeitlichen, internationalen Postbeförderu wurde. Während die mittelalterlichen Botenanstalten hau sächlich nur lokalen Bedürfnissen dienten und ein Zusamm schweißen dieser Botenanstalten als aussichtslos gelten muß hatte die aus Bergamo stammende Familie Taxis weitblicke erkannt, daß nur die Einrichtung eines großzügigen Postkurs an den die Maschen lokaler Betriebsnetze allmählich angese werden, dem wirtschaftlichen Fortschritt Deutschlands, Spanie Italiens und der Niederlande wirksam Rechnung tragen kön Nach einer Urkunde vom 18. Januar 1504 traf König Phili von Spanien schon damals mit Franz von Taxis ein Abkomm betr. die Einrichtung einer Reitpost von Brüssel nach Innsbru mit Abzweigungen, welche Reitpost mit Genehmigung d Herzogs Ulrich ihren Weg bereits durch Württembe und zwar über Knittlingen, Enzweihingen, Cannstatt u Ebersbach nahm. Am 12. November 1516 aber schl König Karl I. von Spanien und der Niederlande mit den Tax einen schon 4 Tage später in Kraft getretenen Vertrag, wona sie zwischen dem kgl. Hoflager in den Niederlanden und d jeweiligen Aufenthaltsort Karls I., sowie zum Verkehr mit d Kaiser, dem Papst und den spanischen Besitzungen in Italie zwischen den Niederlanden, Innsbruck, Verona, Rom und Neap einen Postenlauf zu unterhalten hatten. Auf jeder Station d Hauptlinie waren 2 Pferde zu halten; die Posten wurden Gang gesetzt, wenn amtliche Sendungen zu befördern ware wobei auch Privatsendungen mitbefördert werden konnte Auch die kuriermäßige Beförderung von Personen war in de Vertrag festgelegt. Als Entschädigung erhielten die Tax 11 000 Golddukaten jährlich. Die Führung des niederländisc italienischen Postkurses durch Württemberg entsprach de Einschlagen des kürzesten Weges, bei dem Württemberg n 11 deutschen Meilen beteiligt war. Der Kurs ging über Knit lingen, Enzweihingen, Zazenhausen nach Cannstatt. Dies Hauptkurs Brüssel-Württemberg-Wien-Italien wurde bald dur Seitenkurse nach Paris und Südfrankreich erweitert, an die si Postkurse zwischen Nürnberg, Frankfurt und Schaffhausen a schlossen. Als besondere Auszeichnung für alle seine B mühungen bei dieser internationalen Verkehrsregelung erhie Joh. Bapt. von Taxis, der eigentliche Stifter der Taxissche Postdynastie, den Titel eines niederländisch-italienischen Gen ralpostmeisters. Über 100 Jahre bestand dieser internationa Postweg, bis neue Weiterbildungen erfolgten.

Rechtspflege.

— **Brand eines Eisenbahnwagens Holzwolle infolge Funke flugs bei der Entladung durch den Empfänger. Schadensersat fragen.** (Urteil des Oberlandesgerichts Karlsruhe vom 30. Se tember 1916. Aktenzeichen Z. I. B. R. 47/1916.) Am 11. Septemb 1914 kam auf dem Güterbahnhof K. ein für die Klägerin b stimmter Eisenbahnwagen mit Holzwolle an. Der Wagen w offen und mit einer Decke versehen; er wurde vom Beklagt (Eisenbahnfiskus) auf Gleis III zum Entladen bereit gestel Um 11 Uhr vormittags am gleichen Tage erschien der Pr kurist der Klägerin, zahlte die Fracht und entnahm dem Wag 4 Ballen Holzwolle. Er mußte dazu den Wagen teilweise au decken, unterließ es aber bei seinem Weggang, die Dec wieder ganz über den Wagen zu ziehen.

In der Mittagspause von 12—2 Uhr wurde in der üblich Weise auf den Gleisen IV und V rangiert, und um 2 Uhr 8 Min ten fuhr der etwas verspätete Güterzug Nr. 9436 an dem Wag Holzwolle vorbei. Kurze Zeit darnach brannte die Holzwol der Klägerin; sie war offensichtlich durch Funkenflug en zündet worden, der entweder von der rangierenden Lokomoti oder von der Lokomotive des Güterzugs Nr. 9436 ausgegang war. Die Holzwolle verbrannte zum größten Teil, der Re wurde beschädigt. Auch der Eisenbahnwagen, in welchem d Holzwolle verladen war und ein daneben stehender Eisenbah wagen mit Briketts wurden durch das Feuer beschädigt. V dem Brand und während desselben hatte ein starker Südwe wind geweht.

Die Klägerin verlangte Schadensersatz für den Verderb d Holzwolle. Der Beklagte begehrte Klagabweisung und im We der Widerklage Ersatz für Beschädigung der Eisenbahnwage

Die Klägerin erklärte, der Beklagte habe den Schaden schul haft dadurch verursacht, daß er den Wagen mit der leichtentzün lichen Holzwolle auf einem Gleis zum Entladen bereit geste habe, in dessen unmittelbarer Nähe der Rangierbetrieb vor si ging. Es sei auch gefährlich und nicht erlaubt, wie hier g schehen, bei starkem Wind mit Volldampf und Feuerfunkenau

arf in der Nähe so feuergefährlicher Ladungen vorbeizufahren. ıdererseits treffe sie selbst an dem Brandfall kein Verschulden. nn nach den Bestimmungen des Güterverkehrs sei das Be- cken der Wagen nur für die Beförderungszeit vorgeschrieben. e Decke habe übrigens keinen Schutz gegen Brandgefahr, son- rn höchstens gegen Regen geboten.

Der Beklagte führte zur Begründung seiner Anträge aus, es i alles geschehen, was in einem geordneten Eisenbahnbetrieb r Verhütung von Brandschaden durch Funkenflug verlangt rden könne. Ein außergewöhnlicher Funkenflug habe bei den Betracht kommenden Lokomotiven nicht stattgefunden; Fun- nfänger und Rauchkammer seien völlig in Ordnung gewesen. ; sei unmöglich, jedes Gut vor Abstellung des einzelnen Wa- ns auf seine Brennbarkeit zu untersuchen und dann besondere leise zum Entladen anzuweisen. Die Bahn und ihre An- stellten treffe darnach keine Verantwortung für den Schaden; eser sei vielmehr ausschließlich auf das Verschulden der Klä- rin und ihrer Leute zurückzuführen. Der Wagen hätte be- nders während der Mittagspause, in der, wie der Klägerin kannt gewesen sei, regelmäßig der Verschub der Wagen statt- nd, vollständig bedeckt sein müssen. Auch für eine Bewachung s Guts sei nicht gesorgt gewesen. Der Brand sei bei seiner ntdeckung noch ganz geringfügig gewesen und hätte von einer i dem Wagen zurückgelassenen Aufsichtsperson leicht erstickt erden können.

Durch Urteil des Landgerichts Karlsruhe vom 1. Februar 1916 urde die Klage abgewiesen und die Widerklage dem Grunde ch für berechtigt erklärt. Das Oberlandesgericht Karlsruhe t die Berufung der Klägerin gegen dieses Urteil zurückge- iesen.

Entscheidungsgründe. Wie schon das Landgericht treffend ausgeführt hat, waren alle Ansprüche gegen den eklagten aus dem zwischen ihm und dem Absender der Holz- olle abgeschlossenen Frachtvertrag dadurch erloschen, daß der rokurist der Klägerin, namens dieser am Morgen des 11. No- ember 1914 die für die Klägerin eingetroffene Holzwolle ange- ommen und die Fracht bezahlt hat (Düringer-Hackenburg zu GB. § 438 A. 9, Eger E. V. O. Seite 541).

Indem der Beklagte den Wagen mit der Holzwolle an der an- egebenen Stelle des Güterbahnhofs zum Entladen bereit gestellt nd der Vertreter der Klägerin den Wagen zum Teil entladen nd die Fracht bezahlt hat, ist unter den Streitteilen m Anschluß an den Frachtvertrag konkludent in zweiter Vertrag (vom 11. November 1914) ab- eschlossen worden, durch welchen der Beklagte der lägerin das Entladen des Holzwollwagens an der vom Beklag- en ausgewählten Stelle des Güterbahnhofs unter den dort gege- enen örtlichen Verhältnissen gestattet hat, wogegen die Kläge- in sich verpflichtet hat, ihrerseits das Entladen der Holzwolle it aller nach Sachlage gebotenen Sorgfalt vorzunehmen, daß ieraus für niemand ein Schaden entstehen konnte. Irgend eine eitergehende Verpflichtung als diejenige der Duldung der ntladung des Holzwollwagens an der vom Beklagten auserwähl- en Stelle und unter Berücksichtigung der dort gegebenen örtlichen Verhältnisse, hat der Beklagte nicht übernommen. Nament- ich hat er sich zu einer Änderung der am Aufstellungsort des olzwollwagens bestehenden Verhältnisse, etwa zur Einschrän- ung des Rangierbetriebs oder gar des Verkehrs der fahrplan- äßigen Züge nicht verpflichtet; vielmehr war es umgekehrt flicht der Klägerin, die hierdurch drohenden Gefahren abzu- enden, besonders die sehr leicht feuerfangende Holzwolle durch eeignete Bedeckung gegen Feuer zu schützen, wie dies auch chon durch E. V. O. § 62 vorgeschrieben war.

Gegen diese ihr obliegende Verpflichtung hat die Klägerin adurch gröblich verstoßen, daß sie den Holzwollwagen etwa on morgens 11 Uhr bis nachmittags 2 Uhr zum Teil aufge- eckt hat stehen lassen, wodurch der oder die brandstiftenden euerfunken durch den heftigen Südwestwind in die Holzwolle ineingetrieben und dort zu hellen Flammen angefacht werden onnten. Hätte die Klägerin, wie dies ihre Pflicht war, die olzwolle nach Entladen der vier Ballen wieder vollständig mit er Decke zugedeckt, so hätte aller menschlichen Voraussicht ach der Brand nicht ausbrechen können, weil das feste Gefüge iner Decke sich nur schwer entzündet, und selbst ein in einer alte der Decke sich festsetzender Funke bald erloschen wäre. ätte die Klägerin nach Entnahme der vier Ballen die Holz- olle wieder ganz zugedeckt, so wäre mithin unter normalen erhältnissen die Möglichkeit eines Brandausbruchs eine so ntfernte gewesen, daß sie füglich außer Betracht gelassen wer- en muß. Aber auch diese entfernte Möglichkeit wäre im vor- egenden Fall durch den bei Ausbruch des Brandes wehenden tarken Wind beseitigt worden, weil infolge des Windes die euerfunken an der Decke nicht hätten haften bleiben können, ielmehr mit großer Geschwindigkeit darüber hinweg getrieben orden wären.

Diese für den Brand ursächlich mitwirkende Unterlassung es vollständigen Überdeckens) muß der Klägerin auch zum erschulden angerechnet werden, weil sich die Klägerin bzw. ihr Vertreter bei gehöriger Überlegung die — recht naheliegende — Möglichkeit des Ausbruchs des Brandes als Folge der Unterlassung hätte vorstellen müssen.

Anderseits ist ein Verschulden des Beklagten oder seiner Erfüllungsgehilfen, welches den Beklagten für den von der Klägerin erlittenen Schaden haftbar machen könnte, oder ein Mitverschulden, zufolge dessen der Beklagte den von ihm selbst erlittenen Schaden ganz oder teilweise auf sich behalten müßte, nicht erfindlich.

Ein solches Verschulden oder Mitverschulden des Beklagten kann insbesondere nicht erblickt werden in der Auswahl des Ortes, auf dem der Holzwollwagen der Klägerin zur Entladung bereit gestellt wurde, ebensowenig darin, daß die Lokomotive der Rangierabteilung und des Güterzugs Nr. 9436 in unmittelbarer Nähe des Holzwollwagens der Klägerin vorbeigefahren sind.

Wie bereits erwähnt, hat sich der Beklagte in beiden Beziehungen innerhalb des Rahmens seiner vertraglichen Befugnisse gehalten und lediglich von den Rechten Gebrauch gemacht, die er sich im Vertrag vom 11. November 1914 vorbehalten hatte. Sache der Klägerin wäre es eben gewesen, sich auf diesen Vertrag nicht einzulassen, etwa für den Wagen einen anderen, weniger feuergefährlichen Aufstellungsort oder die ihr gut scheinenden Beschränkungen hinsichtlich des Bahnbetriebs zu verlangen. Hat die Klägerin dies nicht getan, so hat sie die hierdurch drohenden Gefahren auf sich genommen und hat sich verpflichtet, ihrerseits die zur Abwendung von Schaden erforderlichen Vorsichtsmaßregeln zu treffen.

Daß der Beklagte etwa bei Ausübung der Rechte, die er sich vertraglich vorbehalten hatte, insbesondere im Befahren der in Frage kommenden Strecke des Bahnkörpers durch die Rangierabteilung und durch den Güterzug Nr. 9436 irgendwie fehlerhaft verfahren wäre, ist nicht bewiesen. Namentlich kann dem Beklagten nicht zum Verschulden angerechnet werden, daß die am Holzwollwagen der Klägerin vorbeifahrenden Lokomotiven Funken ausgestoßen haben, weil das Auswerfen von Feuerfunken und von Flugasche unvermeidbar ist. Daß aber diese Lokomotive übermäßig viel Funken ausgeworfen hätte, ist von der Klägerin nicht bewiesen.

Auch darin kann ein Verschulden des Beklagten oder seiner Erfüllungsgehilfen oder ein von ihm zu vertretendes Mitverschulden nicht erblickt werden, daß das am Rangierdienst beteiligte Eisenbahnpersonal es unterlassen hat, seinerseits für vollständige Überdeckung der Holzwolle zu sorgen. Denn, wie mehrfach erwähnt, lag nach dem Vertrag der Streitteile vom 11. November 1914 die Verpflichtung zum Überdecken der Holzwolle eben nicht dem Beklagten, sondern der Klägerin ob, und es konnte selbstverständlich nicht angehen, diese Verpflichtung durch einfache Nichterfüllung auf den Beklagten abzuwälzen.

Die Klägerin kann sich auch nicht darauf berufen, daß zum vollständigen Entladen des Holzwollwagens dessen Aufdecken unerläßlich gewesen sei und daß auch dann der brandstiftende Funken in die offen gelegte Holzwolle hätte getrieben werden können. Denn durch den Vertrag vom 11. November 1914 hatte die Klägerin auch die Gefahr der Entladung auf sich genommen und sich verpflichtet, auch während der Entladung alle zur Verhütung von Schaden erforderlichen Maßnahmen zu treffen. Übrigens wäre es dem mit der Entladung des Wagens beschäftigten Personal der Klägerin bei gehöriger Aufmerksamkeit ein Leichtes gewesen, einen etwa während des Entladens entstehenden Brand sofort zu ersticken, bevor ein nennenswerter Schaden angerichtet war.

Eine außervertragliche Haftung des Beklagten für den der Klägerin entstandenen Schaden ohne Verschulden des Beklagten besteht nicht. Die gegenteilige Ansicht der Klägerin, daß nämlich der Beklagte für den durch Funkenflug seiner Lokomotiven verursachten Schaden unter allen Umständen ohne Rücksicht auf sein Verschulden hafte, trifft nicht zu. Die Entscheidung RG. Bd. 58 S. 130 ff., auf welche sich die Klägerin für ihre Ansicht beruft, besagt nur, daß die dem Eigentümer eines Grundstücks nach BGB. §§ 906, 1004 gegebene Unterlassungsklage gegenüber einer staatlich konzessionierten Eisenbahn versage, daß aber dafür dem durch Funkenflug geschädigten Grundstückseigentümer eine vom Nachweis eines Verschuldens nicht abhängige Klage auf Schadensersatz gegeben sei. Es bedarf keiner weiteren Ausführung, daß diese Entscheidung den vorliegenden Fall nicht trifft.

Daß etwa der Vertrag vom 11. November 1914 dahin auszulegen sei, daß der Beklagte zwar für den der Klägerin erwachsenen Schaden nicht zu haften brauche, aber auch keinen Anspruch haben solle auf Ersatz des ihm selbst entstandenen Schadens, d. h. daß jeder Teil die Gefahr eines etwaigen Brandes der Holzwolle auf sich behalten müsse, hat die Klägerin selbst nicht behauptet. Aber auch abgesehen hiervon ist es innerlich durchaus unwahrscheinlich, daß der Beklagte eine derartige Gefahr von unübersehbarer Tragweite (da unter den obwaltenden Umständen, bei dem starken Wind und der sehr leichten Brennbarkeit der Holzwolle die Ausdehnung eines etwaigen

Brandes nicht ermessen werden konnte) auf sich genommen hätte.

Die Klägerin hat sonach keinen Anspruch auf Ersatz ihres Brandschadens und muß umgekehrt den dem Beklagten durch den Brand erwachsenen Schaden ersetzen. Dieser Schaden besteht darin, daß durch die brennende Holzwolle nicht nur der Holzwollwagen, sondern auch der anstoßende Brikettwagen des Beklagten in Brand geraten ist. Auch für diesen Wagen steht fest, daß er nicht etwa durch einen von einer der Lokomotiven ausgestoßenen Funken unmittelbar entzündet worden ist, sondern daß er dadurch in Brand geriet, daß durch den heftigen Wind die aus der Holzwolle aufsteigenden Flammen gegen den Wagen getrieben und daß auch brennende Holzwo auf ihn herübergeweht worden ist.

Die Berufung war daher zurückzuweisen. H

— **Berichtigung.** Zu der Mitteilung am Schlusse des Leitsatzes in Nr. 85 über die „Einheitsverbundbremse für Güterzüge" teilt uns Herr k. k. Ministerialrat Rihosek aus Wien mit, daß in der Wiedergabe seiner Rede ein Zwischensatz fortlassen sei. Er habe gesagt: Wir in Österreich sind überzeugt, daß eine durchgehende Güterzugbremse ein dringende Notwendigkeit geworden ist und daß durch diese usw.

Amtliche Bekanntmachungen.

Güterverkehr.

Übergangstarif für den Verkehr mit der Kleinbahn Könnern-Rothenburg.

Mit Gültigkeit vom 27. November d. J. wird die Kleinbahn Könnern-Rothenburg widerruflich in den im Staats- und Privatbahngütertarif, Teil II, Heft A, und im Gemeinsamen Heft für den Wechselverkehr Deutscher Eisenbahnen untereinander enthaltenen Kleinbahn-Übergangstarif für die unter II. a. genannten Tarifklassen und Ausnahmetarife einbezogen.

Magdeburg, 18. November 1916. (1471)
Königliche Eisenbahndirektion.

Preuß.-Hess.-Schweizerischer Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. Dezember 1916 wird der Tarif, Teil II, Heft 9, enthaltend den Ausnahmetarif Nr. 13 für Kalziumkarbid, neu ausgegeben. Soweit durch den Tarif, der jenen vom 1. Januar 1914 und den I. Nachtrag dazu aufhebt und ersetzt, Frachterhöhungen eintreten, bleiben die seitherigen Frachtsätze noch bis mit 28. Februar 1917 bestehen. Die Drucksache kann von den beteiligten Verwaltungen käuflich bezogen werden.

Zu dem auf 20. Oktober d. J. ausgegebenen zeitweiligen Ausnahmetarif für frische Äpfel und Birnen erscheint ein Berichtigungsblatt, das bestimmt, daß dieser Tarif auf Widerruf, längstens für die Dauer des Krieges gültig ist. Der in unserer Bekanntmachung vom 13. v. M. angegebene Verkaufpreis des letzteren Tarifes wird auf 35 ₰ berichtigt.

Karlsruhe, 8. November 1916. (1470)
Namens der beteiligten Verwaltungen:
Gr. Generaldirektion der Staatseisenb.

Norddeutsch-schweizerischer Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. Februar 1917 tritt im Tarif, Teil II, Heft 2 und 3 vom 1. Januar 1915 der Ausnahmetarif Nr. 8 für Bier in Fässern ohne Ersatz außer Kraft.

Karlsruhe, 15. November 1916. (1469)
Namens der beteiligten Verwaltungen:
Großh. Generaldirektion der Badischen Staatseisenbahnen.

Anhang zu den direkten Gütertarifen der Reichseisenbahnen.

Mit Geltung vom 15. Januar 1917 wird beim Übergang über Straßburg (Els.) Hbf. nach und von den Nebenbahnen Straßburg-Truchtersheim und Straßburg-Westhofen für Frachtstückgut eine Überfuhrgebühr von 20 ₰ für 100 kg, mindestens 20 ₰ für die Sendung und für Wagenladungen eine solche von 3,00 ℳ für den Wagen erhoben.

Straßburg, 13. November 1916. (1473)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

Einführung von Frachtsätzen für Steinkohlen von Mähr. Ostrau-Oderfurt, sämtlichen Gruben des Ostrau- und Dombrau-Karwiner Revieres, Suchau i. Schl., Habsburgschacht, Dombrau und Karwin-Kaschau-Oderbergerbahn nach Sosnowice W. W. zum Weiterversande nach den besetzten Gebieten Polens.

Mit Gültigkeit vom 1. Dezember 1916 bis auf jederzeitigen Widerruf, längstens bis 1. Februar 1918 gelangen nachstehende Frachtsätze für Steinkohlen, Steinkohlenlösche (Steinkohlenasche) und Steinkohlenbriketts nach Sosnowice W. W. (Eisenbahndirektionsbezirk Kattowitz) zur Einführung.

Von	Verwaltung od. k. k. Direktion	km	Frachtsatz in Pfg. für 1000 kg
Mähr. Ostrau-Oderfurt	Nb	106	475
Sämtliche Gruben des Ostrau- und Dombrau-Karwiner Revieres	Nb	117	527
Suchau i. Schl. .	Nb	129	549
Habsburgschacht	Nb	129	572
Dombrau	Ks. Od	110	475
Karwin-Kaschau-Oderbergerbahn	Ks. Od	114	497

Anwendungsbedingungen:

1. Frachtzahlung für das wirklich verladene Gewicht, mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens.
2. Die Sendungen müssen nach Stationen der besetzten Gebiete Polens bestimmt sein.
3. Die Fracht, Nebengebühren und sonstige Gebühren aller Art sowie die Zölle sind vom Absender bei Aufgabe des Gutes zu entrichten. Die Belastung des Gutes mit Nachnahmen ist unzulässig.
4. Die Verladung hat der Absender auszuführen.
5. Im übrigen erfolgt die Beförderung auf Grund des Eisenbahngütertarifs, Teil I, Abteilung A, für den Versand zwischen österreichischen, ungarischen und bosnisch-herzegowinischen Eisenbahnen einerseits, den deutschen, luxemburgischen, belgischen und niederländischen Eisenbahnen andererseits (Internationaler Tarifverband) und des Eisenbahn-Gütertarifs, Teil I, Abteilung B, für den Verkehr zwischen den deutschen und luxemburgischen Eisenbahnen einerseits, den österreichischen, ungarischen und bosnisch-herzegowinischen Eisenbahnen andererseits (Deutsch-österreichischer und ungarischer Eisenbahnverband).

Kattowitz, 17. November 1916. (147
Kgl. Eisenbahndirektion Kattowitz,
namens der beteiligten Verwaltunge

Elsaß-Lothringisch-Luxemb.-Württ. Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. Dezember 19 werden einige weitere württ. Station in den Ausnahmetarif 1 a einbezoge Näheres bei den Dienststellen und unserem Tarifanzeiger. (147
Generaldirektion der K. Württ. Staat eisenbahnen.

Ausnahmetarif für Magermilch, Moll und Buttermilch. — Tfv. 2 II m. —

Vom 23. November 1916 ab werden ve schiedene Breslauer Bahnhöfe als Em fangsstationen unter Abschnitt b d Geltungsbereichs aufgenommen. Nähe Auskunft geben die beteiligten Güteral fertigungen sowie das Auskunftsburea hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 19. November 1916. (147
Königliche Eisenbahndirektion.

Tv. 1100. Oberschlesischer Staats- u Privatbahn-Kohlenverkehr Heft 3, Au nahmetarif 6, gültig vom 1. März 191 Erhöhung der Frachtsätze nach den St tionen der Stralsund-Tribseer Eisenbal und Stationen der Greifswald-Grimmen Eisenbahn.

Mit Gültigkeit vom 1. Februar 19 bis zur Durchführung im Tarifwege we den die Frachtsätze nach den Station der Stralsund-Tribseer Eisenbahn unt Abeilung A und B des obigen Tarifs u je 30 Pfennig für 1000 kg erhöht.

Mit dem gleichen Tage werden d Frachtsätze unter Abteilung A und B d Tarifs nach den Stationen der Greif wald-Grimmener Eisenbahn Borgste Bremerhagen, Deyelsdorf, Grammendo Hohenwarth, Horst b.Greifswald, Strelo Stremlow, Tribsees, Vietlipp, Voigtsdo (Kreis Grimmen) und Zarnekow (Kre Grimmen) um je 10 Pfennig für 1000 k die Frachtsätze nach den Stationen P tershagen b. Greifswald, Steffenshag und Wackerow um je 20 Pfennig f 1000 kg erhöht.

Kattowitz, 17. November 1916. (147
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der beteiligten Verwaltungen

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Eisenbahndirektions-Präsident a. D. v. Mühlenfels in Berlin.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nummer 93. 25. November 1916. LVI. Jahrgang.

Inhalt:

Zur Einführung einer durchgehenden Luftdruckbremse für Güterzüge.
Jahresbericht der badischen Staatseisenbahnen für 1915.
Nachrichten.
Deutschland: Einschränkung der Ausnahmetarife für Stein- und Braunkohlen sowie für Eisen und Stahl. — Aufhebung von Ausnahmetarifen im Güterverkehr. — Fahrplanänderungen. — Speisewagen bei der Straßenbahn. — Eisenbahnen und Binnenschiffahrt. — Kurse für internationale Privatwirtschaft. — Preisbildung für Ruhrkohle. — Allgemeine Elektrizitäts-Gesellschaft. — Personalnachrichten.
Österreich: Erhöhung des Wagenstandgeldes. — Lokomotiv- und Wagenbestellungen für die Staatsbahnen.
Ungarn: Einschränkung des Personenverkehrs zugunsten des Lebensmittelverkehrs.
Übrige europäische Länder: Der Kohlenhandel Großbritanniens im Jahre 1916. — Heranziehung der Wasserstraßen zur Bewältigung des Massengüterverkehrs. — Eine Änderung in der Zuständigkeit des russischen Ministeriums der Verkehrsanstalten. — Russische Bahnpläne.
Fremde Erdteile: Neubau eines Bahnhofs in Vancouver.
Allgemeines. Ein Vierteljahrhundert elektrischer Kraftübertragung.
Amtliche Mitteilungen.
Amtliche Bekanntmachungen.

Zur Einführung einer durchgehenden Luftdruckbremse für Güterzüge.

Welche gewaltigen Leistungen die deutschen Staatseisenbahnen im Kriege vollbracht haben, und wie groß ihr Anteil an den militärischen und wirtschaftlichen Erfolgen Deutschlands in den Kriegsjahren war und noch ist, wird allerseits anerkannt. Trotz ihrer gegenüber dem Friedensbetriebe gesteigerten und erschwerten Leistungen und mit erheblich verringerten Arbeitskräften hat die preußisch-hessische Staatseisenbahnverwaltung mitten in den Stürmen des gewaltigsten aller Kriege es doch noch ermöglichen können, ihre langjährigen und mühevollen Arbeiten zur Durchbildung eines für den Güterzugverkehr geeigneten Bremssystems nicht nur fortzusetzen, sondern erfolgreich zum Abschluß zu bringen, und dadurch den für die nächsten Jahrzehnte vielleicht bedeutungsvollsten Fortschritt zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit und Betriebssicherheit der Eisenbahnen einführungsreif vorzubereiten.

Im Personenzugverkehr wird schon seit vielen Jahren eine durchgehende Luftdruckbremse benutzt, mit der alle Bremsen des Zuges von einer Stelle aus, nämlich durch den Lokomotivführer oder durch Ziehen der Notbremse seitens eines Fahrgastes, in Wirksamkeit gesetzt werden können, und die auch in Notfällen, z. B. bei Zugtrennungen, selbsttätig wirkt.

Dagegen werden die Güterzüge — abgesehen von verhältnismäßig wenigen Eilgüterzügen — in Deutschland wie in allen anderen Ländern Europas bisher durch Handbremsen zum Halten gebracht. Die Zahl der im Zuge vorhandenen Bremser ist nach der Zuglänge, der Fahrgeschwindigkeit und dem zu befahrenden Gefälle zu bemessen. Auf ein vom Lokomotivführer gegebenes Pfeifensignal ziehen die Bremser durch Drehen einer Handkurbel die Wagenbremsen an. Das rechtzeitige Anhalten des Zuges vor Signalen und Fahrthindernissen ist somit abhängig von der Aufmerksamkeit und richtigen Arbeitsausführung einer größeren Anzahl von Personen, die untereinander und mit dem Lokomotivführer sich nicht verständigen können. Bei langen Zügen, ungünstigen Witterungsverhältnissen sowie in Tunneln und Schluchten können überdies die Bremser im hinteren Zugteil die Pfeifensignale nur schwer oder gar nicht hören, namentlich wenn die Türen der auf den Güterwagen vorhandenen Bremserhäuser bei Kälte, Regen oder starkem Winde geschlossen sind. Zugtrennungen werden von den Bremsern häufig bei Nacht und Nebel nicht oder viel zu spät bemerkt.

Unvermeidliche Folgen aller dieser Umstände sind, daß die Güterzüge häufig erst nach längerer Zeit, also nach Zurücklegung langer Bremswege, zum Stillstand gebracht werden können, und daß nur zu oft Störungen im Güterzugbetriebe sowie Fahrzeug- und Streckenbeschädigungen, auch leider nicht selten Unglücksfälle vorkommen. Aber nicht nur eine erhebliche Verringerung der Betriebssicherheit ist mit dem Handbremsbetriebe verbunden, sondern auch eine wesentliche Verzögerung und Erschwerung des Betriebes. Verzögert wird der Betrieb zunächst dadurch, daß die Fahrgeschwindigkeit der Güterzüge aus Gründen der Betriebssicherheit und mit Rücksicht auf die Ersparnis an Bremsern nur gering sein kann. Erschwert wird er dadurch, daß die langsam fahrenden Güterzüge lange Zeit brauchen, um eine bestimmte Strecke zu durchlaufen, und daß auf Zwischenstationen Überholungen durch schneller fahrende Eilgüterzüge und Personenzüge erforderlich werden. Hierdurch werden die Leistungsfähigkeit der Bahnstrecken und die Ausnutzung des Fahrzeugparks sehr ungünstig beeinflußt; in vielen Fällen wird die Anlage besonderer Gleise für den Güterzugverkehr erforderlich. Dazu kommt, daß beim Güterzugdienste ein großes Heer von Bremsern verwendet werden muß, deren Besoldung hohe Geldsummen erfordert und deren Dienst schwer und wenig begehrenswert ist.

Abhilfe für alle diese Mängel des vorhandenen Güterzugbetriebes kann nur durch die Einführung einer durchgehenden Luftdruckbremse auch für Güterzüge geschaffen werden. Durch diese Maßnahme wird somit in erster Linie die Betriebssicherheit wesentlich erhöht werden bei Verminderung der Unfälle und Beschädigungen; ferner werden als weitere Folgen die Fahrgeschwindigkeit der Güterzüge erheblich gesteigert, der Güterverkehr beschleunigt, die Lokomotiven, Wagen und Mannschaften besser ausgenutzt, die Wagenaufstellungsgleise vermindert, zahlreiche Zugüberholungen vermieden, der Fahrplan zweckmäßiger gestaltet und die Leistungsfähigkeit des vorhandenen Bahnnetzes wesentlich gesteigert werden können. Von großer Bedeutung ist auch, daß der Hunderte von Millionen erfordernde Bau weiterer Streckengleise um Jahre

hinaus verschoben werden oder ganz unterbleiben kann, und daß eine sehr große Anzahl von Bremsern gespart wird, die dann für andere Zwecke verwendet werden können, was bei dem auch nach Beendigung des Krieges zweifellos fortbestehenden Personenmangel dringend erforderlich sein wird.

Schon lange vor Ausbruch des Krieges lag deshalb ein dringendes Bedürfnis für die Einführung einer durchgehenden Güterzugbremse vor; nach Beendigung des Krieges wird ihre alsbaldige Einführung aber eine unabweisbare Notwendigkeit, wenn die Eisenbahnen den dann an sie herantretenden, zweifellos ganz erheblich gesteigerten Anforderungen gerecht werden sollen.

Von der Einführung einer durchgehenden Güterzugbremse mußte bisher abgesehen werden, weil ein für europäische Verhältnisse geeignetes Bremssystem noch nicht vorhanden war. Die zurzeit benutzten Personenzugluftdruckbremsen sind nämlich nur für verhältnismäßig kurze Züge (bis etwa 60 Achsen Stärke) brauchbar, nicht aber für den Güterzugdienst, weil die Bedingungen zum gefahrlosen und ruhigen Anhalten von langen, lose gekuppelten Güterzügen viel schwieriger sind als bei kurzen Personenzügen. Es war deshalb zunächst erforderlich, ein für Güterzüge geeignetes Bremssystem zu schaffen und zu erproben. Im Jahre 1909 wurden in Bern durch eine internationale Kommission alle Bedingungen feststellt, denen eine durchgehende Bremse zu genügen hat. Die Erfindung und Durchbildung einer alle diesen Anforderungen erfüllenden Bremse hat indessen sich als äußerst schwierig erwiesen; zu ihrer Lösung wurden langjährige Versuche ausgeführt, die einen ganz außergewöhnlich hohen Aufwand an wissenschaftlicher und praktischer Arbeit sowie an Kosten erforderten. Bei Durchführung dieser Versuche haben sich der Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen und insbesondere die deutschen Staatseisenbahnen und die österreichischen und ungarischen Staatsbahnen große Verdienste erworben. Den bedeutendsten Anteil an diesen Arbeiten hat die preußisch-hessische Staatseisenbahnverwaltung geleistet; ihr blieb es auch vorbehalten, die Bauart durchzubilden und zu erproben, die sich als die zur Einführung geeignetste erwiesen hat.

Bei ihren mehr als 12 Jahre beanspruchenden Versuchen war die preußisch-hessische Staatseisenbahnverwaltung zunächst bestrebt, die beiden bisher bekannten Bremsbauarten, die Einkammerbremse und die Zweikammerbremse, so durchzubilden, daß sie für lange Güterzüge verwendet werden können. Die Einkammer-Bremsbauart (mit einer wirksamen Kammer im Bremszylinder unter dem Wagen) wird zurzeit bei den Personenzügen der meisten europäischen Bahnen benutzt, und zwar in den Ausführungsformen der „Westinghouse"-, „Schleifer"- und „Knorr"-Bremse. Hingegen war die Zweikammer-Bremsbauart, bei der zwei wirksame Bremszylinderkammern zusammen arbeiten, vor Einführung der „Westinghouse"-Bremse auf den deutschen Bahnen in Gestalt der „Carpenter"-Bremse in Benutzung. Mit beiden Bremsbauarten konnten trotz langer Bemühungen keine voll befriedigenden Ergebnisse für lange Güterzüge erzielt werden. Die Einkammer-Güterzugbrmse litt dabei hauptsächlich an den Mängeln, daß ihre Wirkung beim Lösen der Bremsen nicht beliebig abgestuft werden konnte, und daß die Bremswirkung unter ungünstigen Umständen sich allmählich in unzulässiger Weise verringerte („erschöpfte"), wodurch besonders bei Fahrten auf längeren und steileren Gefällstrecken die Betriebssicherheit zu sehr verringert wurde. Dagegen wies die Zweikammer-Güterzugbremse andere nachteilige Eigenschaften auf, im besonderen zu lange Bremswege, zu hohen Bremsluftverbrauch und schlechtes Zusammenarbeiten mit den vorhandenen Personenzug-Bremssystemen. Bei beiden Bremsarten konnten überdies zwar die leeren oder schwach beladenen Wagen, nicht aber die stark beladenen Güterwagen mit genügend hohen Kräften abgebremst werden.

Da mit beiden erwähnten Bremsbauarten für Güterzüge keine voll befriedigenden Ergebnisse erreicht werden konnten, mußten neue Wege zur Lösung der Güterzug-Bremsfrage beschritten werden. Gefunden wurden sie in der „Einheits-Verbundbremse", die im Schoße der preußisch-hessischen Staatseisenbahnverwaltung erdacht und von ihr in Gemeinschaft mit der Knorr-Bremse A.-G. in Berlin in mehr als fünfjährigen Versuchen durchgebildet und erprobt wurde. Den Namen „Verbund"-Bremse hat diese Bauart deshalb erhalten, weil sie eine sehr sinnreiche und zweckmäßige Vereinigung der reinen Ein- und Zweikammerbremse unter Vermeidung ihrer Nachteile bildet. Als „Einheits"-Verbundbremse wurde sie bezeichnet, weil sie so durchgebildet ist, daß sie in einheitlicher Ausführung nicht nur für Güterwagen aller Art, sondern auch für die in Personenzügen laufenden zwei- und dreiachsigen Wagen benutzt werden kann, wodurch nicht nur eine Vereinheitlichung des gesamten Bremswesens unter Beseitigung der verschiedenen jetzt gebräuchlichen Bremsbauarten („Westinghouse", „Knorr", „Schleifer" usw.) erstrebt, sondern auch ein beliebiges Durcheinander aller dieser Wagenarten in langen gemischten Zügen erreicht wird.

Die mit der Einheits-Verbundbremse erzielten Ergebnisse befriedigten in jeder Hinsicht. Zahlreiche Versuchsfahrten und auch die im längeren praktischen Dauerbetriebe gewonnenen Erfahrungen bewiesen, daß die neue Bremse für Zuglängen bis zu 150 und 200 Achsen in gleicher Weise für Flachlandstrecken und für Gebirgsstrecken mit langen und steilen Gefällen geeignet ist. Es wurden auch für vollbeladene Züge und bei hohen Fahrgeschwindigkeiten (sogar bis zu 90 Kilometer in der Stunde) genügend kurze Bremswege erreicht; dabei sind der Bremsluftverbrauch mäßig hoch, die Bremswirkung nicht erschöpfbar und die Handhabung auch auf steilen Gefällstrecken einfach. Alle von der Internationalen Bremskommission für eine durchgehende Güterzugbremse aufgestellten Bedingungen und verschiedene darüber weit hinausgehende, für die Betriebsführung sehr wichtige Forderungen werden von dieser Bremse erfüllt. Ihre Entwicklung wurde während des Krieges so abgeschlossen, daß sie in ihrer jetzigen Ausführungsform in jeder Hinsicht einführungsreif ist.

Im Jahre 1916 wurde die Einheits-Verbundbremse durch das Königliche Eisenbahn-Zentralamt in Berlin der für Deutschland eingesetzten Fachkommission, dem „Deutschen Eisenbahn-Bremsausschuß", vorgeführt, mit dem Erfolge, daß der Ausschuß einstimmig diese Bremsbauart für die allen bisher erprobten Bremsbauarten überlegene und in jeder Hinsicht zur Einführung bei Güterzügen geeignetste bezeichnete. Daraufhin haben alle deutschen Staatseisenbahnverwaltungen die Einheits-Verbundbremse für den Fall der Einführung einer durchgehenden Güterzugbremse als geeignetste Bauart angenommen. Eine Einigung aller deutschen Bahnen über das zu wählende Bremssystem war hierdurch erreicht.

Die Frage der Einführung einer durchgehenden Güterzugbremse kann aber nicht für Deutschland allein gelöst werden, sondern erfordert eine internationale Regelung; denn bei dem großen Übergang der Güterwagen über die Grenzen der einzelnen Länder Europas ist es sehr wichtig, daß alle an diesem Wagenübergang beteiligten Eisenbahnverwaltungen sich zur Annahme des gleichen Bremssystems einigen, damit die übergehenden Wagen ohne Schwierigkeiten in die Güterzüge der anderen Verwaltungen eingestellt werden können.

Ursprünglich war deshalb geplant, die Einheits-Verbundbremse den Regierungen der meisten Länder Europas vorzuführen und zur Annahme zu empfehlen. Infolge Ausbruchs des Krieges mußte die Ausführung dieses Planes indessen vertagt werden. Es ist nicht anzunehmen, daß bei der gegenwärtigen politischen Lage in absehbarer Zeit ein gemeinsames Vorgehen mit den Deutschland zurzeit feindlichen Staaten zu erreichen sein wird. Durch die Rücksichtnahme auf diese Länder darf indessen die für Deutschland dringend nötige Weiterentwicklung des Eisenbahnwesens nicht aufgehalten werden. Deshalb haben sich die deutschen Regierungen entschlossen, in der Güterzugsbremsfrage zunächst nur eine Einigung mit der verbündeten österreichisch-ungarischen Monarchie herbeizuführen, deren Bah-

nen im Verein mit den deutschen Eisenbahnen von überwiegender Bedeutung für den mitteleuropäischen Verkehr sind. Wenn die österreichischen, die ungarischen und die deutschen Eisenbahnverwaltungen in dieser wichtigen Frage geschlossen vorgehen, so ist zu erwarten, daß sich die an diese mächtige Verkehrsgruppe anstoßenden Bahnverwaltungen nach und nach gern anschließen werden.

Um eine möglichst baldige Einigung der genannten mitteleuropäischen Eisenbahnverwaltungen über das zu wählende Güterzug-Bremssystem anzubahnen, wurde die Einheits-Verbundbremse den Regierungen Österreich-Ungarns unter Beteiligung der Regierungen der deutschen Bundesstaaten in der Zeit vom 23. bis 28. Oktober d. J. vorgeführt. Es wurden 150 Achsen starke Güterzüge mit Einheits-Verbundbremse sowie 120 Achsen starke gemischte Züge, bestehend aus Güter- und Personenwagen mit verschiedenen Bremssystemen, sowohl auf Flachlandstrecken (Berlin-Güsten) als auch auf Gebirgstrecken in Thüringen mit langen und steilen Gefällen (Oberhof-Suhl, Oberhof-Arnstadt und Neuhaus a. R.-Taubenbach-Probstzella mit Gefällen 1:50 und 1:30) vorgeführt*). Die ausgeführten zahlreichen Bremsungen der verschiedensten Art verliefen zur vollen Zufriedenheit aller Teilnehmer. An einzelnen Versuchsfahrten beteiligten sich auch der preußische Minister der öffentlichen Arbeiten, Exzellenz Dr. v. Breitenbach und der Präsident des Reichs-Eisenbahn-Amts, Exzellenz Wackerzapp.

Unter dem Eindruck der Ergebnisse dieser Versuchsfahrten und auf Grund des vom Eisenbahn-Zentralamt vorgelegten und erläuterten umfangreichen Versuchsmaterials haben auch die Vertreter der österreichisch-ungarischen Regierungen und Eisenbahnverwaltungen die Einheits-Verbundbremse für die zurzeit geeignetste Bauart einer durchgehenden Güterzug-Luftdruckbremse sowohl vom Standpunkt der Bremstechnik als auch der Betriebssicherheit erklärt. Dabei wurde vorausgesetzt, daß gleich günstige Ergebnisse auch bei einigen ergänzenden Versuchsfahrten erreicht würden, die möglichst bald auf ungarischen und österreichischen Bahnstrecken ausgeführt werden sollen. Der preußische Herr Minister der öffentlichen Arbeiten hat der Ausführung dieser ergänzenden Versuche bereits zugestimmt. Da Zweifel über ihren guten Verlauf nicht bestehen, darf angenommen werden, daß auch die österreichisch-ungarischen Regierungen sich bald dem Gutachten ihrer Vertreter anschließen und die Einheits-Verbundbremse für den Fall der Einführung einer durchgehenden Güterzugbremse als geeignetste Bauart annehmen werden. Im besonderen ist zu hoffen, daß die Regierung Österreichs, das zurzeit im Personenzugbetriebe keine mit Druckluft arbeitende Bremse, sondern eine Vakuum-Bremse verwendet, sich mit Rücksicht auf den Eisenbahnverkehr der Nachbarländer für den Übergang zur Druckbremse im Güterzugbetriebe entschließen wird, trotz der erheblichen für sie mit diesem Systemwechsel verbundenen Schwierigkeiten.

Die Bremsvorführungen am 23. bis 28. Oktober 1916 und die erwähnten Erklärungen der österreichisch-ungarischen Regierungsvertreter zur Güterzug-Bremsfrage bilden zweifellos einen Markstein in der Geschichte des Eisenbahnwesens, weil dadurch ein Fortschritt angebahnt wird, dem kein zweiter seit Einführung der durchgehenden Bremsen im Personenzugverkehr zur Seite gestellt werden kann.

Mit berechtigtem Stolze darf Deutschland auf diesen neuen großen Erfolg blicken, der trotz des Krieges durch rastlose Arbeit hinter der Front erreicht wurde.

*) Über die Eröffnungssitzung am 23. Oktober und die am Abend des 23. Oktober vom preußischen Herrn Minister der öffentlichen Arbeiten gehaltene bedeutungsvolle Ansprache wurde bereits in Nr. 85 auf S. 965/6 berichtet.

Jahresbericht der badischen Staatseisenbahnen für 1915.

Die Eigentumslänge der badischen Staatsbahnen hat im Berichtsjahre durch die Eröffnung der eingleisigen, dem Gesamtverkehr dienenden Nebenbahnstrecke Forbach-Gausbach-Raumünzach einen Zuwachs von 4,78 km erfahren und ist von 1825,87 km auf 1830.65 km angewachsen. Hiervon entfallen 84.08 % auf Hauptbahnen und 15.92 % auf Nebenbahnen; 51.25 % sind eingleisig und 48,75 % mehrgleisig. Außer den Vollspurbahnen besitzt der badische Staat noch die 27.5 km lange meterspurige Nebenbahn Mosbach-Mudau, die, auf seine Kosten erbaut, von der Eisenbahnbau- und Betriebsgesellschaft Vering & Wächter betrieben wird. Der badische Anteil an der von der preußisch-hessischen Eisenbahngemeinschaft betriebenen Main-Neckarbahn beträgt 39.11 km.

Die Betriebslänge nahm um 0.26 % gegen das Vorjahr zu und umfaßt Ende 1915: 1860,41 km, im Jahresdurchschnitt 1858.80 km.

Der Abschluß der Betriebsrechnung für 1915 ist bei einer Gesamteinnahme von 114,9 Millionen und einer Gesamtausgabe von 83.6 Millionen Mark erheblich günstiger als im ersten Kriegsjahre, ist doch der Betriebsüberschuß um 20.93 % gestiegen, während er 1914 gegen 1913 um 29.83 % zurückgegangen war. Die Zunahme der Einnahmen gegenüber dem Vorjahr beträgt 3.2 Mill. = 2,86 %, die Ersparnis bei den Ausgaben 2.22 Millionen = 2.59 %. Bei den Einnahmen aus dem Personen- und Gepäckverkehr beträgt die Abnahme gegen das Vorjahr 11,66 % (1914 gegen 1913: = — 16,03 %) bei den Einnahmen aus dem Güterverkehr die Zunahme 6,03 % (1914 gegen 1913: — 7.04 %), bei den Einnahmen aus sonstigen Quellen die Zunahme 18,16 % (1914 gegen 1913: — 3.63 %). Infolge dieses weit günstigeren Abschlusses ist die Betriebszahl, die im Vorjahr auf 76,82 % emporgeschnellt war, um mehr als 4 % gefallen; sie beträgt 72,75 % und steht somit nur noch 2.75 % über derjenigen des Friedensjahres 1913. Von der Mehreinnahme entfallen auf Einnahmetitel II (Güterverkehr) 4,22 Millionen, III (für Überlassung von Bahnanlagen und Leistungen für Dritte) 1.67 Millionen, V und VI (Erträge von Veräußerungen und Verschiedenes) zusammen 1.37 Millionen, wogegen bei Titel I (Personen- und Gepäckverkehr) eine Mindereinnahme von 3.36 Millionen und bei Titel IV (für Überlassung von Fahrzeugen) eine solche von 0.2 Millionen zu verzeichnen ist. Nur bei vier Ausgabetiteln ergaben sich Mehrbeträge gegenüber dem Vorjahre, nämlich bei I (Gehalt und Wohnungsgeld der etatmäßigen Beamten) 1,02 Millionen, bei IV für Wohlfahrtszwecke) 0.13 Millionen, bei V (für Unterhaltung, Erneuerung und Ergänzung der baulichen Anlagen) 0.37 Millionen und bei X (verschiedene Ausgaben) 0,19 Millionen; dagegen erscheinen Minderbeträge bei Titel II (andere ständige persönliche Ausgaben und Löhne) 1,12 Millionen, bei Titel III (Tagegelder, Reise- und Umzugskosten) 0.65 Millionen, bei Titel V (Unterhaltung und Ergänzung der Ausstattungsgegenstände und Beschaffung der Betriebsmaterialien) 0.36 Millionen, bei Titel VII (Unterhaltung usw. der Fahrzeuge und maschinellen Anlagen) 1,64 Millionen und bei Titel VIII und IX (Benutzung fremder Bahnanlagen und Fahrzeuge) 0.16 Millionen. Die persönlichen Ausgaben betragen im Berichtsjahre 57.33 % der Gesamtausgabe und zeigen eine Abnahme gegen das Vorjahr von 1,30 %; die sachlichen Ausgaben belaufen sich auf 42.67 % der Gesamtausgabe und haben sich gegen 1914 um 4,47 % vermindert.

Wie die vorerwähnte Gestaltung der Einnahmen erkennen läßt, ist der Personen- und Gepäckverkehr im Berichtsjahre zurückgegangen, und zwar ergab sich bei dem reinen Personenverkehr (ausschließlich Militär) eine Mindereinnahme von 5.58 Millionen, dagegen brachte der Militärverkehr eine Mehreinnahme von 2.61 Millionen. Die Güterbeförderung ergab ohne Post-, Militär- und Dienstgut 17.4 Millionen Tonnen gegen 18.6 Millionen im Vorjahre. Die Mehreinnahme im Güterverkehr ist in der Hauptsache auf die erheblich gesteigerte Einnahme aus Militärgut (3.9 Millionen mehr als 1914) und aus Nebenerträgen (1,03 Millionen mehr) zurückzuführen. Die Verkehrseinnahmen zusammen waren um 858 815 ℳ höher als 1914 und ergaben auf 1 Lokomotivnutzkm. 4.18 ℳ (1914: 3,79 ℳ) und auf 1 Wagenachskm. 10.45 ₰ (1914: 10.46 ₰). Der Verkehrsgestaltung entsprechend sind die in Personenzügen geleisteten Zugkilometer von 16,5 auf 13,8 Millionen zurückgegangen, die in Güterzügen geleisteten von 7,4 auf 7.8 Millionen gestiegen.

Der Zugang an Baukosten für die Ende 1915 in Betrieb stehenden Strecken stellt sich für das Berichtsjahr auf 10.8 Millionen Mark, an verwendetem Anlagekapital auf 9,9 Millionen Mark, in der letzten Summe sind jedoch die Verwendungen aus Betriebseinnahmen mit 1,3 Millionen nicht enthalten. Im Jahresdurchschnitt ergibt sich für das Berichtsjahr eine Baukostensumme von 962 965 233 ℳ und ein verwendetes Anklagekapital von 943 267 182 ℳ. Der im Jahre 1915 erzielte Betriebsüberschuß entspricht somit einer Verzinsung des Anlagekapitals

(Rente) von 3 32 % (gegen 2 79 % des Vorjahres) und der Baukosten mit 3 27 % (gegen 2,74 im Jahre 1914). Beim badischen Anteil an der Main-Neckarbahn ist ein Zugang an Baukosten von 461 584 ℳ, an verwendetem Anlagekapital mit 476 186 ℳ erfolgt; letzteres belief sich im Jahresdurchschnitt auf 13,87 Millionen und wurde durch den Betriebsüberschuß mit 2 65 % (1914: 2,95 %) verzinst. Für die badischen Staatseisenbahnen und den badischen Anteil an der Main-Neckarbahn zusammen ergibt sich eine Verzinsung des Anlagekapitals von 3,31 % (1914: 2,79 %). Der reine Schuldenstand betrug Ende 1915: 587,4 Millionen Mark = 60 93 % der Gesamtbauaufwendung; die Schuld hat sich im Berichtsjahr gegen 1914 um 1,34 Millionen Mark oder um 0 23 % vermindert, wobei ein Bauaufwand von 8 156 649 ℳ bestritten wurde. Die Verzinsung der Schuld durch die Jahreseinnahme (ohne Einrechnung der Staatszuschüsse) stellt sich 1915 auf 5,36 v. H. (1914: 4,54 %), der Bedarf für Schuldverzinsung auf 4,10 % (4 19) der zu Anfang des Jahres 1915 vorhandenen Schuld von 588.75 Millionen Mark.

Auf die Beschaffung von Fahrzeugen entfällt von dem Gesamtaufwand ein Betrag von 2.6 Millionen, und zwar 1,29 Millionen für Lokomotiven, 0.10 Millionen für Personenwagen und 1,21 Millionen für Gepäck- und Güterwagen. Außerdem wurden auf Betriebsrechnung für den gleichen Zweck noch 3,45 Millionen ausgegeben, davon 1 35 Millionen für Lokomotiven, 0 70 Millionen für Personenwagen und 1,40 Millionen für Gepäck- und Güterwagen. Ende 1915 zählte der Bestand 883 (874) Lokomotiven und 8 Triebwagen, 2 474 (2 421) Personenwagen, 25 463 (24 550) Lastwagen und 69 Bahnhofzustreifwagen, im ganzen 28 006 (27 043) Wagen mit 58 317 (56 363) Achsen, d. i. auf 1 km Betriebslänge 15 05 (14 58) Wagen und 31 35 (30 38) Achsen. Die gesamte Ladefähigkeit der Lastwagen ist von 337 002 t auf 352 500 t gestiegen; die Zahl der Wagen mit einer Ladefähigkeit von 10 t hat im Berichtsjahr weiter um 105 abgenommen, auch die Wagen mit einer Ladefähigkeit von 12,5 t haben sich um 23 vermindert; dagegen haben die 15-t-Wagen um 873 und die 20-t-Wagen um 171 zugenommen.

Weniger günstig als das Gesamtergebnis der Staatsbahnen ist der Rechnungsabschluß der Bodenseedampfschiffverwaltung. Hier steht der Gesamteinnahme von 322 267 ℳ eine Gesamtausgabe von 429 766 ℳ gegenüber, sodaß von der Großh. Staatsschuldenverwaltung eine Mehrausgabe von 107 499 ℳ zu decken ist. 1914 betrug die Mehrausgabe 103 839 ℳ gegen nur 18 914 ℳ im Jahre 1913. Das verwendete Anlagekapital belief sich Ende 1915 auf 2 686 445 ℳ.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Einschränkung der Ausnahmetarife für Stein- und Braunkohlen sowie für Eisen und Stahl.** Wie gemeldet wird, schreibt der „Berl. Akt.“, ist dem preußischen Landeseisenbahnrat vom Minister der öffentlichen Arbeiten eine Vorlage über die Einschränkung einzelner Ausnahmetarife für Steinkohlen und Braunkohlen einschließlich Briketts und Koks und für Eisen und Stahl zugegangen. Aus dem Inhalt der Vorlage geht hervor, daß hauptsächlich die für Transporte nach dem Küstengebiet eingeführten Ausnahmetarife eingeschränkt werden sollen. In der Begründung der Vorlagen heißt es u. a.: Zu den Tarifen, die einer Durchsicht zu unterziehen sein werden, gehören die Ausnahmetarife für Kohlen und Eisen, insbesondere nach den vom englischen Wettbewerb beeinflußten Gebieten. Ihre Entstehung reicht meist bis in die Privatbahnzeit zurück. Die Voraussetzungen, die für ihre Einführung und ihren späteren Ausbau maßgebend waren, sind im Laufe der Zeit entweder ganz in Wegfall gekommen oder doch mehr verschoben. Es wird daher zu untersuchen sein, inwieweit die veränderten Verhältnisse eine Beseitigung oder Einschränkung dieser Ausnahmetarife zulässig und geboten erscheinen lassen, und in welchem Umfange andererseits im Interesse des Landes ihre Beibehaltung sich auch jetzt noch rechtfertigt. Die hauptsächlichsten Erwägungen, von denen die Staatseisenbahnverwaltung dabei ausgeht, sind in den folgenden Sätzen zusammengefaßt: Durchdrungen von dem Bestreben, die heimische Volkswirtschaft in dem ihr bevorstehenden Kampf auf dem Weltmarkt tatkräftig zu unterstützen, hat die Staatseisenbahnverwaltung die Absicht, auch fernerhin die Ausfuhr deutscher Erzeugnisse durch besonders ermäßigte Tarife, soweit nur irgend möglich, zu fördern. An dem für die Errichtung der Eisenausfuhr bestimmten Ausnahmetarif soll daher im Grundsatz ebenso wenig gerüttelt werden, wie an dem Tarif zur Hebung der deutschen Schiffahrt. Beizubehalten sind mithin neben dem Eisenausfuhrtarif die Schiffbaueisentarife, und womöglich noch zu erweitern, ferner die Tarife für deutsche Bunkerkohle. Auch hinsichtlich der Tarife, die gegen englische Wettbewerbe für den Ortsverbrauch der Seehäfen und für den Verbrauch des Küstengebiets an Kohle und Eisen Ermäßigungen gewähren, ist zur Vermeidung von Härten nicht die völlige Beseitigung, sondern nur eine Einschränkung zur Prüfung gestellt. Hamburg zahlt für 10 t Kohlen von Gelsenkirchen heute nur 56 ℳ und müßte bei Frachtberechnung nach dem allgemein gültigen Rohstofftarif 83 ℳ zahlen. Diese Verteuerung scheint zu sprunghaft und zu empfindlich. Vorgeschlagen ist daher ein Frachtsatz Gelsenkirchen-Hamburg, der sich auf etwa mittlerer Linie hält und nur 72 ℳ beträgt. Für Bremen dagegen beträgt der Rohstoffsatz ab Gelsenkirchen nur 61 ℳ gegenüber dem heutigen Ausnahmesatz von 56 ℳ. Zu einer Ermäßigung des Rohstoffsatzes dürfte also hier ein Anlaß nicht vorliegen. Die schonende Behandlung von Schleswig-Holstein erscheint wegen der entfernten Lage zu den Kohlenrevieren angezeigt. Der tariflichen Regelung für die Steinkohle soll überall diejenige für die Braunkohle folgen. Bei allen den Sendungen zum Ortsverbrauch der Seehäfen und des Küstengebiets liegt der Schwerpunkt in der Neuregelung der Tarife für Eisen des Spezialtarifs II. Frachtverteuerungen bis zu dem Satze des normalen Tarifs erscheinen hier als zu weitgehend. Daher soll z. B. Hamburg ab Gelsenkirchen anstatt heute 88, nicht 133, sondern nur 108 ℳ zahlen, ab Gleiwitz anstatt heute 123, nicht 188, sondern nur 149, Königsberg ab Gleiwitz anstatt heute 157, nicht 243, sondern nur 190. Außer für das Küstengebiet sollen für das binnenländische Gebiet der östlichen Provinzen weiterhin ab Oberschlesien Frachtermäßigungen bestehen bleiben, wenn auch in einem gegen heute etwas verringerten Umfang. Graudenz z. B. erhält für Eisen des Spezialtarifs II ab Gleiwitz statt des Normaltarifs von 169 ℳ einen Ausnahmesatz von 160 ℳ gegen heute 143 ℳ. Allenstein anstatt des Normalsatzes von 205 ℳ den Satz von 187 ℳ gegen heute 172 ℳ. Dagegen liegt kein begründeter Anlaß mehr vor, außerhalb des Küstengebiets und des erwähnten östlichen binnenländischen Empfangsgebietes des Spezialtarifs II Sondertarife bestehen zu lassen. Auch erscheint es unbedenklich, die Frachtvergünstigung für die hochwertigen Eisenwaren des Spezialtarifs I im Ortsverkehr allgemein zu beseitigen. Es ist ferner in Aussicht genommen, die verhältnismäßig nicht erhebliche Ermäßigung für Eisen des Spezialtarifs III einschließlich des Gießereiroheisens wegfallen zu lassen.

— **Aufhebung von Ausnahmetarifen im Güterverkehr.** Mit dieser Frage hat sich außer der Handelskammer Altona (vgl. die Mitteilung in Nr. 87, S. 990 d. Ztg.) kürzlich auch die Potsdamer Kammer, Sitz Berlin, befaßt und sie zum Gegenstand einer an den preußischen Landeseisenbahnrat gerichteten Eingabe gemacht. In dieser gibt sie nach einer Mitteilung in „Handel und Gewerbe“ der Befürchtung Raum, daß man in dem durch die Zeitverhältnisse gebotenen Bestreben, das Ausnahmetarifsystem nach Möglichkeit zu vereinfachen, vielleicht doch zu weit gehen könnte. Es sei zwar ohne weiteres zuzugeben daß bei vielen Ausnahmetarifen der Grund, der seinerzeit zu ihrer Einführung Veranlassung gab, durch die herrschenden Kriegsverhältnisse beseitigt worden ist, demzufolge seien auch, in Berücksichtigung der veränderten Beziehungen der einzelnen Staaten zueinander, die im Verkehr mit verschiedenen Auslandsgebieten bestehenden Ausnahmetarife tatsächlich bereits zur Aufhebung gelangt. Sollte man aber nun aus der gleichen Erwägung heraus an eine Prüfung auch der binnenländischen Ausnahmetarife gehen, so scheine hierbei die weitestgehende Vorsicht geboten. Es sei jedoch ratsam, die Entwicklung der Dinge und fremdländischen Beziehungen nach dem Kriegsende abzuwarten, bevor man sich zur Aufhebung derjenigen Tarife entschließe, die seinerzeit in Berücksichtigung des ausländischen Wettbewerbs und als Gegenmaßregel gegen ihn erlassen worden sind. Zwar sei es wohl anzunehmen, daß sich die Handelsbeziehungen der durch den Krieg einander entfremdeten Völker nicht in der vor dem Kriege geübten Weise fortsetzen werden, aber dennoch vermöge heutigen Tages niemand über diese Entwickelung etwas Bestimmtes zu sagen, und es sei doch denkbar, daß diese Beziehungen, mit deren Umgestaltung oder Abbruch man gerechnet hatte, gerade vielleicht in verstärktem Maße ausgebaut werden. (?) Anderseits sei auch nicht außeracht zu lassen, daß eine Reihe von Ausnahmetarifen z. B. für Eisen und Stahl nach deutschen Seehäfen, Küsten- und Binnengebieten deren Einführung die Bekämpfung des englischen Wettbewerbs bezwecke, daneben die Entwicklung der in Deutschland zentralgelegenen Industrie auf das günstigste gefördert hätte und die eigentlichste Vorbedingung für das Aufblühen dieser Industrie gewesen sei. Entzöge man nun allein wegen des festgestellten Wegfalls des englischen Wettbewerbs dieser Industrie plötzlich die für ihr Gedeihen und ihre weitere Entwicklung notwendige Vorbedingung, nämlich den Vorteil der Ausnahmetarife, so müßte gleichzeitig mit einem Stillstand oder Rückgang dieser Industrie gerechnet werden, eine Folge, die nicht nur für die

unmittelbar von ihr betroffenen Unternehmungen empfindlich werden, sondern noch nebenher auf alle möglichen Bereiche, den Arbeitsmarkt, den Verkehr, die Steuerkraft usw. eine nachteilige Wirkung ausüben könne.

— **Fahrplanänderungen.** Am 1. Dezember d. J. tritt auf der Berliner Stadt- und Ringbahn und den daran anschließenden Vorortstrecken ein neuer Fahrplan in Kraft, der zahlreiche Zugausfälle und Änderungen, hauptsächlich im Werktagsverkehr, aufweist. Wir können hier die Einzelheiten nicht aufführen, glauben aber unsere Leser darauf aufmerksam machen zu müssen, daß für die Benutzer eine rechtzeitige Erkundigung nach dem neuen Lauf der Züge dringend erwünscht ist.

— **Speisewagen bei der Straßenbahn.** Die Stadt Münster in Westfalen dürfte wohl die erste Stadt sein, die bei der Straßenbahn Speisewagen eingeführt hat. Man bedient sich ihrer dort dazu, das in einer Großküche hergestellte Essen in zweckmäßiger Weise zu verteilen. Es wurden hierzu besondere Anhängewagen eingerichtet. Nach der „Zeitschrift des Vereins Deutscher Ingenieure" sind in der Längsachse dieser Wagen an Stelle der Sitzbänke vier Behälter, die je 250 Liter Speisen fassen, so aufgestellt, daß das Wageninnere durch die Reihe der Behälter in zwei Teile geteilt ist. Dadurch bleibt auf jeder Seite ein ½ Meter breiter Gang, der auf je eine Schiebetür der Stirnwand ausmündet. Bei der Ausgabe des Essens stehen die Verteilerinnen in dem einen Gang, während das Publikum, das beim Besteigen der einen Plattform Speisemarken erhält, den Wagen auf dem zweiten Gang durchquert, dabei die Speisen in Empfang nimmt und von der gegenüberliegenden Plattform den Wagen verläßt. Die Speisenbehälter sind doppelwandig, die Zwischenschicht ist Kieselgur. In gleicher Weise sind auch die Deckel isoliert, in den Behältern bleiben die Speisen durch 24 Stunden warm. In Münster sind fünf derartige Wagen vorhanden, die nach bestimmten Ausgabestellen gefahren werden. Es wäre also wohl möglich, auch in anderen Orten von dieser Einrichtung Gebrauch zu machen. Diese Straßenbahn-Speisewagen würden in einer Zentralküche mit Speisen gefüllt und dann durch die Straßenbahn nach den verschiedensten Teilen der Stadt auf tote Gleise gebracht. Es würden sich so für jede Küche eine erhebliche Anzahl von Essenausgabestellen schaffen lassen, was nicht nur den Wirkungsbereich einer derartigen Küche bedeutend erhöht, sondern auch dem Publikum die Benutzung der Einrichtung sehr erleichtert.

— **Eisenbahnen und Binnenschiffahrt.** Die kürzlich in Düsseldorf zusammengetretene Genossenschaftsversammlung der Westdeutschen Binnenschiffahrts-Berufsgenossenschaft hat einstimmig folgende Erklärung abgegeben: Durch die neuerdings angeordnete Einschränkung der Ausfuhr von Kohle und Eisen, die jetzt im Lande selbst für Kriegszwecke dringend gebraucht werden, werden der Binnenschiffahrt diese ihr noch verbliebenen größeren Verkehrsmengen genommen. Die wenigen Hafenausnahmetarife der Staatseisenbahnen, durch welche die Binnenschiffahrt an dem Verkehrsbereiche der Eisenbahnen beteiligt werden soll, reichen nicht aus, um ihr auch nur einigermaßen Ersatz für den Ausfall des Verkehrs an Kohle, Eisen und sonstigen Gütern zu bieten. Die Westdeutsche Binnenschiffahrts-Berufsgenossenschaft hat ein gewichtiges Interesse daran, die Leistungsfähigkeit ihrer Mitglieder erhalten zu sehen, weil hiervon die finanzielle Tragfähigkeit der Berufsgenossenschaft abhängt. Angesichts des scharfen Rückgangs der Lohnsummen in der Berufsgenossenschaft im vorigen Jahre und des drohenden noch schärferen Rückgangs der Lohnsummen in diesem Jahre müssen wir deshalb die dringende Forderung erheben, daß in irgendeiner Form ein engerer Zusammenschluß von Eisenbahn und Binnenschiffahrt geschaffen wird, der eine ersprießliche Zusammenarbeit beider Verkehrswege noch während des jetzigen Krieges wie auch später im Frieden ermöglicht. Es ist außerdem eine unbedingt notwendige Voraussetzung für ein durchgreifendes Zusammenwirken von Eisenbahnen und Schiffahrt im allgemeinen Verkehr, daß das fehlende Stück des Mittellandkanals hergestellt und damit die westlichen und die östlichen Wasserstraßen miteinander verbunden werden. Nicht minder notwendig ist es, alsbald nach Friedensschluß die bestehenden weitern Kanal- und Kanalisierungspläne von neuem aufzunehmen und ihrer Verwirklichung zuzuführen.

— **Kurse für internationale Privatwirtschaft.** In der von den Ältesten der Kaufmannschaft zu Berlin begründeten Handelsschule finden unter Leitung von Professor Dr. Hellauer Kurse für internationale Privatwirtschaft statt, in deren einzelnen Vortragsreihen die Verhältnisse, unter denen sich die Wirtschaft bestimmter wichtiger Auslandsgebiete abspielt, von privatwirtschaftlichem Standpunkt aus betrachtet werden. Die erste Votragsreihe des beginnenden Winterhalbjahrs beschäftigt sich mit den zurzeit mehr denn je im Vordergrund des allgemeinen Interesses stehenden wirtschaftlichen Verhältnissen des verbündeten türkischen Reiches. Außer einer Eröffnungsrede des oben erwähnten Leiters der Kurse über „Weltwirtschaftliche Forschung vom privatwirtschaftlichen Standpunkte" umfassen die auf den Zeitraum vom 8. November bis 13. Dezember d. J. verteilten 10 Vorträge folgende Gegenstände: Wirtschaftsgrundlagen und Wirtschaftspolitik, Finanzwirtschaft, Geld- und Bankwesen, Eisenbahnwesen der Türkei, Schiffahrt, Güterumschlag und Lagerung in der Türkei, Rechtswesen einschließlich Rechtsverfolgung, Landwirtschaft, Bergwirtschaft, Industriewirtschaft in und im Verhältnis zu der Türkei, Handelsverkehr in und mit der Türkei. In seinem Vortrage über das Eisenbahnwesen der Türkei mit besonderer Berücksichtigung der wirtschaftlichen Entwicklungsmöglichkeiten längs der Bagdadbahn (am 17. d. M.) wird Geheimer Regierungsrat Dr. Zander die geschichtliche Entwicklung und den heutigen Stand des Bahnbaues und seiner Finanzierung, die Betriebsverhältnisse und die Rentabilität der türkischen Eisenbahnen, die Grundzüge des Eisenbahntarifrechts und des Tarifwesens, das Verhältnis des Eisenbahnwesens zu den Bedürfnissen von Handel und Erzeugung behandeln und zum Schluß die Zukunftspläne, Zukunftsaussichten und -Aufgaben erörtern. In allen Vorträgen wird die Bedeutung der Verhältnisse in der Türkei für die künftigen engen Beziehungen zu Deutschlands Wirtschaftsorganismus eingehend gewürdigt werden.

An die Vorträge, die regelmäßig von 8 bis ½10 Uhr abends in der Aula der Handelshochschule, Spandauerstr. 1, stattfinden, soll sich immer eine Aussprache anschließen, die den Teilnehmern ermöglicht, durch Fragen an die Vortragenden ihr weiteres Interesse an den behandelten Gegenständen zu befriedigen. Die Vorträge sind gegen Entrichtung von 10 ℳ für die ganze Vortragsreihe oder 2 ℳ für den einzelnen Abend allgemein zugänglich.

— **Preisbildung für Ruhrkohle.** Wie der „B. B. Ztg." hierzu aus unterrichteten Kreisen geschrieben wird, steht die Preisfestsetzung des Rheinisch-Westfälischen Kohlensyndikates für die Zeit vom 1. Januar 1917 ab demnächst bevor. Während des laufenden Jahres hat bekanntlich das Kohlensyndikat bereits zweimal Beschlüsse über die Preisstellung gefaßt, deren Ergebnis war, daß Kohlen (mit Ausnahme von Kokskohlen) während des ganzen Jahres 1916 unverändert im Preise geblieben und nur für Koks und Briketts Preiserhöhungen von 1.50 ℳ und 0.50 ℳ eingetreten sind. Die Stetigkeit der Kohlenpreise in diesem Jahre, in dem alle Massenbedarfswaren ohne Ausnahme ganz gewaltige Preissteigerungen aufzuweisen haben, ist eine außerordentlich beachtenswerte Erscheinung, die für unsere gesamte Volkswirtschaft von ungeheuer günstigem Einfluß gewesen ist. Man stelle sich die Folgen für unser gewerbliches Leben vor, die eingetreten wären, wenn die Preisbildung für Brennstoffe eine ähnliche Entwicklung wie in England und Frankreich oder gar in Italien genommen hätte. In England und Frankreich betragen die Kohlenpreise das doppelte und dreifache und in Italien sogar das zehnfache der Friedenspreise, während im Inlande während der ganzen 2¼ jährigen Kriegsdauer nur bescheidene Erhöhungen der Verkaufspreise des Kohlensyndikates vorgenommen worden sind.

Jetzt werden nun die Zechen vor die Frage gestellt, ob sie sich noch weiter außerhalb der wirtschaftlichen Lage halten können, oder ob sie sich, von der wirtschaftlichen Notwendigkeit gedrängt, gleichfalls zu Preiserhöhungen entschließen müssen. Daß diese nicht nach rein privatwirtschaftlichen Gesichtspunkten erfolgen, sondern daß dabei die öffentlichen Interessen gewahrt werden, dafür bürgen nicht nur die im Kohlensyndikat herrschenden Anschauungen, sondern auch die Zugehörigkeit des preußischen Bergfiskus zum Kohlensyndikat.

Nach Lage der Dinge ist es aber kaum möglich, eine Preiserhöhung für Kohlen zu vermeiden. Die Arbeitslöhne sind im laufenden Jahre von Monat zu Monat erheblich gestiegen, und da die Preissteigerung für alle Lebensbedürfnisse noch lange nicht zur Ruhe gekommen ist, kann man auch noch kein Ende der Zunahme der Löhne absehen. Soll die Unzufriedenheit unter den Arbeitern nicht noch weiter anwachsen, so müssen sich die Zechen zu neuen Lohnerhöhungen verstehen. Daß sie hierzu und zur Aufbringung der durch ungeheure Materialpreise erhöhten Selbstkosten nur imstande sind, wenn die Kohlenpreise eine Erhöhung erfahren, läßt sich nicht von der Hand weisen. Die Mehrzahl der kohlenverbrauchenden Industriezweige wird nicht schwer dadurch betroffen, da sie durch teilweise recht bedeutende Preiserhöhungen ihrer eigenen Erzeugnisse schon seit längerer Zeit sich in äußerst günstigen Verhältnissen befindet. Deshalb dürfte auch gerade in gewerblichen Kreisen einer Preiserhöhung für Kohlen einiges Verständnis entgegengebracht werden.

— **Allgemeine Elektrizitäts-Gesellschaft.** Dem Geschäftsbericht entnehmen wir folgendes: Das Grundkapital der Gesellschaft wurde im Berichtsjahr um 29 Millionen Mark, auf 184 Millionen erhöht. Das Friedensgeschäft, durch Beschlagnahmen

vielfach behindert, hat im Zusammenhang mit dem Kriegsbedarf neue Anregungen erhalten. Der Absatz an Glühlampen, Elektrizitätszählern und Heizapparaten im In- und Auslande übertraf den des Vorjahres. Von den Angestellten der Firma stehen 29 880 unter den Fahnen. 1245 erhielten Auszeichnungen, 17 davon das Eiserne Kreuz I. Klasse. An Unterstützungen zahlte die Firma für die Familien der Kriegsteilnehmer 7 548 359 ℳ, außerdem erhielt der Unterstützungsfonds und sonstige Wohlfahrtseinrichtungen 2 000 000 ℳ. Für Kriegswohlfahrt wurden 1 500 000 ℳ ausgegeben.

— **Personalnachrichten.** Bei der preußisch-hessischen Staatsbahnverwaltung sind die Regierungsbaumeister des Eisenbahnbaufachs Wilhelm Schäfer in Breslau, Baumgarten in Königsberg (Pr.), Heinrich Voigt in Magdeburg, Slevogt in Erfurt, Arnold Kuhnke in Dramburg, Bühren in Kiel, Fritz Neubert in Bromberg, Franz Behrens in Gleiwitz, Scheel in Oppeln, Karl Wendt in Stettin, Bathmann in Danzig und Julius Metzger in Cassel sowie die Regierungsbaumeister des Maschinenbaufachs Goeritz in Mainz, Krohn in Hannover und Otto Brandes in Darmstadt zu Regierungs- und Bauräten ernannt. — Dem Regierungsbaumeister des Eisenbahnbaufachs Franken in Frankfurt (Main) sowie dem Eisenbahn-Bau- und Betriebsinspektor Foellner, zurzeit in Aleppo (Syrien) ist der Charakter als Baurat mit dem persönlichen Range der Räte vierter Klasse verliehen. — Der Regierungsbaumeister des Eisenbahnbaufachs Eichert in Berlin ist zum Eisenbahn-Betriebsamt 2 nach Worms versetzt.

Österreich.

— **Erhöhung des Wagenstandgeldes.** Der „Eisenbahn-Tarif- und Verkehrsanzeiger" schreibt: Die Rübenverarbeitung sowie die umfangreichen Lebensmitteltransporte nach den großen Verbrauchsorten stellen derzeit an den Wagenpark der Eisenbahnen außerordentlich hohe Anforderungen. Es ergibt sich daher die dringende Notwendigkeit, den Wagenumlauf möglichst zu beschleunigen, so daß der einzelne Wagen im weitesten Umfange ausgenützt sein kann. Da aber viele Verfrachter die Ladearbeiten, insbesondere die Entladung, weit über die festgesetzten Ladefristen hinaus ausdehnen und dadurch die Wagen nicht genügend rasch wieder in Verkehr gesetzt werden, hat sich das k. k. Eisenbahnministerium veranlaßt gesehen, neuerdings eine Erhöhung des Wagenstandgeldes zu verfügen.

Die bez. Kundmachung lautet wie folgt:

K. k. österr. Staatsbahnen. Erhöhung des Wagenstandgeldes. Mit Genehmigung des k. k. Eisenbahnministeriums vom 6. November 1916, Z. 43 218, wird auf Grund des § 80 (8) E.-B.-R. mit Gültigkeit vom 11. November 1916 bis auf weiteres das tarifmäßige Wagenstandgeld in der Weise erhöht, daß im Falle einer Überschreitung der derzeit auf sechs Tagesstunden gekürzten Be- bezw. Entladefrist um mehr als 24 Stunden das Wagenstandgeld für die darüber hinausgehende Verzögerung um 200 Prozent erhöht wird. Es gelangt daher ab 11. November 1916 für die ersten 24 Stunden der Überschreitung der Be- bezw. Entladefrist das tarifmäßige Wagenstandgeld und für die weitere dieses Ausmaß übersteigende Verzögerung das Dreifache des tarifmäßigen Wagenstandgeldes zur Einhebung.

— **Lokomotiv- und Wagenbestellungen für die Staatsbahnen.** Die Staatsbahnen vergaben an die österreichischen Lokomotiv- und Wagenfabriken neuerlich eine Bestellung auf Fahrbetriebsmittel, wodurch die gesamten Anschaffungen seit Kriegsbeginn sich auf 961 Lokomotiven, 3095 Personen- und 26 283 Güterwagen im Werte von 320 Millionen erhöhen.

Ungarn.

— **Einschränkung des Personenverkehrs zugunsten des Lebensmittelverkehrs.** Der „Eisenbahn-Tarif- und Verkehrs-Anzeiger" teilt unter dem 16. d. M. mit: Im Einvernehmen mit den berufenen Eisenbahnzentralstellen war die k. u. k. Zentraltransportleitung genötigt, eine vorübergehende Einschränkung im Verkehr der Personen führenden Züge durchzuführen, um hierdurch die auf diesem Wege gewonnenen Betriebserfordernisse restlos den im Spätherbst gesteigerten heuer aber noch vermehrten Bedürfnissen des Lebensmittelverkehrs zuwenden zu können.

Diese unvermeidliche Maßnahme, deren unangenehme Rückwirkung auf das Verkehrswesen durchaus nicht verkannt werden darf, die aber gegenüber der überragenden Bedeutung der Versorgung der Bevölkerung mit den wichtigsten Gebrauchsgütern unvermeidlich ist, wird selbstverständlich nur auf die unbedingt notwendige Zeit beschränkt werden. Sie erfordert jedoch die verständnisvolle Unterstützung der Bevölkerung durch Einschränkung von Reisen auf unvermeidliche Bedürfnisse. Darüber hinausgehende Bedürfnisse, wie touristische Ausflüge, Vergnügungsfahrten und dergleichen können augenblicklich und für die nächste Zeit nicht befriedigt werden. Es kann demnach nur dringend empfohlen werden, von solchen Reisen derzeit abzusehen. Für die tatsächlich erforderlichen Reisebedürfnisse reichen die vorgesehenen Züge und vorhandenen Betriebserfordernisse noch aus.

Empfohlen wird ferner bei größeren Reisen die rechtzeitige Erkundigung auf den Bahnhöfen über die Reisemöglichkeit. Rechtzeitiges Erscheinen auf den Bahnhöfen und engste Begrenzung des Reisegepäcks sind nicht minder selbstverständliche Voraussetzungen.

Bei festgesetzten Eintrefftagen in den Zielstationen empfiehlt sich, mit einem gewissen Spielraum beim Reiseantritt zu rechnen. Die berufenen Eisenbahnbehörden glauben, daß die patriotische Einsicht der Bevölkerung und deren Verständnis für die augenblicklichen dringenden Bedürfnisse, das ist die Versorgung der Bevölkerung mit Nahrungsmitteln, auch diesen unvermeidlichen Verhältnissen gegenüber nicht mangeln werden.

Übrige europäische Länder.

— **Der Kohlenhandel Großbritanniens im Jahre 1916.** Wie das „Handelsmuseum" dem hierüber veröffentlichten amtlichen Ausweise entnimmt, zeigt die Ausfuhr von Kohlen im laufenden Jahre eine Steigerung gegen das Vorjahr. Trotzdem ist die Kohlenausfuhr an sich während des Krieges erheblich zurückgegangen. Die obengenannte Quelle führt aus dem dritten Bericht des „Home Office Departemental Commitee" an, daß die englische Kohlenerzeugung in der Zeit von August 1913 bis Juli 1914 281, von August 1914 bis Juli 1915 250 und von August 1915 bis Juli 1916 255 Millionen Tonnen betragen habe. Im Verhältnis zur Erzeugung sei die Ausfuhrziffer der Kohle viel kräftiger zurückgegangen, was von dem berichterstattenden Komitee als „dangerously low" bezeichnet werde. Während im Jahre 1913 Englands Kohlenausfuhr noch rd. 73,4 Millionen Tonnen betragen hätte, sei sie im Jahre 1914 auf rd. 59 und im Jahre 1915 auf 43,5 Millionen Tonnen zurückgegangen, habe sich dennoch um nicht weniger als 30 Millionen Tonnen, mithin weit mehr als die Erzeugung verringert. Der Umstand des Zurückgehens werde zum großen Teil dadurch begründet, daß eine Menge Grubenarbeiter unter die Fahnen berufen sind. Bis Ende Juni d. J. waren dies 25 v. H. der ganzen Belegschaft.

— **Heranziehung der Wasserstraßen zur Bewältigung des Massengüterverkehrs.** Im Anschluß an die Mitteilung hierüber in Nr. 90 S. 1016 dieser Zeitung sei u. a. darauf hingewiesen, daß seit kurzem der Wassertransport von und nach dem besetzten Gebiet des Oberbefehlshabers Ost von dem Chef des Feldeisenbahnwesens organisiert worden ist. Im Interesse weitester Ausnutzung der Wasserstraßen für das genannte Verwaltungsgebiet sind drei Schiffahrtsgruppen-Nebenstellen, in Kowno für den Transport auf den Binnenwasserstraßen, in Libau und Windau für den Seetransport, eingerichtet worden. Sie unterstehen dem Chef der Eisenbahnabteilung des preußischen stellvertretenden Generalstabs der Armee. Insbesondere ist für die Beförderung von Getreide, Kartoffeln, Obst, Holz und Rohstoffen aller Art die Benutzung des Wasserweges erwünscht. Unter anderem besteht zurzeit ein regelmäßiger wöchentlicher Eildampferverkehr zwischen Berlin und Königsberg i. Pr. binnenwärts über Graudenz. Die Dampfer verlassen Berlin fahrplanmäßig Sonntag früh und Königsberg Mittwoch früh, sie treffen in Königsberg am Mittwoch der folgenden Woche nachmittags, in Berlin am zweiten Sonntag abends ein und gewähren sofortigen Anschluß nach Tilsit, Kowno (Dukschty und Wilna) und Zwischenstationen. Die Beförderungsdauer zwischen Berlin und Bromberg beträgt etwa 5—6, zwischen Berlin und und Königsberg 10—12 Tage. — Die Frachtkosten bei Wassertransporten stellen sich etwa 25—50%, je nach der Art des Gutes, niedriger als die Eisenbahnbeförderung. Da sowohl für Binnenwasser- als auch für Seetransporte ein regelmäßiger Dampferverkehr eingeführt ist, kommt eine Wartezeit für Stückgut nicht in Frage. Für Massen- und Sperrgüter wird es bei der Rückführung nach Deutschland niemals an Schiffsraum fehlen.

— **Eine Änderung in der Zuständigkeit des russischen Ministeriums der Verkehrsanstalten.** Die Leser der Vereins-Zeitung erinnern sich noch des großen Zuwachses an Einfluß, den das Finanzministerium gewann, als der nachmalige Graf Witte, in seiner Eigenschaft als Finanzminister, es durchzusetzen vermochte, daß das gesamte Tarifwesen und die wirtschaftliche Begutachtung der Notwendigkeit des Baues neuer Eisenbahnen dem Ministerium der Verkehrsanstalten entzogen und dem Finanzministerium übertragen wurde. Seit jener Zeit (1883) lag

der ganze Einfluß auf wirtschaftlichem Gebiete beim Finanzministerium. Das Ministerium der Verkehrsanstalten war herabgesunken zu einer Stelle, der die Bauausführung von Neubauten zufiel, die im Finanzministerium beschlossen waren. Außerdem war es die Betriebsführerin des gesamten Eisenbahnnetzes. Als jener Beschluß zustande kam, war der Finanzminister Witte der Einflußreichere, der es durchzusetzen vermochte, daß seinem Geschäftskreis dieser Zuwachs an Einfluß zugesprochen wurde. Die Zeiten scheinen sich geändert zu haben! Die „Torgowo-Prom. Gaseta" teilt in ihrer Nr. 215 mit, daß das Ministerkomitee den Antrag des Ministers der Verkehrsanstalten: Die Kommission für den Bau neuer Eisenbahnen beim Eisenbahndepartement des Finanzministeriums zum Ministerium der Verkehrsanstalten überzuführen, gutgeheißen hat. Es ist nur eine ganz kurze Mitteilung, die die „Torgowo-Prom. Gaseta" bringt, ohne irgendwelche Begründung oder daran geknüpfte Folgerungen. Man muß also zunächst die amtliche Begründung, die wohl bei der Budgetberatung erfolgen wird, abwarten. Hier sollte nur das immerhin wichtige Ereignis zur Kenntnis gebracht werden. Offenbar ist zurzeit der Minister der Verkehrsanstalten, General Trepow, der Einflußreichere. Man sieht: man kann so — kann aber auch anders! Wo ist die feste Richtlinie? m.

— **Russische Bahnpläne.** Im Verkehrsministerium ist zur letzten Beratung über die neuen Eisenbahnbaupläne, ehe sie der Duma vorgelegt werden, eine Konferenz eröffnet worden. Von der Regierung wurde hervorgehoben, daß jährlich mindestens 6000 Kilometer neue Eisenbahnen gebaut werden müßten, wenn den steigenden Anforderungen des Landes entsprochen werden solle. Es wurde beschlossen, zunächst eine neue Eisenbahnlinie von Kungrad nach Tschardschuj (östlich des Kaspischen Meeres) zu bauen, die den Weg zu neuen Petroleumgebieten eröffnen und auch einen Teil der mächtigen Hauptbahn bilden würde, die in Zukunft England mit Indien verbinden solle. Ferner ist der Bau einer neuen Bahnlinie zum Weißen Meere vorgesehen.

Fremde Erdteile.

— **Neubau eines Bahnhofs in Vancouver.** Die Kanadische Nordpacific-Eisenbahn plant den Neubau eines großen Personenbahnhofs in Vancouver. Der Bauplatz liegt mitten in der Stadt, und das Empfangsgebäude soll seiner Lage und seiner Bedeutung entsprechend als Prachtbau ausgeführt werden. Es wird eine Grundfläche von 98 zu 32 m bedecken und durchaus feuersicher erbaut werden. Außer dem Sockelgeschoß wird es noch drei Geschosse über Tag enthalten. Im Erdgeschoß werden die Wartesäle, Fahrkartenschalter, Erfrischungsräume, letztere getrennt für Männer und Frauen, Gepäckabfertigungsräume, daneben aber auch Geschäfte und Läden, sowie Räume für die Post u. dergl. untergebracht werden, während die Obergeschosse die Direktionsräume der Eisenbahngesellschaft aufnehmen sollen. Die ganze Rückseite des Gebäudes wird von einer 15 m breiten Querhalle eingenommen werden, die den Zugang zu den Bahnsteigen bildet. 16 Gleise werden in den Bahnhof eingeführt werden. Die Bahnsteige werden eine Länge von durchschnittlich 366 m erhalten.

Wenn die Durchführung eines derartigen Planes jetzt im Kriege beabsichtigt ist, so geht daraus hervor, daß Kanada es verstanden haben muß, sich von zu weitgehender Beteiligung am Kriege des Mutterlandes fern zu halten. Ein weiterer Beweis dafür, daß Kanada nicht sehr unter dem Kriege leidet, ist darin zu suchen, daß seine Eisenbahnen berichten, der Verkehr sei sehr lebhaft, und daß sie ihre im Gang befindlichen Neubauten mit großem Eifer weiter treiben. Die Kanadische Nordbahn hat z. B. Maßnahmen ergriffen, um die Herstellung der Verbindung zwischen Toronto, Montreal und Quebec zu beschleunigen, ein Bau, in dem der bekannte Mount Royal-Tunnel inbegriffen ist. Die Grand Trunk-, die Kanadische Pacific- und die Kanadischen Staatsbahnen berichten über lebhaften Verkehr, namentlich über starken Reiseverkehr in der vergangenen Zeit in allen Teilen von Kanada. Die Kanadische Nordbahn hat z. B. im Juni 1916 ihre Einnahmen gegenüber demselben Monat des Vorjahres ungefähr verdoppelt, während ihre Ausgaben nur etwa um zwei Drittel gestiegen sind, sodaß der Überschuß von 393 000 Dollars sich auf 985 000 Dollar erhöht hat. Für das ganze, mit dem Juni 1916 endigende Jahr betrugen die Roheinnahmen bei einer Streckenlänge von 14 960 km 33 425 000 Dollar gegenüber 24 554 000 Dollar im Vorjahre, die Reineinnahmen 8 538 000 Dollar gegenüber 5 730 000 Dollar. Überdies hat Rußland sehr bedeutende Lieferungen an Eisenbahnbedarf nach Kanada vergeben. Es hat beim Kanadischen Munitionsministerium große Mengen von Güterwagen, Lokomotiven usw. bestellt, die das Ministerium auf die in Frage kommenden Fabriken verteilt. Die Kanadischen Staatsbahnen haben bei zwei verschiedenen Fabriken je 500 eiserne Güterwagen bestellt, und dieser Bestellung sollen noch weitere Aufträge folgen.

Allgemeines.

— **Ein Vierteljahrhundert elektrischer Kraftübertragung.** Unter diesem Stichwort wird in der „Disch. Verkehrs-Ztg." daran erinnert, daß am 24. August vor 25 Jahren mit der Inbetriebnahme der 170 km langen Hochspannungsleitung von Lauffen a. Neckar nach Frankfurt a. Main zum ersten Mal eine Fernübertragung elektrischer Kraft praktisch ausgeführt worden ist. Das für die gesamte Starkstromtechnik so wichtige Ereignis bildete den Höhepunkt der im Jahre 1891 zu Frankfurt a. Main abgehaltenen internationalen elektrotechnischen Ausstellung deren Aufgabe sein sollte, die elektrische Kraftverteilung und Kraftübertragung in den verschiedenen Systemen und Anwendungsformen zu zeigen. Der angestellte Versuch sollte den Beweis erbringen, daß man nicht nur kleinere oder größere Stadtbezirke, sondern von besonders günstig gelegenen Kohlenwerken oder Wasserkräften aus ganze Provinzen mit elektrischer Kraft und elektrischem Licht versorgen könne. Der Plan erregte seinerzeit in hohem Maße das Interesse der Fachkreise. Nachdem an einer 3 km langen Versuchsleitung mit Spannungen bis 33 000 Volt in Oerlikon vorgeführte Versuche zu einem befriedigenden Ergebnis geführt hatten, übernahmen die Reichspostverwaltung und die Generaldirektion der württembergischen Posten und Telegraphen die Herstellung der Hochspannungsleitung in ihren Bereichen. Der Versuch sollte zunächst mit 15 000 Volt angestellt und Spannung wie Leistung dann allmählich erhöht werden. Die Übertragung sollte nicht durch den damals üblichen einfachen Wechselstrom, sondern mittels eines mehrphasigen Stromes (Drehstrom) erfolgen. Nach Beendigung der Herstellungsarbeiten wurde die Leitung in Betrieb genommen und am 25. August 1891 „erstrahlten in Frankfurt a. M. die elektrischen Lampen, von einem Strome gespeist, der in Lauffen am Neckar erzeugt und über 170 km weit dorthin geleitet war." Zeugen des mit großer Spannung erwarteten gelungenen Versuches waren u. a. auch die Teilnehmer an einem internationalen Kongreß der Elektriker, der gleichzeitig in Frankfurt unter dem Ehrenvorsitz v. Stephans tagte. Von einer Prüfungskommission, der namhafte Gelehrte aller Länder angehörten, wurde der Betrieb der Versuchsstrecke als „einfach, sicher und störungsfrei" bezeichnet.

Wenn man sich heutigen Tages mit dem Gedanken trägt, ganze Staaten von einigen Großkraftwerken aus mit elektrischem Strom zu versorgen (Plan der staatlichen Elektrizitätsversorgung des Königreiches Sachsen), so dankt, wie unsere Quelle bemerkt, die Elektrotechnik diese Errungenschaft dem Lauffener Versuch, der somit einen Markstein in der Geschichte der Elektrotechnik bildet.

Amtliche Mitteilungen der Geschäftsführenden Verwaltung.

Änderung von Stationsnamen.

Eisenbahndirektionsbezirk Hannover. Vom 1. Januar 1917 ab erhält der Bahnhof 2. Klasse Wülfel die Bezeichnung „Hannover-Wülfel", der Bahnhof 3. Klasse Herrenhausen die Bezeichnung „Hannover-Herrenhausen" und der Bahnhof 1. Klasse Linden Fischerhof den Namen „Hannover-Linden".

Königlich ungarische Staatsbahnen. Die an der Lokalbahn-Strecke Csáktornya-Zagreb zwischen den Stationen Zabok-Krapinske-toplice und Bedekovcina gelegene bedingte Haltestelle Stubicke-Toplice erhält vom 10. November d. J. ab die Bezeichnung „Bracak".

Rundschreiben der Geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. II 70 vom 8. November 1916 an sämtliche Vereinsverwaltungen und die vereinsfremden Verwaltungen, die Abdrücke des Hauptwerkes bezogen haben, betreffend Nachtrag I zu den Grundzügen für den Bau und die Betriebseinrichtungen der Lokalbahnen (Grz).

Nr. II 71 vom 15. November 1916 an sämtliche Vereinsverwaltungen und die vereinsfremden Verwaltungen, die Abdrücke des Hauptwerkes bezogen haben, betreffend Nachtrag III zu den Technischen Vereinbarungen über den Bau und die Betriebseinrichtungen der Haupt- und Nebenbahnen (TV.).

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Schließung von Stationen.

Aufhebung der Güterstation Friedenau für die Dauer des Krieges.

Die dem Wagenladungsverkehr dienende Güterstation Friedenau wird am 25. Januar 1917 Abends 8 Uhr zeitweilig, vorläufig auf die Dauer des Krieges, für den öffentlichen Verkehr geschlossen. Die zu diesem Zeitpunkt in Friedenau noch nicht entladenen Wagen werden nach Bahnhof Steglitz frachtfrei überführt werden. (1487.)

Berlin, den 22. November 1916.

Königliche Eisenbahndirektion.

2. Güterverkehr.

Staats- und Privatbahn-Gütertarif. Heft C 2 c.

Vom 25. d. M. ab wird Landsberg b. Halle (Saale) als Versandstation in den Ausnahmetarif 5 i unter A c) des Geltungsbereichs aufgenommen. (1477)

Halle (Saale), den 20. November 1916.

Königliche Eisenbahndirektion.

Ausnahmetarif für die eilgutmäßige Beförderung nasser Bierhefe usw. — Tfv. 2. III. h —.

Vom 23. November 1916 ab wird der Ausnahmetarif auch auf frische Rinderfüße (Knochen) zur Herstellung von Klauenöl, die als Stückgut aufgegeben werden, ausgedehnt.

Nähere Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbureau, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 19. November 1916. (1478)

Königliche Eisenbahndirektion.

Ausnahmetarif für Heu, Häcksel, Stroh, Spreu von Getreide — Tfv. 2 III p.

Mit Gültigkeit vom 23. November 1916 wird das Warenverzeichnis unter d) (Spreu von Getreide) auf „Spreu, auch Kleespreu und Rübensamenspreu, Buchweizenschalen, Gerstenschalen und Haferschalen zur Verwendung als Futtermittel" ausgedehnt.

Berlin, den 20. November 1916. (1479)

Königliche Eisenbahndirektion.

Gütertarif für den Verkehr zwischen Stationen deutscher Bahnen und Stationen der Prinz-Heinrich-Bahn.

Zum 1. Dezember 1916 wird das Tarifheft 6 (Baden) nebst Anhang und voraussichtlich zum 1. Januar 1917 auch das Tarifheft 1 (Reichsbahn) neu ausgegeben. Neben zahlreichen Tarifermäßigungen treten auch geringfügige Tariferhöhungen ein. Der Ausnahmetarif 3 für Roheisen von Rodingen franz. Grenze wird ohne Ersatz aufgehoben. Soweit Frachterhöhungen eintreten, bleiben die bisherigen Frachtsätze noch bis zum 1. Februar 1917 in Kraft.

Nähere Auskunft durch unser Verkehrsbureau und nach Ausgabe der Tarife durch die Abfertigungsstellen. Die Tarife werden bei unserer Drucksachenverwaltung käuflich sein.

Straßburg, den 19. November 1916.

Kaiserliche Generaldirektion (1480) der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

Staats- und Privatbahn-Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 5. November 1916 rückwirkend ist Crefeld Linn als Empfangsstation in den Ausnahmetarif 7 k für Eisenerze einbezogen. Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbureau, hier, Bahnhof Alexanderplatz. (1489.)

Berlin, den 21. November 1916.

Königliche Eisenbahndirektion.

Westdeutsch-Österreichischer Verkehr. Teil II, Heft 1 vom 1. August 1911, Teil II, Heft 2 vom 1. Januar 1912.

Mit Ablauf des 31. Januar 1917 treten in den obengenannten Tarifheften nebst Nachträgen folgende Ausnahmetarife einschl. der zu diesen Ausnahmetarifen im Bekanntmachungswege eingeführten Frachtsätze vorläufig ohne Ersatz außer Kraft:

Ausnahmetarif 30 A (Stamm- und Stangenholz über 2,5 m lang), 30 D 1, 2, 3, 4 (Stockholz, Reiserholz, Eisenbahnschwellen, Sägeabfallholz), 40 (Holzzellstoff), 42 (Eier), 93 D (Roheisen), 95 (Ferrosilizium),

Breslau, den 21. November 1916. (1481)

Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

Ostdeutsch-Österreichischer Verkehr. Teil II, Heft 1 vom 1. August 1911. Teil II, Heft 2 vom 1. April 1912.

Mit Ablauf des 31. Januar 1917 treten in den obengenannten Tarifheften nebst Nachträgen folgende Ausnahmetarife einschließlich der zu diesen Ausnahmetarifen im Bekanntmachungswege eingeführten Frachtsätze vorläufig ohne Ersatz außer Kraft.

Ausnahmetarif 11 (Gemüse), 30 A. a (Stamm- und Stangenholz usw. über 2 5 m lang), 30 B. a 1, 2, 3, 4. (Stockholz, Reiserholz, Eisenbahnschwellen, Schwarten), 30 B. b (Grubenholz), 40 A und B. (Holzzellstoff), 93 c (Roheisen),

Breslau, den 21. November 1916. (1483)

Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

Tfv. 1340. Mährisch-Schlesisch-Galizischer Kohlenverkehr nach Preußen. Eisenbahngütertarif. Teil II, gültig vom 1. März 1914.

Mit Gültigkeit vom 1. Dezember 1916 bis auf jederzeitigen Widerruf, längstens bis 1. Februar 1918 werden neue Frachtsätze für Steinkohlen, Steinkohlenlösche (Steinkohlenasche) und Steinkohlenziegel (Briketts) von Jaworzno, Libiaz, Szczakowa und Szyb Sobieski nach Altona, Anklam, Aperade, Berlin, Bremen, Bremerhaven, Breslau, Bromberg, Cosel Hafen, Danzig, Eckernförde, Elmshorn, Flensburg, Greifswald, Hadersleben (Schlesw.), Hamburg, Harburg, Heide (Holst.), Husum, Itzehoe, Kiel, Königsberg (Pr.), Kreuz, Rendsburg, Schleswig, Schneidemühl, Sonderburg, Stade, Stettin, Stralsund, Strelitz Alt, Toitz-Rustow, Tondern und Wittenberge eingeführt.

Näheres enthält der gemeinsame Tarif- und Verkehrsanzeiger der Preußischen Staatsbahnen.

Ferner werden mit sofortiger Gültigkeit die im Nachtrag II unter D. zu oben bezeichnetem Tarif eingeführten Frachtsätze bei gleichzeitiger Aufgabe von mindestens 25 t nach Angermünde ohne Ersatz aufgehoben.

Kattowitz, d. 19. November 1916. (1482

Kgl. Eisenbahndirektion Kattowitz, namens der beteiligten Verwaltungen.

Ost-Mitteldeutsch-Sächsischer Verkehr, Heft 1 und 2.

Mit Gültigkeit vom 1. Dezember 1916 werden die Stationen Dresden Hauptmarkthalle, Neuwelt, Gembitz und Gottesgnaden in den Tarif einbezogen. Außerdem treten Entfernungsänderungen ein. Erhöhungen gelten erst vom 1. Februar 1917 ab. Nähere Auskunft erteilen die beteiligten Güterabfertigungen. (1488.)

Berlin/Wien, den 21. November 1916.

Königliche Eisenbahndirektion. — K. k. Österreichische Staatsbahnen, namens der beteiligten Verwaltungen.

Brohltalbahn.

Mit sofortiger Gültigkeit wird der am 1. April d. J. aufgehobene Frachtsatz von 0,13 ℳ für 100 kg für die im Ausnahmetarif 5 unseres Binnentarifs aufgeführten Güter von Kempenich nach Brohl Hafen wieder zur Einführung gebracht.

Cöln, den 18. November 1916. (1486)

Der Vorstand.

3. Verdingungen.

Verdingung

der Lieferung von Betriebsmaterialien für die Königlichen Eisenbahndirektionen in Altona, Cassel, Erfurt, Hannover und Münster i. W. für das Etatsjahr 1917, und zwar: 320 kg Stearinlichte, 458 000 kg kalzinierte und 20 000 kg kaustische Soda, 300 kg Putzpulver, 800 kg Putzkrem, 50 000 Stück Reiserbesen, 10 000 Schachteln Streichhölzer, 3400 kg Graphit, 61 400 kg Seifensteinpackung. **Eröffnung der Angebote am Donnerstag, den 7. Dezember 1916, vormittags 11 Uhr.** Verdingungsunterlagen gibt unser Zentralbureau gegen 50 Pf. bar im Zimmer 292 ab. Zuschlagsfrist bis 23. Dezember 1916.

Hannover, d. 18. November 1916. (1484)

Königliche Eisenbahndirektion.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen von dem verantwortlichen Schriftleiter, Eisenbahndirektions-Präsident a. D. v. Mühlenfels in Berlin. Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins

Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nummer 94. **29. November 1916.** **LVI. Jahrgang.**

Inhalt:

Die Bilanz der preußischen Staatseisenbahnen.

Die Wirtschaftlichkeit der Asbestonschwelle.

Mitropa, Mitteleuropäische Schlafwagen- und Speisewagen-Aktiengesellschaft.

Nachrichten.

Deutschland: Dank des bisherigen Feldeisenbahnchefs. — Beförderung von Leuchtbenzol. — Beförderung von frischen oder gekochten Knochen sowie frischen Rinderfüßen. — Frachtberechnung für Gewehrschafthölzer und Gewehr-Handschutzhölzer, für Gewehrschäfte und Handgranatenstiele. — Einmalige Kriegsteuerungszulagen. — Bargeldloser Zahlungsverkehr. — Anrechnung des Militäreinkommens auf die Zivilbezüge der als Offiziere oder obere Militärbeamte verwendeten Zivilbeamten. — Fahrpreisermäßigung für deutsche Kriegsbeschädigte auf der Eisenbahn. — Unterrichtskurse zur Ausbildung von Lokomotivpersonal. — Eisenbahnunglück in Zinten. — Einschränkungen im Zugverkehr. — Fahrpreisermäßigung zum Sammeln von Naturerzeugnissen für die Volksernährung. — Eisenbahnsendungen zum Feldheer. — Aktiengesellschaft für Verkehrswesen in Berlin. — Ablehnung der Tariferhöhung und des Ankaufs der Großen Berliner Straßenbahn. — Benutzung der Donaustraße für die Getreideausfuhr aus Rumänien. — Verein deutscher Ingenieure.

Österreich: Das Armee-Oberkommando an Eisenbahnminister a. D. Freiherrn v. Forster. — Die Diebstähle auf den Bahnen.

Ungarn: Die Betriebseinnahmen der Kaschau-Oderberger Eisenbahn. — Die Szegeder Weilerbahn. — Errichtung der volkswirtschaftlichen Abteilung der ungarischen Waffenbrüderlichen Vereinigung.

Übrige europäische Länder: Gedenktag des 50 jährigen Bestehens der Drammen Randsfjordbahn (Norwegen). — Neue Bestimmungen für Staatsbahnarbeiter in Schweden. — Der Betrieb der Saßnitz-Trälleborger Linie. — Agalicht auf schwedischen Staatsbahnlokomotiven. — Verhütung von Eisenbahnunfällen. — Sonderzüge für Massentransporte für schwedisch Norrland. Transportbureau für Norrland. — Zur Elektrisierung der schweizerischen Bundesbahnen. — Verkehrsstörungen an der ligurischen Küste. — Verkehrsminister Trepow Ministerpräsident. — Ausbau der Bahn Goroblagodatskaja-Nadeshdinski sawod.

Fremde Erdteile: Rußland, die chinesische Ostbahn und die Amurbahn.

Allgemeines.

Berichtigungen.

Amtliche Mitteilungen.

Amtliche Bekanntmachungen.

Die Bilanz der preußischen Staatseisenbahnen*).

Der preußischen Staatseisenbahnverwaltung ist häufig der Vorwurf gemacht worden, daß sie nicht nach kaufmännischen Grundsätzen geleitet würde. Dieser Vorwurf ist durch die glänzende, finanzielle Entwicklung der Staatsbahnen schon an sich widerlegt worden. Die Vertreter der Wirtschaftsführung nach kaufmännischen Gesichtspunkten haben, im Grunde genommen, nicht einmal einzelne Teile der Wirtschaftsführung der Staatseisenbahnverwaltung als verbesserungsbedürftig nachweisen können. Die Angriffe haben sich dann mehr gegen die kameralistische Buchführung der Staatseisenbahnen gerichtet, und es ist behauptet worden, daß es bei kameralistischer Buchführung unmöglich sei, eine kaufmännisch richtige Bilanz aufzustellen, daß aber nur eine solche Bilanz überhaupt einen Maßstab für den Ertrag eines Unternehmens gebe. Auch diese Behauptung ist dadurch widerlegt worden, daß seit dem Jahre 1908 dem Betriebsbericht der preußisch-hessischen Staatseisenbahnen eine, nach kaufmännischen Grundsätzen aufgestellte Bilanz beigegeben ist. Das Schema dieser Bilanz hat Ministerialdirektor Offenberg im Jahrgang 1909 dieser Zeitung, Seite 271, mitgeteilt.

Es entsteht nun die Frage, ob diese Bilanz auch in vollem Umfange den Anforderungen entspricht, die an eine solche vom wirtschaftlichen Standpunkt aus gestellt werden können, und ob sie ein vollwertiges und zutreffendes Bild der wirtschaftlichen Lage der Staatseisenbahnen ergibt. Professor Dr. Passow hat sich der dankbaren Aufgabe unterzogen, diese Frage zu prüfen und zwar an der Bilanz des Rechnungsjahres 1913.

Da die Kenntnis des Bilanzschemas für das Verständnis des folgenden nötig ist, wird es umstehend noch einmal mitgeteilt.

Der Verfasser wirft zunächst die Frage auf, ob die Anlagewerte erstmalig in richtiger Höhe eingestellt worden sind und ihre im Laufe der Zeit eingetretene Entwertung zutreffend berücksichtigt worden ist. Er stellt zunächst fest, daß die Berechnung des Anlagewertes auf den Zahlen der vom Reichseisenbahnamt herausgegebenen Statistik beruht. Er bezeichnet es als wünschenswert, daß die Eisenbahnverwaltung einmal im einzelnen nachweisen möchte, wie das von ihr berechnete Anlagekapital zustande gekommen ist und wirft dabei unter anderem die Frage auf, inwieweit die Bauzinsen berücksichtigt wurden, wie der Erlös aus dem Verkauf von Grundstücken verrechnet wurde, welche Verwaltungskosten der Neubauverwaltung angerechnet worden sind und wie die Vorarbeiten für neue Bahnen verrechnet werden.

Passow hebt hervor, daß die Zuschüsse Dritter zu den Eisenbahnanlagen (Barzuschüsse und Hergabe von Grund und Boden) nicht eingerechnet worden sind, obwohl es sich hier um recht ansehnliche Werte handelt. Er hält zwar den Standpunkt für berechtigt, nur die wirklichen Ausgaben des Staates in Rechnung zu stellen, meint aber, daß die Zuschüsse Dritter mindestens nachrichtlich angegeben werden müßten. Im Anschluß hieran wird die Frage aufgeworfen, inwieweit die Aufwendungen des Extraordinariums als eine Vermehrung des Anlagekapitals anzusehen und daher dem Anlagewert zuzurechnen seien. Hierbei wird auf den Aufsatz des Ministerialdirektors Offenberg im Jahrgang 1910 dieser Zeitung, Seite 487, sowie auf die Schrift des Ministerialdirektors Kirchhoff: Zur Neuordnung der preußischen Eisenbahn- und Staatsfinanzen, Münster, 1909, Bezug genommen.

Passow vertritt die Ansicht, daß alle nachträglichen Aufwendungen für Erweiterungen und Verbesserungen dem Kapital zuzurechnen seien, wobei die Frage, ob sie aus den laufenden

*) Die Bilanz der preußischen Staatseisenbahnen von Dr. phil et jur. Richard Passow, Professor an der Kgl. Technischen Hochschule zu Aachen. Heft 21 der Finanzwirtschaftlichen Zeitfragen. Herausgegeben von Reichsrat Professor Dr. Georg von Schanz in Würzburg und Geh. Regierungsrat Professor Dr. Julius Wolf in Berlin. 120 Seiten. Groß 8. Stuttgart 1916. Verlag von Ferdinand Encke. Preis geh. 4,60 M.

Einnahmen oder aus Anleihemitteln bestritten würden, ganz ausscheiden könne.

Dann wird die Frage behandelt, inwieweit die Unterlassung von Abschreibungen unter gleichzeitiger Nichtanrechnung von Erneuerungen berechtigt ist. Abschreibungen sind an sich nötig auf Gegenstände, die im Laufe der Zeit entwertet oder bei Umbauten völlig beseitigt worden sind. Sie werden aber von den preußischen Staatsbahnen nicht gemacht. Infolgedessen kann beispielsweise ein Bahnhof, der zweimal umgebaut worden ist, mit dem vollen Bauwert seiner drei Zustände im Anlagekapital enthalten sein, während in Wirklichkeit von den beiden ersten Zuständen überhaupt nichts mehr vorhanden ist. Auf der anderen Seite werden kleinere Aufwendungen in Beträgen unter 100 000 ℳ, sowie alle Unterhaltungs- und Erneuerungskosten ohne Rücksicht auf ihre Höhe dem Betriebsfonds entnommen, also nicht als Vermehrungen des Anlagekapitals angesehen. Bei solchen kleineren Ergänzungen wird — durchaus folgerichtig — der Wert der wiederverwendeten, gebrauchten Baustoffe nicht in Rechnung gestellt, während dies bei Bauausführungen über 100 000 ℳ der Fall ist.

Wenn auf der einen Seite keine Abschreibungen gemacht, auf der anderen Seite Vergrößerungen des Anlagekapitals nicht zugerechnet werden, so werden hierbei bewußt zwei Fehler gemacht, und es gilt, zu untersuchen, ob die Annahme, daß diese beiden Fehler sich ausgleichen, berechtigt ist. Eine solche Untersuchung stellt Passow an. Er führt zunächst die Gesichtspunkte an, nach denen die Buchung bei den Staatsbahnen erfolgt und stellt folgende fünf Abweichungen von der bei Privatgesellschaften üblichen Buchführung fest:

1. Die Entwertung der Bahnanlagen wird nicht berücksichtigt; Abschreibungen werden nicht gemacht.
2. Der Wert der bei Umbauten vernichteten Bahnanlagen wird nicht getilgt.
3. Erneuerungsfonds werden nicht angelegt, dementsprechend werden Neuanschaffungen als Ersatz für ausgemusterte Teile dem Anlagewert nicht zugerechnet.
4. Auch die Werterhöhungen, die bei solchen Erneuerungen eintreten, werden dem Anlagekapital nicht zugerechnet.
5. Kleinere Erweiterungen werden ebenfalls dem Anlagekapital nicht zugerechnet.

Passow macht zunächst darauf aufmerksam, daß der Ersatz für ausgemusterte oder beseitigte Gegenstände nicht immer aus dem Betriebsetat, sondern bisweilen auch aus Anleihemitteln gedeckt worden ist. Er betont ferner, daß durch die Erneuerung einzelner Stücke nicht die gesamte Wertverminderung aller vorhandenen Stücke ausgeglichen wird. Dies ist beispielsweise in einer Anlage zum Etat von 1879 auch zugegeben worden. In dieser wurde berechnet, daß durch die Neuanschaffungen an Betriebsmitteln nur der vierte Teil der Wertverminderung gedeckt wurde. Bei der Ausspiegelung zwischen dem Werte der Ersatzstoffe und den buchmäßigen Abschreibungen muß aber auch noch auf die im Laufe der Jahre eingetretene Erhöhung der Beschaffungspreise Rücksicht genommen werden.

Passow kommt nach längeren Ausführungen zu dem Schluß, daß tatsächlich die jährlichen Erneuerungsausgaben höher sind als die eintretende Wertverminderung und daß daher das in der Bilanz angegebene Anlagekapital eher zu niedrig als zu hoch ist. Er bezeichnet dies aber ausdrücklich als einen Eindruck nicht als eine Gewißheit und hält es für dringend erforderlich, daß die Eisenbahnverwaltung selbst Untersuchungen über diese Zahlenverhältnisse anstellt. Eine Buchung in der bei Privatbetrieben üblichen Weise, wo auf der einen Seite Abschreibungen und Erneuerungsrücklagen, auf der anderen Seite die Aufwendungen für Erneuerungen erscheinen, hält er im Interesse der Klarheit für wünschenswert.

An dieser Stelle erscheint noch ein weiterer Einwand gegen die bisherige Buchführung am Platze. Wenn zu Zeiten steigender Konjunktur, d. h. alljährlicher Verkehrszunahme die Ersatzbeschaffungen an Betriebsmitteln auch unter Berücksichtigung der im Laufe der Jahre eingetretenen Preisunterschiede einen höheren Wert darstellen als der der ausgemusterten Betriebsmittel, so sind doch Zeiten wirtschaftlichen Stillstandes oder Verkehrsrückganges möglich, in denen aus Ersparnisrücksichten wenig neue Betriebsmittel beschafft werden können. Die Abnutzung der im Betriebe befindlichen Betriebsmittel geht aber unverändert weiter. Dann muß die Unterlassung von Abschreibungen notwendig ein falsches Bild der Vermögenslage ergeben. Auch die außergewöhnliche Abnutzung, welche die Betriebsmittel im Kriegsbetrieb erlitten haben, müßte in der Bilanz zum Ausdruck kommen.

Dringend erwünscht erscheint es ferner, in gewissen Zeiträumen den wirklichen Zeitwert der Bahnanlagen abzuschätzen und auf diese Weise die Angemessenheit des Buchwertes nachzuprüfen, in ähnlicher Weise, wie dies beim Eigentumsübergang von Privatunternehmungen üblich ist. Eine solche Abschätzung des Zeitwertes der Eisenbahnen nimmt bekanntlich das amerikanische Bundesverkehrsamt augenblicklich vor.

Passow bemängelt weiter an der Bilanz, daß die Betriebsvorräte nicht besonders gebucht werden, daß vielmehr die Ausgaben für die Betriebsstoffe lediglich zur Zeit der Anschaffung als Ausgaben erscheinen ohne Rücksicht darauf, ob sie auch im laufenden Jahre verbraucht werden. Diese Betriebsvorräte spielen

Aktiva. Bilanz der preußischen Staatseisenbahnen für das Rechnungsjahr 0000. Passiva.

		ℳ			ℳ
I.	Anlagekapital der preußisch-hessischen Staatsbahnen:		I.	Anteil der Eisenbahnverwaltung an den gesamten preußischen Staatsschulden . . .	00 000
	a) Grunderwerb	00 000	II	Abschreibungskonto	00 000
	b) Bahnkörper nebst Zubehör (Einfriedigungen, Wegübergänge, Durchlässe, Brücken, Tunnel)	00 000	III.	Ausgleichsfonds:	
	c) Oberbau	00 000		a) Bestand aus den Vorjahren . . 00 000 ℳ	
	d) Stationen, Sicherheitsanlagen	00 000		b) Zugang in 1913 . . . . . 00 000 „	00 000
	e) Werkstätten	00 000	IV.	Reingewinn nach der Gewinn- und Verlustrechnung	00 000
	f) Fahrzeuge nebst Zubehör	00 000			
	g) Sonstiges (Schmalspurbahnen, Bahnen für den nicht öffentlichen Verkehr usw.)	00 000			
	zusammen	000 000			
	Davon ist abzusetzen:				
	das Anlagekapital der hessischen Staatsbahnen . . . . . 0000 ℳ				
	das Anlagekapital des badischen Anteils an der Main-Neckarbahn 0000 „	00 000			
	Bleibt Anlagekapital der preußischen Staatseisenbahnen oder Bahnanlagekonto . . .	00 000			
II.	Neubaukonto der noch im Bau befindlichen preußischen Staatseisenbahnen . . .	00 000			
III.	Wilhelmshaven-Oldenburger Eisenbahn, Bahnanlagekonto	00 000			
IV.	Beteiligung an Privatbahnen usw.	00 000			
V.	Guthaben bei der Generalstaatskasse . . .	00 000			
	Summe	000 000		Summe	000 000

insofern für die Verzinsung der Staatsbahn eine gewisse Rolle, als ihr Wert dem Anlagewert zugerechnet werden müßte, also tatsächlich ein höherer Anlagewert durch die Betriebsüberschüsse zu verzinsen ist.

Bei der Besprechung der Schulden bemängelt Passow zunächst, daß über die Höhe der wirklich von der Eisenbahnverwaltung noch zu tilgenden Schulden keine Klarheit besteht und daß der in die Bilanz eingesetzte Wert daher unrichtig sei. Den Ausgangspunkt der Berechnungen der Eisenbahnschuld bildet das Garantiegesetz von 1882, in dem die am 1. April 1880 vorhandene Staatsschuld ohne weiteres als Eisenbahnschuld angenommen worden ist. Dieser Ausgangssumme ist der Nennwert der seit 1880 für Eisenbahnzwecke ausgegebenen Staatsschuldverschreibungen zugerechnet, der Nennwert der Tilgungen abgerechnet. Diese Berechnung sei unrichtig, weil der Ausgangspunkt unrichtig sei. Die gesamte Staatsschuld war im Jahre 1880 um mehrere hundert Millionen höher als die Eisenbahnschuld.

Passow tadelt auch, daß der Unterschied zwischen dem Anlagewert und den Schulden, den er als Reinvermögen oder Eigenkapital bezeichnet, in der Bilanz beim Abschreibungskonto aufgeführt sei. Er gibt zu, daß bei Privatunternehmen häufig Abschreibungen über die wirkliche Wertverminderung hinaus gemacht werden, um sich stille Reserven zu schaffen und die Begehrlichkeit der Aktionäre auf Ausschüttung des Reingewinnes einzuschränken, meint aber, daß diese Veranlassung für eine Staatseisenbahnverwaltung fortfiele und daher kein Grund zu einer derartigen Erhöhung der Abschreibungen vorläge. Er hält an sich die Vornahme von Abschreibungen auf der Passivseite in Höhe der tatsächlichen Wertverminderung für angezeigt.

Passow untersucht nun, ob etwa bei den Staatsbahnen besondere Gründe vorlägen, die Abschreibungen zu erhöhen. Er kommt auf eine künftige Elektrisierung des gesamten Eisenbahnnetzes zu sprechen, schließt sich aber den Äußerungen von Kirchhoff und Offenberg an, daß nur die Dampflokomotiven und auch diese nur ganz allmählich in dem Maße, wie sie unbrauchbar werden, durch elektrische Lokomotiven ersetzt würden, daß also auch im Falle der Elektrisierung des Bahnnetzes keine vorhandenen Werte vernichtet werden würden. Diesem Gedankengange kann man nicht ganz beipflichten. Bei einer Einführung des elektrischen Betriebes würden die Bekohlungsanlagen, Wasserstationen und Gasanstalten überflüssig, die Lokomotivschuppen, Betriebswerkstätten und Hauptwerkstätten müßten von Grund auf umgestaltet werden. Auch viele Gleisanlagen müßten verändert werden.

Es fragt sich allerdings, ob die Gefahr einer Entwertung der vorhandenen Anlagen durch die vollständige Elektrisierung der Eisenbahnen nach den Erfahrungen dieses Krieges überhaupt noch besteht. Eine andere Frage ist es, ob nicht durch sonstige, technische Erfindungen und Neuerungen ganze Teile des Bahneigentums veralten und infolgedessen abgeschrieben werden müssen. Man könnte hierbei insbesondere an die Einführung der selbsttätigen Wagenkupplung denken, die doch einmal kommen muß, und nach deren Einführung ein Aufbrauchen der Wagen mit der alten Kupplung undenkbar ist. Diese Erwägungen würden also dafür sprechen, auch bei der Staatseisenbahnverwaltung Abschreibungen in höherem Maße vorzunehmen, als die Entwertung durch den Verschleiß bedingt.

In der geringen Rentabilität der Nebenbahnen sieht Passow keinen Anlaß zur Erhöhung der Abschreibungen. Er beruft sich hierbei auf eine Äußerung des Herrn Ministers der öffentlichen Arbeiten vom Jahre 1910, daß die meisten Nebenbahnen eine gute Rente abwürfen und macht auch darauf aufmerksam, daß die Barzuschüsse der Anlieger und der Wert des unentgeltlich zugeführten Grund und Bodens auf der Aktivseite nicht berücksichtigt, also gewissermaßen schon abgeschrieben wären.

Aber selbst wenn man die Aktivseite entsprechend erhöht, scheint es doch nicht richtig, das Anlagekapital einzelner Nebenbahnen durch Abschreibungen herabzusetzen, weil sie keinen oder nur einen geringen Überschuß abwerfen, denn die Nebenbahnen werden doch nicht selbständig, sondern als Teile des Ganzen verwaltet, und es wird keine Sonderrechnung über sie geführt.

Passow kommt zu dem Schluß, daß bei der Staatseisenbahnverwaltung kein Bedürfnis zu außerordentlichen Abschreibungen besteht. Wenn es sich wirklich um Abschreibungen handelte, müßte nach Passows Ansicht auch die Rente der Staatsbahnen auf die Summe der Schulden bezogen werden, während sie tatsächlich auf das statistische Anlagekapital bezogen wird. Mit dieser Rechnungsweise gibt also die Staatseisenbahnverwaltung selber zu, daß die Abschreibungen ihrer Bilanz gar nicht als solche gemeint sind, sondern ihr Eigenvermögen darstellen. Dieses Eigenvermögen ist in der Hauptsache dadurch entstanden, daß der Staat einen Teil der Überschüsse früherer Jahre für Neuanschaffungen und Erweiterungen des Bahnnetzes verwendet hat, außerdem aber auch dadurch, daß der Staat anderweitig beschaffte Geldmittel in den Eisenbahnen angelegt hat.

Ein weiterer Abschnitt des Buches befaßt sich mit dem Ausgleichfonds. Er besteht namentlich in einer geschichtlichen Darstellung über die Entstehung und allmähliche Ausgestaltung des Fonds; eine Kritik wird hier nicht gegeben.

Passow faßt schließlich das Ergebnis seiner Untersuchungen folgendermaßen zusammen: Die Aufstellung einer Bilanz für die preußischen Staatseisenbahnen ist ein anzuerkennender Fortschritt in der Rechnungslegung. Eine Reihe der Bilanzzahlen und das Bilanzschema selbst geben zu folgenden Bemerkungen Veranlassung: 1. Es ist wünschenswert, daß das Bilanzschema in einzelnen Punkten geändert und ausführlicher gestaltet wird und daß einzelne Bilanzbezeichnungen klarer und treffender gewählt werden. 2. Um die Richtigkeit und Bedeutung der einzelnen Bilanzzahlen klarzustellen, müßten genauere Untersuchungen dargeboten werden über die rechnerische Bildung des Anlagekapitals, über das Verhältnis der Entwertung der Anlagen zu den aus dem Ordinarium bestrittenen Beschaffungen, über die Höhe der Eisenbahnschulden, über die Höhe und die Quellen des Reinvermögens. 3. Es ist erwünscht, daß in Anmerkungen zur Bilanz einige Erläuterungen gegeben und Angaben gemacht werden, die sich in der Bilanz nicht finden, aber für die Beurteilung der Vermögensverhältnisse von Bedeutung sind.

Schimpff.

Die Wirtschaftlichkeit der Asbestonschwelle.

Im 3. Heft d. lfd. Jahrg. der vom Verein Deutscher Ingenieure herausgegebenen Monatsschrift „Technik und und Wirtschaft“ tritt Geh. Baurat Wambsganß in Berlin als Fürsprecher für die allgemeinere Einführung der nach seiner Meinung immer noch zu wenig beachteten Asbestonschwelle ein. Seine Ausführungen geben ein so bestechendes Bild, daß das Wichtigste daraus hier folgt.

Der Verfasser weist erneut darauf hin, daß die Asbestonschwelle eine Eisenbetonschwelle ist, die den bei den bisherigen Betonschwellenarten bestehenden Mangel des unelastischen Auflagers und der starren Verbindung der Schiene mit der Schwelle durch Anwendung des elastischen Asbestons für die Schienenauflagerung vermeidet. (Vergl. hierzu S. 615 d. Jahrg. 1915 dieser Zeitung.) Den mitgeteilten Vergleichsberechnungen sind Schwellen von 2,70 m Länge für Vollspur und für 8 Tonnen Raddruck zugrunde gelegt. Die Herstellungskosten einer Asbestonschwelle stellten sich bisher hierzulande alles in allem auf 8 93 ℳ. Dem gegenüber kosteten im Jahre 1914 eine eichene getränkte Schwelle 7,53 ℳ und die eiserne mit Rippen ausgestattete Schwelle 8,66 ℳ. Der Preis der buchenen Schwelle einschließlich zweier unumgänglicher, am Kopf der Schwelle zu befestigender Bolzen ist zu 8,— ℳ angegeben.

Eine Verbilligung der Asbestonschwelle, soweit sie bei Gleisen, die mit geringerer Geschwindigkeit befahren werden (Anschlußgleise, Hafen- und Straßenbahngleise) Verwendung findet, wäre zu erreichen durch Einschränkungen des Asbestonlagers. Wie

dies geschehen soll, wird vom Verfasser angegeben. Nach Durchführung dieser Neuerung soll sich der Herstellungspreis auf nur 7,62 ℳ stellen; er käme somit dem Preise der Eichenschwelle ziemlich nahe. Eine weitere Ersparnis von 0,20 ℳ für jede Schwelle könnte durch Verringerung der Zahl der Schwellenschrauben gemacht werden, da die Haftfähigkeit der Schrauben im gestampften Asbeston auf 5500 kg für eine Schraube zu schätzen sei. Durch Verringerung der Breite der Unterlagplatte könnten noch weitere 0,56 ℳ für jede Schwelle erspart werden. Wegen des bedeutenden Gewichtes der Asbestonschwelle von 230 kg gegenüber der Holz- und Eisenschwelle von etwa 80 kg hält der Verfasser für erstere im Gleise gesiebten Kies als Stopfmaterial ausreichend, während für die anderen Schwellen Steinschlag nötig ist. Bei Gleisen, die mit geringerer Geschwindigkeit befahren werden, genüge sogar gewöhnlicher wasserdurchlässiger Sand. Unter Berücksichtigung all' dieser Ersparnisse stelle sich der Preis für die Asbestonschwelle auf 8,17 ℳ, bei Verwendung von Asbestondübeln sogar auf nur 6,86 ℳ; das wäre um 0,49 ℳ und 1,80 ℳ billiger als die Eisenschwelle und nahezu gleich dem Preise der Buchenschwelle.

In einer der Abhandlung beigegebenen Tabelle sind die Kosten von 15 m Gleis mit verschiedenen Schwellenarten unter Verwendung des Schienenprofils 15 C der preußischen Staatsbahn gegenüber gestellt. Zum Vergleich mit der Asbestonschwelle zum Preise von je 8.93 ℳ sind herangezogen die Buchenschwelle zu je 8 ℳ und die Eisenschwelle — 1 Stoßquerschwelle 18,30 ℳ, 24 Mittelschwellen je 8,60 ℳ — mit Schienen, Laschen und allem dazugehörigen Kleinzeug; danach betragen die Kosten für 15 m Gleis bei der Asbestonschwelle insgesamt 495.38 ℳ, bei der Buchenschwelle 493 04 ℳ und bei der Eisenschwelle 479.50 ℳ oder auf 1 m Gleis berechnet 33.03 ℳ, 32 87 ℳ oder 31.97 ℳ. An Bettungsstoff wären hinzuzurechnen für je 1 m Gleis bei Asbestonschwellen für 7.63 ℳ Kies, und bei Buchen- oder Eisenschwellen für 11.83 ℳ und 10.25 ℳ Steinschlag.

Für die Herstellung von 1 m Gleis wären, alles in allem, einschließlich der Arbeitslöhne, nach einer eingehenden begründeten Berechnung bei Asbestonschwellen 43,06 ℳ, bei Buchenschwellen 46 50 ℳ und bei Eisenschwellen 44 62 ℳ aufzuwenden. Das bedeutet eine Ersparnis bei der Asbestonschwelle von 7,3 % gegenüber der Buchenschwelle und von 3,1 % gegenüber der Eisenschwelle.

Hinzuzurechnen wären aber noch die beträchtlichen Ersparnisse, die durch billigere Unterhaltung des mit weniger Stopfmaterial auskommenden Asbestongleises gemacht werden können. In Rechnung zu setzen seien für Verbrauch an Kies und Steinschlag in einem Jahre für 1 m Gleis bei der Asbestonschwelle (Erneuerung des Gleisbettes nach 30 Jahren) 0,24 ℳ, bei der Buchenschwelle (Erneuerung des Gleisbettes nach 30 Jahren) 0,40 ℳ, und bei der Eisenschwelle (Erneuerung des Gleisbettes nach 15 Jahren) 0,77 ℳ. Für die Unterhaltung, Regelung der Höhenlage usw. seien jährlich auszugeben für die vorstehend genannten drei Schwellenarten auf den laufenden Meter berechnet 0,24 ℳ, 0,60 ℳ bzw. 0,72 ℳ, so daß die Gleisunterhaltung während eines Jahres einschl. Bettungsmaterial sich wie folgt stellt: Bei Asbestonschwellen 0,24 ℳ + 0.24 ℳ = 0.48 ℳ, bei Buchenschwellen 0,40 + 0.60 ℳ = 1,— ℳ, bei Eisenschwellen 0,77 ℳ + 0,72 ℳ = 1,49 ℳ. Die Unterhaltung eines Gleises mit Asbestonschwellen wäre danach 110 % billiger als bei Buchenschwellen und 210 % billiger als bei Eisenschwellen.

Nicht zu übersehen sei ein weiterer wirtschaftlicher Vorteil, der darin liegt, daß die schweren Asbestonschwellen beim Befahren seitlichen Verschiebungen größeren Widerstand entgegensetzen, als die leichten Holzschwellen; hierdurch aber werden die Betriebsmittel geschont. Schließlich müsse ein hoher wirtschaftlicher Vorteil darin erblickt werden, daß einmal die Asbestonschwelle eine weit längere Lebensdauer besitzt, als die Holz- oder Eisenschwelle und anderseits, daß die Herstellung der Asbestonschwelle von den Bahnunterhaltungsarbeitern leicht erlernt wird und überhaupt an jeder Bahnstrecke erfolgen kann, wo Kieslager sich befinden, so daß größere Transporte fertiger Schwellen möglichst eingeschränkt werden können. Ganz besonders ins Gewicht aber müsse fallen, daß die Löhne für die Herstellung der Schwellen dem eigenen Lande verbleiben und daß die übrigen Bestandteile, wie Zement und Eisen, meist im eigenen Lande erzeugt werden.

Die Asbestonschwelle bietet daher nach der Quelle die Möglichkeit, eine eigene Industrie in allen Gegenden zu schaffen, die den Hauptbestandteil der Schwellen, den Kies, zur Verfügung haben. Sie macht uns von dem Ausland abhängig, was bei dem durch den Weltkrieg eingetretenen nachhaltigen Mangel an Holzschwellen besonders wichtig erscheint.

Mitropa, Mitteleuropäische Schlafwagen- und Speisewagen-Aktiengesellschaft.

Eine bedeutende Schöpfung, die dem durch den Ausdruck „Mitteleuropa" umfaßten Gedankenkreis entsprungen und dabei ausschließlich den Segnungen des friedlichen Verkehrs gewidmet ist, tritt soeben ins Leben. Durch das Zusammenwirken der deutschen Staatsbahnverwaltungen unter Führung des preußischen Ministers der öffentlichen Arbeiten mit den österreichischen und ungarischen Staatsbahnen und einer Anzahl mächtiger und einflußreicher Bankhäuser, an deren Spitze die Deutsche Bank und die Dresdener Bank stehen, ist die in der Überschrift bezeichnete Gesellschaft Mitropa begründet.

Das Anlagekapital beträgt zunächst nur die bescheidene Summe von 5 Millionen ℳ, dürfte aber in absehbarer Zeit bis auf 40 Millionen steigen.

Über die Vorgeschichte des Unternehmens erfahren wir folgendes: Bisher hatte eine französisch-belgische Gesellschaft, in Deutschland bekannt unter dem abgekürzten Namen „Internationale Schlafwagen-Gesellschaft", wie in den meisten Ländern des festländischen Europa, so auch in Österreich und Ungarn das Monopol des Schlafwagen- und Speisewagenbetriebes. In Deutschland führte diese Gesellschaft die Luxuszüge und verschiedene wichtige Schlafwagenläufe und Speisewagenkurse; endlich beherrschte sie durch Mehrheitsbesitz die Deutsche Eisenbahn-Speisewagen-Gesellschaft. Schon vor dem Kriege hatte die preußisch-hessische Eisenbahnverwaltung beschlossen, die ablaufenden Verträge der fremden Gesellschaft nicht zu erneuern. Die Verwirklichung dieser Absicht wurde durch den Krieg beschleunigt. Im Einvernehmen mit den Staatseisenbahnverwaltungen von Österreich und Ungarn beschlossen die sämtlichen deutschen Staatsbahnverwaltungen, einer neuen Gesellschaft, an der deutsches, österreichisches und ungarisches Kapital beteiligt ist, das ausschließliche Recht für den Betrieb von Schlafwagen und Speisewagen zu übertragen. Die Betriebsverträge mit der Internationalen Gesellschaft werden nicht erneuert und, soweit sie nicht schon abgelaufen sind, nach und nach zu den nächsten Kündigungsterminen auf die deutsche Gesellschaft überführt. Es war nötig, dem neuen Unternehmen auch die in Preußen von einigen Unternehmern seither geführten Speisewagenkurse anzugliedern, sowohl im Interesse der Vereinheitlichung und Vereinfachung, wie namentlich auch zu dem Zweck, das neue Unternehmen für die ihm bevorstehende nicht ganz leichte Aufgabe so machtvoll wie möglich zu gestalten. Die durch die preußisch-hessische Verwaltung betriebenen Schlafwagenkurse bleiben im Staatsbetrieb; nur die Linien, welche die Grenze der preußisch-hessischen Verwaltung überschreiten, sollen ebenfalls von der Mitropa übernommen werden.

Lange Vorverhandlungen waren erforderlich, um die Grundlage für das neue Unternehmen zu schaffen. Nachdem diese Verhandlungen zu gutem Ende gebracht worden sind, wird nunmehr die Gesellschaft errichtet und soll in naher Frist den Betrieb aufnehmen. Die Aktien lauten auf Namen und werden übernommen von einer Bankvereinigung, an deren Spitze die Deutsche Bank und die Dresdner Bank stehen, und zu deren Hauptbeteiligten gehören: in Berlin: Darmstädter Bank, Mitteldeutsche Creditbank, in Bremen: Norddeutscher Lloyd, in Budapest: Pester Erster Vaterländischer Sparcassa-Verein, Pester Ungarische Commercial-Bank, Ungarische Allgemeine Creditbank, Ungarische Escompte- und Wechsler-Bank, in Gotha: Privatbank zu Gotha, in Hamburg: Hamburg-Amerika-Linie, in Cöln: Sal. Oppenheim jr. & Cie., A. Levy, in Mannheim: Rheinische Creditbank, in München: Bayerische Hypotheken- und Wechselbank, Bayerische Vereinsbank, in Schwerin: Mecklenburgische Bank, Mecklenburgische Hypotheken- und Wechselbank, in Stuttgart: Württembergische Vereinsbank, in Wien: Anglo-Österreichische Bank, Österreichische Boden-Creditanstalt, Österreichische Creditanstalt, Wiener Bank-Verein.

Den Vorstand des Unternehmens bilden die Herren Geheimer Oberregierungsrat Renaud, bisher Vortragender Rat im Ministerium der öffentlichen Arbeiten, Berlin, und Hermann Witscher, bisher stellvertretender Direktor der Deutschen Bank, Berlin.

In dem Aufsichtsrat sind die Staatseisenbahnverwaltungen vertreten durch die Herren: Geheimer Finanzrat Dr. Paul Bach, (Sachsen), Ministerialdirektor Franke, (Preußen), Ministerialrat Dr. Julius v. Gerloczy, (Ungarn), stellv. Vorsitzender, Sektionschef Dr. Grienberger, (Österreich), und Ministerialrat Ruckdeschel, (Bayern). Aus der Zahl der außerdem dem Aufsichtsrat angehörenden nennen wir die Herren: Arthur v. Gwinner, Direktor der Deutschen Bank, M. d. H., Vorsitzender, Henry Nathan, Direktor der Dresdner Bank, stellv. Vorsitzender, Hugo Marcus, Direktor

des Wiener Bank-Vereins, stellv. Vorsitzender, Dr. Albert Ballin, (Hapag), Geheimrat Dr. v. Böttinger, M. d. H., Schloß Arensdorf, Dr. Roland v. Hegedüs, (Ungarische Commercial-Bank), Ph. C. Heineken, (Norddeutscher Lloyd), Präsident Dr. v. Landesberger, (Anglobank), Paul Lechner, (Österreichische Creditanstalt), Assessor a. D. Karl Mommsen, (Mitteldeutsche Creditbank), und Geh. Hofrat Adolf Pöhlmann, (Bayerische Vereinsbank). Ferner sind im Aufsichtsrat vertreten die Ungarische Escompte- und Wechselbank, die Bank für Handel und Industrie, die Firma A. Levy in Cöln, die Rheinische Creditbank, die Württembergische Vereinsbank, die Ungarische Allgemeine Creditbank, die Firma Sal. Oppenheim jr. & Cie., die Bayerische Hypotheken- und Wechselbank, der Pester Erste Vaterländische Sparcassa-Verein und die k. k. priv. Allgem. Österreichische Boden-Creditanstalt.

Arbeitsausschüsse des Aufsichtsrats werden gebildet in Berlin (unter dem Vorsitz des jeweiligen Präsidenten des Aufsichtsrats), in Wien (Vorsitzender Präsident Dr. v. Landesberger) und in Budapest (Vorsitzender Ministerialrat Dr. v. Gerloczy).

Der Sitz der Gesellschaft ist Berlin, dort vorläufig Mauerstraße 39.

Die neue Schöpfung wird im Eisenbahnwesen Mitteleuropas einen Markstein bilden. Mehr noch, als die auch schon inmitten des Kriegslärms erfolgte Ingangsetzung des Balkanzuges deutet die Gründung der Mitropa auf den entschlossenen Einheitswillen der Mittelmächte, nicht nur zu kriegerischen Zwecken, sondern zur Pflege friedlichen Verkehrs gemeinschaftliche Einrichtungen zu treffen und die Mithilfe der kräftigsten Finanzunternehmen ihres Gebietes in Anspruch zu nehmen. Wie sie auf vollkommen friedlichem Wege unter sorgfältiger Beachtung bestehender Vertragsverhältnisse ohne Anwendung irgendwelchen kriegerischen Drucks entstanden ist, so wird sie sich weiter entwickeln und hoffentlich im dereinstigen Frieden Zeuge und Träger einer glänzenden Entfaltung des mitteleuropäischen Verkehrs sein.

Wir beglückwünschen das neue Unternehmen, das in einem für den Reiseverkehr höchst wichtigen Punkt demnächst eine viel ersehnte Einheitlichkeit herbeiführen wird, auf das lebhafteste und wünschen ihm vollen Erfolg. Möchte sich die mitteleuropäische Reisewelt der Segnungen der neuen Einrichtung bald erfreuen können! v. M.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Dank des bisherigen Feldeisenbahnchefs.** Generalleutnant Groener hat bei seinem Ausscheiden aus der Stellung als Chef des Feldeisenbahnwesens den deutschen Eisenbahnverwaltungen für die kraftvolle Unterstützung bei der Bewältigung der ihm gestellten Aufgaben, für die vorbildliche Manneszucht und die peinliche Gewissenhaftigkeit der Eisenbahnbeamten bei der Erfüllung der militärischen Anforderungen und für das Entgegenkommen, das ihm immerfort in reichstem Maße von allen Eisenbahnbehörden und Dienststellen entgegengebracht worden ist, seinen aufrichtigen und herzlichen Dank ausgesprochen.

— **Beförderung von Leuchtbenzol.** Angesichts des Mangels an Petroleum und anderen Beleuchtungsstoffen wird neuerdings Leuchtbenzol als Kleinbeleuchtungsmittel in den Verkehr gebracht. Es erfordert die Anschaffung besonderer Brenner und ist bei Beachtung bestimmter Sicherheitsmaßnahmen für diesen Zweck gefahrlos verwendbar. Um den Verbrauchsstellen den Bedarf schnell und regelmäßig zuführen zu können, ist für Leuchtbenzol für die Dauer des Krieges die Beförderung in bedeckten Wagen zugelassen worden (Reichs-Gesetz-Bl. 1916, S. 1095). Diese Erleichterung hat zur Folge, daß das Gut nicht in den Feuergutwagen, die langsamer reisen, befördert werden muß, sondern zusammen mit den übrigen Stückgütern verladen werden darf, wodurch eine schnellere Beförderung gewährleistet ist. Die Annahme als Eilstückgut ist jedoch nur in Mengen bis zu 10 kg zulässig (Ausführungsbestimmung I zum Abschnitt III der Anlage C der Eisenbahn-Verkehrsordnung).

— **Beförderung von frischen oder gekochten Knochen sowie frischen Rinderfüßen.** Für die Dauer des Krieges ist nachgelassen, daß in den Monaten Oktober bis März einschließlich zur Beförderung als Eilgut aufgelieferte frische und gekochte Knochen sowie frische Rinderfüße, die in starke, dichte Säcke oder nicht offene Körbe verpackt sind und denen kein Fäulnisgeruch anhaftet, nicht den Bestimmungen der Anlage C zur Eisenbahn-Verkehrsordnung unterliegen (Reichs-Gesetzblatt 1916, S. 1095). Sendungen, denen ein Fäulnisgeruch anhaftet, sind nach wie vor den Bestimmungen der Anlage C unterworfen, dürfen also auch gemäß Ausführungsbestimmungen I zum Abschnitt VI a.a.O. nicht als Eilstückgut angenommen werden.

Ferner werden frische Rinderfüße (Knochen), die zur Herstellung von Klauenöl im Inlande bestimmt sind, in Wagenladungen während des ganzen Jahres, als Stückgut vom 1. Oktober bis 31. März, soweit sie nach obigem zur Eilgutbeförderung zugelassen sind, eilgutmäßig zu den Frachtgutsätzen befördert, jedoch müssen die Sendungen bei Inanspruchnahme dieser Vergünstigung mit weißem Frachtbrief aufgegeben werden (Kriegsausnahmetarif 2 III h).

— **Frachtberechnung für Gewehrschafthölzer und Gewehr-Handschutzhölzer, für Gewehrschäfte und Handgranatenstiele.** Gewehrschafthölzer und Gewehr-Handschutzhölzer gehören zur Stelle „Holz" des Spezialtarifs II und damit auch zur Ziffer 1 des Allgemeinen Ausnahmetarifs 1 (Holztarif). Gewehrschäfte und hölzerne Handgranatenstiele sind „Holzwaren" des Spezialtarifs II; sind jedoch die Gewehrschäfte nur roh vorgearbeitet, die Handgranatenstiele nur rohe Holzstäbe, rund abgedreht, auch gelocht, so fallen sie unter die Ziffer 3 des Ausnahmetarifs 1 (Holztarif). Bei Stellung bedeckter Wagen auf Antrag des Absenders (§ 54 (1) der Allgemeinen Tarifvorschriften) ist für sämtliche genannten Gegenstände der zehnprozentige Gewichtszuschlag für bedeckte Beförderung zu berechnen.

— **Einmalige Kriegsteuerungszulagen.** Ein Erlaß des preußischen Eisenbahnministers vom 21. d. M. ordnet folgendes an: Zu Anfang des Monats Dezember 1916 sind neben den bisherigen laufenden Kriegsbeihilfen einmalige Kriegsteuerungszulagen nach folgenden Grundsätzen zu zahlen:

1. Etatsmäßig eingestellte Staatsbeamte mit einem Diensteinkommen bis 4500 ℳ einschließlich sowie außeretatsmäßige Staatsbeamte und technische Hilfsbeamte mit einem Diensteinkommen bis 4800 ℳ einschließlich erhalten, wenn sie unverheiratete sind 40 ℳ, wenn sie verheiratet sind, aber keine Kinder unter 15 Jahren oder nicht solche älteren Kinder im Alter bis zum vollendeten 18. Jahre, die — ohne eigenes Einkommen — sich noch in Schul- oder Berufsausbildung befinden, zu unterhalten haben (vgl. Nr. 2), 60 ℳ, wenn sie 1 Kind haben (vgl. Nr. 2), 90 ℳ, wenn sie 2 Kinder haben (vgl. Nr. 2), 120 ℳ, wenn sie 3 Kinder haben (vgl. Nr. 2), 150 ℳ, wenn sie 4 Kinder haben (vgl. Nr. 2), 180 ℳ, wenn sie 5 und mehr Kinder haben (vgl. Nr. 2), 200 ℳ.

2. Grundsätzlich sind nur Kinder bis zu 15 Jahren zu berücksichtigen. Soweit aber ein oder mehrere Kinder bis zum 18. Lebensjahre, die — ohne eigenes Einkommen — sich noch in Schul- oder Berufsausbildung befinden, von dem Beamten unterhalten werden, erhält dieser gleichfalls die einmalige Kriegsteuerungszulage.

3. Hinsichtlich der Beamten, die infolge ihrer Beschäftigung bei dem Heere oder der Marine usw. über ihre Friedenszüge hinaus bereits Zulagen erhalten, verbleibt es bei den für die laufend zu gewährenden Kriegsbeihilfen aufgestellten Grundsätzen. Sind die Beamten erst seit dem 1. Oktober 1916 bei dem Heere oder der Marine usw. unter der erwähnten Voraussetzung beschäftigt, so erhalten sie gleichfalls die einmaligen Kriegsteuerungszulagen. Die für die laufend zu gewährenden Kriegsbeihilfen aufgestellten Grundsätze bleiben auch dafür maßgebend, was als Diensteinkommen der Beamten für die Gewährung der einmaligen Kriegsteuerungszulagen anzusehen ist.

4. Verwitwete oder geschiedene Beamte, die überhaupt keine Kinder zu unterhalten haben, sind den unverheirateten Beamten gleichzustellen und wie diese mit einmaligen Kriegsteuerungszulagen zu bedenken gleichgültig, ob der Beamte einen eigenen Haushalt hat oder nicht. Soweit ein verwitweter oder geschiedener Beamter ein oder mehrere Kinder über 18 Jahre, die nicht selbständig erwerbstätig sind, im gemeinsamen Haushalt unterhält, wird er den kinderlos verheirateten Beamten gleich erachtet und erhält die für diese maßgebende einmalige Zulage (60 ℳ).

5. Die einmaligen Kriegsteuerungszulagen sind nach den vorstehenden Grundsätzen auch an die höheren Beamten zu zahlen.

6. . . . . .

— **Bargeldloser Zahlungsverkehr.** Der preußische Eisenbahnminister hat sich durch Erlaß vom 19. d. M. damit einverstanden erklärt, daß zur Herbeiführung einer rechtzeitigen Zahlung beim bargeldlosen Zahlungsverkehr die im Anhang I der F O VIII Ziffer 24 2 für Beamte gegebenen Bestimmungen auch bei Zahlung der den Bahn- und Bahnkassenärzten zustehenden Jahresvergütungen, die vertraglich vierteljährlich nachträglich zu zahlen sind, zunächst versuchsweise angewendet werden.

— **Anrechnung des Militäreinkommens auf die Zivilbezüge der als Offiziere oder obere Militärbeamte verwendeten Zivilbeamten.** Mit Gültigkeit vom 1. Oktober d. J. sind in den „Kriegsgebührnis-Festsetzungen" verschiedene Änderungen eingetreten. Von diesem Zeitpunkte ab beziehen Hauptleute und Rittmeister sowie mit ihnen in gleichem Range stehende Offiziere und Ärzte neben ihrem neu festgesetzten Gehalt den Unterschied zwischen ihrer bisherigen und der neu festgesetzten Besoldung mit 145 ℳ als Monatszulage, Oberleutnants, Leutnants usw. neben der neu festgesetzten Besoldung eine Monatszulage von 60 ℳ, insoweit die Genannten die dienstgradmäßigen Gebührnisse bereits erhielten oder bis zum 30. September d. J. in diese eingerückt sind. Die vom 1. Oktober d. J. ab neuernannten Offizierstellvertreter erhalten, soweit sie nicht besoldete Reichs-, Staats- oder Gemeindebamte sind, bei Formationen mit mobiler Besoldung eine monatliche Löhnung von 190 ℳ. Der volle Wortlaut der vorstehend auszugsweise angedeuteten Änderungen nebst den dazu vom Kriegsministerium ergangenen Ausführungsbestimmungen wird den Königlichen Eisenbahndirektionen durch Erlaß des preußischen Eisenbahnministers vom 4. Oktober d. J. (E. V. Bl. Nr. 22 S. 125) im Anschluß an den mit Erlaß vom 8. August 1914 übersandten Auszug aus den militärischen Gebührnisnachweisungen zur Kenntnisnahme und mit der Weisung mitgeteilt, daß die Monatszulagen von 145 ℳ bezw. 60 ℳ, da sie nach Maßgabe der Ausführungsbestimmungen des Kriegsministeriums mit dem Gehalt zur Kriegsbesoldung zählen, bei der Anrechnung des Militäreinkommens auf die Zivilbezüge der als Offiziere oder obere Militärbeamte verwendeten Zivilbeamten mit zu berücksichtigen sind.

— **Zur Fahrpreisermäßigung für deutsche Kriegsbeschädigte auf der Eisenbahn** sind folgende Ausführungsbestimmungen neu herausgegeben worden. Kriegsteilnehmer, die eine Verletzung oder dauernde Schädigung der Gesundheit erlitten haben und in die Fürsorge einer öffentlichen Organisation für Kriegsbeschädigte aufgenommen sind, werden in der II. und III. Klasse zum halben Preise, in Schnellzügen außerdem gegen tarifmäßigen Zuschlag befördert bei Reisen zur Behandlung durch Fachärzte, zur Unterbringung in Heil- oder Ausbildungsanstalten, zum Besuche von Kurorten, zu den von der amtlichen Kriegsbeschädigtenfürsorge oder von Gewerkschaften eingerichteten Beratungsstellen, zu Ausbildungslehrgängen für Kriegsbeschädigte und zum Arbeitgeber zwecks Vorstellung oder Stellenantritt; außerdem bei Reisen vom Wohnort des Facharztes zur Weiterfahrt nach Heilanstalten und Kurorten usw., von den Beratungsstellen zur Weiterfahrt zum Arbeitgeber zwecks Vorstellung oder Stellenantritt; nach Aufenthalt in Heilstätten oder Kurorten im Falle nochmaliger Untersuchung zum Wohnort des Facharztes usw. Sofern der Kriegsbeschädigte eines Begleiters bedarf, wird diesem für die Hin- und Rückfahrt die gleiche Ermäßigung gewährt. Die Fahrkarten zum halben Preise werden auf Grund von Ausweisen verabfolgt, die bei den zuständigen Dienststellen nach Muster ausgegeben werden. Als Ausweis wird verlangt für Hin- und Rückreise eine auf den Namen lautende Bescheinigung der Organisation für Kriegsbeschädigte darüber, daß die Entsendung des Beschädigten zum Facharzt usw. von ihr veranlaßt worden ist, für die Rück- und Weiterreise außerdem noch eine Bescheinigung des Facharztes, gegebenenfalls auch über die von ihm veranlaßte Weiterfahrt nach Kurorten usw. Fahr- u. Rollstühle, die diese Kriegsbeschädigten für ihren Gebrauch bei Reisen mit sich führen, für die sie eine Fahrpreisermäßigung genießen, werden frachtfrei befördert.

— **Unterrichtskurse zur Ausbildung von Lokomotivpersonal.** Im laufenden Winterhalbjahr finden nach Mitteilung des Ministers für Handel und Gewerbe an der Handwerker- und Kunstgewerbeschule in Hannover und an den vereinigten Maschinenbauschulen in Magdeburg Unterrichtskurse zur Ausbildung von Lokomotivpersonal statt.

— **Eisenbahnunglück in Zinten.** Aus Königsberg (Pr.) wird vom 23. d. M. amtlich gemeldet: Bußtag abends um 6 Uhr 20 Minuten stieß auf dem Bahnhof Zinten ein Rangierzug mit dem aus Allenstein in den Bahnhof einfahrenden Personenzug 779 zusammen. Ein Postbeamter ist schwer, zwei Reisende und vier Eisenbahnbedienstete leicht verletzt worden. Der Schwerverletzte ist nach Königsberg in die Klinik übergeführt worden. Es liegt ein Verschulden des Personals der Rangierabteilung vor.

— **Einschränkungen im Zugverkehr.** Vor kurzem wurde bereits angekündigt, daß wegen der großen Anforderungen, die gegenwärtig an die Eisenbahnen herantreten, auch im Bereiche der sächsischen Staatseisenbahnen die Zahl der Personenzüge werde eingeschränkt werden müssen. Einzelne geringfügigere Fahrplanänderungen sind ja mit Rücksicht auf Änderungen im preußischen Schnellzugverkehr bereits am 15. November in Sachsen eingetreten. Wie wir hören, wird nun die sächsische Staatsbahnverwaltung Anfang Januar 1917 einen vollständig umgearbeiteten Fahrplan einführen. Die Generaldirektion der Staatseisenbahnen beabsichtigt, zwischen 15. und 20. Dezember den kleinen (grauen) Taschenfahrplan und das (grüne) Kursbuch für Sachsen neu herauszugeben, so daß sich dann die Reisenden rechtzeitig mit den Änderungen vertraut machen können.

Schon vor dieser allgemeinen Änderung des Fahrplans werden aber bereits vom 1. Dezember d. J. an eine größere Anzahl von Personenzügen — zum Teil nur an Werktagen oder nur an Sonn- und Festtagen — eingezogen werden. Es handelt sich dabei zumeist um weniger stark benutzte Züge, namentlich auch solche in den späteren Abendstunden. Der Schnellzugverkehr bleibt zunächst noch unberührt; auch treten in den Verkehrszeiten der Züge, die bestehen bleiben, jetzt keine Änderungen ein. Ein Verzeichnis der Züge, die am 1. Dezember eingezogen werden sowie der am 15. November bereits durchgeführten Fahrplanänderungen wird auf allen Bahnhöfen ausgehängt und durch die Fahrkartenschalter an die Inhaber des kleinen (grauen) Taschenfahrplans und des (grünen) Kursbuchs für Sachsen unentgeltlich abgegeben.

— **Fahrpreisermäßigung zum Sammeln von Naturerzeugnissen für die Volksernährung.** Die württembergische Staatseisenbahnverwaltung hat bei Schulfahrten, die unter Aufsicht der Lehrer zum Sammeln von Bucheckern, Eicheln und ähnlichen für die allgemeine Volksernährung wichtigen Naturerzeugnissen unternommen werden, über die Dauer der diesjährigen Sammelzeit für Reisen vom Schulort (Wohnort) nach dem Sammelort und zurück bei Benutzung der 4. Wagenklasse den begleitenden Lehrern und den Schülern ohne Unterschied des Alters den halben Fahrpreis 4. Klasse bewilligt. Die Ermäßigung ist auf dem Vordruck „Antrag für Schulfahrten usw." schriftlich bei der Abgangsstation zu beantragen; im übrigen gelten die für Schulfahrten gegebenen Bestimmungen. Die gleiche Vergünstigung wird einzelnen Kindern und den begleitenden Eltern (auch Pflegeeltern) oder erwachsenen Geschwistern gewährt, wenn das Sammeln der Bucheckern usw. von der Ortspolizeibehörde des Wohnorts der Nachsuchenden unter Angabe der Namen der Teilnehmer (Verwandtschaftsgrad), der Sammeltage und des Reiseziels schriftlich bestätigt wird.

— **Eisenbahnsendungen zum Feldheer.** Bei den dienstlichen wie privaten Eisenbahnsendungen zum Feldheer kommen häufig Fehlleitungen infolge unrichtiger Adresse vor. Die Heeresverwaltung hat deshalb am Sitz der Stellvertretenden Generalkommandos und in anderen größeren Garnisonen bereits seit mehreren Monaten militärische Prüfungsstellen eingerichtet, denen die Frachtbriefe usw. zu solchen Feldsendungen vor der Auflieferung bei der Eisenbahn vorgelegt werden müssen. Das Verfahren hat sich eingelebt und so gute Wirkungen gehabt, daß fortan nicht nur die am Sitze einer solchen Prüfungsstelle zur Auflieferung gelangenden, sondern alle Eisenbahnsendungen zum Feldheer in dieser Weise vorgeprüft werden sollen. Die Begleitpapiere erhalten einen Prüfungsvermerk, durch den die Eisenbahn-Abfertigungsstellen zur Annahme des Gutes ermächtigt werden. Näheres ist bei den Eisenbahn-Abfertigungsstellen, den Militär-Paketämtern, Linienkommandanturen und bei den Frachtbriefprüfungsstellen selbst zu erfahren.

— **Aktiengesellschaft für Verkehrswesen in Berlin.** Der Antrag der Verwaltung auf Beschlußfassung über die Vereinigung des Unternehmens mit der Bank für Deutsche Eisenbahnwerte in der Weise, daß auf je acht Aktien dieser Bank mit 25% Einzahlung je eine Aktie der Akt.-Ges. für Verkehrswesen gewährt werden soll, war bereits einer zum 16. einberufenen außerordentlichen Generalversammlung unterbreitet worden, die aber wegen unzureichender Kapitalvertretung nicht Beschluß fassen konnte. Es hatte sich daher eine neue Generalversammlung mit demselben Gegenstande zu beschäftigen. Der Vorsitzende, Geschäftsinhaber der Berliner Handels-Gesellschaft Carl Fürstenberg, bemerkte, daß die Gründe für diese Verschmelzung in der Ersparung von Steuern und sonstigen Lasten zu suchen sind. Außerdem wird diese Vereinigung durch die Verhältnisse geboten, da die Gesellschaft das gesamte Aktienkapital der Bank für Deutsche Eisenbahnwerte im Betrage von 10 Millionen Mark besitzt. Die Versammlung, in der fünf Aktionäre ein Kapital von 3 041 000 ℳ vertraten genehmigte den Antrag der Verwaltung.

— **Ablehnung der Tariferhöhung und des Ankaufs der Großen Berliner Straßenbahn.** In der Sitzung des Zweckverbandes Groß-Berlin am 27. d. M. wurde ein Antrag angenommen, wonach sich die Versammlung gegen jede Tariferhöhung, insbesondere auch gegen die Einführung eines Staffeltarifs bei der Großen Berliner Straßenbahn erklärt und beschließt, daß während der Dauer des Krieges Erwerbsverhandlungen mit der Großen Berliner Straßenbahn unterbleiben sollen. Der Antrag wurde mit 56

Stimmen gegen 44 angenommen. Damit ist die Streitfrage, die die Gemüter Groß-Berlins vielfach erhitzt hat, bis auf weiteres begraben.

— **Benutzung der Donaustraße für die Getreideausfuhr aus Rumänien.** Die Schiffbautechnische Gesellschaft, die dieser Tage in Berlin ihre 18. Hauptversammlung abhielt, befaßte sich u. a. mit dieser sehr zeitgemäßen Frage. Die Tatsachen, die darüber der Berichterstatter Staatlicher Fischereidirektor Lübbert aus Hamburg (Vorstandsmitglied der Zentral-Einkaufs-Gesellschaft) mitteilte, waren sehr fesselnd und stellten der Organisationskunst, der Entschlußkräftigkeit und der Schnelligkeit der beteiligten militärischen und anderen Stellen ein sehr gutes Zeugnis aus. Für die im Winter 1915/16 und schon früher in Rumänien angekauften großen Getreidemengen war bekanntlich eine ganz neue und sehr umfangreiche Beförderungsorganisation geschaffen worden, die militärischerseits vom deutschen Feldeisenbahnchef zusammen mit der k. und k. Zentral-Transport-Leitung bearbeitet wurde. Diesem Zusammenarbeiten ist das großartige Eisenbahntransportsystem der sogen. „Ceresstraßen" und die einheitliche Durchführung der Schiffstransporte auf der ungarischen und österreichischen Donaustraße zu danken.

Das Getreide wurde auf etwa 450 Eisenbahnstationen in Rumänien abgenommen und größtenteils mit den rumänischen Eisenbahnen an die Häfen der rumänischen Donau gebracht und dort auf Donauschiffe verladen. „Griechenschlepps", von denen nicht weniger als 312 mit zusammen 360 000 t gemietet waren, brachten das Getreide bis Turn Severin. Hier wurde es von schwimmenden „Becher-Elevatoren" zur Fahrt durch das Eiserne Tor in „Torschlepps" umgeladen. Oberhalb des Eisernen Tors erfolgte teils im Handbetrieb, teils mit riesigen Getreide-Saughebern der Umschlag auf die Eisenbahn. Die Beförderung nach Deutschland geschah wieder auf den „Ceresstraßen" des deutschen Feldeisenbahnchefs.

Das Ergebnis wurde von Direktor Lübbert am Schlusse kurz zusammengefaßt. Danach hatte das Zusammenarbeiten der Z. E. G. mit der Militäreisenbahnbehörde eine Beförderungsleistung von größtem Umfange ermöglicht. Gelang es doch, von Januar bis August 1916 nicht weniger als 2 332 000 t Getreide und Futtermittel aus Rumänien fortzuschaffen, von denen 1 200 000 t nach Deutschland, 997 000 t nach Österreich und 135 000 t nach Ungarn geliefert wurden. Über die „Donaustraße" wurden 1 488 000 t direkt mit der Eisenbahn aus Rumänien nach Deutschland und Österreich-Ungarn 844 000 t befördert. Diese großen Mengen, die rechtzeitig bis August 1916 nach Deutschland und Österreich befördert werden mußten, haben es den Mittelmächten erleichtert, ohne große Entbehrungen bis zur neuen Ernte des Jahres 1916 durchzuhalten.

— **Verein deutscher Ingenieure.** Die erste Sitzung der 57. Hauptversammlung des Vereins fand am 26. d. M. in der Aula der Technischen Hochschule Charlottenburg statt. Trotz des Krieges und der dadurch bedingten starken Inanspruchnahme aller technischen Kräfte war die Beteiligung außerordentlich groß; die vom Vorsitzenden gehaltene Ansprache und die beiden Vorträge wurden von der Versammlung mit lebhaftem Beifall entgegengenommen. Auf die Ansprache des Vorsitzenden folgte der Vortrag des Geh. Baurats Krause und dann der des Professors Aumund. Im Anschluß an die Sitzung fand eine Besichtigung der Ausstellung für Ersatzstoffe in Charlottenburg statt, an der sich unter sachverständiger Führung eine große Anzahl der Teilnehmer beteiligte.

Österreich.

— **Das Armee-Oberkommando an Eisenbahnminister a. D. Freiherrn v. Forster.** Feldmarschall Erzherzog Friedrich hat unterm 8. November nachstehendes Handschreiben an den früheren Eisenbahnminister Dr. Zdenko Freiherrn v. Forster erlassen:

„Nach fünfjähriger, aufopferungsvoller und mühevoller Tätigkeit scheiden Euer Exzellenz von Ihrem verantwortungsvollen Posten. Bei Ihrem Scheiden drängt es mich, der großen, hervorragenden und ausgezeichneten Dienste zu gedenken, die Euer Exzellenz dem gemeinsamen Vaterlande und der Wehrmacht während der Vorbereitung des Krieges und während seiner Durchführung geleistet haben. In hingebungsvoller, nimmermüder, treuer Pflichterfüllung haben Euer Exzellenz die Kriegstätigkeit der Wehrmacht stets kraftvoll unterstützt und im engsten Zusammenstehen mit dem k. u. k. Chef des Feldeisenbahnwesens an der Verwirklichung der hohen Aufgaben rastlos gearbeitet, die die Kriegsführung den Eisenbahnen gestellt hat. Euer Exzellenz können mit Befriedigung und Stolz auf Ihre ausgezeichnete Tätigkeit zurückblicken und sich mit Fug und Recht in die Reihe jener Männer stellen, die in sturmbewegter Kriegszeit richtunggebend am Steuer des Vaterlandes standen."

— **Die Diebstähle auf den Bahnen.** Die Verkehrsdirektion einer Bahngesellschaft in Wien hatte dem Sicherheitsbureau die Anzeige erstattet, daß nicht nur auf der Lokalstrecke, sondern auch im Frachtenbahnhof dieser Bahn Diebstähle verübt werden, ohne daß man der Täter habhaft werden konnte. Zahlreiche mit Plomben versehene Wagen sog. Sammelzüge wurden erbrochen, und aus ihnen wurde Frachtgut gestohlen. Der Gesamtschaden belief sich auf viele tausend Kronen. In der Anzeige hieß es, daß u. a. in der Nacht auf den 20. Oktober auf der Bahnstrecke innerhalb des Stadtgebiets sechs Wagen erbrochen und aus ihnen Lebensmittel im Werte von 4000 Kronen entwendet worden sind. Auf Grund der angestellten Beobachtungen wurden in den letzten Tagen vom Sicherheitsbureau 18 Verschieber ausgeforscht, die der Teilnahme an diesen Diebstählen dringend verdächtig sind. In den Wohnungen aller Beschuldigten wurden Haussuchungen vorgenommen, die einen vollen Schuldbeweis erbrachten, indem in allen Wohnungen Teile der Diebesbeute gefunden wurden. Die Diebstähle reichen auf eine lange Zeit zurück. Die Gesamtschadenssumme scheint nicht zu hoch gegriffen, wenn man sie mit ungefähr 100 000 K. ansetzt. 14 der Verhafteten wurden bereits dem Landesgericht eingeliefert. Vier sind auf freiem Fuß belassen, jedoch der Staatsanwaltschaft angezeigt worden.

Ungarn.

— **Die Betriebseinnahmen der Kaschau-Oderberger Eisenbahn** gestalteten sich im Oktober d. J. nach den vorläufigen Ausweisen gegen die entsprechenden abgerechneten Ergebnisse des Vorjahres wie folgt:

	1916	gegen 1915
Ungarische Linien	1 904 948 K.	— 361 007 K.
Gesamtnetz	2 950 690 „	— 458 061 „

Wir sehen also gegen das Vorjahr einen Ausfall in der Höhe von nahezu 16 bzw. 13,5 %, indem der Ausfall der österreichischen Linien mit 8,49 % auf den Durchschnitt einwirkt.

Die 12 im Betriebe der Kaschau-Oderberger Eisenbahn stehenden Lokalbahnen erzielten insgesamt eine Gesamteinnahme von 162 097 K., gegen das Vorjahr um 6156 K. oder 4 % mehr.

Mr.

— **Die Szegeder Weilerbahn.** Die Generalversammlung der Stadt Szeged hat beschlossen, um die Bewilligung zur Vornahme der Vorarbeiten für den Bau der Weilerbahn bei der Regierung nachzusuchen. Die 60 km lange Vizinalbahn beabsichtigt die Stadt mit einem Kostenaufwande von 3,6 Millionen Kronen in eigener Regie zu bauen.

— **Errichtung der volkswirtschaftlichen Abteilung der ungarischen Waffenbrüderlichen Vereinigung.** Diese Abteilung hielt am 4. November unter dem Vorsitze des Geheimen Rates Alexander Wekerle ihre begründende Sitzung. Es waren u. a. anwesend Geheimer Rat Josef Szterényi, Magnatenhausmitglied Adolf v. Ullmann, Edmund v. Miklós, Alexander Söpkéz, Direktor Dr. Friedrich Fellner. Die Sitzung eröffnete Geheimer Rat Alexander Wekerle mit einer wirkungsvollen Rede. Er führte aus, daß das waffenbrüderliche Verhältnis zwischen den verbündeten Staaten nicht so sehr aus wirtschaftlichen Interessen, als vielmehr aus Gründen der Selbstverteidigung geschaffen wurde. Neben der Kriegsbereitschaft wurde es jedoch im Verlaufe des Krieges immer wichtiger, die wirtschaftliche Kraft zur Geltung zu bringen. Die gegenseitige Pflege dieser wirtschaftlichen Kraft gehört zu den wichtigsten Bestrebungen der Waffenbrüderlichen Vereinigung. Diese Bestrebungen sind nicht auf Utopien gerichtet, deren man nicht bedarf, weil die besonderen nationalen Interessen immer stärker sein werden, als die Kraft des moralischen Aufeinanderangewiesenseins. Im Hintergrunde des politischen und Kriegsbündnisses ist unser Ziel die Fruchtbarmachung der gegenseitigen wirtschaftlichen Interessen. Dieses Bestreben war niemals unfruchtbar und kann es auch jetzt nicht sein. Die Lage der Mittelmächte und ihrer Verbündeten ist eine ganz andere, als jene unserer Feinde. Dort sehen wir auf wirtschaftlichem Gebiete nur ausgesprochene Gegensätze; das einzige verknüpfende Band, das die Staaten der Entente zusammengebracht hat und zusammenhält, ist die Gemeinsamkeit der sich gegen uns richtenden Bestrebungen. Demgegenüber sind wir auf immer zahlreicheren Gebieten aufeinander angewiesen und unsere Interessengemeinschaft wird immer größer. Deswegen mißt Redner den Bestrebungen der Ententestaaten nach einer wirtschaftlichen Annäherung zueinander keine größere Bedeutung bei, denn diese Bestrebungen werden den Krieg nicht überleben, während unsere Annäherungsbestrebungen auf unsere wirtschaftliche Interessengemeinschaft begründet sind. Es ist nicht Aufgabe der Waffenbrüderlichen Vereinigung, diese Annäherung in eine Form zu gießen. Wir haben nur den Boden für die Annäherung vorzubereiten, das Gefühl des Aufeinanderangewiesenseins rege zu erhalten. Die Vereinigung gründet

ihre volkswirtschaftliche Abteilung in der Hoffnung, daß dieser Zweck unter der Mitwirkung aller Teilnehmer auch gelingen wird. Nach dieser mit Beifall aufgenommenen Eröffnungsrede lenkte Geheimer Rat Josef Szterényi die Aufmerksamkeit der Abteilung auf die Notwendigkeit der unmittelbaren Berührung mit den Deutschen. Er ersucht die fünf Fachgruppen, ihr Arbeitsprogramm baldtunlichst auszuarbeiten. Es wurden dann auf Antrag des Vorsitzenden Wekerle Adolf v. Ullmann zum Präsidenten der Fachgruppe für Kredit und Finanzwesen, Edmund v. Miklós zum Präsidenten der landwirtschaftlichen, Josef Szterényi zum Präsidenten der industriellen, Baron Adolf Kohner zum Präsidenten der kommerziellen und Kornel v. Tolnay zum Präsidenten der Fachgruppe für Verkehrswesen gewählt.

Übrige europäische Länder.

— **Gedenktag des 50jährigen Bestehens der Drammen-Randsfjordbahn (Norwegen).** Der erste Teil der Drammen-Randsfjordbahn von Drammen bis Vikesund wurde am 15. November 1866 eröffnet und es gilt dieser Tag als der Geburtstag der ganzen Bahn. Am 15. November d. Js. konnte die Bahn ihren 50jährigen Geburtstag feiern, allerdings mit Rücksicht auf die Zeitverhältnisse wohl etwas stiller als den 25jährigen im Jahr 1891, zu dessen Feier eine besondere Erinnerungsmünze geprägt wurde. Die Bahn gehört, abgesehen von der Hovedbahn, der Kongsvingerbahn und zwei Teilstrecken der Rörosbahn zu den ältesten des Landes. Im Jahr 1868 wurde sie bis Randsfjord weitergeführt und 1871/72 wurden die Seitenlinien Hougsund-Kongsberg und Vikesund-Kröderen eröffnet. Die ganze Bahn hat einschl. Seitenlinien 144,8 km Länge. Im Jahr 1909 wurde die ganze Bahn von 1.067 m Spur auf Vollspur umgebaut. Das ganze Fahrmaterial wurde dadurch natürlich unverwendbar. Es wurde an andere Schmalspurbahnen verkauft und auf der Kristiansand-Byglandsfjordbahn sind noch 2 Lokomotivveteranen in Verwendung, die das Jubiläum mitfeiern. Die Drammen-Randsfjordbahn gehört auf Grund ihres starken Güterverkehrs zu den einträglichsten des Landes. Nur die Hovedbahn und die Ofotenbahn weisen noch stärkeren Güterverkehr auf. Hauptsächlich Holz und Holzmasse werden auf der Bahn befördert, an Holzmasse jährlich mehr als auf allen übrigen Bahnen des Landes zusammen. Die Bahn besitzt 22 Lokomotiven. 1914/15 beförderte sie 768 636 Reisende und 591 239 t Frachtgut. S.

— **Neue Bestimmungen für Staatsbahnarbeiter in Schweden** sollen vom 1. Januar 1917 ab in Kraft treten. Die wöchentliche Arbeitszeit wird mit Ausnahme der dunkleren Jahreszeit auf 57 Stunden festgesetzt. In der dunkleren Jahreszeit darf die Arbeitszeit für 3 Monate auf 52 und für die anderen 3 Monate auf 46 Wochenstunden verkürzt werden. An bestimmten Feiertagsvorabenden soll die Arbeit schon mittags 12 Uhr geschlossen werden. Nachtarbeit wird mit 100 %, andere Überarbeit mit 50 % Zuschlag zum Tag- oder Stundenlohn bewertet. Der Arbeitslohn ist nicht gleichmäßig festgesetzt, sondern wird für jeden Distriktsteil und Arbeitsplatz vom betreffenden Bahndirektor nach Benehmen mit gewählten Arbeitervertretern bestimmt. Nach dreijähriger Anstellung werden 4 Tage Jahresurlaub ohne Lohnabzug und nach weiteren 3 Jahren 6 Tage gewährt. Den Arbeitern wird Krankengeld und freie ärztliche Behandlung nach bestimmten Grundsätzen gesichert. S.

— **Der Betrieb der Saßnitz-Trälleborger Linie.** In Malmö haben zwischen Vertretern der preußischen Staatsbahnverwaltung und dem Generaldirektor der schwedischen Staatsbahnen Beratungen über Verkehrsfragen der Linie Saßnitz-Trälleborg stattgefunden. Da die dabei beschlossenen Vorschläge erst den beiderseitigen Regierungen zugehen, ist näheres über die Beratungen nicht bekannt. Indessen teilt „Stockholms Dagblad" mit, daß einer der auf der Tagesordnung stehenden Punkte die Kursregelung betraf, die infolge des Schwankens des Wertes der deutschen Mark von großer Bedeutung ist. Auch im übrigen standen hauptsächlich wirtschaftliche Fragen zur Erörterung. So kamen Deutschland und Schweden überein, zwischen Saßnitz und Trälleborg die gleiche Anzahl Fahrten auszuführen. Das Land, das aus dem einen oder anderen Anlaß weniger Fahrten besorgt, soll Ersatz leisten. Ein dritter Beratungsgegenstand von Bedeutung war ein Frachtzuschlag für den Fährenverkehr zwischen Saßnitz und Trälleborg. Anlaß zu dieser Maßregel geben in erster Linie die erhöhten Betriebskosten, vor allem die steigenden Kohlenpreise. M.

— **Agalicht auf schwedischen Staatsbahnlokomotiven.** Nach längerem Ausproben hat die Eisenbahndirektion kürzlich Agalicht für 20 Stück ihrer neuesten Schnellzugslokomotiven bestellt. Die neue Beleuchtung wird fogendermaßen angeordnet: vorn an die Maschine kommen an Stelle der bisherigen Petroleumlampen zwei kleinere Strahlwerfer, die die Strecke auf 250 bis 300 m beleuchten und vollkommen sturmsicher sind. Durch einen sog. Sparkran, der beim Führer sich befindet, kann das Lokomotivpersonal die Lichtstärke, die regelmäßig ungefähr 10 000 Hefnerkerzen für die Lampe ausmacht, beliebig bis auf 500 Kerzen vermindern. Dadurch tritt zugleich eine bedeutende Gasersparnis ein. Bevor die Maschine an den Zug fährt, bei längeren Aufenthalten in Stationen, bei Rangierbewegungen in Bahnhöfen usw. kann die Lichtstärke vermindert werden. Es läßt sich dabei auch die Blendung des Stationspersonals durch zu starke Lokomotivvorderlichter vermeiden. Zugleich wird auch die Beleuchtung beim Führer selbst verbessert. Es geschieht das mittels drei kleiner Lampen, von denen jede nur 3 l Gas in der Stunde verbraucht. Durch Anwendung mattgeschliffenen Glases bei diesen Lampen wird jede Spiegelung in den Fensterscheiben, wodurch sonst der Vorteil der besseren Beleuchtung wieder vernichtet werden könnte, vermieden. S.

— **Verhütung von Eisenbahnunfällen.** Auf der Stockholm-Nynäsbahn, einer Privatbahn, wird demnächst eine Erfindung vorgeführt werden, die nicht mehr oder weniger als eine Verhütung von Zugzusammenstößen oder überhaupt von Eisenbahnunfällen verschiedenster Art bezweckt. Die Erfindung stammt von einem in London ansässigen Australier namens Angus, und daß dieser gerade Schweden mit seiner Erfindung beglücken will, ist dem Weltkrieg zuzuschreiben, der den Erfinder von Rußland nach Stockholm führte. Die schwedische Staatsbahn konnte auf seinen Vorschlag, die Erfindung auf einer Staatsbahnstrecke zu prüfen, unter Hinweis auf die gegenwärtigen schwierigen Verhältnisse nicht eingehen, doch hat sie einen ihrer Ingenieure abgeordnet, der den Versuchen auf der Nynäsbahn beiwohnen soll. Das von Angus erfundene Sicherheitssystem besteht in einer Art elektrischen Blockierens. Das Eisenbahngleis wird, indem die Schienenfugen miteinander verbunden werden, in eine elektrische Leitung verwandelt. Danach teilt man die Linie in eine Anzahl von einander isolierter Abschnitte, deren Länge je nach den örtlichen Verhältnissen eingerichtet werden kann. An beiden Enden der Abschnitte wird die Leitung durch eine Leitungsverbindung geschlossen, die quer über das Gleis zwischen den beiden äußersten Schienen geht. Jede Lokomotive wird mit etlichen Vorrichtungen ausgerüstet, die bewirken, daß eine Signalpfeife selbsttätig in Wirksamkeit gesetzt wird, wenn eine andere Lokomotive oder ein Wagen auf denselben Abschnitt kommt, wo sich gerade schon eine Lokomotive befindet. Nach ganz kurzer Frist folgt dem selbsttätigen Pfeifensignal ein ebensolches Bremsen. Diese selbsttätigen Wirkungen werden durch den Kurzschluß herbeigeführt, der von der versehentlich auf den Abschnitt geratenen Lokomotive oder von Wagen hervorgerufen wird. Sollte ein Signalwärter einem Zug das Signal geben, daß die Strecke frei sei, trotzdem dies nicht der Fall ist, würde also für einen mit der Erfindung ausgerüsteten Zug kein Unglück entstehen. Ebenso verhält es sich, wenn der Lokomotivführer irrtümlich ein Haltesignal übersieht. Demnach würden auch Nebel, Schneetreiben oder sonstige Verhältnisse, die das Wahrnehmen der Signale erschweren, keine Verkehrsgefahr herbeiführen. Wie es sich mit der nach der Beschreibung vorzüglichen Erfindung in Wirklichkeit verhält, dürften vielleicht die bevorstehenden Versuche zeigen. M.

(Der Gedanke des Australiers ist nicht neu, das Mittel nicht unfehlbar: man muß abwarten, was bei den Versuchen herauskommt!" Die Schriftl.)

— **Sonderzüge für Massentransporte für schwedisch Norrland. Transportbureau für Norrland.** Seit einiger Zeit werden Sonderzüge von der Staatsbahndirektion abgelassen, um den Schwierigkeiten der Ausführung der Wagenanforderungen zu begegnen und Beförderungsgelegenheiten zu schaffen. Schon im Frühjahr war von besonderen Brennholzzügen von Närike und Södermanland nach Stockholm die Rede, und seither wurden derartige Züge weiter angewendet. So gingen lange Zeit besondere Kohlenzüge von Värtan ins Land hinein. Von Trälleborg gingen bei einigen Gelegenheiten besondere Mehlzüge nach Mittelschweden und Norrland. Sogar besondere Zündhölzerzüge wurden angeordnet. Ein solcher mit 30 Wagen vollbelastet mit Zündholzschachteln ging vor einiger Zeit von Südschweden nach Norrland, und dorthin plant die Eisenbahndirektion jetzt auch besondere Lebensmittelzüge. Beim „Transportbureau" für das obere Norrland liegen jetzt Anforderungen für mehrere Tausend Wagen vor. Auch wenn keine neuen Anforderungen hinzukämen, würde es bei dem geringen Leistungsvermögen der nördlichen Stammbahn Wochen brauchen, bis diese Transporte bewerkstelligt sind. Die meisten Ansuchen betreffen aber Gütersendungen nach Haparanda. Für diesen Verkehr ist, wie bekannt, ein besonderes Transportbureau eingerichtet, schon bevor das „Transportbureau" für alle Stationen nördlich von Långsele zustande kam (vergl. diese Ztg. Nr. 88, S. 1001). Übrigens sind die Verhältnisse in diesem Jahre besonders günstig beeinflußt durch die Witterungsverhältnisse, die die Fortdauer

der Seefahrt von und nach Umeå und Skellefteå bis Mitte Dezember erhoffen lassen. Sehr bedeutende Frachtmengen, die sich sonst der Bahn bedienen würden, können noch den Seeweg benutzen. In welchem Maße diesen Winter Holzkohlentransporte die Bahnen Norrlands belasten, geht daraus hervor, daß die Betriebsabteilung der Linie Jörn—Långsele heuer allein 8100 Wagen zu befördern hat gegen 2000 im vorigen Winter. S.

— **Zur Elektrisierung der schweizerischen Bundesbahnen.** Nach der Basler „National-Ztg." werden die Kosten für die Elektrisierung des ganzen Netzes der schweizerischen Bundesbahnen auf nicht weniger als 900 Millionen Franken veranschlagt. Die Elektrisierung der ehemaligen Gotthardbahn wird mit etwa 90 Millionen Franken eingestellt. Die Kohlenersparnis wird insgesamt jährlich 4 520 000 Fr. betragen, was für die Verzinsung und Tilgung der Aufwendungen für die Gotthardbahn-Elektrisierung einen durchaus zureichenden Betrag darstellt.

— **Verkehrsstörungen an der ligurischen Küste.** Aus Genua wird gemeldet, daß an der ligurischen Küste ein Unwetter von außerordentlicher Heftigkeit gewütet und sehr schweren Schaden angerichtet hat. Unter anderem wurde die Eisenbahn Genua-Spezia an drei Punkten unterbrochen. An einer Stelle gingen die Wellen über einen Güterzug hinweg. Der Heizer wurde durch die Wucht der Wellen schwer verwundet und starb, ein anderer wurde schwer verletzt. Ungeheurer Sachschaden wurde angerichtet. In Genua erreichten die Wellen einige Läden, die überschwemmt wurden. Aus Rom wird gemeldet, daß infolge heftiger Regengüsse der Tiber ufervoll ist.

— **Verkehrsminister Trepow Ministerpräsident.** Die St. Petersburger Telegraphenagentur meldet unterm 24. d. M.: Der Staatssekretär und Verkehrsminister Trepow ist zum Ministerpräsidenten ernannt worden. Der bisherige Ministerpräsident und Minister des Äußern Stuermer ist zum Oberstkämmerer des Kaiserlichen Hofes unter Beibehaltung der Funktionen als Mitglied des Reichsrates ernannt.

— **Ausbau der Bahn Goroblagodatskaja-Nadeshdinski sawod.** Die Bahn ist gegenwärtig 170 Werst (= 181 km) lang und hat im Wesentlichen die Aufgabe, die in jenem Teile des Ural belegenen Fabriken mit den Erzlagern einerseits und andererseits mit dem europäischen Eisenbahnnetz zu verbinden. Der Ausbau, der jetzt in Vorschlag gebracht und von der Staatsregierung gefördert werden soll, verfolgt einen doppelten Zweck, erstens eine Verbindung (75 Werst = 80 km) zu den reichen Erzlagern bei Tsamm und sodann eine Verbindung zwischen der Stammbahn und dem schiffbaren Fluß Loswa herzustellen (etwa 95 Werst = 101 km). Namentlich dieser letztere Bau nimmt ein größeres, allgemeineres Interesse für sich in Anspruch, denn mit Hilfe dieses kurzen Stückes Eisenbahnbau würde eine gute Verbindung mit dem Flußgebiete des Ob hergestellt werden können. Wäre dieser Gewinn schon als ein großer zu bezeichnen, denn er hätte eine Entlastung der Omsker Bahn zur Folge, die schon gegenwärtig übermäßig belastet ist, so wäre ferner durch Erbauung einer weiteren kurzen Bahn von der Bahn Atschinsk-Minussinsk zum Dorfe Melezkoje eine Verbindung mit dem Jenissei zu gewinnen. Geschieht das, dann wäre es sogar möglich, eine Entlastung der Bahnen von Omsk und Tomsk zu ermöglichen, was natürlich für die Abwicklung des großen Verkehrs, der sich auf diesen Strecken aus dem gewaltig ausgedehnten Hinterland ansammelt, von sehr großem Vorteil ist, der um so augenfälliger wird, wenn man nicht vergißt, daß mit Hilfe der Bahnverbindung Goroblagodatskaja-Perm die Kama und durch sie die Wolga erreicht wird. m.

Fremde Erdteile.

— **Rußland, die chinesische Ostbahn und die Amurbahn.** Noch am 11. Oktober d. J. wird im „Regierungs-Anzeiger" über den geringen Warenabfluß von Wladiwostok geklagt. Es ist das offenbar ein Ausfluß jener Verhältnisse, die dazu führten, daß in Wladiwostok außerordentlich große Gütermassen aufgesammelt sind, ohne daß es den Bahnen, namentlich der Ussuribahn, möglich ist, größere Abbeförderungen durchzusetzen. Jetzt lesen wir im „Regierungs-Anzeiger", daß die Verhandlungen in Petersburg im „anordnenden Komitee über die Eisenbahntransporte" dazu geführt haben, festzustellen, daß „die chinesische Ostbahn ungeachtet, daß ihr von den angrenzenden Bahnen Güterwagen in großer Menge zur Verfügung gestellt werden, dennoch außerordentlich geringe Mengen Güter aus Wladiwostok abführt. Das anordnende Komitee beschloß, darum nachzusuchen, daß die Führung des Betriebs auf der chinesischen Ostbahn dem Ministerium der Verkehrsanstalten unterstellt werde." Die Vorgänge sind in mancherlei Beziehung auffallend. Wenn auch die chinesische Ostbahn ein russisches Unternehmen ist, so hat man doch die Form gewahrt und der Bahn volle Selbständigkeit gelassen, ist sogar so weit gegangen, daß man ihr auch die Verwaltung der Ussuribahn (seit August 1906) überlassen hat. Nun weigert sich die chinesische Ostbahn plötzlich, willfährig zu sein, und das in einem Augenblick, wo Rußland dringend ihrer Dienste bedarf, andererseits aber auch seinen maßgebenden Einfluß sehr beschnitten hat, denn der ganze südliche Teil des Unternehmens mußte unter dem Drucke des Weltkrieges: Japan abgetreten werden, so daß nur noch die Bahn Mandschurija (Anschlußstation zur Transbaikalbahn) bis Pogranitschnaja (Anschlußstation zur Ussuribahn) Rußland verblieben ist. Man sollte aber annehmen, daß das genügen müßte, um Wladiwostok anstandslos zu bedienen. Und dennoch nicht! Sollte Japan den Zeitpunkt für gekommen halten, um die Zuführung von Munition und anderer in Rußland dringend erwarteter Güter zu bremsen? Es ist das schwer mit Sicherheit zu übersehen, aber die in Vorschlag gebrachte Maßnahme, dem Ministerium der Verkehrsanstalten in Petersburg die Leitung des Verkehrs direkt zu unterstellen, läßt doch vermuten, daß, wenn ein so schwer wiegender, nicht ganz unbedenklicher Gegendruck notwendig ist, um die gefährdete Stellung Rußlands zu retten, die Lage auf den Bahnen im Fernen Osten nicht ganz unbedrohlich sein muß. Dazu kommt des weiteren, daß der Beschluß zu einer Zeit gefaßt wurde, als die Amurbrücke bei Chabarowsk kurz vor der Betriebseröffnung stand. Inzwischen ist die Brücke, wie russische Zeitungen melden, eröffnet worden und damit endlich die Möglichkeit gegeben, nur auf russischen Bahnen zwischen Petersburg und Wladiwostok verkehren zu können. Der geplante Schritt gegen die chinesische Ostbahn läßt außerdem offenbar deutlich erkennen, daß die Leistungsfähigkeit der Ussuri- und der Amurbahn, 2778 Werst (= 2964 km), die eingleisig sind, zu gering ist, um den großen Bedarf Rußlands, der zurzeit über Wladiwostok gedeckt werden soll, zu befriedigen. Trifft das zu, so wäre es für Rußland immerhin schmerzlich, denn die Amurbahn ist ja doch gerade aus Anlaß militärischer Erwägungen erbaut worden. Aber man darf die Geschehnisse der nächsten Zeit zunächst abwarten, denn es muß sich ja sehr bald zeigen, in welchem Grade Rußland die Dienste der chinesischen Ostbahn entbehren und sich allein auf die Amurbahn stützen kann. m.

Allgemeines.

— **Herstellung von Stahl aus minderwertigen Eisenerzen.** Über ein eigenartiges Verfahren zur Gewinnung von Stahl aus eisenarmen Erzen berichtet das „Handelsmuseum": „Das Verfahren läuft darauf hinaus, durch einen eloktrochemischen Vorgang unlegiertes Eisen aus armen Eisenerzen herzustellen. Es wird zunächst ein Gas aus Kohlenoxyd und Wasserstoff in einem elektrischen Ofen hergestellt, das so niedrige Temperatur erhält, daß weder das Eisen noch die Gesteinsart während des Vorganges schmilzt, sondern zusammen eine trockene Masse bildet. Wenn diese aus dem elektrischen Ofen genommen und zerquetscht wird, kann man durch eine magnetische Behandlung ein Erzeugnis hervorbringen, das 98 bis 99 v. H. reines Eisen enthält. Dieses pulverisierte Eisen wird sodann in elektrischen Stahlöfen geschmolzen, Kohle und andere Legierungsstoffe zugesetzt und auf diese Weise Stahl erzielt."

Als Erfinder dieses Verfahrens werden der bekannte schwedische Erzforscher Dr. Gustav Gröndal und zwei norwegische Ingenieure bezeichnet und mitgeteilt, daß zwecks Verwertung der Erfindung in Christiania unter dem Namen „Norskt staal" eine Gesellschaft mit einem Aktienkapital von 900 000 K. gegründet worden sei. Dank diesem Verfahren würden Erze, deren Bearbeitung sich bisher nicht mehr lohnte, vorteilhaft dort zu verarbeiten sein, wo billige elektrische Kraft und billige Zufuhr von Rohöl verfügbar ist. Praktisch solle die Erfindung zunächst in Norwegen erprobt werden, wo die Wasserkraft billig und der Vorrat an armen Erzen sehr erheblich ist.

— **Widerstandsfähigkeit der Asbestonschwellen.** Einen praktischen Beweis für die hochgradige Zähigkeit des Eisenbetons, die in der Nachgiebigkeit der Eiseneinlage im Zusammenhang mit der Haftfähigkeit des Betons am Eisen begründet ist, erbringt ein in der „Deutschen Straßen- und Kleinbahn-Zeitung" (Heft 46) geschilderter Betriebsunfall. In einem Gleise der Firma Siemens & Halske am Nonnendamm bei Spandau, wo seit etwa 2 Jahren probeweise 50 Asbestonschwellen unter Schienen des Profils 15 verlegt sind und das von schweren Güterzügen mit 10 000 kg Raddruck befahren wird, war etwa 60 m vor den Asbestonschwellen ein Güterwagen entgleist und in diesem Zustand zunächst über die Holzschwellen und dann über alle Asbestonschwellen hinweggeschleift worden. Von den 116 Holzschwellen waren 26 derart beschädigt, daß sie ausgewechselt

werden mußten; die übrigen Holzschwellen hatten mehr oder weniger starke Kanteneindrücke und Oberflächenbeschädigung erlitten. Die Asbestonschwellen hatten zwar ebenfalls Kanteneindrücke durch die aufschlagenden Radflanschen davongetragen, indessen reichten diese Beschädigungen bei den meisten Schwellen kaum bis an die Eiseneinlagen heran, die 1½ cm unter der Oberfläche der Schwellen angeordnet sind. Man erkenne hieraus, fügt unsere Quelle hinzu, welchen Einfluß die Verbindung von Eisen mit Beton im Gefolge habe, und daß Eisenbeton einen hohen Grad von Zähigkeit besitze, der dieses Material zur Verwendung für Eisenbahnschwellen durchaus geeignet erscheinen lasse. Im vorliegenden Falle genügte eine Ausbesserung der Asbestonschwellen mit Zementmörtel„ die in wenigen Stunden bewirkt werden konnte, und die weitere Beobachtung habe gezeigt. daß die durch das Befahren des Gleises erzeugten Erschütterungen keinen schädlichen Einfluß auf die Ausbesserungen an den Schwellen auszuüben vermocht haben. Eine Spurveränderung habe nirgends festgestellt werden können. Die Asbestonschwellen hätten also im vorliegenden Falle den Beweis erbracht, daß sie in bezug auf Zähigkeit die Holzschwellen übertreffen. In noch größerem Maße würden sie eiserne Schwellen übertroffen haben, die, wie stattgehabte Entgleisungen gezeigt haben, wenn nicht sämtlich gebrochen, so doch mindestens geknickt worden wären, so daß sie als unbrauchbar aus dem Gleise hätten entfernt werden müssen. Jedenfalls würden betriebsgefährliche Spurverengungen eingetreten sein.

— **Berichtigungen.** 1. Die Sibirische Eisenbahn. In der Nr. 56 vom 19. Juli d. J. d. Ztg. auf Seite 677 habe ich Mitteilung davon gemacht, daß die bisher unter dem vorbezeichneten Namen zusammengefaßten Strecken von Tscheljäbinsk bis Innokentjewskaja aus Rücksichten auf eine bessere Verwaltungsmöglichkeit in zwei Bezirke: Omsk und Tomsk geteilt worden sind. Dem zweiten Bezirk: Tomsk sind dabei irrtümlich falsche Strecken zugeteilt worden. Es muß dort heißen: Tomsk. zu ihm gehören die Bahnstrecken: Nowonikolajewsk-Innokentjewskaja, Taiga-Tomsk zusammen 1821 Werst (= 1943 km). — Die in der Nr. 56 bezeichneten Strecken gehören dem anschließenden Bezirke der Transbaikalbahn 1694 Werst (= 1807 km) an.

Dr. Mertens.

2. Die Eisenbahnen der Erde im Jahre 1914. Wie in dem kürzlich erschienenen Heft 6 des Archivs für Eisenbahnwesen mitgeteilt wird, findet sich in der unter obigem Stichwort im diesjährigen Mai-Juniheft dieser Zeitschrift veröffentlichten Übersicht, der auch die Mitteilungen in Nr. 56, S. 670/1 unserer Zeitung entnommen sind, ein bedauerliches Versehen. Bei der Zusammenstellung der Zahlen für das europäische Eisenbahnnetz sind die Zahlen für die Eisenbahnen Deutschlands ausgelassen worden. Setzt man diese hinzu. so ergibt sich für das Eisenbahnnetz der Erde im Jahre 1914 ein Zuwachs von 14 495 statt 13 906 km (von 1 099 634 km Ende 1913 auf 1 114 129 km). Von diesem Gesamtzuwachs des Jahres 1914 entfallen auf Europa 2179 statt 1590 km (S. 671 d. Ztg., linke Spalte, Zeile 6, 7, 16).

Amtliche Mitteilungen der Geschäftsführenden Verwaltung.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Eisenbahndirektionsbezirk Danzig. Am 1. Dezember d. J. wird der an der Strecke Graudenz-Marienburg jetzt in km 105,380 gelegene Personenhaltepunkt Rachelshof als Bahnhof 4. Klasse auch für den Eil- und Frachtstückgut-Wagenladungs- und Tierverkehr eröffnet werden. Auf dem neuen Bahnhofe ist eine Viehladerampe vorhanden. Die Annahme und Auslieferung von Gegenständen, zu deren Ver- oder Entladung eine feste Rampe erforderlich ist, sowie von Sprengstoffen ist ausgeschlossen.

K. k. Österreichische Staatsbahnen. Die bisher nur für den Personen-, Gepäck- und Frachtgutverkehr, ferner für den Eilgutverkehr in Wagenladungen eingerichtet gewesene Station St. Veit a. d. Glan Güterbahnhof wird am 1. Dezember d. J. auch für den Eilstückgutverkehr und somit für den Gesamtverkehr eröffnet werden.

Königlich-Ungarische Staatseisenbahnen. Die an der Lokalbahnstrecke Vinkovce-Brcka zwischen den Stationen Vinkovci und Otok gelegene Station mit beschränktem Verkehr: Privlaka ist am 1. November d. J. für den Gesamtverkehr eröffnet worden.

Schließung von Stationen.

Eisenbahndirektionsbezirk Berlin. Die dem Wagenladungsverkehr dienende Güterstation Friedenau wird am 25. Januar 1917, abends 8 Uhr, zeitweilig, vorläufig auf die Dauer des Krieges, für den öffentlichen Verkehr geschlossen werden. Die zu diesem Zeitpunkt in Friedenau noch nicht entladenen Wagen werden nach Bahnhof Steglitz frachtfrei überführt werden.

Eisenbahndirektionsbezirk Danzig. Der an der Strecke Graudenz-Marienburg gelegene, für den Güterverkehr eingerichtete Bahnhof 4. Klasse Tiefenau wird am 1. Dezember d. J. für den öffentlichen Verkehr geschlossen werden.

Eisenbahndirektionsbezirk Magdeburg. Vom 1. Februar 1917 ab bis auf weiteres wird der an der Bahnstrecke Ilsenburg-Bad Harzburg zwischen den Stationen Ilsenburg und Eckertal gelegene Haltepunkt Stapelburg für den Personen-, Gepäck- und Expreßgutverkehr geschlossen werden. Dieser Verkehr wird nach dem nahegelegenen Bahnhof Eckertal verwiesen; ferner wird vom gleichen Tage ab bis auf weiteres der an der Bahnstrecke Langelsheim-Altenau (Harz) zwischen den Stationen Clausthal-Zellerfeld und Altenau (Harz) gelegene Bahnhof 3. Kl. Clausthal Ost für den Personen-, Gepäck-, Expreßgut-, Güter-, Tier- und Pravattelegrammverkehr geschlossen werden. Dieser Verkehr wird nach dem benachbarten Bahnhof Clausthal-Zellerfeld verwiesen.

K. k. Österreichische Staatsbahnen. Am 1. Dezember d. J. wird die bisher für den Personen-, Gepäck- und Eilstückgutverkehr eingerichtet gewesene Station St. Veit a. d. Glan Personenbahnhof für den Eilgutverkehr geschlossen werden.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. I 92 vom 8. November d. J. an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Niederschrift über die erste Sitzung des gemischten Ausschusses zu dem Antrage über den einheitlichen Ersatz von Fremdwörtern durch deutsche Ausdrücke (abgesandt am 11. November d. J.)

Nr. III 191 vom 21. November d. J. 1. an sämtliche Vereinsverwaltungen. 2. das Königliche Eisenbahn-Zentralamt, die K. k. Österreichische Staatsbahndirektionen und die vereinsfremden Verwaltungen, die das Vereinswagenüberkommen bezogen haben, betreffend Änderungen des Vereinswagenübereinkommens (abgesandt am 25. November d. J.).

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Eröffnung von Stationen.

Am 1. Dezember 1916 wird der rechts der Bahnstrecke Halle-Weißenfels zwischen den Stationen Merseburg und Corbetha neuerrichtete Haltpunkt Leuna für den Personen- und Gepäckverkehr eröffnet werden.

Die Entfernungen betragen:
zwischen Merseburg und Leuna 4,08 km,
zwischen Corbetha und Leuna 6,18 km.

Zur Bedienung des neuen Haltepunktes werden zunächst folgende Züge anhalten:

a) in der Richtung von Merseburg nach Corbetha die Züge Nr. 802, 186, 812 und 806. (1519)
b) in der Richtung von Corbetha nach Merseburg die Züge Nr. 805, 811, 841 und 809.

Halle (Saale), den 27. November 1916.
Königliche Eisenbahndirektion.

2. Schließung und Eröffnung von Stationen.

Am 1. Dezember d. J. wird der an der Strecke Graudenz-Marienburg jetzt in km 105 380 gelegene Personenhaltepunkt Rachelshof als Bahnhof 4. Klasse auch für den Eil- und Frachtstückgut-Wagenladungs- und Tierver-

ehr eröffnet. Auf dem neuen Bahnhofe
t eine Viehladerampe vorhanden. Die
nnahme und Auslieferung von Gegen-
tänden, zu deren Ver- oder Entladung
ine feste Rampe erforderlich ist, sowie
on Sprengstoffen ist ausgeschlossen.
Mit dem gleichen Tage wird der neue
ahnhof in den Staats- und Privatbahn-
üter- und Tiertarif einbezogen.
Der an der gleichen Strecke gelegene,
ir den Güterverkehr eingerichtete
ahnhof 4. Klasse T i e f e n a u wird mit
em 1. Dezember d. J. für den öffent-
chen Verkehr geschlossen. Soweit
urch die Aufhebung dieses Bahnhofs
arifer höhungen eintreten gelten diese
rst vom 1. Februar 1917 ab.
Nähere Auskunft über die Höhe der
rachtsätze erteilen die Abfertigungs-
ellen. (1508)
Danzig, den 25. November 1916.
Königliche Eisenbahndirektion,
ugleich namens der beteiligten Ver-
waltungen.

Vom 1. Februar 1917 bis auf weiteres
ird der an der Bahnstrecke Ilsenburg-
ad Harzburg zwischen den Stationen
ckertal und Bad Harzburg gelegene
altepunkt Westerode b. Bad Harzburg
ir den Personen-, Gepäck- und Expreß-
utverkehr geschlossen werden. Dieser
erkehr wird nach dem benachbarten
ahnhof Bad Harzburg verwiesen.
Magdeburg, 24. November 1916. (1518)
Königliche Eisenbahndirektion.

Vom 1. Februar 1917 ab bis auf wei-
eres wird der an der Bahnstrecke
angelsheim - Altenau (Harz) zwischen
en Stationen Clausthal - Zellerfeld und
ltenau (Harz) gelegene Bahnhof
. Kl. Clausthal-Ost für den Personen-,
epäck-, Expreßgut-, Güter-, Tier- und
rivattelegrammverkehr geschlossen
erden. Dieser Verkehr wird nach dem
enachbarten Bahnhof Clausthal-Zellier-
eld verwiesen.
Magdeburg, 23. November 1916. (1498)
Königliche Eisenbahndirektion.

Vom 1. Februar 1917 ab bis auf wei-
eres wird der an der Bahnstrecke
lsenburg - Bad Harzburg zwischen den
tationen Ilsenburg und Eckertal gele-
ene Haltepunkt Stapelburg für den
ersonen-, Gepäck- und Expreßgutver-
ehr geschlossen werden.
Dieser Verkehr wird nach dem nahe
elegenen Bahnhof Eckertal verwiesen.
Magdeburg, 23. November 1916. (1513)
Königliche Eisenbahndirektion.

---

3. Güterverkehr.

**Ostdeutsch-Österreichischer Verkehr.
Teil II Heft 2 vom 1. April 1912.**

Am 15. Dezember 1916 tritt folgender
rachtsatz des Ausnahmetarifs 71 B I
ement unter den in diesem Ausnahme-
arif enthaltenen Bedingungen in Kraft:

Nach	Nieder-Schöneweide Johannisthal
	Lg
on	Für 100 kg in Pfg.
lariaschein A. T. E.	80

Breslau, den 25. November 1916. (1513)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Niederschlesisch-österreichischer Kohlenverkehr, Tarif, Teil II v. 15. Mai 1912.

Mit Gültigkeit vom 1. Februar 1917 werden die Frachtsätze nach den österr. Stationen Alt-Ehrenberg, Bad Ullersdorf, Brandeis a. d. Elbe Stadt, Dobris, Gruhlich Stadt, Hracholusk, Jungbunzlau Lokalbahn, Kolin Lokalbahn, Knin-Hraschtitz, Reitendorf, Reutenhau, Rowen und Wiesenberg um 10 bis 130 hl f. 1000 kg erhöht. Näheres enthält der Gemeinsame Tarif- und Verkehrsanzeiger der Preuß. Staatsbahnen.

Breslau, den 27. November 1916. (1516)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Staats- und Privatbahn-Güterverkehr. Teilheft C 1. — Tfv. 5 —.

Mit Gültigkeit vom 25. Januar 1917 wird im Verkehr mit der Weimar-Rastenberger Eisenbahn die auf den Übergangsstationen erforderliche Umladung für Wagenladungsgut im Teilheft C 1 auf Seite 55, Abschnitt V, Absatz 17 unter 4 b festgesetzte Gebühr von 3 auf 4 Pfennig für 100 kg erhöht. Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbureau, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 27. November 1916. (1515)
Königliche Eisenbahndirektion

Ostdeutsch-Südwestdeutscher Güterverkehr, Tarifheft 4.

Infolge Betriebseröffnung der Reststrecke Dürmentingen-Riedlingen der Nebenbahn Schussenried-Riedlingen am 27. November d. J. wird vom gleichen Zeitpunkte ab die an dieser Strecke gelegene Station Unlingen Ort in den Tarif aufgenommen und die Tarifbildung für die bereits einbezogene Station Buchau geändert. Ferner erhält die seitherige Tarifstation Unlingen die Bezeichnung Unlingen Bahnhof Bes.

Nähere Auskunft erteilen die Dienststellen.

Breslau, den 25. November 1916. (1514)
K. D.
namens der beteiligten Verwaltungen.

Deutsch-schwedisch-norwegischer Güterverkehr über Vamdrup und Saßnitz-Trälleborg.

Infolge Eröffnung der Strecke Nyköping-Norrköping mit Gültigkeit vom 1. Dezember 1916 an treten im Verkehr mit einer Reihe schwedischer Stationen (u. a. Stockholm) Entfernungskürzungen und geringe Frachtermäßigungen in Kraft.

Nähere Auskunft erteilen die Abfertigungsstellen.

Altona, den 27. November 1916. (1512)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

**a) Mitteldeutsch-bayerischer Gütertarif.
b) Mitteldeutsch-südwestdeutscher Gütertarif.**

I. Am 1. Dezember 1916 werden die Stationen Cummerow (Kr. Franzburg) (des Direktionsbez. Stettin) und Kirchmöser (des Direktionsbezirks Magdeburg) in die genannten Tarife aufgenommen, dagegen ist die für den öffentlichen Verkehr geschlossene Station Gränert (des Direktionsbezirks Magdeburg) zu streichen.

II. In dem unter b genannten Tarif sind zu demselben Zeitpunkt nachzutragen die Stationen Markgröningen, Möglingen b. Ludwigsburg und Unlingen-Ort der Württembergischen Staatsbahnen, zu ändern die Entfernungen der württembergischen Station Dürmentingen und der Name der württembergischen Station Unlingen in Unlingen Bahnhof.

III. Im Nachtrag II des Tarifheftes I zu b ist die infolge eines Druckfehlers mit 707 km unter Konstanz-Wittichenau angegebene Entfernung in 797 km zu berichtigen.

Weitere Auskunft bei den beteiligten Abfertigungsstellen.

Erfurt, den 24. November 1916. (1500)
Königliche Eisenbahndirektion.

Westdeutsch-Sächsischer Verkehr.

Am 1. Dezember 1916 werden die sächsischen Stationen Dresden-Hauptmarkthalle und Neuwelt in den Tarif aufgenommen und die Tarifentfernungen für die Station Schleswig Gbf. des Eisenbahndirektionsbezirks Altona geändert. Näheres darüber und über einige weitere Tarifergänzungen ist aus dem Tarif- und Verkehrsanzeiger der preuß. - hess. Staatseisenbahnen und aus unserm Verkehrsanzeiger zu ersehen, auch erteilen die Stationen Auskunft.

Dresden, am 24. November 1916. (1496)
Königl. Gen.-Dir. d. Sächs. Staatseisenb.
namens der beteiligten Verwaltungen.

Staats- und Privatbahngüterverkehr, besonderes Tarifheft für den Ausnahmetarif 6 (für Braunkohlen u. s. w.)

Ab 1. Dez. 1916 wird C u m m e r o w (Kr. Franzburg) des Direktionsbezirks Stettin als Empfangsstation in die Abteilung B (Frachtsätze für Sendungen von mindestens 20 t) aufgenommen.

Halle (Saale), 23. Nov. 1916. (1497)
Königliche Eisenbahndirektion.

Ausnahmetarife für Kalisalze usw.

Vom 1. Dezember 1916 an bis auf Widerruf, längstens für die Dauer des Krieges, werden die Ausnahmetarife der deutschen Binnen- und Wechselverkehre, die für Gemenge von Kalisalzen, Kalidüngesalzen und Kieserit mit Torfmull gelten, auf Gemenge der genannten Stoffe mit K i e s e l g u r ausgedehnt.

Berlin, den 26. November 1916. (1492)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Verkehr Gera-Meuselwitz-Wuitzer Eisenbahnen — Sächsische Staatseisenbahnen.

Am 1. Dezember 1916 werden einige Änderungen und Ergänzungen in den Warenverzeichnissen der Ausnahmetarife 2 (Rohstofftarif) und 23 (für frisches Obst) durchgeführt, sowie die Stationen Dresden-Hauptmarkthalle und Neuwelt in den Tarif aufgenommen. Näheres ist aus unserem Verkehrsanzeiger und aus dem Tarif- und Verkehrsanzeiger der preußisch-hessischen Staatseisenbahnen zu ersehen, auch erteilen die Dienststellen Auskunft.

Dresden, am 24. November 1916. (1495)
Königl. Gen.-Dir. d. Sächs. Staatseisenb.

Württembergischer Binnen - Gütertarif. Pfälzisch - Württembergischer Güterverkehr. Elsaß - Lothringisch - Luxemburgisch - Württembergischer Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 27. November 1916 werden die an der neuen Strecke Dürmentingen - Riedlingen gelegenen Stationen Hailtingen und Unlingen-Ort in die Tarife aufgenommen und einige weitere Änderungen durchgeführt.

Näheres bei den Dienststellen und in unserm Tarifanzeiger.

Stuttgart, 18. November 1916. (1490)
Generaldirekt. der K. Württ. Staatseisenb.

Bayerisch - Schweizerisch - Elsässisch - Südbadischer Gütertarif vom 1. April 1910.

Die Bestimmungen und Frachtsätze des Ausnahmetarifes Nr. 7, Ziffer 2 für Bier in Fässern als Stückgut werden mit Wirkung vom 28. Februar 1917 ohne Ersatz aufgehoben.

München, 22. November 1916. (1503)
Tarifamt der K. Bayer. St.-E.-B. r. d. Rh.

Donauumschlagsverkehr mit den unteren Donauländern über Pozsony. Gütertarif Teil II vom 1. September 1910.

Im Titelblatt und in den Tarifbestimmungen des obbezeichneten Tarifs ist mit sofortiger Gültigkeit statt „Pozsony-Ujváros" zu setzen: „Pozsony Dunapart".

Breslau, den 21. November 1916. (1493)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Badisch - Württembergischer Güterverkehr.

Die Reststrecke Dürmentingen - Riedlingen der schmalspurigen Nebenbahn Schussenried - Riedlingen wird am 27. November 1916 eröffnet. Auf diesen Zeitpunkt treten daher die in unserer Tarifanzeigerverfügung 1916/698 unter Ziffer 1 bekanntgegebenen neuen Entfernungen und Frachtsätze in Kraft. Die Station Unlingen erhält auf den gleichen Zeitpunkt die Bezeichnung Unlingen Bahnhof (Bes.)

Karlsruhe, 25. November 1916. (1507)
Gr. Generaldirektion der Staatseisenbahnen.

Tfr. 1253. Oberschlesisch - Österreichischer Kohlenverkehr. Eisenbahngütertarif Teil II, Heft 1, gültig vom 1. September 1913.

Mit Gültigkeit vom 1. Februar 1917 bis auf Widerruf bzw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens bis 1. Febr. 1918 werden die Frachtsätze für Paasdorf Landesbahn um 20 Heller für 1000 kg erhöht.

Kattowitz, 23. November 1916. (1506)
Kgl. Eisenbahndirektion Kattowitz,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Güterverkehr der Rhein- und Mainhafenstationen mit Bayern, rechtsrheinisches Netz (Frankfurt usw. — Bayerischer Gütertarif) vom 1. Juni 1911.

Mit sofortiger Gültigkeit wurde die Station Bieberehren auch im Verkehr mit Ludwigshafen (Rhein) und Mannheim in den Tarif einbezogen. Nähere Auskunft erteilen die beteiligten Dienststellen.

Mit Gültigkeit vom 1. Februar 1917 erhöhen sich die Entfernungen von Aub-Baldersheim, Gelchsheim und Rittershausen nach Ludwigshafen (Rhein), Mannheim bad. Bahn, Mannheim-Industriehafen und Mannheim - Neckarstadt um je 1 km.

München, 22. November 1916. (1504)
Tarifamt der K. Bayer. St.-E.-B. r. d. Rh.

Württembergischer Binnen - Gütertarif. Pfälzisch-Württembergischer Güterverkehr. Gemeinsames Heft für den Wechselverkehr Deutscher Eisenbahnen untereinander.

Mit Gültigkeit vom 1. Februar 1917 wird für Stückgüter nach und von den Stationen der Nebenbahn Möckmühl-Dörzbach ein Zuschlag von 10 ₰ für 100 kg zu den auf Grund der Tarifverzeichnisse ermittelten Frachtsätzen eingeführt und für Wagenladungen der Zuschlag von 2 ₰ auf 5 ₰ für 100 kg erhöht. Gleichzeitig wird die besondere Rollschemelgebühr der Privatbahn auf 12 ₰ für den Wagen und das Tarifkilometer und mindestens 3.50 ℳ für den Wagen ermäßigt; diese Gebühr wird künftig auch erhoben, wenn Wagenladungen auf der Nebenbahn Möckmühl-Dörzbach ohne Antrag mittels Rollschemeln befördert werden.

Stuttgart, 23. November 1916. (1494)
Generaldir. der K. Württ. Staatseisenb.

Ausnahmetarif für die Beförderung von Steinkohlen usw. vom Ruhrbezirk zum Betriebe von Eisenerzbergwerken und Hochöfen nach Stationen des Siegerlandes (bes. Tarifheft V) vom 1. November 1911.

Die Geltungsdauer des bezeichneten Tarifs wird nochmals um ein Jahr bis zum 15. Januar 1918 verlängert.

Essen, den 24. November 1916. (1505)
Königliche Eisenbahndirektion.

Österreichisch-Lindauer Güterverkehr. Tarif, Teil II vom 1. Januar 1911. Aufhebung des Tarifes.

Mit Ablauf des 31. Januar 1917 wird der Tarif, Teil II vom 1. Januar 1911, für den Österreichisch-Lindauer Güterverkehr, samt den Nachträgen I bis IV aufgehoben.

Zu dem gleichen Zeitpunkte treten die diesen Verkehr betreffenden, in der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen enthaltenen Verlautbarungen außer Kraft, falls hierfür nicht bereits ein früherer Zeitpunkt festgesetzt worden ist.

Wien, am 23. November 1916. (1510)
K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Erste k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft. Einstellung der Güteraufnahme.

Mit dem 27. November 1916 wird der Güterverkehr (exklusive des Schleppladungsverkehrs) zwischen den Stationen Korneuburg, Nußdorf, Gönyü und Györ untereinander, sowie zwischen diesen Stationen und den bis auf weiteres noch offen bleibenden Stationen Regensburg, Passau, Linz, Wien, Pozsony, Budapest, Zemun und Belgrad diesjährig geschlossen.

Wien, am 26. November 1916. (1509)

Westböhmisch-Tirol-Vorarlberger Eisenbahnverband. Tarif, Teil II, Heft 1 vom 1. Januar 1912 und Tarif Teil II Heft 2 vom 1. März 1911. Aufhebung der Tarife.

Mit Ablauf des 28. Februar 1917 werden die Tarife für den Westböhmisch-Tirol-Vorarlberger Eisenbahnverband u. zw. der Tarif, Teil II, Heft 1 vom 1. Januar 1912, samt den Nachträgen I bis IV, und der Tarif, Teil II, Heft 2 vom 1. März 1911, samt den Nachträgen I bis III aufgehoben.

Zu dem gleichen Zeitpunkte treten die diesen Verkehr betreffenden, in der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen enthaltenen Verlautbarungen außer Kraft, falls hierfür nicht bereits ein früherer Zeitpunkt festgesetzt worden ist.

Wien, am 23. November 1916. (1511)
K. k. österr Staatsbahnen,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Staats- und Privatbahn-Güterverkehr. Teil II, Heft C. C. 1. Tfv. Nr. 5. Gemeinsames Heft für den Wechselverkehr Deutscher Eisenbahnen untereinander Teil II, Tfv. Nr. 200. Norddeutsch - Niederländischer Verbandsgüterverkehr, Teil II, Tfv. Nr. 596. Deutsch-Dänischer Eisenbahnverband, Teil II, Heft 1, Tfv. Nr. 580.

Mit dem 1. Februar 1917 ist die Bestimmung über Gebührenfreiheit der von und nach der Brohltalbahn umzuladenden gebrauchten Emballagen zu streichen.

Cöln, den 23. November 1916. (1517)
Brohltal-Eisenbahn-Gesellschaft.
Der Vorstand.

---

4. Personen- und Gepäckverkehr.

Mecklenburg - Preußisch - Sächsische Staatsbahn- und Privatbahn-Personen und Gepäckverkehr.

Vom 1. Februar 1917 ab treten in Verkehr mit Stationen

a) der Greifswald-Grimmener-Eisenbahn,

b) der Stralsund-Tribseeser-Eisenbahn

infolge Änderung der Strecken- und Einheitssätze dieser Bahnen Erhöhungen ein, die

zu a) für Expreßgut bis 26 ₰ und für Hundekarten bis 40 ₰,

zu b) für Expreßgut bis 19 ₰ und für Hundekarten bis 30 ₰

betragen.

Schwerin, 23. November 1916. (1491)
Großherzogl. General-Eisenbahndirektion
namens der beteiligten Verwaltungen.

---

5. Verdingungen.

Die Anfertigung, Lieferung und Aufstellung einer Gleiswage ohne Gleisunterbrechung von 40 t Tragfähigkeit und 9 m Brückenlänge nebst Wiegehäuschen für den Bahnhof Kaisersfeld soll vergeben werden. Verdingungsanschlag und Vertragsbedingungen liegen in unserm Zentralbureau zur Einsicht aus, können auch gegen freie Einsendung von 50 ₰ von dort bezogen werden. Angebote sind bis spätestens den 14. Dezember 1916 vormittags 11 Uhr frei an uns einzusenden. Zuschlagsfrist 3 Wochen.

Bromberg, 21. November 1916. (1502)
Königliche Eisenbahndirektion.

Öffentliche Ausschreibung auf Lieferung von Werkstattsmaterialien, Gruppe I Eisenguß 2.—4. Kl., Gruppe X, hölzerne Dichtungsringe, Gruppe XVII, Chamottesteine für Lokomotiven, Pappe und Schmelztiegel, Gruppe XXI, klares Glas, mattgeschliffenes Glas und Glasglocken.

Angebote mit entsprechender Aufschrift sind spätestens zum Verdingungstermine **am 20. Dezember 1916,** vormittags 11 Uhr, versiegelt und postfrei an uns einzureichen. Die Lieferungsbedingungen samt Angebotbogen liegen im Zentralbureau, Maltheserstraße 1, Zimmer 228 aus, können auch von dort unter Angabe der Gruppe und des Materials gegen 50 ₰ bar (keine Briefmarken), für jede Gruppe angefordert werden. Die Eröffnung der Angebote findet im Verwaltungsgebäude Zimmer 108 statt.

Zuschlagsfrist bis 10. Januar 1917.

Breslau, 21. November 1916. (1501)
Königliche Eisenbahndirektion.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Eisenbahndirektions-Präsident a. D. v. Mühlenfels in Berlin.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins

Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nummer 95. | 2. Dezember 1916. | LVI. Jahrgang.

Inhalt:

Dampfeisenbahn, Kraftwagenlinie oder Vielachsantrieb auf Schienen.
Entseuchung von Eisenbahnwagen.
Zusammenschluß der niederländischen Eisenbahnen.
Nachrichten.
Deutschland: Anlage C zur Eisenbahn-Verkehrsordnung. — Abbeförderung der Kartoffeln auf der Eisenbahn. — Teuerungszulagen bei der preußischen Staatsbahnverwaltung. — Der Wagenmangel. — Fahrplanänderung auf der Berliner Stadt- und Ringbahn. — Die preußisch-hessische Staatsbahnverwaltung auf der Ausstellung für soziale Fürsorge in Brüssel 1916. — Die Bauarbeiten an dem zweistöckigen Gemeinschaftsbahnhof unter dem Nollendorfplatz der Berliner Hoch- und Untergrundbahnen. — Elektrische Großwirtschaft unter staatlicher Mitwirkung in Württemberg? — Frachtfreie Beförderung von Arbeiten der in der Schweiz untergebrachten Kriegsgefangenen. — Elster—Saale-Kanal. — Kriegsandenken des Eisenbahntöchterhorts. — Bestrafung wegen Annahme von Schmiergeldern. — Personalnachrichten.
Österreich: Tariferhöhung auf den österreichischen Staatsbahnen. — Aufhebung der Zeitkarten und der Musterkofferbegünstigung auf den österreichischen Staatsbahnen. — Erhöhungen der Holzfrachtsätze.
Ungarn: Ungarische Waggon- und Maschinenfabrik, Aktien-Gesellschaft, in Györ (Raab). — Die Schwellen- und Brennholzlieferungen für die ungarischen Staatsbahnen.
Übrige europäische Länder: Der Wagenmangel auf den dänischen Staatsbahnen. — Der Lokomotivenbedarf der schwedischen Staatsbahnen. — Drahtseilbahn über den Torneälf zwischen Torneå und Haparanda. — Der französische Verkehrsdiktator. — Nachrichten von den schweizerischen Eisenbahnen. — Nur Pflanzenkost auf der Eisenbahn. — Der Anfang zu einem „Eisenbahn-Zentralamt" in Rußland. — Die neue Kaukasusbahn.
Fremde Erdteile: Die Bedeutung von Wladiwostok für den russischen Außenhandel. — Einführung des Achtstundentages in Amerika. — Schlafwagen 2. Klasse in Australien.
Allgemeines.
Bücherschau.
Amtliche Bekanntmachungen.

Dampfeisenbahn, Kraftwagenlinie oder Vielachsantrieb auf Schienen.*)

Von k. k. Regierungsrat **Leopold Ritter v. Stockert** zu Klosterneuburg.

Die Wichtigkeit der raschesten, anstandslosen Beförderung großer Heeresmassen, ihrer Munition und ihres Proviants, war längst bekannt und für diese schon während der Friedensjahre nach Möglichkeit Vorsorge getroffen. Doch erst der Weltkrieg, welcher Verschiebungen ganzer Armeen von Westen nach Osten und Norden nach Süden und deren dauernde Verpflegung erforderte, zeitigte den Erfolg der getroffenen Vorkehrungen. Heute ist jedermann davon überzeugt und es wurde auch an höchster Stelle anerkannt, daß ein Großteil der Erfolge der Mittelmächte, insbesondere ihrer Anfangserfolge gegenüber dem an Zahl überlegenen Feinde, außer der besseren Führung auch dem glänzenden Aufmarsch der Truppen und der rechtzeitigen Nachschübe zu verdanken war.

Die von Rußland aus strategischen Gründen befolgte Beschränkung der Zahl der zu den Grenzen führenden Eisenbahnen und Fahrstraßen behinderte zwar nicht so sehr den Aufmarsch des Heeres, der nach und nach insgeheim durchgeführt worden war, als den Nachschubdienst und Rückzug. In den östlichen Gebieten war für den Vorrückenden der Mangel an Eisenbahnen allerdings erschwerend; hier konnte das Vorrücken durch die weiteste Verwendung von Kraftwagen erleichtert werden. Ohne solche, wäre die Munitionsversorgung und Verpflegung unserer Heere, aber auch die Rettung vieler Verwundeter, die mangels Eisenbahnen nur mittels der Kraftwagen in das Hinterland gebracht werden konnten, unmöglich gewesen. Daß die Eisenbahn für Massentransporte leistungsfähiger, als der Kraftwagen ist, bezweifelt niemand, aber dort wo sie fehlte, bildete dieser einen durch tierischen Zug nicht entfernt zu erreichenden Ersatz. Westrußland war, wie bekannt, nicht nur arm an Bahnen, sondern auch an Straßen und beide mußten vielfach erst gebaut oder wenigstens verstärkt, die Eisenbahnen auf Regelspur hergerichtet werden. In Österreich gab der Krieg Gelegenheit zu der schon während des Friedens vorbereiteten Verwendung von Kraftwagenzügen mit Vielachsantrieb, auch solchen auf Schienen.

In erster Linie wurden allenthalben Feldbahnen gebaut. Diese waren nicht wesentlich einfacher, als die erste Eisenbahn auf dem Festland, die von Gerstner gebaute Holz- und Eisenbahn zwischen Budweis und Mauthausen, deren Baukosten für 131 km sich auf 1 654 322 Fl. K. M. = 22 530 ℳ für das Kilometer beliefen. Natürlich war diese, bis zum Jahre 1872 nur mit Pferden betriebene Eisenbahn (s. Abb. 1) von ganz geringer Leistungsfähigkeit, so daß man auf Grund der Berichte über die erfolgreiche Verwendung von Lokomotiven in England schon die im Jahre 1836 für tierischen Zug oder Lokomotivbetrieb genehmigte Kaiser Ferdinands-Nordbahn ausschließlich für letzteren einrichtete.

Bald fand man, daß die Wirtschaftlichkeit des Eisenbahnbetriebes eine umso bessere wurde, je größere Lasten mittels einer Lokomotive befördert werden konnten und da man gleichzeitig bestrebt war, größere Geschwindigkeiten zu erzielen, entwickelte sich daraus die Notwendigkeit der Verstärkung des Oberbaues. Diese bedingte auch einen massiveren Unterbau, welchem die Einrichtung von Sicherheitsvorkehrungen, sichtbaren und hörbaren Signalmitteln folgte, aus welchen endlich der gegenwärtige hochwertige elektrische Sicherungsdienst hervorging.

Während die Bauingenieure, wegen der daraus entstehenden Mehrkosten der Bahnanlagen, gegen jede Erhöhung des Achsdruckes der Lokomotiven eintraten, nahmen die Maschineningenieure, unterstützt von Betriebsmännern, den Standpunkt ein, daß nur bei der durch schwere Zuglokomotiven ermöglichten Beförderung großer Lasten, ein wirtschaftlicher Betrieb erzielbar sei. Da aber der Achsdruck gewisse Grenzen nicht übersteigen sollte, kuppelte man die Triebachse mit weiteren Achsen und so gelangte schließlich Karl Gölsdorf zum Bau von Lokomotiven mit 1 Lauf- und 5, ja 6 Kuppelachsen, die 1100 P. entwickeln und leicht die aus modernen Schlaf-, Speise und Aus-

*) Anmerkung der Schriftleitung: Der nachfolgend veröffentlichte Aufsatz ist die Neubearbeitung eines vom Herrn Verfasser im Verein für Eisenbahnkunde, am 14. März d. J., gehaltenen, in den Heften 29/30 und 31/32 der Verkehrstechnischen Woche abgedruckten Vortrags. Die Abbildungen sind diesem Abdruck entnommen.

sichtswagen bestehenden Expreßzüge auf den Rampen der Alpenbahnen oder Güterzüge mit 100 und mehr Achsen, deren Beförderung früher ohne Vorspann unmöglich schien, ziehen können.

Selbstverständlich ist es, daß nicht auf allen Eisenbahnlinien das gleiche Bedürfnis nach der Führung schwerer Züge vor-

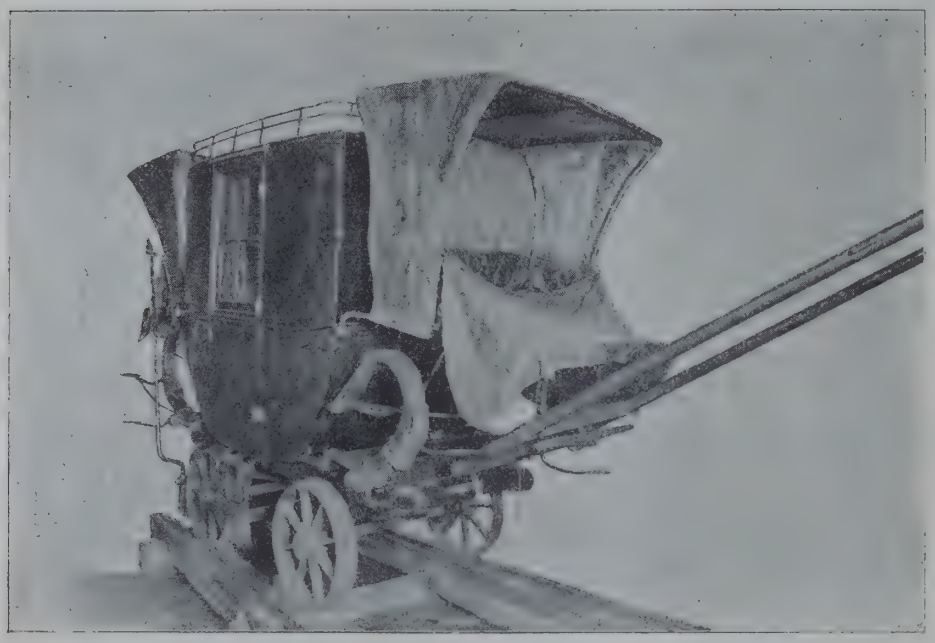


Abb. 1. Personenzug II. Klasse der Linz-Budweiser Bahn aus dem Jahre 1830.

handen war. Daher wurden in erster Linie die dem internationalen Verkehre dienenden Linien mit schwerstem Oberbau ausgestattet, während solche von minderer Wichtigkeit als Hauptbahnen II. Ranges, die für die Aufsaugung oder Befruchtung des Verkehres dienenden Lokalbahnen mit leichterm, und die Kleinbahnen mit leichtestem Oberbau ausgestattet werden konnten, weil auf diesen der Betrieb mit Lokomotiven geringerer Zugkraft, daher weniger Achsdruck, möglich war.

Die Baukosten der Eisenbahnen schwanken dementsprechend ganz außerordentlich! So wurde vor Kriegsbeginn dem österreichischen Reichsrat eine Eisenbahnvorlage unterbreitet, die 94 Linien mit einer Gesamtlänge von 2102 km umfaßte, welche mit 371 Millionen ℳ veranschlagt waren. Von diesen waren im Durchschnitt: 6 Hauptbahnen II. Ranges, 194,4 km lang mit 330 917 ℳ, 69 vollspurige Lokalbahnen, 1439,3 km lang, mit 157 750 ℳ, 19 schmalspurige Lokalbahnen, 464,3 km lang, mit 169 516 ℳ für das Kilometer, daher mit dem 7 bis 14½fachen Betrag der kilometrischen Kosten der ersten Eisenbahn, veranschlagt worden.

Wenn hier die Kosten der in der Regel gewöhnlich billigeren Schmalspurbahn für das Kilometer um 11 771 ℳ höher, als die vollspurigen Lokalbahnen veranschlagt wurden, so erklärt sich dies dadurch, daß die erstere Bauart wegen ihrer leichten Anschmiegsamkeit an das Gelände, vielfach für Gebirgslinien mit den dadurch notwendigen Kunstbauten und mit elektrischem Antriebe in Aussicht genommen worden war.

Die in der gleichen Vorlage als Hauptbahn II. Ranges vorgesehene Linie Landeck-Pfunds, ein 30 km langes Teilstück der 89 km langen, durch die Überschienung des 1510 m hochgelegenen Reschenscheidecks, schwierigen Verbindungslinie zur Station Mals der Vinschgaubahn, war sogar mit 665 440 ℳ, also dem fast 30fachen Betrag des Kilometers der ersten Eisenbahn veranschlagt, und doch dürften nach dem Friedensschluß deren Baukosten infolge der erhöhten Materialpreise und Arbeitslöhne, noch wesentlich höhere werden.

Es ist natürlich, daß Bauzeit und Baukosten von Gebirgsbahnen mit der Länge etwa notwendiger Tunnel steigen, aber sinken, je höher und dadurch kürzer diese angelegt werden. Umgekehrt werden die Betriebskosten, je höher der zu übersetzende Scheitelpunkt liegt, steigen, durch die Verkürzung der tiefer geführten Linie und Ersparnis von Brennmaterial oder elektrischer Kraft aber sinken. Leider liegen in Österreich nur ⅕ der Eisenbahnen wagrecht, ⅗ in vielfach starken, sogar bis 80 ‰ (bei der Lokalbahn Dermulo-Fondo-Mendl) erreichenden Steigungen, während in Bayern ¼, in Preußen sogar über ⅓ des staatlichen Eisenbahnnetzes wagrecht, die übrigen in meist geringen Steigungen verlegt sind. Die ungünstigen Neigungsverhältnisse vieler österreichischer vom Staate für die Rechnung der Eigentümer betriebenen Lokalbahnen brachten es mit sich, daß dieser einige Jahre vor dem Kriegsbeginn bei 24 von 125, also bei fast 20 % dieser Bahnen, aus deren Einnahmen nicht die Betriebskosten decken konnte. Nun ließe sich vielleicht das Erträgnis der Lokalbahnen erhöhen, wenn ihr Personenverkehr durch Vermehrung der Züge oder richtiger der Fahrmöglichkeit, gesteigert würde. Es läßt sich feststellen, daß laut Kursbuch der Winterzeit 1913/14 in Deutschland auf 63 % aller Eisenbahnlinien, in Österreich aber nur auf 30 % über fünf Zugpaare verkehrt hatten; daß dagegen auf 54 Linien mit 1767 km Länge, was 10 % aller österreichischen Eisenbahnen entspricht, in Deutschland aber nur auf 3 Linien mit insgesamt 27 km weniger als drei Zugpaare verkehrt hatten.

Eine völlige Trennung des Personenverkehrs vom Güterverkehr, der unter Umständen jeweils von der Hauptbahn abzweigend besorgt werden könnte, dürfte mit Rücksicht auf eine dadurch mögliche bessere Ausnützung kurzer Wagenzüge oder bei Verwendung von Motorwagen, zweckmäßiger und sparsamer, als die Führung nur weniger gemischter Züge mit langen Fahrzeiten und Verschubaufenthalten sein. Insbesonders bei kurzen in Frage kommenden Entfernungen veranlassen solche die Bevölkerung zum Fußmarsch oder zur Benützung von Pferdefuhrwerk. Der Verkehr muß den örtlichen Ansprüchen gemäß ge-

Abb. 2. Doppelseitiger Selbstentlader mit zweiteiligem Aufbau (Marienfelder Daimler).

regelt, die Bevölkerung erforderlichenfalls zur Benützung der Eisenbahn erzogen werden. Beim Güterverkehr, der sich auf Lokalbahnen gewöhnlich in der Richtung nach der Hauptbahn stärker, als in der umgekehrten Richtung entwickelt, wird es selten notwendig sein, für Massengüterentladung besondere Vorkehrungen zu treffen, dagegen werden solche, zwecks der Beschleunigung des Güterwagenumlaufes und der Entlastung der

Güterbahnhöfe auf Hauptbahnen, erwünscht sein. Auch empfiehlt es sich, zur raschesten Entladung schüttbarer Massengüter, möglichst tragfähige für Selbstentladung eingerichtete Spezialwagen in den Wagenpark einzustellen, die trotz der vielfach nur nach einer Richtung möglichen Ausnützung, eine beschleunigte Verkehrsabwicklung gestatten.

Die auch in Österreich auf Anregung des bisherigen Eisenbahnministers Dr. Freiherrn von Forster eingeführten Gütereilzüge scheinen sich gut zu bewähren.

In Deutschland sollen nach Mitteilung des Regierungsbaumeisters Buschbaum vor Kriegsbeginn etwa 90 % aller beförderten Güter Massengüter und darunter 80 % schüttbare Massengüter gewesen sein. Buschbaum trat für die Verwendung vierachsiger, mit Bodenklappen versehener, 45 t-Wagen ein, während Oberbaurat Scheibner die möglichst allgemeine Verwendung von 20-t-Selbstentladewagen mit Seitenentleerung empfiehlt, dadurch eine Herabsetzung der Umlaufzeiten von 4 auf 2 Tage und damit die bessere Ausnützung des Güterwagenparkes erhofft, die bei dem gegenwärtigen und voraussichtlich noch längere Zeit anhaltenden Wagenmangel besonders notwendig wäre. Noch in den siebziger Jahren nahm man in Österreich eine 33, in Preußen gar nur eine 29tägige, tatsächliche Umlaufszeit der Güterwagen an, während sie in der übrigen Zeit in Stationen und Werkstätten stillstanden. Obwohl nun die Wagenausnützung gegenwärtig eine jedenfalls weit bessere ist, könnte sie durch Be- und Entladung mittels Füllrümpfen, elektrischen Kippern und verschiebbaren Greiferkranen — durch deren Verwendung eine Herabsetzung der Entladekosten von etwa 2 ℳ bis auf 90 ₰ für 10 000 kg angenommen wird — wesentlich beschleunigt werden. Billigere Akkordsätze für Güterumladung hatten in Österreich die Einrichtung maschineller Schnellentladevorrichtungen bisher entbehrlich gemacht, doch dürften sich diese auch dort nun wirtschaflicher als die Handumladung gestalten. Während die Güterabfuhr mittels tierischen Zuges nicht gerade schnell abgewickelt werden kann, wäre durch die Verwendung des Kraftwagens eine Beschleunigung nicht nur möglich, sondern erforderlich, da dessen höherer Preis unbedingt einer kilometrischen Mindestleistung benötigt, um eine wirtschaftliche Verwendung zu erzielen. Wenn man daher schon daran geht, aus Gründen der Wirtschaftlichkeit den Umlauf der Eisenbahnwagen durch Schnellentladevorrichtungen zu fördern, obgleich deren Entladezeit zu der mehrtägigen Laufzeit kaum ins Gewicht fällt, müßte man umsomehr die Umladung bei Benützung von Lastkraftwagen durch Schnellentladeeinrichtungen letzterer beschleunigen. (s. Abb. 2.) Abgesehen von einer kürzeren Tilgungsdauer, welche die Betriebsauslagen der Kraftwagen belastet, wird der besser besoldete Fahrer zwar für eine mechanische Entladung, selten aber wie ein Kutscher für Handentladungen zur Verfügung stehen. In Amerika geht man daher über die schon im Gebrauche befindlichen Lastkraftfahrzeuge mit Kippvorrichtung hinaus, indem man sie auch mit Kranen zu raschester Verladung schwerer Einzelgüter versieht. Ferner werden dort auf kurzen, regelmäßig für Gütertransport in Betracht kommenden Strecken, etwa von Bahnhöfen zu Fabriken, bis auf Entfernungen von 400 m, Lastelektromobile verwendet. In Amerika soll dadurch zum Teil die Anlage von Schleppgleisen erspart werden können und sogar die Auflassung kleinerer, einander nahe gelegener Güterabfertigungsstellen möglich geworden sein, da bei der Abfuhr mittels Kraftwagens die Entfernungen nicht mehr jene Rolle wie beim tierischen Zuge spielen. Bei allgemeiner Verwendung von Lastkraftwagen wird daher in großen Städten nach und nach eine etwa notwendige Trennung der Personen- von den Güterbahnhöfen und die Verlegung letzterer an den Umkreis anstandslos durchgeführt werden können. Dort, wo diese Wegverlegung vorerst untunlich wäre, könnte durch die Einrichtung von Schnellentladeeinrichtungen für Massengüter, Herabsetzung der lagergeldfreien Zeit und Erhöhung des Lagerzinses deren beschleunigte Abfuhr und eine Überfüllung räumlich beschränkter Güterbahnhöfe hintangehalten werden.

Inspektor Hermann Hüller der österreichischen Südbahngesellschaft berechnete auf Grund eigener Formeln und österreichischer Eisenbahntarife, daß in Österreich die Frachtenbeförderung mittels Eisenbahn auf etwa 21 bis 22 km weniger wirtschaftlich wäre, als die mittels Kraftwagens, die längs der Eisenbahn führen. So wäre, die Richtigkeit der Annahme Hüllers vorausgesetzt, zu erwägen, ob es nicht vorteilhafter wäre, wenn die Eisenbahnen die Güterbeförderung auf derart kurzen Strecken, anstatt mit der Bahn, selbst oder durch eigene Rollfuhrunternehmungen, die sonst nur den Zustreifdienst versehen, mittels Kraftwagen besorgten. Nach dem hoffentlich in absehbarer Zeit erfolgenden Friedensschluß könnten viele der dann freigegebenen Lastkraftwagen der Eisenbahngüterbewegung dienstbar gemacht werden. Dadurch wäre die Heeresverwaltung in der Lage, ihre altbrauchbaren Kraftwagen bestens zu verwerten und im neuerlichen Bedarfsfall über große Mengen gut instandgehaltener, und auch wohl mit Schnellentladevorrichtung versehener Wagen zu verfügen.

Schon vor Kriegsbeginn war übrigens auf die Möglichkeit hingewiesen worden, längs bestehender Eisenbahnverbindungen, Güter mittels Kraftwagens zu befördern; es waren z. B. im Jahre 1913 sogar bestimmte Tarife und Fahrzeiten für einen Güterexpreßdienst zwischen Hamburg und Berlin bekannt gemacht worden. Dessen Durchführbarkeit war nicht zu bezweifeln, wohl aber waren es die zu niedrig angesetzten Tarife, er kam auch tatsächlich nicht zu Stande. In England wurde schon vor Kriegsbeginn die Beförderung von Expreßgütern mittels Lastkraftwagen vorgenommen, welche beladen, auf der Bahn verführt, in der Bestimmungsstation durch eigene Fahrmänner direkt den Empfängern zugestellt wurden. (Schluß folgt.)

Entseuchung von Eisenbahnwagen.

In Nr. 10 der „Hygienischen Rundschau“ dieses Jahres finden wir einen bemerkenswerten Aufsatz von Dr. W. Schneidt, Stabsarzt im 6. Bayer. Inf.-Regt. und Chefarzt des Bayer. Hilfslazarett-Zuges Nr. 2 (Seuchenzug), in dem er über einen von ihm konstruierten Entseuchungsapparat für Eisenbahnwagen, insbesondere für Entseuchung und Entlausung von Lazarettzügen berichtet. Über die Bestimmung des Apparates heißt es dort: „Der Apparat bezweckt in erster Linie, einen verlausten und verseuchten Eisenbahnwagen und die in diesen untergebrachten verlausten und verseuchten Gegenstände durch Formalinwasserdampf, der unter einem gewissen Atmosphärendruck einströmt, bei einer gleichzeitigen Hitzewirkung, deren Höhe man beliebig bis zu 80° C. steigern kann, mit nachfolgender unter Druck vor sich gehender Ammoniakdampf-Neutralisation in kurzer Zeit mit absoluter Sicherheit zu entkeimen bezw. zu entlausen.“

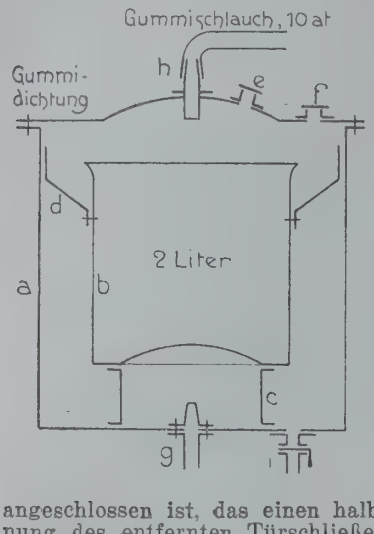
Auf Grund eigener feldärztlicher Erfahrungen und unter Berücksichtigung dessen, was Kollegen aus ihrer Feldpraxis öffentlich berichtet hatten, ließ Dr. Schneidt im Mai 1915 seinen Entseuchungsapparat bauen, der die Möglichkeit bietet, gleichzeitig eine Hitze von 50—65° C. und mehr zu erzeugen und sowohl Formalin- wie Ammoniakdampf zur Wirkung zu bringen. Außer zur Entseuchung eines Lazarettwagens läßt sich der Apparat bei entsprechender Verlängerung der Anschlußleitung auch zur Entseuchung von Warteräumen, Verbandstationen usw. benutzen, ohne daß eine besondere Abdichtung der Ritzen und Fugen erforderlich wäre; nur eine gute Durchwärmung des Raumes ist wünschenswert.

Die einfache und klare Bauart des Apparates ist aus der umstehenden Abbildung des Grundmodells ersichtlich.

In einem Kessel aus 4 mm starkem Eisenblech ruht auf zwei Eisenblechträgern und gehalten von zwei seitlichen Spangen ein 2 l fassender Kupferbehälter, dessen Boden nach oben gewölbt ist; er ist zur Aufnahme des Formalins oder Ammoniaks bestimmt. Das Ganze wird mittels Gummidichtung und Schrauben von einem Eisenblechdeckel gas- und wasserdicht verschlossen. Am Boden des Kessels findet sich seitlich ein Kondenswasserhahn, in der Mitte die Eingangsdüse für den

Dampf; in der Mitte des Deckels ist die Abgangsdüse für den gebrauchsfertigen Dampf, seitlich die Formalin- bezw. Ammoniak- und Wasserfüllschraube angebracht.

Nachdem die Temperatur in dem zu entseuchenden Raum mittels Wasserdampf auf 50—60° C. gebracht ist, kann der Apparat in Tätigkeit treten. An der Abgangsdüse des Kesseldeckels wird ein auf 10 Atmosphären geprüfter Gummischlauch befestigt, an den ein Eisenrohr von 1,4 m Länge und 1,5 cm Weite



a) Luftdicht verschliessbarer Eisenbehälter
b) Kupfereinsatz für Formalin oder Ammoniak
c) Stützen
d) Seitenhalter } des Einsatzes
e) Füllschraube für Formalin oder Ammoniak
f) desgl. für Wasser
g) Dampfstrahldüse
h) Austrittsdüse für die Desinfektionsdämpfe
i) Kondenswasserhahn

angeschlossen ist, das einen halben Meter weit durch die Öffnung des entfernten Türschließers ins Wageninnere ragt; die Dampfeingangsdüse am Kesselboden wird mit dem Heizkesselwagen bezw. der Lokomotive leitend verbunden. Durch die Deckelschraube wird der Kupferbehälter mit einer entsprechenden 3,5 prozentigen Formalinlösung gefüllt, die der einströmende Dampf in zehn Minuten zur Verdampfung bringt. Ein Gemisch von Formalin und Wasserdampf verläßt den Kessel und strömt ins Wageninnere, dessen Temperatur sich auf 70° steigert. Der Wagen bleibt zum mindesten eine Stunde der Formalineinwirkung überlassen; dann wird der Kupferkessel zu ⅔ der verbrauchten Formalinmenge mit Ammoniak gefüllt, das nach noch schnellerer Verdampfung zur Neutralisation in den Wagen eingeführt wird. Ein kurzes Durchlüften macht den Lazarettwagen nach beendeter Entseuchung sofort wieder verwendbar; auch ist bei späterer Erwärmung des Raumes ein Formalingeruch nicht zu spüren.

Die Kosten einer derartigen Entseuchung sind äußerst gering, da wohl zumeist eine angeheizte Lokomotive zur Verfügung steht. Recht wesentlich erscheint, abgesehen von der leichten Handhabung, daß ein derartiger Vorgang keinerlei Beschädigung des Wagens oder des Wageninnern einschließlich der Plüschpolster oder Lederbezüge verursacht; vor allem aber ist die Schnelligkeit des Vorgangs von bedeutendem Vorteil: im Notfall beansprucht die Entseuchung eines Zuges, der aus zwanzig Wagen besteht, nur 24 Stunden.

Der vorbezeichnete Apparat wurde von Herrn Dr. Schneidt nur zu wissenschaftlichen Versuchen benutzt; für den Fall einer allgemeinen Verwendung war noch eine Vervollständigung vorgesehen. Ein Sicherheitsventil und ein Manometer wurden angebracht, desgleichen ein Standrohr, um den Formalin- und Ammoniakgehalt im Kessel zu messen, und ein neuer Trichter sollte das Einführen des Formalins und Ammoniaks erleichtern. In dieser mehr durchgearbeiteten Form wurde der Apparat von der Deutschen Desinfektionszentrale in Berlin gebaut und dann zum Patent angemeldet; außerdem ist die Konstruktion eines Dampfspenders, der dem Entseuchungskessel gleich angegliedert oder für sich auf einem leichten Wagen fahrbar ist, in Arbeit genommen, um den Apparat auch für die Front, bei schlechtesten Wegen, verwendbar zu machen.

Als Nachtrag zu seinem Bericht spricht der Verfasser von einigen Versuchen, bei denen der Apparat sich völlig bewährt hat; ein Gutachten des Kgl. Preuß. Medizinal-Untersuchungsamts Breslau bestätigt nach mehrmaliger Prüfung die Entseuchungsfähigkeit des Apparates. Ehe im folgenden je einer der Versuche besprochen wird, sei noch erwähnt, daß Dr. Schneidt nach seinen bisherigen Erfahrungen annimmt, für jede Entseuchung genüge eine Höchstwärme von 65° C. im Entseuchungsraum, und eine Menge von 12,5 ccm Formalin und 10 ccm Ammoniak auf das Kubikmeter Raum; durch weitere Versuche wäre noch festzustellen, mit welcher geringsten Menge Formalin oder Ammoniak, und in wie kurzer Zeit bei niedrigster Temperatur das erwünschte Ergebnis zu erreichen ist.

Unter den von Dr. Schneidt selbst vorgenommenen Entseuchungsproben sei die vom November 1915 herausgegriffen, zu welcher das technisch durchgearbeitete Modell benutzt wurde und Typhus- und Ruhrbazillen, Staphylokokken und Milzbrandsporen als Versuchsgegenstände dienten. Nachdem einige davon zur Kontrolle in nicht gereinigtem Zustande zurückbehalten waren, wurden die übrigen, an Seidenfäden angetrocknet und in Papier eingewickelt, in einen Eisenbahnwagen verteilt: 1 Paket Milzbrandsporen wurde zwischen die doppelt zusammengelegte Krankendecke und die Matratze gepackt; ein zweites zwischen Deckel und Kasten eines Felltornisters; das dritte steckte in der Tasche eines Drillichrockes, der im offenen Kleiderschrank hing; das vierte lag oben auf der Krankendecke. Von den Typhus- und Ruhrbazillen und Staphylokokken wurde je ein Paket auf die Krankendecke und ein zweites zwischen Krankendecke und Matratze gelegt. Der Versuch begann um 3,15 Uhr nachmittags; die Lufttemperatur betrug — 5° C., die des Eisenbahnwagens war durch Vorheizen auf 20° C. gebracht. Mit 2 at Druck wurde Dampf in den Wagen gelassen, so daß die Temperatur auf 30° C. gebracht war, als um 3,20 Uhr durch eine notwendig gewordene Ausbesserung am Zuleitungsschlauch der Versuch für 5 Minuten unterbrochen werden mußte; von 3,25 Uhr bis 3,38 Uhr erreichte sie dann die nötigen 55° C. Sofort wurde der Kupferkessel mit 600 ccm Formalin gefüllt, und durch das ausgehobene Schloß strömte das Gemisch aus Wasserdampf und Formalin in das Wageninnere, zuerst mit ½ at Druck von 3,50 Uhr ab mit 2 at, so daß eine weitere Wärmesteigerung eintrat, die sich bis 4,45 Uhr auf 73° C. gesteigert hatte. Zur Neutralisation wurde nun die entsprechende Menge Ammoniak in den Apparat gegeben, das als Wasserdampfammoniakgemisch unter ½ at Druck in den Wagen eingelassen wurde; nach ¼stündiger Neutralisation galt der Versuch als beendet, und der Wagen wurde um 5 Uhr geöffnet. Bei nachfolgender bakteriologischer Prüfung erwiesen sich sämtliche Versuchsproben als abgetötet, während die zurückgehaltenen Kontrollproben im Brutofen voll angegangen waren.

Bei der Prüfung des Apparates durch das Kgl. Preuß. Medizinal-Untersuchungsamt Breslau, anläßlich eines vorübergehenden Aufenthalts des Lazarettzuges auf dem dortigen Bahnhofsgelände, wurden von dem Prüfenden nur Milzbrandsporen ausgelegt, unter Beobachtung verschiedener Entfernung von der Dampfeingangsstelle sowie verschiedener Höhen- und Tiefenabmessungen des Wagens. Es wurden Versuchsproben niedergelegt: am entgegengesetzten Wagenende in einem geschlossenen Soldatentornister in 2 m Höhe, in einem offenen Kleiderschrank, auf dem Waschgefäße des Aborts; in ⅔ Entfernung von der Einströmstelle zwischen zwei Plüschpolstern in Betthöhe, auf dem Fußboden, auf einer bloßen Trage unter einem Kopfpolster, auf einer Leiste in Kopfhöhe, unter einer über eine Messingstange am Fenster gehängten Wolldecke; direkt neben der Einströmstelle auf dem Fußboden in der Ecke unter einer Trage, so daß die Dämpfe den Versuchsgegenstand nur indirekt berührten.

Ein 13 Minuten langes Einströmen von Wasserdampf unter 2 at Druck brachte die Anfangswärme von 35° auf 55° C.; das Einlassen von 900 ccm Formalinwasserdampf mit 2, später mit 1 at steigerte die Wärme auf 70°. In 35 Minuten war das Einströmen des Formalindampfes beendet, und der Wagen blieb, fest verschlossen, dieser Einwirkung überlassen, bis nach Verlauf von 2 Stunden die Neutralisation mit 600 ccm Ammoniak vorgenommen wurde, die in 20 Minuten beendet war. Die nachfolgende Untersuchung der Versuchsproben ergab durchweg eine vollständige Abtötung der Milzbrandsporen, während ihre starke Lebensfähigkeit und Widerstandskraft durch einen anderen Versuch bewiesen wurde, bei dem sie 10 Tage lang in 2%iger Karbolwasserlösung aufbewahrt und danach noch lebend befunden wurden.

Die Prüfungsstelle gelangte zu dem Urteil, daß die vollkommene Entseuchungskraft des Apparates selbst bei weitester Entfernung von der Einströmstelle nachgewiesen, und seine Fähigkeit, einen ganzen Lazaretteisenbahnwagen zu entseuchen, als eine vollkommene zu bezeichnen sei.

Zusammenschluß der niederländischen Eisenbahnen.

Wie wir verschiedenen Zeitungsnachrichten entnehmen, ist eine Betriebszusammenlegung der niederländischen Eisenbahnen in Aussicht genommen. Bestimmte Angaben über die geplanten Veränderungen lassen sich augenblicklich noch nicht machen, wir behalten uns deshalb vor, später auf die Angelegenheit zurückzukommen, bemerken jedoch schon jetzt folgendes:

Die letzte Neuordnung des niederländischen Eisenbahnwesens erfolgte 1890. Sie ging von der Verstaatlichung der Rheinbahn (Amsterdam-, Rotterdam-, Haag-Emmerich) und der von ihr

beherrschten Zentralbahn (Utrecht-Zwolle-Kampen) aus. Der Betrieb der Rheinbahnlinien wurde der Staatseisenbahnbetriebsgesellschaft (SS) übertragen, ebenso übernahm diese die gesamten Anteile der Zentralbahn, die im übrigen ihre Selbständigkeit behielt. Weiter wurde eine andere Verteilung der Staatsbahnen unter SS und die Holländische Eisenbahngesellschaft (HSM) unter Einführung des Mitbenutzungsrechtes einzelner Linien durch beide Gesellschaften eingeführt, wie im Jahrg. 1913, S. 1027 ff. d. Ztg. angegeben.

Sieht man von der Nord Brabant-Deutschen Eisenbahngesellschaft (Boxtel-Wesel) ab, dann betreibt, in ganz runden Zahlen, SS ⅔, HSM ⅓ des 3300 km betragenden Netzes der niederländischen Eisenbahnen. Das auf beide entfallende Sechstel wird gemeinsam betrieben. Von dem Gesamtnetz entfallen 1800 km auf die Staatsbahnen, 1500 km auf Privatbahnen. Die Privatbahnen verteilen sich auf 25 Eigentumsgesellschaften, sie werden zum größten Teil von HSM, im übrigen von SS, zum Teil auch von beiden gemeinsam betrieben. Vom Standpunkt des Betriebes tritt diese Zersplitterung im allgemeinen ja nicht in die Erscheinung, aber sie erfordert naturgemäß ein außerordentlich lästiges Abrechnungsverfahren. Aber auch die Zahl der Betriebsverwaltungen (SS, HSM, die selbständig gebliebene Zentralbahn und die Nord Brabant-Deutsche) erscheint unverhältnismäßig hoch.

Die Öffentlichkeit hat sich immer, besonders in den letzten Jahren eifrig mit der Eisenbahnfrage beschäftigt. Zuletzt hat 1908/1911 eine parlamentarische Kommission eingehend die Frage geprüft, ob das System verbesserungsbedürftig sei. (Vergl. Archiv für E.-W. 1912 S. 40). In erster Linie handelte es sich dabei allerdings um die Frage, ob es zweckmäßig sei, die Staatsbahnen zu verpachten, oder ob der Staat nicht gut täte, den Betrieb seiner Bahnen selbst in die Hand zu nehmen und womöglich auch die vielen Privatbahnen gleichzeitig zu verstaatlichen, jedenfalls ihren Betrieb zu übernehmen. Die Einführung des Staatsbetriebes wurde damals jedoch von der Kommission mit 10 : 5 Stimmen abgelehnt, und sie scheint auch bei der jetzt geplanten Regelung nicht in Frage zu kommen. Es scheint sich jetzt im Wesentlichen um eine Betriebsvereinfachung zu handeln, doch nicht in dem Sinne, wie sie 1911 die Kommission mit 8 : 7 befürwortete, daß nämlich alle Bahnen durch e i n e Gesellschaft betrieben werden sollten. Man zielt vielmehr auf eine Betriebs- und Einnahmengemeinschaft der SS und HSM hin. (Die Nord Brabant-Deutsche Eisenbahn scheint außer Betracht zu bleiben und die Zentralbahn wird in der SS aufgehen müssen.)

Die Einführung einer Betriebsmittelgemeinschaft ist schon früher angeregt worden, und es liegt auf der Hand, daß sie von großer Bedeutung sein muß. Die geographisch nicht ganz günstige Verteilung der Bahnen auf die beiden Gesellschaften und die meist nur auf wenige durchgehende Züge beschränkte Mitbenutzung einzelner Linien steht einer zweckmäßigen Ausnutzung der Betriebsmittel vielfach dauernd entgegen. Hier wäre somit schon vieles zu erreichen. Daß eine der beiden Gesellschaften, und das könnte nur HSM sein, hierbei ihre Selbständigkeit aufgeben und in die andere aufgehen würde, ist aber nicht anzunehmen; es ist wahrscheinlicher, daß die Verwaltung unter Beibehaltung der beiden Gesellschaften und ihrer Direktionen vereinheitlicht wird, daß vor allem auch die Einnahmen zusammengelegt und ohne verwickelte Abrechnung verteilt werden. Dies ist umso leichter möglich, als die Einnahmen in der letzten Zeit durchweg gleichmäßig parallel blieben und die Dividende meist gleich war. Bei einer solchen Neuordnung ist jedoch nicht zu verkennen, daß hiermit wohl nur eine vorläufige Regelung getroffen sein wird, und daß der hiermit eingeschlagene Weg auf die Dauer wohl zur Verstaatlichung der HSM und der von ihr betriebenen Bahnen führen wird. Die Verteilung der Bahnen unter die beiden Gesellschaften, wie sie 1890 vorgenommen wurde, hat sich aber im allgemeinen durchaus bewährt. Auch wenn das finanzielle Ergebnis für die beiden Gesellschaften nicht gerade glänzend gewesen ist — man kann annehmen, daß das ohnehin nicht der Fall gewesen wäre —, hat doch die Allgemeinheit aus dem planmäßig herbeigeführten Wettbewerb der beiden Gesellschaften viele Vorteile gezogen, namentlich, was die Entwickelung des Personenverkehrs anbelangt. Daß aber hier, wie auch sonst, ein geschlossenes Zusammengehen von SS und HSM nach dem Kriege durchaus wünschenswert ist, kann kaum bestritten werden. Dr. O.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Anlage C zur Eisenbahn-Verkehrsordnung.** Das Reichseisenbahnamt hat unterm 24. November d. J. einige Änderungen der Nummer I a. in Anlage C zur Eisenbahn-Verkehrsordnung verfügt. Das Nähere geht aus der Bekanntmachung in Nr. 267 des Reichs-Gesetzblattes vom 27. November d. J. hervor.

— **Abbeförderung der Kartoffeln auf der Eisenbahn.** Hierüber gab Staatsminister Dr. v. Breitenbach in der Sitzung der verstärkten preußischen Staatshaushaltkommission vom 25. November einen Überblick. Infolge der Anordnung, daß der Wagenbedarf für Kartoffeln vorzugsweise zu decken sei, habe sich die Wagenstellung ohne allzu große Schwierigkeiten vollzogen. Im Anschluß hieran verbreitete sich der Minister eingehend über die gesamte Verkehrslage auf den Eisenbahnen überhaupt. Die Betriebslage sei trotz der großen Anforderungen, die an die Staatseisenbahnverwaltung gestellt würden, im allgemeinen befriedigend gewesen. Geringere Störungen, die hier und da eingetreten seien, seien durch schnelles Eingreifen bald wieder beseitigt worden. Der Betriebsmittelpark sei auch während des Krieges in einem Umfange verstärkt worden wie nie zuvor. Im großen und ganzen hätten die Lokomotiven- und Wagenbauanstalten auch den an sie gestellten Anforderungen entsprechen können. Wenn es trotz dieser umfassenden Maßnahmen nicht gelinge, den Wagenbedarf überall voll zu befriedigen, so sei das in den Kriegsverhältnissen begründet. Wesentlich spreche dabei die teilweise Ausschaltung des Wasserweges mit. Er weise dabei besonders auf die Ausschaltung des Ostwestverkehrs zwischen den Ostseehäfen und Nordseehäfen hin, der jetzt ganz den Eisenbahnen zufalle. Ferner sei nicht zu vergessen, daß der Wagenumlauf durch die Schwierigkeit schneller Be- und Entladung verschlechtert werde. Durch Verkehrsbeschränkungen werde man der hier eingetretenen Verlegenheiten Herr werden.

— **Teuerungszulagen bei der preußischen Staatsbahnverwaltung.** Die Arbeiter der Staatsbahnverwaltung erhalten wegen der durch den Krieg herbeigeführten Preissteigerung seit längerer Zeit laufende Lohnteuerungszulagen, die monatlich zahlbar sind. Neuerdings sind diese laufenden Zulagen ganz beträchtlich erhöht worden. Außerdem hat der Eisenbahnminister angesichts der gegenwärtigen besonderen Aufwendungen der Arbeiterschaft die Zahlung einer e i n m a l i g e n besonderen Lohnteuerungszulage angeordnet.

Diese einmalige Zulage beträgt:

a) bei ledigen Arbeitern	40 M
b) bei verheirateten Arbeitern:	
ohne Kinder unter 14 Jahren	60 „
mit 1 Kind unter 14 Jahren	80 „
mit 2 Kindern	90 „
mit 3 Kindern	100 „
mit 4 Kindern	110 „
mit 5 und mehr Kindern	120 „

Die Beträge sollen unverzüglich ausgezahlt werden, und zwar an alle am 1. Dezember d. J. im Eisenbahndienst beschäftigten männlichen und weiblichen Arbeiter.

— **Der Wagenmangel.** Die Königliche Eisenbahndirektion zu Cöln teilt am 25. November folgendes mit: Die außerordentliche Inanspruchnahme der Güterwagen für unmittelbare oder mittelbare Zwecke der Heeresverwaltung macht es gegenwärtig der Eisenbahn unmöglich, den Bedarf an bedeckten und auch offenen Wagen für andere Güter vollständig zu befriedigen. Da es nun von höchster Wichtigkeit ist, die rechtzeitige Heranschaffung der Lebensmittel, insbesondere für die großen Städte und Industriegebiete, unbedingt sicherzustellen, wird es Pflicht der Verkehrtreibenden, alle Kräfte aufzubieten, um durch schnelle Entladung den Wagenumlauf und dadurch die Wagengestellung zu verbessern. Leider muß immer wieder festgestellt werden, daß die Empfänger nicht innerhalb der festgesetzten Fristen für Entladung sorgen. Die Verzögerungen sind oftmals ganz erheblich. Zum Teil bleiben auch die Wagen längere Zeit stehen, bevor mit der Entladung begonnen oder ihre Weiterbeförderung nach anderen Bahnhöfen verfügt wird. Dadurch wird die baldige Wiederverwendung der Wagen für neue Sendungen verhindert, mithin die Allgemeinheit geschädigt. Die Verzögerungen wirken aber auch nachteilig auf die gesamte Güterbewegung und Betriebsführung der Eisenbahnen. Wir verkennen nicht, daß die Entladung und Abfuhr der Güter mit der erwünschten Schnelligkeit nicht immer leicht ist, weil es vielfach an Arbeitskräften und Zugtieren mangelt. Es ist aber Vorsorge getroffen, daß militärische H i l f e durch Gestellung von Leuten und Gespannen geleistet wird. Die Vorsteher der Güterabfertigungen werden diese im Benehmen mit den Empfängern auch an den Orten, wo keine Garnison ist, vermitteln. Ebenso können zur Überwindung der gegenwärtigen

Entladeschwierigkeiten Schüler herangezogen werden. Die rechtzeitige Entladung wird vielfach auch durch zu starken Zulauf von Gütern für denselben Empfänger, namentlich die Gemeindeverwaltungen und industriellen Werke, behindert. Hier könnten die Empfänger durch bessere Anpassung der Zufuhr den Entladeschwierigkeiten vorbeugen oder wenigstens die weitere Zufuhr rechtzeitig einschränken. Es bedarf hierzu nur einer Benachrichtigung an die Eisenbahndirektion, damit die betr. Versandstationen telegraphisch angewiesen werden, vorläufig keine weitern Ladungen zur Beförderung anzunehmen. Unter den jetzigen Verhältnissen kann auf Erstattung von Wagenstandgeld nicht gerechnet werden. Sollte eine Besserung nicht eintreten, so muß auch eine Erhöhung der Standgelder in Erwägung gezogen werden. Insbesondere müßte dies für die Bahnhöfe geschehen, auf denen Ladefristüberschreitungen häufiger vorkommen, und neben der Schädigung des Wagenumlaufs betriebliche Nachteile (Überfüllung der Gleise, Erschwerung des Verschiebedienstes usw.) entstehen. Wir geben uns der Erwartung hin, daß die Verkehrtreibenden angesichts der vorhandenen Schwierigkeiten und der Wichtigkeit der Sache alles tun werden, um durch schnelle Be- oder Entladung der Wagen zur baldigen Beseitigung des jetzt herrschenden Wagenmangels beizutragen.

— **Fahrplanänderung auf der Berliner Stadt- und Ringbahn.** Der geänderte Fahrplan für die Berliner Stadt- und Ringbahn sowie für die daran anschließenden Vorortstrecken, der am 1. Dezember d. J. eingeführt werden sollte (vergl. Nr. 93 S. 1049 d. Ztg.), tritt, einer Bekanntmachung der Eisenbahndirektion Berlin zufolge, erst am 4. Dezember d. J. in Kraft. Sämtliche Bekanntmachungen und Aushangfahrpläne über diese Änderungen gelten also erst vom 4. Dezember ab.

— **Die preußisch-hessische Staatsbahnverwaltung auf der Ausstellung für soziale Fürsorge in Brüssel 1916.** Wie wir im Anschluß an unsere Mitteilungen über die auf Anregung des Generalgouverneurs in Belgien, Freiherrn v. Bissing, in der Zeit vom 15. Juli bis 15. Oktober d. J. im Brüsseler Lunapark abgehaltene Ausstellung (s. Nr. 59 S. 708/9 und Nr. 61 S. 729 d. Ztg.) der „Eisenbahn" entnehmen, ist es durch die in hochherziger Weise von dem preußischen Eisenbahnminister für den bedeutsamen sozialen Zweck zur Verfügung gestellten besonderen Mittel möglich gewesen, dort einen stattlichen architektonisch sehr ansprechend wirkenden Ausstellungsraum zu schaffen, in dem die Arbeiterfürsorge der preußisch-hessischen Eisenbahnverwaltung zusammengefaßt zur Darstellung gelangte. In diesem besonderen, eine Haupthalle und 2 Seitenhallen mit einem gesamten Flächeninhalt von 200 qm umfassenden Ausstellungsgebäude, waren die wichtigsten Fürsorgeeinrichtungen unter Verwendung der im Berliner Verkehrs- und Baumuseum vorhandenen, zum Teil ergänzten und erneuerten Sammlung unter Hinzunahme einiger neuer Modelle und Bilder dargestellt. Mit der Leitung der Ausstellungsarbeiten war der Vorsitzende der Pensionskasse für die Arbeiter der preußisch-hessischen Staatsbahnverwaltung betraut worden.

In der Mitte der Haupthalle erhob sich ein mächtiger vergoldeter Obelisk von 2 qm Grundfläche und 5 m Höhe, der in reinem Golde den Wert von 435 Millionen Mark dargestellt haben würde. Mit dieser gewaltigen Summe sind die Leistungen der preußisch-hessischen Staatsbahnverwaltung auf dem Gebiete der sozialen Versicherung allein in den letzten 20 Jahren zu beziffern. An den Hauptwänden der Mittelhalle hingen die großen Gemälde der beiden Lungenheilstätten der Arbeiterpensionskasse. Über dem Obelisken wölbte sich die mit hellem Stoff in schönen Falten bekleidete Kuppel. Die Halle war sonst einfach schwarz und weiß gehalten und machte einen würdigen Eindruck. In den Seitenhallen waren rechts hauptsächlich die Arbeiterwohnungs-Fürsorgeeinrichtungen, wie Übernachtungs-, Aufenthaltsgebäude, Speise- und Badeanstalten, Ledigenheime, Wascheinrichtungen, Kleiderablagen, Schutzzelte, ein Hilfszug und ein zum Krankentransport geeigneter Personenwagen, ausgestellt. Auch die Ergebnisse der Lehrwerkstuben, die die Kriegsbeschädigtenfürsorge der preußischen Staatsbahnen errichtet hat, waren veranschaulicht. Zahlenmäßige und andere mehr wissenschaftliche Tabellen sollten, da es nur auf eine allgemein verständliche Darstellung ankam, nur in geringem Umfange gezeigt werden. Man hatte sich deshalb auf die Darstellung der Steigerung der sozialen Leistungen und der Beiträge der Eisenbahnverwaltung wie der Ausdehnung des Heilverfahrens der Arbeiterpensionskasse beschränkt.

Wie unsere Quelle hinzufügt, war der Besuch der Ausstellung sehr gut. Die Hoffnung, daß bei den gewaltigen Leistungen, die die deutschen Eisenbahnen in Belgien während des Krieges zum Staunen des belgischen Volkes vollbracht haben, sich auch ein besonders reges Interesse gerade für den durch die preußisch-hessische Staatsbahnverwaltung geschaffenen Teil der Ausstellung für soziale Wohlfahrt zeigen würde, hat sich vollauf erfüllt. Die Gesamtausstellung aber hat den Belgiern, deren Land bekanntlich auf dem Gebiete der sozialen Versicherung recht rückständig ist, vor Augen geführt, welche Erfolge die deutsche soziale Versicherung seit Erlaß der denkwürdigen Botschaft des hochseligen Kaisers Wilhelm I. erzielte, und ihnen in einfacher, ihrer Auffassungsgabe angepaßter Form klarzumachen versucht, wie die deutsche Arbeiterversicherung den Arbeiter und seine Familie gegen die drohenden Nachteile der Erwerbsunfähigkeit in jeder Weise schützt, und wie segensreich die Wirkungen dieser Versicherung gewesen sind.

— **Die Bauarbeiten an dem zweistöckigen Gemeinschaftsbahnhof unter dem Nollendorfplatz der Berliner Hoch- und Untergrundbahnen** sind in der letzten Zeit rüstig gefördert worden. Hier kreuzt der Notauslaß der Schöneberger Kanalisation die Bahnlinie und muß gedükert, d. h. so tief gelegt werden, daß der an dieser Stelle schon etwa 10 m tief liegende Tunnel darüber hinweg geführt werden kann. Der Notauslaß, dessen Leitung etwa 8 qm Fläche im Querschnitt hat, wird unter dem neuen Tunnel in zwei Rohre aufgelöst, deren kleineres kreisrund ist und 1,6 m Durchmesser hat. Das größere Rohr ist eiförmig und erhält die ansehnliche Höhe von 2,50 m und eine Breite von 3,40 m. In der etwa 15 m tief ausgehobenen Baugrube des Dükers wird das kleinere Rohr jetzt eingebracht und abgedichtet. Der Düker muß bis zum Frühjahr k. J. fertiggestellt werden, denn nur bis dahin reicht das während seiner Bauzeit verlegte provisorische Rohr zur Abführung des Regenwassers nach dem Landwehrkanal aus. Neben diesen Arbeiten sind auch die Schachtarbeiten in der Motzstraße und auf dem Nollendorfplatz nach Maßgabe der zur Verfügung stehenden Arbeitskräfte gefördert. Im Frühjahr k. J. wird hier mit den Betonierungsarbeiten begonnen werden. Der Boden an dieser Stelle Berlins besteht aus Ton, der so fest gelagert ist, daß viele der gerammten hölzernen Pfähle am unteren Ende auseinandergespalten sind, was beim Ausschachten festgestellt wurde. Solche Pfähle mußten, um ihnen den nötigen Halt zu geben, nachträglich armiert werden.

— **Elektrische Großwirtschaft unter staatlicher Mitwirkung in Württemberg?** Auf einem Vortragsabend der Vereinigungen württembergischer Elektrotechniker und Ingenieure wurden jüngst zu Stuttgart in Anwesenheit des württembergischen Ministers des Innern, mehrerer Vertreter der württembergischen Staatseisenbahnverwaltung und der übrigen beteiligten Behörden sowie höherer badischer und hohenzollerischer Beamter Pläne zur Vereinheitlichung der gesamten Erzeugung elektrischer Kraft in Württemberg besprochen. In Württemberg war bisher, wie wir einem Bericht des „Staatsanzeigers für Württemberg" über den Vortragsabend entnehmen, der Entwicklung der elektrischen Industrie im Lande zunächst freie Bahn gelassen. So sind teils von Privaten, teils von Gemeinden nicht weniger als 273 selbständige Elektrizitätswerke erstellt worden, durch welche Bevölkerung, Landwirtschaft und Industrie, auch einzelne Privatbahnen, mit elektrischem Licht und elektrischer Kraft in weitem Umfang versorgt werden. Als Nachteile dieser Zersplitterung wurden angeführt das wesentlich kostspieligere Arbeiten kleinerer Betriebe bei Kraftanlagen überhaupt, das vorzugsweise Arbeiten mit Dampf wegen der großen Kosten der Wasserkraftanlagen und das bisherige Unbenütztlassen von noch etwa 60 000 Pferdekräften, sowie die sehr unvollkommene Ausnutzung der vorhandenen Maschinen, endlich als Folgen dieser Nachteile ein verhältnismäßig hoher Erzeugungs- und somit auch Bezugspreis der elektrischen Kraft. Auf der andern Seite wird nach dem Kriege ein erhöhtes Bedürfnis nach Ersatz der teuren Menschenkraft durch Maschinen und damit eine Steigerung des Bedarfs an elektrischer Kraft auf mindestens das Dreifache erwartet. Daraus wurde die Notwendigkeit gefolgert, die Erzeugung elektrischer Kraft für ganz Württemberg umzugestalten und zusammenzufassen. Es wurde ein allgemeiner Entwurf vorgelegt, in dem 8 Mittelpunkte (Heilbronn, Ellwangen, Göppingen, Ulm, Aulendorf, Rottweil Tübingen, Stuttgart) vorgesehen sind, von denen aus ganz Württemberg und Hohenzollern durch Hochspannungsstrom von 100 000 Volt mit Elektrizität versehen werden könnten. An drei Stellen sind Verbindungsleitungen zu etwaigem Ausgleich mit zwei badischen und einem bayerischen Werk angenommen. Die Kosten der ganzen Anlage, einschließlich Erwerbung der vorhandenen Werke, sind zu 100 Mill. Mark veranschlagt, wovon 54 Mill. auf Wasserkraftanlagen, 27,6 Mill. auf Dampfanlagen und der Rest auf Spannungswandler, Hochspannungsleitungen, Fernsprech- und Ausgleichsanlagen kämen. Bei Abnahme eines Bedarfs von 460 Mill. Kilowattstunden im Jahr ist ein Betriebsüberschuß von 6 Mill. Mark und damit eine Verzinsung von etwa 6 % berechnet. Die Mitwirkung des Staates wurde für die Durchführung der Sache als erforderlich bezeichnet; andererseits wurde der Gedanke eines Staatsmonopols auf Grund der anderwärts gemachten Erfahrungen abgewiesen.

So wurde denn als die für die württembergischen Verhältnisse günstigste Lösung ein gemischt-wirtschaftliches Unternehmen von Staat, Gemeinden und Privaten empfohlen.

Diese zunächst von rein privater Seite ausgearbeiteten und vorgetragenen Pläne dürften zweifellos auch die Aufmerksamkeit der württembergischen Staatseisenbahnverwaltung auf sich lenken. Denn die Zusammenfassung aller für die Elektrizitätsversorgung geeigneten Wasserkräfte in einem Großunternehmen unter staatlicher Beteiligung mag sich bei vorsichtiger Wahrung der öffentlichen Interessen immerhin als geeignet erweisen, sowohl den Schwierigkeiten zu begegnen, die sich aus der Belegung von Wasserkräften durch den Staat für die etwaige künftige Elektrisierung des Betriebes einzelner Staatsbahnstrecken gegenüber den örtlichen Bedürfnissen der Gemeinden und der Privaten nach sofortigem Ausbau ergeben, als auch in einer für die Verhältnisse nach dem Krieg besonders erwünschten Weise die Aufwendungen des Staats gegenüber den Kosten des eigenen Ausbaus von Wasserkräften wesentlich zu vermindern.

— **Frachtfreie Beförderung von Arbeiten der in der Schweiz untergebrachten Kriegsgefangenen.** Die schweizerischen Militärbehörden haben sich damit einverstanden erklärt, daß die in der Schweiz untergebrachten deutschen Kriegsgefangenen eine Ausstellung ihrer Arbeiten veranstalten, deren Erträgnis dazu bestimmt ist, ihnen das fern von der Heimat zu feiernde Weihnachtsfest besonders freudig gestalten zu helfen. Auf den in Frage kommenden deutschen Strecken wird für die Rohstoffe, die zur Anfertigung von Gebrauchsgegenständen durch die in Kriegsgefangenschaft geratenen, zu ihrer Ausheilung in der Schweiz untergebrachten deutschen Heeresangehörigen bestimmt sind, im Verkehr nach der Schweiz sowie für die Waren, die aus den vorstehend bezeichneten Rohstoffen angefertigt worden sind, im Verkehr aus der Schweiz nach Deutschland zurück, bei Aufgabe als Frachtgut frachtfreie Beförderung gewährt. Als Empfänger von Rohstoffen sowie als Absender von Fertigerzeugnissen kommen nach einer Mitteilung im „Gemeinsamen Tarif- und Verkehrsanzeiger" einstweilen in Betracht: die Abteilung der deutschen Gesandtschaft „Deutsche Interniertenarbeit" in Luzern (später sollen solche Abteilungen auch in St. Gallen, Chur und Davos eingerichtet werden), die orthopädischen Schuhmacherwerkstätten deutscher Internierter in Stansstadt, die Tischlerwerkstätte deutscher Internierter in St. Gallen, die Spielwarenwerkstätte deutscher Internierter in Vitznau, die deutsche Interniertendruckerei in Bern, die Schweizer Hilfsstelle Pro Captivis in Bern und die Oberleitung des deutschen Grenzschutzes in Lörrach (Bad. Stb.) für die Arbeitskommission des deutschen Hilfsvereins in Luzern. Sendungen, die mit direkten internationalen Frachtbriefen nach und von der Schweiz aufgegeben werden, sind nach und von der nach den Verkehrsleitungsvorschriften in Betracht kommenden Übergangsstation — ohne Frachtberechnung für die deutsche Strecke — abzufertigen. Stationen, die nicht in den direkten Verkehr mit der Schweiz einbezogen sind, können die Übergangsstation bei der nächsten größeren Station (Verbandstation) erfragen.

— **Elster—Saale-Kanal.** In der kürzlich abgehaltenen Gesamtvorstandssitzung des Verbandes Sächsischer Industrieller nahm der Vorstand, auf Grund der Berichte des Herrn Landtagsabgeordneten Dr. Zöphel und Gustav Petters, Direktor der Vereinigten Elbeschiffahrtsgesellschaften A.-G., auch zu dem Elster—Saale-Kanal-Projekt Stellung und gab seiner Meinung dahin Ausdruck, daß diese in dem Schiffahrtsabgabengesetz vom 24. Dezember 1911 gewährleisteteWasserstraßenverbindung mit Rücksicht auf ihre Wichtigkeit für die sächsische Industrie unbedingt in der in dem vorgenannten Gesetz geplanten Form zur Durchführung kommen müsse. Der Verband wird deshalb ebenso wie der Frage der Donau—Elbe-Verbindung auch diesen Kanalprojekt weiterhin seine größte Aufmerksamkeit schenken und vor allem darüber wachen, daß die in dem Schiffahrtsabgabengesetz nach dieser Richtung hin gemachten Zugeständnisse bei etwaigen späteren Verhandlungen nicht nach dieser oder jener Richtung hin eine Verkümmerung erfahren.

— **Kriegsandenken des Eisenbahntöchterhorts.** Auf vielfache Anregungen werden von der seinerzeit im Auftrage des Töchterhorts von Professor Lewin-Funcke entworfenen Denkmünze, die in eiserner Gestalt hergestellt, die eiserne Zeit im Getriebe der Eisenbahn versinnbildlicht und in Eisenbahnerkreisen großen Anklang gefunden hat, Münzen in verkleinertem Maßstabe etwa in der Größe eines Dreimarkstückes als „Anhänger" für die Uhrkette und als „Brosche" hergestellt. Die neuen Münzen sind nach einer Mitteilung in der „Eisenbahn" gut gelungen und besitzen trotz ihrer Verkleinerung eine künstlerische Wirkung, die der der größeren Stücke nicht nachsteht. Sie zeigen auf der Vorderseite die Gestalt des Kriegsgottes in der bekannten Ausführung und auf der Rückseite auf einer erhaben dargestellten Tafel das eingeprägte Kaiserwort: „Großes erleben macht ehrfürchtig und im Herzen fest. Kaiser Wilhelm II. 1916." Beide Ausführungen sind gleichfalls in Eisen gut versilbert hergestellt, der Mindestverkaufspreis beträgt wie für das bisherige Kriegsandenken 1,50 ℳ. Der Reinertrag für den Erlös der Münzen kommt ebenfalls der Stiftung Eisenbahntöchterhort zur Mitwirkung an der Fürsorge für Kriegerwaisen zugute.

— **Bestrafung wegen Annahme von Schmiergeldern.** Wie die „B. B. Ztg." meldet, verhandelte auf Antrag des Vereins gegen das Bestechungsunwesen, Sitz Berlin, die Strafkammer zu Cassel am 13. v. M. gegen den Werkmeister Heinrich Glebe, Angestellten einer Lokomotivfabrik in Cassel, wegen Annahme von Schmiergeldern. Das Gericht verurteilte den Angeklagten zu 500 ℳ Geldstrafe und zur Auszahlung von 4000 ℳ empfangener Schmiergelder an den Staat. Das Gericht erkannte ferner auf Veröffentlichung des Urteils.

— **Personalnachrichten.** Bei der preußisch-hessischen Staatsbahnverwaltung sind folgende Änderungen eingetreten: An Stelle des in die Direktion der Mitteleuropäischen Schlafwagen- und Speisewagen-Aktiengesellschaft eintretenden Geheimen Oberregierungsrats Renaud ist der Geheime Oberregierungsrat Eberbach zum Pressereferenten bei den Eisenbahnabteilungen des Ministeriums der öffentlichen Arbeiten bestellt worden. — Der seitherige Gerichtsassessor Dr. Matthes in Breslau ist zur Staatseisenbahnverwaltung dauernd übernommen und zum Regierungsassessor ernannt worden. — Der Regierungsbaumeister des Maschinenbaufachs Gantzer ist zur Beschäftigung im Staatseisenbahndienste bei der Eisenbahndirektion in Magdeburg einberufen.

Bei der badischen Staatseisenbahnverwaltung ist der Oberbauinspektor Friedrich König, Vorstand der Bahnbauinspektion 3 in Karlsruhe, einer Erkrankung im Felde erlegen.

Österreich.

— **Tariferhöhung auf den österreichischen Staatsbahnen.** Wie die „N. Fr. Pr." meldet, sollen zur Bedeckung der Zinsen der bisher ausgegebenen Kriegsanleihen neben den Post- und Telegraphengebühren auch die Tarife der Staatsbahnen herangezogen werden. In anderen Staaten, und zwar sowohl in den feindlichen wie in den neutralen Ländern, sind die Eisenbahntarife während des Krieges bereits in den verschiedensten Formen erhöht worden. In Österreich sowie im Deutschen Reiche hat bisher nur der Frachtbriefstempel eine Erhöhung erfahren. Nunmehr soll in Österreich auch eine Erhöhung der Personen- und Gütertarife zur Durchführung gelangen, und zwar, wie verlautet, in einem Ausmaße von 20 bis 30 %. Der Einführungstermin steht noch nicht fest, keinesfalls wird die Erhöhung schon im Laufe dieses Jahres erfolgen. Ebenso scheint eine Entscheidung darüber, ob und in welchem Ausmaße die Tariferhöhung den Privatbahnen zugute kommen soll, noch nicht getroffen zu sein.

— **Aufhebung der Zeitkarten und der Musterkofferbegünstigung auf den österreichischen Staatsbahnen.** Die Handels- und Gewerbekammer in Wien hat in der Sitzung ihres Verkehrsausschusses am 13. November eine eingehende Erörterung über diese, eine erhebliche Belastung des Geschäftsreiseverkehrs bildenden Maßnahmen geführt und in Ausführung eines diesfälligen Beschlusses das dringende Ersuchen an das Eisenbahnministerium gestellt, die Aufhebung dieser Verfügungen anzuordnen. (Siehe auch die Vorstellung der Reichenberger Handelskammer in Nr. 92 S. 1040.)

—**Erhöhungen der Holzfrachtsätze.** Wie der „Berl. Akt." mitteilt, beabsichtigt die österreichische Staatseisenbahnverwaltung demnächst eine durchgehende Erhöhung der Holzfrachtsätze mit Rücksicht auf die durch den Krieg veränderten wirtschaftlichen Verhältnisse herbeizuführen.

Ungarn.

— **Ungarische Waggon- und Maschinenfabrik, Aktien-Gesellschaft, in Györ (Raab).** Nach der Bilanz der Direktion dieser Gesellschaft für das am 31. Mai 1916 abgelaufene Geschäftsjahr stand die Fabrik in angespanntestem Betrieb und erzielte einen Umsatz im Betrage von 22 250 326 K., verteilt auf Eisenbahnwagen, Heeresfahrzeuge, Kraftwagen, Klein- und Feldbahnen, Brücken, Eisenkonstruktionen und Krane. Die Auslieferung ist

bei weitem die höchste seit dem neunzehnjährigen Bestande des Unternehmens. Die Abteilung für Wagenbau führte große Aufträge der ungarischen Staatsbahnen aus, während die übrigen Betriebe hauptsächlich für die Heeresverwaltung beschäftigt waren, in deren Interesse auch beträchtliche Investitionen bewerkstelligt wurden. Die wesentlich gesteigerte Leistung der Fabrik gestattete, für die außerordentliche Steigerung der Materialpreise und Regieauslagen nur einen teilweisen Ersatz in den Verkaufspreisen zu suchen. Nach Abzug des Tilgungsbetrages für die Fabrikanlagen und Rückstellung einer entsprechenden Steuerreserve blieb einschließlich des vorjährigen Gewinnvortrages von 91 001 K. ein Gewinnsaldo von 995 235 K. (im Vorjahre 545 077 K.). In der Ende November abzuhaltenden ordentlichen Generalversammlung sollte beantragt werden, vorbehaltlich der Genehmigung der Finanzbehörde, 400 000 K. als zehnprozentige Dividende (im Vorjahre 6%) zur Ausschüttung zu bringen, 9 300 000 K. in den Reservefonds zu legen, 100 000 K. für wohltätige Zwecke zu verwenden und den Rest nach Abzug der Direktionsgewinnanteile auf neue Rechnung vorzutragen. Da die Gesellschaft für Investitionen und Betriebszwecke bedeutende Kredite in Anspruch genommen hat und noch weitere Investitionsausgaben bevorstehen, wird in der Generalversammlung beantragt werden, die Erhöhung des Aktienkapitals von 4 auf 6 Millionen Kronen zu beschließen, und zwar durch Ausgabe von 10 000 neuen Aktien zu je 200 K. mit Dividendenberechtigung ab 1. Juni 1916 zum Kurse von 250 K. zuzüglich 5% Stückzinsen. Den alten Aktionären wird das Bezugsrecht auf die neuen Aktien im Verhältnis von einer neuen für zwei alte Aktien zustehen.

— **Die Schwellen- und Brennholzlieferungen für die ungarischen Staatsbahnen.** Zwischen der Direktion der ungarischen Staatsbahnen und ihren Schwellen- und Brennholzlieferern wurden seit längerer Zeit Verhandlungen geführt, die darauf abzielten, daß die Staatsbahnen ihren Lieferern in Würdigung der durch den Krieg hervorgerufenen ungewöhnlichen Verhältnisse die Erfüllung der vor dem Kriege übernommenen Lieferungspflichten durch eine den Verhältnissen entsprechende Erhöhung der Preise erleichtern. Die Direktion der Staatsbahnen verhielt sich diesem Verlangen gegenüber anfangs ablehnend. Die Ereignisse der letzten Monate, namentlich aber der rumänische Einfall in einen großen Teil Siebenbürgens, durch den namhafte Holzgewinnungsgebiete gänzlich ausgeschaltet wurden, haben die Direktion jedoch veranlaßt, den der Billigkeit entsprechenden Wünschen der Lieferer bis zu einem gewissen Maße Rechnung zu tragen. Laut amtlichen Berichts hat die Direktion am 31. Oktober ihre Lieferer verständigt, daß sie in Würdigung der durch sie vorgebrachten Gründe die Bestellung für 1916 bei Ablieferung von 90 v. H. als erfüllt betrachtet und die Lieferungsfrist für 1916 bis 31. März 1917 verlängert, ferner bewilligt sie ihren Holzlieferern einerseits eine feste Prämie als Preisaufbesserung, andererseits eine nach Maßgabe der wirklichen Lieferung zu berechnende prozentuelle Prämie. Die Prämien werden aus Billigkeitsgründen auch für die für 1916 bestellten, aber schon im Jahre 1915 vorgelieferten Mengen bewilligt.

Übrige europäische Länder.

— **Der Wagenmangel auf den dänischen Staatsbahnen.** Überall im Eisenbahnbetrieb des skandinavischen Nordens hat der Krieg Verkehrsschwierigkeiten geschaffen, die sich darin äußern, daß der Güterverkehr mit dem vorhandenen Wagenmaterial nicht bewältigt werden kann, was zu gewissen Zeiten besonders große Anstauungungen von Gütern zur Folge hat. Dieser Übelstand hat namentlich in Dänemark einen großen Umfang angenommen. Schon im vorigen Herbst machte sich die Güteranhäufung um so empfindlicher geltend, als gleichzeitig damit auch Mangel an Speicherraum auftrat. In diesem Jahr jedoch haben sich die Verhältnisse schlimmer denn je entwickelt. Während z. B. in den ersten achtzehn Tagen des November 1914 im Kopenhagener Freihafen 794 Wagen und 1915: 757 Wagen beladen wurden, sind im laufenden Jahr im gleichen Zeitraum nicht mehr als 297 Wagen mit Getreide- und Futterstoffen beladen worden und bis zum 18. November lagen unerledigte Aufträge auf nicht weniger als 550 Wagenladungen vor. Indessen ist auch nicht viel Aussicht vorhanden, daß in diesen Verhältnissen vorläufig eine Änderung zum Bessern eintritt. Nach den von den Staatsbahnen gegebenen Aufschlüssen erhält der Freihafen gegenwärtig 25 % der täglich bestellten Eisenbahnwagen, woraus hervorgeht, daß die Zahl der unerledigten Aufträge von Tag zu Tag wächst. Dies ist ein außerordentlicher Übelstand nicht bloß für die Handelswelt, die außer Stande ist, die laufenden Aufträge auszuführen, sondern auch für deren Kunden, nicht zum mindesten die Landwirte, die Woche auf Woche vergeblich auf die nötigen Futterstoffe warten. Von den Staatsbahnen wird eine Besserung in Aussicht gestellt, wenn erst die Einbringung der Zuckerrüben beendet ist, was im Dezember der Fall sein wird, aber eine wirksame Abhilfe wird vermutlich doch bloß mit Vermehrung des Wagenparks zu erreichen sein. M.

— **Der Lokomotivenbedarf der schwedischen Staatsbahnen.** Mit welchen Schwierigkeiten die Staatsbahnverwaltung in Schweden bei Anschaffung neuer Fahrbetriebsmittel zu kämpfen hat, zeigte sich jüngst, als die Verwaltung bei den schwedischen Lokomotivfabriken Angebote auf 25 Lokomotiven einforderte, davon 20 Stück für Güterzüge und zwar je zur Hälfte Litt. B und E, sowie 5 Lokomotiven für den Lokalverkehr, Litt. E. Die eingehenden Angebote wiesen nämlich im Vergleich mit früheren Lieferungen eine so unerhörte Preissteigerung auf, daß die Eisenbahnverwaltung von sämtlichen Angeboten auf Güterzuglokomotiven Abstand nehmen mußte. Dagegen bestellte sie die erwähnten 5 Stück E-Lokomotiven und außerdem noch 5 weitere Lokomotiven dieser Art, obgleich auch bei diesen die Preise sehr gestiegen waren. Betreffs der Güterzuglokomotiven hatte die Verwaltung auch von deutschen Fabriken Angebote eingefordert. Hierbei ergab sich, daß die bei den preußischen Staatsbahnen im Gebrauch befindliche Hauptmusterbauart für Güterzuglokomotiven, die eine ausgezeichnete Lokomotive darstellt und sich gut für schwedische Verhältnisse eignet, selbst bei Entrichtung des gewöhnlichen Zolles zu einem Preise geliefert werden kann, der hinter den Angeboten der schwedischen Werkstätten um etwa 40 % zurückbleibt. Zudem würden die deutschen Lokomotiven in nennenswert kürzerer Frist geliefert werden können, was dem in Schweden herrschenden Lokomotivmangel von großem Vorteil wäre. In wieweit Bestellungen nach Deutschland gehen, ist noch unbestimmt. Die schwedischen Lokomotivfabriken sind gut beschäftigt, während sich die Werkstätten für Eisenbahnwagen in einer weniger günstigen Lage befinden. Letzteres soll darin beruhen, daß die größeren schwedischen Privatbahnen ihre großen Wagenbestellungen nach Deutschland gegeben haben. Allerdings hat die größte Bestellerin dabei das Mißgeschick gehabt, daß die deutschen Militärbehörden nur die Lieferung einer kleinen Zahl der bestellten Wagen gestatteten und auf den Rest Beschlag legten. Es ist daher damit zu rechnen, daß die Staatsbahnverwaltung, sofern sie Bestellungen auf Lokomotiven nach Deutschland gibt, sich zunächst darüber vergewissert, ob sie nicht ähnliche Erfahrungen macht. M.

— **Drahtseilbahn über den Torneälf zwischen Torneå und Haparanda.** Die finnische Postdirektion läßt zur Erleichterung der Verbindung über den Torneälf bis zur Fertigstellung der Bahnbrücke eine Drahtseilbahn durch die A. G. Nordströms linbanor in Stockholm ausführen. Die Drahtseilbahn wird 1½ km lang und soll dazu dienen, Postpakete und Postsäcke sowie Liebesgaben zwischen der finnischen Bahnstation in Torneå und der schwedischen in Haparanda zu befördern. Die Drahtseilbahn führt in 20 m Höhe über den Fluß und soll täglich 100 t in jeder Richtung befördern. Die Herstellung soll schleunigst erfolgen, man erwartet die Ingebrauchnahme schon für den 15. Dezember d. J. S.

— **Der französische Verkehrsdiktator.** Die französische Regierung hat, wie die „Frankf. Ztg." meldet, den ehemaligen Eisenbahndirektor Claveille zum Direktor des gesamten Verkehrswesens und der Einfuhr ernannt. Nach der Verfügung, die im „Journal officiel" erschienen ist, gehört dieser Generaldirektor gleichzeitig drei Herren an, nämlich dem General-Joffre für die Kriegszone, dem Kriegsminister und dem Minister der öffentlichen Arbeiten für das übrige französische Gebiet. Die Zeitungen legen ihm mit Spott den Titel eines „Verkehrsdiktators" bei.

— **Nachrichten von den schweizerischen Eisenbahnen.** Die Betriebsergebnisse der Bundesbahnen für den Monat Oktober 1916 zeigen folgendes Bild:

		gegen Oktober 1915
Beförderte Personen	8 202 000	+ 1 118 000
Beförderte Güter t	1 403 000	+ 182 000
Gesamteinnahmen Fr.	16 437 000	+ 2 070 000
Betriebsausgaben „	11 142 000	+ 935 000
Betriebsüberschuß „	5 295 000	+ 1 135 000

Vom 1. Januar bis Ende Oktober 1916 wurden befördert 71 969 589 Personen und 13 007 385 Gütertonnen, was gegenüber dem Vorjahr bei den Personen ein Mehr von 6 808 389, bei den Gütertonnen ein Mehr von 793 064 bedeutet. Die Gesamteinnahmen dieses Jahres belaufen sich auf 154 725 857 Fr. oder 9 389 315 Fr. mehr als im Vorjahre. Die Betriebsausgaben erreichten die Summe von 108 456 402 Fr. oder 8 925 806 Fr.

mehr als im Vorjahre. Der Überschuß der Betriebseinnahmen über die Betriebsausgaben endlich beläuft sich auf 46 269 454 Fr. oder 463 509 Fr. mehr als im Vorjahre. — Aus den Hochalpen werden große Schneefälle gemeldet, die längere Betriebsstörungen zur Folge haben. An verschiedenen Orten mußten die Züge 15 Stunden warten, bis die Bahnstrecke soweit frei war, daß sie weiterfahren konnten. Zwischen Grenoble und Italien waren die Verbindungen über einen Tag völlig unterbrochen. Auf der elektrischen Bahn Grenoble-Chapareillan ereignete sich durch Zusammenstoß zweier Züge ein schwerer Unfall, bei dem sechzehn Personen verletzt wurden.

— **Nur Pflanzenkost auf der Eisenbahn.** Die London and Northwestern-Bahngesellschaft ist der Anregung des Ministers Runciman gefolgt und wird in allen Gastwirtschaften ihres Bahnnetzes eine vegetarische Speisenfolge einführen und besonders dafür Sorge tragen, daß wenig Kartoffeln gegessen werden. (Kartoffeln gehören aber doch gerade zur Pflanzenkost.)

— **Der Anfang zu einem „Eisenbahn-Zentralamt" in Rußland.** In einer ausführlichen Abhandlung bespricht die „Torgowo-Prom-Gaseta" (Nr. 225) die Verhältnisse, wie sie sich voraussichtlich nach dem Kriege auf dem russischen Markte entwickeln werden, soweit es sich namentlich um die Deckung des Bedarfs der Staatseisenbahnen handelt. Mit Recht wird darauf hingewiesen, daß der Krieg vor allem den Fahrbetriebsmittelpark außerordentlich verschlechtert haben wird. Die Abnutzung wird natürlich eine viel stärkere gewesen sein, als das zu Friedenszeiten der Fall ist. Als Folge hiervon wird eine sehr große Erneuerung notwendig werden, die Fabriken werden mit Bestellungen überlastet sein, ohne daß die Fabriken die Möglichkeit haben werden, die Ansprüche, die an ihre Leistungsfähigkeit gestellt werden müssen, erfüllen zu können. Nach Meinung unserer Quelle wird der russische Markt nach dem Kriege aus den Angeln gehoben und es wird nicht so ohne weiteres möglich sein, eine regelmäßige und ordnungsmäßige Betätigung in ihn hineinzutragen. Ganz besonders werden unter diesen Verhältnissen die großen Käufer leiden, zu denen in erster Reihe die Staatsbahnverwaltung gehört, die bereits im Jahre 1913 für den Ankauf von Vorräten und Stoffen der verschiedensten Art 180 Mill. Rubel verausgabte. Diese Summe wird sich aber aller Voraussicht nach bald nach dem Kriege noch sehr wesentlich erhöhen, sobald es gelingt — abgesehen von Ergänzungen — die vielen Pläne für Neubauten auch nur zum Teil in Angriff zu nehmen und durchzuführen. Kurz — es ist in den maßgebenden Kreisen die Ansicht vertreten, daß nach Eintritt friedlicher Zeiten die Industrie einer Krisis entgegentreibt, deren Überwindung erleichtert werden könnte, falls die Staatseisenbahnen die Beschaffung ihres Bedarfs einheitlich von einer Zentralstelle aus, nach einheitlichen Grundsätzen regeln würden. Es wird dann namentlich möglich sein, die Bestellungen nicht nur gleichmäßig, sondern auch mit Rücksicht auf die Leistungsfähigkeit der einzelnen in Frage kommenden Fabriken zu verteilen und dadurch die Kräfte zweckmäßiger auszunutzen. Um ein derartiges Vorgehen wirksam werden zu lassen, sollen möglichst schnell einheitliche „Normal-Sortimente" für die Ersatzstücke, die in den Werkstätten gebräuchlich sind, geschaffen werden. Diese Forderung wird nicht nur zur Regelung der Deckung des Bedarfs bei den Staatsbahnen, sondern auch für denjenigen bei den Privatbahnen gestellt, um die Leistungen der Werke zu erleichtern und sie damit zu erhöhen. Es ist zweifellos ein ganz richtiger Weg, der hier beschritten werden soll, nur darf nicht erwartet werden, daß er schnell die Wirkung haben kann, auf die es ankommt. Solange nicht die einzelnen Konstruktionsteile beim Bau der Maschinen, Wagen usw. einheitlich hergestellt sind, können natürlich auch die später notwendig werdenden Ersatzteile nicht einheitlich sein. Das kann erst allmählich durchgeführt werden. Der Entwurf verspricht sich von solch einer Vereinheitlichung auch einen Vorteil für die Verwertung des sogen. Altmaterials. Aber — wie immer — in Rußland bleibt man selten bei einer an und für sich guten Sache, sondern verdirbt sie gar zu häufig dadurch, daß man sie gleich zu Anfang, solange es sich noch um die Entwickelung des Planes handelt, mit Dingen verquickt, die vielleicht einmal in späterer Zeit sich mit Nutzen angliedern lassen, die aber zu Anfang die Aufmerksamkeit von der Hauptsache ablenken und daher ihrer Durchführung schaden. „Im Zusammenhange hiermit (der Verwertung des Altmaterials) tritt in den Vordergrund des Interesses die Frage wegen Errichtung besonderer Hilfsunternehmungen, die die Verarbeitung dieses Altmaterials, z. B. Metallschrot, zum Zweck haben und überhaupt die Begründung selbständiger, industrieller Unternehmungen für die Ausnutzung von Wäldern, Baustoffen, von Naphtha und Kohlenfundstätten und die Errichtung anderer Industrien." Um das alles zu erreichen, und damit den Bedarf der Staatseisenbahnen einheitlich zu decken, soll beim Ministerium der Verkehrsanstalten eine Zentralstelle geschaffen werden. Zur Unterstützung des Antrages, der bereits einer eingehenden Prüfung im Ministerium unterzogen wird, wird namentlich darauf hingewiesen, daß in Deutschland — soll heißen Preußen — ein solches Zentralamt bereits besteht und sich außerordentlich bewährt hat. Es wird daher auch für Rußland, selbst gleich zu Anfang, mit einem großen Gewinn — mindestens 10—15 Mill. Rubel jährlich — zu rechnen sein, wozu dann noch als ein fernerer sehr großer Gewinn die Befreiung des russischen Bedarfes von ausländischer Deckung in Aussicht kommt. Durch eine solche Zentralstelle würde es möglich werden, die einzelnen Industrien ganz besonders nachhaltig unterstützen zu können. Kurz — man will eine unter deutschen Verhältnissen bewährte Einrichtung ausnutzen, weiß aber gleich zu Anfang, wie sie zu verbessern ist und wie man „weite Gesichtspunkte" in sie hineintragen kann oder muß, damit sie auch in Rußland ihre Aufgabe zu erfüllen vermag. Merkwürdig, wie schwer man in Rußland aus den gemachten Erfahrungen lernt, um endlich klüger zu handeln. Wie oft sind schon in Rußland an dieser Sucht, alles auf einmal erreichen zu wollen, gute Absichten gescheitert. Aber trotzdem — immer wieder derselbe Fehler. m.

— **Die neue Kaukasusbahn**, die die unmittelbare Verbindung von Tiflis mit Wladikawkas herstellen soll, sieht nach einer Meldung des Wolffschen Telegraphenbureaus nun ihrer Verwirklichung entgegen. Die „Zeitschr. d. V. d. Ing." schreibt hierzu: Bisher waren die beiden Orte, die in der Luftlinie nur 150 km von einander entfernt liegen, mit der Eisenbahn lediglich auf dem mehr als 1000 km langen Umweg über Baku zu erreichen. Die ersten Pläne für die Wladikawkas-Tiflis-Hochgebirgsbahn tauchten, wie die Frankf. Ztg.' berichtet, schon vor mehr als 40 Jahren auf. Daß sie nicht früher verwirklicht wurden, ist mit Rücksicht auf die wirtschaftliche Erschließung dieses an Bodenschätzen so reichen Landes unverständlich. Die Inangriffnahme des Baues im jetzigen Augenblick ist sicher durch strategische Erwägungen mitbestimmt worden, wenn auch die Bahn selbst, da man für den Bau mindestens 7 bis 8 Jahre rechnen muß, in diesem Kriege keine Rolle mehr spielen wird.

Der neue Schienenweg wird voraussichtlich 13 km nördlich von Tiflis bei Awtschaly von der Linie Batum-Baku abzweigen, dem Laufe der Aragwa folgen und östlich der berühmten Grusinischen Heerstraße in der Gegend des Arkoth-Passes den Hauptkamm des Kaukasus durchschneiden. Bei Slepzowskaja wird die Wladikawkas-Bahn erreicht. Die meisten Schwierigkeiten wird der Bau des Kaukasus-Scheiteltunnels machen. Er soll 23.5 km lang werden, seine Eingänge werden 1295 und 1350 m hoch liegen. Man nimmt dabei an, daß man nur Tertiärgebirge durchfahren und wenig Wasser antreffen wird. Auch hofft man, daß die Gesteintemperatur im Tunnel nicht höher als auf 35 Grad steigen wird. Die Zufahrtrampen zu beiden Seiten werden im Höchstfalle 23 m auf 1000 m ansteigen. Die Bahn soll elektrisch betrieben werden. Die Baukosten werden ohne Beschaffung der Fahrbetriebsmittel und der elektrischen Ausrüstung auf 225 Mill. Mark veranschlagt.

Fremde Erdteile.

— **Die Bedeutung von Wladiwostok für den russischen Außenhandel.** Über die Entwicklung des russischen Außenhandels über Wladiwostok während des Krieges teilt die Umschau eine Anzahl der „Nature" entnommener interessanter Einzelheiten mit. Der Krieg bewirkte eine Absperrung des überwiegenden Teiles der europäischen Grenzen des russischen Reiches, und so mußte der Außenhandel auf einem ungeheuer langwierigen und kostspieligen Umwege über Wladiwostok geleitet werden. Im Jahre 1915 wurden in Wladiwostok Waren im Gesamtwerte von 640 Millionen Mark verzollt, was ungefähr 27 % der gesamten russischen Einfuhr darstellt. Die Tonnenanzahl stieg im Vergleich zum Jahre 1914 von 250 000 auf 625 000. Viel höher war jedoch das Verhältnis der Wertsteigerung, die sich von 1914 auf 1915 verzehnfachte. Dies erklärt sich daraus, daß zum großen Teil sehr wertvolle Waren über Wladiwostok eingeführt werden mußten, die man vor dem Kriege nur in geringem Maße aus dem Fernen Osten bezogen hatte. So z. B. Eisen- und Stahlwaren, Lederwaren, Wollstoffe, Arzneimittel. Von der Gesamtsumme der Einfuhr entfielen 240 Millionen auf Japan, 230 Millionen auf die Vereinigten Staaten, 112 Millionen auf England, 44 Millionen auf China. Von den 640 Millionen gingen also nicht weniger als 73% nach Japan und den Vereinigten Saaten. Hingegen betrug die Ausfuhr nur 16.8 Millionen, da man sich wegen der langen Reise auf Waren beschränken mußte, die einen so langwierigen Transport ohne Schädigung auszuhalten vermögen. Man sieht hieraus, zu welcher Kostenerhöhung Rußland beim Außenhandel gezwungen wurde und daß hauptsächlich der Ferne Osten und die Vereinigten Staaten hierbei ihr Geschäft machten.

— **Einführung des Achtstundentages in Amerika.** Dem „Matin" wird aus Neuyork gemeldet: Die Eisenbahngesellschaften haben sich vereinigt, um das Gesetz des Achtstundentages zu bekämpfen. Sie haben einen Ausschuß gegründet, der zwölf Industriegruppen umfaßt, die insgesamt sieben Millionen Arbeiter beschäftigen. Zahlreiche Gesellschaften suchen daraufhin zu wirken, daß dieses Gesetz vorläufig noch nicht in Kraft tritt.

— **Schlafwagen 2. Klasse in Australien.** Die australischen Eisenbahnverwaltungen erwägen seit einigen Jahren die Einführung von Schlafwagen 2. Klasse, aber der einzige Staat, der sich zu dieser Maßnahme bis jetzt hat entschließen können, ist Queensland. Auf den Schmalspurbahnen dieses Staates haben die Abteile 2. Klasse — wenn wir recht unterrichtet sind, gibt es dort nur 1. und 2., keine dritte Klasse — acht Sitzplätze. Die als Schlafwagen eingerichteten Wagen können je sechs schlafende Reisende aufnehmen; auf jeder Seite befinden sich drei Schlaflager. Die Schlafwagengebühr beträgt nur 2,50 *M*, dafür wird aber nur der Schlafplatz ohne Bettwäsche zur Verfügung gestellt, auch ist keine besondere Bedienung vorhanden. In Neusüdwales ist die Einführung von Schlafwagen 2. Klasse bis jetzt abgelehnt worden, weil die Wagen 2. Klasse je 10 Sitzplätze im Abteil haben, und die Ausnutzung eines solchen Abteils mit nur sechs Schlaflagern eine zu ungünstige Ausnutzung der Wagen bedeuten würde; mehr als drei Schlaflager übereinander auf jeder Seite lassen sich aber nicht unterbringen. Zudem sind die Betriebsverhältnisse dort ziemlich ungünstig; die Leistungsfähigkeit der Lokomotiven wird auf den Bahnen von Neusüdwales infolge der steilen Neigungen schon auf das äußerste in Anspruch genommen, und wenn statt 10 Reisenden in einem Abteil nur deren sechs befördert werden könnten, müßten die Züge über das zulässige Maß verstärkt werden. Selbst bei Mitführung nur einer geringen Zahl von Schlafplätzen 2. Klasse würden die Betriebskosten sehr erheblich erhöht werden, und die niedrigen Schlafwagengebühren, die nicht höher als im Nachbarstaat sein dürften, würden dafür kein Entgelt bilden. Meistens ist übrigens dort der Verkehr so stark, daß alle 10 Plätze besetzt sind, ja daß nicht einmal alle Reisenden Sitzplatz finden.

Allgemeines.

— Die **Hinterlassenschaft von James Hill.** Louis W. Hill hat jetzt die Inventuraufnahme des Vermögens seines Vaters, James J. Hill, des ehemaligen Präsidenten der Great Northern Railway Co., beendet. Das Vermögen ist größer, als man anfänglich annahm. Anfangs schätzte man es auf 40 000 000 Dollar, nun aber hat sich herausgestellt, daß es mehr als 52 999 000 Dollar beträgt. Man berechnet, daß die Erbschaftssteuer, die Louis W. Hill dem Staate entrichten muß, über 1 500 000 Dollar betragen dürfte. Der Eisenbahnkönig hatte für 1 500 000 Dollar englische Kriegsanleihe gezeichnet. Seine Kunstsammlung wird auf 1 000 000 Dollar gewertet.

Bücherschau.

— **„Im Dienst und Daheim — Vaterländischer Verkehrskalender"** ist der Titel eines von Eisenbahnsekretär Rößler, Karlsruhe, herausgegebenen im Verlag der G. Braunschen Hofbuchdruckerei daselbst demnächst erscheinenden Kalenders. Er wendet sich an das gesamte deutsche vaterländisch-christlich organisierte Verkehrspersonal. Der Kalender enthält für jeden Monat Ratschläge für Garten- und Landwirtschaft und für Bienenzucht. Nach den Kalendermitteilungen, Tabellen über Verkehrswesen usw. bringt er einen höchst wertvollen belehrenden Teil mit Aufsätzen von hervorragenden Sozialpolitikern und Fachleuten. Wir nennen Aufsätze über das Recht der Staatsarbeiter, Organisationswesen, Wohnungswesen, Beamtenfragen, über Kriegs- und Heimarbeit der deutschen Post, die Leistungen der Eisenbahner im Weltkriege u. a. Ganz hervorragend ist auch der Unterhaltungsteil. Ernste und heitere Erzählungen aus Krieg und Frieden, darunter auch eine Kindergeschichte, von nur guten Schriftstellern wechseln ab. Von den Namen der Verfasser wollen wir nur einen nennen: den Dichter und Kesselschmied Heinrich Lersch, den im Kriege verwundeten und heute in ganz Deutschland verehrten rheinischen Sänger des Weltkrieges. Der Kalender ist über 100 Seiten stark in der üblichen Kalendergröße, hat viele treffliche Bilder und ein hervorragend schönes, kunstvolles farbiges Titelblatt. Alles in allem: ein echter, rechter, volkstümlicher Standes- und Familienkalender, wie er überall gern gesehen wird und bisher dem Dienstpersonal und seinen Familien gefehlt hat. Der Preis mit 45 Pf. ist im Verhältnis zu Inhalt und Ausstattung trotz des Krieges ein billiger. Wir empfehlen den Kalender auf das Beste.

— **Maschinenzeichen.** Regeln für die Ausführung technischer Zeichnungen des Maschinenbaues von Dipl.-Ing. Ernst Götz, Assistent für Maschinenbaukunde an der K. Technischen Hochschule München. Mit einem Geleitwort von Paul von Lossow, ord. Professor an der K. Technischen Hochschule in München. Mit 70 Abbildungen im Text und 2 Tafeln. Max Kellerers Verlag, München. Preis 1,60 *M*.

Nicht nur in technischen Fachzeitschriften, auch in Tages- und Unterhaltungsblättern hat die technische Strichzeichnung immer mehr Eingang gefunden und ihre Verbreitung wird immer weiter zunehmen. Auch die Nichttechniker sollten bei Zeiten das Auge technisch schulen, und nicht wenige werden gelegentlich auch dienstlich vor die Aufgabe gestellt, die in der technischen Zeichnung festgehaltene Gedankenarbeit richtig zu erfassen. Freilich bedarf es dazu der Einheitlichkeit in der Darstellungsweise. Bei maschinentechnischen Gebilden insbesondere ist eine solche Einheitlichkeit in der Darstellung dringend vonnöten. Das vorliegende Druckheft gibt in dieser Richtung die nötigen Anweisungen. Der Verfasser schöpft dabei aus seinen Erfahrungen als Lehrer im Machinenzeichnen an technischen Mittel- und Hochschulen. Bei der zeichnerischen Darstellung ist zu berücksichtigen, ob es sich um Skizzen, Übersichtszeichnungen, Werkstattzeichnungen, Katalogzeichnungen oder Patentzeichnungen handelt. Ferner kommt es auf die Projektionsart an, ob die Darstellung des Gegenstandes in schiefer oder rechtwinkliger Projektion erfolgen soll. Die zeichnerische Behandlung häufig vorkommender Maschinenteile (Schrauben, Nieten, Zahnräder, Armaturen usw.) die Art, wie die Maße einzuschreiben sind, wie zu bearbeitende Flächen gemäß auszuziehen und zu beschreiben und wie die Flächen mittels Tuschen anzulegen sind, wie zu bearbeitende Flächen kenntlich zu machen sind, muß der Darstellende genau kennen und über alle diese Punkte gibt die Schrift gewissenhafteste Auskunft. Auch über das Lichtpaus- und andere Vervielfältigungsverfahren finden sich Angaben. Im Anhang sind Fingerzeige für das Entwerfen von Maschinenteilen und Maschinen gegeben.

Das treffliche, 55 Seiten umfassende Werkchen, das allen Beteiligten zu empfehlen ist, hätte noch gewonnen, wenn die Textabbildungen etwas sorgfältiger durchgeführt worden wären. Die Schraffierungen, insbesondere die Rundschraffierungen, lassen zu wünschen übrig. Einige Maßzahlen sind nur schwer zu entziffern. Es darf daran erinnert werden, daß mustergiltig ausgeführte zeichnerische Darstellungen in reicher Auswahl in den deutschen Fachzeitschriften z. B. in der Zeitschrift des Vereins Deutscher Ingenieure zu finden sind.

Auch sind wir an die Vervielfältigungsweise der Zeichnungen mittels Hektographentinte oder Autographentusche, auf die in dem Buche hingewiesen ist, heute nicht mehr gebunden. Die Angaben hierüber hätten durch einen Hinweis auf das heute allgemein beliebte und wirtschaftlichere Vervielfältigungsverfahren ergänzt werden sollen, bei dem auf Pauspapier oder auf Pausleinen in tiefschwarzen Linien ausgezogene Zeichnungen im Durchlichtverfahren auf eine lichtempfindliche Zinkplatte gebracht und mit dieser gedruckt werden. Das Verfahren hat den besonderen Vorteil, daß die Pausenzeichnung erhalten bleibt und daher für Nachbestellungen stets zur Verfügung steht, während beim hektographischen oder autographischen Verfahren die mit empfindlichen Spezialtuschen hergestellten Zeichnungen verloren gehen. W. M.

— **Karte der Kriegsschauplätze auf der Balkanhalbinsel und im Orient.** F. A. Brockhaus in Leipzig. Preis 75 Pf. Auf dem Balkan lodern die Kriegsflammen an allen Ecken und Enden. Die Ereignisse, an denen auch unsere heldenhaften Truppen großen Anteil haben, spielen sich in einem wenig bekannten Gebiet ab. Um sich dort zurecht zu finden, muß man eine gute Übersichtskarte zur Hand nehmen. Als eine zuverlässige empfehlen wir die soeben bei Brockhaus in Leipzig zum billigen Preise von 75 Pf. erschienene Karte „Die Kriegsschauplätze auf der Balkanhalbinsel und im Orient". Sie hat das Format von 54×69 cm und ist in sechs Farben ausgeführt. Die Hauptkarte umfaßt nicht nur den ganzen Balkan einschließlich Rumänien, sondern auch Siebenbürgen, einen großen Teil von Ungarn und Südostgalizien mit der Bukovina. Auf vier größeren Nebenkarten sind Vorderasien mit dem nordöstlichen Afrika, der kaukasische Kriegsschauplatz, Mesopotamien und Unterägypten mit dem Suezkanal dargestellt.

— **Die ungarische Donau.** Man hat namentlich in Deutschland die hohen Aufgaben dieser wichtigen Wasserstraße erkannt und die Idee der Ausnutzung des Donaustromes für den Orientverkehr lebhaft aufgegriffen. Im Laufe der vielfachen

Erörterungen dieser Frage im Deutschen Reiche hat es sich jedoch gezeigt, daß man über den ungarischen Teil des Stromes nur mangelhaft unterrichtet ist. Dies hat den Vorstand der Wasserbaudirektion im ungarischen Ackerbauministerium Ministerialrat Eugen v. Kvassy veranlaßt, unter dem Titel „Die ungarische Donau als ein Teil der Verkehrsstraße für die Großschiffahrt nach dem Orient" in deutscher Sprache ein Werk zu schreiben, das mit Benutzung der neuesten Daten die Bedeutung der Donau in das rechte Licht setzt und die Tätigkeit beleuchtet, die Ungarn auf dem Gebiete der Donauregulierung entwickelt hat. Durch die Abfassung dieses direkt für Deutschland bestimmten Werkes hat sich Herr v. Kvassay ein neuerliches großes Verdienst erworben. Er hat nicht nur die einschlägige Literatur mit einer überaus wertvollen Arbeit bereichert, sondern auch eine vaterländische Aufgabe erfüllt, indem er dem Auslande die ersprießliche Tätigkeit Ungarns auf dem Gebiete der Wasserregulierungen vor Augen geführt hat. Das durch acht Sonderbeilagen illustrierte Buch ist im Verlage der Patria erschienen und in Deutschland von der Frankschen Verlagsbuchhandlung in Stuttgart zu beziehen. Preis 1,50 *M*.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Eröffnung der unbesetzten Ladestelle Cummerow (Kreis Franzburg) für den Wagenladungsgüterverkehr.

Am 1. Dezember 1916 wird die zwischen den Bahnhöfen Martensdorf und Velgast links der Bahnstrecke Stralsund - Rostock gelegene unbesetzte Station Cummerow (Kreis Franzburg), die bisher dem Personenverkehr diente, auch für die Abfertigung von Wagenladungsgütern eröffnet werden.

Die Abfertigung von Fahrzeugen, Sprengstoffen, und Gegenständen, zu deren Ver- und Entladung eine Kopframpe erforderlich ist, ist bis auf weiteres ausgeschlossen.

Mit demselben Tage wird die Station Cummerow (Kreis Franzburg) in den Staats- und Privatbahn-Gütertarif der Preußisch-Hessischen Staatsbahnen aufgenommen.

Über die Höhe der Tarifsätze geben die Dienststellen Auskunft.

Stettin, im November 1916. (1526)
Königliche Eisenbahndirektion.

2. Güterverkehr.

Niederländisch - Österreichisch - Ungarischer Eisenbahnverband. Tarifheft 1 vom 1. Februar 1913 und Tarifheft 2 vom 1. Mai 1914.

Mit Gültigkeit vom 15. Februar 1917 werden aufgehoben:

a) im Tarifheft 1
die Frachtsätze des Ausnahmetarifs 40, Abteilung A (Holzstoff usw.) und der Ausnahmetarif 42 (Eier)

b) im Tarifheft 2
die Frachtsätze des Ausnahmetarifs 11, Abteilung D (Speisezwiebeln) und des Ausnahmetarifs 30, Abteilung A (Stamm- und Stangenholz). Hierdurch treten Tariferhöhungen ein. Nähere Auskunft erteilt unser Verkehrsbureau, Dresden-A., Wiener Str. 4 II.

Dresden, 28. November 1916. (1525)
Kgl. Gen.-Dir. d. Sächs. Staatsb.
namens der beteiligten Verwaltungen.

Verkehr deutscher Seehäfen mit österr. und ung. Stationen. Verkehr mit Österreich.

Die im Tarifheft 1 enthaltenen Ausnahmetarife 42 für Eier und 93 E für Eisen, ferner die Frachtsätze der Ausnahmetarife 93 G unter Ziffer 5 und 93 H unter Ziffer 5 für Eisen u. s. w. werden mit dem 31. Januar 1917, zunächst ohne Ersatz, aufgehoben.

Altona, 27. November 1916. (1524)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Ausnahmetarife 2 s für Salpeter aller Art, ohne Rücksicht auf den Verwendungszweck, 2 I e für tierische und pflanzliche Fette und Öle aller Art usw., 2 I o für Harze usw., 2 III z für Ammoniakwasser, konzentriertes usw.

Mit dem 31. Januar 1917 treten die Ausnahmetarife außer Kraft. Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbureau, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 27. November 1916. (1522)
Königliche Eisenbahndirektion.

Sächsisch - Südwestdeutscher Güterverkehr, Tarifheft 4.

Am 4. Dezember 1916 wird die Station Unlingen Ort der Württembergischen Staatseisenbahnen in den direkten Verkehr einbezogen. Gleichzeitig treten geänderte Entfernungen für die Station Buchau in Kraft. Näheres ist aus unserem Verkehrsanzeiger und aus dem Gemeinsamen Tarif- und Verkehrsanzeiger der Preußisch-Hessischen Staatseisenbahnen zu ersehen, auch gibt unser Verkehrsbureau hier, Wiener Str. 4 II, Auskunft.

Dresden, am 27. November 1916. (1521)
Königl. Gen.-Dir. d. Sächs. Staatseisenb.
als geschäftsführende Verwaltung.

Westdeutsch-Südwestdeutscher Verkehr.

Mit Wirkung vom 1. Dezember 1916 wird die württembergische Station Unlingen Ort in den Verkehr einbezogen. Gleichzeitig werden für die Stationen Buchau und Dürmentingen neue, zum Teil ermäßigte Entfernungen in Kraft gesetzt und verschiedene Ausnahmetarife geändert und ergänzt. Näheres bei den beteiligten Abfertigungen und im nächsten Tarifanzeiger der preuß.-hess. Staatseisenbahnen.

Frankfurt (Main), 25. November 1916.
Königliche Eisenbahndirektion. (1523)

Württembergischer Binnen-Gütertarif. Pfälzisch-Württ. Güterverkehr. Elsass - Lothringisch - Luxemb. - Württ. Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 4. Dezember 1916 werden die an der neuen Strecke Ludwigsburg-Markgröningen gelegenen Stationen Markgröningen und Möglingen b. Ludwigsburg in die Tarife aufgenommen.

Näheres bei den Dienststellen und in unserem Tarifanzeiger.

Stuttgart, 29. November 1916. (1537)
Generaldir. der K. Württ. Staatseisenb.

Tfv. 1100. Heft 1. Oberschlesischer Staats- und Privatbahnkohlenverkehr — Heft 1 — Östliches Gebiet.

Einbezogen in die Abteilung A werden die zum Eisenbahndirektionsbezirk Bromberg gehörigen Stationen

a) Carlsburg mit Gültigkeit vom Tage der Betriebseröffnung für den Güterverkehr und
b) Blütenau und Gembitz mit Gültigkeit vom Tage der Betriebseröffnung der zur Nebenbahn Mogilno-Orchheim gehörigen Teilstrecke Mogilno - Gembitz.

Berichtigt wird der Frachtsatz von Rheinbabenschächte nach Vorderheide von 814 auf 614.

Kattowitz, 28. November 1916. (1534)
Königl. Eisenbahndirektion Kattowitz,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Adriatisch - deutscher Verkehr (Verkehr mit Sachsen). Außerkraftsetzung von Frachtsätzen.

Die in dem vom 1. Juni 1912 gültigen Tarife, Teil II, Heft 1, sowie in den zugehörigen Nachträgen I—IV für die Stationen Fleißen, Grottau, Ketten, Kratzau, Voitersreuth und Weißkirchen b. Kratzau ausgewiesenen Frachtsätze treten mit Ende Januar 1917 außer Kraft.

Wien, am 28. November 1916. S. B. Z. 8144/C/1916. (1532)
K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft,
namens der beteiligten Verwaltungen

Südösterreichisch - Ungarisch - Bayerischer Grenzverkehr. Außerkraftsetzung des Tarifes, Teil II (samt Nachträgen I—III).

Mit Ende Januar 1917 wird der Tarif, Teil II, vom 1. Januar 1910 (samt Nachträgen I—III) vorläufig ohne Ersatz, außer Kraft gesetzt.

Wien, am 28. November 1916. S. B. Nr 8085/C. (1533)
K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft,
namens der beteiligten Verwaltungen.

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft. — Neuauflage des Lokal-Gütertarifes.

Mit Ende Jänner 1917 wird die vom 1. Jänner 1915 gültige Neuauflage des Lokalgütertarifes Teil II, vom 1. Jänner 1910 für die Beförderung von Leichen, Gütern und lebenden Tieren auf den österreichischen und den im Gebiet der Länder der heiligen ungarischen Krone gelegenen Linien der k. k. priv. Südbahn - Gesellschaft und der Nachtrag I hierzu außer Kraft gesetzt. — An ihrer Stelle wird mit Gültigkeit vom 1. Feber 1917 eine Neuauflage dieses Tarifes in Kraft treten, mit welcher Tariferhöhungen und anderweitige Erschwerungen eintreten werden. — Über Einführung und Ausgabe dieser Neuauflage folgt eine besondere Kundmachung. — Mit dem Tage der Einführung der Neuauflage des obgenannten Tarifes werden die vom 1. Jän-

ner 1910 gültigen Stationstarife für die Beförderung von Leichen, Gütern und lebenden Tieren auf den Linien der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft und der Wien Pottendorf Wiener Neustädterbahn samt den Nachträgen I und II hierzu außer Kraft gesetzt. — An deren Stelle werden neue Stationstarife erscheinen.

Wien, den 24. November 1916. (1531)

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft. — Neuauflage des Lokal-Gütertarifes.

Mit Ende Januar 1917 wird die vom 1. Januar 1915 gültige Neuauflage des Lokal-Gütertarifes, Teil II, vom 1. Januar 1910 für die Beförderung von Leichen, Gütern und lebenden Tieren — Sonderheft, enthaltend die Tarife und Tarifbestimmungen für die österreichischen Linien — und der Nachtrag 1 hierzu außer Kraft gesetzt. — An ihrer Stelle wird mit Gültigkeit vom 1. Februar 1917 eine Neuauflage des Sonderheftes in Kraft treten, mit welcher Tariferhöhungen und anderweitige Erschwerungen eintreten werden. — Über Einführung und Ausgabe dieser Neuauflage folgt eine besondere Kundmachung.

Wien, den 24. November 1916. (1530)

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft. — Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn.— Lokalbahn Liesing-Kaltenleutgeben. — Lokalbahn Spielfeld-Radkersburg. — Lokalbahn Radkersburg-Luttenberg. — K. k. priv. Graz Köflacher Eisenbahn- und Bergbau-Gesellschaft. — K. k. priv. Leoben-Vordernberger Eisenbahn. — Aufhebung der bestehenden und Einführung neuer geänderter Personentarife.

Mit Ende Jänner 1917 werden die nachverzeichneten Tarife außer Kraft gesetzt, u. zw.:

a) Tarif, Teil II, Heft 1, für die Beförderung von Personen, Reisegepäck, Expreßgut und Hunden auf den österreichischen Linien der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft vom 1. Oktober 1908, samt den hiezu erschienenen Nachträgen I—III;

b) Tarif, Teil II, Heft 2, für die Beförderung von Personen, Reisegepäck, Expreßgut und Hunden im direkten Verkehre zwischen den Stationen der österreichischen und den Stationen der im Gebiete der ungarischen Krone gelegenen Linien der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft vom 1. Oktober 1908, samt den hiezu erschienenen Nachträgen I—IV;

c) Tarif, Teil II, für die Beförderung von Personen, Reisegepäck, Expreßgut und Hunden auf den Linien der Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn, vom 1. Oktober 1908, samt Nachtrag I;

d) Tarif, Teil II, für die Beförderung von Personen, Reisegepäck, Expreßgut und Hunden auf der Lokalbahn Liesing-Kaltenleutgeben vom 1. Oktober 1908, samt Nachtrag I;

e) Tarif, Teil II, für die Beförderung von Personen, Reisegepäck, Expreßgut und Hunden auf der Lokalbahn Spielfeld-Radkersburg vom 1. Oktober 1908, samt Nachtrag I;

f) Tarif Teil II, für die Beförderung von Personen, Reisegepäck, Expreßgut und Hunden auf der Lokalbahn Radkersberg-Luttenberg vom 1. Oktober 1908, samt Nachtrag;

g) Personen- und Gepäcktarif, Teil II, Besondere Bestimmungen für die Beförderung von Personen, Hunden, Reisegepäck und Expreßgut im Lokalverkehr der k. k. priv. Graz-Köflacher Eisenbahn vom 1. Mai 1910, samt Nachtrag I;

h) Tarif, Teil II, für die Beförderung von Personen, Reisegepäck und Hunden auf der k. k. priv. Leoben-Vordernberger Eisenbahn vom 1. Oktober 1908.

An Stelle dieser Tarife gelangen mit 1. Februar 1917 neue, geänderte Personentarife zur Einführung, welche bei der Zentralverkaufsstelle für Tarife in Wien I, Biberstraße 16, zum Preise ad a) und b) von je 2 K. für das Stück, ad c) — h) von je 0.50 K. für das Stück erhältlich sein werden.

Wien, am 27. November 1916. (1529)

Verkehr Reichenberg-Nordwestböhmen. Außerkraftsetzung des vom 1. Januar 1914 gültigen Eisenbahngütertarifes, Teil II.

Mit Ablauf des 31. Januar 1917 tritt der vom 1. Januar 1914 gültige Eisenbahngütertarif, Teil II, für die Beförderung von Eil- und Frachtgütern zwischen den Stationen Reichenberg k. k. St. B., Reichenberg Sächs. Stb. und Reichenberg Teplitzerbahnhof einerseits und den Stationen der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn, Ausschließend priv. Buschtehrader Eisenbahn und k. k. österr. Staatsbahnen, sowie der vom Staate betriebenen Privatbahnen anderseits samt den zugehörigen Nachträgen I und II ohne Ersatz außer Kraft.

Prag, am 28. November 1916. (1528)
Ausschließend priv. Buschtehrader Eisenb.
namens der beteiligten Verwaltungen.

3. Personen- und Gepäckverkehr.

Rheinisch - Süddeutsch - Schweizerisch-Ungarisch - Rumänisch - Serbisch - Bulgarisch - Orientalischer Personen - und Gepäcktarif.

Auf 1. Februar 1917 wird die durchgehende Personen- und Gepäckabfertigung von ungarischen nach deutschen Stationen aufgehoben.

Stuttgart, 29. November 1916. (1538)
Generaldir. d. K. Württ. Staatseisenb.,
namens d. bet. deutschen Verwaltungen.

Deutsch-österreichischer Personenverkehr über sächsisch/preußisch-österreichische Grenzstationen und Preußisch-sächsisch - österreich - ungarischer Personenverkehr über süddeutsche Grenzstationen.

Für den Verkehr aus Österreich werden die bestehenden Fahrpreise und Gepäckfracht-Frachtsätze Ende Januar 1917 aufgehoben. Voraussichtlich treten ab 1. Februar n. J. neue, erhöhte Tarifsätze in Kraft, was noch bekannt gegeben wird. (1536)

Halle (Saale), 29. November 1916.
Königliche Eisenbahndirektion.
namens der beteiligten Verwaltungen.

Personen- und Gepäckverkehr mit Ostseebadeorten und Bornholm.

Infolge Erhöhung der Tarife für die Beförderung von Personen, Hunden, Reisegepäck und Expreßgut auf den Strecken der k. k. österreichischen Staatsbahnen werden die Rückfahrkarten und die Gepäckfrachtsätze für den Verkehr von Stationen der k. k. österreichischen Staatsbahnen zum 1. Februar 1917 aufgehoben.

Stettin, 29. November 1916. (1527)
Königliche Eisenbahndirektion.

4. Verdingungen.

Verdingung über Werkstattsmaterialien.

Für das Etatsjahr 1917 sollen öffentlich verdungen werden:

Los 1:
22 100 Stück Besen- und Hackenstiele,
4200 Stück Schaufelstiele,
4660 Stück Hammerstiele, fertige aus Hikory- oder Eschenholz,
350 Stück Hammerstiele, unbearbeitete.

Los 2:
500 kg Filz,
380 kg Schmirgel,
28 800 Bogen Schmiergelpapier,
5900 Bogen Glaspapier,
490 kg Leim, (Tischlerleim),

Los 3:
10 600 kg Ölfarbe in Pastaform,
10 300 kg Fenster- und Metallkitt.

Los 4:
6110 qm Klares Glas,
6100 Stück Glasglocken.

Los 5:
4250 Stück Lampenteile aller Art.

Los 6:
15 500 m Rohre, eiserne und verzinkte für Gas-, Wasser-, Bremsleitungen und Dampfheizung,

Los 7:
860 Stück Achsbuchsbügel,
26 000 kg Flußeisenguß,
13 100 kg Flußstahlguß,
14 000 kg Bolzenstahl, (Schweißstahl),
10 000 Stück Schrauben mit Muttern,
139 400 Stück Unterlagscheiben.

Die Verdingungsunterlagen können bei unserem Zentralbureau (Zimmer 51) hier eingesehen und gegen gebührenfreie Einsendung von 70 ₰ in bar (nicht in Briefmarken) **für jedes einzelne Los** bezogen werden.

Die Angebote sind verschlossen und mit der Aufschrift: **Angebot auf Werkstattsmaterialien Los ..** versehen, post- und bestellgeldfrei so rechtzeitig abzusenden, daß sie spätestens am Eröffnungstage, vormittags 9 Uhr, in unserem Besitze sind.

Die Eröffnung der Angebote findet in Gegenwart etwa erschienener Bewerber für

Los 1 bis 4, am Samstag, den 6. Januar 1917, vormittags 9½ Uhr,
Los 5 bis 7, am Samstag, den 6. Januar 1917, nachmittags 3 Uhr

im Zimmer 72 unseres Verwaltungsgebäudes statt.

Ende der Zuschlagsfrist 20. Januar 1917.

Mainz, den 20. November 1916. (1535)
Königlich Preußische und Großherzoglich Hessische Eisenbahndirektion.

Die Anfertigung, Lieferung und Aufstellung einer Gleiswage ohne Gleisunterbrechung von 40 t Tragfähigkeit und 9 m Brückenlänge nebst Wiegehäuschen für den Bahnhof Kaisersfelde soll vergeben werden. Verdingungsanschlag und Vertragsbedingungen liegen in unserm Zentralbureau zur Einsicht aus, können auch gegen freie Einsendung von 50 ₰ von dort bezogen werden. Angebote sind bis spätestens den 14. Dezember 1916 vormittags 11 Uhr frei an uns einzusenden. Zuschlagsfrist 3 Wochen.

Bromberg, 21. November 1916. (1520)
Königliche Eisenbahndirektion.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Eisenbahndirektions-Präsident a. D. v. Mühlenfels in Berlin.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nummer 96. 6. Dezember 1916. LVI. Jahrgang.

Inhalt:

Dampfeisenbahn, Kraftwagenlinie oder Vielachsantrieb auf Schienen. (Schluß)

25 Jahre Eisenbahnbau in Sibirien.

Die Verpflegungsstelle des Roten Kreuzes auf Bahnhof Aachen West.

Nachrichten.

Deutschland. Erläuterungen zur Erhebung des Frachturkundenstempels. — Ergänzung der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung. — Arbeiterpensionskasse der preußisch-hessischen Eisenbahngemeinschaft. — Beschäftigung von Kriegerwitwen im Eisenbahndienst. — Hölzerne Gelenksohlen. — Eröffnung von Bahnstrecken in Württemberg. — Der Dank der Heerführer. — Verein deutscher Ingenieure.

Österreich. Regierungsantritt Sr. Majestät des Kaisers und Königs Karl. — Verordnung des k. k. Eisenbahnministeriums vom 19. November 1916, betr. vorübergehende Änderung einiger Bestimmungen des Eisenbahn-Betriebsreglements. — Die galizische Erdölförderung. — Starke Steigerung der böhmischen Braunkohlenausfuhr.

Ungarn. Schweres Eisenbahnunglück. — Erhöhung des Gütertarifs der Staatsbahnen. — Ungarisches Personal bei der Hedschasbahn.

Übrige europäische Länder. Die Obligationen der Eisenbahn Saloniki-Monastir und die Orientbahnen. — Rußlands arktischer Hafen und die Murman-Bahn.

Rechtspflege.

Amtliche Mitteilungen.

Amtliche Bekanntmachungen.

Dampfeisenbahn, Kraftwagenlinie oder Vielachsantrieb auf Schienen.

(Schluß aus Nr. 95.)

Älter als die regelmäßige Beförderung von Gütern mittels Kraftwagen ist jene von Personen. Nach Muster der kgl. bayerischen Kraftwagenlinien wurden in Österreich im Jahre 1907 Postautomobillinien eingerichtet, die im Jahre 1914 auf 42 eigene und 62 vom Staate unterstützte sich vermehrt hatten und vor Kriegsbeginn auch auf die Frachtenbeförderung ausgedehnt werden sollten.

In der Anfangszeit des Eisenbahnwesens hatten einzelne Bahngesellschaften, wie z. B. die Wien-Raaber-Bahn und die Kaiser Ferdinands-Nordbahn, ihre eigenen Werkstätten zum Bau von Lokomotiven errichtet, um sich von der Einfuhr englischer Lokomotiven unabhängig zu machen. Die noch blühende Lokomotivfabrik der Staatseisenbahngesellschaft entstand aus jener ersten Werkstätte der Wien-Raaber Bahn, der John Haswell, der Pfadfinder auf dem Gebiete des Lokomotivbaues, viele Jahre vorstand.

In ähnlicher Weise hat die österreichische Generalpostdirektion, um die früher, infolge der verschiedenartigsten Kraftwagenbauarten gewaltig angewachsene Reparaturenrechnung durch die Schaffung einer von den Kraftwagenfabriken stets abgelehnten Normalbauart zu verringern, eine eigene Werkstätte errichtet. Der dahin gehende Antrag des technischen Referenten, Oberbaurat Altmann, wurde von seinem Chef, Ministerialrat Dr. Hofer, dem Generalpostdirektor Dr. von Wagner-Jauregg unterbreitet und der hervorragenden Einflußnahme des letztern gelang es, bei den in Frage kommenden Ministerien die Finanzierung und den Bau der „Automobilzentrale" derart zu beschleunigen, daß — ein erwähnenswerter Fall — acht Monate nach dem Baubeginn der Werkstätte die ersten dort aus den von sieben Fabriken reihenweise erzeugten Einzelbestandteilen zusammengesetzten Postfahrzeuge ihre Fahrt antreten konnten. Der besondern Vorzüglichkeit dieser Einheitsbauart, die sich auch während ihrer gegenwärtig besonders strengen Erprobung vorzüglich bewährt, soll besondere Erwähnung getan werden.

Im Gegensatze zu Bayern, wo im Jahre 1914 106 Motorpostlinien bestanden, auf welchen auch während des Krieges 40% der ursprünglichen Wagenkm zurückgelegt wurden, sind in Österreich mit Kriegsbeginn sämtliche Kraftwagenverkehre eingestellt worden.

Die Frage des Ersatzes von voraussichtlich schlecht rentierenden Lokalbahnen durch Kraftwagenlinien hat man in Bayern, wo auch die Güterbeförderung durch die staatlichen Kraftwagenlinien aufgenommen wurde, längst zu lösen versucht. Aber auch in Österreich wurde die gleiche Frage durch die ungünstigen Betriebsergebnisse vieler Lokalbahnlinien brennend und wird auch von früher erbitterten Gegnern des Kraftwagenverkehres, wie es beispielsweise die Mehrheit des Niederösterreichischen Landtages war, nunmehr die Einrichtung regelmäßiger Kraftwagenlinien an Stelle neuer Landesbahnen ins Auge gefaßt, da diese für Betriebsausfälle und Zinsengewähr im Jahre 1913 gegen 1¾ Millionen Mark erforderten. Ausgesprochene Eisenbahnfachmänner, wie der frühere österreichische Eisenbahnminister Ludwig Wrba, empfehlen an Stelle nicht ertragsicherer Lokalbahnen vorerst fallweise Kraftwagenlinien, mit Rücksicht auf deren verhältnismäßig geringes Anlagekapital, zu errichten. Andererseits wäre es unrichtig, wie es von zuständiger Seite angeregt war, schon bestehende Lokalbahnen aufzulassen, weil sie die Betriebskosten nicht decken.

Die Betriebskosten der Kraftwagenlinien, zu welchen auch die sogenannten gleislosen Bahnen mit elektrischer Oberleitung (Schiemannsche, Stollsche, Lloydbahnen) zu rechnen sind, hängen wesentlich von den zu befahrenden Straßen, insbesondere von der Beschaffenheit ihrer Oberfläche ab. Der Betriebführer derartiger Linien hat zum Unterschied von Eisenbahnunternehmen, in der Regel weder die Straßenbau-, noch deren Erhaltungskosten zu tragen und wäre daher in besonders günstiger Lage, wenn er dadurch nicht vom Straßenbesitzer in Abhängigkeit geriete. In Schweden sahen sich die Staatsbahnen gezwungen, eine ihrer leidlichen Ertrag gebenden Kraftwagen-

linien zwischen Tanum und dem Küstenplatz Grebbestad, nach vierjährigem Betriebe aufzulassen, weil sie von den dort in Frage kommenden Behörden eine Instandsetzung der schlechten Fahrstraße nicht erreichen konnten. Staat und Länder werden den Betrieb ihrer Linien, insofern sie ihre eigenen Straßen benützen, durch deren beste Instandhaltung verbilligen können. Die Herstellung neuer Straßen und besonders deren Unterbaues

Abb. 3. Vierräderzug aus Generatorwagen und zehn Wagen (nach Oberst v. Landwehr).

ist im Gebirge kostspielig und kann derartige Beträge erfordern, daß unter Umständen der Bau einer Eisenbahn billiger werden kann. In Österreich bezifferte man vor Kriegsbeginn die für die Verbilligung des Kraftwagenverkehres erforderliche Verbesserung der Straßenoberfläche einer im Durchschnitte 5 m breiten Straße, bei 4 cm starker Asphaltierung, 15 cm starker Betonierung und Anbringung von Randsteinen mit 51 000 ℳ für das Kilometer, wobei eine fünfjährige Gewähr geleistet und die zehnjährige Erhaltung gegen eine Jahrespauschalsumme von 2100 ℳ von der Baufirma übernommen wurde. Die Granitkleinpflasterung wurde mit 34 000 ℳ oder, auf 15 Jahre verteilt, für das Jahr mit 2295 ℳ und außerdem für die einmalige Schüttung der Unterlage 6800—8500 ℳ angenommen.

Für einfache Oberflächenteerung, die der Straßenreferent des Ministeriums für öffentliche Arbeiten, Hofrat Bradaczek, bevorzugt, werden bei einer zweijährigen Lebensdauer für einen 15jährigen Turnus, eingeschlossen eine Massenschüttung innerhalb 5 Jahren 1360 ℳ für das Jahr und Kilometer angenommen. Das würde nach österreichischen Verhältnissen, gegenüber den früher erwähnten Eisenbahnvorlagen, 5.94% gleich 1/18 der Kosten des Kilometers einer vollspurigen Lokalbahn mit 157 750 ℳ, oder 5,53 % gleich 1/19 der Kosten des Kilometers einer schmalspurigen Lokalbahn mit 176 694 ℳ ergeben, unter der Voraussetzung, daß die Straßenanlage schon vorhanden war.

Die Betriebskosten sind gegenwärtig beim Kraftwagenverkehr höhere als beim Eisenbahnbetriebe, aber deren leichtere Anpassungsfähigkeit an das wirkliche Verkehrsbedürfnis und eine dadurch mögliche bessere Raumausnützung der Fahrbetriebsmittel vermindert die Transportkosten des Kraftwagens. Besonders bietet die leicht durchführbare und unbedingt anzustrebende vollständige Trennung des Personen- vom Güterverkehr, welche die Beschleunigung des ersteren, die Zu- und Abstreifung zum und vom Hause bei letzterem gestattete, ganz besondere Vorteile gegenüber dem Eisenbahnbetriebe.

Die Möglichkeit, vor dem Bau von Lokalbahnen vorläufig Kraftwagenlinien einzurichten und aus deren Ertrag auf jene der geplanten Lokalbahn Schlüsse zu ziehen, dürfte den Bau dieser um so mehr fördern, als die Kraftwagen nach Bau und Eröffnung der Lokalbahn auf anderen Strecken Wiederverwendung finden könnten, und auch die verbesserte Fahrstraße für die örtliche Bevölkerung dauernden Wert behielte.

Die Entwicklung des Explosionsmotors bei den Kraftwagen machte ihn wertvoll auch für den Antrieb von Eisenbahnmotorwagen, insbesonders auf Klein- und Straßenbahnen, insofern diese nicht elektrisch betrieben werden. Zur Verkehrsverdichtung werden nun auf Hauptbahnen anstatt der früher üblichen Dampftriebwagen hauptsächlich auf den preußisch-hessischen Staatsbahnen die jetzt sehr verbreiteten Akkumulatorwagen verwendet, vielfach auch Triebwagen mit Explosions- oder Verbrennungsmotoren, welche den Antrieb liefern, aber mit Dynamomaschinen u. Bufferbatterien gekuppelt sind.

Ein Schulbeispiel der Steigerung des Personenverkehrs infolge der Vermehrung der Verkehrsmöglichkeit bieten die Arader und Csánader Eisenbahnen, welche notleidend waren, bis ihr damaliger Direktor Ing. Sármezey im Jahre 1903, als über den Betrieb von Motorwagen noch keine Erfahrungen vorlagen, den Mut hatte, für den benzin-elektrischen Betrieb eingerichtete Wagen in Dienst zu stellen. Infolge der mit diesen Wagen erreichten günstigen Betriebsergebnisse führte Sármezey im Jahre 1906 die vollständige Trennung der Güterbeförderung, die durch Lokomotiven vorgenommen wurde, von der Personenbeförderung, die mittels Motorzügen abgewickelt wurde, durch. Die vermehrte Fahrmöglichkeit steigerte bei einer Verminderung der Personenwagen um fast 23 %, von 53 auf 41, den Personenverkehr von 1 053 092 im Jahre 1903 auf 2 652 279 Personen, daher um fast 251 %, während infolge der gleichzeitigen Herabsetzung der Personentarife die Einnahmen nur um 106,2 % zunahmen.

Der Stand an Lokomotiven war während dieser Zeit von 37

Abb. 4. Benzin-elektrischer Zug (nach Oberst v. Landwehr) auf Schienen (Kilophot, G. m. b. H., Wien).

nur um eine auf 38 vermehrt worden, wobei die geleisteten Lokomotivkm um nur 6 %, dagegen die Einnahmen aus dem Güterverkehr um fast 70 % und die geleisteten Motorwagenkilometer im Jahre 1912 auf 1 586 235 gestiegen waren. Im Jahre 1914 berechnete Sármezey die vollständigen Betriebskosten für die mit 45 km Geschwindigkeit erfolgte Beförderung eines Personenzuges mit 116 Sitzplätzen für das Zugkilometer bei Lokomotivbetrieb mit 54,64 ₰, bei Benzin-Elektromotorwagen von 75 PS. mit 33,95 ₰, bei Diesel-Elektromotorwagen von 75 PS. mit 20,40 ₰

Weitere Angaben Direktor Sármezeys, der sich dauernd dieser Frage widmet, betreffen den diesel-elektromotorischen Verkehr auf vier schwedischen vollspurigen Privatbahnen. Von diesen wurden auf der Mellersta-Södermannlands-Eisenbahn bei 13monatigem Betriebe (von 11. Aug. 1913 bis 19. Oktober 1914) 50 023 Kilometer mit einer durchschnittlichen Zuglast von 31 207 t auf Steigungen von 10—16 ‰ geleistet, wobei die Gesamtkosten 14,227 ₰ für das Zugkilometer, davon die Personalkosten fast 54,1 % betragen haben.

Die Einführung des benzol-elektrischen Triebwagens auf den Linien der Ostdeutschen Eisenbahn-Gesellschaft hatte eine sprunghafte Verkehrssteigerung zur Folge; auch jene des diesel-elektrischen Betriebes auf den Linien der Kgl. sächs. Staatsbahnen, bei welcher die geleistete Pferdekraftstunde mit nur 1,5 ₰ angegeben wird, erweckt Zufriedenheit.

Nun wäre die Möglichkeit der Einführung einer neuen Gattung von Eisenbahnfahrbetriebsmitteln gegeben. Es wären dieses gewöhnliche Eisenbahnwagen, deren Achsen für elektromotorischen Antrieb ausgestattet sein müßten und durch den elektrischen Strom angetrieben würden, der auf einem benzin-, benzol- oder diesel-elektrischen Motor- oder selbständigen Generatorwagen erzeugt würde.

In Österreich wird seit mehreren Jahren ein, dem in Deutschland bekannten, auf der Straße verkehrenden benzin-elektrischen Müllerzug ähnlicher, aber scheinbar in wesentlichen Einzelheiten besser durchgearbeiteter Zug von der Heeresverwaltung verwendet (s. Abb. 3), der zuerst aus 10 einachsigen, nun aus 10 zweiachsigen Wagen besteht. Dessen Erfinder, Generalstabsoberst Landwehr von Pragenau, hat diesen Zug ununterbrochen vervollkommnet und meine Anregung, den gleichen Antrieb für regelmäßigen Eisenbahnbetrieb zu versuchen, geistreich dadurch gelöst, daß er durch eine praktische, zeitweise Anbringung von Eisenbahnradreifen (s. Abb. 4) die Verwendung dieses Straßenzuges auch auf Gleisen ermöglichte. Dadurch ist der Zug für militärische Zwecke besonders wertvoll geworden.

Merkwürdig ist, daß dadurch nach geraumer Zeit praktische Lösung erfuhr, was schon im Jahre 1874 Max Maria Freiherr von Weber, in seiner Schrift „Neue Pfade der Volkswirtschaft. die neue Sekundär-Eisenbahn mit normaler Spurweite und langsamer Fortbewegung" mit seherischem Blick vorausgesagt hatte. Dort sind von ihm einige Grundsätze aufgestellt, die sich erst in der Gegenwart bewahrheiten. Er erzählt dort u. a., daß hervorragende Techniker bereits daran gedacht hätten, Güterwagen zu erbauen, mit denen man Bahnen und Straßen befahren könnte und vertrat damals die Meinung, daß dies nicht unmöglich wäre.

In den siebziger Jahren versuchte man tatsächlich, zweiachsige Lokomotiven*) durch die Anbringung breiter Spurkränze auch auf der Straße lauffähig zu machen, sah aber bald von weiteren Versuchen mit Rücksicht auf die mangelnde Lenkbarkeit dieser Lokomotiven ab.

Der bei der österr. Daimler-Motoren-Fabrik in Wr. Neustadt unter der Mitwirkung ihres ausgezeichneten Direktors Porsche hergestellte Landwehrzug diente dem Antriebe der 30,5-cm-Mörser-Batterien der Skodawerke zum Vorbilde und fand, wie alle Neuerungen auf explosionsmotorischem Gebiete, regste Förderung durch den Feldzeugmeister und Sektionschef im österr. Kriegsministerium Exzell. Leopold von Schleyer.

Der benzin-elektrische Straßenzug, der wie erwähnt, von einem Generatorwagen die elektrische Kraft erhält, durch welche jedes zweite Räderpaar angetrieben wird, gestattete infolge des Vielachsantriebes, auf der Straße, voll beladen, Steigungen bis 230 ‰ bei einem Höchstachsdruck von 3½ t zu überwinden, dabei kleinste Kehren und Serpentinen mit 6 m Halbmesser, zu nehmen.

Meine persönliche Anregung geht nun dahin, von Fall zu Fall, für den regelmäßigen Eisenbahnbetrieb gewöhnliche Fahrbetriebsmittel mit Vielachsantrieb zu verwenden. Die in der gleichen Weise, wie beim Straßenzuge, erfolgende Einrichtung von Eisenbahnmotorwagen, gestattet bei geringstem Achsdruck, da der Generatorwagen nicht wie eine Reibungslokomotive zum Zuge, sondern nur zur Entwicklung der elektrischen Kraft verwendet wird, Steigungen bis 100 ‰ selbst bei ungewöhnlich kleinem Halbmesser der Bahnlinie zu überwinden. So empfiehlt es sich insbesondere, diese neue Gattung auf Gebirgsbahnen in Anwendung zu bringen; dort kann man dann bei engster Anschmiegung an das Gelände, die sonst bei Reibungslokomotivbetrieb ausgeschlossenen Steigungen trotz ganz leichtem Oberbau bewältigen.

Die Vorteile der Einführung dieser neuen, gegenwärtig der strengsten Erprobung unterzogenen Wagenbauart für Lokalbahnen sind groß; man kann infolge des Vielachsantriebes, ähnlich wie es auf elektrischen Bahnen möglich ist, aber ohne Abhängigkeit von einer Kraftzentrale und Oberleitung, auf jeder vollspurigen Eisenbahn bei kleinstem Halbmesser schwierige Gelände mit geringem Achsdruck von höchstens 6 t, daher leichtem Unter- und Oberbau, bedeutende Steigungen überwinden. Allerdings müßten, um die Vorteile des Vielachsantriebes voll auszunützen, die einschlägigen, nur für den Betrieb mit Zuglokomotiven abgefaßten Betriebsvorschriften einer entsprechenden Umarbeitung und Ergänzung unterzogen werden. Natürlich könnte der Vielachsenantrieb auch auf Bahnen mit elektrischer Oberleitung zur Verbilligung der Gleisanlagen Anwendung finden.

Nach der Ansicht von sehr erfahrenen Fachleuten würden die Baukosten einer für den bezin- oder diesel-elektrischen Mehrachsenantrieb hergestellten Eisenbahn, je ungünstiger deren Geländeverhältnisse wären, im Vergleiche zu jenen, bei welchen die Züge von Lokomotiven gezogen werden, ganz bedeutend billigere sein können. In der früher erwähnten Schrift schätzte M. M. v. Weber die Ersparnisse, welche bei einer vereinfachten Bauweise von Nebenbahnen gewöhnlicher Spurweite — er war Gegner von Schmalspurbahnen — zu erzielen wären, im Flachlande auf 25 bis 30 v. H., im Hügellande auf 30 bis 40 v. H.; und im Gebirge auf über 50 v. H. Wenn man nun mit Rücksicht auf den geringen Achsdruck der Fahrbetriebsmittel, einen leichten Oberbau von unter 18 kg Schienen legen und auch dementsprechenden Unterbau herstellen würde, ergäbe dies die Möglichkeit weiterer Ersparnisse, die durch den Entfall sonst vielleicht notwendiger Kunstbauten, noch eine Steigerung erfahren könnten.

Obwohl der Bau von Bahnen für den Betrieb mit leichten Fahrbetriebsmitteln, natürlich bedeutend weniger Anlagekapital, als ein solcher für normalen Achsdruck erfordert, wäre unter allen Umständen, schon gelegentlich der Planaufstellung, darauf Rücksicht zu nehmen, daß die betreffende Linie doch vielleicht später als Durchgangsbahn zwischen zwei Vollbahnen ausgebaut oder infolge vorauszusehender Verkehrssteigerung eine derartige Bedeutung erlangen könnte, daß in absehbarer Zeit der Übergang von Vollbahnfahrbetriebsmitteln notwendig würde. Gerade gegenwärtig hat man während des Verkehres von Militärzügen die Notwendigkeit ihres ungehinderten Überganges von Bahn zu Bahn feststellen können. Deshalb wird ein, ausschließlich für einen Vielachsantrieb genügender, leichter Oberbau nur dort anzuwenden sein, wo andernfalls eine kostspieligere Schmalspurbahn, die ebenfalls den Übergang direkter Wagen nicht zuließe, gebaut würde, oder ein Bahnbau überhaupt nicht zustande kommen könnte. Selbstverständlich müßte vor Aufnahme des motor-elektrischen Vielachsantriebes eine genügende Anzahl von Fahrbetriebsmitteln mit elektromotorisch anzutreibenden Achsen angeschafft, aber auch bei anderen Wagen die durchlaufende elektrische Leitung oder eine entsprechende Vorrichtung für deren vorübergehende Anbringung, sowie für die von elektrischen oder Vakuumbremsen, im Bedarfsfall auch von Schienenbremsen, eingerichtet werden. Die Kosten der geeigneten Wagen wurden vor Kriegsbeginn auf etwa 3400 ℳ für das Stück beziffert.

*) Die Photographie einer solchen befindet sich im k. k. historischen Museum der österr. Eisenbahnen in Wien.

Nach dem Vereinswagenübereinkommen gebaute Fahrbetriebsmittel, die auch zum Übergang auf vollspurigen Lokalbahnen mit leichtem Oberbau bestimmt wären, müßten mit der genügenden Anzahl Achsen gebaut werden, um den Achsdruck entsprechend zu verteilen, doch könnten natürlich auch normalgewichtige Wagen, unter Benützung vielachsiger Rollschemel, mit zum Teil elektromotorisch zu betreibenden Achsen, auf die leicht gebaute Linie übernommen werden.

Die Frage, welches Mindestgewicht vollspurige Fahrbetriebsmittel einer Lokalbahn mit leichtem Oberbau haben müssen, damit ihre Mitnahme auch bei schnellfahrenden Zügen auf Hauptbahnen anstandslos zu gestatten wäre, müßte geklärt werden, da nach den Wagenübergangsvorschriften des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen zwar ein Höchst-, nicht aber ein Mindestachsdruck der Wagen für deren Übergangsfähigkeit auf fremde Bahnen festgesetzt ist, kam man doch bisher mit Rücksicht auf die Erlangung möglichst hoher Tragfähigkeit immer nur in die Lage, schwerere, nie aber besonders leichte vollspurige Wagen zu bauen. Daß eine allzu leichte Bauart der Fahrbetriebsmittel deren Lebensdauer und Erhaltungskosten ungünstig beeinflussen kann, soll nicht verschwiegen werden. Wenn auch in Deutschland, mit Rücksicht auf die günstigen Geländeverhältnisse, der Bau von Gebirgsbahnen und die Anwendung leichten Oberbaues zu deren Verbilligung weniger oft, als in Österreich vorkommen dürfte, so würden hier doch möglicherweise sogen. Saisonbahnen, wie sie längs der Nord- und Ostsee oder auf deren Inseln zum Badestrand gebaut werden, in Betracht kommen. Solche könnten dann nach Schluß der Badezeit mit wenig Kosten wieder abgetragen werden. Ganz hervorragende Dienste könnten derartig leicht zu verlegende Bahnen für motor-elektrischen Vielachsantrieb als Waldbahnen oder bei landwirtschaftlichen Betrieben, ferner bei Kanal-, Tunnelbauten oder sonstigen Erdaushebungsarbeiten, die mit großer Materialbewegung verknüpft sind, leisten, wenn ein regelmäßig unverändert bleibender Wagenzug verwendet wird.

Der in Vorschlag gebrachte Mehrachsantrieb dürfte durch die Verwendung leichter Diesel- oder sonstiger mit Rohöl zu bedienender Verbrennungsmotoren wirtschaftlicher, und wenn er erst für diesen Sonderzweck mehr entwickelt ist, auch verläßlicher, als jener mit Explosionsmotoren sein. Man wird die Erfahrungen, die man gegenwärtig beim diesel-elektrischen Motorwagenverkehr auf verschiedenen Eisenbahnen zu sammeln in der Lage ist, beim Mehrachsantrieb bestens verwerten können und heute noch vorhandene konstruktive Mängel werden beim vermehrten Verkehr motor-elektrischer Züge mit Vielachsantrieb gewiß zu beheben sein.

Gewisse Einrichtungen, wie die Beheizung einer größeren Anzahl von Personenwagen bedürfen besondern Studiums. Für die Erwärmung des Motorwagens und vielleicht eines Beiwagens genügten wohl die Auspuffgase oder das Kühlwasser. Die in den mit Explosionsmotoren betriebenen Wagen unangenehm empfundene Erschütterung, die insbesondere während deren Stillstands bei laufendem Motor nervenerregend wirkt, fällt bei der vollständigen Trennung des den Krafterreger tragenden Generatorwagens von den Personenwagen weg und es ist auch der Vorteil nicht zu unterschätzen, daß beide vollkommen selbständig verwendet werden können und daher auch im Falle von Reparaturen nicht gemeinsam dem Verkehr entzogen werden müssen.

Anzunehmen ist, daß die motor-elektrischen Straßenzüge sich während ihrer gegenwärtig besonders strengen Erprobung, auch auf Gleisen, weiterhin bestens bewähren werden, was ihrer ausgedehnten Verwendung im Zivildienste am besten die Wege ebnen würde.

Vielleicht lenken die vorstehenden Ausführungen die Aufmerksamkeit der Fachkreise auf die Verwendungsmöglichkeit des von mir empfohlenen motor-elektrischen Vielachsantriebes auf Eisenbahnen und geben Anlaß zu dessen Erprobung.

25 Jahre Eisenbahnbau in Sibirien.

In Rußland hat sowohl die amtliche, wie auch die Tagespresse nachträglich den Tag gefeiert, an dem vor 25 Jahren der damalige Thronfolger, der jetzt regierende Zar, in Wladiwostok den Grundstein zum Bau der Ussuri-Bahn legte. Und in der Tat, der Tag, der 19. Mai 1891, verdient es wohl, in der Erinnerung des russischen Volkes festgehalten zu werden, denn er bildet den Anfangspunkt für den Bau der großen Bahn und somit für die Erschließung des gewaltigen Ländergebiets, über das Rußland seit mehr als 300 Jahren herrscht, für dessen Entwicklung es aber nichts, garnichts getan hatte. Als das Land der Schrecknisse galt es im europäischen Rußland, denn nach Sibirien verschickt zu werden, war gleichbedeutend mit lebendig begraben sein. Nie kehrte ein Verschickter lebend, jedenfalls nie ungebrochen an Leib und Seele aus Sibirien zurück. So war das Land für das europäische Rußland der Gegenstand von Furcht und Schrecken, nebenbei aber für einzelne, ganz wenige, die Quelle großer Reichtümer, denn die unermeßlichen Wälder mit ihrem reichen Bestand an außerordentlich wertvollen Pelztieren, mit dem Holzüberfluß, die Bergwerke, diese Quellen unendlicher Qualen für die Sträflinge, mit ihrem Golde, sie zogen schon seit langer Zeit gewinnbegierige Unternehmer an. Aber es waren doch immer nur einzelne und was dort gewonnen wurde, war doch immer nur ein verschwindender Bruchteil dessen, was Sibirien an Schätzen auf und unter der Erde barg. Solange aber dieses Ländergebiet nur von einem einzigen Wege, dem sibirischen „Trakt" von etwa 6000 Werst (= 6402 km) Länge durchzogen wurde und dieser Trakt auf weite Strecken hin, nach europäischen Begriffen, nur ein „sog. Weg" war, der nicht einmal während des ganzen Jahres auf seiner ganzen Ausdehnung passierbar war, konnte füglich von einer Zugänglichkeit des Landes nicht gesprochen werden. Nun ist das Land ja allerdings von der Natur mit ausgezeichneten, weitverzweigten Wasserwegen ausgestattet, aber auch sie nutzten der Entwicklung der schlummernden Kräfte nicht viel, weil die Ströme dem Eismeer zufließen und die Erreichung ihrer Mündungen noch vor 50 Jahren mit solchen Gefahren verbunden war, daß wohl Forschungsreisende Leben und Geld daran setzten, um das mit so viel Geheimnissen umwobene Land zu erreichen, nicht aber Handel und Verkehr, die eine gefahrlose Fahrt und sicheren Gewinn für ihre Unternehmungen beanspruchen. Die Gefahren dieser Fahrt sind aber selbst heute noch nicht auf das Maß herabgedrückt, das mit Sicherheit die Erreichung des Zieles, die Mündung des Ob oder Jenissei, in Aussicht stellt. Das Karische Meer ist und bleibt eine sehr große Gefahrsquelle. Es mußte also, sollte das Land nicht noch immer weiter in der Abgeschlossenheit dahinleben und sollten seine zweifellosen Reichtümer nicht noch länger ungenutzt, ungehoben liegen bleiben, durch einen regelmäßig, sicher und billig nutzbar zu machenden Weg erschlossen werden. Das war auch in Rußland durchaus kein fremder Gedanke mehr, seit die Eisenbahnen den Verkehr im Sturmschritt erobert hatten. Aber die Durchführung stieß immer wieder auf neue Bedenken und Hindernisse. Eines der am schwersten zu beseitigenden Hindernisse war das unabweisbare Verlangen des europäischen Rußlands, vor allem die Eisenbahnen zu bauen, die die Sicherheit und den Bestand des Landes gegen äußere Feinde gewährleisten konnten. Die Kriege mit der Türkei hatten zur Genüge gezeigt, wohin das führt, wenn Rußland nicht die Möglichkeit hat, aus seinen weiten Ländergebieten in Europa schnell und sicher die Grenzen des Landes zu erreichen. Diese Forderung wurde und mußte wohl auch zunächst befriedigt werden, bevor Rußland die gleiche Forderung Sibiriens zu erfüllen sich anschickte. Die Regierung Kaiser Alexanders II. hatte diese erste, wichtigste Forderung unter sehr erschwerten, wirtschaftlichen Verhältnissen zum Teil erfüllt. Das Allernotwendigste an Bahnen war im europäischen Rußland gebaut worden. Ja, man war sogar noch einen Schritt weiter gegangen und hatte sich bereits mit der Frage der Lösung der sibirischen Frage beschäftigt, ohne jedoch die Schwierigkeiten meistern zu können, die sich der Lösung entgegenstellten und die in der Hauptsache finanzieller Natur waren. Erst sein Nachfolger, der Zar Alexander III, griff die Aufgabe mit starker Hand auf und ließ sie nicht wieder zur Ruhe kommen. So bereitete er den vielen Streitfragen über die Linienführung, über die zukünftige Leitung des Güterstromes auf Moskau oder Petersburg, über die Führung der geplanten Bahn an die Städte heran oder über die Wahl einer möglichst geraden Durchlegung der Bahn und über unendlich viele, sonstige Einzelfragen, denen keine ausschlaggebende Bedeutung in der Anfangsstufe der Entwickelung beigemessen werden konnte, ein jähes Ende. Im Jahre 1886 schrieb er an den Rand eines Berichtes: „Wie viele Berichte von

Generalgouverneuren aus Sibirien habe ich nun schon gelesen, muß aber mit Betrübnis und Scham bekennen, daß die Regierung bisher fast nichts getan hat, um die Bedürfnisse dieses reichen, aber vernachlässigten Gebietes zu befriedigen. Aber es ist Zeit, es ist schon längst Zeit."

Brachte diese Meinungsäußerung des Zaren auch ein etwas schnelleres Tempo in die Beratungen, die Sache selbst ging doch nur mühsam vorwärts. Als darauf die Vorarbeiten für den Bau der Sibirischen, Transbaikal- und Süd-Ussuri-Bahnen dem Zaren vorgelegt wurden, bemerkte er: „Das ist ja alles vollkommen zutreffend und ich hoffe, daß der Minister durch die Tat beweisen wird, daß er auch bauen kann und zwar schnell und billig." Diese Hoffnung des Monarchen ist nun allerdings nicht ganz so schnell, als er das zu wünschen schien, erfüllt worden, denn erst 1890 wurde ihm ein Bericht vorgelegt, der die Begründung dafür brachte, daß der Anfang mit dem Bau der Bahnen im Osten bei der Ussuri-Bahn gemacht werden müsse. Ungeduldig vermerkte der Zar: es ist unumgänglich notwendig, schneller zum Bau der Bahn zu schreiten. Das scheint dann endgültig die letzten Bedenken aus dem Wege geräumt zu haben. Rußland schritt zur Tat! Als Anfangspunkt für die Durchführung des großen Werkes wurde der Zeitpunkt gewählt, an dem der Thronfolger von seiner Reise um die Welt heimkehrte und wieder russischen Boden betrat. Er hatte den Auftrag erhalten, in Wladiwostok den ersten Spatenstich zu tun, und damit dem Werke die Weihe zu verleihen. Mit großem, äußerem Aufwand von Pracht wurde der Akt am 19. Mai 1891 vollzogen und dieser Tag im Lande aller Reußen, als der Ausgangspunkt einer Zeit des Fortschrittes und im besonderen des Beginnes eines neuen Lebens für Sibirien gefeiert.

Begreiflicherweise hat dieser Hergang im russischen Volke die Überzeugung festen Boden gewinnen lassen, daß es der Zar gewesen ist, der endlich das Werk soweit gefördert hat, daß nach langem, vergeblichem Bemühen der nächsten Vertreter der Interessen Sibiriens, der Anfang mit der Erweckung der schlummernden Kräfte des weiten Landes durch dessen Erschließung gemacht werden konnte. Seit in Wladiwostok der erste Schritt getan worden ist, wurde dem armen Lande endlich klar, daß es in absehbarer Zeit für Handel und Verkehr, für Kirche und Schule, für Industrie und Landwirtschaft nicht nur erreichbar werden könne, sondern auch sich selbst und dem russischen Lande überhaupt würde Segen bringen können. Denn das war auch dem rückständigsten Sibirier bald klar, daß er für seine Erzeugnisse nächstens von den Leuten Geld bekommen werde, die auf der Bahn ins Land reisen, um das kostbare Pelzwerk und all die mannigfachen anderen Erzeugnisse aufzukaufen und in den Handel zu bringen. Diese Hoffnungen sind schneller in Erfüllung gegangen, als selbst die maßgebendsten Personen sich das haben träumen lassen. Mit so riesengroßen Schritten entwickelte sich der Ackerbau, die Viehzucht und mit ihr das Molkereigewerbe, daß deren Bedeutung und Einfluß auf dem Weltmarkt maßgebend wurde. Wenn noch ein Beweis hierfür beizubringen notwendig wäre, schlagender, als die Ereignisse des Krieges es getan haben, könnte er nicht erbracht werden. Man braucht nur an die Butter- und Fettnot, unter der heute Europa fast ohne Ausnahme leidet, zu erinnern.

Doch zunächst noch ein kurzer Rückblick auf den Fortgang des Baues. Bald nachdem der Anfang im Fernen Osten gemacht worden, wurde auch in West-Sibirien an die Arbeit gegangen. Am 7. Juli 1892 wurde von Tscheljäbinsk aus der Bau in Angriff genommen, und über Kurgan (Werst 241), Petropawlowsk (Werst 490), Omsk (Werst 745), Kainsk (Werst 1049) bis über den Ob-Strom (Werst 1328) geführt. Bis Omsk wurde der Verkehr am 30. August 1894, bis zum Ob am 19. August 1895 eröffnet. Nur die Brücke über den Strom (811 m) konnte erst am 11. März 1897 in den Dienst des Betriebes gestellt werden. Inzwischen (1894) war auch bereits die 1715 Werst (1830 km) lange Mittelsibirische Bahn in Angriff genommen. Sie führt vom rechten Ufer des Ob über Mariinsk (Werst 353), Atschinsk (Werst 542), Krasnojarsk (Werst 708), überschreitet den Jenissei, erreicht darauf Kansk (Werst 933), Nischneudinsk (Werst 1236) und endet auf dem linken Ufer der Angara bei Irkutsk (Werst 1715). Dieser größte Teil der Mittelsibirischen Bahn wurde am 16. August 1898 für den Betrieb eröffnet. Da nun zunächst die Baikal-Umgehungsbahn noch nicht gebaut werden sollte, so versuchte man, das große Hindernis, das der Baikal-See dem Verkehr bot, mit Hilfe von großen Prähmen, zu überwinden, die gleichzeitig als Eisbrecher dienten. Es gelang auch, auf diesem Wege an den Anfangspunkt der Transbaikal-Bahn — Myssowaja — Anschluß zu gewinnen, aber die Erfahrungen, die mit diesem gebrochenen Verkehr gemacht wurden, waren doch so wenig zufriedenstellend, daß man schon bald zu dem Entschlusse kam, trotz der Schwierigkeiten, die der Bau voraussehen ließ, und der außerordentlich hohen Kosten die Umgehungsbahn zu bauen. Schon im Jahre 1899 wurde sie in Angriff genommen und bereits im Herbst 1904 dem Betriebe übergeben. Es gehörte dieser kurze Abschnitt des großen Bahnbaus zum weitaus schwierigsten Teil, der überwunden werden mußte. Es war die Linienführung am Südende des Sees gewählt und diese brachte es mit sich, daß der Bau an den steil über dem tiefen See aufsteigenden Felswänden entlang oder durch sie hindurch ausgeführt werden mußte. Die amtlichen Berichte wiederholen mehrfach und betonen es nachdrücklich, daß dieser Teil des Baugeländes fast gänzlich unzugänglich war und es nicht vermieden werden konnte, vom See aus die Baustellen zu erklimmen. War das schon an und für sich sehr schwierig und gefahrvoll, so kam noch der See mit seinem unruhigen Wasser störend hinzu und vermehrte damit die großen Schwierigkeiten, die hier überwunden werden mußten. Alles ist überwunden und die Bahn ist trotz der sich auftürmenden Schwierigkeiten, erzwungen durch die verzweifelte Lage Rußlands bei Beginn des Krieges gegen Japan, zwei Jahre früher hergestellt worden, als das ursprünglich vorgesehen war. Es ist eine technische Leistung, die die uneingeschränkte Anerkennung der staunenden Beobachter der Vorgänge auf sich lenkte.

Noch bevor die Baikal-Umgehungsbahn in Angriff genommen wurde, war bereits der Bau der Transbaikalbahn im Jahre 1895 bei Myssowaja begonnen worden. Weiter führt die Bahn über Werchneudinsk (Werst 155), Tschita (Werst 675), Nertschinsk (Werst 952) und erreicht bei Ssrjetensk (Werst 1031) den Endpunkt. Auch dieser Bauabschnitt mit dem Überschreiten des Jablonoi-Gebirges, des Höhenzuges von Zagan-Dalan, und die Führung der Bahn durch die steilen, felsigen Täler der Chilka und Baljäga verursachten große und schwierige Arbeiten. Trotzdem wäre der in Aussicht genommene Zeitpunkt für die Fertigstellung der Bahn (1898) eingehalten worden, wenn das Frühjahr 1897 nicht eine Hochwasserflut gebracht hätte, die alle früheren Beobachtungen über den höchsten Wasserstand um 3 m überschritt.

Die Folgen dieses übermäßigen Wasserandranges waren denn auch vernichtend. Für rund 12 Millionen Rubel zerstörte das Hochwasser Bauten und sonstige Werte. Die Folge war, daß dieser Teil der Bahn erst am 1. Januar 1900 dem Verkehr übergeben werden konnte, was eine Verzögerung von fast zwei Jahren bedeutet. Hiermit sollte zunächst der Bau einer fortlaufenden, ununterbrochenen Bahn durch Sibirien sein Ende finden, denn die politischen Verhältnisse hatten es notwendig gemacht, in aller Eile die chinesische Ostbahn zu erbauen, um mit deren Hilfe auf kürzerem Wege Wladiwostok erreichen zu können. Es brach nun der Krieg mit Japan aus, verlief für Rußland ungünstig und gab beim Zaren den Anstoß dazu, zu dem ersten Gedanken seines Vaters, des eigentlichen Schöpfers der Sibirischen Bahn, zurückzukehren und mit großem Nachdruck den Bau der Amur-Bahn zu verlangen, damit auf russischem Boden, geschützt vor feindlichen Kanonen das gewaltige Unternehmen eines zusammenhängenden, ununterbrochenen Schienenweges vom Stillen Ozean zur Ostsee auch wirklich durchgeführt werde.

Nicht ohne Widerstand bei der Volksvertretung gelang es endlich, den Zarischen Willen durchzusetzen, so daß in der zweiten Hälfte 1908 mit dem Bau begonnen werden konnte, der heute bis auf die große Brücke (1591 m)* über den Amur-Strom bei Chabarowsk fertiggestellt und für den Betrieb eröffnet worden ist. Die Amur-Bahn ist in vier Bauabschnitten erbaut worden: von Kuenga—Urjum (Werst 183), Urjum—Kerak (Werst 804), Kerak—Dija (Werst 1442) und Dija—Chabarowsk (Werst 1912), dazu trat dann noch die Zweigbahn nach Blagowjeschtschensk (Werst 103) und der Ausbau von 5 Arbeitsbahnen (170 Werst), welche die Verbindung zwischen der Bahn und dem Amur-Strom herstellten. Aus der verhältnismäßig langen Bauzeit läßt sich schon erkennen, daß hier ganz außergewöhnliche Verhältnisse zu überwinden gewesen sein müssen. In der Tat trifft diese Schlußfolgerung durchaus zu. Denn abgesehen von der Brücke über den Amur und zwei Brücken über den Seja von 815 m und 1216 m Länge, waren schwierige Tunnelbauten von zusammen 4962 m durch den Fels vorzutreiben. Zu allen diesen baulichen, großen Aufgaben traten dann noch die Behinderungen, die das Klima bereitete: Die Kälte im Winter von 40 Grad und mehr, im Sommer die außerordentlich große Hitze, in deren Gefolge eine Mückenplage auftrat, die die Arbeit fast unerträglich machte. Es darf aber auch nicht vergessen werden, wie schwierig es ist, auf einem Baugelände, das zum Teil ewig gefroren ist, die Wasserversorgung sicherzustellen. Berücksichtigt man alle diese Verhältnisse, die hier zudem nur zum Teil angedeutet werden konnten, so darf den Russen die Anerkennung nicht vorenthalten werden, daß sie schier Übermenschliches hier geleistet haben.

Die Ussuri-Bahn, die mit Vollendung des Baus der Amur-Bahn erreicht war, hatte inzwischen bereits seit dem 15. Oktober 1897 im Betriebe gestanden. Wird nun in absehbarer Zeit die Brücke bei Chabarowsk fertig, so hätte Rußland das große Ziel, das es sich gesteckt hatte, erreicht und zwar in

*) Inzwischen soll auch schon dieses mächtige Bauwerk für den Betrieb eröffnet worden sein.

verhältnismäßig sehr kurzer Zeit. Von jenem 19. Mai 1891 bis heute sind nur 25 Jahre ins Land gegangen, von denen etwa 10 Jahre auf Kriegszeiten und Vorbereitungen zu den einzelnen Bauabschnitten entfallen, also in kaum 15 Jahren ist die rund 7000 Werst (gleich 7469 km) lange Bahn, man darf wohl sagen, zum größten Teil in einer Wildnis, erbaut worden. Das ist gewiß schnell und viel. Allerdings haben alle die obwaltenden Verhältnisse auch reichlich viel böse Folgen gezeitigt. Das Drängen zum schnellen Vorwärts brachte es mit sich, daß die vorbereitenden Untersuchungen und Erhebungen nicht so sorgfältig ausgeführt werden konnten, als das notwendig gewesen wäre, um Rückschläge zu verhindern, wie sie tatsächlich eingetreten sind.

Der größte Fehlschlag ist jedenfalls das falsche Urteil über die voraussichtliche wirtschaftliche Entwicklung des Landes. Da diese durchaus falsch eingeschätzt war, glaubte man mit einem Oberbau durchkommen zu können, der in Deutschland etwa für Kleinbahnen genügen würde, sämtliche Stationsanlagen waren klein und beschränkt, so daß sehr bald ganz unmögliche Zustände Platz griffen; durch die übermäßig großen Stationsabstände und die durch den leichten Oberbau bedingte geringe Fahrgeschwindigkeit war die eingleisige Bahn sehr bald an der Grenze ihrer sehr geringen Leistungsfähigkeit angelangt und es traten die bösen, unvermeidlichen Folgen ein. Es braucht hier ja nicht daran erinnert zu werden, wie oft über Betriebsstörungen in der Presse berichtet wurde, weil die Schienen gebrochen waren. Das mußte eintreten, weil die Schienen schlecht, viel zu weich, und außerdem den hohen Ansprüchen nicht gewachsen waren. Als erste Folge ergab sich der Hinweis, daß ein tragfähigerer Oberbau verlegt werden müßte. Das war aber nur der Anfang. Der schnell angewachsene Verkehr, namentlich aber die Erfahrungen während des Krieges gegen Japan haben es klar und deutlich erwiesen, daß eine eingleisige Bahn von der Ausdehnung der Sibirischen, geführt durch ein reiches Land, das erschlossen werden soll, den schnell wachsenden Anforderungen gegenüber nicht leistungsfähig bleiben kann, wenn z. B. auf einer Strecke von 746 Werst (gleich 796 km) unter den 20 Stationabständen sich ein Abstand findet von 67 Werst (gleich 71 km), 2 zu je 50 Werst (gleich 53 km) und 8 von 40 Werst (gleich 43 km) und mehr. Ausweichstellen schafften zunächst eine geringe Abhilfe, aber schließlich entschloß man sich doch dazu, die Bahn von Omsk ab nach Osten auf eine Strecke von 3286 Werst (gleich 3505 km) zweigleisig auszubauen, Zwischenstationen anzulegen, die Wasserversorgung ausgiebiger zu gestalten, kurz alles zu ergänzen und neu zu schaffen, was ursprünglich versäumt wurde und was später die Verhältnisse als ein Gebot der Notwendigkeit verlangten. Wie weit die Bahn im gegenwärtigen Kriege den Ansprüchen, die an sie gestellt werden mußten, zu genügen vermochte, läßt sich zurzeit noch nicht ganz übersehen. Soweit aber Nachrichten in die Öffentlichkeit gedrungen sind, scheint es, als ob der Handelsverkehr neben dem militärischen nicht sehr günstig abgeschnitten hat. Ein Urteil hierüber muß aber erst der Zukunft vorbehalten bleiben.

Bis zum Jahre 1914 war es ausschließlich der Staat, der Sibirien mit Bahnen versorgte. Aber die Entwicklung, die das Land mit Hilfe der Sibirischen Bahn bereits genommen hatte, ließ das Privat-Kapital bald erkennen, daß hier noch ein großes, dazu gewinnreiches Gebiet für seine Betätigung vorhanden war. Es bildeten sich denn auch Privatgesellschaften und diese bauten zunächst die Bahnen: Altai 751 Werst (801 km) und Atschinsk-Minussinsk 451 Werst (481 km). Die Pläne, die sonst noch in der Vorbereitung waren, sind infolge des Krieges nicht weiter gefördert worden. Aber es läßt sich deutlich erkennen, daß friedliche Zeiten das Privatkapital sicher wieder hierher ziehen werden.

Die Sibirische Bahn hat aber auch auf den großen Strömen ein reges Leben hervorgezaubert. Denn die Bahn schaffte die Möglichkeit, aus dem großen Erzeugungsgebiet der Ströme an die Schnittpunkte Güter heranzuschaffen, um sie von hier aus auf den europäischen Markt zu schaffen. Dabei wuchsen die Städte, die an solchen Schnittpunkten liegen, in fast amerikanischem Maßstabe, so z. B. Nowo-Nikolajewsk. Neben dieser Wirkung auf die Hebung des Verkehrs, ist es auch die Sibirische Bahn gewesen, die mitgeholfen hat, die Kolonisation des Landes ganz außerordentlich zu fördern.

So ist es verständlich, wenn man in Rußland bei dem Rückblick auf die 25 Jahre Eisenbahnbau in Sibirien eine nicht geringe Genugtuung über das Geleistete und Erreichte empfindet. Es ist ein großartiges Kulturwerk, das Rußland mit Stolz erfüllen darf, und das durch die vorgekommenen Mißgriffe, die größtenteils aber nur Geldverluste im Gefolge gehabt haben, nicht wesentlich beeinträchtigt worden ist. Die Tat und das Erreichte bleiben deshalb doch groß!

Dr. Mertens.

Die Verpflegungsstelle des Roten Kreuzes auf Bahnhof Aachen West.

In den ersten Tagen der Mobilmachung entstanden überall an den wichtigen Aufmarschlinien Verpflegungsstationen für die ins Feld ziehenden Truppen. Diese Anlagen verschwanden größtenteils nach beendetem Aufmarsch, da sie ihren Zweck erfüllt hatten.

Als die ersten Schlachten im Feindesland geschlagen waren und die Verwundeten in die Heimat befördert wurden, um den heimischen Lazaretten zugeführt zu werden, ergab sich die Notwendigkeit, die Verwundeten, die häufig tagelang unterwegs waren, auf Zwischenstationen in längeren Zeitabschnitten zu verpflegen. Von besonderer Wichtigkeit wurden für diese Verpflegung die Grenzstationen, wo der Zug zum ersten Male auf deutschem Boden hielt. Brachte doch schon das Gefühl des Verwundeten, wieder in der Heimat zu sein nach den Aufregungen der Schlacht und den Anstrengungen der Fahrt die wohlige Empfindung des Geborgenseins und machte ihn doppelt empfänglich für eine körperliche Erfrischung, die ihm von milder Hand dargeboten wurde.

Als im weiteren Verlaufe des Krieges eine große Reihe von Lazarettzügen eingerichtet wurde, erfuhr die Verpflegung der Verwundeten auf den Stationen naturgemäß eine Einschränkung, weil die Lazarettzüge selbst eine Küche mitführen und die Verpflegung der Insassen von dieser aus erfolgt. Aber nicht alle pflegebedürftigen Krieger werden mit Lazarettzügen befördert. Diese sind vielmehr den Schwerverwundeten und Schwerkranken vorbehalten. Wer leichter verwundet oder leichter erkrankt oder in den Feld- und Etappenlazaretten nahezu genesen ist, wird mit den sogenannten Krankenzügen befördert.

Die Krankenzüge zerfallen in zwei Gruppen, nämlich in Etappenzüge, die nur im Etappengebiet verkehren und in Heimatszüge, die die Verwundeten und Kranken vom Etappengebiet in das Innere Deutschlands befördern. Die Etappenzüge des Westens bestehen meist aus belgischen Wagen 3. Klasse mit einem oder zwei Wagen 1. und 2. Klasse für die Offiziere. Ein belgischer Gepäckwagen dient als Aufenthaltsraum für die Sanitätsmannschaften, sowie als Küche. Für den Arzt und den Transportführer ist ein Abteil abgetrennt. Eine Verpflegung in diesen Zügen findet nur in beschränktem Maße statt, da die Fahrtdauer kurz ist. Es werden nur Kaffee, Butterbrot und Lebensmittel verabfolgt, die keiner Zubereitung bedürfen. Die meisten Verwundeten und Kranken werden sitzend befördert, für die geringe Anzahl, die liegen muß, werden Matratzen auf die Bänke gelegt und durch ein vorgenageltes Brett festgehalten.

Eine vollkommenere Ausstattung weisen die Heimatskrankenzüge auf. In diesen sind ein Küchenwagen, ein Arztwagen mit Verbandraum und mehrere, nach Art der großen Lazarettzüge ausgestattete Krankenwagen mit Betten eingestellt. Der übrige Teil des Zuges besteht aus gewöhnlichen Wagen mit Sitzplätzen. In diesen Zügen wird, ähnlich wie in den Lazarettzügen, eine regelrechte Verpflegung verabreicht.

In Aachen West haben die Krankenzüge einen längeren Aufenthalt. Dieser wird dazu benutzt, den Insassen eine Mahlzeit außerhalb des Zuges zu verabfolgen.

Der Bahnhof Aachen West ist Grenzbahnhof für den Übergang nach Holland und Belgien und zwar für die Linien nach Maastricht und Bleyberg. Der Bahnhof war daher mit Einrichtungen zur Zollbehandlung des Reisegepäcks versehen. Er besitzt zwei Inselbahnsteige. Bahnsteig 1 dient dem Durchgangsverkehr Aachen Hauptbahnhof—München Gladbach—Düsseldorf. Bahnsteig 2 dem belgischen und holländischen Verkehr. Am Südende des Bahnsteigs befand sich unmittelbar an der Ausgangstreppe eine Halle für die Zollbehandlung des Reisegepäcks, ein leerer Raum von rund 30 m Länge und 7 m Breite, hieran anschließend ein Raum für die Zollbeamten sowie ein Untersuchungszimmer.

Bald nach Kriegsbeginn wurde auf dem Bahnsteig 1 eine vorübergehende Zollabfertigung eingerichtet und der Bahnsteig 2 dem Roten Kreuz zur Verfügung gestellt. Hier wurde in Bahnsteigmitte unter dem Schutz des Bahnsteigdaches eine 40 m lange und 8 m breite hölzerne Halle errichtet und mit Tischen und Bänken ausgerüstet, die quer zur Länchsachse des Raumes stehen und an einer Längsseite einen Gang frei lassen. Diese Speisehalle bietet Unterkunft für 250—300 Verwundete. Am nördlichen Ende der Halle ist durch eine Querwand ein besonderer Raum abgeteilt, der für Kranke bestimmt ist, die gesondert gehalten werden müssen. Er bietet Platz für etwa 50—60 Personen. Dahinter befindet sich ein Raum mit eisernen Reihenwasch-

becken. An diese Halle schließt sich nach Norden eine durchschnittlich 4 m breite, 60 m lange Gruppe von Holzbauten an. Sie enthält je ein Zimmer für die berufsmäßigen Krankenschwestern und die Sanitätsmannschaften, einen Verbandsraum, ein Zimmer für den Arzt, einen Raum für die Unterbringung von Tragbahren und anderen Geräten. Hieran schließen sich die Abortanlagen.

Die ehemalige Zollhalle ist als Küche und Speiseraum eingerichtet worden. Für die Bereitung der Speisen dienen zwei große, eiserne Herde für Kohlenfeuerung und ein Gasherd. Zur Bereitung von warmem Wasser und Suppe dienen zwei größere und ein kleinerer Waschkessel mit eingebauter Feuerung. Zur Erleichterung des Wirtschaftsbetriebes sind eine Kartoffelschälmaschine, eine Rübenschneidemaschine und mehrere Brotschneidemaschinen sowie verschiedene kleine Maschinen vorhanden. Ein besonderer Anbau dient als Vorrats- und Speisekammer. Der südliche Teil der Halle ist als Abwaschküche eingerichtet worden und mit großen Regalen für die Aufnahme des Geschirres versehen. Der nördliche Teil des Raumes ist von dem Küchenraum durch Rollwände abgetrennt und mit Tischen und Bänken ausgerüstet. Am Nordende war der Zollhalle ein gedeckter Gang vorgelagert, der die Verbindung mit der Ausgangstreppe herstellte. Dieser Gang wurde durch Einbau einer Glaswand als Offiziersspeiseraum mit Waschraum eingerichtet und mit Blattgewächsen und Korbmöbeln wohnlich ausgestattet.

Die Zollhalle hatte einen hölzernen Dachstuhl und war mit Dachpappe auf einfacher Bretterschalung gedeckt. Im Betrieb als Kochküche machte es sich nachteilig bemerkbar, daß sich die Dämpfe an der Innenseite des Daches niederschlugen und als Regen herabtropften. Es wurde daher nachträglich eine zweite Holzverschalung mit Luftzwischenraum eingebracht, wodurch dem Übelstand abgeholfen wurde.

Nach Ankunft eines Krankenzuges begeben sich die Verwundeten und Kranken in die Speisehalle, um dort verpflegt zu werden. Sie erhalten eine Mahlzeit aus Suppe, Gemüse, Fleisch und Kartoffeln, gewöhnlich in Form einer dicken Suppe. Die Suppe wird in der Küche in handliche Kessel gefüllt und diese werden auf kleinen, vierrädrigen Plattformkarren von der Küche, etwa 60 m weit, zur Speisehalle gefahren. In der gleichen Weise wird auch der am Schluß der Mahlzeit gereichte Kaffee befördert, zu dem ein Butterbrot oder Käsebrot verabfolgt wird.

Die Tische und Bänke im Küchenraum dienen der Verpflegung von Eisenbahnbetriebsbeamten, Sanitätssoldaten, Krankenträgern und Transportbegleitern. Durch die Bedienung der nach und von Belgien fahrenden Züge sind von den Friedensverhältnissen ganz abweichende Dienstpläne entstanden, und die oft wechselnden Anforderungen des Nachschubdienstes bringen es mit sich, daß sich Dienstdauer, Ruhezeiten und Aufenthaltsorte im voraus schwer bestimmen lassen. Daher erschien es wünschenswert, hier an der Grenze den Eisenbahnbeamten Gelegenheit zur Einnahme einer warmen Mahlzeit für geringen Entgelt zu bieten. Auf Anregung der Eisenbahnverwaltung übernahm die Verpflegungsstelle des Roten Kreuzes auf Bahnhof Aachen West diese Aufgabe. Die Einrichtung zur Verpflegung der Eisenbahnbetriebsbeamten muß sich selbst erhalten. Das Rote Kreuz ist aber in der Lage, die Verpflegung verhältnismäßig billig zu verabfolgen, da ihm der Einkauf im ganzen einen wohlfeilen Bezug ermöglicht. Den Eisenbahnbeamten wird ein Essen, bestehend aus Suppe, Fleisch oder Eierspeise oder Fisch, Gemüse, Kartoffeln und Kaffee zu einem Preise gereicht, der sich allmählich im Laufe des Krieges von 80 ₰ bis auf eine Mark erhöht hat. Die Soldaten bezahlen weniger, weil für sie Zuschüsse geleistet werden. Von dieser Einrichtung wird guter Gebrauch gemacht; es werden im Laufe eines Tages durchschnittlich 60—80 Eisenbahnbeamte versorgt, die es als besonders wohltuend empfinden, daß sie auch während der ganzen Nacht warmes Essen erhalten können.

In den ehrenamtlichen Dienst der Verpflegung teilen sich etwa 10 Herren und 100 Damen, die in 9 Gruppen eingeteilt sind. Der Dienst einer Gruppe beträgt am Tage 5 Stunden, des Nachts 9 Stunden und wiederholt sich alle 53, bzw. 57 Stunden. Der Wechsel zwischen den Gruppen erfolgt 7 Uhr morgens, 12 Uhr mittags, 5 Uhr nachmittags und 10 Uhr abends. Die Leitung geschieht durch einen Vorstand, der aus 1 Herrn und 4 Damen besteht. Die Reinigung des Geschirres und der Räume erfolgt durch bezahlte Kräfte.

Vielen Tausenden unserer wackeren Krieger ist auf Bahnhof Aachen West ein froher deutscher Willkommensgruß und ein stärkendes Mahl gereicht worden. Manche, die mehrmals verwundet wurden, sind dort wiederholt verpflegt worden, und wohl alle haben dem Bahnhof Aachen West eine dankbare Erinnerung bewahrt.

Von den beiden Wartesälen des Bahnhofs ist der eine, der sonst der 3. und 4. Klasse diente, als Aufenthalts- und Schlafraum für Verwundete eingerichtet worden. Er enthält etwa 70 Betten. Hier finden die Verwundeten vorübergehend Aufnahme, die in Aachen über Nacht bleiben und am nächsten Tage weiter befördert werden sollen.

Die Verwundeten, die in Aachen bleiben sollen, werden vom Bahnhof nach den Lazaretten in Kraftwagenzügen befördert, bestehend aus einem Triebwagen und zwei zweirädrigen Anhängewagen. Der Triebwagen ist ein geschlossener Wagen und nimmt 6 Tragbahren auf. Die Anhängewagen haben ein Zeltdach und Zeltwände und nehmen 4 Tragbahren auf, je zwei übereinander.

Zu besonderen Festtagen gestaltet sich der Empfang der von England kommenden Austauschgefangenen, die von Vlissingen nach Aachen West befördert werden und hier zum ersten Male wieder deutschen Boden betreten. Der schönste Lazarettzug wird für ihre Abholung nach Vlissingen gesandt, aufs peinlichste gesäubert und in Ordnung gebracht und in Holland mit frischen Blumen geschmückt. Der einlaufende Zug wird unter Musik von den Spitzen der Aachener Behörden auf dem Bahnsteig empfangen, dann wird den Ausgetauschten in der Speisehalle ein einfaches, kriegsmäßiges Festmahl gereicht, und ein Vertreter der Militärbehörden begrüßt sie auf deutschem Boden. Nach dem Mahl fahren die Ausgetauschten in festlich geschmückten Kraftwagen durch die Hauptstraßen der Stadt zum Lochnergarten, dem ehemaligen Zoologischen Garten Aachens, der von der Besitzerin, einer Frau Lochner, als ständiges Kriegerheim hergerichtet worden ist. Dort können sie sich einige Tage bei guter Verpflegung, Musik und Geselligkeit von den Anstrengungen der Fahrt und den Leiden der Gefangenschaft erholen. Schimpff.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Erläuterungen zur Erhebung des Frachturkundenstempels.** Zur Behebung von Zweifeln wird darauf hingewiesen, daß bei Sendungen leerer Bierfässer usw. im Gewicht unter 5000 kg (§ 36 des Deutschen Eisenbahn-Gütertarifs, Teil I, Abt. B), ferner bei Seeausfuhrgut, überhaupt bei allen Gütern, die als Stückgut zu Wagenladungssätzen abgefertigt werden, der Frachturkundenstempel für Stückgut zu verwenden ist. Bei der Ermittlung, welche Art der Frachtberechnung (Stückgut- oder Wagenladungsfracht) die billigere Fracht ergibt, ist auch der Frachturkundenstempel zu berücksichtigen. Reisegepäck auf Gepäckschein zu Expreßgutsätzen (Allgemeine Ausführungsbestimmungen zu 32 E. V. O.) ist als nicht stempelpflichtig zu behandeln. Wird stempelfreie Milch als Expreßgut zur Beförderung aufgegeben, so kann von der Entrichtung der Stempelgebühr nur dann abgesehen werden, wenn der Absender den genauen Inhalt der Sendung („Frische Milch") in der Eisenbahnpaketadresse angegeben hat. Fehlt diese Angabe, so muß die Übergabe einer mit einer Stempelmarke von 10 Pf. versehenen Paketadresse verlangt werden. Die Bestimmung, daß bei Auflieferung von Expreßgut, Fracht- und Eilstückgut der Absender die Eisenbahnpaketadresse oder den Frachtbrief mit eingedrucktem Stempel oder mit aufgeklebter Marke im erforderlichen Betrage unentwertet zu übergeben hat (§ 14 (4) der Dienstvorschrift über den Frachturkundenstempel, Kundmachung 5), gilt auch für nicht gestundete Militärgutsendungen und Privatgutsendungen für die Militärverwaltung. Wenn Versender von bahnamtlich zugeführten Stückgütern unterlassen haben, dem bahnamtlichen Rollfuhrunternehmer einen steuerfertigen Frachtbrief zu übergeben, und dieser es unter Nachnahme des verauslagten Stempelbetrags nachholen muß, ist die Nachnahme provisionspflichtig. Als Postbeiwagen gestellte Güterwagen oder Postwagen werden gegen eine Achskilometervergütung, Poststücke von größerem Umfang oder Gewicht, die der Bahn zur Beförderung überwiesen werden, gegen Berechnung des Eilstückgutfrachtsatzes befördert. Im ersteren Falle wird kein Begleitschein ausgefertigt, im zweiten Falle ein Versendungsschein, auf Begleitschein und gegen die tarifmäßige Fracht laufen auch leer zu befördernde Postwagen. In allen Fällen, in denen ein Begleitpapier als Frachturkunde solche Postsendungen begleitet, und diese gegen Entgelt befördert werden, ist die Post zur Entrichtung des Stempels verpflichtet. Wagen dagegen, die ohne Begleitpapiere zur Werkstätte laufen, sind nicht stempelpflichtig, weil keine Frachturkunde vorliegt.

— **Ergänzung der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung.** Das Reichseisenbahnamt ist ermächtigt, in Berücksichtigung besonderer Verhältnisse für einzelne Bahnstrecken, Stationen, Fahrzeuge, Züge oder Zuggattungen auf Antrag der Landesaufsichts-

behörde Abweichungen von dieser Ordnung zuzulassen (§ 3 (3) B. O.). Wie in Nr. 24 des Eisenb.-Verordnungsblattes bekanntgegeben wird, erstreckt sich diese Ermächtigung zufolge eines Beschlusses des Bundesrats (Reichs-Gesetzblatt Nr. 239) in Kriegszeiten auch auf solche Abweichungen, die das ganze Gebiet einer Eisenbahnverwaltung betreffen.

— **Arbeiterpensionskasse der preußisch-hessischen Eisenbahngemeinschaft.** Durch Beschluß des Bundesrats ist diese Kasse als Sonderanstalt gemäß §§ 1360 ff. der Reichsversicherungsordnung anerkannt. Nach einem neuerlichen Bundesratsbeschluß vom 28. September d. J. soll, wie in Nr. 24 des Eis.-Verordn.-Blattes vom 20. v. M. bekanntgemacht wird, die Pensionskasse für die Arbeiter der preußisch-hessischen Eisenbahngemeinschaft unter der Bedingung der Änderung ihrer Satzung nach dem „Gesetz vom 12. Juni d. J., betreffend Renten in der Invalidenversicherung (Reichsgesetzbl. S. 525 ff.)" auch nach dem 1. Oktober d. J. für die der gesetzlichen Invaliden- und Hinterbliebenenversicherung unterliegenden Bediensteten der preußisch-hessischen Eisenbahngemeinschaft und der preußischen Wasserbauverwaltung als Sonderanstalt gemäß §§ 1368 ff. RVO. anerkannt werden.

Dieser Bedingung ist bereits zum Teil genügt worden. Durch Beschluß der am 21. und 22. September d. J. abgehaltenen Hauptversammlung der Arbeiterpensionskasse sind zunächst die Satzungen für Abteilung A der Kasse den Bestimmungen der Novelle zur R.V.O. vom 12. Juni 1916 angepaßt worden. Hiernach haben die Mitglieder, wie hier hinzugefügt sei, und zwar rückwirkend vom 1. Januar d. J. ab, bereits bei Vollendung des 65. (bisher 70.) Lebensjahres Anspruch auf Altersrente, auch wenn sie noch nicht invalide sind. Außerdem ist die Waisenrente für jede Waise auf $^3/_{20}$ des Grundbetrages und der Steigerungssätze der Invalidenrente erhöht und die bisherige Beschränkung, daß die Renten der Hinterbliebenen nicht mehr betragen dürfen als das Anderthalbfache der Invalidenrente, aufgehoben worden.

— **Beschäftigung von Kriegerwitwen im Eisenbahndienst.** Gegenwärtig bietet sich auf dem gesamten Gebiet der Eisenbahnverwaltung zahlreiche und günstige Beschäftigungsgelegenheit. Angesichts der großen Zahl der Kriegshinterbliebenen ordnet ein Erlaß des preußischen Eisenbahnministers neuerdings an, daß auch die Kriegerwitwen in größerem Umfange als bisher vorübergehend zu beschäftigen und deren Bewerbungen vorzugsweise vor anderen zu berücksichtigen sind. Um im übrigen geeigneten Kriegerwitwen auch Gelegenheit zur dauernden Beschäftigung mit Aussicht auf etatsmäßige Anstellung als Eisenbahngehilfin zu gewähren, ist bestimmt worden, daß zu ihren Gunsten von der sonst vorgesehenen Altersgrenze (dreißig Jahre) und von dem Erfordernis der Kinderlosigkeit abgesehen werden soll. Dem Wunsche vieler Kriegerfrauen, ihnen Gelegenheit zu eigener Erwerbstätigkeit zu schaffen, wird hierdurch in weitgehendem Maße entsprochen.

— **Hölzerne Gelenksohlen.** Nach einem Erlaß des preußischen Eisenbahnministers vom 25. November d. J. hat die durch einen früheren Erlaß angeordnete Prüfung ergeben, daß die von dem Regierungsbaumeister Schütz in Eberswalde erfundene hölzerne Gelenksohle geeignet ist, für einen beträchtlichen Teil der Eisenbahnbediensteten die bei der Beschaffung und Ausbesserung des Schuhwerks eingetretenen Schwierigkeiten erheblich zu vermindern. Die Holzgelenksohle ist sowohl bei der Neuanfertigung von Stiefeln wie zum Besohlen getragener Stiefel zu verwenden. Auch alte Stiefel, die mit Ledersohlen nicht mehr versehen werden können, sind durch Verwendung von Holzgelenksohlen zumeist wieder gebrauchsfähig herzustellen. Die mit alten und neuen Stiefeln vorgenommenen Trageversuche haben nach den Berichten des Eisenbahn-Zentralamts ein günstiges Ergebnis gehabt. Zur Nutzbarmachung der Holzgelenksohle für Bedienstete, die sich besonders viel zwischen den Gleisen bewegen (namentlich Rangierbedienstete, Streckenläufer, Handweichensteller) sind Versuche mit besonders geschützten Sohlen im Gange.

Da hiernach die Holzgelenksohle für zahlreiche Bedienstete ein geeigneter Ersatz der Ledersohle ist, erklärt sich der Minister unter den gegenwärtigen besonderen Verhältnissen damit einverstanden, daß sie für die Dauer der Lederknappheit in größerem Umfange durch die Kleiderkasse beschafft und daß der Einbau der Sohlen in die Stiefel der Bediensteten in den Eisenbahnwerkstätten zum Selbstkostenpreise unter Hinzurechnung von 20 % des Lohnes zur Deckung allgemeiner Kosten ausgeführt wird. Das Eisenbahn-Zentralamt soll deshalb alsbald einen Vertrag über Lieferung von Holzgelenksohlen mit der „Fagus", Gesellschaft m. b. H., in Alfeld abschließen und den Königl. Eisenbahndirektionen das Erforderliche mitteilen. Diese haben ungesäumt die für den Einbau der Holzgelenksohlen in den Werkstätten erforderlichen Vorbereitungen zu treffen.

Der Erlaß ordnet dann Weiteres zur Ausführung an und bestimmt insbesondere, in welcher Weise die Eisenbahnvereine an ihr zu beteiligen sind. Die Königlichen Eisenbahndirektionen sollen sogleich mit den Eisenbahnvereinen in Verbindung treten und die Bediensteten über die Zweckmäßigkeit des Einbauens der hölzernen Gelenksohle aufklären sowie alle weiteren Maßnahmen im Benehmen mit dem Königl. Eisenbahn-Zentralamt mit Beschleunigung durchführen. Bestellungen der Unterbeamten und Arbeiter, insbesondere soweit sie im äußeren Dienst beschäftigt sind, sind in erster Reihe auszuführen.

Der Erlaß bemerkt ferner, der Herr Minister habe gern davon Kenntnis genommen, daß die Heeresverwaltung auf Antrag des Eisenbahnzentralamts einen Teil des Jahresbedarfs an Leder für Dienststiefel der Rangierbediensteten, Streckenläufer und Handweichensteller freigegeben hat. Der Minister ist damit einverstanden, daß die Regelung im Sinne des Schreibens des Eisenbahnzentralamts an die Eisenbahndirektionen vom 13. November d. J. erfolgt. Die Eisenbahndirektionen haben sicherzustellen, daß die Schuhmachermeister, denen das Besohlen und die Neuanfertigung von Stiefeln der Rangierbediensteten usw. übertragen wird, das freigegebene Leder ausschließlich hierfür verwenden. Zur Verlängerung der Tragedauer der Sohle ist ferner dahin zu wirken, daß die Stiefel mit geeigneten Bewehrungen versehen werden.

— **Eröffnung von Bahnstrecken in Württemberg.** 1. Privatbahn Reutlingen-Pfullingen. Die Württembergische Eisenbahn-Gesellschaft, A.-G. in Stuttgart, hat am 29. September d. J. die während des Krieges gebaute Erweiterungsstrecke Reutlingen Südbahnhof-Pfullingen der elektrisch betriebenen Privatbahn Eningen-Reutlingen-Betzingen in Betrieb genommen. — 2. Nebenbahn Buchau-Riedlingen. Am 27. November d. J. wurde von der württembergischen Staatseisenbahnverwaltung die zehn Kilometer lange Reststrecke Dürmentingen-Riedlingen der zwanzig Kilometer langen schmalspurigen Nebenbahn Buchau-Riedlingen in Betrieb genommen. Die an dieser Strecke liegenden Stationen Hailtingen und Unlingen-Ort sind für den Gesamtverkehr eingerichtet; die Stationen Burgau und Göffingen dienen nur dem Personenverkehr. Die Teilstrecke Buchau-Dürmentingen mit den Stationen Kappel, Volloch-Dürnau, Kanzach, Seelenwald und Dürmentingen war schon im November 1915 in Betrieb genommen worden. Da die Bauarbeiten bereits vor Beginn des Krieges im Gange waren, erschien ihre Vollendung während des Krieges angezeigt. Die Spurweite der Bahn beträgt 75 cm. Im Gegensatz zu allen übrigen neueren württembergischen Nebenbahnen, die mit Vollspurweite erstellt werden, ist für die Bahn Buchau-Riedlingen die 75 cm-Spur gewählt worden, da sie die Fortsetzung der schon im Jahre 1896 eröffneten schmalspurigen Nebenbahn Schusserried-Buchau bildet. Durch die neue Bahn ist eine weitere Verbindung zwischen der württembergischen Südbahn Ulm-Friedrichshafen und der württembergischen Donaubahn Ulm-Immendingen(-Freiburg i. B.) hergestellt. Der Durchgangsgüterverkehr ist jedoch auf der Nebenbahn Schussenried-Riedlingen ausgeschlossen. Die neu eröffnete Strecke führt in dem hohenzollerischen Gebiet Burgau auch durch preußisches Staatsgebiet.

— **Der Dank der Heerführer.** Wie zu den vergangenen beiden Kriegsweihnachten, so hat auch zu dem bevorstehenden Weihnachtsfeste die Kriegssammlung der Eisenbahn eine namhafte Summe, diesmal aber mehr als im Vorjahre, nämlich 250 000 ℳ für solche Krieger zur Verfügung gestellt, die von niemandem daheim Weihnachtsgaben erhalten und darum besonders bedürftig sind. Der preußische Eisenbahnminister hat sich gern mit dieser Spende einverstanden erklärt und den Heerführern hiervon Mitteilung gemacht. Hierauf sind folgende Dankschreiben eingegangen: vom deutschen Kronprinzen: „Euer Exzellenz haben zum bevorstehenden Weihnachtsfeste wiederum Meiner Armee gedacht. Ich bitte, meinen herzlichsten Dank hierfür entgegenzunehmen und denselben besonders auch allen Spendern übermitteln zu wollen." Generaloberst von Woyrsch dankt im Namen seiner an der Front kämpfenden Truppen. Diese Weihnachtsgabe sei ihm ein weiteres Zeichen für die bewußte Zusammengehörigkeit des im Kriegseisenbahndienste stehenden Beamtenheeres zu der Armee selbst. Weitere Dankschreiben gingen von den Generälen v. Strantz, v. Linsingen, v. Gallwitz, v. Schubert, v. Gründell, v. Gronau und D'Elsa ein, die sämtlich in überaus herzlichem Tone gehalten sind und davon zeugen, mit welch dankbarer Freude die Weihnachtspende im Felde begrüßt worden ist.

— **Verein deutscher Ingenieure.** Die zweite Sitzung der 57. Hauptversammlung des Vereins fand am 27. November wiederum in der Aula der Technischen Hochschule Charlottenburg statt. In seiner Eröffnungsansprache begrüßte der Vorsitzende unter anderem den Rektor der Technischen Hochschule Charlottenburg, Professor Dr.-Ing. Kloß, und sprach den Dank dafür aus, daß

die Hochschule die Räume für die Versammlung zur Verfügung gestellt habe. Professor Kloß hob in seiner Erwiderung besonders hervor, daß der Verein deutscher Ingenieure sich in dankenswerter Weise sofort mit Beginn des Krieges in den Dienst der Allgemeinheit gestellt habe. Es wurde dann einstimmig der Kgl. Baurat Fr. Schmetzer zum Ehrenmitglied des Vereins ernannt und dem Kgl. Baurat Dr.-Ing. e. h. Schmidt die Grashof-Denkmünze verliehen. Alsdann trat die Versammlung in die Behandlung geschäftlicher Fragen, in der besonders der Geschäftsbericht des Vereinsdirektors bemerkenswerte Mitteilungen über die Tätigkeit des Vereins brachte. Es folgte dann der sehr interessante Vortrag des Professors Dr.-Ing. G. Schlesinger über die Mitarbeit des Ingenieurs bei der Durchbearbeitung der Ersatzglieder. Zahlreiche Lichtbilder und kinematographische Vorführungen erläuterten den mit großem Beifall aufgenommenen Vortrag, dem auch eine Reihe von Gästen, insbesondere aus militärischen Kreisen, beiwohnten.

Österreich.

— **Regierungsantritt Sr. Majestät des Kaisers und Königs Karl.** Nachdem Se. Majestät der Kaiser Franz Joseph am 21. November das Zeitliche gesegnet, bringt das Verordnungsblatt für Eisenbahnen und Schiffahrt vom 24. November nach der amtlichen Wiener Zeitung das Handschreiben vom 21. desselben Monats zur Kenntnis, durch welches Se. k. u. k. apostolische Majestät der Kaiser und König Karl dem Ministerpräsidenten, Dr. von Koerber, die Regierungsübernahme anzeigt und ihn und die übrigen Mitglieder des österreichischen Ministeriums in ihren Stellungen bestätigt.

— **Verordnung des k. k. Eisenbahnministeriums vom 19. November 1916, betr. vorübergehende Änderung einiger Bestimmungen des Eisenbahn-Betriebsreglements.** Im Verordnungsblatt für Eisenbahnen und Schiffahrt vom 24. November d. J. wird die in der Überschrift bezeichnete wichtige Verordnung des Eisenbahnministeriums veröffentlicht, wonach für die Dauer der durch den Krieg geschaffenen außerordentlichen Verhältnisse auf Grund des § 2 Abs. 4 des österreichischen Eisnbahn-Betriebsreglements vom 11. November 1909 einige vorübergehende Änderungen der Vorschriften dieses Betriebsreglements verfügt werden. U. a. wird im § 1 die für das Inkrafttreten von Tariferhöhungen oder anderer Erschwerungen der Beförderungsbedingungen festgesetzte Frist von zwei Monaten vorübergehend auf vierzehn Tage herabgesetzt. Wir werden auf die Verordnung noch zurückkommen.

— **Die galizische Erdölförderung** betrug in den ersten neun Monaten 1916 insgesamt 59 175 Zisternen, wovon auf Boryslaw 19 422, auf Tustanowice 37 094 und auf Mragnica 1937 Zisternen entfielen. Die Erdölversendungen betrugen in den ersten drei Vierteljahren 1916 insgesamt 100 018 Zisternen. Sie waren im Mai (14 435 Zisternen) am stärksten und im September mit 7833 Zisternen am schwächsten. — Im Oktober ist die Erdölförderung etwas zurückgegangen; sie betrug 6353 Zisternen gegen 6473 im September. Die Erdölversendung ist im Oktober gegen den Vormonat dagegen beträchtlich gestiegen und betrug 10 280 Zisternen.

— **Starke Steigerung der böhmischen Braunkohlenausfuhr.** Die böhmische Braunkohlenausfuhr auf der Elbe umfaßte im Monat Oktober rund 900 000 Meterzentner gegen nur 220 000 Meterzentner im Vorjahre und in den ersten zehn Monaten 9,3 Millionen Meterzentner gegen 8,7 Millionen Meterzentner in der gleichen Zeit des Jahres 1915.

Ungarn.

— **Schweres Eisenbahnunglück** Ein solches von furchtbaren Folgen hat sich in der Nacht vom 30. November zum 1. Dezember gegen 1 Uhr auf der Station Herczeghalom der ungarischen Staatsbahnstrecke Budapest-Raab-Bruck, 46 km von Budapest entfernt, zugetragen. Der 30. November war der Tag der Beisetzungsfeierlichkeiten des Kaisers Franz Joseph in Wien, die aus diesem Anlaß eingelegten Sonderzüge waren in den Nachmittagsstunden abgelassen und dem Eilzug 3 voraus gegangen. Dieser mit mehrstündiger Verspätung aus Wien eintreffende Eilzug 3, der die Station fahrplanmäßig durchfahren soll, stieß dort auf einen stehenden Personenzug mit voller Gewalt, so daß sämtliche Wagen beider Züge zertrümmert wurden. Besonders der Wiener Eilzug war dicht gefüllt mit zahlreichen Teilnehmern am kaiserlichen Leichenbegängnis, die keinen Platz auf den früher abgegangenen drei Sonderzügen fanden. Die Wirkung des Zusammenstoßes war fürchterlich. Die Zahl der Getöteten beträgt 65, die der Verwundeten 138, darunter etwa 60 Schwerverletzte. Unter den Toten befindet sich der Ziviladlatus von Serbien, Exzellenz Thalloczy, der in einem Salonwagen fuhr. Die in demselben Wagen fahrenden Personen, sein Sekretär, eine Verwandte und ein Oberleutnant, blieben unversehrt. Der Salonwagen wurde zum Teil zerdrückt, in einem Wagen 1. Klasse wurden wehrere Zöglinge eines Militärinternats verwundet, einer getötet. Noch schrecklicher war das in dem Personenzug angerichtete Unheil. Ein Wagen 3. Klasse wurde förmlich zermalmt; alle Insassen, zumeist Urlauber, die von der Front kamen und fast alle bereits schliefen, wurden getötet. Außerdem wurden noch sechs Wagen zertrümmert und durch den Anprall aus dem Gleis geworfen. Die meisten Insassen dieser Wagen wurden schwer verletzt, viele getötet; auch diese Personen waren meist Soldaten, außerdem zehn russische Gefangene, von denen einer tot ist. Von Budapest begaben sich mehrere Züge freiwilliger Retter, von Kelenföld ein dort stehender deutscher Lazarettzug unter Führung des Oberstabsarztes Bosch nach der Unglücksstätte. Auch an der Unglücksstätte selbst leistete eine dort zufällig anwesende deutsche Pionierabteilung die erste Hilfe.

Über die wahre Ursache ist noch nichts sicher festgestellt. Die Zeitungsnachrichten sind bis jetzt nicht zuverlässig, teilweise sich widersprechend. Das Ergebnis der Untersuchung bleibt abzuwarten. Der Lokomotivführer des Wiener Eilzuges soll verhaftet sein. Leider ist nicht zu bezweifeln, daß menschliches Verschulden das Unglück verursacht hat. Es gehört in seinen Folgen zu den schwersten, die jemals im Vereinsgebiet vorgekommen sind.

— **Erhöhung des Gütertarifs der Staatsbahnen.** Das ungarische Eisenbahn-Amtsblatt kündigt an, daß mit Wirksamkeit vom 1. Februar 1917 auf allen Linien der ungarischen Staatsbahnen und der in ihrem Betriebe stehenden Lokalbahnen ein erhöhter Gütertarif ins Leben tritt.

— **Ungarisches Personal bei der Hedschasbahn.** Der Inspektor der türkischen Staatsbahnen Nehzed-Bei weilte kürzlich mehrere Tage in Budapest, um für die Hedschasbahn, die von Aleppo nach Mekka führt, Personal anzuwerben. Die türkische Regierung hat beschlossen, um ihrer Sympathie für das ungarische Volk Ausdruck zu geben, teilweise auch ungarisches Personal bei dieser Bahn zu verwenden. Es wurden insgesamt 82 Personen, darunter Ingenieure und technische Beamte, Lokomotivführer und Eisenbahnarbeiter, angeworben, die am 22. November die Reise nach Damaskus antraten.

Übrige europäische Länder.

— **Die Obligationen der Eisenbahn Saloniki-Monastir und die Orientbahnen.** Die Eisenbahn Saloniki-Monastir steht finanziell in engster Beziehung zur Betriebsgesellschaft der orientalischen Eisenbahnen, ist aber im übrigen ein türkisches Unternehmen geblieben. Die Linie durchzieht griechisches und bulgarisches Gebiet. Beide Länder leisteten eine kilometrische Garantie, die bisher immer gezahlt wurde, wodurch auch die Deckung für den Obligationendienst gegeben war. Die Gesellschaft hat nämlich 3 proz. Obligationen im ursprünglichen Betrage von 60 Millionen Franken aufgelegt, welche durch Verlosungen am 1. Oktober eines jeden Jahres getilgt werden. Bei den jetzigen militärischen Verhältnissen ist die nach Maßgabe der kilometrischen Garantie zu zahlende Staatsbeihilfe nicht geleistet worden. Den Anleihedienst besorgt von früher her die Deutsche Bank in Berlin. Insolange ein Bankguthaben der Bahn vorhanden war, hat die Deutsche Bank den fälligen Kupon und die getilgten Obligationen eingelöst. Nunmehr ist das Bankguthaben völlig erschöpft, und es hat deshalb die Deutsche Bank die Rückzahlung der am 1. Oktober dieses Jahres rückzahlbaren Obligationen der Bahn zunächst unterlassen, sich jedoch bereit erklärt, unter bestimmten Bedingungen, vor allem gegen die Gewährleistung nachträglicher Rückzahlung, die fälligen Kupons wie die verlosten Obligationen auch ferner einzulösen. Über die Feststellung der Bedingungen schweben derzeit Verhandlungen mit der Verwaltung der Gesellschaft der Orientbahnen, und ist die baldige Erzielung eines Einvernehmens zu erwarten.

— **Rußlands arktischer Hafen und die Murman-Bahn.** Die „Kreuz-Ztg." schreibt: Als Lord Kitchener mit der „Hampshire" unterging, erschienen in den englischen Zeitungen Kartenskizzen, wonach der englische Feldmarschall mit der Eisenbahn von Alexandrowsk nach Archangelsk hätte fahren wollen. Diese nie geplante Bahnstrecke hätte tausend Meilen Morast durchqueren müssen. In Rußland ist man über die bei dieser Gelegenheit zutage getretene englische Unkenntnis einigermaßen erheitert gewesen. Weniger froh war das Erstaunen jener englischen Kapitäne, die infolge des sehr frühen Zufrierens des Hafens von Archangelsk im letzten Jahre den

Hafen von Alexandrowsk mit ihren Schiffen völlig anfüllten und dort in der gänzlich unbegründeten Hoffnung auf die Fertigstellung der Eisenbahn überwinterten.

Die Bahn ist noch weit davon entfernt, betriebsfähig zu sein. Sie geht übrigens nicht von Alexandrowsk aus, sondern von Semionowa am gegenüberliegenden Ufer der Meeresbucht. Während Alexandrowsk eine alte, schmutzige Siedlung ist, macht Semionowa mit seinen zahlreichen modernen Baracken und der großen Betriebsamkeit, die es der Bahngründung verdankt, einen fast amerikanischen Eindruck.

Die Bucht von Ekaterina, an der die beiden genannten Städte liegen, bildet einen sehr geräumigen, natürlichen Hafen, der vor dem Einfluß der Stürme geschützt, mit seiner länglichen Gestalt und dem schmalen Hals der Ausfahrt am meisten einer Flasche ähnelt. Die Hafeneinfahrt ist so eng, daß sie bei dem an der Küste oft herrschenden Nebel und Schneetreiben nicht leicht zu finden ist.

Der Bau der Bahn erfordert die Überwindung ungeheurer technischer Schwierigkeiten. Zuerst unternahmen die Russen selbst mit eigenen, russischen Arbeitern die Ausführung, doch wurden letztere bald zum Militärdienst eingezogen. Dann übernahm ein kanadischer Bauunternehmer oder vielmehr eine kanadische Ingenieurfirma den Bahnbau. Kanadische Arbeiter wurden in Schiffsladungen herübergebracht. Sie fanden die Bedingungen weit schwieriger, als wie sie sich vorgestellt hatten. Der militärische Geist lag ihnen nicht. Sie hatten vielmehr verdienen wollen, und als sie wieder weggingen, fanden die Russen, daß die Ausführung des Projekts überhaupt nicht vom Platz gekommen war. Nun wurden österreichische Gefangene an ihre Stelle gesetzt. Es waren etwa 20 000 Mann, die von Tscherkessen bewacht wurden. Der gewiß nicht zu scharf urteilende englische Schriftsteller Stephan Graham schreibt darüber:

„Die Tscherkessentruppen, die Gefangenenwärter der Österreicher, sind wohl die schrecklichste Abart der russischen Militärmacht. . . . Die Österreicher arbeiteten gut und haben wohl von allen, die sich an diesem Bahnbau versuchten, das Beste geleistet. Manche suchten zu entfliehen und kamen an Entkräftung und Kälte um. Andere starben an Skorbut. Die Leiden dieser österreichischen Gefangenen waren groß."

Jetzt sind 10 000 Chinesen, Kirghiz und Mongolen angeworben. Den ganzen Winter über mußte in der arktischen ewigen Nacht beim Fackelschein gearbeitet werden. Im Vorfrühling schien der Bau vollendet und eine einzige Lokomotive hat die Strecke zurückgelegt. Selbst dieser geringen Belastung hielt der Unterbau nicht stand. Dann kam die Schneeschmelze. Gewaltige Strecken des Bahnbettes schmolzen zusammen und wurden weggeschwemmt. Der Rest versank in den Morasten der Tundren. Es war ein furchtbarer Zusammenbruch des ganzen Unternehmens. Nun hieß es, die Kanadier hätten in dem ständigen arktischen Dunkel die Schienen nicht ordentlich auf die Schwellen verlegen können. Den Österreichern sagte man nach, sie hätten die Holzschwellen absichtlich über Eisklumpen gelegt, so daß sie beim Einsetzen des Tauwetters einfach davonschwammen. „In Wirklichkeit — so sagt der oben erwähnte englische Schriftsteller — gab es wohl kaum etwas anderes, worauf man sie legen konnte." Wahrscheinlich traf weder die Österreicher, noch die Kanadier irgendwelche Schuld. Zu Ende des Winters hatte es eben nur den Anschein gehabt, als ob man die Elemente bezwungen hatte. Doch dieser Bahnbau, der über den Morastgrund von 100 Seen gelegt werden mußte, ließ sich nicht Hals über Kopf herstellen. Die Schneeschmelze genügte, um alles wieder in ein wüstes Chaos zurückzuwerfen.

Nach allem erscheint es ausgeschlossen, daß die Bahn noch während des Krieges fertiggestellt und in Betrieb genommen werden kann. Zwar hat schon eine gewaltige Bodenspekulation um die Grundstücke am Hafen und insbesondere am Bahnendpunkt Semionowa eingesetzt, „Aber, — so schließt der englische Schriftsteller mit wehmütiger Entsagung seinen Bericht — russische Bauern, österreichische Gefangene und chinesische Kulis tun Sklavenarbeit und sterben. . . . Diesen kommenden Winter über wird die Arbeit aufs neue in ständiger Dunkelheit beim Fackelschein unter der Aufsicht pelzgekleideter Ingenieure und russischer Tscherkessen weitergehen.

Viele dieser Chinesen, die als Zeichen ihrer Hörigkeit die Worte „Murman-Bahn" auf ihrer Brust tätowiert haben, werden im kommenden Dezember und Januar so zahlreich wie fallende Blätter neben den schimmernden Eisenschienen hinsinken."

Rechtspflege.

— **Ist die Verletzung durch eine von einem Unbefugten geöffnete Schranke eines Bahnüberganges ein Betriebsunfall?** (Urteil des Reichsgerichts vom 28. 4. 1916, VI. 7/16). Mit Recht rügt die Revision, daß das Berufungsgericht das Vorliegen eines Betriebsunfalls im Sinne des § 1 Haftpfl.-G. angenommen hat. Nach den Feststellungen des Berufungsgerichts war der Sachverhalt folgender:

Kurz vor dem Unfall waren die Eisenbahnschranken geschlossen worden, weil die Lokomotive des auf Gleis II angekommenen Zuges auf Gleis I überführt werden sollte und hierzu der Chausseeübergang passiert werden mußte. Dieses Übersetzen der Maschine war noch nicht beendet, als außer anderen mit dem Zuge angekommenen Reisenden auch der Kläger die Gleise auf der Chaussee überschritt, nachdem die Schranken von einem Unbefugten geöffnet waren. Als der Kläger die Gleise überschritten hatte, traf ihn die an der anderen Seite des Übergangs befindliche, nicht vollständig hochgezogene Schranke auf den Kopf.

Die Annahme des Berufungsgerichts, daß dieser Vorgang einen Betriebsunfall darstelle, steht mit der ständigen Rechtsprechung des Reichsgerichts nicht in Einklang. Schon in dem Urteil des erkennenden Senats vom 27/5. 09 (Warn. E. 09 Nr. 459) ist ausgesprochen, daß die Gefahren, die ein Schlagbaum erzeugt, an sich völlig außerhalb des Eisenbahnbetriebs liegen, also keine diesem Betriebe eigentümliche Gefahr darstellen. An diesem Standpunkt hat das Reichsgericht auch in der Entsch. vom 1. 2. 13. (A Eisenb.-W. 13, 1158 ff) festgehalten. Die Frage, ob und unter welchen Umständen das Schließen der Schranken beim Herannahen eines Zuges und das Wiederöffnen als ein Betriebsvorgang anzusehen ist, hat dieses Urteil nicht entschieden und in jenem Falle auch nicht entscheiden wollen.

Auch im vorliegenden Falle bedarf es einer solchen Entscheidung nicht. Denn es steht fest, daß ein Unbefugter die Schranken geöffnet hat. Ein solcher Vorgang ist aber keinesfalls als eine Betriebshandlung anzusehen, ebensowenig, wie es nach der ständigen Rechtsprechung des erkennenden Senats als ein Betriebsvorgang betrachtet wird, wenn ein Unbefugter einen stillstehenden Eisenbahnwagen in Bewegung setzt oder wenn dieser aus einer mit dem Betriebe nicht zusammenhängenden Ursache in Bewegung gesetzt wird. Muß schon aus diesem Grunde das Vorliegen eines Betriebsunfalls verneint werden, so ergibt sich daraus die Notwendigkeit, das angefochtene Urteil aufzuheben, da dies zu Unrecht die Anwendbarkeit des § 1 Haftpfl.-G. auf den vorliegenden Fall bejaht hat.

Ohne daß es eines näheren Eingehens auf die sonst noch erhobene Revisionsrüge bedurfte, war die Sache zur anderweiten Verhandlung und Entscheidung an die Vorinstanz zurückzuverweisen, da noch geprüft werden muß, ob nicht der beklagte Fiskus etwa auf Grund des § 823 BGB. für den dem Kläger zugefügten Schaden unter Umständen verantwortlich ist, weil in der Klage auch auf diese Vorschrift der geltend gemachte Anspruch gestützt wird. In dieser Hinsicht wird insbesondere zu erwägen sein, ob etwa die Bahnbeamten oder die gesetzlichen Vertreter des Beklagten insofern ein Verschulden trifft, als anscheinend nicht die erforderlichen Vorkehrungen vorgesehen sind, um ein Öffnen der Schranken durch Unbefugte, wenn nicht unmöglich zu machen, so doch nach Möglichkeit zu erschweren.

W.

Amtliche Mitteilungen der Geschäftsführenden Verwaltung.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.

Die am 27. November d. J. dem öffentlichen Verkehr übergebene 9,86 km schmalspurige Strecke Dürmentingen-Riedlingen der Königlich Württembergischen Staateisenbahnen ist den Vereinsbahnstrecken zugerechnet worden.

Eröffnung von Stationen.

Eisenbahndirektionsbezirk Halle (Saale). Am 1. Dezember d. J. ist der an der Bahnstrecke Halle-Weißenfels zwischen den Stationen Merseburg und Corbetha neuerrichtete Haltepunkt Leuna für den Personen- und Gepäckverkehr eröffnet worden. Die Entfernungen betragen: zwischen Merseburg und Leuna 4,08 km und zwischen Corbetha und Leuna 6,18 km.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Eisenbahndirektionsbezirk Stettin. Am 1. Dezember d. J. ist die zwischen den Bahnhöfen Martensdorf und Velgast an der Bahnstrecke Stralsund-Rostock gelegene unbesetzte Station Cummerow (Kreis Franzburg), die bisher dem Personenverkehr diente, auch für die Abfertigung von Wagenladungsgütern eröffnet worden. Die Abfertigung von

Fahrzeugen, Sprengstoffen und Gegenständen, zu deren Verlad- und Entladung eine Kopframpe erforderlich ist, ist bis auf weiteres ausgeschlossen.

K. k. Österreichische Staatsbahnen. Die bisher nur für den Wagenladungsverkehr eingerichtete Station Prachowitz ist am 15. November d. J. auch für den Stückgutverkehr eröffnet worden. Im übrigen bleiben die Abfertigungsbefugnisse dieser Station unverändert.

Schließung von Stationen.

Eisenbahndirektionsbezirk Magdeburg. Vom 1. Februar 1917 bis auf weiteres wird der an der Bahnstrecke Ilsenburg-Bad Harzburg zwischen den Stationen Eckertal und Bad Harzburg gelegene Haltepunkt Westerode b. Bad Harzburg für den Personen-, Gepäck- und Expreßgutverkehr geschlossen werden. Dieser Verkehr wird nach dem benachbarten Bahnhof Bad Harzburg verwiesen.

Änderung von Stationsnamen.

Königlich Ungarische Staatseisenbahnen. Die an der Strecke Budapest-Fiume, zwischen den Stationen Kosare und Generalski-Stol gelegene Station Tounj hat am 1. Dezember d. J. die Bezeichnung Gornje-Dubrave erhalten.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Güterverkehr.

Tfv. 1253, 1265 und 1269. Oberschlesisch-österreichischer Kohlenverkehr. Eisenbahngütertarif, Teil VI, Heft 1, 2 und 4 gültig vom 1. September 1913.

Mit Gültigkeit vom 1. Februar 1917 bis zur Durchführung im Tarifwege werden die in den obengenannten Tarifheften und den zugehörigen Nachträgen enthaltenen, zurzeit gültigen Frachtsätze von sämtlichen Gruben bzw. Versandstationen nach den nachstehenden Bestimmungsstationen wie folgt erhöht:

Heft 1.

Abteilung A, Frachtsätze für Steinkohlen usw.

Bad Ullersdorf	um	10 h	für 1000 kg
Bärn Stadt	„	20 „	
Boskowitz	„	30 „	
Groß-Seelowitz	„	30 „	
Grulich Stadt	„	50 „	
Proßnitz Lokalbahn	„	10 „	
Reitendorf	„	10 „	
Reutenhau	„	60 „	
Wiesenberg	„	40 „	

Abteilung B, Frachtsätze für Steinkohlenkoks usw.

Bad Ullersdorf	um	10 h	für 1000 kg
Boskowitz	„	30 „	
Groß-Seelowitz	„	30 „	
Proßnitz Lokalbahn	„	10 „	
Reutenhau	„	60 „	

Heft 2.

Jungbunzlau Lokalbahn	um	60 h	für 1000 kg
Knin-Hraschtitz	„	130 „	
Kolin Lokalbahn	„	20 „	
Plátěnitz	„	50 „	
Roweň	„	50 „	

Heft 4.

Abteilung A, Frachtsätze für Steinkohlen usw.

Katy bei Chrzanów	um	30 h	für 1000 kg
Siersza wodna	„	50 „	

Abteilung B, Frachtsätze für Steinkohlenkoks usw.

Siersza wodna . . um 50 h für 1000 kg

Kattowitz, 30. November 1916. (1551)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Niederschlesischer Staats- und Privatbahn-Kohlenverkehr, Heft 3 vom 1. April 1914.

Mit Gültigkeit vom 10. Februar 1917 werden die Frachtsätze für Einzel- und Massensendungen der Stationen der Stralsund-Tribseer Eisenbahn um 30 ₰ für 1000 kg erhöht; ausgenommen sind die Frachtsätze für Einzelsendungen der Stationen Pöglitz, Rekentin und Siemersdorf, die bis zu 40 ₰ für 1000 kg erhöht werden.

Zum gleichen Zeitpunkte werden ferner erhöht

die Frachtsätze für Einzelsendungen der Stationen Petershagen bei Greifswald, Steffenshagen und Wackerow der Greifswald-Grimmener Eisenbahn um 20 ₰ für 1000 kg,

die Frachtsätze für Einzelsendungen der übrigen Stationen dieser Bahn um 10 ₰ für 1000 kg,

die Frachtsätze für Massensendungen der Stationen Borgstedt, Develsdorf, Grammendorf, Strelow, Stremlow, Tribsees, Vietlipp, Voigtsdorf (Kr. Grimmen) und Zarnekow (Kr. Grimmen) dieser Bahn um 10 ₰ für 1000 kg.

Breslau, den 29. November 1916. (1552)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Binnengütertarif für die vollspurigen Linien, Teil II, Heft 1.

Mit sofortiger Gültigkeit werden im Warenverzeichnis des Ausnahmetarifs 2 (Rohstofftarif) die Ziff. 3 (Erde) und 9 (Kalziumkarbid) durch einen Hinweis auf den Ausnahmetarif für Düngemittel usw. und im Ausnahmetarif 29 für frisches Obst, die Ziff. 3 (Kirschen) und 4 (Beeren) durch Einschalten des Wortes „Kübeln" hinter „Fässern", Ziff. 4 außerdem durch das Wort „Moosbeeren" hinter „Preißelbeeren (Kronsbeeren)" ergänzt.

Dresden, am 1. Dezember 1916. (1543)
Kgl. Gen.-Dir. d. Sächs. Staatseisenb.

Rhein- und Main-Umschlagstarif vom 1. Januar 1912. Verkehr zwischen Österreich und Belgien-Holland.

Mit Ablauf des 28. Februar 1917 werden die Frachtsätze der Ausnahmetarife 40 (Holzstoff) und 93 D (Roheisen aller Art) für die österreichischen Stationen ohne Ersatz aufgehoben.

Die Frachtsätze für die bayerisch-österreichischen Grenzstationen Eger, Franzensbad, Furth i. Wald, Kufstein, Passau, Salzburg und Simbach bleiben in Kraft.

München, 25. November 1916. (1539)
Tarifamt der K. Bayer. St.-B. r. d. Rh.

Elbumschlagsverkehr Westösterreich-Riesa Elbkai und Riesa Hafen, Tarif Teil II vom 1. Februar 1914.

Am 15. Februar 1917 werden die Frachtsätze des Ausnahmetarifs 40 A (Holzstoff) ohne Ersatz aufgehoben. Hierdurch treten Frachterhöhungen ein. Nähere Auskunft erteilt unser Verkehrsbureau, hier, Wiener Straße 4 II.

Dresden, am 1. Dezember 1916. (1542)
Kgl. Gen.-Dir. d. Sächs. Staatseisenb.,
als geschäftsführende Verwaltung.

Tfv. 1100, Heft 1, Oberschlesischer Staats- und Privatbahn-Kohlenverkehr — Heft 1 — Östliches Gebiet.

Mit Gültigkeit vom Tage der Betriebseröffnung der Neubaustrecke Rathau-Leubus wird die zum Eisenbahndirektionsbezirk Breslau gehörige Station Leubus in die Abteilung A einbezogen.

Kattowitz, 28. November 1916. (1548)
Königliche Eisenbahndirektion
Kattowitz.
namens der beteiligten Verwaltungen.

Elsaß-lothr.-lux.-badischer u. pfälzischer Güterverkehr.

Mit sofortiger Gültigkeit wird der A. T. 28 (Eis) durch folgenden Zusatz ergänzt:

„Die Bestimmungen des Ausnahmetarifs 5 (Wegebaustofftarif) über die Berechnung der Fracht nach dem Ladegewicht der gestellten Wagen finden keine Anwendung."

Straßburg, 30. November 1916. (1561)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

Sächsisch-Österreichischer Verkehr, Gütertarif Teil II, Heft 1, 2, 3 und 4.

Am 15. Februar 1917 werden sämtliche Frachtsätze in Kronenwährung der Klassen-, Serien- und Ausnahmetarife vorläufig ohne Ersatz aufgehoben. Hiermit sind Frachterhöhungen verbunden. Auskunft erteilt unser Verkehrsbureau, hier, Wiener Str. 4, II.

Dresden, am 1. Dezember 1916. (1559)
K. Gen.-Dir. der Sächs. Stb.,
als geschäftsf. Verwaltung.

Preuß.-Hess.-Schweizerischer Tarif Teil II, Heft 10 vom 1. Oktober 1908.

Mit sofortiger Gültigkeit und bis auf weiteres werden die Anwendungsbedingungen des Tarifs dahin ergänzt, daß für Kokssendungen vom Ruhrgebiet nach der Schweiz, die in eisernen schweizerischen Wagen mit 15 t Ladegewicht, aber nur 12,5 t Fassungsraum verladen sind, ausnahmsweise die Fracht für das wirklich verladene Gewicht, mindestens aber für 12,5 t berechnet wird.

Karlsruhe, 30. November 1916. (1557)
Namens der beteiligten Verwaltungen:
Gr. Generaldirektion der Staatseisenbahnen,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Tfv. 1100 Heft 1. Oberschlesischer Staats- und Privatbahn-Kohlenverkehr — Heft 1 — Östliches Gebiet.

Mit sofortiger Gültigkeit wird die zum Eisenbahndirektionsbezirk Königsberg (Pr.) gehörige Station Rachelshof mit den Frachtsätzen von Tiefenau eingezogen und die Station Tiefenau, da für

den Güterverkehr nicht mehr eingerichtet, gestrichen.

Kattowitz, 1. Dezember 1916. (1560)
Kgl. Eisenbahndirektion Kattowitz,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Güterverkehr zwischen den deutschen Militärbahnen des östlichen Kriegsschauplatzes und deutschen Eisenbahnen.

Der Holztarif vom 15. September 1916 wird dahin berichtigt, daß die Frachtsätze nach Colonnowska, Stahlhammer und Tarnowitz auch für Grubenholz bis zu 20 cm Stärke und 7 m Länge gelten und die Entfernung Tilsit-Bajohren 113 km beträgt.

Bromberg, 2. Dezember 1916. (1556)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Ausnahmetarif für die eilgutmäßige Beförderung von nasser Bierhefe usw. — Tfv. 2 III h. —

Mit Gültigkeit vom 7. Dezember 1916 ist im Warenverzeichnis nachzutragen:
D. Weintrester zur Entölung oder zu Futterzwecken.

Nähere Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbureau, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 2. Dezember 1916. (1554)
Königliche Eisenbahndirektion.

Badisch-Württembergischer Güterverkehr.

Auf den 1. Februar 1917 treten im Verkehr mit den Stationen der Jagsttalbahn Möckmühl-Dörzbach infolge der Erhöhung der bestehenden und der Einführung weiterer Frachtzuschläge für StückgüterFrachterhöhungen ein, die sich auch auf die in den Ausnahmetarifen 2b, 5b und 5e für den Verkehr mit den bezeichneten Stationen enthaltenen Frachtsätze erstrecken. Näheres in unserem Tarifanzeiger. (1553)

Karlsruhe, den 30. November 1916.
Gr. Generaldirektion der Staatseisenbahnen.

Süddeutsch-Österreichischer Verkehr. Eisenbahngütertarif Teil II, Hefte 1 bis 13 und 17—19. Aufhebung von Frachtsätzen.

Mit Ablauf des 28. Februar 917 treten ohne Ersatz außer Kraft:

1. Ausnahmetarif 11 (Gemüse) in den Tarifheften 1—5 und 9;
2. vom Ausnahmetarif 30 (Holz): die Abteilungen A I, H I und J im Tarifhefte 17 und die Abteilungen A, E² und K im Tarifhefte 18;
3. vom Ausnahmetarif 40 (Holzstoff): die Abteilungen A, B und C im Tarifhefte 1, ferner die Abteilungen A und C in den Tarifheften 2—6 und 8—11 sowie die Abteilung A im Tarifheft 7;
4. Ausnahmetarif 42 (Eier) in den Tarifheften 1—5 und 8—13;
5. vom Ausnahmetarif 93 (Eisen): die Abteilung E I im Tarifhefte 1 und die Abteilung F I im Tarifhefte 19;
6. vom Ausnahmetarif 95 (Eisenlegierungen): die Abteilungen A I und B a u. b im Tarifhefte 19.

München, 28. November 1916. (1555)
Tarifamt der K. Bay. St.-E.-B. r. d. Rh.,
namens der Verbandsverwaltungen.

Süddeutsch-Österreichischer Verkehr. Eisenbahngütertarife Teil II, Heft 1, 7, 12, 14, 17 und 20.

Sämtliche Frachtsätze in Kronenwährung treten mit Ende Februar 1917 außer Kraft. Wegen Einführung von Ersatzfrachtsätzen erfolgt seinerzeit besondere Bekanntmachung. (1549)

München, den 29. November 1916.
Tarifamt der K. Bay. St.-E.-B. r. d. Rh.

Deutscher Seehafenverkehr mit Süddeutschland.

Mit Gültigkeit vom 1. Februar 1917 werden im Ausnahmetarif 2 a für Torfstreu usw. die Frachtsätze für die Württembergische Station Jagsthausen um je 3 ₰ für 100 kg erhöht. (1558)

Hannover, den 2. Dezember 1916.
Königliche Eisenbahndirektion.

Ausnahmetarif 2 IV k für schwefelsaures Ammoniak usw. zur Düngung (Ernährung) künstlicher Hefe im Inlande.

Mit Gültigkeit vom 4. Dezember 1916 bis auf Widerruf, längstens für die Dauer des Krieges tritt ein neuer Kriegsausnahmetarif für Ammoniak, schwefelsaures, Superphosphat (saueren phosphorsauren Kalk), Kreide, Schwefelsäure, Abfallschwefelsäure und Superphosphat mit geringem Phosphorgehalt, sämtlich zur Düngung (Ernährung) künstlicher Hefe in Kraft. (Preis 5 ₰.) Die in den Ausnahmetarifen für Düngemittel usw. (Tfv. 2) und 2 II i für Superphosphat mit geringem Phosphorgehalt zu dem gleichen Verwendungszwecke gewährten Ermäßigungen fallen hiermit fort. Soweit hierdurch Erhöhungen eintreten, werden diese erst mit dem 4. Februar 1917 gültig. Nähere Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbureau, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 29. November 1916. (1547)
Königliche Eisenbahndirektion.

Badisch-Württembergischer Güterverkehr.

Auf den 1. Februar 1917 gehen die Entfernungen Bieberehren-Mannheim und Mannheim Industriehafen mit einer Erhöhung um 1 km in den Mannheim usw. bayerischen Gütertarif über.

Karlsruhe, 29. November 1916. (1546)
Gr. Generaldirektion der Staatseisenbahnen.

Ausnahmetarif für Brennesseln, Flachs, Hanf usw. — Tfv. 2 I g. —

Mit Gültigkeit vom 4. Dezember 1916 wird die Stelle A des Warenverzeichnisses durch Aufnahme von „Hopfenranken zur Herstellung von Gespinstfasern" erweitert. Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbureau, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 29. November 1916. (1545)
Königliche Eisenbahndirektion.

Sächsisch-Österreichischer Verkehr, Gütertarif Teil II, Heft 2 und 4.

Am 15. Februar 1917 treten folgende Tarifmaßnahmen in Kraft: Die Ausnahmetarife 11 (Gemüse), 40 Abteilung I (Holzstoff usw. zur Ausfuhr aus dem Vertragszollgebiete der beiden Staaten der österreichisch-ungarischen Monarchie) und 95 (Ferrosilizium usw.), sowie die Frachtsätze in Markwährung des Ausnahmetarifs 30 Abteilung A (Stamm- und Stangenholz usw. über 2,5 m lang) und Abteilung D (Holz zu Grubenzwecken des Bergbaues) werden aufgehoben; die Frachtsätze in Markwährung des Ausnahmetarifs 30 Abteilung C gelten nicht mehr für die unter Ziffer 1, 2, 3 und 4 angeführten Hölzer (Wurzelholz, Reiserholz, Eisenbahnschwellen, Sägeabfallholz usw.), sondern nur noch für die unter Ziffer 5 genannten Stäbe und Brettchen. In der 2. Zeile dieser Ziffer wird die Angabe [Ziffer 4] in [Ziffer 5] und in der 3. Zeile der Abteilung D die Angabe Ziffer 5 in Ziffer 4 abgeändert. Hiermit sind teilweise Frachterhöhungen verbunden. Auskunft erteilt unser Verkehrsbureau, hier, Wiener Straße 4 II.

Dresden, am 30. November 1916. (1550)
Kgl. Gen.-Dir. d. Sächs. Staatseisenb.,
als geschäftsführende Verwaltung.

Ausnahmetarif 6 o für Steinkohlen usw. vom Ruhrgebiet nach den Häfen zur Verschiffung seewärts nach den nordischen Ländern.

Mit Gültigkeit vom 5. Dezember 1916 wird die seitherige, zur Anwendung des Ausnahmetarifs notwendige Mindestmenge von 100 t für Steinkohlenkoks und Steinkohlenbriketts auf 45 t herabgesetzt.

Essen, den 1. Dezember 1916. (1541)
Königliche Eisenbahndirektion.

Binnen-Gütertarif für die vollspurigen Linien, Teil II, Heft 1.

Am 1. Januar 1917 wird in Übereinstimmung mit dem Deutschen Eisenbahn-Gütertarif, Teil I, Abteilung B, der Nebengebührentarif durch Aufnahme einer Gebühr für die Anweisung des Absenders, das Gut von einem Dritten zur Beförderung anzunehmen, und für Anweisungen des Empfängers ergänzt. Näheres ist aus unserem Verkehrsanzeiger zu ersehen, auch geben die Stationen Auskunft.

Dresden, am 1. Dezember 1916. (1544)
Kgl. Gen.-Dir. d. Sächs. Staatseisenb.

Eisenbahngütertarif für den Verkehr zwischen den österreichischen und ungarischen Eisenbahnen einerseits, den deutschen, luxemburgischen, belgischen und niederländischen Eisenbahnen anderseits, Teil I, Abteilung B, gültig vom 1. Juni 1909. Aufhebung des Tarifs für Nebengebühren der österreichischen, ungarischen und bosnisch-herzegowinischen Eisenbahnen.

Durch die Bekanntmachung in Nr. 88 vom 8. November 1916 (1412) wird die Gültigkeit der Bekanntmachung in Nr. 48 vom 25. Juni 1913 (1692) nicht beeinträchtigt.

Wien, am 1. Dezember 1916. (1562)
K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der beteiligten Verwaltungen.

2. Personen- und Gepäckverkehr.

Südwestdeutsch-Österreichischer Personen- und Gepäcktarif.

Mit Wirkung vom 1. Februar 1917 werden die durchgehenden Tarifsätze für die Richtung nach Deutschland infolge einer Erhöhung der Tarife der K. k. Österr. Staatsbahnen und der K. k. priv. Südbahngesellschaft aufgehoben. Für die Richtung von Deutschland bleiben die derzeitigen Beförderungspreise vorerst bestehen.

Karlsruhe, 29. November 1916. (1540)
Gr. Generaldirektion
der Bad. Staatseisenbahnen.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Eisenbahndirektions-Präsident a. D. v. Mühlenfels in Berlin.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nummer 97. | **9. Dezember 1916.** | **LVI. Jahrgang.**

Inhalt:

Noch ein Wort zu § 16 der Mustersatzung für Eisenbahn-Betriebskrankenkassen der preuß.-hess. Eisenbahngemeinschaft.

Der neue Gütertarif der russischen Eisenbahnen.

Nachrichten.

Deutschland. Die Staatsbahnarbeiterausschüsse bei der Beratung des Hilfsdienstgesetzes im Deutschen Reichstage. — Verlängerung der Verjährungsfrist bei Entschädigungsanträgen. — Erhöhung der Nebengebühren im Güterverkehr. — Kriegsteilnehmer als Zivilsupernumerare. — Beschleunigung des Münzenumlaufs. — Der Eisenbahnverkehr im 3. Kriegswinter. — Bedienung des Personenverkehrs in Bayern. — Frauen und Pensionäre im württ. Staatsbahndienst. — Preisaufgaben zum Schinkelfest. — Kriegsnotwendige Einschränkungen.

Österreich. Abänderung des Eisenbahn-Betriebsreglements. — Erlaß des Eisenbahnministers betr. Lebensmittelversorgung der Eisenbahner. — Die Tariferhöhungen auf den Eisenbahnen. — Beschränkung der Benützung der Schnellzüge mit Fahrbegünstigungsanweisungen.

Ungarn. Rohstoffbeschaffung nach dem Kriege.

Übrige europäische Länder. Bannware und der Eisenbahnweg über die skandinavische Halbinsel. — Tariferhöhungen auf schwedischen Bahnen. — Teuerung und Verkehrsnot in Paris. — Italiens Kohlennot.

Amtliche Mitteilungen.

Amtliche Bekanntmachungen.

Noch ein Wort zu § 16 der Mustersatzung für Eisenbahn-Betriebskrankenkassen der preußisch-hessischen Eisenbahngemeinschaft.

Mit der Frage, ob § 16 der Mustersatzung für Eisenbahn-Betriebskrankenkassen der preußisch-hessischen Eisenbahngemeinschaft gegen die Reichsversicherungsordnung verstößt, beschäftigt sich eine Abhandlung in den Nummern 64 und 65 dieser Zeitung. In dieser Abhandlung ist einer Entscheidung des Königlichen Oberversicherungsamts Trier vom 22. April d. J. entgegengetreten, nach welcher die im § 16 über das Verhältnis der Mitglieder bei Dienstleistungen im Heer und in der Marine gegebenen Bestimmungen ungültig seien, und versucht nachzuweisen, daß diese Bestimmungen durchaus im Einklang mit der Reichsversicherungsordnung ständen. Zu diesem Ergebnis führten die Erwägungen, daß Kassenmitglieder, die zur Ableistung ihrer Dienstpflicht im Heer oder in der Marine einberufen sind, aus der Kasse ausscheiden, weil in diesen Fällen das Beschäftigungsverhältnis aufhört und ein Entgelt nicht weiter gezahlt wird, und daß Kassenmitglieder, die nach abgeleisteter Dienstpflicht zeitweilig zu Übungen oder zum Kriegsdienste zu Lande oder zu Wasser einberufen werden, Mitglieder der Kasse bleiben, weil das Beschäftigungsverhältnis fortbesteht und ein Entgelt in dieser oder jener Form weiter entrichtet wird oder doch nur für eine vorübergehende Zeit fortfällt. Gegen diese letztere Ansicht schien die Bestimmung zu sprechen, daß trotz Fortbestehens der Mitgliedschaft Beiträge nicht erhoben werden und alle Ansprüche auf die Kassenleistungen ruhen, weil die Fälle des Ruhens der Kassenhilfe im § 216 der Reichsversicherungsordnung erschöpfend geregelt sind und dieser Paragraph den Eintritt in den Militärdienst nicht erwähnt. Wie damals ausgeführt, will die Satzung offenbar keinen besonderen Fall des Ruhens der Krankenhilfe schaffen. „Sie bringt", so hieß es damals, „lediglich zum Ausdruck, daß im Falle militärischer Übungen oder des Kriegsdienstes Leistungen nicht gewährt und Beiträge nicht erhoben werden, sie spricht also aus, daß nicht nur die Leistungen, sondern auch daß die Gegenleistungen vorübergehend fortfallen, und somit die gesamte Mitgliedschaft mit Rechten und Pflichten für die Zeit, in der das fragliche Ereignis eintritt, suspendiert ist, weil trotz formellen Fortbestehens der Mitgliedschaft, ein Bedürfnis, Beiträge zu erheben und Leistungen zu gewähren, als vorliegend nicht zu erachten ist." Und das ist zweifellos richtig, weil die Krankenhilfe von der Militärverwaltung geleistet wird. Da diese aber Familienhilfe nicht leistet, ist es seinerzeit als zweckmäßig bezeichnet worden, den Kassenmitgliedern die Möglichkeit zu geben, sich diese zu erhalten.

Zu dem gleichen Ergebnis aus ganz ähnlichen Erwägungen, allerdings auf einem anderen Wege, ist neuerlich das Oberversicherungsamt für den Eisenbahndirektionsbezirk Posen in einer Entscheidung vom 26. August d. J. gekommen. In diesem Erkenntnis ist ausgesprochen, daß der Zweck des § 16 der Satzung dahin geht, den Familienangehörigen die Wohltaten der Familienhilfe zu erhalten. „Zu diesem Behufe bedurfte es", so führt das Oberversicherungsamt aus, „da Familienhilfe nach der Reichsversicherungsordnung nur auf der Grundlage der Kassenmitgliedschaft denkbar ist, der künstlichen Annahme weiterer Mitgliedschaft des Ausscheidenden. Daß die Worte „verbleiben Mitglieder der Kasse" nur in diesem Sinne zu verstehen sind, geht zur Genüge aus den folgenden Worten „mit der Maßgabe, daß Beiträge von ihnen nicht erhoben werden und alle Ansprüche auf Kassenleistungen ruhen" hervor. Denn eine wirkliche Mitgliedschaft, bei der keine Beiträge zu entrichten sind und keine Ansprüche auf Kassenleistungen bestehen, ist ein Unding. Nur in der Voraussetzung, daß es sich bei der Aufrechterhaltung der Mitgliedschaft der zu Übungen oder zum Kriegsdienst Einberufenen, aus der versicherungspflichtigen Beschäftigung Ausscheidenden um eine Fiktion handle, die nur die Möglichkeit bieten solle, den Familienangehörigen die sehr nützliche Familienhilfe zu erhalten, ist vom Oberversicherungsamt seinerzeit zu dem § 16 die Genehmigung erteilt worden."

Diese Entscheidung ist insoweit aufrichtig zu begrüßen, als darin unzweideutig zum Ausdruck kommt, daß die Bestimmungen des § 16 gültig sind. Insoweit ist unseres Erachtens die Entscheidung ein Schritt vorwärts auf dem richtigen

Wege. Weshalb aber dieses vom Oberversicherungsamt als gut und nützlich bezeichnete Ergebnis nur auf Grund einer gekünstelten Fiktion erreicht werden kann, will uns nicht einleuchten. Nach den früheren Ausführungen erübrigt es sich, hier noch einmal nachzuweisen, daß es sich bei dem Fortbestehen der Kassenmitgliedschaft um ein tatsächliches im Fortbestehen des Beschäftigungsverhältnisses und in Weiterzahlung des Entgelts begründetes Verhältnis handelt. Nur der Ansicht, daß eine wirkliche Mitgliedschaft, bei der keine Beiträge zu entrichten sind und keine Ansprüche auf Kassenleistungen bestehen, ein Unding sei, mag hier entgegengetreten werden. Denn diese Ansicht kann doch nur insoweit zutreffend sein, als eine Mitgliedschaft dann nicht als vorhanden angenommen werden kann, wenn der Zustand, daß keine Beiträge gezahlt und keine Kassenleistungen gewährt werden, ein dauernder ist. In solchen Fällen kann man allerdings von einem Fortbestehen der Mitgliedschaft nicht mehr sprechen. Handelt es sich aber darum, daß nur für einen bestimmten Zeitraum — hier für die Dauer der kriegsdienstlichen Behinderung, die nicht einmal immer mit der Dauer des Krieges zusammenfallen muß — Beiträge und Leistungen nicht entrichtet werden, so kann füglich nicht von einem dauernden Zustande, sondern nur von einer vorübergehenden Erscheinung gesprochen werden. Eine solche macht aber das Fortbestehen der Mitgliedschaft keineswegs zu einem „Unding". Das sind Fälle, die im täglichen Leben sehr häufig vorkommen. Im Gegenteil würde es sich nicht rechtfertigen lassen, in solchen Fällen vorübergehender Einstellung der Zahlungen von beiden Seiten die Mitgliedschaft aufhören zu lassen. Ein zwingender Grund hierfür kann jedenfalls nicht für vorliegend erachtet werden, und zwar um so weniger, als, wie dargetan und von der Posener Entscheidung selbst zugegeben wird, so außerordentlich praktische und nützliche Erwägungen für ein Fortbestehen der Mitgliedschaft sprechen. Wie wir hören, wird sich wegen des eingelegten Rechtsmittels das Reichsversicherungsamt auch mit dieser Entscheidung des Posener Oberversicherungsamts zu beschäftigen haben.

Dr. H.

Der neue Gütertarif der russischen Eisenbahnen.

Am 1. Januar 1917 kommt ein neuer Gütertarif zur Einführung. Neu ist übrigens nichts an dem Tarif außer der Erhöhung der einzelnen Sätze. Das Tarifschema ist nach Mitteilung der „Torgowo. Prom. Gaseta" derart aufgestellt worden, daß die Erhöhungen der zurzeit bestehenden Sätze in ihrem voraussichtlichen Endergebnis die Erträge, die gegenwärtig durch Anwendung des bestehenden Tarifes zuzüglich der nach Beginn des Krieges eingeführten Steuerzuschläge im Güterverkehr erzielt werden, erreichen können. Nur für Entfernungen über 3000 W. (= 3201 km) sind einige Ermäßigungen vorgesehen, um den Verkehr mit Sibirien und dem Fernen Osten zu unterstützen. „Im allgemeinen, wenn man von annähernden Werten redet," führt unsere Quelle aus, „läßt sich sagen, daß der neue allgemeine Gütertarif eine Erhöhung der bestehenden Tarifsätze von 15 % bringt. Was das System des neuen Tarifschemas anlangt, so ist dieses unverändert in der alten Form erhalten geblieben, nur daß demnächst der niedrigste Satz nicht wie früher $^1/_{125}$ Kop. für 1 Pud und 1 Werst beträgt, sondern $^1/_{85}$ Kop. Als eine Abweichung von dem früheren Aufbau des Tarifes ist zu erwähnen, daß bei den Entfernungen über 3000 Werst Zuschläge für je 10 Werst erfolgen. Auch ist die Zahl der Klassen und der Stufen (Differentialen) vergrößert worden, um dadurch eine gar zu jähe Verletzung der verwickelten Handelsbeziehungen, wie sie durch die Erhöhung der Tarife eintreten könnte, zu verhüten. Die Ausnahmetarife sind im allgemeinen in dem Umfange erhalten geblieben, wie sie der Tarif vom 1. Juli 1916 enthielt .... Mit Einführung dieses neuen Gütertarifs wird aber, gemäß einem Beschlusse des Minister-Komitees, die Erhebung der zeitweiligen Steuer nicht ganz in Fortfall kommen. Es wird nur eine Änderung insofern eintreten, als vom 1. Januar 1917 diese zeitweilige Steuer nicht im vollen, bisherigen Umfange, sondern nur in Höhe von 50 % zur Erhebung gelangt.

Also — der neue Gütertarif ist zunächst so aufgebaut, daß er die finanziellen Ergebnisse der zeitweiligen (Kriegs-) Steuer in den Tarif überführt und damit die Eingänge aus der Steuer festlegt, sodann aber wird doch noch ein Steuerzuschlag, wenn auch um die Hälfte kleiner, erhoben. Damit scheint die Aufgabe, die dem Finanzministerium bei Ausarbeitung des neuen Tarifs gestellt worden ist, nämlich die Tarifsätze so zu bilden, daß der Ausfall der zeitweiligen Steuern durch die regelmäßigen, tarifmäßigen Leistungen der Beteiligten gedeckt wird, nicht voll gelöst zu sein. Nun ergibt sich aus einer Darstellung des Ministeriums der Verkehrsanstalten (Bote des Ministeriums Nr. 41) über die Arbeiten zur Umgestaltung des Gütertarifs, daß nach den angestellten Rechnungen, die Einnahmen aus dem Güterverkehr bei Anwendung des neuen Tarifes einen Ausfall von annähernd 15 Millionen Rubel ergeben würden, sofern die Steuern gänzlich in Fortfall kämen. „Mit Rücksicht hierauf, und da es dringend geboten ist, alle Maßnahmen zu ergreifen, um für eine Vergrößerung der Staatseinnahmen Sorge zu tragen, hat das Finanzministerium in Aussicht genommen (der Plan hat bereits die höhere Genehmigung gefunden), neben den erhöhten Tarifen auch noch die zeitweilige Steuer zur Erhebung gelangen zu lassen." Allerdings nicht in vollem Umfange, wohl aber beispielsweise zur Hälfte und auf ein Jahr. Es darf vorausgesetzt werden, daß diese Maßnahmen, bei Berücksichtigung der gegenwärtigen Lebensbedingungen, sich kaum irgendwie drückend für die vaterländische Industrie und den Handel erweisen werden. Gleichzeitig hat aber das Finanzministerium möglich gefunden, in Aussicht zu stellen, daß, falls sich in einzelnen Fällen zeigen sollte, daß die geplante Maßnahme unerwünschte Folgen für die Umsätze von Handel und Industrie nach zu ziehen sollte, ein Eingreifen in der Weise stattfinden kann, daß entweder die Tarife geändert werden oder die Steuer herabgesetzt wird. Für die ganze Zeit des Bestehens der zeitweiligen Steuer soll beim Finanzministerium eine Kommission eingesetzt werden, die im Einzelfalle zu prüfen hat, ob und in welchem Umfange Beschwerden gegen die Höhe der Tarifsätze oder der zeitweiligen Steuer zutreffend sind und wie diese im allgemeinen wirken."

Übersieht man zunächst die Maßnahme der Regierung, so tritt auffallend entgegen, daß zur Deckung eines möglichen, dazu noch verhältnismäßig kleinen Ausfalls von 15 Millionen Rubel die Steuer beibehalten werden soll, deren Ersetzung in der Hauptsache der Anlaß zur Ausarbeitung des neuen Gütertarifs gewesen ist. Dazu kommt, daß die Beibehaltung der Steuer, die jene 15 Millionen Rubel Ausfall ersetzen soll, in der „beispielsweisen" Höhe von 50 % mindestens 90 Millionen Rubel ergeben würde. Es sind das alles Vorgänge und Ausdrucksweisen, wie sie in russischen Verhältnissen nichts wesentlich Neues darstellen, die aber deutlich erkennen lassen, was schließlich beabsichtigt wird. Daß der Staat zurzeit Geld, sehr viel Geld braucht, darüber wird kaum jemand in Rußland im Zweifel sein, ebensowenig darüber, daß das Geld unter allen Umständen aufgebracht werden muß. Wohl werden sich aber Leute finden, die darüber im Zweifel sein werden, ob der gewählte Weg ein glücklicher ist. Wenn das Ministerium der Verkehrsanstalten der Ansicht Ausdruck gibt, daß die wesentlich erhöhten Tarife und daneben das teilweise Beibehalten der zeitweiligen Steuern „sich kaum irgendwie drückend für die vaterländische Industrie und den Handel erweisen werden", so ist das doch etwas mehr als bedenklich. Für das Jahr 1915 ergab die Steuer 145 Mill. Rubel, für das erste Vierteljahr 1916 bereits rund 65 Mill. Rubel. Diese Beträge werden bereits durch die Tariferhöhungen bis auf den kleinen Rest, wenn der sich überhaupt ergibt, aufgebracht. Nun kommen noch etwa 90 Mill. Rubel aus der Steuer hinzu, sodaß eine Belastung von rund 235 Mill. Rubel von Handel und Industrie zu tragen wäre. Ob das wirklich „kaum irgendwie drückend" sein wird, muß ja abgewartet werden. Solange der Krieg andauert, kann man wohl dem Minister beitreten, weil während dieser Zeit ein Wettbewerb kaum fühlbar sein wird. Mit dem letzten Kanonenschuß ändert sich aber die Lage voraussichtlich sehr schnell. Dann werden die unter dem Drucke der kriegerischen Verhältnisse entstandenen Industrien voraussichtlich die Belastung als lahmlegend empfinden, weil dann ein Wettbewerb auf dem russischen Markte eintreten wird, an dem Deutschland, England und Amerika teilnehmen werden. Wie sich dann die so bedrängte russische Industrie über Wasser halten wird, bleibt der Zukunft vorbehalten. Jedenfalls ist der Steuerdruck nicht dazu angetan, das Bestreben der Regierung, „es müssen alle produktiven Kräfte Rußlands und seine natürlichen Reichtümer zu neuem Leben" erweckt werden, tatsächlich zu unterstützen. Schöne Redensarten werden den schwer getroffenen Staat kaum zu neuem Leben erwecken.

m.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Die Staatsbahn-Arbeiterausschüsse bei der Beratung des Hilfsdienstgesetzes im Deutschen Reichstage.** Bei der dritten Lesung des Gesetzentwurfs betreffend den vaterländischen Hilfsdienst am 2. d. M. wurden verschiedene Paragraphen dieses neuen Gesetzes im einzelnen durchberaten. In den §§ 11—13 des Entwurfs wird über die Einrichtung usw. von ständigen Arbeiterausschüssen in allen für den vaterländischen Hilfsdienst tätigen Betrieben Bestimmung getroffen. Zu § 14, nach dem die zuständigen Dienstbehörden verpflichtet werden, für die industriellen Betriebe der Heeres- und Marineverwaltung Vorschriften im Sinne der vorgenannten, die Arbeiterausschüsse betreffenden §§ 11—13 zu erlassen, lag ein Antrag der sozialdemokratischen Partei vor, zu den industriellen Betrieben der Heeres- und Marine-Verwaltung auch die der Staatseisenbahnen hinzuzufügen. Alsdann wäre die Staatseisenbahnverwaltung auch verpflichtet worden, die im Gesetze vorgesehenen Schlichtungsstellen in den vorgesehenen Fällen einzurichten. Zu diesem Antrag führte der Staatssekretär des Innern, Staatsminister Dr. Helfferich, nach dem Berichte der „Nordd. Allgem. Ztg." folgendes aus: „Die verbündeten Regierungen haben gegen die Aufnahme der Staatseisenbahnbetriebe in diesem Gesetz die allerschwersten Bedenken. Es liegt eine Resolution Bassermann vor, die mit dieser Sache im Zusammenhang steht. Ich bitte um die Erlaubnis, gleichzeitig über dieses Thema sprechen zu dürfen. Es bestehen für die Staatseisenbahnarbeiter Ausschüsse nahezu für die Gesamtheit der Arbeiter. Nur wo es technisch nicht möglich ist, bestehen sie nicht. Aber etwa vier Fünftel der Eisenbahner sind durch Ausschüsse vertreten. Diese Arbeitsausschüsse haben auf Grund der gegebenen Dienstvorschriften die Aufgabe, Fragen, Anträge, Wünsche und Beschwerden bei den betreffenden Dienststellen vorzubringen und ihre Meinung zu äußern, insbesondere über Organisationsfragen. Der preußische Eisenbahnminister hat mir in einer Unterhaltung versichert, daß sich in der Praxis die Arbeiterausschüsse über die Grenze, die hier vorgeführt worden ist, weit hinaus entwickelt haben. Er hat mir ausdrücklich versichert, daß er seinerseits bemüht sein werde, die Arbeiterausschüsse in der Richtung, die in dieser Resolution bezeichnet ist, weiter auszubauen. Diese Mitteilung ist für Sie sehr wichtig und müßte Ihnen genügen. Man muß alles vermeiden, was eine Ausnahmestellung dieser Arbeiter herbeiführen könnte. Es tut mir leid, sagen zu müssen, daß, wenn der Antrag angenommen werden sollte, dies das Gesetz gefährden würde."

Auf die Einwendung eines nationalliberalen Abgeordneten, daß die Eisenbahnerausschüsse nur gutachtliche Befugnisse hätten und es dringend wünschenswert sei, auch diese Organisation auszubauen und die Ausschüsse auch in Lohnfragen zur Stellung von Anträgen zu berechtigen, fügte Staatsminister Dr. Helfferich seinen vorherigen Ausführungen hinzu: „Ich möchte ausdrücklich sagen, die Wünsche, die der Vorredner ausgesprochen hat, sind durch die Mitteilungen, die ich auf Grund einer Unterhaltung mit dem Herrn Eisenbahnminister gemacht habe, gedeckt. Er hat die ganz außerordentlichen Verdienste anerkannt, die sich die Eisenbahnarbeiter in diesem Kriege erworben haben. Er hat die ernstliche Absicht, die Arbeiterausschüsse in der Richtung auszubauen, wie es in der Resolution Bassermann zum Ausdruck gebracht ist."

Nachdem sich noch mehrere Abgeordnete zu dieser Frage geäußert hatten, wurde bei der darauf folgenden Abstimmung der Zusatzantrag der sozialdemokratischen Arbeitsgemeinschaft abgelehnt und der § 14 unverändert angenommen. Bekanntlich wurde an demselben Tage der Gesetzentwurf im ganzen mit 235 gegen 19 Stimmen angenommen.

Wir werden einen die ganze Frage behandelnden Aufsatz der „Nordd. Allg. Ztg." über Sozialpolitik und Hilfsdienstgesetz in der nächsten Nummer zum Abdruck bringen.

— **Verlängerung der Verjährungsfrist bei Entschädigungsanträgen.** Der preußische Eisenbahnminister und Chef des Reichsamts für die Verwaltung der Reichseisenbahnen hat mit Erlaß vom 29. Nov. d. J. im Anschluß an seinen Erlaß vom 6. Juni 1915 (s. Nr. 49 S. 604 Jahrg. 1915 d. Ztg.) bestimmt, daß auch bei den Entschädigungsanträgen wegen Verlustes, Minderung oder Beschädigung von Gütern von dem Einwand der Verjährung abzusehen ist, wenn die rechtzeitige Einbringung der Anträge durch die mit dem Kriege zusammenhängenden Umstände erschwert oder unmöglich gemacht worden ist und die Eisenbahnverwaltung nach Lage der Verhältnisse im Falle rechtzeitiger Reklamation Schadenersatz geleistet haben würde.

— **Erhöhung der Nebengebühren im Eisenbahngüterverkehr.** Die „Tägl. Rundschau" vom 29. November schreibt: Vom 1. Januar 1917 ab sollen für die „nachträglichen Anweisungen" des Absenders oder Empfängers bei Stückgütern 0,50 ℳ und bei Wagenladungen 3 ℳ für jede Frachtbriefsendung entrichtet werden, während sie bisher kostenfrei ausgeführt wurden. Damit dürften aber die Erhöhungen des Nebengebührentarifs noch nicht ihren Abschluß erreicht haben, vielmehr werden in der Eisenbahnfachpresse noch weitergehende Vorschläge gemacht, von denen anzunehmen ist, daß sie bald greifbare Gestalt gewinnen werden. So wird angeregt: 1. Erhöhung der Anschlußfrachten; 2. Erhöhung der Krangebühren; 3. Erhöhung der Platzgebühr; 4. Erhöhung des Wagenstandgeldes und der Gebühr für Abbestellung der Wagen, wodurch man den Wagenumlauf zu beschleunigen und dem Wagenmangel abzuhelfen hofft; 5. Erhöhung der Deckenmiete; 6. Erhöhung der Desinfektionsgebühren; 7. Erhöhung der Wiegegebühr; 8. Fortfall des Frachtnachlasses für Ausnutzung des Ladegewichts; 9. Erhöhung der Gebühr für den eisenbahnseitigen Verkauf unanbringlicher Güter (Fortfall des Höchstsatzes); 10. Einführung einer Gebühr für die Mitteilung des Ablieferungsnachweises bei Innehaltung der Lieferfrist; 11. Erhöhung der Verkaufspreise für geldwerte Drucksachen (Frachtbriefe und andere Vordrucke).

Inwieweit die Eisenbahnverwaltung diesen Anregungen Folge geben wird, ist bisher noch nicht bekanntgegeben worden, ebensowenig, ob die Reform der Ausnahmefrachttarife dadurch hinfällig werden solle. Nach Maßgabe der bisherigen Erfahrungen ist nicht anzunehmen, daß die beantragten Erhöhungen des Nebengebührentarifs einen ausreichenden Ersatz für die während des Krieges gestiegenen Selbstkosten des Eisenbahnbetriebes bieten werden. Und da nach dem Kriege die Einnahmen aus der Eisenbahnverwaltung voraussichtlich mindestens im gleichen Maße wie vor dem Krieg „zum Rückgrat der preußischen Finanzwirtschaft" gemacht werden dürften, so muß damit gerechnet werden, daß unsere Gewerbetätigkeit von der in Aussicht genommenen Reform, d. h. Erhöhung der Ausnahmetarife im Güterverkehr, nicht verschont bleiben wird. Es muß aber erwartet werden, daß hierbei mit der gebührenden Rücksicht auf unser Wirtschaftsleben verfahren wird.

— **Kriegsteilnehmer als Zivilsupernumerare.** Der preußische Eisenbahnminister hat genehmigt, daß für Kriegsteilnehmer, die sich um Annahme als Zivilsupernumerar bewerben, die Altersgrenze für den Dienstantritt auf das 30. Lebensjahr erhöht wird.

— **Beschleunigung des Münzenumlaufs.** Ein neuerlicher Erlaß des preußischen Eisenbahnministers und Chefs des Reichsamts für die Verwaltung der Reichseisenbahnen bestimmt folgendes: Durch die Tageszeitungen ist bereits darauf hingewiesen worden, wie es im volkswirtschaftlichen Interesse von der größten Wichtigkeit ist, daß bei dem gegenwärtigen großen Bedarf an kleinen Zahlungsmitteln Münzen nicht über das unbedingt notwendige Maß hinaus zurückgehalten, sondern möglichst bald wieder in den Verkehr gebracht werden. Dies gilt nicht nur für die umlaufenden Kupfer-, Eisen- und Nickelmünzen, sondern auch für die kleineren und größeren Silbermünzen, die nach den starken Ausprägungen der neueren Zeit weit zahlreicher im Verkehr auftreten müßten. Gerade die größeren Silbermünzen werden anscheinend dem Zahlungsverkehr in weitem Umfang vorenthalten. Der Herr Minister veranlaßt daher die nachgeordneten Eisenbahnbehörden der Frage der Beschleunigung des Münzenumlaufs besondere Aufmerksamkeit zuzuwenden und die Eisenbahnkassen anzuweisen, daß sie nach Möglichkeit darauf bedacht sind, jede unnötige Anhäufung von Münzen zu vermeiden. Namentlich ist auf tunlichste Ausnutzung der in den Automaten sich ansammelnden Münzen für den Zahlungsverkehr hinzuwirken; auch die vermehrte Verwendung der kleineren Darlehnskassenscheine beim Zahlungsgeschäft an den Schalterkassen wird zweckdienlich sein. Entbehrliche Münzen sind der nächsten Reichsbankanstalt zuzuleiten, damit die Reichsbank in die Lage versetzt wird, eine ausgleichende Münzverteilung in den einzelnen Bezirken vorzunehmen.

— **Der Eisenbahnverkehr im dritten Kriegswinter.** Unter dieser Überschrift gibt die „Köln. Ztg." aus Berlin, 2. d. M., die folgende Mitteilung, die uns sehr beherzigenswert erscheint: Daß das Reisen nur noch gegen Erlaubnisschein möglich sein würde, daß man sich auf den gänzlichen Wegfall der Speisewagen und Aufhören der Wagenheizung gefaßt machen müsse, das kennzeichnet ungefähr den Höhepunkt dessen, was über die bevorstehenden Einschränkungen im Eisenbahnbetrieb im Publikum erzählt wurde. Nicht zu vergessen selbstverständlich eine ganz außerordentliche Beschränkung des Zugverkehrs selbst. Wenn man damit zusammenhält, daß in dieser Zeit vor Weihnachten sich bei Unzähligen die alljährlich um diese Zeit auftauchende Reiselust regt, so ist es klar, daß eine gewisse Beunruhigung in der Öffentlichkeit vorhanden sein

muß. Demgegenüber sei zunächst einmal festgestellt, daß an sich ja wohl jeder die unbedingte Notwendigkeit gewisser Einschränkungen im Eisenbahnverkehr begreifen wird, daß es aber mit diesen Einschränkungen durchaus nicht so schlimm sein wird, wie es sich viele Leute vorzustellen scheinen. Das Reisen ist aus den verschiedensten Gründen in der gegenwärtigen Zeit kein Vergnügen mehr, und es liegt auf der Hand, daß es auch gar kein Vergnügen zu sein braucht. An die Eisenbahnverwaltung sind außerordentliche Anforderungen gestellt, die schon durch die Unterbringung der Lebensmittel in diesem Jahre viel größer geworden sind. Hat die Eisenbahnverwaltung bis zu den neuesten Verkehrsbeschränkungen 68 Prozent des Friedensfahrplanes aufrechterhalten können, so wird das von jetzt an nicht mehr möglich sein. Ganz im allgemeinen sei auf die außerordentliche Ausdehnung des Kriegsschauplatzes und das ungeheure Gebiet hingewiesen, das mit deutschen Betriebsmitteln bedient werden muß. Hierzu mußten Personal und Betriebsmittel freigemacht werden, Lokomotiven, Wagen und Kohlen zur Verfügung stehen. Die bereits erwähnte besondere Aufgabe der Nahrungsmittelverteilung — man denke nur an die Kartoffeln —, die Ungunst der Witterung, die ihre besondern Ansprüche an den Verkehr stellt, alles das erhöht die schon durch den Krieg an und für sich ins Ungemessene gesteigerten Anforderungen noch mehr. Es kommt nun hinzu, daß wie heutzutage im Interesse unserer Kriegswirtschaft, im Interesse der Freimachung aller nur irgend entbehrlichen Kräfte für den reinen Kriegszweck jeder Privatbetrieb, ja jeder Privatmann und jeder privatwirtschaftliche Organismus eine Sparwirtschaft treiben muß, auch die Eisenbahnverwaltung nicht aus fiskalischen, sondern aus gemeinwirtschaftlichen Gründen dasselbe tun muß. Besonders muß auch die Eisenbahnverwaltung mit den Kohlen sparen, nicht weil wir im geringsten an Kohlenknappheit litten. Das ist, wie bekannt, durchaus nicht der Fall, sondern um Material und Menschenkraft für die Kriegszwecke, namentlich die Munitionserzeugung, verfügbar zu machen. Daß unter dem Zwang zu einer solchen kriegswirtschaftlichen Sparsamkeit auch die Materialerneuerung insofern leiden muß, daß sie nicht so reichlich und so schnell wie in Friedenszeiten erfolgen kann, bedarf keiner nähern Erläuterung. Aus allen diesen Gründen müssen Einschränkungen eintreten, die der Staatsbürger ebenso geduldig und mit ebensolcher Anpassung hinnehmen muß, wie alle andern kriegsnotwendigen Einschränkungen. Die Öffentlichkeit kann aber darüber beruhigt sein, daß die Eisenbahnverwaltung bestrebt sein wird, den im volkswirtschaftlichen Interesse notwendigen Geschäftsverkehr sowie den Arbeiterverkehr möglichst unverändert weiterzuführen. Die Einschränkung wird vor allem denjenigen Reiseverkehr treffen, der nicht notwendig ist, also vor allem — soweit man heute davon überhaupt noch reden kann — das Reisen zum Vergnügen. Das Gerücht, als würde in Zukunft das Reisen von einer Erlaubnis abhängig gemacht werden ist natürlich Unsinn. Vom vaterländischen Sinn des Publikums muß erwartet werden, daß das unnötige Reisen, wozu namentlich auch die üblichen Verwandtenbesuche zu Weihnachten und dergleichen entbehrliche Fahrten gehören, nach Möglichkeit eingeschränkt wird.

Was den Speisewagenverkehr betrifft, so bleibt er nach Möglichkeit aufrechterhalten. Da aber jeder Speisewagen eine große Belastung des Zuges darstellt und wir bisher mit diesem angenehmen Möbel gerade Luxus getrieben haben — es liegen Speisewagen auf Strecken, die man ohne Schaden zurücklegen kann, ohne während dessen eine Mahlzeit einnehmen zu müssen —, so wird der Ausfall manches Speisewagens keine allzu große Beschwerlichkeit darstellen, zumal man sich ja zur Not auch auf einer längeren Strecke mit mitgebrachten Nahrungsmitteln behelfen kann. Die Heizung der Züge hängt bekanntlich mit der Länge zusammen. Wenn auch nicht daran gedacht wird, sie einzustellen, so wird auch hier eine gewisse Verminderung nicht zu vermeiden sein. Der Reisende wird gut daran tun, sich mit warmer Kleidung zu versehen, um auch einmal in einem weniger gewärmten Zuge ohne Schädigung seiner Gesundheit eine Strecke durchfahren zu können. Alles in allem werden die Einschränkungen erträglich sein und vor allen Dingen den notwendigen Verkehr möglichst wenig betreffen. Dringend notwendig ist es, daß das Publikum sich selbst die Beschränkungen auferlegt, die man von seiner Einsicht und Opferwilligkeit erwarten kann. Das gilt namentlich für die Weihnachtszeit.

— **Zur Bedienung des Personenverkehrs in Bayern.** Zum Winterzugsfahrplan 1916/17 wird vom bayerischen Verkehrsministeriums mitgeteilt: Es wird unter der Einwirkung der langen Dauer des Krieges nicht zu vermeiden sein, da und dort weitere Ermäßigungen in der Bedienung des Personenverkehrs vorzunehmen. Zu einer Beunruhigung des Publikums und der Erwerbskreise aus diesem Grunde ist jedoch keine Veranlassung gegeben. Der Eisenbahnverkehr und nicht zuletzt der Personenverkehr bilden einen wesentlichen Teil des allgemeinen Wirtschaftslebens und werden daher unter allen Umständen in einem Maße aufrechterhalten bleiben, daß eine weitergehende Schädigung des allgemeinen Wirtschaftslebens vermieden wird.

— **Frauen und Pensionäre im württembergischen Staatseisenbahndienst.** Im Abfertigungs-, Schreib- und Fernsprechdienst sind bei der württembergischen Staatseisenbahnverwaltung Frauen schon seit einer Reihe von Jahren verwendet. Anläßlich der Maßnahmen zur Vereinfachung und Verbilligung der Staatsverwaltung war ihre weitergehendere Verwendung, namentlich auch im Arbeiterverhältnis, schon vor dem Kriege erwogen worden; sie begegnete aber damals noch mannigfachen Vorurteilen. Die Verhältnisse des Krieges haben nunmehr zur umfangreichen Einstellung von Frauen geführt. Schon seit einiger Zeit werden sie als Schaffnerinnen im Bahnsteigsperredienst und als Arbeiterinnen im Wagenreinigungsdienst verwendet. Neuestens werden sie auch als Schaffnerinnen in den Zugbegleitdienst eingeteilt und als Arbeiterinnen im Heizerdienst der Lokalzüge beschäftigt. Diese Beschäftigung im Betriebs- und Bahnpolizeidienst wird dadurch erleichtert, daß zufolge Genehmigung des K. Ministeriums der auswärtigen Angelegenheiten, Verkehrsabteilung, während des Krieges eine vorherige eingehende körperliche Untersuchung der Bewerberinnen unterbleiben darf, wenn der Bahnarzt die Beschäftigung auf Grund der von ihm bei der persönlichen Vorstellung der Bewerberin gemachten Wahrnehmungen und nach Feststellung eines ausreichenden Seh-, Farbenunterscheidungs- und Hörvermögens ohne nähere körperliche Untersuchung für zulässig hält und auch der Amtsvorstand keine begründeten Bedenken hegt.

Den Dienststellen ist empfohlen worden, den dermaligen Bedarf an Aushilfskräften unter Umständen auch durch Wiederverwendung von im Ruhestand befindlichen Beamten und Unterbeamten zu decken, die auf gewissen Posten fortlaufend oder einen Teil des Tages noch nützliche Dienste zu leisten vermögen. Hier ergeben sich jedoch gewisse Hemmungen aus den Bestimmungen in Art. 52 und 53 des württembergischen Beamtengesetzes, wonach das Recht auf den Bezug des Ruhegehalts vom Beginn des 7. Monats der vorübergehenden Wiederbeschäftigung im öffentlichen Dienst gegen Taggelder oder gegen eine anderweitige Entschädigung insoweit ruht, als Entschädigung und Ruhegehalt den Betrag des zuletzt bezogenen Gehalts übersteigen. Es ist daher angeordnet worden, daß das Zusatztaggeld der wieder zum Dienst herangezogenen zurruhegesetzten Beamten und Unterbeamten so zu bemessen ist, daß es mit dem Ruhegehalt das zuletztbezogene pensionsberechtigte Diensteinkommen nicht übersteigt und daß, wo in einzelnen Fällen diese Entlohnung mit Rücksicht auf die Inanspruchnahme des Pensionärs oder aus andern Gründen als nicht ausreichend anzusehen ist, wegen Bewilligung einer regelmäßigen außerordentlichen Vergütung Antrag zu stellen ist.

— **Die Preisaufgaben zum Schinkelfest des Architektenvereins in Berlin** am 13. März 1918 sind jetzt festgesetzt und in der Wochenschrift des Vereins vom 18. und 25. November veröffentlicht. Die Frist für die Ablieferung der Entwürfe läuft bis zum 1. November 1917. Die preußischen und hessischen Regierungsbauführer, die beabsichtigen, die Staatsprüfung im Baufach abzulegen, haben die Übersendung der Arbeit an das Technische Oberprüfungsamt in Berlin oder Darmstadt zu beantragen; auch das Technische Oberprüfungsamt in Dresden ist ermächtigt, die Zulassung geeigneter Wettbewerbarbeiten als häusliche Probearbeit für die Staatsprüfung zu beantragen.

Als Aufgabe im Gebiet des Eisenbahnbaues ist der Entwurf zu dem Umbau des Bahnhofes „Karlshof“ an der Hauptbahn von „Alden“ nach „Belle“ gestellt. Der Hauptpersonenbahnhof Alden, inmitten der volkreichen Stadt gleichen Namens, erstreckt sich in südwestnordöstlicher Richtung derart, daß durchgehende Züge zwischen West und Ost die Richtung ändern müssen. Südwestlich und getrennt von ihm liegt der Ortsgüterbahnhof Agb. In der nächsten Umgebung der Stadt befinden sich drei Verschiebebahnhöfe, von denen Rgb. I im Westen, Rgb. II im Osten und Rgb. III im Norden liegen. Die Verschiebebahnhöfe sind untereinander und mit dem Ortsgüterbahnhofe durch zweigleisige Bahnen verbunden. Von Alden Agb. bis Karlshof ist die Bahn viergleisig; auf dem nördlichen Gleispaar verkehren nur Güterzüge, auf dem südlichen nur Personenzüge. Von Karlshof bis Belle ist die Bahn zweigleisig. Im Bahnhof Karlshof zweigen ab: die zweigleisige Hauptbahn nach „Come“ und eine eingleisige vollspurige Güterkleinbahn (Grubenbahn) mit mehreren Gleisanschlüssen an Gruben und gewerbliche Anlagen. Auch sind solche Anlagen vorhanden, die einen unmittelbaren Gleisanschluß an den Bahnhof Karlshof besitzen. Einige der größeren Ortschaften, wie „Diedersdorf“, „Woltersdorf“ u. a., haben Verbindung mit Alden durch eine straßenbahnähnlich betriebene Kleinbahn, die aber den Verkehr zeitweise nicht bewältigen kann, so daß dem Bahnhof Karlshof immer noch ein starker Personenverkehr, namentlich von Arbeitern, verbleibt.

Zur Entlastung der Bahnhöfe der Stadt Alden soll von der aus Westen kommenden Bahn „Dilden—Alden" eine zweigleisige Verbindungsbahn abgezweigt werden, die den Verschiebebahnhof Rgb. 1 berührt, die Stadt Alden auf der Südseite umfährt und im Bahnhof Karlshof endet. Die Bahn soll sowohl dem Personenverkehr als auch dem Güterverkehr dienen. Das Umladen des gesamten Stückguts, das auf den vorhandenen Bahnhöfen erfolgt, soll von diesen nach Karlshof verlegt werden. Das Gut Karlshof ist neuerdings von einer Gesellschaft angekauft worden, die die Verwendung der Ländereien zu gewerblichen Anlagen beabsichtigt und der von der Eisenbahnverwaltung Anschlüsse auf beiden Seiten des Bahnhofes zugesagt worden sind. Nach Verwirklichung aller dieser Pläne wird der schon jetzt starke Güterverkehr des Bahnhofes noch erheblich steigen.

Nach den ausführlichen Angaben des Preisausschreibens ist der Entwurf zum Bahnhof Karlshof aufzustellen; von den neuen Anschlußgleisen sind nur die Abzweigstellen vom Bahnhof anzugeben. Beizugeben ist ein Erläuterungsbericht, in dem auch die Pläne durch Handzeichnungen sachgemäß zu ergänzen sind. Verlangt werden: der Bahnhofsplan (1 : 1000); ein Gleisplan in verzerrtem Maßstabe in der Achse der Bahn 1 : 6000, in der Breite 1 : 2000, aus dem die Fahrwege der Züge, die Gleislängen und die Stellung der festen Signale entnommen werden können; der Entwurf zu einer Straßenüberführung: a) Gesamtanordnung des Bauwerks (1 : 200), b) der eiserne Überbau zu der großen Öffnung in Ansicht, Grundriß, Schnitten und Einzelheiten in geeigneten Maßstäben, c) die Berechnung der Hauptträger und der Fahrbahnteile; der Entwurf zur Umladehalle mit allen Nebenräumen in Grundrissen, Querschnitten und Längenschnitten (1 : 200); die Verschlußtafel zur Darstellung der Abhängigkeit der Haupt- und Sperrsignale.

— **Kriegsnotwendige Einschränkungen.** Die „Köln. Ztg." meldet vom 28. v. M. aus Berlin: Heute abend fand im Reichsamt des Innern unter dem Vorsitz des Ministerialdirektors Lewald eine kommissarische Beratung statt, an der Vertreter des Reichsamts des Innern, des Ministeriums des Innern, des Ministeriums der öffentlichen Arbeiten, des Kriegsministeriums teilnahmen. Zweck der Beratung war die Vorberatung von Maßnahmen, die zur weitern Ersparnis bzw. Verfügbarmachung von Menschenkräften und Kohlen im Interesse der Munitionserzeugung dienen können. Es handelt sich darum, der notwendigen Zusammenfassung aller Kräfte der Heimat, der ja schon das Gesetz über den Hilfsdienst gewidmet ist, auch noch jede nur irgend erträgliche Einschränkung des Kohlenverbrauchs und jede noch mögliche Freimachung von Arbeitskräften zu gesellen und der Erhöhung der Schlagkraft des Heeres dienstbar zu machen. Geeignete Maßregeln hierzu wären die Einschränkung des Personenverkehrs auf der Eisenbahn, Beschränkung des Straßenbahnverkehrs, der etwa abends früher einzustellen wäre, die einheitliche Früherlegung der Polizeistunde, Einschränkung des Verbrauchs elektrischen Stromes in der Lichtreklame und dergleichen mehr. Es liegt auf der Hand, daß sich hier eine große Reihe von Vorschlägen machen läßt, daß alle Vorschläge aber sorgsam erwogen werden müssen. Bis jetzt liegen greifbare Ergebnisse noch nicht vor. Was bei den Beratungen als brauchbar zutage kommt, wird sich zu Bundesratsverordnungen verdichten. Weiteres läßt sich in diesem Abschnitt der Angelegenheit noch nicht sagen.

Weiter schreibt die angeführte Zeitung in derselben Angelegenheit am nächsten Tage: Unsern gestrigen Mitteilungen über die weitern notwendig werdenden Einschränkungen sei noch nachgetragen, daß im feindlichen Ausland bereits viel empfindlichere Beschränkungen herrschen als diejenigen, die bei uns geplant sind. So lassen z. B. die englischen Eisenbahngesellschaften seit 1. November nur noch die Hälfte der fahrplanmäßigen Personenzüge fahren und weitere Verkehrsbeschränkungen stehen dort in Aussicht. In Frankreich ist seit Anfang November der Sechsuhr-Ladenschluß eingeführt. Im Sommegebiet ist der Kohlenmangel so groß, daß die „Liberté" die Frage aufwarf, wie man die Speisen kochen solle. Von England sind bisher jährlich 24 Millionen Tonnen Kohlen nach Frankreich eingeführt worden, die jetzt nicht mehr aufgebracht werden können. Der „Figaro" stellte am 15. d. M. fest, daß es bald unmöglich sein werde, den Kohlenbedarf Frankreichs für militärische und bürgerliche Zwecke zu befriedigen. Auch in Italien ist die Kohlennot besonders groß. Ein Kohlenmangel besteht in Deutschland durchaus nicht, die Förderung ist sogar größer geworden, und es kommt uns auch die belgische Kohlenförderung zugute. Wir nehmen die Einschränkung vor, um möglichst restlos alles der Munitionserzeugung zugute kommen zu lassen und um unsere Transportmittel zu entlasten, deren Wagenmaterial begreiflicherweise außerordentlich stark in Anspruch genommen ist, zumal auch die erOberten Gebiete sehr starke Ansprüche an das Wagenmaterial stellen.

Österreich.

— **Abänderung des Eisenbahn-Betriebsreglements.** Wie schon in Nr. 96 kurz mitgeteilt, sind durch eine Verordnung des Eisenbahnministeriums einzelne vorübergehende Änderungen einiger Bestimmungen des Eisenbahn-Betriebsreglements getroffen worden. Die für das Inkrafttreten von Tariferhöhungen oder anderen Erschwerungen der Beförderungsbedingungen festgesetzte Frist wird von 2 Monaten vorübergehend auf 14 Tage herabgesetzt. Im engeren Kriegsgebiete reisenden Zivilpersonen ist die Fortsetzung der Reise über die Station hinaus, bis zu der ihre Fahrkarte gilt, und die Benützung eines Reiseweges, der von dem in der Fahrkarte bezeichneten Wege abweicht, verboten. Im engeren Kriegsgebiete darf daher zu den erwähnten Zwecken eine Nachzahlung im Zuge nicht erfolgen. Auch im weiteren Kriegsgebiete und im Hinterlande ist eine solche Nachzahlung nur insoweit gestattet, als das Reiseziel und der ganze Reiseweg außerhalb des engeren Kriegsgebietes liegen. Die Auslieferung aller im weiteren oder engeren Kriegsgebiete zur Auf- oder Abgabe gelangenden oder die bezeichneten Gebiete durchlaufenden Sendungen von Reisegepäck und Expreßgut kann nicht bloß auf der Bestimmungsstation, sondern auch auf einem anderen an demselben Orte oder in dessen Umgebung befindlichen Bahnhofe erfolgen. Sie kann ferner erst 14 Tage nach Ankunft des Zuges, zu dem das Gepäck aufgegeben war, verlangt werden.

In österreichischen Eisenbahnstationen sind Sendungen mit Frachtbriefen, in denen das Verlangen enthalten ist, daß das Gut bahnlagernd gestellt werde, zur Beförderung nach österreichischen Eisenbahnstationen nicht zuzulassen. Die Eisenbahn ist nicht verpflichtet, die vorläufige Einlagerung des Gutes zu gestatten. Die Annahme und Beförderung erfolgt vielmehr nur nach Maßgabe der zur Verfügung stehenden Betriebsmittel und Züge, und zwar bei Wagenladungen erst im Zeitpunkte der erfolgten Bereitstellung der Wagen. Die Eisenbahnen sind nicht verpflichtet, Güter, die tarifmäßig in bedeckten Wagen zu befördern sind, in solche zu verladen. Ist wegen außergewöhnlicher Verhältnisse in Stationen des weiteren oder engeren Kriegsgebietes die regelmäßige Abwicklung des Güterverkehres nicht möglich, so gelten nach eingeholter Genehmigung der Aufsichtsbehörde und entsprechender Verlautbarung im „Verordnungsblatt für Eisenbahnen und Schiffahrt" hinsichtlich der Ablieferung der Güter in den in der Verlautbarung bezeichneten Stationen folgende Änderungen der Vorschriften des Eisenbahn-Betriebsreglement: Die Vorschrift, daß die Frist für die Abnahme der Güter mindestens 24 Stunden betragen müsse, wird außer Kraft gesetzt. Die Eisenbahn ist berechtigt, diese Frist unter sofortiger Aufhebung der gegenständlichen Tarifbestimmungen nach eigenem Ermessen durch Aushang in den Stationen festzusetzen. Die Bestimmungen des § 81, Absatz 1, E. B. R. über die Frist für die Einlösung des Frachtbriefes wird aufgehoben. Der Empfänger ist verpflichtet, den Frachtbrief innerhalb der durch Aushang in der Bestimmungsstation festgesetzten Abnahmefrist einzulösen und das Gut sofort abzunehmen. Sind geeignete Lagerräume der Eisenbahn in der Bestimmungsstation nicht vorhanden oder reichen sie nicht aus oder werden sie für sonstige Zwecke benötigt, so kann die Eisenbahn die nicht abgenommenen Güter auf Kosten und Gefahr des Verfügungsberechtigten entweder anderweitig auf Lager geben oder bahnseits im Freien lagern oder bahnamtlich verkaufen. Eine Verständigung des Absenders oder Empfängers von dem bevorstehenden Verkaufe ist nicht erforderlich. Ergibt sich ein Ablieferungshindernis, so ist die Eisenbahn nur dann verpflichtet, den Absender gemäß § 81 E. B. R. von der Ursache des Hindernisses zu benachrichtigen und seine Anweisung einzuholen, wenn das Gut in der Bestimmungsstation in den Lagerräumen der Eisenbahn sicher verwahrt werden kann. Andernfalls kann die Eisenbahn das Gut sofort ohne vorausgehende Verständigung des Absenders und Empfängers verkaufen.

— **Erlaß des Eisenbahnministers betreffend die Lebensmittelversorgung der Eisenbahner.** Eisenbahnminister Generalmajor Schaible hat am 14. November einen Erlaß an alle Organe der Saatseisenbahnverwaltung gerichtet, in dem es heißt: „Die Lebenshaltung der Eisenbahnbediensteten ist durch die eingetretene Knappheit der Lebensmittelvorräte und die damit zusammenhängende Teuerung ebenso wie für alle übrigen Einwohner des Staates eine schwierige geworden und müssen sich bei den gegenwärtig bestehenden Verhältnissen auch die Eisenbahnbediensteten bescheiden und vertraut machen, daß die Einschränkung aller Bedürfnisse des täglichen Lebens auf das äußerste Maß zur unabweislichen Notwendigkeit geworden ist. Das Eisenbahnministerium ist jedoch im Vereine mit den anderen berufenen staatlichen Stellen unablässig darauf bedacht, die Versorgung der Eisenbahnbediensteten mit Lebensmitteln im Rahmen der Möglichkeit sicherzustellen. Ebenso sollen die

Ausgestaltung und Vermehrung der Personalküchen, die Zuweisung von Grundflächen zum Zwecke der Bebauung, die Förderung der Kleintierzucht, die Begünstigungen im Transporte der für die Bediensteten bestimmten Lebensmittel und ähnliche Vorsorgen dazu beitragen, die Lebenshaltung der Bediensteten zu erleichtern. Auch ist in Aussicht genommen, durch weitere außerordentliche Geldzuwendungen die Wirkungen der Teuerung für die Bediensteten zu lindern. Alle diese Maßnahmen werden aber nur dann eine wesentliche Besserung der gegenwärtigen schwierigen Lage, insbesondere der Lebensmittelversorgung herbeiführen, wenn jeder Einzelne innerhalb seines Wirkungskreises tatkräftig mithilft.

Den Vorständen der k. k. Direktionen sowie der einzelnen Dienststellen wird hiermit zur besonderen Pflicht gemacht, den Approvisionierungsverhältnissen der unterstellten Bediensteten unausgesetzt das eingehendste Augenmerk zuzuwenden, die Bediensteten in diesen Angelegenheiten mit Rat und Tat zu unterstützen und alle verfügbaren Kräfte dem Zwecke einer möglichst klaglosen Versorgung dienstbar zu machen. Tritt irgendwo Mangel ein, so ist rechtzeitig und nicht erst in letzter Stunde die Zufuhr von Lebensmitteln anzusprechen. Die Verteilung der Lebensmittel muß gerecht und gleichmäßig sein. Jeder Bedienstete darf aber auch nur soviel ansprechen, als ihm zukommt, denn sonst schädigt er andere. Jenen Bediensteten, die darum ansuchen, ist der Beitritt zu den staatlichen oder privaten Eisenbahnkonsumanstalten zu gewähren.

Sollte trotz aller Mühen vorübergehend bei einer Dienststelle Lebensmittelmangel eintreten, so darf dies niemals ein Anlaß zur Arbeitseinstellung sein. Unter keinen Umständen kann ein Verhalten der Eisenbahnbediensteten geduldet werden, welches geeignet ist, den geordneten Betrieb der Eisenbahnen zu stören und dadurch die mit diesem Betriebe verbundenen militärischen Interessen zu gefährden, und die ebenso für die Gesamtheit aller Staatsbürger wie für die Bediensteten selbst unentbehrliche regelmäßige Zufuhr der Lebensmittel zu unterbinden.

Ich sehe mich daher veranlaßt, allen Bediensteten die Bestimmungen der Kaiserlichen Verordnung vom 25. Juli 1914 über die Bestrafung der Störung des öffentlichen Dienstes oder eines öffentlichen Betriebes vor Augen zu führen, denen zufolge bei einer Störung des Eisenbahnbetriebes nicht nur die Organe der Generalinspektion die sofortige Entlassung der schuldtragenden Bediensteten verfügen können, sondern auch die gegen diese Verordnung sich vergehenden Bediensteten Freiheitsstrafen zu gewärtigen haben, welche eine besondere Verschärfung dann erfahren, wenn durch die strafbare Handlung die militärischen Interessen gefährdet erscheinen. Unter Bezugnahme hierauf weise ich die unterstehenden k. k. Direktionen unter einem an, falls sich einzelne Bedienstete in der angeführten Richtung vergehen sollten, nicht bloß von der den k. k. Direktionen zustehenden administrativen Disziplinargewalt unnachsichtlichen Gebrauch zu machen, sondern auch nötigenfalls die Bestimmungen der vorgenannten Verordnung zur Anwendung bringen zu lassen. Überdies wird in solchen Fällen bei jenen Betrieben, welche unter militärischer Aufsicht stehen, stets rechtzeitig die Mitwirkung des militärischen Aufsichtsorgans in Anspruch zu nehmen, respektive die Bestellung der militärischen Aufsicht hieramts anzufordern sein.

Angesichts der bisher bewiesenen Pflichttreue des Eisenbahnpersonals glaube ich mich aber der Erwartung hingeben zu können, daß das Personal alles aufbieten werde, damit sich der Eisenbahnbetrieb nach wie vor klaglos abwickle und kein Anlaß gegeben werde, von den angeführten Strafbestimmungen Gebrauch machen zu müssen. Wir müssen durchhalten um jeden Preis und der Plan des Feindes, uns auszuhungern, weil er uns mit Waffen nicht bezwingen kann, muß vereitelt werden. Von diesem Gedanken soll jeder Eisenbahner durchdrungen sein."

— **Die Tariferhöhungen auf den Eisenbahnen.** Das am 30. November ausgegebene Verordnungsblatt des Eisenbahnministeriums enthält eine Reihe von Kundmachungen, durch welche angekündigt wird, daß mit Gültigkeit vom 1. Februar 1917 neue erhöhte Tarife in Kraft treten und demgemäß die Personen- und Gütertarife im Verkehr zwischen Österreich und Ungarn aufgehoben werden. Die gleiche Verlautbarung enthält das Verordnungsblatt auch hinsichtlich der Südbahn und der Kaschau-Oderberger Bahn. Aus diesen Kundmachungen geht hervor, daß auf den österreichischen und ungarischen Staatsbahnen die Absicht besteht, gleichzeitig Tariferhöhungen in Form von Kriegszuschlägen einzuführen. Über das Ausmaß und die sonstigen Voraussetzungen der Tarifreform dürfte in den nächsten Tagen eine Entscheidung getroffen werden.

Das ungarische Eisenbahn-Amtsblatt veröffentlicht gleichfalls eine Reihe von trifarischen Kundmachungen der ungarischen Staatsbahnen und der im Privatbetrieb stehenden ungarischen Eisenbahnen. Aus den Verlautbarungen ergibt sich, daß nachträgliche Lokaltarife zu allen Verbandstarifen, an welchen die ungarischen Eisenbahnen beteiligt sind, mit Wirksamkeit vom 1. Februar 1917 herausgegeben werden. Es werden somit sämtliche Tarife auf den ungarischen Eisenbahnen mit Wirksamkeit vom 1. Februar 1917 an erhöht.

— **Beschränkung der Benützung der Schnellzüge mit Fahrbegünstigungsanweisungen.** Zufolge Verfügung des Eisenbahnministeriums dürfen vom 1. Dezember an Bestätigungen mit der Berechtigung zur Benützung der Schnellzüge mit Fahrbegünstigungsanweisungen, außer für Dienstfahrten, nur ganz ausnahmsweise bei Fahrten über 200 km in besonders dringenden und unbedingt notwendigen Reisefällen (z. B. Besuch schwerkranker Angehöriger, Teilnahme an deren Begräbnis u. dgl.) somit keineswegs auch für Urlaubs-, Erholungs- und Vergnügungsreisen, Feiertagsausflüge u. dgl. ausgestellt werden. Zu diesem Zwecke werden neue Erlaubnisscheinmuster mit Gültigkeit vom genannten Zeitpunkte aufgelegt. Die vor dem 1. Dezember d. J. ausgefolgten Schnellzugsbestätigungen verlieren mit diesem Tage ihre Gültigkeit.

Ungarn.

— **Rohstoffbeschaffung nach dem Kriege.** Aus der Feder des Ministerialrates Emmerich Bálint ist unter obigem Titel eine wertvolle Schrift erschienen. Die große Wichtigkeit der Frage ist zweifellos und es ist hauptsächlich aus dem Grunde wünschenswert, sich mit ihr zu befassen, weil die notwendigen Rohstoffe nach dem Kriege nicht in unbeschränkten Mengen zur Verfügung stehen werden. Die Vorräte werden nicht nur bei uns, sondern auch in den feindlichen und neutralen Staaten erschöpft sein und so wird in der ersten Zeit nach Beendigung des Krieges die Beschaffung der Rohstoffe mit großen Schwierigkeiten verbunden sein. Außerdem werden die unter dem Einfluß des Krieges entstandenen Ersatzmittel und neuen Erfindungen auf die zukünftigen wirtschaftlichen Erzeugungsverhältnisse nicht ohne Wirkung bleiben und so ist es schon jetzt von großer Wichtigkeit, sich mit der Frage des Bedarfs nach dem Kriege zu befassen. Auf diese Frage wünscht die Schrift Emmerich Bálints Antwort zu geben, welche feststellt, daß bei der strengsten Schätzung unsere notwendigste Einfuhr an Rohstoffen aller Industriezweige innerhalb eines Jahres nach Beendigung des Krieges zumindest 3—3,3 Milliarden Kronen betragen wird. Des weiteren erörtert er unsere bisherigen Handelsbeziehungen, sowie die zu gewärtigenden Schwierigkeiten der Warenbeschaffung, hauptsächlich aus Gründen der Währung und des Verkehrs. Er stellt fest, daß bei der Beschaffung der dringlich benötigten Rohstoffe für die Übergangszeit nach dem Kriege die Regelung der Währung sofort wird geschehen müssen. Da wir in erster Reihe landwirtschaftliche Erzeugnisse und Erze ausführen, würden wir reichlich über Währungsgegenstände verfügen, falls der Friedensschluß zu einer günstigen Jahreszeit eintreten würde. Es muß aber berücksichtigt werden, daß die Hauptabsatzgebiete für unsere Ausfuhrartikel Österreich und Deutschland sind. Aus währungspolitischen Rücksichten kommt Österreich für uns nicht in Betracht und andererseits ist es fraglich, ob Deutschland gewillt sein wird, unsere Ausfuhr mit Gold zu bezahlen. Da wir nun zur Rücksendung geeignete ausländische Wertpapiere nicht haben und unsere im Auslande untergebrachten Kapitalien auch sehr unbedeutend sind, werden wir gezwungen sein, bedeutende Währungsdarlehen aufzunehmen, welche zumindest 2,5—3 Milliarden Kronen betragen dürften. Großen Einfluß werden auch die Verkehrsverhältnisse ausüben. Die feindlichen Staaten sind hinsichtlich des Schiffsladeraumes gegenüber den Mittelmächten in riesigem Vorteil. Es ist zweifellos, daß in der Übergangszeit nach dem Kriege die Schiffahrt in gewöhnlicher Weise nicht wird aufrechterhalten werden können. Die Transporte mit der Eisenbahn werden auch auf große Schwierigkeiten stoßen, weil dem gesteigerten Bedarfe die geringere Leistungsfähigkeit der Eisenbahnen nicht wird genügen können. Es wird daher eine Organisation notwendig sein, welche die Abwicklung des Verkehrs vom Standpunkte der gesamten wirtschaftlichen Interessen leiten wird. Zum Schutze unserer Währung müßten die ausfuhrfähigen Waren schon jetzt gesammelt und die Ausfuhr mit Berücksichtigung der für die Einfuhr in Betracht kommenden ausländischen Märkte schon jetzt organisiert werden.

Übrige europäische Länder.

— **Bannware und der Eisenbahnweg über die skandinavische Halbinsel.** Seit dem Auftreten der deutschen Unterseeboote im Eismeer hat der Eisenbahnweg über die skandinavische Halbinsel, der eine sichere Landverbindung mit Rußland ermöglicht, für die Ententemächte einen höheren Reiz gewonnen. Die schwedische Zeitung „Nya Dagligt Allehanda" bringt eine Meldung, wonach über Narvik mit der Eisenbahn Kriegsmaterial nach Rußland ginge, und diese Meldung hat die nor-

wegischen Gemüter wieder lebhaft in Bewegung gesetzt, um so mehr, als man gegenwärtig in Norwegen auf Grund der wenig rühmlichen Rolle, die dieses Land in der Unterseebootfrage spielt, in schlechter Stimmung ist. „Nya Dagligt Allehanda" zufolge befinden sich in der Ladung der in Narvik eingetroffenen fünf Dampfer auch Kriegautomobile, für Rußland bestimmt, und als Grund dafür, daß die Ladungen in Narvik gelöscht werden, gibt man das Wirken der deutschen Unterseeboote im Eismeer an. Im norwegischen „Morgenblad", das sich nach Kräften bemüht, den Eindruck der schwedischen Mitteilung abzuschwächen, wird mitgeteilt, daß die fünf Dampfer, die in Narvik (aus England) eintrafen, „ihre Reise nach Archangelsk unterbrechen mußten, um ihre Ladung in Norwegen zu löschen". Die Ladungen beständen in allgemeinen Handelswaren, die Decklasten aus größeren Lastautomobilen. Hierzu sei erwähnt, daß für den Durchgangsverkehr zwischen England und Rußland über die skandinavische Halbinsel von der norwegischen Westküste aus drei Eisenbahnwege in Betracht kommen: Die Bahn Bergen-Christiania, die Linie von Drontheim nach Östersund, die in Schweden bei der Station Bräcke auf die Nordbahn stößt, sowie hoch oben im Norden die von Narvik aus nach Schweden gehende Bahn Diese letztere Verbindung mit Rußland ist die kürzeste Eisenbahnlinie, und deshalb die für die Ententemächte begehrenswerteste Verbindung. Von Narvik geht die Bahn über die schwedische Station Riksgränsen (Reichsgrenze) durch Lappland, und die Eisenerzgebiete Kiruna und Gellivare berührend, nach Boden, in der Nähe des nördlichsten Endes des Bottnischen Meerbusens, von dort aus nach Haparanda, wo gegenwärtig mittels einer großen Eisenbahnbrücke eine unmittelbare Verbindung mit der finnischen Grenzstadt Torneå und auf diese Art mit dem finnischen Eisenbahnnetz hergestellt wird. Die Bedeutung des von Narvik aus nach Rußland führenden Schienenweges leuchtet um so mehr ein, als die Schiffahrt nach Archangelsk infolge der strengen Kälte stark begrenzt ist, ganz abgesehen davon, daß der Seeweg nach Archangelsk seit dem Auftreten der deutschen Unterseeboote in höchstem Grade unsicher geworden ist. Die Murmanbahn, deren Eröffnung schon wer weiß wie oft angekündigt worden ist, dürfte auf Grund der klimatischen Schwierigkeiten vorläufig kaum ihren Beruf erfüllen können. Alles trägt dazu bei, Narvik während der Kriegszeit zu einer wichtigen Eingangspforte für den Landverkehr mit Rußland zu machen. Indessen hat ja Schweden für den Durchgangsverkehr jede Beförderung von Kriegsmaterial verboten. Welcher Art die in Narvik von norwegischen Schiffen gelandeten Lastautomobile sind, ob sie sich nicht leicht in Kriegsautomobile verwandeln lassen, mag dahingestellt bleiben.

— **Tariferhöhungen auf schwedischen Bahnen.** Es wird vielleicht überraschen, daß die schwedischen Bahnen mit einer baldigen Erhöhung ihrer Tarife rechnen, nachdem doch allenthalben von glänzenden Einnahmen verlautet. Und doch gehören die Eisenbahnen Schwedens, die staatlichen sowohl wie die privaten, zu denjenigen Einrichtungen, die unter gegenwärtigen Kriegszeiten schwer leiden. Viel mehr noch als die Einnahmen sind nämlich die Ausgaben der Bahnen gestiegen. Vor allem sind es die überaus gestiegenen Kohlenpreise, die allein schon bei manchen Bahnen den Gewinst völlig aufzehren. Dazu kommen die Teuerungszulagen des Personals und die hinaufgeschraubten Preise vieler Verbrauchsstoffe, die die Bahnen in großer Menge verwenden, wie Öle u. a. Für 1916 hatten die Staatsbahnen ihre Ausgaben auf 86 Millionen Kr. veranschlagt. Schon jetzt sind die 100 Millionen um mehrere Millionen überschritten und durch die Erfahrungen des heurigen Jahres gewitzigt, rechnet die Staatsbahn für 1917 mit 130 Millionen. Seit Herbst vorigen Jahres ist bei den Staats- wie Privatbahnen eine einstweilige Erhöhung der Gebühren eingeführt, die hauptsächlich die kurzen Entfernungen trifft und bei den Staatsbahnen etwa 7 Millionen Kr. jährlich einbringt. Es ist noch nicht entschieden, ob die kommende Erhöhung der Staatsbahntarife, die nach bestehenden Bestimmungen auch den Privatbahnen zugute kommt, auf der gleichen Grundlage durchgeführt werden soll oder auf dem Wege eines allgemeinen Zuschlags in Prozenten. Man rechnet bestimmt mit Tariferhöhungen, deren Durchführung aber nicht vor Februar oder März kommenden Jahres möglich sein wird. S.

— **Teuerung und Verkehrsnot in Paris.** Eine angesehene schwedische Zeitung, „Stockholms Tidningen", veröffentlicht einen Brief aus Paris vom 18. November, der die dortige Teuerung schildert. Der Schreiber erklärt, die Maßnahmen der Regierung, die bezweckten, die Lichtkraft für alle Munitionsfabriken zu sparen, seien für die Bevölkerung ganz unerwartet gekommen. Die Verordnungen, daß die Geschäfte um 6 Uhr abends, die Gasthäuser um 9½ Uhr schließen müssen, daß die Theater, Kinos und Konzerthallen einen Abend in der Woche nicht geöffnet sein dürfen, seien rasch aufeinander gefolgt. Der Kohlenmangel scheine also ziemlich hastig zuzunehmen. Er beruhe zunächst darauf, daß die deutschen Truppen Frankreichs einige Kohlenlager besetzt hielten, dann aber auch darauf, daß die aus England eingeführte Kohle wegen der augenblicklichen Krise im französischen Verkehrswesen nicht im Lande verteilt werden könne. Die Eisenbahnen hätten durch den Feind Hunderte von Lokomotiven und Wagen verloren, während das Marineministerium die Handelsflotte beschlagnahmte. So würden die Transportkosten jetzt ungeheuer groß. Daraus erkläre sich auch die unglaubliche Steigerung der Lebensmittelpreise in der letzten Zeit. Schon begännen die Zeitungen von fleischlosen Tagen zu reden. Die Milch kostet 50 Centimes das Liter, Zucker ist kaum zu haben, Fisch viermal so teuer wie früher. Der Viehstand des Landes hat sich um 30 % verringert. Paris, das lange vom Krieg unberührt schien, steht somit jetzt unter dem Zeichen der schlimmsten Teuerung.

— **Italiens Kohlennot.** Von der italienischen Grenze, 29. November, erfährt die „Köln. Ztg." folgendes: Wie die Stampa schreibt, ist dem Bürgermeister von Turin eine Interpellation eingereicht worden, aus der hervorgeht, daß die beiden Gesellschaften, welche die Stadt mit Gas versehen, in den nächsten Wochen wegen Kohlenmangels ihren Betrieb einzustellen gezwungen sein werden. Der Interpellant fragt die Gemeindebehörden, was sie zu tun gedächten, um einem solchen Ereignis wirksam und rechtzeitig vorzubeugen. Das Blatt schreibt dazu, nach seinen Erkundigungen an zuständiger Stelle hätten die beiden Gesellschaften ihren Kohlenbedarf rechtzeitig angegeben und in den englischen Häfen bereitgestellt; es fehle aber durchaus an Transportmitteln für den Abtransport der Kohlen nach Italien und es sei rein unmöglich, das bestellte Brennmaterial hereinzubringen, trotzdem bald zwei Monate Sondergesandte in England dafür tätig seien. Es sei mit den Kohlen gegangen, wie mit den Eiern, die sofort vom Markt verschwanden, als Höchstpreise angesetzt wurden; kaum seien die italienische und die englische Regierung hinsichtlich der neuen Schiffsfrachten übereingekommen, so seien auch die Schiffe aus den englischen Häfen verschwunden. Sie hätten vorgezogen, nach Amerika zu fahren, um dort den Getreidetransport zwischen dem Süden und dem Norden zu übernehmen, wobei sie nicht durch Zwangstarife gebunden und auch weniger Gefahren ausgesetzt seien.

Amtliche Mitteilungen der Geschäftsführenden Verwaltung.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.

Den Vereinsbahnstrecken sind zugerechnet worden:

1. die am 19. November d. J. dem öffentlichen Verkehr übergebene, im Betriebe der Königlich Ungarischen Staatseisenbahnen stehende Strecke Zabok-Stubica (12,72 km);

2. die am 1. Dezember d. J. vorläufig für den Militär- und Güterzugverkehr eröffneten Verbindungslinien zur Umleitung des Wiener Durchzugsverkehrs

a) Jedlersdorf-Breitenlee-Süd-Abzweigung in Km. 5,792 der Linie Stadlau-Marchegg 12,660 km;

b) Verbindungskurve zwischen Km. 17,597 der Linie Wien Ostbhf.-Brünn und Km. 12,791 der Linie Wien Nordbhf.-Krakau 1,277 km;

c) Verbindungskurve zwischen Km. 11.542 der Linie Wien-Nordbhf.-Krakau und Km. 16.556 der Linie Wien-Ostbhf.-Brünn 1,083 km;

d) Verbindungskurve Breitenlee-Süßenbrunn zwischen Km. 7.153 der Linie Jedlersdorf-Breitenlee-Süd-Abzweigung und Km. 16.427 der Linie Wien Ostbhf.-Brünn 0,938 km;

e) Verbindungskurve Simmering transit.-Oberlan zwischen Km. 4,170 der Linie Wien Ostbhf.-Bruck a. L. und Km. 13.941 der Linie Maxing-Klein Schwechat 4,305 km;

3. die am 4. Dezember d. J. dem öffentlichen Verkehr übergebene Strecke Ludwigsburg-Markgröningen der Königl. Württembergischen Staatseisenbahnen 8,35 km.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Am 1. Januar 1917 wird in unserem Bezirke der in km 51,60 der Strecke Czersk—Laskowitz liegende Personenhaltepunkt Preußisch Hagen, auf welchem bisher nur Personen abgefertigt werden konnten, auch für den Gepäckverkehr eröffnet.

Danzig, den 4. Dezember 1916. (1573)
Königliche Eisenbahndirektion.

Am 1. Januar 1917 wird der an der Strecke Gotha-Leinefelde gelegene Bahnhof 4. Klasse Eckardtsleben, der bisher dem Personen- und Gepäckverkehr sowie der Abfertigung von Wagenladungen und Stückgütern diente, auch für den Tierverkehr eröffnet.

Erfurt, 30. November 1916. (1564)
Königliche Eisenbahndirektion.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse des Bahnhofs IV. Klasse Tworkau.

Mit sofortiger Gültigkeit wird der an der Strecke Kandrzin—Oderberg gelegene Bahnhof IV. Klasse Tworkau nach Inbetriebnahme der neuen Kopf- und Seitenrampe auch für den unbeschränkten Fahrzeugverkehr eröffnet. Der genannte Bahnhof besitzt nunmehr sämtliche Abfertigungsbefugnisse. Die Annahme und Auslieferung von Sprengstoffen bleibt jedoch ausgeschlossen. In den Tarifen, sowie im Gemeinsamen Anhang 4 zu Nr. 5 und 200 des Tarifsverzeichnisses den Vermerk „Ok" streichen.

Kattowitz, im November 1916. (1574)
Königliche Eisenbahn-Direktion.

---

2. Güterverkehr.

Sächsisch-Südwestdeutscher Güterverkehr.

Am 11. Dezember 1916 werden die Stationen Markgröningen und Möglingen b. Ludwigsburg der Württembergischen Staatseisenbahnen in die Kilometertafel I des Tarifheftes 4 aufgenommen. Frachtberechnung wie für Ludwigsburg zuzüglich 14 km für Markgröningen und 11 km für Möglingen b. Ludwigsburg.

Dresden, am 6. Dezember 1916. (1572)
Kgl. Gen.-Dir. d. Sächs. Staatseisenb.,
als geschäftsführende Verwaltung.

Ausnahmetarif für Roggen, Weizen, Kartoffeln usw. — Tfv. 21.

Mit Gültigkeit vom 8. Februar 1917 scheidet die Ruppiner Eisenbahn aus dem Ausnahmetarif aus; sie gilt künftig nur noch für den Durchgangsverkehr.

Berlin, den 5. Dezember 1916. (1570)
Königliche Eisenbahndirektion.

Güterverkehr zwischen den deutschen Militärbahnen des östlichen Kriegsschauplatzes und deutschen Eisenbahnen.

Von sofort werden in den Holzausnahmetarif vom 15. September 1916 aufgenommen: Barmke, Büddenstedt, Emmerstedt, Etgersleben, Förderstedt, Frose, Gnadau, Hecklingen, Marienborn (Pr. Sa.), Preußisch Börnecke (Bez. Magdeburg), Unseburg und Wolmirsleben, sämtlich auch für Grubenholz bis zu 20 cm Stärke und 7 m Länge.

Bromberg, 6. Dezember 1916. (1577)
Königliche Eisenbahndirektion
als geschäftsführende Verwaltung.

Ausnahmetarif für Düngemittel und Rohmaterialien zur Kunstdüngerfabrikation (Tfv. 2).

Mit Gültigkeit vom 10. Februar 1917 wird in dem Warenverzeichnis unter A „Ammoniaksalpeter" gestrichen. Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbureau, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 4. Dezember 1916. (1569)
Königliche Eisenbahndirektion.

Ostdeutsch-Südwestdeutscher Güterverkehr.

Infolge Eröffnung des Betriebes auf der Nebenbahn Ludwigsburg-Markgröningen am 4. Dezember 1916 werden vom gleichen Zeitpunkte ab die an dieser Strecke gelegenen Stationen Markgröningen und Möglingen b. Ludwigsburg in das Tarifheft 4 aufgenommen.

Nähere Auskunft erteilen die Dienststellen.

Breslau, den 2. Dezember 1916. (1565)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Süddeutsch-Ungarischer Verkehr. Eisenbahngütertarif Teil II, Heft 1, 2, 5 und 6.

Aufhebung von Frachtsätzen:

Mit Ablauf des 28. Februar 1917 treten ohne Ersatz außer Kraft:

1. Ausnahmetarif 11 (Gemüse) in den Heften 1 und 2,
2. die Abteilung A des Ausnahmetarifs 30 (Holz) in den Heften 5 und 6.

München, 29. November 1916. (1563)
Tarifamt der K. Bayer. St.-E.-B. r. d. Rh.,
namens der Verbandsverwaltungen.

Tiertarif für den Binnenverkehr vom 1. Juni 1909.

Mit sofortiger Geltung treten die Bestimmungen, nach denen im Verkehr mit Basel die Tierfrachten in der Frankenwährung zu berechnen sind, außer Kraft.

Straßburg, 2. Dezember 1916. (1571)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

Deutsch-dänischer Güterverkehr über Vamdrup, Hvidding/Vedsted und Warnemünde—Gjedser.

Am 11. Februar 1917 tritt folgendes Warenverzeichnis für den Ausnahmetarif 9 in Kraft:

Heidekraut, einschließlich der Stengel, diese auch verhäckselt.

Altona, den 6. Dezember 1916. (1576)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Ausnahmetarif 2 III q für Zinkblende.

Mit dem 10. Februar 1917 tritt der Ausnahmetarif außer Kraft. Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbureau, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 6. Dezember 1916. (1575)
Königliche Eisenbahndirektion.

Deutsch-schwedisch-norwegischer Güterverkehr über Vamdrup und Saßnitz-Trälleborg. Tarif Teil II.

Am 15. Dezember d. J. werden die Stationen Ehrang, Ensdorf (Saar), Merzig (Saar) und Mettlach in den Tarif einbezogen.

Nähere Auskunft erteilen die Güterabfertigungen.

Altona, den 4. Dezember 1916. (1567)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

---

3. Verdingungen.

Die Lieferung von 35 000 Stück Glühkörpern soll in verschiedenen Losen verdungen werden. Angebotbogen und Bedingungen können in unserm Zentralbureau, Fürstenstr. 1—10, eingesehen, auch von dort gegen portofreie Einsendung von 60 ₰ in bar (nicht in Briefmarken) bezogen werden. Die an uns einzusendenden Angebote werden am **4. Januar 1917, vormittags 11 Uhr**, im Verwaltungsgebäude, Fürstenstr. 1—10, eröffnet. Der Zuschlag erfolgt bis zum 31. Januar 1917. (1568)

Königliche Eisenbahndirektion
Magdeburg.

Verdingung von 164 700 Stück Schmierpolster, 400 kg Waldwolle und 764 kg Wollgarn zu Schmierdochten für die Direktionsbezirke Cöln, Elberfeld, Essen, Frankfurt (Main), Mainz und Saarbrücken. Die Verdingungsunterlagen können bei der Hausverwaltung hierselbst, Kaiser-Friedrich-Ufer 3, eingesehen oder von ihr gegen porto- und bestellgeldfreie Bareinsendung von 1,00 Mark bezogen werden. Die Angebote sind verschlossen und mit der Aufschrift: Angebot zur Lieferung von Schmierpolster usw. zu versehen **bis zum 20. Dezember 1916, vormittags 10½ Uhr**, dem Zeitpunkte der Eröffnung, porto- und bestellgeldfrei an uns einzusenden. Ende der Zuschlagsfrist 20. Januar 1917, nachmittags 6 Uhr.

Cöln, im Dezember 1916, (1566)
Königliche Eisenbahndirektion.

Verdingung von: 176 000 kg. Federstahl (Flußstahl) in 8 Losen, 12 000 kg. Flußstahl, ungleichschenklig, zu Achshaltern, und 3000 kg Rundstahl zu Kolbenstangen in je 1 Lose mit den im Angebot angegebenen Lieferfristen. **Angebote** sind portofrei, versiegelt und mit entsprechender Aufschrift bis zum 3. Januar 1917, vormittags 10½ Uhr an das **Zentralbureau, Zimmer 257, in Berlin W. 35, Schöneberger Ufer 1—4**, einzureichen. Die **Eröffnung der Angebote** findet am 3. Januar 1917, vormittags 11 Uhr, Tempelhofer Ufer 28, III. Zimmer Nr. 4, statt. Angebotbogen und Bedingungen können in unserem **Zentralbureau**, Zimmer 257, eingesehen, auch von dort **gegen portofreie Einsendung** von 0,50 Mark und 5 Pfg. Bestellgeld **bar** (nicht in Briefmarken) bezogen werden. **Zuschlagsfrist** bis 20. Januar 1917.

Berlin, den 2. Dezember 1916. (1578)
Königliche Eisenbahndirektion

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Eisenbahndirektions-Präsident a. D. v. Mühlenfels in Berlin.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nummer 98 | 13. Dezember 1916. | LVI. Jahrgang.

Inhalt:

Der Fahrplan für Haupteisenbahnen des Fernverkehrs.

Sozialpolitik im deutschen Hilfsdienstgesetz.

Nachrichten.

Deutschland: Preußischer Landeseisenbahnrat. — Verbesserungen der Leistungen der Arbeiterpensionskasse bei den preußisch-hessischen Staatsbahnen. — Die Ursachen des Kohlenmangels. — Aufhebung der Güterstation Friedenau für die Dauer des Krieges. — Eisenbahnunglück in Friedrichshagen. — Personalnachrichten.

Österreich: Beförderung von Leichen in offenen Wagen. — Schuhreparaturwerkstätten der Staatseisenbahnen. — Die Deckung des Kohlenbedarfs.

Ungarn: Die Erhöhung der Eisenbahn-Gütertarife. — Zum Eisenbahnunglück bei Herczeghalom.

Niederlande: Kohlennot.

Rumänien: Die Bedeutung der Einnahme von Campina und Ploesti. — Petroleum.

Amtliche Mitteilungen.

Amtliche Bekanntmachungen.

Der Fahrplan für Haupteisenbahnen des Fernverkehrs.

Von Dr.-Ing. e. h. **A. Schroeder**, Wirklicher Geheimer Rat.

In dem Aufsatze: Wie soll der Fahrplan nach dem Kriege gestaltet werden?[1]) hat Professor Schimpff in Aachen empfohlen, den Fahrplan für Haupteisenbahnen des Fernverkehrs nach den Grundsätzen für den starren Fahrplan zu gestalten. Dadurch würde es nach seiner Auffassung möglich werden, auf den zweigleisigen Eisenbahnen eine größere Zahl von Zügen zu befördern, als es bei der bisherigen Art der Fahrplanaufstellung zu erreichen sei, wie die Betriebsergebnisse der Cöln-Bonner Rheinuferbahn bewiesen. Dieser Auffassung ist vom Regierungs- und Baurat Jacobi in Erfurt widersprochen worden.[2]) Er gibt dem jetzt üblichen, schmiegsamen Fahrplan den Vorzug, weil durch einen solchen die Anforderungen des Fernverkehrs leichter zu befriedigen seien. Auch nach Schimpffs ausführlicher Entgegnung[3]) bleibt er bei seiner Meinung in dem abschließendem Aufsatze: Starrer oder schmiegsamer Fahrplan?[4])

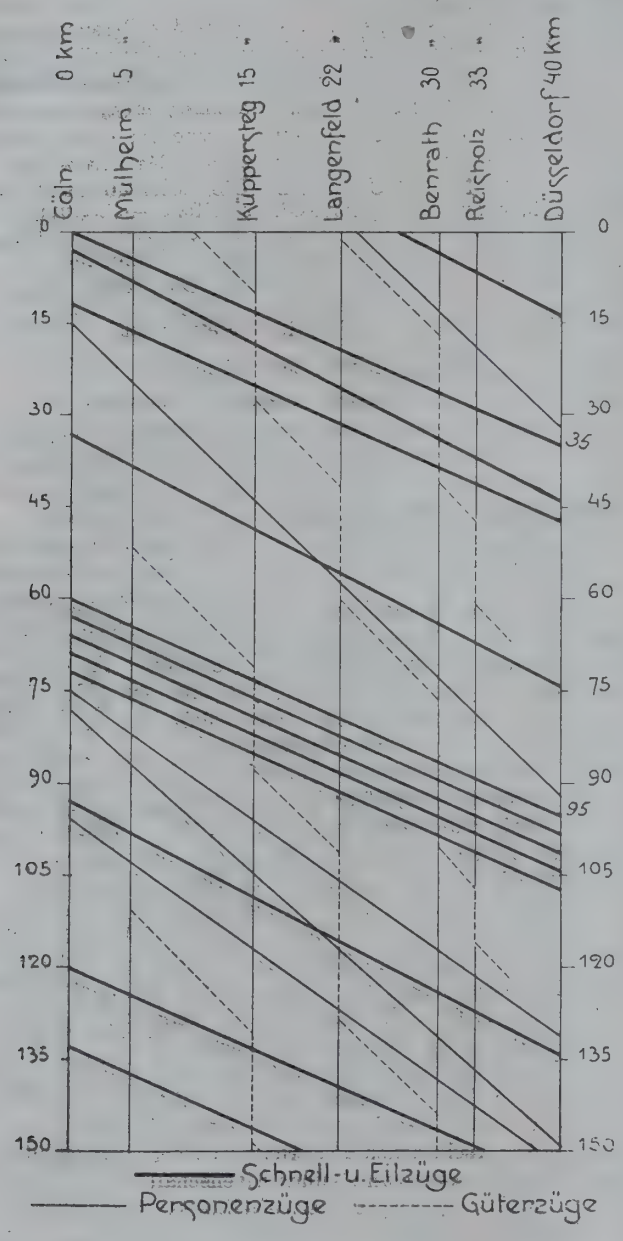
Dieser Zwiespalt beruht wohl im wesentlichen auf einem Mißverständnis. Unter starrem Fahrplan versteht man in der Regel den Fahrplan von Stadt- und Vorortbahnen, deren Züge sämtlich dieselbe Reisegeschwindigkeit haben und daher in gleichen Abständen verkehren können. Einen starren Fahrplan in diesem Sinne kann Schimpff nicht im Auge haben, er betont vielmehr ausdrücklich, daß im Fahrplan, wie es für den Fernverkehr unerläßlich ist, die verschiedenen Reisegeschwindigkeiten der vorkommenden Zugarten zu berücksichtigen seien. Auch in dem als Beispiel mitgeteilten Fahrplan der Cöln-Bonner Rheinuferbahn kommen außer den Güterzügen zwei Zugarten mit verschiedenen Reisegeschwindigkeiten vor. Dementsprechend erscheinen sie auch im bildlichen Fahrplan, aber sie bilden darin nicht die Grundlage, sondern diese geht über auf die Bündel, zu denen die verschieden geneigten Fahrlinien zusammengefaßt sind. Ihre Anschmiegung erfolgt in den Bündeln, nur diese sollen starr sein, wie sie das mitgeteilte Beispiel zeigt. Ich empfehle zur Vermeidung von Mißverständnissen, einen solchen Fahrplan nicht starr, sondern bündelstarr zu nennen.

Die Neigung der Bündel richtet sich nach der Reisegeschwindigkeit der schnellen Züge; der von diesen aufenthaltslos durchfahrene Weg bestimmt die Länge des Bündels. Dadurch ist die Neigung festgelegt. Wechseln kann die senkrechte Höhe des Bündels, weil sie die Aneinanderreihung nicht stört. In dieser Beziehung kommen namentlich Bündel mit und ohne Ueberholung von Zügen in Betracht. Ohne eine solche beträgt die Höhe (1) $t_o = n_c + b - a$, und mit Überholung (2) $t_ü = b - a + c + d$. In diesen Gleichungen bedeutet t die Höhe des Bündels, a die Fahrdauer der Personenzüge größter, b die dieser Züge geringster Reisegeschwindigkeit, c die Zugfolgezeit, d den Mehraufenthalt des zu überholenden Zuges, alles in Minuten, und n hier die Zahl der im Bündel ohne Überholung vorkommenden Züge; die Gleichung (2 gilt nur für zwei Züge und eine maßgebende Überholung, daher kommt c nur einmal vor. Die Werte von a und b sind bestimmt durch die Art der Züge, die Zahl ihrer Haltestellen und die Entfernung, die sie zurückzulegen haben, davon hängt auch der Wert von d ab, während für c die Länge der Blockstrecken und namentlich die Gestaltung der Bahnhöfe maßgebend sind. Da c mehrfach und überall als Zusatz in Betracht kommt, ist auf seine Minderung besonderer Wert zu legen. Dasselbe gilt von d und besonders von dem durch b—a bezeichneten Unterschied zwischen der Fahrdauer der verschiedenen Zugarten. Bei der Entwicklung des Verkehrs in Deutschland und seiner Eigenschaft als Durchgangsland muß auf große Reisegeschwindigkeit der durchgehenden Schnellzüge hoher Wert gelegt werden, sie wird daher in jeder zulässigen Weise zu steigern sein. Wesentlich kommt dabei in Betracht die Vermeidung kurz aufeinander folgender Gegenkrümmungen in den Hauptgleisen, wie sie auf den zu durchfahrenden Bahnhöfen und in ihrer Nähe nicht nur vorhanden sind, sondern auch noch neuerdings eingelegt werden. Der Unterschied b—a kann daher nur durch die Beschleunigung der Züge mit geringer Reisegeschwindigkeit vermindert werden. Bei den Personenzügen dieser Art wird es sich besonders um die Verkürzung der Aufenthalte auf den Bahnhöfen durch Abschiebung des Eilgut- und Postpäckereiverkehrs auf Güterzüge und bei diesen um ihre Abfertigung auf außenliegenden Überholgleisen handeln, um die Störungen zu vermeiden, die bei der Abfertigung auf der in der Fahrrichtung links liegenden Seite durch die notwendige Kreuzung des anderen Hauptgleises entstehen und auf verkehrsreichen Strecken die pünktliche Durchführung des Fahrplanes erschweren, ja nicht selten verhindern.

[1]) Jahrgang 1914 d. Ztg. Nr. 92 und 93.
[2]) Jahrgang 1915 d. Ztg. Nr. 31 und 32.
[3]) Jahrgang 1916 d. Ztg. Nr. 11.
[4]) Jahrgang 1916 d. Ztg. Nr. 42.

Auch wird auf solchen Strecken eine Beschränkung in der Zulassung von Haltestellen recht nützlich sein; den betreffenden Verkehr sollte man den Kleinbahnen überlassen. Der dadurch entgehende Nutzen wird meist weniger in Betracht kommen, als der entstehende Schaden.

Welcher Wert auch solchen Maßregeln beizumessen ist, läßt sich aus dem nachstehenden Bilde eines bündelstarren Fahrplanes er-



kennen. Ihm sind die Betriebsverhältnisse und in runden Zahlen die Streckenlängen der Bahn Cöln-Düsseldorf zugrunde gelegt. Nach dem gegenwärtigen Fahrplan — Storms Kursbuch Sommer 1916 — beträgt auf der rund 40 km langen Strecke die Fahrzeit der Schnellzüge 35 Min., der Eilzüge 40 Min. und der Personenzüge höchstens 79 Min., wofür statt 40 und 79 die Zahlen 41 und 77 der Berechnung zugrunde gelegt sind. Besonders wichtig ist, wie bereits bemerkt, die Größe b—a, sie würde bei $d = o$ betragen $77 - 35 = 42$ Min. Dieser große Unterschied ist begründet in der Aufgabe der Haupteisenbahn für den durchgehenden Verkehr; er beträgt bei der Cöln-Bonner Rheinuferbahn, deren Länge gegenüber Cöln-Düsseldorf nahezu 12 km zurückbleibt, nur $63 - 45 = 18$ Min. Schon daraus erklärt es sich, daß man auf der Rheinuferbahn mehr Züge fahren kann, als zwischen Cöln und Düsseldorf, denn mit der Herabminderung des Wertes von b—a wächst die Zahl der möglichen Züge, und ihre Zahl ist am höchsten, wenn $b - a = o$ wird.

Aber diese im Wesen der Spurbahnen liegende Tatsache spricht nicht gegen den bündelstarren Fahrplan, man ist nur gezwungen, mindestens zwei Teile im Bündel zu bilden, einen für die Züge mit wenig abweichender Fahrdauer, und den andern für solche mit der größten Abweichung. Die Überholung des Personenzuges ist wichtig, weil dann ein Wechsel in der Fahrdauer dieser Züge leicht in der Weise möglich wird, daß man die Fahrlinien um den Mittelpunkt der Überholstelle schwingen läßt. Es ist nur dafür Sorge zu tragen, daß jeder Ausschlag der kleinsten Zugfolgezeit gleich oder durch sie teilbar ist, wie die allgemeine Gl. (3) $b - a + d = 2nc$ ergibt, während Gl. (4) $b - a = nc$ gilt, wenn keine Überholung vorkommt. Der bei der Überholung noch notwendige Zuschlag d verschwindet, wenn der Aufenthalt und die Fahrzeit des zu überholenden Zuges auf dem Überholgleise so lange dauert, wie zur Überholung gebraucht wird, und das läßt sich mit dem geringsten Kostenaufwande erreichen, wenn die Überholung stets an derselben Stelle stattfindet, wie es nur ein starrer Fahrplan ermöglicht. Der Zuschlag c ist anders geartet, er ist stets nötig, nur eingeschränkt kann er werden, soweit es nach der Gestaltung der Bahnhöfe und der Zwischenstrecken zulässig ist.

Die Leistungsfähigkeit des Hauptpersonenbahnhofes in Cöln ist durch die Verdoppelung der vorhandenen zweigleisigen Rheinbrücke, und durch die Ordnung der Gleise für den Richtungsbetrieb sowohl auf der Brücke, wie im Bahnhof stark gesteigert worden, aber der Anlage fehlt die Regelmäßigkeit, die sichere Schlüsse bei der Beurteilung der Leistungen ermöglicht. In meiner Schrift: Eisenbahnanschlüsse und Anschlußbahnhöfe[5]) habe ich dargetan, welche Ergänzungen noch notwendig wären, um dauernd auf jedem der beiden für dieselbe Fahrrichtung bestimmten Hauptgleise der Brücke in 3 Min. Züge ablassen und in der andern Richtung aufnehmen zu können, wenn sie im starren Fahrplan mit gleicher Reisegeschwindigkeit, die sich aus einer höchsten Fahrgeschwindigkeit von 54 km/St. oder 15 m/Sek. ergibt, bei Ein- und Ausfahrt befördert werden. Die danach möglichen Züge dürfen zwar nicht sämtlich für den Verkehr nach Düsseldorf benutzt werden, weil noch Züge nach Elberfeld und Leerzüge auf demselben Gleise zu befördern sind, aber eine solche Beschränkung ist nicht hinderlich im bündelstarren Fahrplan, weil auch im starren Bahnhofsfahrplan die Zugabstände 3 Min. oder ein Vielfaches davon betragen. Daß diese Zugfolge von 3 Min. auch bei Steigerung der Fahrgeschwindigkeit bis auf 110 km/St., d. h. etwas mehr als 30 m/Sek. auf der Strecke durchgeführt werden kann, ist weiter zu fordern und für die freien Strecken und die Zwischenbahnhöfe anzunehmen. Sollten in dieser Beziehung noch Änderungen oder Ergänzungen erforderlich sein, wie z. B. bei zu naheliegenden Gegenkrümmungen in den Fahrgleisen vor und auf den Bahnhöfen oder durch Beseitigung schienengleicher Übergänge von öffentlichen Wegen, so würde ihre Ausführung wohl kaum auf Schwierigkeiten stoßen. Dagegen bildet der Zustand des Bahnhofs Düsseldorf ein wesentliches Hindernis gegen die Einführung einer so dichten Zugfolge. Der nach ihm vor etwa 30 Jahren erbaute Hauptbahnhof in Cöln ist bereits aus Verkehrsrücksichten umgebaut worden, und dies wird aus demselben Grunde wohl auch bald auf der Cölner Seite des Bahnhofs in Düsseldorf geschehen müssen. In die Hauptlinie Cöln-Düsseldorf-Duisburg mündet nördlich von Düsseldorf die Bahn von Ratingen, südlich die von Hilden auf freier Bahn mit Teilkreuzung in Schienenhöhe ein, die Züge beider Bahnen werden seitlich an todauslaufenden Gleisen abgefertigt. Für die Hauptbahn sind im Bahnhof nur drei durchlaufende Gleise vorhanden, deren Zahl schon für gleichzeitige Überholungen in beiden Richtungen nicht genügt. Nach einem entsprechenden Umbau der Cölner Seite des Bahnhofs und der Bahnanschlüsse in freier Bahn, mit dem auch die schon vorhandene Abtrennung des Güterverkehrs vor der Einmündung der

[5]) Verkehrstechnische Woche 1916, Nr. 9-10 und 11-13, S. 111 und Jahrgang 1916 d. Ztg., Nr. 79 und 80.

Seitenlinien verbunden werden muß, würde die Durchführung einer Zugfolge von drei Min. im starren Bahnhofsfahrplan und die im Bilde dargestellte Anordnung eines bündelstarren Fahrplans auf der Strecke möglich werden.

Dieser Fahrplan zeigt, daß von der maßgebenden kleinsten Fahrdauer nur um die Zugfolgezeit oder um ein Vielfaches davon abgewichen werden darf und daß darin auch der Güterverkehr berücksichtigt werden kann, dessen Züge zwischen den Gütergleisanschlüssen bei Mülheim (Rhein) und in der Nähe von Block Eller bei Düsseldorf die Hauptbahn benutzen. Ihre Zahl ist wegen der naheliegenden Güterbahn Weddau-Kalk Nord, die mit dem Güterbahnhof in Düsseldorf in Schienenverbindung steht, nicht erheblich, immerhin beträgt sie nach den Angaben von Schimpff 19 Eilgut- und Güterzüge in beiden Richtungen. Für die Abfertigung dieser Züge ist angenommen worden, daß sie auf den Bahnhöfen durchweg an der in der Fahrrichtung rechten Seite der Bahn erfolgt und Einrichtungen für die notwendige Überschiebung der Wagen in Zugpausen von einer Seite der Bahn zur andern getroffen werden. Weiter ist aus dem Bilde zu entnehmen, daß bei 3 Minuten Zugfolge in dem Bündelteile von 15 Min. Höhe zwei Schnellzüge der hier in Frage kommenden höchsten Reisegeschwindigkeit und ein Eilzug mit einer um 6 Min. größeren Fahrdauer, mithin etwas geringerer Reisegeschwindigkeit, die durch Aufenthalt auf Zwischenbahnhöfen entsteht, Aufnahme finden. Es könnten aber auch fünf Schnellzüge größter Reisegeschwindigkeit aufgenommen werden, wenn es Bahnhöfe und Strecken zulassen.

Nach den Angaben von Schimpff waren im Friedensfahrplan stündlich nicht mehr als fünf Personen befördernde Züge vorgesehen. Auch im gegenwärtigen Kriegsfahrplan sind davon drei hintereinander abzufertigen, wie im ersten Teil des Bündels angenommen worden ist. Für den zweiten Teil sind daher noch zwei derartige Züge vorgesehen und zwar mit Überholung. Die dadurch entstehende Vermehrung der Fahrdauer des auf allen Bahnhöfen haltenden Personenzuges würde als eine lästige Aenderung des bestehenden Zustandes empfunden werden, sie läßt sich, wie bereits erwähnt, durch eine entsprechende Verlängerung des Überholgleises vermeiden, und dies ist aus den angegebenen Gründen hier angenommen worden. Dagegen ist für die Güterzüge der bei ihrer Überholung entstehende längere Aufenthalt nicht nachteilig, weil er meist auch dann für die Abfertigung gebraucht wird, wenn sie ohne Behinderung durch den Betrieb auf dem anderen Fahrgleis stets auf dem, in der Fahrrichtung rechts liegenden Überholgleis erfolgen kann. Sie ist hier allgemein vorausgesetzt. Zur Einführung des Fahrplans würde es daher nötig sein, daß die hierfür erforderlichen Anlagen, soweit sie noch nicht vorhanden sind, hergestellt werden und die zum Überschieben von Wagen von einer Seite der Bahn zur andern erforderliche Maschinenkraft im entsprechenden Umfange bereitgestellt wird. Von der trotzdem noch immer recht geringen Reisegeschwindigkeit der auf allen Bahnhöfen haltenden Güterzüge ist die Höhe der Fahrplanbündel nicht abhängig gemacht, doch ist ihre Durchführung bei dem Fahrplan der Personenzüge nach Möglichkeit berücksichtigt worden.

Unter dieser Voraussetzung berechnet sich bei einer Fahrdauer des auf allen Bahnhöfen haltenden Personenzuges von 77 Min. die Höhe des zweiten Bündelteils tu auf $3 + 77 - 35 = 45$ Min., und unter Hinzufügung der auf 15 Min. berechneten Höhe des ersten Schnellzugteiles die Gesamthöhe des Bündels auf 60 Min. oder eine Stunde. Da sie mindestens Fahrlinien für fünf Schnell-, Eil- oder Personenzüge enthält, so beträgt die mögliche Leistung in 20 Betriebsstunden mindestens 100 Züge in jeder Richtung. Hinzu treten, wie das Fahrplanbild zeigt, noch 20 Güterzüge in jeder Richtung bei nur wenig verlängerter Betriebszeit. Als höchste Leistung vor dem Kriege wird von Schimpff angegeben 51 Schnell-, Eil- und Personenzüge in der einen Richtung, und 50 in der andern und 19 Eilgut- und Güterzüge in beiden Richtungen, sie beträgt mithin nur ungefähr die Hälfte der hier berechneten Leistung. Auch diese kann noch gesteigert werden in den Stunden, in denen, wie es schon jetzt vorkommt, für die Personenzüge eine geringere Fahrdauer als 77 Min. vorgeschrieben ist. Fallen diese Stunden zusammen mit den für die Beförderung von fünf Schnellzügen hintereinander bestimmten, so würde sich die Leistung, wie im Bilde das zweite Bündel zeigt, allein durch die Verminderung des maßgebenden Fahrdauerunterschiedes von $77 - 35 = 42$ auf $71 - 35 = 36$ Min. stündlich in jeder Richtung um 4 Züge, d. h. auf 9 für den Personenverkehr bestimmte Züge erhöhen, ohne den Lauf der Güterzüge wesentlich zu stören. Sollte die Ermäßigung der Fahrdauer einzelner Personenzüge von 79 auf 77 Min. Bedenken erregen, so wäre ohne Minderung der berechneten Leistung eine um 3 Min. erhöhte Fahrdauer von 80 Min. leicht zu erreichen. Man hätte nur die Einstundenhöhe des Bündels in 12 und 48 statt in 15 und 45 Min. einzuteilen, die Fahrdauer des den Personenzug überholenden Eilzuges um 3 Min. auf 44 Min. zu erhöhen und die des im Schnellzugteile fahrenden um denselben Betrag, d. h. auf 38 Min. zu vermindern. Durch weitere Verminderung auf 35 Min. würde die Einlegung eines vierten Schnellzuges möglich werden, und infolge dessen noch eine Steigerung der Leistung auf 6 Züge in der Stunde zu erreichen sein.

Hierin zeigt sich die Wandelfähigkeit des bündelstarren Fahrplans; außer der durch die Verhältnisse bestimmten Neigung der Bündel ist unerläßlich nur die Bedingung, daß der Zusammenhang erhalten bleibt, der nach den aufgestellten Gleichungen zwischen Fahrdauer, ihrem Unterschied und der Zugfolgezeit besteht.

Bei der Fülle der im Rahmen des bündelstarren Fahrplans möglichen Züge wird es nicht schwer fallen, für Vor- und Nachzüge, für Ausflug- und ähnliche Züge, die erfahrungsgemäß zu gewissen Tageszeiten bei großem Verkehre notwendig werden, im Fahrplan Plätze frei zu halten, und die regelmäßig erforderlichen Züge dem Bedürfnis entsprechend auf die Betriebszeit zu verteilen. So kann man auch leicht dem wachsenden Verkehre mit neuen Zügen folgen, und, wenn Bahnhofs- und Streckenleistung in Einklang gebracht sind, die vorhandenen Anlagen soweit wie möglich voll ausnutzen, eine Wirkung, die auch für die Wirtschaftlichkeit des Betriebes von hoher Bedeutung ist. Dazu kommt, daß es mit der wachsenden Zahl der Züge leichter wird, die nötigen Zuganschlüsse auch da herzustellen oder zu wahren, wo Fahrpläne von anderen durchgehenden Eisenbahnen zu berücksichtigen sind.

Die hier als Beispiel behandelte Strecke teilt sich hinter Düsseldorf auf Bahnhof Duisburg in die Linie nach Oberhausen und nach Essen und Dortmund. Dadurch ergibt sich unter den ähnlichen Betriebsverhältnissen die Gelegenheit, auch ähnliche Fahrplanbündel zu bilden, für welche dieselben Gesichtspunkte, wie für Cöln-Düsseldorf maßgebend sein würden. Aber es sind auch viele andere Linien vorhanden, auf denen die schnellsten Züge viel weitere Strecken aufenthaltlos durchfahren. Auf ihnen kommt die nach Möglich- und Zulässigkeit zu steigernde Fahrgeschwindigkeit besonders zur Wirkung. Dadurch wird der Unterschied zwischen den für die Bündelbildung maßgebenden Reisegeschwindigkeiten vermehrt. Hinzu tritt ferner eine neue Zugart, nämlich die Schnell- und Eilzüge, die auf den wichtigeren Zwischenbahnhöfen halten. Diese begrenzen dann die Abschnitte für die Bündelbildung und sind sowohl für die Durchfahrt mit der für die betreffende Strecke zulässigen Höchstgeschwindigkeit, wie auch für die Überholung der andern Züge einzurichten. Bestehen bleibt der geordnete Anschluß des bündelstarren Fahrplans der Strecken an den für die Bahnhöfe notwendigen starren Fahrplan bei Ein- und Ausfahrt der Züge.

Feste Ordnung und gleichmäßige Verteilung sind unentbehrlich zur Erreichung höchster Leistung auf dem zwangsläufigen Wege der Eisenbahnen. Deshalb kann man wohl allgemein für das Ordnen der mit verschiedener Reisegeschwindigkeit verkehrenden Züge den bündelstarren Fahrplan als ein Ziel bezeichnen, das auf den Haupteisenbahnen des Fernverkehrs zu erstreben ist.

Sozialpolitik im deutschen Hilfsdienstgesetz.

Die „Nordd. Allg. Ztg." schreibt: Mit überwältigender Mehrheit hat der Reichstag am 2. Dezember die Gesetzesvorlage über den vaterländischen Hilfsdienst angenommen; der Bundesrat hat den Reichstagsbeschlüssen der dritten Lesung bereits seine Zustimmung erteilt und die Verkündigung des Gesetzes steht unmittelbar bevor.

Das Gesetz, das alle Kräfte in den Dienst des Vaterlandes und seines Sieges stellt, fordert von der Gesamtheit der männlichen Reichsbevölkerung ohne Unterschied von Stand und Klasse neue große Leistungen, eine Anspannung aller Kräfte bis zum Äußersten; es hat aber auf der anderen Seite gerade der Arbeiterschaft auch Sicherungen und Rechte gebracht, um die von ihr seit Jahrzehnten gekämpft wird. In dem Gesetz sind nicht nur die bereits in den Richtlinien der Regierungsvorlage enthaltenen Rechtsmittel gegen die Zuweisung von Arbeit und die Verweigerung des Arbeitswechsels vorgesehen: es sind vielmehr weit darüber hinaus allgemeine Bestimmungen und Vorkehrungen zur Wahrung und Förderung der Arbeiterinteressen getroffen. Zum ersten Male schafft ein deutsches Gesetz für die Gesamtheit der deutschen gewerblichen Arbeiter und Angestellten eine obligatorische, aus freier Wahl hervorgehende Vertretung in den Arbeiterausschüssen. Zum ersten Male wird die Feststellung der Arbeits-, insbesondere der Lohnbedingungen, der unbedingten Vertragsfreiheit entrückt und betriebsfremden, paritätisch zusammengesetzten Schlichtungsstellen ein starker Einfluß auf die Gestaltung des Arbeitsvertrages eingeräumt. Von Lohndruck, von einer Ausbeutung der durch die vaterländische Notwendigkeit in ihrer Tätigkeits- und Bewegungsfreiheit beschränkten Arbeiter konnte schon bei der Regierungsvorlage und kann erst recht bei den Garantien, die das Gesetz auf Grund der Beschlüsse des Reichstags bietet, auch nicht im entferntesten die Rede sein; wenn eine kleine Gruppe, die Arbeiterinteressen zu vertreten vorschützt, um sich außerhalb der vaterländischen Notwendigkeit zu stellen, vor dieser Tatsache die Augen verschließt, so zeigt sie damit nur, daß ihr auch in einem Augenblicke, in dem das Geschick des Volkes die größte Kraftanstrengung und die Hintansetzung aller Einzelinteressen fordert, die Agitation höher steht als das Vaterland.

Einige von den seitens der Arbeitervertreter erhobenen Forderungen konnten allerdings nicht zugestanden werden; namentlich gilt das von denjenigen Wünschen, die schematisch und ohne Rücksicht auf die besonderen Verhältnisse die neugeschaffenen Einrichtungen auf die Arbeiter und Angestellten der Staatseisenbahnen übertragen wollten. In diesem Punkte mußte der Staatssekretär mit dem größten Nachdruck die warnende Stimme erheben. (Anm. d. Schriftl. Siehe die Mitteilung in Nr. 97 S. 1091 d. Ztg.) Die Bedeutung der Sache, für die er eintrat, ist in der Presse nicht überall klar erkannt worden. Es handelte sich bei der Eisenbahnerfrage und dem zu dieser gestellten sozialdemokratischen Antrag, nicht, wie vielfach angenommen zu werden scheint, um die Arbeiterausschüsse. Solche Ausschüsse bestehen bei den Staatseisenbahnen heute schon; der Staatssekretär hat dies ausdrücklich hervorgehoben, und er brachte dabei ein außerordentlich wichtiges Zugeständnis mit. Er konnte auf Grund der von ihm mit dem preußischen Eisenbahnminister geführten Verhandlungen mitteilen, daß, entsprechend einer von der nationalliberalen Fraktion eingebrachten Resolution, diese Ausschüsse im Sinne der §§ 11 und 12 des Hilfsdienstgesetzes ausgebaut werden sollten, ein Fortschritt, der von den Eisenbahnern nicht gering veranschlagt werden wird. Der sozialdemokratische Antrag aber wollte die Wirksamkeit der in § 13 allgemein vorgesehenen Schiedsstellen auch auf das Staatseisenbahnpersonal ausdehnen, und damit die Regelung der Arbeitsbedingungen der Eisenbahner einer dritten, außerhalb der Eisenbahnverwaltung stehenden Instanz übertragen. Bei solcher Ordnung der Dinge wäre es möglich, daß Forderungen, die die Eisenbahnverwaltung — vielleicht schon aus etatsrechtlichen Gründen — nicht zu bewilligen vermag, die Billigung einer Schiedsstelle finden; dann hätten die Eisenbahner auf Grund dieses Spruchs der Schiedsstelle nach den Bestimmungen des neuen Gesetzes das Recht, in corpore den Abkehrschein zu verlangen und ihre Arbeit zu verlassen. Die Erstreckung der Schiedsstellen auf die Eisenbahnen könnte also geradezu den staatlich konzessionierten Eisenbahnstreik zur Folge haben. Auf diese Konsequenz ist in den Vorberatungen in aller Ausführlichkeit und Eindringlichkeit hingewiesen worden.

Die Annahme des sozialdemokratischen Antrags hätte also eine schwer entwirrbare Lage geschaffen, einen Konflikt zwischen dem vaterländischen Interesse am alsbaldigen Zustandekommen des Hilfsdienstgesetzes und dem gleichfalls nicht preiszugebenden Interesse an der Aufrechterhaltung der Einheit und Geschlossenheit der Eisenbahnverwaltung heraufbeschworen. Die verbündeten Regierungen hätten sich vor die Frage gestellt gesehen, ob sie die Verantwortung für eine Gesetzesbestimmung annehmen könnten, die für die Eisenbahnverwaltung und den Eisenbahnbetrieb eine solche Gefahr bedeutet hätte, und weiterhin vor die noch schwerere Frage, ob nicht etwa die Verwirklichung des der Hilfsdienstpflicht zugrundeliegenden Gedankens auf anderem als dem im Vertrauen auf die verständnisvolle Mitwirkung des Reichstags eingeschlagenen Wege gesucht werden müsse. Der Staatssekretär hatte die Pflicht, auf diese Gefahr hinzuweisen und damit die schweren Folgen einer Annahme des sozialdemokratischen Antrags zu verhüten; er hat dies Ziel auch erreicht, indem er — für jedermann sichtbar — für die ihm anvertraute Sache seine Person voll einsetzte. Daß übrigens bei gleichmäßig besetztem Hause die Mehrheit für die Ablehnung des Antrags eine ansehnliche gewesen wäre, geht daraus hervor, daß die gesamte Rechte, die Nationalliberalen und das Zentrum geschlossen gegen den sozialdemokratischen Antrag stimmten, während von den fortschrittlichen Abgeordneten eine Anzahl sich der Abstimmung enthielten.

Gegen 19 Stimmen der Sozialdemokratischen Arbeitsgemeinschaft ist das Gesetz in der Gesamtabstimmung angenommen worden. Indem die sozialdemokratische Fraktion in ihrer ganz überwiegenden Mehrheit dem Gesetze zustimmte, obwohl nicht alle ihre Wünsche erfüllt werden konnten, zeigte sie, daß sie die vaterländische Notwendigkeit höher stellt als die Sonderforderungen der Parteien und Schichten, daß sie nach wie vor mit allen übrigen Volksgenossen treu in Reih und Glied steht, um den Kampf der Nation auszufechten, bis das Ziel der Sicherung ihres Bestandes und ihrer Zukunft erreicht ist. Auch die anderen Parteien haben Opfer ihrer Überzeugung und der von ihnen vertretenen Interessen gebracht, indem sie auf Bestimmungen verzichteten, die ihnen erwünscht erschienen, und indem sie andere Bestimmungen hinnahmen, die sie für bedenklich hielten. Dasselbe gilt für die verbündeten Regierungen, die nicht unerhebliche Bedenken zurückstellten, um den großen Gedanken des Gesetzes rasch und auf einer die Gesamtheit des Volkes vereinigenden Grundlage zur Verwirklichung zu bringen.

So ist in einer weitherzigen Einmütigkeit, die dem Reichstag und den verbündeten Regierungen für alle Zeit zum Ruhm gereichen wird, das große Werk geschaffen worden. Getragen von dem Geist, der es geschaffen, wird das Gesetz in seiner Durchführung uns dem Sieg und dem Frieden einen entscheidenden Schritt näher bringen.

Die „Nordd. Allg. Ztg." schreibt hierzu noch in der am folgenden Tage ausgegebenen Nummer: Unser gestriger Artikel über Sozialpolitik im Hilfsdienstgesetz hat von einer Seite eine Auslegung erfahren, die wir nicht unwidersprochen lassen können. Wir haben auf die schwierige Lage hingewiesen, die bei der dritten Lesung des Gesetzentwurfs zeitweise entstanden war. Daß uns dabei die Möglichkeit vorgeschwebt hätte, als ob zur Überwindung dieser Schwierigkeiten die Bestimmungen, wie sie das Gesetz vorsah, ohne Mitwirkung des Reichstages hätten erlassen werden können, ist eine Vorstellung, die der Inhalt des Artikels in seinem Zusammenhange und besonders sein Schluß nicht zuläßt. Wir haben deutlich zum Ausdrucke gebracht, wie unentbehrlich der Regierung das einmütige Zusammenwirken mit der Volksvertretung in dieser großen vaterländischen Sache, wie bei allen Aufgaben, die der Krieg stellt, gewesen ist und bleibt.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Preußischer Landeseisenbahnrat.** Auf der Tagesordnung für die Sitzung des Landeseisenbahnrats am 20. Dezember d. J. stehen folgende Beratungsgegenstände: 1. Einschränkung einzelner Ausnahmetarife für a Steinkohlen und Braunkohlen (einschließlich Briketts und Koks), b. Eisen und Stahl; 2. Verlängerung der Gültigkeitsdauer des allgemeinen Ausnahmetarifs für bestimmte Düngemittel und Rohmaterialien der Kunstdüngerfabrikation; 3. Mitteilung über Kriegsausnahmetarife; 4. Übersicht der Normaltransportgebühren für Personen und Güter; 5. Mitteilung über genehmigte Ausnahmetarife.

— **Verbesserungen der Leistungen der Arbeiterpensionskasse bei den preußisch-hessischen Staatsbahnen.** In der am 21./22. September d. J. abgehaltenen Hauptversammlung dieser

Kasse wurden, wie bereits in Nr. 82 S. 937 d. Ztg. kurz mitgeteilt worden ist, wiederum wesentliche Verbesserungen der Kassenleistungen beschlossen. Die hauptsächlichste Veranlassung zur Einberufung der ordentlichen Hauptversammlung bot die Notwendigkeit, die Satzungen der Kasse den Bestimmungen der Novelle zur Reichsversicherungsordnung vom 12. Juni d. J. anzupassen. Dies ist, wie wir einem Bericht in der „Eisenbahn" entnehmen, zunächst hinsichtlich der Abteilung A der Arbeiterpensionskasse geschehen. Rückwirkend vom 1. Januar 1916 ab steht nunmehr den Mitgliedern dieser Abteilung bereits bei Vollendung des 65. Lebensjahres Anspruch auf Altersrente zu, auch wenn sie noch nicht invalide sind. Bisher war die Erlangung dieses Anspruchs an die Vollendung des 70. Lebensjahres geknüpft. Ferner wurde die Rente für jede Waise auf $^3/_{20}$ des Grundbetrages und der Steigerungssätze der Invalidenrente erhöht, sowie die einschränkende Bestimmung, daß die Renten der Hinterbliebenen nicht mehr als das 1½fache der Invalidenrente betragen dürfen, aufgehoben. Die Durchführung der genannten Verbesserungen, der Kassenleistungen bedingt eine Erhöhung des Wochenbeitrages um 2 Pfennig in jeder Lohnklasse, die je zur Hälfte vom Arbeitgeber und Arbeitnehmer zu tragen ist. Die Aufhebung der vorstehend angedeuteten einschränkenden Bestimmung bei der Abteilung A machte zu ihrer vollen Wirksamkeit auch eine Änderung der Kürzungsbestimmungen bei der Abteilung B erforderlich. Bei der Umgestaltung des hierauf bezüglichen § 49 der Satzungen konnte gleichzeitig schon oft geäußerten Wünschen der Mitglieder auf Einführung anderweiter Grundsätze für das Ruhen der Renten beim Zusammentreffen mehrerer Renten nachgekommen werden. — Von den sonstigen wesentlichen Verbesserungen sind folgende hervorzuheben. Am 1. April 1917 tritt bei der Abteilung B der Kasse eine allgemeine zehnprozentige Erhöhung der Invaliden-, Witwen- und Waisenzusatzrenten ein. Vom gleichen Zeitpunkt ab werden die Renten der am 31. März 1906 oder früher in den Bezug der Invalidenrente gelangten Mitglieder und deren Hinterbliebenen (Altpensionäre) auf die Sätze der in der Zeit vom 1. April 1906 bis 30 Juni 1910 gültigen Satzungen aufgebessert, und wird eine neue Lohnklasse X für die Mitglieder eingerichtet, deren Jahresarbeitsverdienst den Betrag von 1800 *M* übersteigt. Weitere Verbesserungen erstrecken sich auf die Anrechnung der Zeit freiwilliger militärischer Dienstleistungen usw. seit Beginn dieses Krieges bei der Bemessung der Bezüge aus der Abteilung B sowie auf die Aufhebung der fünfjährigen Wartezeit für die am Kriege teilnehmenden Mitglieder, ferner auf die Gestattung von Nachversicherungen, die bisher nicht zulässig waren, und auf die nachträgliche Aufnahme von Arbeitern, die am 1. April 1913 mindestens ein Jahr lang mit der Absicht dauernder Beibehaltung bei der preußischen Wasserbauverwaltung in Arbeit gestanden und beim Eintritt in diese Beschäftigung das 40. Lebensjahr noch nicht überschritten hatten, in die Abteilung B der Kasse. Schließlich wurde noch dafür Sorge getragen, daß der Eintritt in eine höhere Lohnklasse sofort mit dem ersten Montag des Löhnungszeitraums, mit dem die Erhöhung eintritt, und nicht erst mit dem Montag nach Ablauf des Löhnungszeitraums wirksam wird, und der in § 65(2) der Satzungen vorgesehene Tagegeldersatz für die Mitglieder des Kassenvorstandes und der Bezirksausschüsse sowie der Vertreter zur Hauptversammlung für die Dauer des Krieges angemessen erhöht.

Die Reihe namhafter Verbesserungen der Kassenleistungen hat naturgemäß eine Erhöhung der Beitragsleistungen zur Voraussetzung. Für die Kassenmitglieder beschränkt sie sich darauf, daß diese von dem durchschnittlich um 10 Pfennige erhöhten Wochenbeiträge die auf sie entfallende Hälfte, also wöchentlich etwa 5 *S*, zu tragen haben. Die Eisenbahnverwaltung übernimmt die auf sie entfallende Hälfte der Erhöhung und die damit verbundene Erhöhung des staatlichen Zuschusses und hat darüber hinaus noch den nach § 38 Ziff. 6 der Satzungen $^1/_6$ der Gesamtbeiträge betragenden außerordentlichen Staatszuschuß auf ein Viertel erhöht. Dies bedeutet nach unserer Quelle eine jährliche Mehrausgabe von mehr als 1.5 Millionen *M*. Ein solcher Entschluß ist, wie dort hinzugefügt wird, der preußischen Staatsregierung in der gegenwärtigen Zeit, in der an die Staatsfinanzen fortgesetzt ungeheure Anforderungen gestellt werden, gewiß nicht leicht geworden. Aber dank dem unentwegten Eintreten des preußischen Eisenbahnministers für seine Arbeiterschaft ist es möglich gewesen, mitten im Kriege alle diese weittragenden Maßnahmen einzuführen, die den Kassenmitgliedern so erhebliche Verbesserungen in den Kassenleistungen verschaffen. Stets darauf bedacht, die berechtigten Wünsche seiner Arbeiter, wo nur möglich, zu erfüllen, hat der Minister auch in diesem Falle einmal wieder durch die Tat bewiesen, wie ihm das Wohl der Arbeiterschaft am Herzen liegt und er darauf bedacht ist, die soziale Lage der Arbeiter zu verbessern.

— **Die Ursachen des Kohlenmangels.** Das „Berl. Tagebl." schreibt: Über den Kohlenmangel, der bereits verschiedene Städte genötigt hat, Maßnahmen zur Einschränkung des Gasverbrauchs zu treffen, gibt der Landtagsabgeordnete für Halle, Justizrat Dr. Keil, auf Grund von Mitteilungen, die der preußische Eisenbahnminister im Haushaltsausschusse des Abgeordnetenhauses gemacht hat, einige Aufklärungen. Danach hat der Herr Minister u. a. folgendes gesagt:

Bei Ausbruch des Krieges, am 1. August 1914, waren die Eisenbahnen wohl gerüstet und haben bei der Mobilmachung Vorzügliches geleistet. Seitdem ist das rollende Material um 3600 Maschinen und um 70 000 Wagen vermehrt worden; auch jetzt werden noch wöchentlich 36 Lokomotiven neu eingestellt, während die Beschaffung neuer Wagen nur ungleichmäßig erfolgen kann. Aber die Ansprüche an die Maschinen sind so stark, daß sich jetzt regelmäßig 23 % der Lokomotiven in Reparatur befinden, gegen 18 % in Friedenszeiten. Ferner ist zu beachten, daß 16 000 km neue Eisenbahnstrecken in den besetzten feindlichen Gebieten hauptsächlich mit dem deutschen Material betrieben werden. Im Auslande (hauptsächlich in Siebenbürgen und in Rumänien) sind viele Tausende von Wagen, die zurzeit noch nicht haben zurückbefördert werden können. Angesichts dieser Angaben wird die Beschränkung des Eisenbahnverkehrs, der den Kohlenmangel der Bevölkerung zur Folge hat, als eine unvermeidliche Maßnahme erscheinen.

— **Aufhebung der Güterstation Friedenau für die Dauer des Krieges.** Nach einer den Ältesten der Kaufmannschaft von Berlin zugegangenen amtlichen Mitteilung wird die dem Wagenladungsverkehr dienende Güterstation Friedenau infolge der durch den Krieg geschaffenen besonderen Verhältnisse vom 25. Januar 1917 abends 8 Uhr zeitweilig, vorläufig auf die Dauer des Krieges, für den öffentlichen Verkehr geschlossen. Die zu diesem Zeitpunkt in Friedenau noch nicht entladenen Wagen werden nach Bahnhof Steglitz frachtfrei überführt werden. Bei der geringen Benutzung der Station kann ihr Verkehr unbedenklich vorübergehend auf die beiden sehr nahe und günstig gelegenen Nachbarstationen Steglitz und Wilmersdorf-Friedenau verwiesen werden.

— **Eisenbahnunglück in Friedrichshagen.** Über dieses entnehmen wir den Tageszeitungen folgende Darstellung: Am Abend des 7. d. M. gegen ½9 Uhr begaben sich wie täglich vier Postbeamte mit einem Kastenwagen voller Pakete zum Friedrichshagener Güterbahnhof, um den um die genannte Zeit fälligen Güterzug von Erkner, der einen Sonderwagen für Postpakete führt, zu erwarten und die Pakete zu verladen. Um zu dem Güterzuge zu gelangen, müssen die Beamten mit ihrem Wagen das erste Gleis überqueren. Als nun die vier Personen gerade im Begriff waren, das erste Gleis zu überschreiten, sauste plötzlich von Berlin her ein D-Zug heran und fuhr in die Gruppe hinein. Alle vier Personen wurden von der Lokomotive erfaßt, schrecklich verstümmelt und auf der Stelle getötet. Frau K., die aushilfsweise beim Friedrichshagener Postamt beschäftigt war und eines der Opfer des Unglücks ist, hatte an diesem Tage zum ersten Male Dienst getan. Erst nach einiger Zeit wurde der Unfall bemerkt. Ärztliche Hilfe kam zu spät. Zur Zeit des Unglücks befanden sich andere Personen nicht auf diesem Teile des Bahnhofs, so daß eine genaue Aufklärung über das Unglück bisher noch nicht möglich war. Bereits am gleichen Abend weilten höhere Beamte der Eisenbahndirektion Berlin an der Unfallstelle um die erforderlichen Feststellungen zu treffen. — Die Meldung in der „Nordd. Allg. Ztg." lautet: Am 7. Dezember d. J. gegen 8 Uhr abends wurden in Friedrichshagen der Oberpostschaffner Klüssner, der Aushelfer Buchholz und die Aushelferin Krebel, alle in Friedrichshagen wohnhaft, vermutlich vom D-Zuge 38 überfahren und getötet. Die Genannten hatten bei dem Güterzuge 7716, welcher verspätet eintraf, Postsachen ein- und auszuladen. Sie sind jedenfalls in der Annahme, daß der Schnellzug der Güterzug sei, diesem mit ihrem Postkarren zu nahe gekommen und erfaßt worden. Der Postkarren wurde hierbei ebenfalls zertrümmert. Die Postbeamten hatten Anweisung, erst dann an den Güterzug zu fahren, wenn er hält. Die Untersuchung ist eingeleitet.

— **Personalnachrichten.** Bei der preußisch-hessischen Staatsbahnverwaltung sind folgende Änderungen eingetreten: Der Geheime Oberregierungsrat und vortragende Rat im Ministerium der öffentlichen Arbeiten v. Schaewen ist zum Präsidenten der Königlich Preußischen und Großherzoglich Hessischen Eisenbahndirektion in Mainz ernannt. — Dem Regierungsbaumeister des Hochbaufachs Behnes, Vorstand der Eisenbahn-Bauabteilung in Elberfeld, ist eine etatsmäßige Stelle in der allgemeinen Bauverwaltung verliehen.

Bei den württembergischen Staatseisenbahnen wurden der tit. Baurat Vetter, Vorstand der Eisenbahnbausektion Eßlingen, zum Vorstand der Eisenbahnbauinspektion daselbst mit der Dienststellung eines Baurats, der tit. Eisenbahnbauinspektor Ruckwied in Geislingen zum Eisenbahnbauinspektor in Sigmaringen, der tit. Eisenbahnbauinspektor Hartmann in Heilbronn, z. Zt.

Vorstand der Eisenbahnbausektion Schorndorf, zum Eisenbahnbauinspektor des inneren Dienstes und der tit. Eisenbahnbetriebsinspektor Grabherr in Ulm zum Eisenbahnbetriebsinspektor in Mühlacker befördert. — Dem Eisenbahninspektor Miehlich in Stuttgart Hbf. wurde die Bahnhofinspektorstelle in Aalen übertragen. — Der Regierungsbaumeister Kläger wurde zum Abteilungsingenieur bei der Eisenbahnbauinspektion Ulm und der Regierungsbaumeister Säufferer zum Abteilungsingenieur bei der Generaldirektion der Staatseisenbahnen ernannt.

Österreich.

— **Beförderung von Leichen in offenen Wagen.** Nach einer vor kurzem veröffentlichten Verordnung des Eisenbahnministeriums sind Leichen, in Abweichung von der Vorschrift des Eisenbahn-Betriebsreglements, auch in offenen Wagen zur Beförderung anzunehmen, wenn sie sich in widerstandfähigen, luftdicht verschlossenen Metallbehältern befinden und diese in hölzerne Behälter so fest eingesetzt sind, daß sie sich darin nicht verschieben können, außerdem aber diese Holzbehälter mit einem wasserdichten Überzug versehen oder mit einer wasserdichten Decke vollkommen bedeckt sind. Die Vorschrift, daß Leichen, die in rings umschlossenen Leichenfuhrwerken aufgeliefert werden, in offenen Wagen befördert werden dürfen, wird hierdurch nicht berührt.

— **Schuhreparaturwerkstätten der Staatsbahnen.** Zu Beginn dieses Jahres sind am Wiener Westbahnhof und später bei den meisten Staatsbahndirektionen Schuhreparaturwerkstätten eingerichtet worden, in denen schadhaft gewordenes Schuhwerk, vor allem der Betriebsbediensteten, wieder instandgesetzt wird. Diese Werkstätten sind, wie das „Österreichisch-ungarische Eisenbahnblatt" schreibt vollauf mit Arbeit beschäftigt: so hat die Schuhreparaturwerkstätte am Wiener Westbahnhof seit Januar nicht weniger als 10 000 Paar Schuhe gesohlt, vorgeschoben und sonstwie ausgebessert. Bei der starken und raschen Abnützung, die insbesondere das Schuhzeug des am Bahnkörper tätigen Personals erleidet, hat sich die Einrichtung der Reparaturwerkstätten ebenso als notwendig im Interesse des Betriebsdienstes, wie als wohltätig für das Personal erwiesen.

— **Die Deckung des Kohlenbedarfs.** Seit einiger Zeit haben sich in der Kohlenzufuhr nach Wien und anderen großen Verbrauchspunkten Störungen ergeben, welche nicht die Folge eines Rückganges der Kohlenförderung, sondern auf das Zusammentreffen der Bedürfnisse der Zuckerrübenernte, der Lebensmittel- und der Kohlenversorgung zurückzuführen sind. Durch die Bemühungen der Beteiligten ist die Kohlenförderung, namentlich im Ostrau-Karwiner und im nordwestböhmischen Revier, in diesem Jahre erheblich gesteigert worden. In der Zeit vom Januar bis Ende Oktober betrug die gesamte Steinkohlenförderung 147 Millionen Meterzentner gegenüber 133,3 Millionen im Jahre 1915. Sowohl im Ostrau-Karwiner als im nordwestböhmischen Braunkohlenrevier lagern gegenwärtig bedeutende Mengen von Kohlen auf den Stapelplätzen. Sie betrugen am 17. November im Ostrauer Reviere 983 000 Meterzentner Steinkohle und rund 289 000 Meterzentner Koks. Im nordwestböhmischen Revier lagerten am gleichen Tage 715 000 Meterzentner Kohle. In den letzten Tagen hat in Kattowitz eine Beratung zwischen Vertretern der österreichischen und der deutschen Staatsverwaltung stattgefunden, welche den Zweck hatte, die Zufuhr oberschlesischer Kohle nach Wien zu steigern.

Ungarn.

— **Die Erhöhung der Eisenbahn-Gütertarife.** Über die bevorstehende Erhöhung der Gütertarife in Ungarn wie in Österreich enthält der „Eisenbahn-Tarif- und Verkehrs-Anzeiger" folgende Mitteilung: Zur Bedeckung der gewaltigen Kriegsausgaben, hauptsächlich der durch die mehrfachen Kriegsanleihen erwachsenen Zinsenlast sehen sich die beiderseitigen Regierungen gewungen, neue und ergiebige Einnahmequellen zu suchen, wozu von diesem Gesichtspunkte die Eisenbahnen beider Staaten der Monarchie mit ihrem gewaltigen Netz und bedeutenden Verkehr wie vorausbestimmt erscheinen. Es wird zu diesem Behufe der Verkehr der Staats- und Privatbahnen in gleichem Maße herangezogen und ihre Belastung in der Form einer Transportsteuer erfolgen. Daß sich angesichts der engen wirtschaftlichen Beziehungen zwischen beiden Staaten der Monarchie zur Erreichung des angestrebten Zwecks ein einheitliches Vorgehen geradezu von selbst empfiehlt, ist so naheliegend, daß es keiner weiteren Erörterung bedarf. Um eine einheitliche und endgültige Regelung dieser drängenden Frage herbeizuführen, haben am 27. v. M. im k. k. Eisenbahnministerium zu Wien zwischen der österreichischen und der ungarischen Regierung Verhandlungen stattgefunden, durch welche eine vollkommene Übereinstimmung erzielt wurde. Dem Vernehmen nach werden sowohl in Österreich als auch in Ungarn die Gütertarife um 30% erhöht, wobei als Einführungstermin der 1. Februar 1917 in Aussicht genommen wird. Für Ungarn läßt sich, wenn wir die im letzten Friedensjahr 1913 erzielten Einnahmen der Staats- und Privatbahnen von 402 Millionen Kronen als Grundlage nehmen, das aus dieser Erhöhung zu gewärtigende Ergebnis mit nahezu 120 Millionen Kronen beziffern, welcher Betrag sich noch durch die gleichfalls in Aussicht genommene Aufhebung verschiedener Frachtermäßigungen entsprechend vergrößern wird. In derselben Angelegenheit veröffentlicht Nr. 136 des Eisenbahnamtsblattes „Vasuti és Közlekedési Közlöny" eine Reihe tarifarischer Kundmachungen der königlich ungarischen Staatsbahnen und der im Privatbetriebe stehenden ungarischen Eisenbahnen, die das Erscheinen von am 1. Februar 1917 in Kraft tretenden Nachträgen zu sämtlichen Lokaltarifen und zu allen Verbandtarifen ankündigen, an welchen die ungarischen Eisenbahnen beteiligt sind. Der Inhalt dieser Nachträge wird kurz dahin angegeben, daß sie eine Erhöhung aller Frachtgebühren bringen werden, worauf übrigens auch ohne diese allgemeinen Angaben mit voller Sicherheit aus dem Umstande geschlossen werden kann, daß die Veröffentlichung des Erscheinens dieser Nachträge genau zwei Monate vor deren Inkrafttreten, also zu dem letzten nach dem Eisenbahnbetriebsreglement noch zulässigen Termin erfolgt ist, das bekanntlich im § 6 für alle Tariferhöhungen und sonstigen Erschwerungen der Beförderungsbedingungen die zweimonatige Frist bindend festlegt. In Österreich ist die Veröffentlichung der allem Anscheine nach in gleicher Höhe wie in Ungarn bevorstehenden Tariferhöhungen noch nicht erfolgt, da die vorerwähnte Bestimmung des Eisenbahnbetriebsreglements dort kurz nach Kriegsausbruch außer Kraft gesetzt und die Frist auf vierzehn Tage herabgemindert wurde.

— **Zum Eisenbahnunglück bei Herczeghalom.** Im Abgeordnetenhaus erklärte der Handelsminister, Baron Harkanyi, auf die Anfrage wegen des Eisenbahnunglücks, wenn behauptet werde, er habe zur Herbeiführung des Unglücks dadurch beigetragen, daß auf einer Zwischenstation angeordnet worden sei, der zweite Teil des aus Wien in zwei Teilen abgelassenen Zuges sollte den ersten überholen, so müsse er feststellen, daß er, der im zweiten Teil gefahren sei, eine derartige Weisung nicht erteilt habe. Man habe auch behauptet, daß eine allzu große Anzahl Eisenbahner zum Frontdienst einberufen sei, wodurch Überanstrengungen der Zurückgebliebenen eingetreten seien, welche gegenwärtig durch die ungemein hohen Anforderungen des Transportdienstes kaum bewältigt werden könnten. Der Minister bemerkte hierzu daß letzthin ein nicht unerheblicher Teil der Einberufenen wieder zum Eisenbahndienst zurückbeordert worden sei, und daß der Dienst mit größter Hingebung versehen werde. Was die Entschädigung der Angehörigen der Verunglückten betreffe, so werde entsprechende Vorsorge getroffen werden. Eine umfassende Untersuchung über die Ursache der Katastrophe sei eingeleitet. Es werde alles aufgeboten werden, damit künftighin solche Unglücksfälle ausgeschlossen würden. Der Fragesteller sowie das Abgeordnetenhaus nahmen die Antwort des Handelsministers zur Kenntnis.

Niederlande.

— **Kohlennot.** Die „N. A. Ztg." schreibt: In der holländischen Presse mehren sich die Klagen über mangelnde Kohlenzufuhr aus Deutschland. Wir Deutschen fühlen mit den Holländern mit, da auch wir an einzelnen Stellen des Reiches unter einer Knappheit von Kohlen leiden müssen. Dies erscheint bei dem Kohlenreichtum Deutschlands bei oberflächlicher Betrachtung sehr verwunderlich, da auch auf den Zechen erhebliche Mengen Kohlen zum Abtransport bereit liegen sollen. Die ganze Kohlenversorgung ist hauptsächlich eine Transportfrage. Die großen Entfernungen zwischen den verschiedenen Kriegsschauplätzen und die Tatsache, daß wir unseren Verbündeten mit unserem Wagenpark aushelfen müssen, bedingen ständig eine große Inanspruchnahme unseres rollenden Materials. Holland ist also an seiner Kohlennot zum Teil selbst schuld, besonders wenn man bedenkt, daß in Holland ein Teil des Wagenparks unbenutzt steht. Außerdem wird in Deutschland allgemein darüber geklagt, daß die deutschen Wagen nur sehr langsam nach Deutschland zurückkehren. Die Kohlenversorgung Hollands aus Deutschland würde sich daher wahrscheinlich wesentlich besser gestalten, wenn Holland sich entschließen könnte, die Kohlen in Deutschland in allen den Fällen selbst abzuholen (soll heißen: zu deren Beförderung eigene Wagen zur Verfügung zu stellen), in denen ein Wassertransport nicht möglich ist.

Rumänien.

— **Die Bedeutung der Einnahme von Campina und Ploesti.** W. T. B." meldet vom 7. d. M.: Vom strategischen Gesichtspunkt aus muß der Einnahme von Campina und Ploesti die leiche Bedeutung wie der Eroberung von Bukarest eingeräumt erden. Die Strecke Kronstadt-Bukarest, der kürzeste chienenweg von Ungarn nach der Walachei ist damit in der fand der Verbündeten, was den Nachschub an Mannschaften und faterial bedeutend erleichtert. Mit der Eroberung von Ploesti st ferner die Eisenbahnverbindung der Moldau mit der Walachei ndgültig abgeschnitten. In Ploesti befinden sich die großen 'etroleum-Raffinerien mit ihren modernen Tankanlagen. Von ußerster Wichtigkeit sind auch für die Mittelmächte die erberten rumänischen Petroleumgebiete, deren ergiebigstes das ebiet von Campina darstellt. Der größte Teil der Rohölgeinnung Rumäniens, die nahezu zwei Millionen Tonnen im Jahr eträgt, befindet sich damit in den Händen der Sieger. Alle ntentehoffnungen, daß Mangel an Schmieröl und Benzin die riegführung und Kriegsindustrie der Mittelmächte hemmen erde, sind somit für immer gescheitert. Die Front der Verbündeten in der walachischen Ebene ist durch die Einnahme von 'loesti von 700 km auf nur mehr 100 km verkürzt worden.

— **Petroleum.** Die „Köln. Ztg." schreibt: Zugleich mit Bukaest ist auch Ploesti in die Hände unserer siegreichen Truppen efallen, und damit sind wir und unsere Verbündeten jetzt im esitz des Schlüssels zu den Gebieten Rumäniens, in denen Pecoleum gewonnen wird. Die Mittelpunkte der petroleumhaltien Gelände von Campina, Bustenari und Moreni liegen nordestlich und nördlich von Ploesti, und in Ploesti selbst laufen die Röhrenleitungen zusammen, die das durch Bohrungen gewonnene Rohöl den Raffinerien zuführen. Von Ploesti aus wird das Öl dann weiter den im Innern des Landes gelegenen Raffinerien zugebracht. Zu den genannten kommen noch die kleinern Gewinnungsbezirke Bordeni, Baicoi, Filipesti de Padure, Tintea usw., die sämtlich im Bereich des Flusses Prahowa gelegen sind. Der Hauptanteil an der rumänischen Petroleumgewinnung fällt jedoch auf die Gebiete von Moreni, Campina und Bustenari. Insgesamt fördern das Bustenari- und Campina-Gebiet und das Moreni-Gebiet zusammen etwa 80 % der rumänischen Petroleumgewinnung. Letztere betrug im Jahre 1915 1 672 000 t Rohöl gegen 1 783 000 t im Jahre zuvor. Im ersten Viertel des laufenden Jahres wurden 381 376 t Rohöl gegen 469 505 t im ersten Viertel des Vorjahres gewonnen. Von diesen 381 376 t kamen nicht weniger als 321 457 t auf den Prahowa-Bezirk, der jetzt im Machtbereich unserer siegreichen Truppen gelegen ist. An den dort gelegenen Unternehmungen ist deutsches Kapital in erheblichem Umfange beteiligt. Die Steaua Romana, das Unternehmen, das unter der Führung der Deutschen Bank steht, hat dort ihre Gewinnungsanlagen, ebenso die Unternehmungen der Deutschen Erdöl-A.-G. und der ihr nahestehenden Diskontogesellschaft, so die Concordia. Dazu kommt eine ganze Anzahl von Raffinerien in den genannten Bezirken und im Innern des Landes. Aber auch die Amerikaner und Engländer haben sich an der rumänischen Petroleum-Industrie jener Gebiete beteiligt. Daß man den Erdölreichtum des Landes nunmehr für uns und unsere Verbündeten nutzbar machen wird, erscheint selbstverständlich, ebenso, daß man dabei in erster Linie die Interessen der deutschen Unternehmungen, wie auch derjenigen berücksichtigen wird, an denen die Banken der verbündeten Donaumonarchie beteiligt sind.

Amtliche Mitteilungen der Geschäftsführenden Verwaltung.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Eisenbahndirektionsbezirk Erfurt. Am 1. Januar 1917 wird der an der Strecke Gotha-Leinefelde gelegene Bahnhof 4. Klasse Eckardtsleben, der bisher dem Personen- und Gepäckverkehr sowie der Abfertigung von Wagenladungen und Stückgütern diente, auch für den Tierverkehr eröffnet werden.

Eisenbahndirektionsbezirk Kattowitz. Der an Strecke Kandrzin-Oderberg gelegene Bahnhof IV. Klasse Zworkau ist nach Inbetriebnahme der neuen Kopf- und Seitenrampe auch für den unbeschränkten Fahrzeugverkehr eröffnet worden. Der genannte Bahnhof besitzt nunmehr sämtliche Abfertigungsbefugnisse. Die Annahme und Auslieferung von Sprengstoffen bleibt jedoch ausgeschlossen.

Eisenbahndirektionsbezirk Danzig. Am 1. Januar 1917 wird der in km 51,60 der Strecke Czersk-Laskowitz liegende Personenhaltepunkt Preußisch-Hagen, auf welchem bisher nur Personen abgefertigt werden konnten, auch für den Gepäckverkehr eröffnet werden.

K. k. Österreichische Staatsbahnen. Die zwischen der Station Groß-Skal und der Haltestelle Turnau Stadt im km 24,2 der Lokalbahn Jicin-Turnau liegende Haltestelle Bad Wartenberg wurde am 15. November d. J. für den Wagenladungsverkehr mit dem Privatverladegleis der Domainendirektion des Freiherrn von Aehrental mit Ausnahme von Sendungen leicht explosiver Schieß- und Sprengmittel, sowie leicht explosiver Munition eröffnet.

Änderung von Stationsnamen.

K. k. Österreichische Staatsbahnen. Die bisherige Bezeichnung der an der Lokalbahn Jicin-Turnau gelegenen Station Rowensko ist in Rowensko unter den Trosky geändert worden.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Eröffnung von Strecken.

röffnung der Teilstrecke Rathau-eubus der Nebenbahn Maltsch-Wohlau. Am 15. Dezember 1916 wird die 3,34 km nge Teilstrecke Rathau-Leubus der ebenbahn Maltsch-Wohlau für den Gemtverkehr eröffnet. An der Strecke egt nur rechts der Endbahnhof 3. Klasse eubus. Die neue Station Leubus wird it einer festen Laderampe zur Kopfnd Seitenverladung ausgerüstet, die er bis auf weiteres zur Ver- und Entdung von Fahrzeugen noch nicht in etrieb genommen wird. Die Annahme d Auslieferung von Sprengstoffen ist sgeschlossen.

Mit dem Tage der Eröffnung wird die eue Station in den Staatsbahn-Perenentarif, den Staats- und Privatbahnütertarif, den Niederschlesischen Kohlenrif und in den Staats- und Privatbahnierverkehr einbezogen. Die Züge werden nach den besonders veröffentlichten Fahrplänen verkehren.

Für die neue Strecke, die dem Betriebsamt 3, Verkehrsamt 2, Maschinenamt 1 und Werkstättenamt 4a in Breslau zugeteilt wird, haben Gültigkeit: die Eisenbahn Bau- und Betriebsordnung vom 4. November 1904 und die Eisenbahn-Verkehrs-Ordnung vom 23. Dezember 1908.

Über die Höhe der Tarifsätze geben die Dienststellen Auskunft.

Breslau, den 9. Dezember 1916. (1590)
Königliche Eisenbahndirektion.

2. Güterverkehr.

Staats- und Privatbahn-Güterverkehr. Mit Gültigkeit vom 15. Dezember 1916 wird die Station Ihringshausen als Versandstation in den Ausnahmetarif 5a für gebrannte Steine einbezogen. Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbureau, Berlin, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 8. Dezember 1916. (1582)
Königliche Eisenbahndirektion.

Bayerisch-Sächsischer Tierverkehr. Am 15. Dezember 1916 wird die Station Kempten (Allgäu) der Bayerischen Staatseisenbahnen in den Tarif aufgenommen. Näheres ist aus unserem Verkehrsanzeiger zu ersehen, auch gibt unser Verkehrsbureau hier, Wiener Straße 4 II, Auskunft.

Dresden, am 8. Dezember 1916. (1585)
Königl. Gen.-Dir. d. Sächs. Staatseisenb., als geschäftsführende Verwaltung.

Pfälzisch-Württ. Güterverkehr. Mit Gültigkeit vom 15. Februar 1917 werden die Frachtsätze der Station Bieberehren in der Stationstarif-

tabelle für Ludwigshafen (Rhein) Hbf. aufgehoben; vom dem genannten Tag an gilt zwischen den beiden Stationen ausschließlich der Tarif der Rhein- und Mainhafenstationen mit Bayern, rechtsrheinisches Netz. Zum Teil treten hierdurch geringfügige Frachterhöhungen ein.

Stuttgart, den 7. Dezember 1916. (1583)
Generaldirektion d. Württ. Staatseisenb.

Bayerisch-Sächsischer Güterverkehr, Tarifheft 2.

Am 15. Februar 1917 werden sämtliche Frachtsätze der ordentlichen Tarifklassen und der Ausnahmetarife in Kronenwährung zunächst ohne Ersatz aufgehoben. Hiermit sind Frachterhöhungen verbunden. Nähere Auskunft erteilt unser Verkehrsbureau, hier, Wiener Strasse 4 II.

Dresden, im 9. Dezember 19 6. (1586)
Königl. Gen.-Dir. d. Sächs. Staatseisenb., als geschäftsführende Verwaltung.

Ausnahmetarif für Düngemittel usw. (Sächsische Ausgabe).

Mit Einführung des Kriegsausnahmetarifs 2 IV k für Ammoniak, schwefelsaures usw. am 4. Dezember 1916 werden im Warenverzeichnis des Ausnahmetarifs für Düngemittel unter A die Anmerkungen mit der Ziff. 2 bei Ammoniak, schwefelsaures und 5 bei Superphosphat, gestrichen. Soweit dadurch Erhöhungen eintreten, gelten sie erst vom 4. Februar 1917 an.

Dresden, im Dezember 1916. (1579)
Kgl. Gen.-Dir. d. Sächs. Staatseisenb.

Deutsch-schwedisch-norwegischer Verbandsverkehr über Vamdrup und Saßnitz-Trälleborg.
Deutsch-dänischer Verband über Vamdrup, Hvidding-Vedsted und Warnemünde-Gjedser.

Die in beiden Verbänden in besonderer Ausgabe erschienenen Ausnahmetarife für frisches, nicht zubereitetes Fleisch von Rindvieh usw. gelten über den 31. Dezember 1916 hinaus bis auf Widerruf, längstens für die Dauer des Krieges.

Nähere Auskunft erteilen die Abfertigungsstellen.

Altona, den 6. Dezember 1916. (1588)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

Westdeutsch-Österreichischer Verkehr. Heft 1 vom 1. August 1911.

In den Tariftafeln und im Kilometerzeiger sind folgende Änderungen von Stationsnamen durchzuführen:

Bisherige	Künftige
Bezeichnung der Station	
Großalmerode	Großalmerode West
Herrenhausen	Hannover-Herrenhausen*)
Linden Fischerhof	Hannover-Linden *)
Rastenberg	Rastenberg (Thür.)
Witzenhausen	Witzenhausen Nord
Wülfel	Hannover-Wülfel *)

Breslau, den 8. Dezember 1916. (1581)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der beteiligten Verwaltungen.

Staats- und Privatbahn-Güterverkehr.

Vom 20. Dezember d. J. ab wird die Station Rosenthal b. Breslau in den Ausnahmetarif 4 a für Staubkalk (Kalkasche) und Kalkschlamm usw. des Heftes C, Teilheft C 2, des oben bezeichneten Tarifs als Versandstation zu Ziffer 2 des Warenverzeichnisses (Kalkschlamm) aufgenommen.

Breslau, den 8. Dezember 1916. (1587)
Königliche Eisenbahndirektion.

Tfv. 1100. Oberschlesischer Staats- und Privatbahn-Kohlenverkehr, Ausnahmetarif 6, Heft 2, gültig vom 1. September 1913, und Heft 3, gültig vom 1. März 1914.

Die Ausnahmefrachtsätze für Kohle usw. von Oberschlesien nach den Stationen Altona, Apenrade, Eckernförde, Flensburg, Hamburg Hgbf., Harburg Hbf., Harburg U. E., Kiel, Lübeck (Lübeck-Büchener Bahn), Neustadt (Holst.), Rendsburg, Rostock Hafen und Wismar (Meckl.) zur Ausfuhr über See nach den Nordischen Reichen werden mit dem 31. März 1917 aufgehoben.

Kattowitz, 9. Dezember 1916. (1589)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der beteiligten Verwaltungen.

Niederländisch-Österreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband. Tarifheft 2 vom 1. Mai 1914.

Mit Gültigkeit vom 1. März 1917 wird der Ausnahmetarif 91 (Petroleum usw.) aufgehoben. Hierdurch treten Tariferhöhungen ein. Nähere Auskunft erteilt unser Verkehrsbureau, Dresden-A., Wiener Str. 4, II.

Dresden, den 9. Dezember 1916. (1594)
Kgl. Gen.-Dir. d. Sächs. Staatsb. namens der beteiligten Verwaltungen.

Güterverkehr der bad.-schweiz. Übergangsstationen mit der Schweiz.

Auf 1. März 1917 wird das „Reglement und Tarif der schweiz. Transportanstalten für den Bezug von Nebengebühren, vom 1. Mai 1910", aufgehoben. Über die Neuausgabe erscheint später besondere Bekanntmachung.

Ferner wird die Tarifierung von „gedämpftem, getränktem oder sonst chemisch behandeltem Holz" zur Serie 1 des gemeinsamen schweiz. Ausnahmetarifs Nr. 18 für Holz und Tarif auf 1. März 1917 gekündigt.

Karlsruhe, 9. Dezember 1916. (1591)
Gr. Generaldirektion der Bad Staatseisenbahnen.

Direkter Güterverkehr mit der k. u. k. Heeresbahn Nord. (Verkehr mit Österreich), Eisenbahngütertarif vom 1. August 1916. Außerkraftsetzung von Frachtsätzen.

Mit Gültigkeit vom 15. Jänner 1917 treten vorläufig ohne Ersatz außer Kraft:

1. Die Tarife **5 (Bier usw.)**, **11 (Kabel)**, **14 (Öle, mineralische usw.)**, **17 (Streichhölzer)**, **28 (Wolle usw.)** und **30 (Zink)**;

2. Im Tarif 4 **(Getreide usw.)** Schnittafel A die mit dem Zeichen †) und im Tarif **24 (Emballagen)** Schnittafel A die mit dem Zeichen *) versehenen Frachtsätze;

3. Die Tarife **2 (Verschiedene Artikel)** und **13 (Papier usw.)** rücksichtlich der nachstehenden Artikel, die zu streichen sind, und zwar:

Im Tarif 2 die Artikel:
Häute (Felle) usw.,
Paraffin usw.,
Seilerwaren usw.,
Spirituosen usw.

Im Tarif 13 unter A die Ziffer 2 **Holzzellstoff** usw.

Wien, am 7. Dezember 1916. (1593)
K. k. österr. Staatsbahnen, namens der beteiligten Verwaltungen.

Österreichisch-ungarisch-schweizerische Eisenbahnverband.
Tarif, Teil II, Heft A, vom 1. Juli 1911
Tarif, Teil II, Heft B, vom 1. April 1914
Aufhebung von Frachtsätzen.

Mit Ablauf des 28. Februar 1917 werden die Frachtsätze des Ausnahmetarifes 1 (Lebensmittel) der obenbezeichneten Tarife für den Verkehr mit den Stationen der schweizerischen Eisenbahnen — mit Ausnahme jener für den Verkehr mit Romanshorn — aufgehoben. Die Frachtsätze für Romanshorn sowie für Bregenz transit, Buchs (St. Gallen) transit, Lindau Stadt transit und St. Margrethen transit bleiben noch in Kraft.

Wien, am 2. Dezember 1916. (1580)
K. k. österr. Staatsbahnen, namens der beteiligten Verwaltungen.

3. Personen- und Gepäckverkehr.

Preußisch-Sächsisch. Staatsbahn-Privatbahn-Personen- und Gepäckverkehr.

Vom 15. Februar 1917 ab treten im Verkehr mit Stationen
a) der Greifswald-Grimmener Eisenbahn
b) der Stralsund-Triebseer Eisenbahn
infolge Abänderung der Einheitssätze für Expreßgut und Hunde Erhöhungen ein, die

zu a) für Expreßgut 50 ₰ für die t und das km,
für Hunde von 10 ₰ bis 30 ₰,
zu b) für Expreßgut 50 ₰ für die t und das km,
für Hunde von 10 ₰ bis 20 ₰
betragen.

Nähere Auskunft erteilt das Verkehrsbureau der Firma Lenz & Co. in Berlin NW. 7, Neue Wilhelmstraße 1.

Hannover, 7. Dezember 1916. (1584)
Königliche Eisenbahndirektion.

4. Verdingungen.

Verdingung

der Lieferung von Werkstattsmaterialien für die Königl. Eisenbahndirektionen in Altona, Cassel, Erfurt, Hannover und Münster i. W. für die Zeit bis 30. September 1917, und zwar:

A. 83 300 m Segeltuch, 1320 m Hanfschläuche, 150 m Drillich (Ersatzstoff), 2730 qm Linoleum, ungemustert,

B. 2000 m Gurte für Roßhaarläufer, 1250 kg Wollgarn, 750 m Nahtschnur, 2500 m Plattschnur für Roßhaarläufer, 9050 m braunes Band, 200 m Roßhaarläuferstoff, 6250 Stück Fenstergurte, 190 350 Stück Schmierpolster (für B. in Ersatzrohstoffmaterial anzubieten.)

C. 30 000 qm Asphaltdachpappe Nr. 1 (für Dir. Hannover).

Eröffnung der Angebote
Donnerstag, den 28. Dezember 1916
zu A: vormittags 11 Uhr,
zu B: vormittags 11¼ Uhr,
zu C: vormittags 11¾ Uhr.

Verdingungsunterlagen gibt unser Zentralbureau gegen 80 Pf. zu A, 70 Pf. zu B 50 Pf. zu C. in bar im Zimmer 292 ab. Zuschlagsfrist bis 12. Februar 1917.

Hannover, den 8. Dezember 1916. (1592)
Königliche Eisenbahndirektion.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Eisenbahndirektions-Präsident a. D. v. Mühlenfels in Berlin.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins

Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nummer 99. | **16. Dezember 1916.** | **LVI. Jahrgang.**

Inhalt:

Zusammenlegung der beiden großen niederländischen Eisenbahngesellschaften SS und HSM.

Der Ausschuß zur Untersuchung der Eisenbahnfragen in den Vereinigten Staaten von Amerika.

Verschiebungen in der deutschen Eisenindustrie während der Kriegszeit.

Die Kriegswirtschaft der Eisenbahner.

Nachrichten.

Deutschland: Zur Verpflegung des Fahrpersonals. — Die regelmäßige Zahlung fälliger Nachnahmen durch Reichsbankgiro- oder Postschecküberweisung. — Förderung der landwirtschaftlichen Ausnutzung von Laubenland in der Umgegend von Berlin. — Zur Vollendung der Untertunnelung der Linden. — Änderungen im Kanzleidienst der Generaldirektion der württembergischen Staatseisenbahnen. — Eröffnung der Nebenbahn Ludwigsburg-Markgröningen. — Teuerungszulagen in Baden. — Deutsche Eisenbahn-Speisewagen-Gesellschaft. — Eine neue Stellwerksbeleuchtungsanlage.

Österreich: Die Tariferhöhung der österreichischen Staatsbahnen und die Südbahn. — Erhöhung des Wagenstandgeldes. — Die Kriegszulagen für die Eisenbahnangestellten. — Betriebskostenabgang der Wiener Stadtbahn. — Elbe-Umschlagsverkehr in Aussig. — Trauerkundgebung des Klubs österreichischer Eisenbahn- und Schiffahrtsbeamten für Kaiser Franz Joseph I.

Ungarn: Der Mitteleuropäische Wirtschaftskongreß.

Rumänien: Die Wiedereröffnung des Donauweges.

Übrige europäische Länder: Gärungserscheinungen im schwedischen Eisenbahnpersonal. — Die Schuld an Frankreichs Verkehrsnot. — Starke Schneefälle in der Schweiz. — Die Kohlennot in Italien. — Einschränkung des Personenverkehrs in England. — Rußlands militärische Bahnbauten in Finnland. — Eisenbahneröffnungen in Rußland. — Die Steinkohlenbeförderung aus dem Donezbecken zu Wasser. — Russische Betrübnis.

Fremde Erdteile: Regelung des Arbeitsverhältnisses bei den Eisenbahnen der Vereinigten Staaten von Amerika. — Wiederaufnahme der Fahrten durch den Panamakanal.

Allgemeines.

Rechtspflege.

Bücherschau.

Amtliche Bekanntmachungen.

Zusammenlegung der beiden großen niederländischen Eisenbahngesellschaften SS und HSM.

Zu dieser bereits erwähnten Zusammenlegung bemerken wir noch folgendes: Der abzuschließende Vertrag enthält im wesentlichen folgende Bestimmungen:

Mit Beginn des Jahres 1917 werden sowohl die Einnahmen als auch die Ausgaben der beiden Gesellschaften zusammengeworfen und daraus Gewinn oder Verlust für jedes Kalenderjahr festgestellt. Gewinn und Verlust werden sodann — abgesehen von der später zu besprechenden Ausnahme — nach dem Verhältnis des Aktienkapitals verteilt; da das Kapital der SS. 18 Millionen, das der HSM. 22.5 Millionen Gulden beträgt, würde SS. mit 18/40,5 und HSM. mit 22,5/40,5 beteiligt sein. Ebenso sollen sich die Beträge verhalten, die von jeder Gesellschaft ihrem Reservefonds zugeführt werden, oder die aus der Reserve nötigenfalls entnommen werden. Die Dividenden beider Gesellschaften sollen gleich sein. Wenn eine Dividende von mehr als 4½ % verteilt wird, erhält SS., bevor der Gewinn mit der HSM. geteilt wird, den doppelten Betrag der Summe, die sie auf ihre Gründungsanteile auszuzahlen hat, im voraus. Hierzu ist zu bemerken, daß SS. 500 Gründeranteile ausgegeben hat, deren Inhaber bei Ausgabe von neuen Schuldverschreibungen auf deren Hälfte ein Vorzugsrecht haben und die 5 % des Mehrgewinns bekommen, wenn die Dividende 4½ % übersteigt; 1915 entfiel auf einen Anteil 13,40 Gulden. Weiter ist in dem Vertrage bestimmt, daß beide Gesellschaften ihre Satzungen entsprechend zu ändern haben und daß er endigt, sofern eine der Gesellschaften verstaatlicht wird oder ihrer Rechte verlustig geht. Hinsichtlich der vorzunehmenden Änderungen der Satzungen sei zunächst folgendes erwähnt. Die Verwaltung der SS. wird von einem Generaldirektor geführt, über dem der Aufsichtsrat steht. Der Aufsichtsrat wählt aus seiner Mitte einen Ausschuß, der dem Generaldirektor zur Seite steht. Der Generaldirektor der SS. ist übrigens gleichzeitig Direktor der Zentralbahn. Das Direktorium der HSM. besteht dagegen aus 2 Mitgliedern. Es ist nun bestimmt, daß die Rechte und Pflichten des Ausschusses bei SS. auf den Generaldirektor übergehen sollen, daß dieser gleichzeitig zum Direktionsmitglied der HSM. ernannt wird, während die beiden Direktoren der HSM. ebenso in die Leitung der SS. übertreten. Ebenso sollen die Aufsichtsratsmitglieder der SS. gleichzeitig Sitz und Stimme bei der HSM. erhalten und umgekehrt. Ferner wird die Staatsbahngesellschaft ihren Sitz nach Amsterdam verlegen, wo sich bereits die Verwaltung der HSM. befindet.

Eine besondere Regelung ist getroffen wegen der Nymwegischen Eisenbahngesellschaft, der die Linie von Nymwegen bis zur Landesgrenze bei Kleve gehört und deren Kapital (700 000 Gulden) sich in Händen der HSM. befindet. Die an diese Gesellschaft zu zahlende Pacht wird auf 65 000 Gld. jährlich festgesetzt, der für die etwaige Übernahme der Linie zu zahlende Kaufpreis auf 1 143 618 Gld.

Gegenstand eines besonderen Vertrages sind die Beziehungen zwischen der SS. und der NCS. Die Zentralbahn überläßt hiernach der SS. ihre gesamten Einnahmen, wogegen SS. die sämtlichen Ausgaben zu bestreiten hat. Als Entschädigung hat SS. der NCS. jährlich den Betrag von 120 000 Gld. zu zahlen, bei einem Aktienkapital der NCS. von 5 Millionen Gulden. Die Summe von 120 000 Gld. entspricht dem Gewinn des Jahres 1915 und einer Dividende von 0,9 %; sie erhöht oder vermindert sich verhältnismäßig in dem Maße, wie die Gesamteinnahme der drei Gesellschaften SS., HSM. und NCS. die Summe von 5 355 945 Gld. überschreitet oder nicht erreicht. Diese Regelung gilt für die Dauer des Gemeinschaftsvertrages der beiden großen Gesellschaften, und endigt, wenn NCS. aufhört, die Linie Utrecht-Zwolle zu betreiben. Dr. O.

Zu derselben Angelegenheit wird uns von anderer Seite ge-

schrieben: Es handelt sich bei der Zusammenlegung zunächst um Vereinheitlichung des Betriebes auf den Linien der beiden Gesellschaften, die jetzt zum Teil dieselben Strecken benutzen. Die Absicht ist, eine bessere Ausnutzung des Materials und damit Ersparnisse zu erzielen. Die Bahnen sollen eine einheitliche Verwaltung erhalten. Die Gewinne sollen zusammengeworfen und verhältnismäßig auf die beiderseitigen Aktieninhaber verteilt werden.

Die Maßnahme wird auf den Krieg zurückgeführt, der seine Rückwirkungen auch auf das Wirtschaftsleben Hollands ausgeübt hat. Die Mobilmachung hat die Bahnen für militärische Zwecke stark in Anspruch genommen. Dieser Umstand in Verbindung mit den allgemeinen Teuerungsverhältnissen hat den Betrieb erheblich verteuert. Zwar ist die holländische Regierung den Gesellschaften insofern zu Hilfe gekommen, als sie ihnen für die Dauer der Mobilmachung eine 4proz. Rente auf das Aktienvermögen gewährleistet, mit der Verpflichtung allerdings, daß nicht mehr als 3 % Überschuß an die Aktieninhaber verteilt werden darf. Für 1914 sollen demgemäß 3 %, für 1915 dagegen infolge Besserung der Betriebsverhältnisse wieder wie früher 5 % verteilt worden sein. Indessen hat die wachsende Teuerung die Bahnen bereits im April d. J. veranlaßt, durch Zuschläge auf die bestehenden Frachttarife (20 % für Stückgüter und 10 % für Wagenladungen) ihre Einnahmen zu verbessern zu suchen. Weitere Mehreinnahmen durch Ersparnisse soll die Betriebsgemeinschaft bringen.

Gleichzeitig ist ein Abkommen mit der Niederländischen Zentralbahn (NCS.) geplant, wonach letztere vom Jahre 1917 an ihre Bruttoeinnahme an die Gemeinschaft (Staatsbahn/Holländische Bahn) abführt. Dafür übernimmt die Staatsbahngesellschaft alle Lasten des Betriebs und zahlt an die Zentralbahn jährlich den Betrag von 120 000 Gld. Dieser Betrag erhöht oder vermindert sich verhältnismäßig, je nachdem der Bruttogewinn der neuen Gemeinschaft für das betreffende Jahr gegenüber den gemeinschaftlichen Einnahmen der drei Gesellschaften des Jahres 1913 (5 355 945 Gld.) zu- oder abgenommen hat. Das Abkommen soll für die Dauer der Gemeinschaft zwischen Staatsbahn und Holländischer Bahn solange gelten, als die Zentralbahn den Betrieb der Linie Utrecht-Zwolle führt.

Zur Beschlußfassung über diese Fragen war von der Niederländischen Staatsbahn eine Versammlung der Aktieninhaber auf den 9. v. M. nach Amsterdam einberufen mit der Tagesordnung: 1. Satzungsänderung. 2. Übereinkommen mit der Holländischen Eisenbahngesellschaft. 3. Übereinkommen mit der Niederländischen Zentral-Eisenbahn-Gesellschaft. 4. Regelungen, die mit der Statutenänderung zusammenhängen.

Über das Ergebnis der Verhandlungen verlautet noch nichts.

Der Ausschuß zur Untersuchung der Eisenbahnfragen in den Vereinigten Staaten von Amerika.

Der in meinem Aufsatz in Nr. 86 der Vereinszeitung erwähnte, vom Kongreß eingesetzte besondere Ausschuß zur Untersuchung der gesamten Eisenbahnfragen der Vereinigten Staaten von Amerika hat sich am 6. September d. J. gebildet. Er besteht aus 5 Senatoren und 5 Mitgliedern des Repräsentantenhauses. Zum Vorsitzenden ist der Senator Francis G. Newlands, zu dessen Stellvertreter der Abgeordnete William C. Adamson, Vorsitzender des Ausschusses für den zwischenstaatlichen und den Auslandsverkehr, gewählt worden. Senator Newlands hat ein Programm über die Untersuchung ausgearbeitet und an Behörden, Gesellschaften und Einzelpersonen versandt, darunter die Mitglieder des Bundesverkehrsamts und der Staatsaufsichtsbehörden, eine große Anzahl von Handels-, Landwirtschafts- und Bankgesellschaften, an etwa 40 Volkswirte und Journalisten, an die Mitglieder und die Angestellten vieler Eisenbahngesellschaften. Alle werden aufgefordert, ihre Ansichten entweder schriftlich oder mündlich dem Untersuchungsausschuß kundzugeben.

Das sehr umfangreiche, in der Railway Age Gazette vom 20. Oktober 1916 mitgeteilte Programm zerfällt in zwei Teile. Der erste behandelt die Staatsaufsicht und die Regelung des Beförderungswesens zwischen den Einzelstaaten und mit dem Ausland. Es sollen darin u. a. untersucht werden die Erfolge des jetzt herrschenden Systems für die Eisenbahnen und die Verfrachter, etwaige Änderungen des Bundesverkehrsgesetzes und des Bundesverkehrsamts. In dem zweiten Teil wird die Erörterung der Frage des Staatseigentums bei Telegraphen und Eisenbahnen, ein Vergleich zwischen den Erfolgen der Staatsaufsicht und des Staatseigentums, in den Vordergrund gestellt.

Insbesondere soll man sich äußern darüber, ob das Bundesverkehrsamt überlastet ist, ob seine Zuständigkeit etwa auf Tarifangelegenheiten zu beschränken ist, während seine sonstigen Befugnisse andern Behörden zu übertragen wären. Ob sich eine Vermehrung der Mitglieder des Bundesverkehrsamts, seine Trennung in verschiedene Abteilungen, oder etwa die Einsetzung von Zweigbehörden in einzelnen wichtigen Verkehrsmittelpunkten empfiehlt. Ob dem Amt unter Umständen richterliche Zuständigkeit verliehen und ob und in welcher Form gegen dessen Rechtsprechung Berufung eingelegt werden soll. Ob unter der geltenden Gesetzgebung der Kredit der Eisenbahnen ausreichend geschützt ist und welche Mittel vorzuschlagen sind, um die Finanzwirtschaft der Eisenbahnen wirksam zu beaufsichtigen und den Ausbau des Eisenbahnnetzes zur Wohlfahrt des Landes zu fördern. Es soll ferner untersucht werden, ob und welche Unzuträglichkeiten dadurch entstanden sind, daß besonders in Tariffragen das Bundesamt sowohl als die Aufsichtsbehörden der Einzelstaaten unabhängig voneinander Entscheidung zu treffen haben, was zu tun ist, wenn sich diese Entscheidungen widersprechen. Ferner soll sich der Ausschuß äußern, welche Mittel zu ergreifen sind, um die Löhne und die Dienstzeit der Angestellten wirksam zu regeln, welche gesetzgeberischen Maßnahmen erforderlich sind zur Schlichtung von Arbeiterstreitigkeiten und zur Aufrechterhaltung des Verkehrs bei Arbeitsausständen. Der letzte Punkt ist eine Äußerung darüber, ob und in welcher Form größere Verbände von Eisenbahngesellschaften gebildet werden dürfen, und welche gesetzlichen Bestimmungen nötig sind, um Mißbräuchen solcher Verbände wirksam vorzubeugen.

Die Untersuchung über das Staatsbahnsystem soll sich auf folgende Punkte erstrecken: 1. Die tatsächlichen Ergebnisse, und zwar die wirtschaftlichen und die finanziellen, in den Ländern, in denen dieses System eingeführt ist. 2. Ob das Staatsbahnsystem mit der Verfassung der Vereinigten Staaten vereinbar ist und welchen Einfluß es auf die Regierung haben würde. 3. Ob beim Staatsbahnsystem auch örtlichen Bedürfnissen genügt werden kann. 4. Vorschläge zur Einführung des Staatsbahnsystems in den Vereinigten Staaten (freiwilliger Ankauf, Enteignung der Bahnen u. dgl.).

An Reichhaltigkeit läßt dieses Programm wohl nichts zu wünschen übrig. Dem Ausschuß wird die Aufgabe überwiesen, das gesamte Eisenbahnwesen nach seiner finanziellen und wirtschaftlichen Seite im weitesten Umfang zu untersuchen. Am 20. November sollten seine Vernehmungen beginnen. Nun hatte der Kongreß bestimmt, daß der Ausschuß das Ergebnis seiner Untersuchungen spätestens am 2. Montag des Januar 1917 vorzulegen habe. Das ist bei einem solchen Programm natürlich ein Ding der Unmöglichkeit. Es ist daher in Aussicht genommen, den Kongreß um Verlängerung der Frist und zwar gleich auf zwei Jahre zu ersuchen. Bis dahin wird sich die Untersuchung bei gutem Willen gewiß abschließen lassen. Bis dahin kann aber auch noch viel vorkommen, was auf die Untersuchung und die Verwertung ihrer Ergebnisse von Einfluß ist.

In dem Aufsatz, dem ich die vorstehenden Mitteilungen entnehme, der am 20. Oktober veröffentlicht ist, hat man dabei vielleicht auch an einen Wechsel des Präsidenten gedacht. Inzwischen aber ist Herr Wilson, auf den die Eisenbahnen wegen seiner Stellung zum Achtstundentag sehr böse sind, wieder gewählt worden. Aber bei der ganzen Handhabung der Eisenbahnpolitik während der laufenden Präsidentschaft ist keineswegs ausgeschlossen, daß Herr Wilson der Abwechslung wegen oder aus anderen Gründen auch einmal wieder andere Saiten den Eisenbahngesellschaften gegenüber aufzieht. Und — kommt Zeit, kommt Rat.

A. v. d. L.

Verschiebungen in der deutschen Eisenindustrie während der Kriegszeit.

Hierüber entnehmen wir einem Aufsatze von Dr. Ernst Jüngst, zurzeit in Brüssel, im „Glückauf" auszugsweise folgende Einzelheiten von allgemeinem Interesse. Die tiefgreifenden Veränderungen der deutschen Roheisenindustrie im Kriege zeigt ein Blick auf ihre Erzeugungsziffern. Die Roheisenherstellung des deutschen Zollgebiets ging in Millionen Tonnen von 19,31 im Jahre 1913 auf 14,39 in 1914 und 11,81 in 1915 zurück. Dies war eine natürliche Folge der Einberufungen eines beträchtlichen Teils der Belegschaften der Hochofenwerke zu den Fahnen, ferner der weitgehenden Unterbindung des Bezuges ausländischen Erzes, auf dessen Verhüttung Deutschland bisher in steigendem Maße angewiesen war (Einfuhr 1913: 14,02 Millionen Tonnen), der Erschwerungen, die sich im Zusammenhang mit der durch den Krieg geschaffenen Sachlage in der Versorgung der verschiedenen Erzeugungsgebiete mit inländischem Erz sowie mit Brennstoff ergaben, und schließlich auch der Behinderung, welche die Erzeugung in besonderem Maße in den den Kampfhandlungen zunächst gelegenen Bezirken erfahren mußte. Die verhältnismäßig stärkste Abnahme der Erzeugung zeigte sich im Saarbezirk (1915 gegen 1913: rd. 42 %) und in Lothringen-Luxemburg (rd. 47 %). Für die rheinisch-westfälischen Werke hatte die Erzversorgung ein besonders ernstes Aussehen. Der vollständige Wegfall der Erzlieferungen Spaniens, die sich für ganz Deutschland 1913 auf 3,63 Millionen Tonnen beliefen und ganz überwiegend in Rheinland-Westfalen verhüttet werden, und die gleichzeitige starke Einschränkung, welche die Bezüge von schwedischem Erz durch die englische Seesperre erfuhren, bedingten hier eine ganz andere Zusammensetzung des Möllers als bisher. Wenn bei dieser Sachlage der Rückgang der Roheisenerzeugung in Rheinland-Westfalen für 1915 gegen 1913 nicht mehr als rd. 37 % betrug, so darf das als ein recht günstiges Ergebnis und ein Zeichen für die große Anpassungsfähigkeit der deutschen Eisenindustrie angesprochen werden. Am besten haben von den deutschen Roheisengewinnungsgebieten Siegerland usw. und Schlesien abgeschnitten; hier betrug der Rückgang 1915 gegen 1913 205 000 t = 21 %, dort 217 000 t = 22 %, und was besonders bemerkenswert ist, das Siegerland usw. hatte allein 1915 unter allen Bezirken gegen das Vorjahr eine Zunahme seiner Erzeugung (+ 87 000 t = 12,4 %) aufzuweisen, eine Entwicklung die in erster Linie der auf dem eigenen Vorkommen beruhenden Sicherung seiner Erzversorgung zu danken sein dürfte.

Die Verschiebungen in der Bedeutung der einzelnen Bezirke für die Roheisenversorgung gehen aus der folgenden Zusammenstellung hervor. Es betrug der Anteil an der Gesamterzeugung

	1913 %	1914 %	1915 %
Rheinland-Westfalen (ohne Saarbezirk und ohne Siegerland)	42,5	45,9	43,8
Lothringen-Luxemburg	33,2	29,7	29,1
Saarbezirk	7,1	6,6	6,8
Schlesien	5,2	5,9	6,6
Nord- und Mitteldeutschland	5,2	5,1	5,1
Siegerland, Lahnbezirk und Hessen-Nassau	5,2	4,9	6,7
Süddeutschland und Thüringen	1,6	1,8	2,0

Vergleicht man hiernach das volle Kriegsjahr 1915 mit dem letzten Friedensjahr 1913, so zeigt sich, daß die Vormachtstellung Rheinland-Westfalens sich trotz der Schwierigkeiten der Erzbeschaffung noch etwas verstärkt hat, dagegen hat Lothringen-Luxemburg bei einem Rückgang seines Anteils von 33,2 auf 29,1 % eine erhebliche Einbuße zu verzeichnen; abgenommen hat außerdem noch der Anteil des Saarbezirks; der von Nord- und Mitteldeutschland hat sich gehalten, während Süddeutschland und Thüringen sowie vor allem Schlesien und Siegerland usw. an Bedeutung gewonnen haben.

Von dem Rückgange der Roheisenerzeugung sind die verschiedenen Sorten in sehr ungleichem Maße getroffen worden. Bei Bessemer-Roheisen betrug er in 1915 gegen 1913 49,2 und bei Stahl- und Spiegeleisen 31 %. Im Vergleich zum Vorjahr war 1915 die Abnahme am kleinsten bei Gießereiroheisen mit 8,5 %, am größten mit 24,7 % bei Puddelroheisen.

Die Stahlerzeugung des Deutschen Zollgebiets ist in der Kriegszeit weniger zurückgegangen als die Roheisenherstellung; 1914 war sie um fast 4 Mill. oder 21 % kleiner als im Vorjahr und für 1915 ergibt sich ein Ausfall von 30,4 % gegen 1913, aber von nur 11,8 % gegen 1914. Zur Stahlbereitung dient nicht nur Roheisen, sondern in großem Umfang auch Alteisen und Schrott, die im Lande selbst in dem bisherigen Maße zur Verfügung standen und auch bei der Beschaffung aus dem Auslande nicht den gleichen Hemmungen begegneten wie Eisenerz. Diese Verhältnisse zeitigten die bemerkenswerte Erscheinung, daß erstmalig in der deutschen Wirtschaftsgeschichte die Stahlerzeugung größer war als die Roheisenherstellung; das Mehr betrug in 1914 556 360 t = 3,87 % und steigerte sich in 1915 auf 1 382 594 t = 11,71 %, wogegen in 1913 noch eine Überlegenheit der Roheisenerzeugung um 374 083 t = 1,98 % bestanden hatte. Die Verschiebungen, die sich in der Kriegszeit in der Verteilung der Stahlerzeugung auf die verschiedenen Gewinnungsgebiete ergeben haben, sind weit stärker ausgeprägt als bei der Roheisenerzeugung. So stieg der Anteil von Rheinland-Westfalen von 53,36 % in 1913 auf 57,61 % in 1915, der von Schlesien von 7,5 auf 8,87 %. Eine Zunahme verzeichnen außerdem das Siegerland und Hessen-Nassau, Nord-, Ost- und Mitteldeutschland, das Königreich Sachsen sowie Luxemburg. Die andern Gewinnungsbezirke weisen eine Abnahme ihres Anteils auf; bei Lothringen (8,95 gegen 12,07 %) und Saargebiet (7,96 gegen 10,98 %) ist die Veränderung am bedeutendsten. Nach Sorten zeigt die Entwicklung der Stahlerzeugung eine weit größere Uneinheitlichkeit als die der Roheisenherstellung. Während sich bei letzterer im Jahre 1915 im Vergleich mit beiden vorhergehenden Jahren durchweg Rückgänge von nicht unter 8,5 % finden, war die Stahlerzeugung schon 1914 bei einer Sorte (Tiegelstahl) größer als in dem voraufgegangenen Friedensjahr und bei zwei weitern (sauern Martinstahlblöcken 3,23 % und Elektrostahl 0,70 %) hielt sie sich fast auf dessen Höhe, um 1915 gegen 1913 sogar bei 5 Sorten eine Zunahme aufzuweisen, die bei Stahlformguß nicht weit von einer Verdoppelung blieb und bei Elektrostahl annähernd 50 % erreichte. Die großen Schwierigkeiten in der Rohstoffbeschaffung, d. h. der starke Abfall der Roheisenerzeugung, führten einen Rückgang der Herstellung von Thomasstahlblöcken um 4 Millionen Tonnen = 38,6 % herbei, wogegen die vornehmlich auf der Verwendung von Schrott und Alteisen aufgebaute Herstellung von basischen Martinstahl-Rohblöcken in 1915 nur um 26,65 und die von sauern um 14,2 % kleiner war als 1915.

Die Kriegswirtschaft der Eisenbahner.

Wenn man die wirtschaftlichen Verhältnisse der Männer vom Flügelrad näher betrachtet, so wird man finden, daß sie in der Regel auf ihre nähere Umgebung zugeschnitten sind. Und da sich die größte Zahl dieser Bediensteten auf lange Strecken des platten Landes, auf große Außenbahnhöfe und abseits liegende Werkstätten mit bäuerlicher Umgebung verteilt, so hat ihre Wirtschaftsführung naturgemäß einen mehr oder weniger kleinbäuerlichen Einschlag. Es äußert sich dies vornehmlich nach zwei Richtungen hin: im Gemüse-, Kartoffel- und Obstbau und in der Kleintierzucht.

Seitdem es Eisenbahnen gibt, hatten die Eisenbahner sogen. Krautländer oder Krautgärten. Jedermann weiß, wie sie entstehen. Es gibt immer Absplisse und Grundstücksteile, die beim Grunderwerb, ohne dem Betriebe zu dienen, mit in Kauf genommen werden müssen oder aus irgendeinem Grunde nicht sogleich benutzt werden können. Was lag näher, als sie den Bediensteten, die hiervon Gebrauch machen konnten, als Dienstland oder gegen Entrichtung eines mäßigen Pachtzinses zur Bewirtschaftung zu überlassen, umsomehr, weil ein sehr großer Teil des Betriebspersonals im weiteren Sinn aus guten Gründen der Landbevölkerung entnommen wurde.

Der Vorteil lag auf beiden Seiten. Die Verwaltung erwarb gegen mäßige Entlohnung einen festen Stamm von pflichttreuen

Leuten, die mit der Scholle verwachsen, in ihrer Tätigkeit Befriedigung und daneben auch Zeit und Gelegenheit fanden, einer gewinnbringenden ländlichen Beschäftigung obzuliegen. Hierher gehören die zahlreichen Bahnwärter und Rottenarbeiter. Aehnliche Verhältnisse bildeten sich auf den Haltestellen und kleineren Stationen, mehr oder weniger auch auf entlegenen Verschubbahnhöfen und Werkstätten aus. Auch das Zugbegleit- und Maschinenpersonal beteiligte sich nach Kräften. Ihnen allen stand in den meisten Fällen die ebenfalls vielfach aus bäuerlichen Verhältnissen hervorgegangene Frau helfend zur Seite. Man sah hier viele kleine Leute, die durch ihr zufriedenes Wesen das Glück zu verkörpern schienen.

Von dem Krautgarten und dem Kartoffelfeld kam man leicht zu einer Ziege, zu ein paar Schweinchen oder einigen Schafen, wie man sie oft angepflöckt am Bahndamm grasen sehen konnte. Die Hühner des Herrn „Entspekters" hat früher wohl mancher bewundert, wie sie mit einer gewissen Grazie, ab und zu ein Körnchen aufpickend, zwischen den Wagenreihen umherturnten. Auch Gänse, Enten, Tauben sah man nicht selten. Viele hielten sich Bienenvölker und verschafften sich eine süße und bekömmliche Zuspeise. Daneben gab es noch viele Bedienstete, welche sich, wo es anging, die Beeren- und Obstzucht zur Aufgabe machten. Leider fand dieser Zweig bei Dienstland nicht immer das richtige Verständnis. Mancher mußte bei einer Versetzung seine wohlgehüteten Pfleglinge einem Andern überlassen, ohne selbst etwas dagegen einzutauschen.

Die Behörden unterstützten diese Bestrebungen nach Kräften. Die Hebung der Ziegenzucht, die in der Einrichtung des Körwesens, in Aussetzung von Prämien und dergleichen ihren Ausdruck fand, kam auch den Eisenbahnern zu Gute. Der Wert dieser Tiere stieg ganz bedeutend. Für eine gute Saanenziege, die 3—5 l Milch täglich lieferte, wurden im Juli 1914 35—40 ℳ gezahlt. Für Bienenzüchter wurden eigene Lehrkurse eingerichtet, zu denen die Beteiligten Urlaub und freie Fahrt erhielten.

Mitten hinein in diese Friedensarbeit kam der Krieg. Man kann sagen, der Krieg hat neben großem Leid die Liebe zur heimatlichen Scholle neu belebt. Man sah sich mehr oder weniger von den Hilfsquellen des Auslandes abgeschnitten und mußte auf die einheimischen Erzeugnisse und die Lebenshaltung der Voreltern zurückgreifen. Es war ein Gebot der Notwendigkeit, hauszuhalten und besser zu wirtschaften als bisher. Alles drängte dahin, kein Stück Land, auch nicht das kleinste, unbenutzt liegen zu lassen. So ging man oben und unten auf die Suche nach Eisenbahnland für Kartoffel- und Gemüsebau. Die Verwaltung sorgte für angemessene Verteilung, für Umzäunung und Bewässerung, für Geräteschuppen und Unterstände; das übrige mußte der freien Betätigung der Beteiligten überlassen werden, so die Fruchtfolge, die Ausnutzung des Bodens usw., und wir wissen, daß der Erfolg den Erwartungen im allgemeinen entsprach. Die alten Krautgärten wuchsen sich aus — zu Kriegsgärten.

Freilich, den Mangel an Kraft- und Körnerfutter konnte man nicht beseitigen. Das Schweinchen, die Ziege, sie mußten sich mit dem begnügen, was Land und Jahreszeit boten und das Gesetz erlaubte. Am meisten gelitten haben unter den Kleintieren wohl die Hühner, ausgesprochene Körnerfresser: eine große Zahl dieser gefiederten Lieblinge des Eisenbahners fiel unter dem Schlachtmesser. Wir wissen, wie auch anderweitig unter den Schlachttieren aufgeräumt wurde. Bei der zunehmenden Fleischnot war dem Eisenbahner indessen ein Retter entstanden — das Kaninchen.

Schon vor dem Kriege gab es „Eisenbahn-Kleintierzüchter-Vereine", welche sich die Kaninchenzucht besonders zur Aufgabe gemacht hatten, so in Cöln, in Dortmund. Das Kaninchen ist für die Eisenbahner wie eigens geschaffen, Stallung und Fütterung sind unschwer zu besorgen; das Tier gibt zahlreichen Nachwuchs und liefert ein gutes Fleisch, nebenbei auch noch ein schönes Fell. Der Zuchtertrag wird schon bei vier Tieren im Anschaffungswerte von 30 ℳ im ersten Jahr auf 60—70 ℳ berechnet; bessere Felle gelten 80 Pf. bis 2 ℳ. Mit dem Kriege setzte eine immer mehr anschwellende Zahl von Züchtern ein. Allenthalben, wo es Eisenbahner gibt, hat man Kleintierzüchter-Vereine gegründet, die eine rege Tätigkeit entfalten, ihre Mitglieder unterrichten, Erfahrungen austauschen, für Verwertung der Felle sorgen, Anleitung zur Anfertigung von Pelzwerk geben, gemeinschaftliche Futtereinkäufe machen, Ausstellungen veranstalten u. a. m. Im Juli 1916 waren z. B. allein unter den Bediensteten des Eisenbahn-Direktionsbezirks Essen vorhanden 7770 Kaninchenzüchter mit rund 49 000 Tieren; es kamen mithin 6 Kaninchen auf den Züchter.

Die Eisenbahnverwaltung hat den Züchtern auch hier in dankenswerter Weise werktätige Unterstützung zu teil werden lassen. Um den ungeübten Züchtern eine Richtschnur zu geben, hat sie im Essener Bezirk, wie im „Kleintierzüchter" ausgeführt wird, durch Auszüge und Umlauf von Flugschriften sowie durch Vorträge entsprechende Hinweise zur Belehrung und Anleitung in der Zucht gegeben. Auch werden von der Verwaltung Beihilfen bei Erstanschaffungen oder bei unverschuldetem Eingehen von Kleintieren bewilligt. Die Kaninchenzucht wurde auch dadurch gefördert, daß durch Erlaß des Ministers das auf den Werkstätten gewonnene Abfallholz den Mitgliedern von Kleintierzuchtvereinen bis zur Höchstgrenze von 1½ cbm umsonst abgegeben wird. Auch von den Aemtern wurde das in den Betriebswerkstätten und Bahnmeistereien entbehrliche Holz zum Bau von Kaninchenställen umsonst oder gegen eine kleine Vergütung zur Verfügung gestellt. Dazu gestattete noch die Eisenbahnverwaltung, daß die Bediensteten die Ställe in der Nähe ihres Beschäftigungsortes, also in unmittelbarer Nähe von Stellwerken, Blocks oder den Werkstätten aufbauen konnten. Dadurch ist die Möglichkeit gegeben, das auf den in der Nähe der Stellwerke usw. liegenden Trennstücken und Böschungen wachsende Grün gleich frisch zu verwenden. — Daß auch die Zucht anderer Kleintiere nicht vernachlässigt wurde, zeigen für den Bezirk Essen nach dem Stande vom Juli 1916 folgende Zahlen: 144 Bienenzüchter mit 971 Völkern, 2741 Züchter mit 4195 Ziegen und 436 Schafen und 3744 Geflügelzüchter mit 35 103 Stück Geflügel.

Schließlich muß anerkannt werden, daß die Mitwirkung der Frau zu den Erfolgen viel beigetragen hat. Gedrängt durch die wirtschaftliche Not, angespornt durch eigene und fremde Erfolge ist sie vielfach aus ihrer Zurückhaltung herausgetreten und hat durch Eifer und Beständigkeit den Mangel an Erfahrung und ländlicher Erziehung auszugleichen gewußt. Das Bewußtsein, selbst Werte zu schaffen und den Kochtopf mit Eigenerzeugnissen zu füllen, hat bei manchen Frauen Talente und Fähigkeiten erweckt, die man kaum vermutet hätte. Das ist ein gutes Zeugnis für die Eisenbahnerfrauen. Es verbürgt uns das Ausharren und Durchhalten bis zum Ende, den wirtschaftlichen Sieg.

Reinhold Brand.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Zur Verpflegung des Fahrpersonals** auf den Unterwegsstationen schreibt die Eisenbahn u. a.:

Ganz außerordentliche Anforderungen stellt die Heeresverwaltung und die Volksernährung in immer steigendem Maße an die Eisenbahnverwaltung, so daß der Verkehr häufige Zugverspätungen aufweist; damit ist aber auch ein längeres Fernbleiben von der Heimat für das Fahrpersonal verbunden; trotzdem nun die Eisenbahnverwaltung Brotzusatzkarten für ihr Personal erwirkte, reichte diese Verbesserung noch immer nicht aus, um die Verpflegung des Personals unterwegs sicherzustellen. Daher war man darauf bedacht, eigene Kantinen zu errichten, auch die Bahnhofswirte und die Kriegsverpflegungsanstalten wurden herangezogen. Jedoch auch diesen Einrichtungen fehlte es sehr bald an Lebensmitteln, da den Kommunalverwaltungen für diese Zwecke keine Lebensmittel zur Verfügung standen. Auf dringende Vorstellungen der Eisenbahnverwaltung bei den zuständigen Behörden wurden die Kommunalverwaltungen angewiesen, den Anträgen der Eisenbahndirektionen auf Belieferung der Kantinen mit Fleisch, Kartoffeln und Fett, wenn irgend möglich zu entsprechen. Das Kriegsernährungsamt will, wenn nötig, noch durch gesonderte Zuweisungen nichtrationierter Lebensmittel aushelfen, um dem Fahrpersonal eine warme Mahlzeit zu verabfolgen. Es wird sich hauptsächlich um sogenannte Eintopfgerichte handeln, die vorzüglich geeignet sind, die Leistungsfähigkeit des Personals auf der erforderlichen Höhe zu halten. Durch diese Maßnahmen, die der Eisenbahnverwaltung nicht leicht geworden sind, steht mit Sicherheit zu erwarten, daß die Verpflegung des Fahrpersonals auf den Unterwegsstationen sichergestellt ist.

— **Die regelmäßige Zahlung fälliger Nachnahmen durch Reichsbankgiro- oder Postschecküberweisung** kann nach einer Amtsblattverfügung der Kgl. Eisenbahndirektion in Berlin von den Versendern bei den Güter- oder Eilgutabfertigungen beantragt werden. Die Versender erhalten dann keine besonderen Nachnahmescheine; die Abfertigungsstellen führen Nachnahmenachweise, die zu den mit den Versendern vereinbarten Zeiten abgeschlossen werden und diesen zur Prüfung und Anerkennung zugehen. Zugleich mit dem abgeschlossenen Nachnahmenachweis wird dem Versender der ihm hiernach zustehende Betrag auf dem mit ihm vereinbarten Wege überwiesen. Während des Bestehens der Vereinbarung erfolgt die Zahlung der fälligen Nachnahmen nur durch Überweisung im Reichsbankgiro- bezw. Postscheckverkehr, jede Barzahlung derselben im Einzelfalle ist ausgeschlossen. Wird die Auszahlung von Nachnahmen im Postscheckverkehr durch Überweisung oder mit Postscheck bei einer Dienststelle beantragt,

die noch kein Konto hat, so ist von dieser die Eröffnung eines solchen sofort bei dem vorgesetzten Verkehrsamt zu beantragen.

— **Förderung der landwirtschaftlichen Ausnutzung von Laubenland in der Umgegend von Berlin.** Bekanntlich werden seit Mai d. J. zu solchen Zwecken Fahrpreisermäßigungen in Gestalt von Arbeiterrückfahrkarten oder Arbeiterwochenkarten unter bestimmten Voraussetzungen während des Krieges an Eigentümer, Nießbraucher und Pächter von Gartenland in der Größe von 200—1500 qm für Fahrten vom Wohnort nach dem Laubengelände gewährt (vgl. die Mitteilung in Nr. 39 S. 462 d. Ztg.). Zur Erlangung der Fahrpreisermäßigung ist eine Ausweiskarte erforderlich, die auf Grund eines ausgefüllten, von der Ortspolizei beglaubigten Antragsvordrucks an die Berechtigten verabfolgt wird und diesen innerhalb des laufenden Jahres als Ausweis gilt. Wie neuerdings im Amtsblatt der Eisenbahndirektion Berlin bekanntgegeben wird, gelten die für 1916 ausgestellten Ausweiskarten bis auf weiteres unter Vorbehalt jederzeitigen Widerrufs, längstens jedoch für die Kriegsdauer, auch für das Jahr 1917.

— **Zur Vollendung der Untertunnelung der Linden** in Berlin schreibt „B. E." in der „T. Rundschau" vom 9. d. M.: Der heutige Sonntag ist für die Entwicklung des Berliner Verkehrs von besonderer Bedeutung, wird doch heute mit einer Besichtigung durch die Vertreter der Stadt- und Staatsbehörden ein Werk seine Weihe erhalten, das für den Berliner Verkehr von größter Wichtigkeit ist. Trotz des Krieges ist die Untertunnelung der Straße Unter den Linden planmäßig beendet worden und damit eine bessere Verbindung der Stadtteile südlich und nördlich der Linden endlich erreicht.

Schon vor 41 Jahren empfand man die Linden als eine lästige Schranke für den Straßenbahnverkehr, denn diese Berliner Prachtstraße war durch ein zwar ungeschriebenes, aber darum nicht weniger starres Ausnahmerecht gegen jede Überquerung mit Straßenbahnschienen geschützt. Seit 1875 haben die Stadt Berlin und die Große Berliner Straßenbahn es zu durchbrechen gesucht, aber erst als sich durch Einführung des elektrischen Betriebes und des Zehnpfennigtarifs der Straßenbahnverkehr so gewaltig hob, daß ein weiterer Wiederstand einer Lahmlegung des Verkehrs zwischen Norden und Süden gleichgekommen wäre, wurde dem Drängen durch Bewilligung der Überquerung neben dem Opernhause und der Universität nachgegeben. Die Bemühungen, an einer zweiten Stelle, im Zuge der Charlottenstraße, ein Durchfahrt zu gewinnen, stießen jedoch auf ein unerbittliches „Nein". Das Kaiserwort „Drunten durch, nicht drüber weg!" wurde zum „geflügelten Wort", teilt aber mit anderen das Schicksal, daß es in der Form nicht richtig ist, denn der Vermerk des Kaisers auf den darauf bezüglichen Plänen lautete: „Nein, wird unterirdisch gemacht!"

Aber der Sinn war der gleiche, und für weitere Pläne richtunggebend und man machte sich deshalb daran, das Wort zu erfüllen. Es ist hier nicht der Ort, die mannigfachen Schwierigkeiten zu schildern, die noch zu überwinden waren, bis aus dem Plan das fertige Werk werden konnte. Heute ist es vollendet, und wir können uns dessen freuen. Der Berliner Stadtbaurat für Tiefbau, Geheimrat F. Krause, hat die Pläne entworfen und die Arbeiten geleitet, die kurz vor dem Kriege begonnen und durch diesen gleich wieder sehr in Frage gestellt wurden. Es gelang aber auch diese neuen Schwierigkeiten zu überwinden und den Tunnel in etwa 2½ Jahren zu vollenden.

Das Verkehrsbedürfnis erforderte die Anlage eines viergleisigen Tunnels, in dem zwei Gleise von der Großen Berliner Straßenbahn allein, die beiden anderen Gleise von der Stadt und der Großen Berliner Straßenbahn gemeinsam benutzt werden sollten. Auf der Nordseite war es auch möglich, sowohl im Tunnel als auch auf der Rampe diese vier Gleise nebeneinander zu legen. Dahingegen wurde es von den Staatsbehörden für unzulässig erachtet, den Verkehr in gleicher Weise auf der Südseite durch die sehr belebte Französische Straße zu leiten, und es wurde deshalb eine Teilung des Straßenbahnverkehrs verlangt, die eine Spaltung des viergleisigen Tunnels nach Süden zu in zwei zweigleisige Tunnel, von denen der eine östlich, der andere westlich des Opernhauses mündet, nötig machte. Über die technischen Einzelheiten haben wir schon wiederholt berichtet; deshalb sei heute nur noch gesagt, daß dieses neue Werk der Stadt Berlin alle Ehre macht. Es wird seinen Zweck in jeder Weise erfüllen und allseitig Zustimmung finden. Gekostet hat es rund drei Millionen Mark, wovon 1,1 Millionen auf Grunderwerb entfallen. Als Unternehmer waren daran tätig: für den Tunnelbau die Firma Siemens & Halske, für die Gleisanlagen die Große Berliner Straßenbahn und für die Eisengußarbeiten das Fürstlich Stolbergsche Hüttenwerk in Ilsenburg.

— **Änderungen im Kanzleidienst der Generaldirektion der württembergischen Staatseisenbahnen.** Neben den Hilfsbureaus der Generaldirektion bestand bisher ein Zentralbureau, das die sämtlichen Zweige des Kanzleidienstes zu besorgen und außerdem die Personalangelegenheiten des Unterpersonals unter Aufsicht des zuständigen Referenten zu erledigen hatte. An Stelle dieses Zentralbureaus sind nunmehr zwei Hilfsämter der Generaldirektion mit der Bezeichnung „Hauptkanzlei der K. Generaldirektion der Staatseisenbahnen" und „Personalamt der K. Generaldirektion der Staatseisenbahnen" errichtet worden. Die Hauptkanzlei umfaßt die Kanzlei des Präsidenten, die Fernsprechstelle, die Aktenstelle, den Schreibtisch und die Gebäudeverwaltung. Die bisher vom Zentralbureau erledigten Personalangelegenheiten gehören zur Geschäftsaufgabe des neuen Personalamts, dem auch die bisher dem Fahrdienstbureau zugeteilten, mit der Bearbeitung der Diensteinteilungen beauftragten Beamten überwiesen worden sind.

— **Eröffnung der Nebenbahn Ludwigsburg-Markgröningen.** Am 4. d. M. ist von der württembergischen Staatseisenbahnverwaltung die vollspurige Nebenbahn Ludwigsburg-Markgröningen in Betrieb genommen worden. An der 8,5 km langen Strecke liegen die Stationen Osterholz, Möglingen bei Ludwigsburg und Markgröningen. Die Bahnstationen Möglingen und Markgröningen sind für den Gesamtverkehr eingerichtet; die Bahnstation Osterholz dient nur dem Personenverkehr. Durch die neue Stichbahn wird das Städtchen Markgröningen, das einst das Reichssturmfahnenlehen hatte und noch jetzt herrliche mittelalterliche Baudenkmäler aufweist, mit der württembergischen Hauptbahn Stuttgart-Bretten verbunden und so wieder neuem Verkehr erschlossen. Die Bauarbeiten waren schon vor dem Kriege begonnen worden und wurden während des Krieges zu Ende geführt. Da erst am 27. v. M. die Nebenbahnstrecke Dürmentingen-Riedlingen eröffnet wurde (vgl. Nr. 96 S. 1084 d. Ztg.), so hat die württembergische Staatseisenbahnverwaltung trotz des Krieges binnen e i n e r Woche zwei neue Nebenbahnen in Betrieb genommen. Diese Tatsache beweist, in wie großem Umfang auch bisher noch neben dem Kriege die Werke des Friedens weiter gefördert wurden und welch große Kräfte durch das Gesetz über den vaterländischen Hilfsdienst nunmehr in den Dienst der siegreichen Beendigung des Krieges gestellt werden können.

— **Teuerungszulagen in Baden.** Den staatlichen Arbeitern soll eine einmalige Teuerungszulage bewilligt werden. Sie wird ohne Rücksicht auf das Lohneinkommen den am 1. Dezember 1916 im staatlichen Dienst beschäftigten Arbeitern gewährt und beträgt an allen Orten:

für ledige Arbeiter und für verwitwete oder geschiedene Arbeiter ohne Kinder und ohne eigenen Haushalt 40 *M*;
für verheiratete Arbeiter und für verwitwete oder geschiedene Arbeiter mit eigenem Haushalt ohne Kinder 60 *M*, mit 1 Kind 90 *M*, mit 2 Kindern 120 *M*, mit 3 Kindern 150 *M*, mit 4 Kindern 180 *M*, mit 5 und mehr Kindern 200 *M*.

Die vorstehenden Sätze gelten für die ständigen Arbeiter. Die unständigen Arbeiter erhalten die gleiche einmalige Zulage im vollem Betrage, wenn sie am 1. Dezember 1916 mindestens 1 Jahr, im halben Betrag, wenn sie an diesem Tage mindestens 6 Monate, aber weniger als 1 Jahr im staatlichen Dienst beschäftigt waren.

Als Kinder gelten diejenigen, welche am 1. Dezember 1916 noch nicht 15 Jahre alt waren, ferner Kinder über 15 und unter 18 Jahren, welche — ohne eigenes Einkommen — sich noch in Schul- oder Berufsausbildung befinden und von dem Arbeiter unterhalten werden, endlich — ohne Rücksicht auf das Lebensalter — Kinder, bezüglich deren bekannt ist oder nachgewiesen wird, daß sie wegen körperlicher oder geistiger Gebrechen nicht erwerbsfähig sind.

Die vertragsmäßigen Bediensteten sowie die nicht etatmäßigen und etatmäßigen Beamten können, wenn ihr jährliches Diensteinkommen — mit Einschluß des Wohnungsgeldes — am 1. Dezember 1916 nicht mehr als 4800 M. betragen hat, innerhalb dieser Einkommensgrenze auf Antrag ihrer unmittelbar vorgesetzten Dienststelle, ohne daß es erst eines Gesuches des Betreffenden bedarf, eine einmalige Teuerungsbeihilfe nach den gleichen Grundsätzen und in der gleichen Höhe erhalten, wie sie nach dem Vorstehenden für die einmalige Teuerungszulage der Arbeiter gelten. Die einmaligen Teuerungszulagen und -beihilfen sollen, soweit irgend möglich, noch im Laufe des Dezember ausbezahlt werden. Eine Erweiterung der derzeitigen Bestimmungen über die Gewährung fortlaufender Kriegsteuerungszulagen und -beihilfen an staatliche Arbeiter, Bedienstete, Beamte und Lehrer mit Wirkung vom 1. Januar 1917 bleibt vorbehalten.

— **Deutsche Eisenbahn-Speisewagen-Gesellschaft.** Im Anschluß an die ordentliche Generalversammlung am 28. Dezember findet eine außerordentliche Generalversammlung der Gesellschaft statt, in der die bereits einmal vertagte Beschlußfassung über die Auflösung und Liquidation der Gesellschaft vorgenommen werden soll, die bekanntlich durch die Gründung der „Mitropa", Mitteleuropäische Schlafwagen- und Speisewagen-

Aktiengesellschaft veranlaßt worden ist. Entgegen der Erwartung, die Gesellschaft werde erst mit dem 1. Mai ihren Betrieb an das neugegründete Unternehmen abgeben, erfährt die „B. B. Ztg.", daß eine Vereinbarung getroffen ist, wonach der Betrieb bereits mit dem 1. Januar 1917 an die neue Gesellschaft übergeht. Über die Frage des Verkaufs der der Deutschen Eisenbahn-Speisewagen-Gesellschaft gehörenden Materialien schweben gegenwärtig noch Verhandlungen.

— **Eine neue Stellwerksbeleuchtungsanlage.** Bei der großen Verantwortung, die auf dem Mann am Stellwerk in Bahnhöfen lastet, ist es begreiflich, daß man keinen Umstand außer acht lassen darf, der ihm seinen Dienst erleichtert und der geeignet ist, die Gefahrmöglichkeit herabzudrücken. Ein derartiger Umstand ist die Beleuchtung, die bisher nicht immer vollkommen war. Die Beleuchtung soll den Wärter in die Lage versetzen, die zu ergreifenden Stellwerkhebel schnell und sicher zu finden und im nächsten Augenblick ebenso schnell und sicher den verhältnismäßig schwach beleuchteten Gleisbereich zu erkennen. Während also die Hebelanlage stark beleuchtet sein muß, darf im übrigen Raum nur geringe Helligkeit herrschen, um dem Auge die Anpassung zu erleichtern. Man hat bisher durch Anwendung geeigneter Lichtschirme die Beleuchtung auf die Hebel selbst zu beschränken versucht. Dabei machte sich aber noch immer ein Uebelstand bemerkbar, nämlich die Spiegelung. Der Wärter sieht die Gleise ja durch Fensterscheiben, und da das hell beleuchtete Stellwerk zum größten Teil aus blanken Metallteilen oder mit glänzenden Farben gestrichenen Stücken besteht, so gibt es in den Fensterscheiben ein sehr lichtstarkes Spiegelbild. Meist sieht also der Wärter durch die Fensterscheiben nur das Spiegelbild des Stellwerks. Er muß, um die Bahnstrecke selbst beobachten zu können, entweder ganz nahe ans Fenster treten oder dieses überhaupt geöffnet halten. Durch beides aber wird der Nachtdienst noch schwerer gemacht. In dem Organ für die Fortschritte des Eisenbahnwesens beschreibt der Baurat Erwin Besser eine neue Stellwerksbeleuchtungsanlage, bei der alles dunkel gehalten wird mit Ausnahme der Schilder mit den Aufschriften auf den einzelnen Hebeln. Diese Aufschriften sind aber auch tatsächlich das einzige, was beleuchtet werden muß. Erreicht wird das Ziel durch eine sehr einfache, aber sinnreich eingerichtete Lampe, die das Licht durch zwei schmale Schlitze so ausstrahlen läßt, daß es nur die beiden vorhandenen Aufschriftreihen trifft. Dadurch, daß nur gradlinige Leuchtfadenlampen angewandt werden, wird erreicht, daß die beiden schmalen Lichtstreifen scharf abgegrenzt sind. Tritt irgendeine Störung am Stellwerk ein, die eine volle Beleuchtung notwendig macht, so genügt ein einziger Handgriff, um die an der Lampe angebrachten Schieber zu öffnen. Solche Beleuchtungsanlagen sind seit längerer Zeit in einer größeren Zahl von Stellwerken in Betrieb und sollen überall befriedigt haben.

Österreich.

— **Die Tariferhöhung der österreichischen Staatsbahnen und die Südbahn.** Das zwischen der österreichischen Regierung und der Südbahn am 29. November 1915 abgeschlossene Übereinkommen, betreffend die Regelung aller finanziellen Verhältnisse der Gesellschaft, welchem das sogenannte „Tarifregime" zugrunde liegt, bestimmt im Artikel 31, daß die Südbahn das Recht hat, den jeweiligen Stand der Gütertarife der österreichischen Staatsbahnen zu übernehmen. Sollte jedoch die Staatsverwaltung zum Zwecke der Ausgleichung von Steigerungen der Personalausgaben des staatlichen Eisenbahnnetzes Erhöhungen der Gütertarife der Staatsbahnen eintreten lassen und die Südbahn gleichartige Personalverfügungen treffen, so bestimmt derselbe Artikel des Übereinkommens weiter, daß die Südbahn auch dann, wenn ihre Gütertarife höher sind, als die der Staatsbahnen, berechtigt sein soll, diese erhöhten Tarife unter Zurechnung des zu jener Zeit bestehenden Tarifzuschlages zu übernehmen. Diese Bestimmungen des Sanierungsübereinkommens haben jetzt eine praktische Bedeutung erlangt, da, wie bereits bekannt, sowohl die österreichischen wie die ungarischen Staatsbahnen mit 1. Februar einen Kriegszuschlag von 30 % zu ihren Tarifen einzuführen beabsichtigen, und nur ein Teil dieser Kriegszuschläge in Form einer Frachtsteuer zur Einführung gelangen soll. Die Verwaltung der Südbahn wird sich daher mit der österreichischen und der ungarischen Regierung über die Frage auseinanderzusetzen haben, in welchem Ausmaße ihr die Übertragung der in Frage kommenden Erhöhung der Staatsbahntarife bewilligt wird. In dieser Richtung schweben derzeit noch Verhandlungen zwischen der Südbahn und den beiden Regierungen.

— **Erhöhung des Wagenstandgeldes.** Die Rübenverarbeitung sowie die umfangreichen Lebensmitteltransporte nach den großen Verbrauchsorten stellen derzeit an den Wagenpark der Eisenbahnen außerordentlich hohe Anforderungen. Es ergibt sich daher die dringende Notwendigkeit, den Wagenumlauf möglichst zu beschleunigen, so daß der einzelne Wagen im weitesten Umfange ausgenützt werden kann. Da aber viele Verfrachter die Ladearbeiten, insbesondere die Entladung, weit über die festgesetzten Ladefristen hinaus ausdehnen und dadurch die Wagen nicht genügend rasch wieder in Verkehr gesetzt werden, hat sich das Eisenbahnministerium veranlaßt gesehen, neuerdings eine Erhöhung des Wagenstandgeldes zu verfügen. Hierbei wurde den durch die kriegerischen Verhältnisse geschaffenen außergewöhnlichen Umständen, wie Mangel an Fuhrwerken und Arbeitskräften, insofern Rechnung getragen, als die Erhöhung des Wagenstandgeldes erst nach einer Überschreitung der standgeldfreien Frist um mehr als 24 Stunden in Wirkung tritt. Es wird daher bereits seit 11. November bei einer Überschreitung der Ent- bzw. Beladefrist für die ersten 24 Stunden dieser Übersehreitung das tarifmäßige und auf Schleppbahnen das vertragsmäßige Wagenstandgeld und für die weitere das genannte Ausmaß übersteigende Verzögerung das Dreifache dieses Standgeldes eingehoben. Es ist zu gewärtigen, daß die Verfrachter der gegenwärtigen schwierigen Wagensituation volles Verständnis entgegenbringen und die Bahnverwaltung in dem Bestreben nach Beschleunigung des Wagenumsatzes nach besten Kräften unterstützen werden.

— **Die Kriegszulagen für die Eisenbahnangestellten.** Vor kurzem erschienen in Vertretung des Deutschen Nationalverbandes die Abgeordneten Dr. Groß, Wolf und Heine beim Eisenbahnminister Generalmajor Schaible und besprachen mit dem Minister eingehend eine Reihe wichtiger Angelegenheiten des Eisenbahnwesens und der Personalwirtschaft. Unter anderem betonten die Abgeordneten neuerdings im Hinblick auf die schwierigen Lebensverhältnisse der Bevölkerung die Gewährung von neuerlichen ausreichenden Kriegszulagen für die Eisenbahnbeamten, Eisenbahnbediensteten und Arbeiter. Der Eisenbahnminister erklärte, daß von seiten der Eisenbahnverwaltung diesen berechtigten Wünschen nunmehr entsprochen werde, und daß bereits ab 1. Dezember 1916 neue Kriegszulagen für das gesamte Personal der österreichischen Staatsbahnen in Geltung gesetzt werden. Im Laufe der halbstündigen Besprechung gab der Eisenbahnminister den Abgeordneten auch bekannt, in welchem Ausmaß sich diese neuen Kriegszulagen bewegen migen.

— **Betriebskostenabgang der Wiener Stadtbahn.** Die Kommission für Verkehrsanlagen hat der Gemeindevertretung mitgeteilt, daß der Betriebskostenabgang der Wiener Stadtbahn im Verwaltungsjahr 1915/16 2 538 238 Kronen beträgt. Vorbehaltlich einer nachträglichen Änderung entfallen vom Abgang auf die Kurie der Gemeinde 220 640 Kronen. Im Wiener Stadtrat wurde über diese Angelegenheit berichtet und bei dieser Gelegenheit ausgeführt, daß der Betriebskostenabgang im Jahre 1898 313 212 Kronen betrug, er stieg mit einigen Schwankungen bis auf 1 907 494 Kronen im Jahre 1909, sank dann wieder bis 1911 auf 1 045 546 Kronen, um dann neuerlich und zwar ganz bedeutend, anzusteigen, so daß er bereits im Vorjahre 1 836 205 Kronen erreichte und im Berichtsjahre auf die gewaltige Höhe von mehr als 2½ Millionen Kronen stieg. Nach dem Antrag des Berichterstatters wurde beschlossen, unter Berufung auf den wiederholt bekanntgegebenen Rechtsstandpunkt der Gemeinde die Auszahlung eines Betrages von 73 512 Kronen zu genehmigen.

— **Elbe-Umschlagsverkehr in Aussig.** Der Kohlenverkehr im Aussiger Hafen hat im November 1916 die gleiche Höhe wie im Vorjahre erreicht, dagegen blieb der Güterverkehr infolge des Wagenmangels gegen den gleichen Zeitraum des Vorjahres zurück. Es wurden 80 875 t Kohle (gegen 69 905 t im Vorjahre), also um 10 970 t mehr zur Elbe verfrachtet, so daß sich für die Zeit vom 1. Januar bis 30. November 1916 eine Mehrverfrachtung von 93 739 t ergibt (1916: 929 968 t gegen 1915: 836 229 t). Die größte Beistellung im November 1916 betrug 290 Wagen (1915: 324 Wagen), die durchschnittliche 188 Wagen (1915: 186 Wagen). — An Gütern wurden im November 1916: 442 Wagen (1915: 1038 Wagen), also 596 Wagen weniger umgeschlagen. Vom 1. Januar bis November 1916 beträgt die Minderverfrachtung im Güterverkehre gegenüber dem Vorjahre 1497 Wagen, da der gesamte Umschlag in der angeführten Zeit im Jahre 1916: 5405 Wagen gegen 6902 Wagen im Jahre 1915 betragen hat.

— **Trauerkundgebung des Klubs österreichischer Eisenbahn- und Schiffahrtsbeamten für Kaiser Franz Joseph I.** In einer zahlreich besuchten außerordentlichen Versammlung am 28. v. M. verlieh der Präsident der genannten Vereinigung, Exzellenz Dr. Heinrich Ritter von Wittek, in zu Herzen gehenden Worten der tiefen Trauer um den Verlust des allverehrten und allgeliebten weisen und gütigen Herrschers, der mehr als zwei Menschenalter hindurch die Geschicke der unter seinem Szepter

vereinigten Völker kraftvoll geleitet, beredten Ausdruck. Mit ergreifenden Worten gedachte der Redner der hervorragenden persönlichen Eigenschaften des entschlafenen Monarchen, seiner nimmer müden aufopfernden Tätigkeit für die kulturelle Hebung und die militärische Ertüchtigung aller Länder seiner Krone, die so herrliche Früchte getragen hätte, als es galt, dem ungeheuren Ansturm mächtiger Feinde erfolgreich zu begegnen, sowie seiner, der Entwicklung der Verkehrsmittel der Monarchie in hervorragendem Maße zugewendeten besonderen Fürsorge, der es zu verdanken sei, daß die Eisenbahnen der Heeresverwaltung im jetzt tobenden Weltkriege so wichtige Dienste leisten und sich als Kriegsmittel ersten Ranges bewähren konnten. Darum werde von den Angehörigen des Eisenbahnberufs die Trauer um den verewigten obersten Schutzherrn und Förderer des Eisenbahnwesens und der gesamten Verkehrsanstalten so überaus tief und schmerzlich empfunden.

Die Rede des Klubpräsidenten wurde von den Anwesenden stehend und in tiefer Ergriffenheit angehört. Vom Präsidium des Klubs wurde eine entsprechende Kundgebung mit der Bitte, sie zu den Stufen des Allerhöchsten Thrones gelangen zu lassen, an den Direktor der Kabinettskanzlei des Kaisers gerichtet.

In der „Österreichischen Eisenbahn-Zeitung" vom 1. d. M., der Zeitschrift des Klubs österreichischer Eisenbahn- und Schiffahrtsbeamten, wird dem verschiedenen Kaiser Franz Joseph I. an hervorragender Stelle ein warm empfundener Nachruf gewidmet, in dem insbesondere die hohen Verdienste des verewigten Monarchen um die Entwicklung des Verkehrswesens der österreichischen Monarchie gewürdigt werden. Es wird unter anderem darauf hingewiesen, daß in den österreichischen Ländern allein die dem öffentlichen Verkehr dienenden Eisenbahnen während der Regierungszeit Franz Josephs I. von nicht ganz 1300 auf nahezu 24 000 km Gesamtlänge angewachsen sind.

Während dieser Zeitspanne hätten die Verkehrsmittel Österreich-Ungarns eine Mannigfaltigkeit, technische Vollendung und Erweiterung erfahren, wie sie der Welt beim Regierungsantritte des Verewigten sicherlich ganz unvorstellbar gewesen wäre. Die Eisenbahnangelegenheiten wurden, wie es in dem Nachruf lautet, von dem verstorbenen Kaiser stets besonderen Interesses gewürdigt. Dies wird im einzelnen ausgeführt und dann heißt es: „Eine augenfällige Anerkennung des Eisenbahnwesens bekundete der Kaiser durch die im Jahre 1896 angeordnete Errichtung eines eigenen Ministeriums für diesen Verwaltungszweig, der dadurch den übrigen Betätigungsgebieten des Staates gleichwertig zur Seite gestellt wurde. Daher konnte die zum fünfzigjährigen Regierungsjubiläum Seiner Majestät als Huldigungsgabe dargebrachte „Geschichte der Eisenbahnen der österreichisch-ungarischen Monarchie" in ihrer Einleitung mit vollem Rechte erklären: „Und so vereinigen sich die während der ganzen Regierungszeit unseres Kaisers zu Tage tretenden unzähligen Äußerungen seiner stetigen, unablässigen Fürsorge und Einflußnahme auf die Entwicklung des heimischen Eisenbahnwesens zu dem für jeden der diesem Berufszweige angehört, herzerhebenden Eindruck der Überzeugung, daß diese erfolgreiche Entwicklung in ihrem letzten Grunde dem mächtigen Schutze, dem fürsorglichen Walten Seiner Majestät des Kaisers zu danken, ja daß unser Eisenbahnwesen, wie es heute kräftig und blühend entfaltet dasteht, eigentlich sein Werk ist."

„Wenn es der Geschichte einmal möglich sein wird", so schließt der Nachruf, „des heimgegangenen Kaisers segensreiches Walten in seiner vollen Entfaltung und unvergänglichen Größe darzustellen, wird die Entwicklung, Ausbreitung und Pflege des Verkehrswesens im Zeitalter Kaiser Franz Josephs ein ruhmvolles Blatt dieser Darstellung füllen."

Ungarn.

— **Der Mitteleuropäische Wirtschaftskongreß.** Aus Budapest, 11. d. M. wird gemeldet: Die mitteleuropäischen Wirtschaftsvereine Deutschlands, Österreichs und Ungarns sind heute zu einer Konferenz zusammengetreten, zu der sich die Mitglieder der drei Vereinigungen in großer Zahl eingefunden haben. Die Versammlung wurde vom Präsidenten des Vereins in Ungarn, Exzellenz Wekerle, mit einer Ansprache eröffnet. Sodann hielt Herzog Ernst Günther zu Schleswig-Holstein eine Begrüßungsrede, in der er gleich wie Wekerle und Freiherr Ernst von Plener mit pietätvollen Worten des Hinscheidens des Kaisers und Königs Franz Joseph gedachte.

Die Konferenz verhandelte hierauf über den ersten Punkt der Tagesordnung, der die Rechtsannäherung betrifft. Zu dieser Frage liegt ein gemeinsamer Antrag der Referenten vor, in dem der Wunsch ausgesprochen wird, daß ein tunlichst weitgehender Einklang im Verkehrsrecht Deutschlands, Österreichs und Ungarns hergestellt werde, der jedoch eine verschiedene Behandlung in Einzelheiten nicht verhindern solle, wo dies die Länder-Verhältnisse erforderten. . . . .

Die Konferenz ging sodann zur Verhandlung des Referats über den Eisenbahnverkehr, den Güterverkehr und die Gütertarife über. Im Antrage wurde als oberster Grundsatz ausgesprochen, daß die dem jetzigen Eisenbahnverkehr förderlichen Bestimmungen in vollem Umfang aufrecht erhalten werden. Für Streitfälle über die Anwendung der tariflichen Gleichbehandlung wäre eine schiedsgerichtliche Austragung vorzusehen. Die in Deutschland und Österreich bestehenden Eisenbahngemeinschaften, denen als dritte Gruppe die ungarischen Bahnen sich anreihen sollten, hätten sich zu einer Gesamtvereinigung zusammenzuschließen, die die aus der angestrebten engeren Verkehrsgemeinschaft sich ergebenden Fragen zu behandeln und im Sinne des Gesamtinteresses zu lösen hätte. Dieser Punkt der Tagesordnung wurde angenommen. Deutscher Gutachter zu dieser Frage war Syndikus Freymark (Dresden).

Rumänien.

— **Die Wiedereröffnung des Donauweges.** Die „N. Fr. Pr." schreibt: Mit der Überschreitung der Donau durch Mackensen, der Säuberung des rumänischen Donau-Ufers vom Feinde und der Vernichtung der rumänischen Armee bei Orsova ist die Donau fast bis zur Eisenbahnbrücke von Cernavoda wieder für unsere Schiffahrt geöffnet, und damit ist hinsichtlich dieser Wasserstraße der Zustand wieder hergestellt, der von der Besetzung Serbiens an bis zur Kriegserklärung Rumäniens gedauert hat. Die seit Ende August auf den Schienenweg beschränkte Verbindung der Mittelmächte mit Bulgarien und der Türkei erfährt durch die Befreiung der Donau eine starke Entlastung, und die Ausfuhr aus Bulgarien sowie der Abtransport der rumänischen Kriegsbeute kann wieder auf dem Donauweg abgewickelt werden, auf dem der Schleppverkehr bereits im Sommer anläßlich der vertragsmäßigen rumänischen Getreidelieferungen eine außerordentliche Ausgestaltung erfahren hatte. Die Wiederbefreiung der Donau dürfte vorerst der bulgarischen Ausfuhr zustatten kommen, die erst kürzlich durch das neu geschaffene Zentralkomitee für Wirtschaftsfragen in Sofia geregelt wurde. Danach hat Bulgarien Schafwolle bis zu 200 000 Kilogramm, Felle, Schafleder, Valonen und Sumach, Altmetalle und vieles andere zur Ausfuhr nach der Monarchie und Deutschland freigegeben. Bald dürften auch die rumänischen Getreidetransporte donauaufwärts wieder einsetzen, nachdem sich Vertreter der österreich-ungarischen und deutschen Kriegsgetreidegesellschaften bereits vorige Woche nach Rumänien begeben haben. Nach amtlichen rumänischen Angaben von Ende September hat die heurige rumänische Ernte 27,4 Millionen Hektoliter Weizen, 10,5 Millionen Hektoliter Gerste und 10 Millionen Hektoliter Hafer ergeben, für Mais liegen keine ziffernmäßigen Angaben vor, doch rechnete man im Herbst allgemein mit einer Mittelernte. Die sichtbaren Getreidevorräte in Rumänien betrugen am 1. September insgesamt über 16 Millionen Meterzentner, wovon 4,2 Millionen Meterzentner auf Weizen, 198 000 Meterzentner auf Weizenmehl, 87 800 Meterzentner auf Roggen, 3,2 Millionen Meterzentner auf Gerste, 623 000 Meterzentner auf Hafer und 7,8 Millionen Meterzentner auf Mais entfielen.

Übrige europäische Länder.

— **Gärungserscheinungen im schwedischen Eisenbahnpersonal.** Im schwedischen Eisenbahnpersonal gärt es gegenwärtig wieder stark. Der Eisenbahnerverband hatte für den 1. Dezember an die Eisenbahndirektion eine befristete letzte Aufforderung gestellt, in der für das „Extrapersonal" (Aushilfspersonal) bedeutende Lohnerhöhungen über die Sätze des ordentlichen Personals hinaus verlangt wurden. Die letzteren unterliegen der Genehmigung des Königs und des Reichstags, und entziehen sich daher dem unmittelbaren Eingreifen der Eisenbahndirektion. Es wird in der Verbandspresse offen zugegeben, daß der gewählte Weg, für das „Extrapersonal" Lohnerhöhungen zu verlangen, dazu dienen soll, Lohnerhöhungen für das ordentliche Personal unvermeidlich zu machen. Die Antwort der Eisenbahndirektion wies darauf hin, was im Rahmen des Möglichen dem Personal schon gewährt worden sei und stellte weitere wohlwollende Maßnahmen in Aussicht, lautete aber im übrigen entschieden ablehnend. Gleichzeitig ließ die Direktion eine an das Staatsbahnpersonal gerichtete Warnung an geeigneten Plätzen der Stationen anschlagen. Neuerdings gibt auch der Lokomotivführerverband Neigung zu Streikdrohungen zu erkennen und sucht Anschluß an andere Fachverbände, behufs gemeinsamen Vorgehens. S.

— **Die Schuld an Frankreichs Verkehrsnot.** Wie „Temps" meldet, liegt eine der wichtigsten Ursachen der jetzigen entsetzlichen Verkehrsnot in Frankreich darin, daß die englischen Truppen einen sehr großen Teil des französischen Wagenmaterials hinter der Front benutzen. Der „Temps" glaubt zu

wissen, daß sich nunmehr die englische Regierung verpflichtet habe, 10 000 Wagen aus dem englischen Eisenbahnbestande in kürzester Frist nach Frankreich zu schaffen; außerdem soll England eine gewisse Anzahl Lokomotiven versprochen haben.

— **Starke Schneefälle in der Schweiz.** Aus Bern, 7. d. M. wird gedrahtet: Auf der Südrampe der Lötschbergbahn und in der Gegend von Brig sind große Schneefälle niedergegangen. Jeder Verkehr mit den Dörfern Simpeln und Gondo und mit den Tälern von Saas und Zermatt ist unterbrochen. Die letzten telephonischen Meldungen aus dem Saastal melden überall große Lawinen. Man befürchtet Unglücksfälle. Die telephonischen und telegraphischen Verbindungen sind unterbrochen. Die Leitung des großen Elektrizitätswerkes, welches Mailand mit Kraft versorgt, ist gestört, so daß Mailand ohne Licht sein muß. Der Zug Mailand-Paris ist nicht eingetroffen. Man vermutet, daß er stecken geblieben ist. Infolge der Störung ist die Simplonstrecke gesperrt. Der Verkehr auf der Furkalinie ist ebenfalls unterbrochen. Die Arbeiten zur Wegschaffung des Schnees sind eifrig im Gange.

— **Die Kohlennot in Italien.** Die „Idea Nazionale" beklagt sich lebhaft darüber, daß die Kohlennot in Italien immer schärfere Formen annehme. Nachdem man geglaubt hatte, daß der italienisch-englische Vertrag, der seinerzeit in Pallanza abgeschlossen worden war, den Kohlenbedarf Italiens sichern werde, habe die Wirklichkeit diese Erwartung gründlich zerstört. Im Hafen von Genua seien die Kohlenlager beständig im Abnehmen begriffen, während anderseits der Preis der Kohlen fortwährend steige und beinahe die Höhe des Vorjahres erreicht habe. Daneben habe es fast den Anschein, als ob die Zufuhr ganz aufhören solle. Während in England ein Sinken der Kohlenpreise zu beobachten sei, müsse man in Italien feststellen, daß die Ankunft von Kohlenschiffen immer seltener werde. Das Blatt schreibt die Schuld an diesen schlimmen Zuständen der Tätigkeit der deutschen Unterseeboote zu, die nach und nach das ganze stolze Gebäude zerstört hätten, welches die Ausdauer und die Geschäftskenntnis im Welthandel auf seiten der Entente geschaffen hätten. Italien habe bis Erde September 1916 durch feindliche Unterseeboote bereits den siebenten Teil des Tonnengehalts seiner Handelsflotte verloren. Es gebe nur zwei Mittel, meint das Blatt, um diesen Übelstand zu beseitigen: die Bewaffnung der Handelsschiffe und den sofortigen Bau von neuen Fahrzeugen.

— **Einschränkung des Personenverkehrs in England.** Wie aus London Ende November berichtet wird, hat das dortige Handelsamt eine Bekanntmachung erlassen, daß die Ansprüche, die infolge des Krieges an die Eisenbahnen gestellt werden, die größte Sparsamkeit nötig machen, was das Personal wie das rollende Material betrifft. Das Publikum wird daher aufgefordert, möglichst wenig zu reisen. Die Regierung will vorläufig noch nicht eingreifen und erst abwarten, ob der Personenverkehr infolge dieser Mahnung von selbst zurückgeht. Ferner wird das betreffende Personal aufgefordert, dafür zu sorgen, daß bei dem Verladen und Ausladen von Gütern keine Zeit verloren geht. Die „Times" bemerkt dazu, daß die Notwendigkeit der Beschränkung des Personenverkehrs mit der vermehrten Erzeugung von Munition in Verbindung steht.

Für den 1. Januar wird auch eine Erhöhung der Personentarife erwartet. Für Reisegepäck, das nicht in die Abteile mitgenommen wird, wird in Zukunft eine Fracht bezahlt werden müssen.

— **Rußlands militärische Bahnbauten in Finnland.** Die russische Regierung sucht jetzt eifrigst das finnische Eisenbahnnetz durch Linien von strategischer Bedeutung zu erweitern. Zur Vollendung der in militärischer Beziehung wichtigen Verbindung zwischen Petersburg und Wasa am Bottnischen Meerbusen für die große, mitten durch Finnland gehende Linien schon seit Jahren vorhanden sind, soll die noch nötige letzte Verbindungsstrecke hergestellt werden, nämlich die im südöstlichsten Teil Finnlands liegende Strecke Hiitola-Rasuli, die zum Teil bereits im Bau begriffen ist. Für diese Reststrecke hat der russische Ministerrat soeben 7 Millionen Mark (finnisch) bestimmt. Ferner soll die ungefähr in der Mitte der Verbindung Petersburg-Wasa liegende Linie Haapamäki-Jyväskylä umgebaut werden, wofür die Kosten 10 Millionen Mark betragen. Alle diese Mittel werden der finnischen Staatskasse entnommen, obgleich Finnland an einer durchgehenden Linie Petersburg-Wasa nicht das mindeste Interesse hat da eine mitten am Bottnischen Meerbusen endende Eisenbahnlinie für den Verkehr mit Schweden ohne Bedeutung ist*), indem dieser Verkehr seinen natürlichen Ausgangspunkt in Abo und im Winter in Hangö hat. Aber die Bahnverbesserungen, die Finnland schon seit Jahren für den Verkehr mit Schweden wünscht, wie z. B. bessere Linienführung nach Abo, sind vom russischen Ministerrat stets abgelehnt worden. Von den finnischen Bahnen, die das Land in süd-nördlicher Richtung durchqueren, würde die mittlere Stammbahn, die schon im Norden bis Kajana geht, in leichter Weise bis Uleåborg am nördlichen Teil des Bottnischen Meerbusens fortgesetzt werden können, womit eine Verbindung mit dem schwedischen Bahnnetz erreicht würde. Indessen dieser Verbindung, die von den Finnländern gewünscht wird, steht Rußland aus militärischen Gründen ablehnend gegenüber, während die Fertigstellung der Linie Petersburg-Wasa, die einen militärischen Vorstoß gegen das nördliche Schweden unterstützen würde, mit allen Kräften betrieben wird.

M.

*) Anm. d. Schriftl.: Wir halten diese Ansicht nicht für richtig. Wenn auch die Linie für den Verkehr mit Schweden wegen ihrer nördlichen Lage ohne Bedeutung ist, so dient sie doch selbstverständlich neben militärischen Zwecken auch dem wirtschaftlichen Aufschluß der durchzogenen Landschaften. Überdies ist Wasa eine der wenigen, einigermaßen wichtigen Städte Finnlands mit etwa 20 000 Einwohner.

— **Eisenbahneröffnungen in Rußland.** Das Ministerium der Verkehrsanstalten gibt bekannt, daß auf den nachfolgend verzeichneten Eisenbahnstrecken der Betrieb eröffnet worden ist:

1. am 15. September d. J. der Personen- und Güter-Verkehr auf der Teilstrecke Karassuk-Slawgorod der Kulundinsker Bahn;

2. am 10. Oktober d. J. der zeitweilige Personen-Verkehr auf der Strecke Petrosawodsk-Kem, nebst Zweigbahn zum Hafen bei Kem. Es empfiehlt sich, dieser Betriebseröffnung ganz besondere Beachtung zu schenken, um endlich das Märchen von der Erreichung der Murman-Küste in diesem Jahre durch die Russen mit Stumpf und Stiel auszurotten. Nach der Bekanntgabe des Ministeriums ist es also im Laufe des Krieges geglückt, von Petrosawodsk in der Luftlinie rund 320 Werst (= 341 km) zu überwinden. Um die Murman-Küste zu erreichen, fehlen, abermals in der Luftlinie, rund 450 Werst (= 480 km). Hierbei kommt noch sehr in Betracht, daß die Schwierigkeiten beim Bau von Kem nach Nordwesten selbst von den Kennern des Landes im voraus auch nicht einmal geahnt worden sind. Schwierigkeiten stellen sich hier der Durchführung entgegen, die nicht einmal bei rücksichtslosestem Einsetzen von Gesundheit und Leben der unglücklichen Kriegsgefangenen überwunden werden können. Nach wie vor ist dabei zu verharren, daß menschlichem Ermessen zufolge der Krieg, der ja doch mit Hilfe der Bahn zur Murman-Küste zugunsten Rußlands gewendet werden sollte, früher beendet sein wird, als die Bahn die erhoffte Erlösung bringen kann. Das Jahr 1917 wird zur Neige gehen, bevor die Bahn die ersehnte Küste erreicht und einen regelmäßigen Güter- und Personenverkehr ermöglicht haben wird.

3. Am 5. Oktober d. J. ist die Brücke über die Wolga bei Ssimbirsk dem Verkehr übergeben worden. Das ist in der verhältnismäßig kurzen Zeit von 10 Jahren die dritte große Wolga-Brücke, die erbaut worden ist, dazu bestimmt, den Verkehr zwischen Sibirien und dem europäischen Rußland durchzuführen. Soweit festgestellt werden konnte, ist auch die Strecke Bugulma-Tschischma, Station der Bahn Ssamara-Slatoust, in der Ausführung begriffen, so daß nach deren Fertigstellung der Verkehr aus Sibirien über Tscheljäbinsk zwei Brücken über die Wolga zur Verfügung haben wird. Ein Vorteil, der um so größer einzuschätzen ist, als die Alexander-Brücke (bei Ssamara) in den letzten Jahren erheblich beschädigt worden ist, und starke Bedenken wegen ihrer Standsicherheit in technischen Kreisen wachgerufen hat.

4. Am 16. Oktober d. J. ist der regelmäßige Personen- und Güterverkehr auf der West-Ural-Bahn eröffnet. Der Personenverkehr erleidet insofern noch eine Einschränkung, als für ihn zunächst nur Wagen III. und IV. Kl. eingestellt werden konnten.

m.

— **Die Steinkohlenbeförderung aus dem Donezbecken zu Wasser.** Wenn man die russischen Zeitungen regelmäßig liest, so tritt fast an jedem Tage die Sorge entgegen, wie das Land mit Heizmaterial versorgt werden kann. Die Bahnen sind nicht imstande, den Anforderungen zu genügen. Teils weil sie nicht leistungsfähig genug sind, teils weil ihnen die erforderlichen Fahrbetriebsmittel nicht in ausreichendem Maße zur Verfügung stehen. Nun entstand die im übrigen mehr als naheliegende Frage, wie die Wasserwege am geeignetsten in den Dienst gestellt werden können. Man entschloß sich endlich 1915, als die Not schon groß und drückend wurde, auch der Bedarf in Petersburg und Moskau mit Hilfe der Eisenbahnen nicht mehr gedeckt werden konnte, die vorhandene Möglichkeit auszunutzen und mit Hilfe des Wasserweges auf dem Dnjepr und der Wolga die Kohlen den Verbrauchspunkten zuzuführen. 1916 entwickelte sich die Beförderungsweise lebhafter, so daß es sich als notwendig erwies, eine ganze Reihe von Entladevorrichtungen, Hafenanlagen, Zufuhrwegen usw. zu erbauen, die einen Kapitalaufwand von rund 2 Millionen Rubel erforderten. Wie der Bote für die Verkehrsanstalten berichtet, haben die

Kohlenbeförderungen sich nicht nur auf die Versorgung der Bedarfsstellen an der Wolga und bis Petersburg beschränkt, sondern sich auch auf diejenigen an der Kama erstreckt und haben sich gut bewährt. Neben der wichtigen Versorgung der Städte mit Kohlen ist gleichzeitig eine nicht unerhebliche Entlastung der Eisenbahnen erreicht worden, was natürlich auch sehr ins Gewicht fällt. m.

— **Russische Betrübnis.** Der russische Mitarbeiter des „Berner Bund" findet in der Petersburger Rjetsch u. a. folgende Ausführungen: Die Eroberung Serbiens hat den Deutschen nur eine Eisenbahnlinie nach Konstantinopel zur Verfügung gestellt. Mit der Eroberung Rumäniens werden sie nun drei neue solcher Eisenbahnlinien erhalten. Außerdem wird den Deutschen die gigantische Wasserader der Donau für Truppen und Transporte zur Verfügung sein. Auch die Front wird sehr verkürzt. Da außerdem die Deutschen in Rumänien große Vorräte an Getreide sowie die Naphthaquellen und die Kupfer- und Nickelgruben finden werden, so wäre das Besiegen Rumäniens das größte Unglück für die Entente. Der Kampf auf dem rumänischen Kriegsschauplatz sei ein entscheidender Umstand dieses Krieges.

Fremde Erdteile.

— **Regelung des Arbeitsverhältnisses bei den Eisenbahnen der Vereinigten Staaten von Amerika.** Wilsons Botschaft an den Kongreß beschäftigt sich, einer Meldung des Reuterschen Bureaus aus Washington vom 5. d. M. zufolge, ausschließlich mit inneren Angelegenheiten, hauptsächlich mit der Regelung der Arbeitsverhältnisse bei den Eisenbahnen auf der Grundlage des Achtstundentages. Wilson empfiehlt eine Gesetzesvorlage, die eine genaue öffentliche Untersuchung aller Arbeitsstreitigkeiten vorsieht, ohne die kein Streik und keine Aussperrung gesetzlich sein kann. Das Land könne nicht infolge von Mangel an hinreichenden schiedsgerichtlichen Einrichtungen tiefgehenden industriellen Störungen ausgesetzt bleiben, und der Kongreß könne da leicht Abhilfe schaffen. (Siehe den Aufsatz in dieser Nummer.)

— **Wiederaufnahme der Fahrten durch den Panamakanal.** Wie die „Times" berichtet, ist der Schiffsverkehr im Panamakanal seit einiger Zeit in einem fortwährenden Steigen begriffen, so daß die Zahl der auf ihm beförderten Tonnen nahezu die gleiche Höhe erreicht hat, wie im vorigen Jahre, ehe die Senkungen des Geländes eintraten, infolge deren der Verkehr durch den Kanal gesperrt werden mußte. Statistische Aufzeichnungen aus dem Handelsamt in Washington besagen, daß von April bis August 1915 jeden Monat im Durchschnitt 597 100 t befördert worden, während es in dem gleichen Zeitraum dieses Jahres nur um einen geringen Bruchteil weniger, 508 894 Tonnen waren. Wenn nun die Vereinigten Staaten von Amerika hoffen, daß der frühere Verkehr des Kanals in verhältnismäßig kurzer Zeit wieder erreicht sein werde, so beruht diese Hoffnung vor allem auf der bald zu erwartenden Wiederaufnahme der regelmäßigen Verbindung zwischen der westlichen und der östlichen Küste der Vereinigten Staaten, die bis vor den Erdrutschungen in bestimmten Zwischenräumen und mit bestimmten Fahrtzielen ausgeführt wurde, und 40 % des Gesamtverkehrs bildete. Die Schiffe, die diese Verbindung früher herstellten, befinden sich jetzt auf weiten überseeischen Reisen, doch sollen sie allmählich wieder eingezogen und diesem mehr örtlichen Verkehr dienstbar gemacht werden. Aus den statistischen Aufzeichnungen geht weiterhin hervor, daß die Engländer die Durchfahrt durch den Kanal am häufigsten benutzten, denn fast die Hälfte aller durchfahrenden Schiffe sind englische gewesen; selbst die Vereinigten Staaten bleiben hinter ihnen zurück, da nur ein Drittel der durchfahrenden Schiffe amerikanische waren. An dritter Stelle folgt Japan und nach ihm Peru, Norwegen, Chile, Dänemark, Schweden, Frankreich und Mexiko.

Allgemeines.

— **Die Ausbeute der Kohlenfelder auf Spitzbergen** wird, wie wir der „Ztschr. d. V. d. Ing." entnehmen, durch das Norwegische Spitzbergensyndikat durchgeführt werden. Das Syndikat wird die amerikanischen Felder der Arctic Coal Co. und von Ayer & Longyear am Eisfjord und die norwegischen Felder bei Green Harbour übernehmen. Dagegen hielt das Syndikat die Übernahme der an der Ostseite der Advent-Bai gelegenen Kohlenfelder der englischen Spitzbergen Coal and Trade Co., die den Betrieb zurzeit eingestellt hat, nicht für angebracht.

Von den Feldern sind die der Arctic Coal Co. in der Advent-Bai schon mehrere Jahre im Betrieb. Sie hatten eine Jahreserzeugung von 50 000 t, die man hofft, durch Ausbau der Förderungen auf 250 000 t jährlich steigern zu können. Hier lagern auch noch beträchtliche Mengen Kohlen, die noch von der vorjährigen Förderung zum Verladen bereitliegen. Bei den zurzeit ungewöhnlich hohen Kohlenpreisen und der Kohlennot in Norwegen gewinnt die Spitzbergenkohle sehr an Bedeutung.

— **Pufferstangen-Richtmaschine.** Eine von der Heinr. Ehrhardt A.-G. in Düsseldorf hergestellte Richtmaschine für Pufferstangen ist seit Februar d. J. in der Hauptwerkstätte Wedau bei Duisburg mit gutem wirtschaftlichen Erfolge im Betriebe. Über ihre Bauart, Arbeitsweise und Ertragfähigkeit gibt Regierungs- und Baurat de Neuf in Essen in Glasers Annalen für Gewerbe und Bauwesen vom 15. Oktober 1916 nähere Aufschlüsse.

Danach sind die Puffer vor dem Einbringen in die Richtmaschine auf helle Rotglut, etwa 1100° C., zu erhitzen. Die Bedienung geschieht durch 2 Mann; der eine besorgt das Anwärmen und Einbringen der Puffer in die Maschine, der andere stellt diese an, bringt die gerichteten Puffer aus, zieht lose Niete mit Hilfe einer Presse nach und stellt die fertigen Puffer mittels einer Laufkatze ab. Auf diese Weise sollen täglich bei neunstündiger Arbeitszeit 140 Puffer bearbeitet werden können.

Die Richtmaschine, einschließlich eines 15pferdigen Motors und allem sonstigen Zubehör kostet 13 000 ℳ, der Glühofen 2700 ℳ. Das Richten eines jeden Puffers kostet nach einer veröffentlichten, bis ins einzelne gehenden Berechnung, beim Maschinenbetrieb 17.5 Pf. gegen 34.1 Pf. beim Handbetrieb. Lege man eine Jahresleistung von 42 000 Puffern zu Grunde, so werde mittels der Maschine eine Ersparnis von 6972 ℳ in einem Jahre erzielt. Die Anschaffungskosten der Maschine seien danach schon nach zwei Jahren herauszuwirtschaften.

Rechtspflege.

Einstellung von Privatkesselwagen. (Urteil des Gr. Landgerichts Karlsruhe vom 18. November 1913, Aktenzeichen 1 Z H 200/13). Die Klägerin (Chemische Fabrik) hat auf Grund eines Vertrages vom 20. November 1909 mit der Kgl. preuß. Eisenbahndirektion E. einen ihr gehörigen Säurekesselwagen in den Wagenpark der preußischen Staatseisenbahnen eingestellt. Am 14. September 1912 hat sie diesen Wagen durch ihr Zweiggeschäft in D. (Baden) an die Anilin- und Sodafabrik in L. (Bayern) aufgegeben. Der Wagen wurde von der Wagenmeisterei L. beanstandet und zur Untersuchung nach seiner Heimatstation Hamborn geleitet. Hiervon erhielt die Klägerin erst auf ihre Anfrage über den Verbleib des Wagens am 23. September 1912 durch die Güterabfertigungsstelle D. Nachricht. Sie behauptet nun, durch die verspätete Mitteilung sei ihr ein Schaden von 6000 ℳ enstanden, da sie sich nicht rechtzeitig anderwärts die von ihr benötigten Säurevorräte habe beschaffen können und infolgedessen ihren Betrieb vom 28. September bis zum 4. Oktober habe einstellen müssen.

Mit der Klage begehrte sie Ersatz dieses Schadens von der Gr. badischen Eisenbahnverwaltung. Sie machte zur Begründung geltend, der Einstellungsvertrag sei zwar mit der preußischen Eisenbahnverwaltung abgeschlossen, die badische Eisenbahnverwaltung sei aber durch die Übernahme der Beförderung des Wagens in den Vertrag eingetreten. Damit habe sie sich auch der Bestimmung des § 11 Ziffer 3 der Vertragsbedingungen unterworfen, wonach von der Aussetzung des Wagens dem Einsteller sofort Mitteilung gemacht werden müsse. Zum mindesten müsse angenommen werden, daß mit der badischen Eisenbahnverwaltung über die Beförderung des Wagens von D. nach L. ein Frachtvertrag oder ein frachtähnlicher Vertrag abgeschlossen worden sein, wegen dessen Nichterfüllung die Beklagte hafte.

Die Beklagte beantragte Klageabweisung. Ihre Ausführungen ergeben sich im wesentlichen aus den Gründen des Urteils, die dahin lauten:

Die badische Eisenbahnverwaltung hat den Einstellungsvertrag über den Kesselwagen mit der Klägerin nicht abgeschlossen und sie hat auch nicht die Aussetzung des Wagens veranlaßt. Diese ist vielmehr durch die (bayerische) Wagenmeisterei L. erfolgt. Es kann auch nicht als zutreffend anerkannt werden, daß die badische Eisenbahnverwaltung in den mit der preußischen Eisenbahndirektion E. abgeschlossenen Einstellungsvertrag eingetreten ist. Sie hat durch die Beförderung des Wagens von D. nach L. nichts weiter getan, als daß sie die durch die Eisenbahndirektion E. erfolgte Einstellung des Kesselwagens in den Wagenpark anerkannte und sich der dem Einsteller verbliebenen freien Verfügung über den leeren Wagen auch ihrerseits unterwarf. Es kann daher auch nicht davon die Rede sein, daß die badische Eisenbahnverwaltung über die Versendung des Wagens von D. nach L. mit der Klägerin einen Frachtvertrag abgeschlossen habe. Wie sich aus dem Einstellungsvertrag ergibt, wird zwischen den Frachtverträgen, die über das in den eingestellten Wagen verladene Gut abgeschlossen werden und dem Vertrag über die Einstellung des Wagens scharf unterschieden. Über die

Beförderung des leeren Wagens wird ein Frachtvertrag nur dann abgeschlossen, wenn sie zum Zwecke der Einstellung oder der Umstationierung erfolgt (§ 2 Ziffer 3 der Bedingungen).

Die Beklagte kann hiernach von der Klägerin wegen der angeblich erwachsenen Schadens nicht in Anspruch genommen werden, und die Klage war daher abzuweisen. H.

— **Der § 5 der Eisenbahn-Verkehrsordnung bezieht sich nur auf Ansprüche aus dem Beförderungsvertrage.** (Entsch. des RG. vom 20. Januar 1916 — VI 378/15 —.) Ein bei einem Betriebsunfall verletzter Reisender hatte außer Schadensersatz auch ein angemessenes Schmerzensgeld beansprucht. Die Revision gegen das diesen Anspruch abweisende Urteil ist zurückgewiesen worden. Aus den Gründen:

Es fragt sich, ob der § 5 EVO. den Anspruch des Klägers auf ein Schmerzensgeld zu rechtfertigen vermag. Dieser schreibt vor: „Die Eisenbahn haftet für ihre Leute und für andere Personen, deren sie sich bei Ausführung der Beförderung bedient." Daß diese Vorschrift, die sich in dem II., die Allgemeinen Bestimmungen enthaltenden Abschnitt befindet, sowohl für den Güter- wie für den Personenverkehr Geltung hat, ergibt sich sowohl aus dieser Überschrift wie aus dem ganzen Aufbau der EVO., die daran anschließend im III. Abschnitt die Beförderung von Personen und im IV. die Beförderung von Reisegepäck behandelt.

Gleichwohl kann der Anspruch auf Schmerzensgeld auf die Vorschrift des § 5 EVO. nicht gestützt werden. Denn wie in der ständigen Rechtsprechung des RG. feststeht, greift die das sog. Schmerzensgeld regelnde Vorschrift des § 847 BGB. ausnahmslos nur dann Platz, wenn ein auf Grund der Vorschriften über unerlaubte Handlungen im Sinne der §§ 823 ff BGB. erwachsener Anspruch in Frage steht. Insbesondere begründet weder eine vertragliche Haftung noch eine solche auf Grund des Haftpfl.-Ges. den im § 847 BGB. vorgesehenen Anspruch. Der Kläger könnte also seinen Anspruch auf Schmerzensgeld auf die Vorschrift des § 5 EVO. nur stützen, falls diese dahin auszulegen wäre, daß die Eisenbahn auch dann ohne weiteres und ohne Rücksicht auf die im § 831 BGB. enthaltene Vorschrift für ihre Leute und für andere Personen haftet, deren sie sich bei Ausführung der Beförderung bedient, wenn diese Personen sich einer unerlaubten Handlung im Sinne der §§ 823 ff. BGB. schuldig gemacht haben.

Ein derartig weitgehender Vertrag ist aber im § 5 EVO. nicht zu finden. Vielmehr muß angenommen werden, daß die Vorschrift des § 5 lediglich die Haftpflicht der Eisenbahnen aus dem Beförderungsvertrage regelt. Dies ergibt sich mit völliger Sicherheit, wenn man sich vergegenwärtigt, daß die EVO., soweit es sich darin um die auf die Beförderung von Personen oder Gütern beziehenden Vorschriften handelt, lediglich dazu dient, die entsprechenden Vorschriften des HGB. zu ergänzen oder abzuändern. Das HGB. regelt nun im 3., die Handelsgeschäfte betreffenden Buche, und zwar im 7. Abschnitt, die Beförderung von Gütern und Personen auf den Eisenbahnen. Hieraus ergibt sich schon, daß das HGB. hier lediglich rechtsgeschäftliche Vorschriften treffen will, während die Regelung von unerlaubten Handlungen den allgemeinen Vorschriften des BGB. überlassen ist. Da nun die EVO., wie schon aus dem ständigen Hinweis in den Vorschriften des 7. Titels des 3. Buches des HGB. auf diese hervorgeht, dazu bestimmt ist, die Vorschriften des HGB. über die Beförderung von Gütern und Personen auf den Eisenbahnen abzuändern oder zu ergänzen, so folgt daraus ohne weiteres, daß auch die Bestimmung des § 5 EVO. nur auf die vertragliche Haftung der Eisenbahn bezogen werden kann.

Zum gleichen Ergebnisse gelangt man auf Grund der Erwägung, daß auch § 458 HGB., dessen Inhalt § 5 EVO. wörtlich wiedergibt, sich lediglich auf die vertragsmäßige Haftung der Eisenbahn auf Grund des Beförderungsvertrags bezieht (wobei es dahingestellt bleiben kann, ob auch die erstere Vorschrift sich sowohl auf die Beförderung von Personen wie von Gütern bezieht).

Die Vorschrift des § 5 EVO. ist auch, ebenso wie die des § 458 HGB., keineswegs durch § 278 BGB. überflüssig und bedeutungslos geworden. Denn jene Vorschrift macht die Eisenbahnen für die Handlungen ihrer Leute auch dann haftbar, wenn diese ohne jedes Verschulden dem Inhalte des Transportvertrags zuwiderhandeln, während § 278 BGB. zu seiner Anwendung ein Verschulden des Erfüllungsgehilfen voraussetzt. Dies ergibt sich mit einer jeden Zweifel ausschließenden Deutlichkeit aus dem V.-Entw. HGB. 259, wo es wörtlich heißt:

„Die Vorschrift des Art. 400 HGB., wonach der Frachtführer für seine Leute usw. haftet, kann in unveränderter Form nur für die Eisenbahnen in Geltung bleiben; im übrigen ist sie, weil nach § 421 (§ 431 d. G.) der Frachtführer für einen unverschuldeten Schaden nicht mehr einstehen muß, nur noch in der Fassung aufrecht zu erhalten, daß der Frachtführer ein Verschulden seiner Leute und anderer Personen, deren er sich bei der Ausführung der Beförderung bedient, in gleichem Umfange zu vertreten hat wie eigenes Verschulden.

Hiernach ist die Schlußfolgerung gerechtfertigt, daß der § 5 EVO. ebensowenig wie der gleichlautende § 458 HGB. eine Haftung der Eisenbahn für unerlaubte Handlungen ihrer Leute oder anderer Personen, deren sie sich bei der Ausführung der Beförderung bedient, hat festsetzen wollen oder festgesetzt hat. W.

— **Haftung der Eisenbahn für Beschädigung infolge Verwendung eines ungeeigneten Wagens.** Eine im September 1913 von Rotterdam nach Metz-Devant-les-Ponts beförderte Wagenladung Mehl kam mit Naphtalingeruch behaftet auf der Bestimmungsstation an. Das Landgericht Metz hat die vom Empfänger wegen Wertminderung erhobene Klage abgewiesen. Das Urteil wurde von dem Oberlandesgericht unterm 12. Juli 1916 (Aktenzeichen II U 13/16) bestätigt. In der Begründung wird gesagt: Selbst wenn — was nicht erwiesen sei — die übelriechenden Stoffe sich vor der Beladung in dem Eisenbahnwagen befunden hätten, „würde . . . die Haftung der Eisenbahn entfallen, weil der Kläger durch seine Angestellten den Wagen verladen hat und in der Lage gewesen wäre, einen unpassenden Wagen abzulehnen."

Das Oberlandesgericht hat hiernach ausdrücklich anerkannt, daß nach dem J. U. die Haftung der Eisenbahn für Beschädigung infolge Verwendung eines ungeeigneten Wagens ausgeschlossen ist, wenn der selbstverladende Absender in der Lage ist, den ungeeigneten Wagen abzulehnen, d. h. wenn der zur Verfügung gestellte Wagen wahrnehmbare Mängel hat, die ihn für die beabsichtigte Beförderung des Gutes ungeeignet erscheinen lassen.

Bücherschau.

— **Werner von Siemens, der Begründer der modernen Elektrotechnik.** Von Artur Fürst. Geheftet ℳ 3.—, gebunden ℳ 4. Stuttgart, Deutsche Verlagsanstalt.

Am 13. Dezember 1816 wurde Werner Siemens geboren. Die hundertste Wiederkehr seines Geburtstages lenkt wieder einmal unsern Blick auf diesen großen Gelehrten, Erfinder und Schöpfer, der zu den deutschen Männern gehört, die ihrem Volk in wenigen Jahrzehnten eine führende Stellung auf dem Gebiete der wissenschaftlichen Technik errungen haben. Was W. v. Siemens erfunden und geschaffen, ist großenteils ein gar nicht mehr wegzudenkender Bestandteil unseres täglichen Lebens geworden; seine Persönlichkeit tritt dahinter für das Bewußtsein der Allgemeinheit etwas zurück. Und doch ist er auch ein vorbildlicher Mensch gewesen in seiner gewaltigen Energie, die durch keinen Fehlschlag sich entmutigen ließ, in seinem immer weitere Wirkungskreise umfassenden Schaffensdrang und seinem großzügigen Gemeinsinn. Ein kurz gefaßtes, allgemeinverständliches Lebens- und Charakterbild des bedeutenden Mannes ist darum eine willkommene und nützliche Gabe zur Feier seines hundertsten Geburtstages; und eine solche bedeutet uns Artur Fürsts soeben erschienenes Buch. Fürst bewährt auch hier seine oft bewiesene Meisterschaft in allgemeinverständlicher Darstellung technischer Fragen und Schöpfungen, so daß die fachwissenschaftlichen Abschnitte auch für den Laien klar und gewinnreich zu lesen sind. Ihm kam aber bei dem erfolgreichen Bestreben, ein wirklich volkstümliches, menschlich fesselndes Lebensbild zu geben, auch sein Stoff zu Hilfe. „Werner Siemens' Erdenwallen", so sagt Fürst im 1. Kapitel des Buches, „ist erfüllt von romantischen Begebenheiten, von Abenteuern, könnte man sagen, wie sie in solcher Zahl nur wenigen begegnen. Fortwährend erlebt er Außerordentliches . . . dreimal verursacht er schwere Explosionen, er erobert eine Festung, kämpft mit Beduinen auf der Spitze einer Pyramide, wird durch einen Schiffbruch auf eine unbewohnte Insel gebannt, eine lose gewordene Kabeltrommel droht sein Schiff zu zerschmettern, das Meer strömt mit furchtbarem Wüten in seltsamer Weise gegen ihn an. Und — was das Erstaunlichste ist — in all diesem Getümmel oft schwerer Gefahren bleibt er jeden Augenblick der ruhige, sorgsam beobachtende Mann der Wissenschaft . . . Er treibt Navigation während des Schiffbruchs und Meeresforschung inmitten der Wasserhose." — So trafen die eigenartige Begabung des Verfassers und der Reichtum seines Stoffes zusammen, um ein Buch entstehen zu lassen, das in seiner ebenso anspruchslosen und frischen, wie zuverlässigen Art geeignet ist, die Persönlichkeit eines der bedeutendsten Männer deutscher Wissenschaft und Technik weiten Kreisen verehrungswürdig und verständlich zu machen; ein technisch-biographisches Volksbuch in gutem Sinn wie etwa die Schriften von Max Eyth und die prächtige Biographie des alten Nathusius.

—**Württembergischer Reisekalender für 1917.** Verlag von Hugo Matthäs in Stuttgart, Preis 2 *M*.

Es war eine alte Klage, daß der Deutsche vielfach gewohnt war, seine übergroße Vorliebe für alles fremdländische auch bei seinen Reisen zu betätigen. Man mußte nach Ansicht vieler Leute zwar in Italien oder Frankreich gewesen sein, aber es galt durchaus nicht ohne weiteres als Schande, selbst die durch Naturschönheiten oder als geschichtliche Erinnerungsstätten hervorragendsten Gegenden des eigenen Heimatlandes nicht besucht zu haben. Nun, der Krieg mit seinen politischen Begleiterscheinungen hat hoffentlich diesen alten Fehler gründlich geheilt. Das gewaltig aufgerüttelte deutsche Volksbewußtsein wird solche Verirrungen nicht mehr dulden. Überall im deutschen Volke wird sich künftig das Bedürfnis regen, statt der fremden Länder in erster Linie das deutsche Vaterland selbst, und dann diejenigen Länder kennen zu lernen, die im Toben des Weltkrieges treu an der Seite Deutschlands gestanden haben. Es ist deshalb gut, daß schon vor dem Kriege auch in Deutschland große Fremdenverkehrsverbände und namentlich auch die deutschen Staatseisenbahnen kräftig damit angefangen haben, die Augen der Öffentlichkeit für die Überfülle an Schönheiten, die das deutsche Vaterland bietet, zu öffnen.

Zu den deutschen Gauen, die trotz ihres guten Klanges und ihrer hervorragenden landschaftlichen Reize sehr zu Unrecht vernachlässigt wurden, weil man an ihnen mit Schnellzugsgeschwindigkeit vorbeifuhr, um nach dem Auslande, namentlich nach dem gelobten Lande Italien, zu gelangen, gehört in erster Linie das Schwabenland. Das wird anders werden, wenn den weitesten Kreisen anschaulich gemacht ist, daß auch dieser Teil Deutschlands Gegenden und Plätze birgt, die sich gar oft gut mit den im Ausland angestaunten Sehenswürdigkeiten messen können. Es ist deshalb sehr zu begrüßen, daß durch den in diesem Jahre zum erstenmal erscheinenden Württembergischen Reisekalender ein Werbemittel vornehmster Art geschaffen wurde, das diesem Zwecke sicher trefflich dienen wird. Der Kalender, ein Abreißkalender mit 400 Blättern in der Blockgröße von 140 : 220 mm und einem Titelblatt im Vierfarbendruck, bietet für jeden Tag des Jahres ein trefflich ausgeführtes Bild aus dem schönen Schwabenlande, dazu auf besonderen Einschaltblättern einige zweckmäßige Wanderpläne mit Zeitangabe und Übersichtskärtchen. Selbst der, der Württemberg genau zu kennen glaubt, wird in hohem Maße überrascht sein, welche Fundgrube für prächtige Landschafts- und Städtebilder das kleine Württembergerland ist. Wieviel mehr wird jemand, der das Schwabenland nur oberflächlich oder garnicht kennt, über die Mannigfaltigkeit und Schönheit dieser Bilder erstaunt sein. Es ist ein Genuß, die einzelnen Blätter auf sich wirken zu lassen, und man weiß nicht, ob die feinsinnigen, stimmungsvollen Landschaftsbildchen, die Bilder der auf stillen Bergesgipfeln ragenden Stammburgen der Hohenzollern, Hohenstaufen und anderer berühmter Fürstengeschlechter oder die Darstellung freundlicher, friedlich träumender Städtchen oder einzelner malerischer Bauten am meisten gefallen werden. Ob aus der schwäbischen Alb oder aus dem Schwarzwald, aus Ober- oder Unterland, aus dem zerklüfteten Donautal oder dem vielbesungenen Neckartal, jedes Blatt hat seinen eigenen Reiz und lockt und wirbt, diese schönen Stätten aufzusuchen und zu durchwandern. Hübsche, wohlgelungene Stimmungsbilder aus der Natur in ihrem Winterkleide zeigen auch dem Liebhaber des Wintersports verführerische Bilder. Aber auch der wird auf seine Rechnung kommen, der ohne Reisepläne den Kalender nur der Bilder allein wegen erwirbt, um sich an den künstlerischen Aufnahmen alter anmutiger Städtchen und Gassen, sagenumwobener Burgen, eigenartiger Kunstdenkmäler und Brunnen und lieblicher, malerischer Naturausschnitte zu erfreuen.

Das mit Unterstützung der württembergischen Staatseisenbahnen vom Württembergischen Reise- und Verkehrsbureau in Stuttgart herausgegebene, von Eisenbahnsekretär Reif bearbeitete Werkchen wird sich bald viele Freunde, auch weit außerhalb der Grenzen des Schwabenlandes, erwerben.

— **Leitfaden zum Warenumsatzsteuergesetz.** Herausgegeben im Auftrage der Handelskammer zu Berlin von Rechtsanwalt Dr. Bruno May. Verlag von Carl Heimann, Berlin. Preis 60 Pf. Da über die Bedeutung einzelner Bestimmungen des am 1. Oktober d. J. in Kraft getretenen Warenumsatzsteuergesetzes viele Zweifel aufgetaucht sind und deshalb täglich eine große Anzahl von Anfragen hierüber an die Handelskammer zu Berlin gerichtet werden, hat die Kammer die Veröffentlichung eines Leitfadens zu diesem Gesetze zur Unterrichtung der beteiligten Verkehrskreise von Handel und Industrie veranlaßt. Er bietet in allgemein verständlicher Form eine systematische Darstellung der gesetzlichen Bestimmungen und enthält einen Abdruck des Gesetzes und der dazu ergangenen Ausführungsbestimmungen und Ausführungsgrundsätze.

Die Handelskammer hat bezüglich der viel erörterten Abwälzungsfrage, wie bereits bekannt gegeben, den Standpunkt eingenommen, daß es nicht angezeigt ist, den Abnehmern die Umsatzsteuer in Rechnung zu stellen. In einem Vorwort zu dem Leitfaden hat die Handelskammer diesen Standpunkt kurz begründet.

Die vom Bundesrat erlassenen Auslegungsgrundsätze, nach denen die Steuerbehörden in der Übung verfahren werden, sind dem Leitfaden zugrunde gelegt, um zunächst für die Steuerpflichtigen sichere Richtlinien zu schaffen, und die ohnehin bestehende Unklarheit über den Inhalt des Gesetzes nicht noch zu vermehren. Ob allerdings die in den Auslegungsgrundsätzen erfolgte weite Auslegung einiger Rechtsbegriffe in allen Punkten gebilligt werden wird, wird die Zukunft lehren.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Nachruf.

Am 6. Dezember d. J. verstarb nach kurzem, schwerem Leiden in Liegnitz seinem nach der Pensionierung gewählten Wohnorte, der ehemalige Vorstand des Verkehrsamtes in Bentschen

Herr Eisenbahndirektor **Wilhelm Büttner**

im Alter von 63 Jahren.

Vom 1. April 1905 bis zu seinem infolge körperlichen Leidens am 1. April 1916 erfolgten Übertritt in den Ruhestand als Verkehrsamtsvorstand im hiesigen Bezirk tätig, hat er sich bei vornehmen Charaktereigenschaften allgemeine Wertschätzung bei Vorgesetzten und Mitbeamten zu erwerben gewußt. Wir werden ihm ein ehrendes Andenken bewahren.

Posen, den 11. Dezember 1916. (1595)

Der Präsident
und die höheren Beamten der Königlichen Eisenbahndirektion.

2. Güterverkehr.

Staats- und Privatbahn-Güterverkehr, Heft A.

Mit Gültigkeit vom Tage der Betriebseröffnung der Gleisanschlüsse der Mindener Kreisbahnen an den Ems-Weser-Kanal gilt der im Verkehr mit den genannten Kreisbahnen bestehende Übergangstarif nicht für Güter, die vom Wasser (Weser oder Kanal) auf die Eisenbahn oder umgekehrt umgeschlagen werden.

Näheres im Gemeinsamen Tarif- und Verkehrsanzeiger.

Hannover, 11. Dezember 1916. (1596)
Königliche Eisenbahndirektion.

Nordwestdeutsch-bayerischer Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1917 wird der Tarifnachtrag X eingeführt, durch den die Stationen der Lokalbahn Jossa-Wildflecken sowie verschiedene andere Stationen in den Tarif aufgenommen und die durch die Neubaustrecke Niederaula-Alsfeld eingetretenen Entfernungskürzungen du chgeführt werden. Außerdem enthält der Nachtrag verschiedene sonstige, zum Teil bereits im Verfügungsweg durchgeführte Änderungen.

Näheres im Tarif- und Verkehrsanzeiger der preußisch-hessischen Staatseisenbahnen sowie bei den beteiligten Güterabfertigungen. (1599)

Frankfurt (Main), 9. Dezember 1916.
Königliche Eisenbahndirektion.

Staats- und Privatbahn-Tiertarif. Tfv. 1504.

Auf Seite 9 ist im Verzeichnis der landwirtschaftlichen Zentralstellen unter (7) zu streichen: „Das Hauptdirektorium des Mecklenburgischen Patriotischen Vereins in Rostock, das Präsidium des landwirtschaftlichen Vereins in Mecklenburg-Schwerin in Brodersdorf (Meckl.)." Dafür ist zu setzen: „Die Landwirtschaftskammer für das Großherzogtum Mecklenburg-Schwerin in Rostock." (1606)

Schwerin, den 11. Dezember 1916.
Großherzogliche General-Eisenbahndirektion.

Ausnahmetarif für Düngemittel usw. (Sächsische Ausgabe).

Mit Gültigkeit vom 10. Februar 1917 wird im Warenverzeichnis unter A. „Ammoniaksalpeter" gestrichen.

Dresden, am 13. Dezember 1916. (1604)
Kgl. Gen.-Dir. d. Sächs. Staatseisenb.

Österreichisch-Ungarisch-Bayerischer Eisenbahnverband. Gütertarif Teil III, Heft Nr. 2 vom 1. August 1908. Süddeutsch-Ungarischer Verkehr. Eisenbahngütertarif Teil II, Heft 1 vom 1. Juni 1913.

Aufhebung von Frachtsätzen.

Mit Ablauf des 28. Februar 1917 treten sämtliche in den obengenannten Tarifheften enthaltenen Frachtsätze in Kronenwährung außer Kraft. Wegen der Einführung von Ersatzfrachtsätzen erfolgt weitere Bekanntmachung.

München, 7. Dezember 1916. (1598)
Tarifamt der K. Bayer. St.-E.-B. r. d. Rh. namens der Verbandsverwaltungen.

Ausnahmetarif 6 für Steinkohlen usw. vom Ruhrgebiet usw. nach Staats- und Privatbahnstationen.

Mit Gültigkeit vom 2. Januar 1917 werden die Frachtsätze der Abteilung B des Tarifs im Verkehr mit den Stationen der Elmshorn-Barmstedt-Oldesloer Eisenbahn um den in der Veröffentlichung dieser Bahn vom 31. Oktober 1916 bekanntgegebenen Zuschlag von 3 ₰ für 100 kg erhöht.

Essen, den 9. Dezember 1916. (1605)
Königliche Eisenbahndirektion.

Tfv. 1253. Oberschlesisch-österreichischer Kohlenverkehr. Eisenbahngütertarif, Teil II, Heft 1, gültig vom 1. September 1913.

Frachtberechnung für Kohlensendungen nach Wien Donauuferbahnhof und Wien Erdbergerlände Elektricitätswerk bei Leitung über den Hilfsweg Mittelwalde-Brünn bzw. Mittelwalde-Königgrätz.

Mit sofortiger Gültigkeit bis auf Widerruf, längstens bis 1. Februar 1918 wird für Kohlensendungen von sämtlichen Versandstationen und Gruben nach Wien Donauuferbahnhof und nach Wien Erdbergerlände Elektricitätswerk für den Fall eines Verkehrshindernisses auf dem planmäßigen Wege über Oderberg, Dzieditz oder Oswiecim als Hilfsweg der Weg über

a) Mittelwalde-Brünn oder
b) Mittelwalde-Königgrätz

festgesetzt.

Die Inanspruchnahme dieser Hilfswege ist an folgende Bedingungen geknüpft:

a) Aufgabe der Sendungen nach beiden vorgenannten Stationen in einem geschlossenen Zug von mindestens 600 t Ladung von einer Versandstation oder Grube.

b) Die Beförderung über den Hilfsweg erfolgt nur nach vorheriger Genehmigung durch die Versandbahn (Transportabteilung der Königl. Eisenbahndirektion Kattowitz), welche auch entscheidet, welcher von den beiden obengenannten Hilfswegen jeweils zur Verfügung gestellt wird.

c) Im Frachtbrief ist die Beförderung über Mittelwalde-Brünn oder Mittelwalde-Königgrätz und die Anwendung nachstehender Frachtberechnung parteiseits vorzuschreiben:

Frachtberechnung.

Frachtsätze des oberschlesisch-österreichischen Kohlentarifs, Teil II, Heft 1 nach Wien Donauuferbahnhof bezw. Wien Erdbergerlände Elektricitätswerk unter Zuschlag folgender Umwegsfrachten:

Von den Versandstationen oder Gruben Nr.	Bei Leitung über: A. Mittelwalde—Brünn	B. Mittelwalde—Königgrätz
	Heller für 1000 kg	
1	207	415
1 a	209	417
2—4, 6, 12, 20—26, 28—32	213	421
7—9, 27	212	420
10	201	409
11, 11 a	206	414
13—19, 36, 37	219	427
33	221	429
34, 35	233	441
38, 40, 42	278	486
39, 41, 64	279	487
43, 44, 46	287	495
45, 65	290	498
47	303	511
48, 49	302	510
50	312	520
51	293	501
52	270	478
53, 62, 62 a	272	480
54	333	541
55, 56	347	555
57 a	354	562
58, 59	261	469
61	257	465
63	281	489
66	269	477
67	260	468
68	308	516

Im Falle der Beförderung über den Hilfsweg wird die Lieferfrist und die Gebühr für die Angabe des Interesses an der Lieferung über den Hilfsweg ermittelt. (1600)

Kattowitz, den 9. Dezember 1916
Königliche Eisenbahndirektion, namens der beteiligten Verwaltungen.

Kriegsausnahmetarif für verschiedene Futtermittel, Nr. 2 IV p und 2 IV q.

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1917 treten an Stelle der bisherigen Ausnahmetarife 2 o, 2 v, 2 x, 2 I k, 2 II h, 2 II n, 2 III m, 2 III t, 2 III u und 2 IV g mit einigen Änderungen und Ergänzungen durch Zusammenlegung 2 neue Ausnahmetarife 2 IV p und 2 IV q in Kraft. Der Ausnahmetarif 2 IV p enthält die Güter der oben aufgeführten Futtermittel, die bei Aufgabe von 10 t bisher nach dem Spezialtarif III, 2 IV q die Güter, die nach dem Rohstofftarif befördert wurden. Etwaige Erhöhungen gelten erst vom 1. März 1917 ab. — Einzelabdrücke der Tarife sind zum Preise von 5 ₰ für das Stück durch die Güterabfertigungen, sowie das Auskunftsbureau, hier, Bahnhof Alexanderplatz, zu beziehen.

Berlin, den 13. Dezember 1916. (1602)
Königliche Eisenbahndirektion.

Staats- und Privatbahn-Güterverkehr.

Mit dem 31. März 1917 tritt der Ausnahmetarif 6 o (Steinkohlen usw.), soweit er für die Ausfuhr seewärts nach Dänemark, Schweden und Norwegen gilt, außer Kraft. Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbureau, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 8. Dezember 1916. (1603)
Königliche Eisenbahndirektion.

---

3. Personen- und Gepäckverkehr.

Rheinisch-Süddeutsch-Schweizerisch-Ungarisch-Rumänisch-Serbisch-Bulgarisch-Orientalischer Personen- und Gepäcktarif.

Die Bekanntmachung in der Nr. 95 dieser Zeitung betr. Aufhebung der durchgehenden Abfertigung von ungarischen nach deutschen Stationen wird zurückgenommen.

Stuttgart, 11. Dezember 1916. (1601)
Generaldirektion
der K. W. Staatseisenbahnen.

---

4. Verdingungen.

Verdingung von 17 850 kg ungeglühtem Eisendraht in 9 Losen, 6875 kg Halfterketten in 12 Losen, 3480 Mille eisernen Splinten, 92 350 kg eisernen Drahtstiften, 2535 kg Kammzwecken und Schnurstifte, 2240 Mille Blechnieten, 5150 Mille eisernen Holzschrauben sowie 29 350 Stück eisernen Holzschrauben (Schlüsselschrauben) in je 8 Losen, 153 000 kg eisernen Kesselnieten und 46 950 Stück eisernen Ringen in je 7 Losen, 1420 kg Stahlblech in 6 Losen, 550 kg Stahldraht, 525 Tafeln galvanisch verzinktem Eisenblech und 180 Tafeln feuerflüssig verbleitem Eisenblech in je 3 Losen, 350 kg geglühtem Eisendraht und 100 qm Drahtgewebe zu Funkenfängern in je 1 Lose für die Eisenbahndirektionen Berlin, Bromberg, Danzig, Halle, Königsberg, Magdeburg und Stettin.

Angebote sind portofrei, versiegelt und mit entsprechender Aufschrift bis zum 5. Januar 1917, vormittags 9 Uhr, an das **Zentralbureau Zimmer 257 in Berlin W. 35, Schöneberger Ufer 1—4**, Proben bis spätestens zum 30. Dezember 1916 an die betreffenden Werkstättenämter einzureichen.

Die Eröffnung der Angebote findet am 5. Januar 1917, vormittags 10 Uhr, Tempelhofer Ufer 28 III Zimmer Nr. 4 statt.

Angebotbogen und Bedingungen können in unserem **Zentralbureau**, Zimmer 257 eingesehen, auch von dort **gegen portofreie Einsendung** von 1,50 ℳ und 5 ₰ Bestellgeld **bar** (nicht in Briefmarken) bezogen werden. Zuschlagsfrist bis 3. Februar 1917.

Berlin, 11. Dezember 1916. (1597)
Königliche Eisenbahndirektion.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Eisenbahndirektions-Präsident a. D. v. Mühlenfels in Berlin.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins

Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nummer 100. 20. Dezember 1916. LVI. Jahrgang.

Inhalt:

Der Einarmige im Block- und Stellwerksdienst.

Auszüge aus dem Zugbildungsplan.

Nachrichten.

Deutschland. Einheitlichkeit der Betriebsführung auf den preußischen Staatsbahnen. — Pflicht zur Einschränkung im Reisen. — Die Kriegsteuerungszulagen für Staatsbeamte, Staatsarbeiter usw. im preußischen Abgeordnetenhaus. — Ersparnis von Brennstoffen und Beleuchtungsmitteln. — Einmalige Kriegsteuerungszulagen und Erhöhung der Teuerungszulagen bei der bayerischen Staatseisenbahnverwaltung. — Gewährung einmaliger und Neuordnung laufender Kriegsteuerungszulagen bei den sächsischen Staatsbahnen. — Neuausgabe der württembergischen Fahrpläne. — Beförderung von Gütern auf der Straßenbahn. — Die Kriegsküche in der Eisenbahnhauptwerkstatt Jena. — Kleintierhaltung Bediensteter der preußisch-hessischen Staatseisenbahnen im Jahre 1915. — Verein für Eisenbahnkunde in Berlin. — Der hundertste Geburtstag Werner von Siemens'. — Präsident Wackerzapp. — Personalnachrichten.

Österreich. Einnahmen der Aussig-Teplitzer Bahn. — Einnahmensteigerung der Buschtiehrader Eisenbahn. — Zehnjährige Wiederkehr des Verstaatlichungstages der Kaiser Ferdinands-Nordbahn. — Die Kohlenbezüge aus Oberschlesien.

Niederlande. Regeln für Oberbaukonstruktionen der Klein- und Straßenbahnen in den Niederlanden und ihren Kolonien.

Rumänien. Die Erbeutung der Erdölzone bei Ploesti. — Die Fortschritte der siegreichen Truppen der Mittelmächte.

Übrige europäische Länder. Neuausgabe des Eisenbahngütertarifs für die norwegischen Staatsbahnen. — Die Unternehmung „Transito" in Schweden — Verkehrsschwierigkeiten in schwedisch Norrland und der Durchgangsverkehr nach Rußland. — Nachrichten von den schweizerischen Eisenbahnen. — Die Tunnelstrecke der Jungfraubahn und des Tasnatunnels der Rhätischen Bahn. — Kohlenmangel in der Schweiz.

Bücherschau.

Amtliche Bekanntmachungen.

Wegen des Weihnachtsfestes fällt die am 27. d. M. fällige Nummer dieser Zeitung aus.

Der Einarmige im Block- und Stellwerksdienst.

Von Regierungsbaumeister **P. Werner**, Glatz.

Die Unterbringung der Kriegsverletzten wird fortgesetzt die Sorge aller Verwaltungen sein. Noch während des Krieges, aber nicht minder nach Eintritt des Friedens wird man bestrebt sein müssen, im Interesse der Erhaltung und Erstarkung der gesamten deutschen Volkskraft die größte Wirtschaftlichkeit bei der Verwendung der einzelnen Kräfte zu üben.

Da vor dem Kriege ein gewaltiger Überfluß an einzelnen Kräften vorhanden war, so ist es erklärlich, daß viele Posten mit vollen Kräften besetzt waren und zum Teil noch sind, auf denen die Anwendung der vollen Kraft zur Erfüllung der Pflicht nicht nötig oder nur auf ganz kurze Zeit in langen Zwischenräumen erforderlich ist. Eine gewaltige Zahl dieser einzelnen Vollkräfte hat der Krieg der deutschen Volkskraft für immer entzogen; groß aber auch ist die Zahl der Einzelkräfte, die durch Verstümmelung von Gliedmaßen in der Auswirkung ihrer Kraft behindert sind. Vieles und Großartiges ist schon geschehen auf dem Gebiete der Fürsorge für die Kriegsbeschädigten zur größtmöglichen Auswirkung ihrer Kräfte durch Schaffung von Ersatzgliedern.

Im Nachfolgenden soll ein bescheidener Beitrag zu dieser Arbeit geleistet werden und zwar mit Beschränkung auf diejenigen Invaliden, deren Beschädigung in dem Verlust eines Armes besteht. Sie werden zweckmäßig auf solchen Posten unterzubringen sein, auf denen die gleichzeitige Anwendung der Kräfte beider Arme nicht unbedingtes Erfordernis zur Erledigung der Dienstgeschäfte ist.

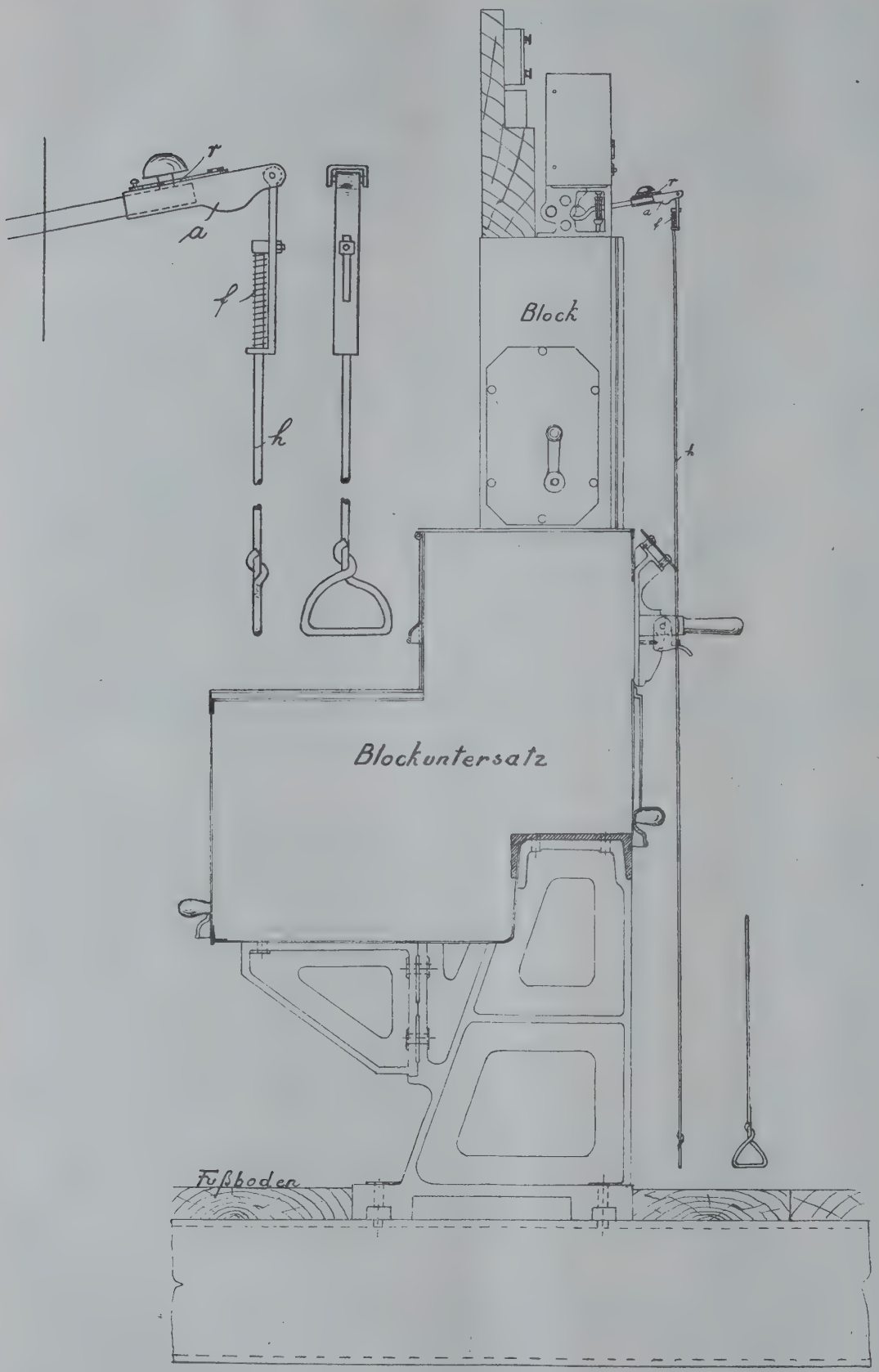
Die nachfolgenden Betrachtungen beschränken sich wiederum auf die Beschäftigung der Einarmigen im Block- und Stellwerksdienst.

Es muß ohne Weiteres zugegeben werden, daß die Tätigkeit des Blockwärters nur sehr geringe Anforderungen an die körperlichen Kräfte stellt. Das Ziehen des Signals wird in den allermeisten Fällen mit einer Hand zu bewirken sein. Zum Bedienen des Blocks aber sind für gewöhnlich zwei Hände erforderlich, so gering auch der Kraftaufwand für die Handlung selbst ist. Mit der einen Hand wird die Blocktaste niedergedrückt und festgehalten, während gleichzeitig mit der anderen der Wechselstrom für die Verwandlung des Blockfeldes durch Bedienung der Kurbel zu erzeugen ist. Die einfachere der beiden Handlungen ist das Niederdrücken der Blocktaste. Hierfür soll anstelle der fehlenden Hand bei dem Einarmigen der Fuß treten und unter Benutzung der nachstehend beschriebenen einfachen Vorrichtung.

Sie besteht im Wesentlichen aus zwei Teilen, dem biegungsfesten Aufschiebling (a) und der Hängestange (h), die durch ein Gelenk miteinander verbunden sind.

Der Aufschiebling hat die Form einer Hülse, passend auf den Balken der Blocktaste. Vorn ist die Hülse zur leichteren Handhabung etwas aufgeweitet. Der Aufschiebling stellt eine Verlängerung der Blocktaste dar und zwar so weit, daß die Zugstange durch den etwas vorspringenden Blockuntersatz nicht behindert wird. Damit nun der Aufschiebling bei niedergedrückter Taste nicht abgleiten kann, ist an ihm ein wagerecht drehbarer Riegel (r) befestigt, der um den Druckknopf der Taste greift. Das Aufsetzen des Aufschieblings und seine Befestigung durch den Riegel erfolgen mit einem Handgriff.

Die Zugstange besteht aus einem einfachen Draht von 3—4 mm Stärke, der unten zu einem Fußbügel gedreht ist. Die Länge des Drahtes ist so bemessen, daß der Fußbügel bei heruntergezogener Taste noch einige Millimeter über dem Fußboden schwebt. Der Bügel darf nicht ganz aufstoßen, damit die Gewähr gegeben ist, daß die Blocktaste auch vollständig niedergedrückt ist; er darf aber auch nur wenig vom Fußboden entfernt sein, damit der Fuß sich in Ruhe und somit der ganze Körper während der Drehbewegung der Hand bei Erzeugung des Wechselstromes sich im sicheren Gleichgewicht befindet. Bemerkt sei hierbei, daß der Kraftaufwand des Fußes bedeutend geringer ist als bei Handbedienung, entsprechend der



Verlängerung des Hebelarmes durch den Aufschiebling. Es genügt wohl in den meisten Fällen das Eigengewicht des Fußes bzw. Beines.

Damit nun aber nicht bei etwa zu kräftigem Treten durch den Fuß der Balken der Blocktaste verbogen wird, ist zwischen Aufschiebling und Zugstange eine Feder (f) eingefügt, die in ihrer Stärke der zu leistenden Kraft und der Elastizität des Tastenbalkens angepaßt ist. Dadurch kann der Bediener des Blocks ohne Bedenken den Fuß beim Herabdrücken der Taste bis auf den Boden senken, ohne daß eine Überanspruchung des Tastenbalkens erfolgen kann. Die wenigen Millimeter, die der Zugstange bis zum Aufstoßen auf den Fußboden bei niedergedrückter Taste fehlen, werden durch die Elastizität der Feder ausgeglichen.

Der Blockwärter hat außer dem Block noch den Fernsprecher zu bedienen und muß in beschränktem Umfange telegraphieren können. Beides ist ohne weiteres mit einer Hand auszuführen. Hat er ein Ferngespräch aufzuschreiben, so wird er den Hörer an geeigneter Stelle (Wand oder besonders angebrachter Leiste) aufhängen, das Ohr daranlegen und das Gehörte aufschreiben. Beim Mitlesen bzw. bei der Abnahme eines Telegramms wird das Beschreiben des Papierstreifens mit der Zeitangabe einige Unbequemlichkeit bereiten dadurch, daß die zweite Hand zum Festhalten des Streifens fehlt. Diesem Mangel hilft eine einfache Feder ab, die den Streifen auf der Messingplatte des Morseschreibers festklemmt.

Die Möglichkeit der Beschäftigung Einarmiger mit Hilfe der beschriebenen Vorrichtung ist aber nicht nur auf einfache Verhältnisse, wie sie im reinen Streckenblock vorkommen, beschränkt. Es kommen auch größere Stationsblockanlagen in Frage. Durch Versuche ist festgestellt worden, daß von einem Einarmigen eine Blockanlage bis zu 15 Feldern ohne Schwierigkeiten bedient werden kann, dabei ist es gleichgültig, ob es sich um Rechts- oder Linkseinarmige handelt. So kann z. B. der Rechtsarmige unter Benutzung des linken Fußes zum Niederdrücken der Blocktaste und durch Drehen der rechten Kurbel 10 Felder und unter Benutzung des rechten Fußes und durch Drehen der linken Kurbel mit der rechten Hand weitere fünf Felder bedienen. Der Linkseinarmige macht es umgekehrt.

Eine große Anzahl von Schrankenposten ist mit einarmigen Kriegsverletzten besetzt. In den meisten Fällen ist deren geistige und körperliche Kraft auf diesen Posten nicht ausgenutzt. Sie stehen in der Blüte ihrer Kraft. Diese Kraft darf nicht durch Untätigkeit oder schlechte Ausnutzung der gesamten deutschen Volkskraft verloren gehen. Das Vaterland be-

darf ihrer. Die Wenigsten werden auch durch diese Beschäftigung innerlich befriedigt sein. Der Block- und Stellwerksdienst bietet ihnen Gelegenheit zur besseren Verwendung ihrer Kräfte, die oben beschriebene Vorrichtung ersetzt ihnen den fehlenden Arm.

Es mag dahingestellt sein, welcher Verlust der schwerere für den Menschen ist, der eines Beines oder der eines Armes. Ohne Zweifel aber ist für den Eisenbahnbetriebsdienst der Schwerbeinverletzte in geringerem Maße verwendbar als der Armverletzte. Man wird daher auch nicht einwenden können, daß ein Kriegsbeschädigter mit einem künstlichen Bein und zwei gesunden Armen etwa auf einem Block- oder Stellwerk besser verwendbar sei als ein Einarmiger. Es sei dabei nur erinnert an das Bücken beim Stellen der Hebel, das Treppensteigen, das Hinaustragen besonderer Befehle an den Zug bei Störungen und dergl., wobei ein sicheres Gehen besonders im Winter von Bedeutung ist. Dies ist aber bei dem Einarmigen mit zwei gesunden Beinen gewährleistet.

Auszüge aus dem Zugbildungsplan.

Beim Eingang eines neuen Zugbildungplanes am 1. Mai und 1. Oktober jeden Jahres ist es für das Rangierpersonal im Anfang stets schwierig, sich in dem umfangreichen Buch mit seinen vielen Zügen zurechtzufinden. Fehlerhafte Zugbildungen im Betriebe sind nicht selten. Häufig wird unterlassen, zeitweise verkehrende Wagen am richtigen Zeitpunkt einzustellen, eben weil Aufsichtsbeamte und Rangierpersonal die darauf hinweisenden kleinen Vermerke in der Spalte „Bemerkungen" des Zugbildungsplans übersehen.

Damit derartige Fehler weniger leicht vorkommen und um dem Rangierpersonal, Wagenmeistern und Beschilderern ein einfaches Handmaterial zu bieten, das sie in der Tasche bei sich tragen können, und aus dem sie jederzeit die Zugbildung der für sie in Frage kommenden Züge ersehen können, ist es zweckmäßig, für das Personal Auszüge aus dem Zugbildungsplan in handlicher Heftform herzustellen.

Für das obengenannte Personal einer Abstellanlage dürfen in diesem Heft nur die Züge erscheinen, die die Abstellanlage berühren. Aufgenommen müssen allerdings auch einzelne Kurswagen werden, die bei durchlaufenden Zügen zu- oder abgesetzt werden und zeitweilig ein Stillager auf Abstellgleisen haben.

Nachstehende Form und Einrichtung eines solchen Heftes hat sich auf großen Personenbahnhöfen bewährt. Zwischen jedem einzutragenden Zuge wird bei der Aufstellung des Auszuges ein genügend großer Raum zu Einbesserungen freigelassen, es kann aber zu gleichem Zweck nach jeder vollen Seite eine leere folgen. Der Auszug wird in gewöhnlichem Umdruckverfahren hergestellt; Umdruckapparate befinden sich ja auf jedem grö-

Zug-Nr.	an	ab	Bildung									
P 573 Kiel	1^{42}	—	Kiel: 1 P P 3 D 1 C Mil 3 C 1 B B	572	1 Post Werkt.	554	Nms: 1 Post	D 12	Altona: 1 Z Donnerstag	554	1 Post	1 Lok
P 375 Hamburg	—	5^{18}	Aumühle: 2 C 1 B	373	Stamm		nur Werktags					Gleis 37
P 572 Kiel	—	7^{08}	Neumünster: Lok	1 B	1 CCü Sonnab. u. Sonntag	99 a	1 P Pü	1 A B Bü	Kiel: 3 D Sonntag u. Montag	555	1 D Sonnabend	B
			3 D	1 C Mil	3 C 1 B B 1 P P	573	1 Post	37				
D 91 Cöln	7^{09}	—	Cöln: 1 C Cü	1 Post	D 92							vorne
D 91 Cöln	—	7^{16}	Kiel: Stamm	1 C Cü	99 a	1 Sp	1 Post	D 100				hinten
P 360 Cuxhv.	—	8^{33}	Cuxhaven: 1 P P 1 B B 3 C	355	3 C Mil	363	3 D	355	2 C Sonnabend	B	4 C Sonntag	B
			1 Post	353	Buxtehude: E k 295	Ü 5249	Harburg: E k 317	Ü 5249	Lok			
P 355 Cuxhaven	3^{06}	—	Harburg: Lok	2 C Sonntag	1 C 1 B	B	706	Stade: 1 C	364	1 D	358	1 Z Mittwoch
			574	Cuxhaven: 1 Post	366	4 C Montag	B	2 C Sonntag	B	1 C	358	3 D 3 C 1 B B 1 P P
												360

u. s. w.

ßeren Bahnhofe. Dann ist nicht zu vergessen, die Hefte in blauem Aktendeckel oder sonstiger Pappe einzubinden, da sie sonst bei der starken Benutzung leicht vorzeitig unleserlich werden. Am zweckmäßigsten trägt man die Züge, von Mitternacht beginnend, fortlaufend der Zeitfolge nach ein; dann kann das Personal fortlaufend nach dem Heft arbeiten.

Zur Erläuterung des obigen Musters sei noch erwähnt, daß in der ersten Spalte die Nummer und Gattung des Zuges, darunter die Zugbildungsstation einzutragen ist. Die Erwähnung der Zugbildungsstation ist wichtig, damit das Personal ersehen kann, welcher Bahnhof die Wagen und Laufschilder zu stellen hat. In der zweiten und dritten Spalte sind die An- und Abfahrzeiten angegeben, in der vierten Spalte die Bildung des Zuges selbst. Zu beachten ist die Stellung der Lokomotiven, z. B. ist die Stellung in der Fahrrichtung beim ankommenden Zuge 573 dieselbe wie beim abfahrenden Zuge 360, d. h. die Lokomotiven würden sich bei gleichzeitiger Stellung an einem Bahnsteig in nebeneinanderliegenden Bahnsteiggleisen gegenüberstehen.

Die Überschrift Kiel, Nms, Altona usw. bedeutet bei ankommenden Zügen, daß die Wagen von diesen Bahnhöfen kommen oder von dort beschildert sind, bei abgehenden Zügen, daß die Wagen nach diesen Bahnhöfen rollen oder dorthin zu beschildern sind. Die Bemerkung „vorne" bedeutet beim D 91, daß die Wagen bei dem ankommenden Zuge vorne auszusetzen sind und die Bemerkung „hinten", daß die Wagen beim Zuge D 91 an den Schluß zuzustellen sind. Die Bemerkung „Stamm" zeigt an, daß beim D 91 der CCü an den Stamm des Zuges zu stellen ist, darauf folgt der Speisewagen, am Schluß steht der Postwagen. Der Vermerk „Gleis 37" beim Z 375 sowie der Vermerk „nur Werktags" zeigt an, daß die Wagen während ihres Stilllagers nicht auf dem Abstellbahnhofe selbst, sondern einem anderen Abstellgleis Nr. 37 aufzustellen sind, und daß die Wagen nur Werktags beizustellen sind. Bei den einzelnen Wagen, die nicht mit den gewöhnlichen Richtungsschildern zu versehen sind, ist ein Vermerk zu machen. Z. B. $\frac{1\,C}{Mil.}$ bedeutet, der C-Wagen ist mit Laufschildern, die die Aufschrift „Nur für Militärpersonen" tragen, zu bezeichnen, andernfalls zeigt $\frac{1\,C}{Arbeiter}$ oder $\frac{1\,D}{Traglast}$ an, daß dieser C-Wagen mit dem Laufschild „Nur für Inhaber mit Arbeiterwochenkarten" oder, daß der D mit dem Laufschild „Nur für Reisende mit Traglasten" auszurüsten ist. Die zeitweise verkehrenden Wagen sind mit einem entsprechenden Zusatz zu versehen, z. B. „Werktags, Donnerstag, 1./6. bis 31./8." usw. Sämtliche anderen Wagen, als Zellenwagen, Eilgut- und Postwagen, sind mit aufzunehmen, so daß ein Bild des fertig rangierten Zuges in dem Heft zu sehen ist.

Unter der Bezeichnung der Wagen ist nun zuletzt noch anzugeben, in welche Züge die Wagen bei ankommenden Zügen übergehen, oder bei abgehenden Zügen, aus welchen Zügen die einzelnen Wagen kommen. „B" bedeutet, daß die Wagen aus Bereitschaft einzustellen oder in Bereitschaft zu stellen sind, je nachdem es sich um einen abgehenden oder ankommenden Zug handelt. Bei den Eilgutwagen ist es auch zweckmäßig, anzugeben, woher sie kommen und wohin sie laufen. Z. B. bedeutet „Ü 5249, daß die Wagen von einem räumlich getrennten Güterbahnhofe mit dem Übergabezug 5249 zur Einstellung in den Personenzug eintreffen. Andernfalls könnte man setzen: "8 ° Eg", d. h. die Wagen sind um 8 Uhr vorm. vom Eilgutschuppen zur Einstellung in den Zug abzuholen.

Als Ergänzung zu diesem Heft müßte dem Personal noch der Anhang des Zugbildungsplanes, der ein Verzeichnis der zur Verwendung kommenden Laufschilder enthält, ausgehändigt werden. Siehe z. B. den Anhang des Zugbildungplanes der Großherzoglichen Eisenbahndirektion Schwerin.

Sehr häufig ist es der Fall, daß einzelne Wagen eines Zuges einen mehrtägigen Umlauf haben und auf Zweigstrecken verkehren, somit die Laufschilder eine mehrfache Streckenbezeichnung haben müssen oder Laufschilder zur Umbeschilderung auf einer Unterwegsstation im Packwagen mitgeführt werden müssen. Dies müßte aus dem als besonderen Anhang zum Zugbildungsplan herzustellenden Schilderverzeichnis zu ersehen sein.

Durch die Einrichtung des oben erwähnten Auszuges aus dem Zugbildungsplan in Heftform und des Schilderverzeichnisses wäre es nur noch nötig, den Zugbildungsstationen den Zugbildungsplan in 2 Druckstücken (1 für die Bahnhofssammlung und 1 für den Wagendienstbeamten) zu überweisen. Es würde somit m. E. eine große Ersparnis erzielt werden.

Änderungen des Zugbildungsplanes, wie sie bei dem stetig schwankenden Verkehr sehr häufig vorkommen, würden wie folgt zu behandeln sein:

Eine Direktion ordnet durch Telegrammbrief an, daß vom 1./7. ab die Züge 572 und 573 im Stamm einen C mehr führen sollen.

Dem Personal würde solches durch einfaches Pausverfahren bekanntgegeben: Vom 1.7. Z 572 Stamm 1 C mehr, Rücklauf Z 573. Jeder Bedienstete ändert nun in seinem Heft dann die 3 C bei beiden Zügen in 4 C um.

Bei größeren Änderungen, die das Bild des Zuges wesentlich ändern, müßte das neue Bild dem Personal bekanntgegeben werden, wiederum in einfachem Pausverfahren.

Z. B. erhält Z 572 im Stamm 1 C 1 D mehr, Rücklauf 1 C Z 573, 1 D Z 575, D Sonnabends nicht mehr einstellen, ABBü für Kiel läuft nur bis Nms:

Z 572 ab 1./7. Neumünster — Kiel

Lok	1 B	1 CCü Sonnabend u. Sonntag	1 ABBü 1 PPü	3 D Sonntag u. Montag	3 D	1 D	1 C Mil 4 C 1 BB 1 PP	1 Post
	551	99 a		555	573	575	573	37

u. s. w.

Die Pausen werden in die Befehlsbücher der Personale geklebt, wo jeder durch Namensgegenschrift Kenntnis zu nehmen hat. Das Personal ändert hiernach seine Hefte um.

Der Wagendienstbeamte ändert außer seinem Heft noch die beiden Zugbildungspläne und setzt neben der Änderung im Zugbildungsplan eine $\triangle 1$ in roter Schrift. Diese $\triangle 1$ schreibt er auch in auffallender Weise auf die anordnende Verfügung der Änderung, und macht noch die sonst üblichen Erledigungsvermerke. Die anordnende Verfügung mit der roten $\triangle 1$ kommt in eine besondere Mappe mit der Aufschrift „Änderungen des Zp.". Eine weiter eingehende Änderung, die den gleichen Zug betrifft, erhält gleichfalls die rote $\triangle 1$ und wird nach Erledigung zu der vorerst behandelten Änderung gelegt. Andere Änderungen, die andere Züge betreffen, erhalten fortlaufend die Nr. $\triangle 2$ $\triangle 3$ usw.

Bei Nachfragen, Unstimmigkeit u. a. m. ist es für den Wagendienstbeamten ein Leichtes, festzustellen, worauf die Änderung zurückzuführen ist, indem er nur in seinem Zugbildungsplan den betreffenden Zug nachschlägt, die neben diesem Zuge befindliche rote Ziffer sieht und dann sofort in seiner Mappe die Änderungen leicht nachschlagen kann. Die Mappe muß in kurzen Zeiträumen stets durchgesehen werden, damit festgestellt wird, ob angeordnete Wagenvermehrungen oder Verminderungen bei den Zügen noch erforderlich sind.

Bei Fahrplanwechsel und Neuherausgabe des Zugbildungsplanes wird der alte Zugbildungplan zusammen mit den Schriftstücken der Mappe weggelegt.

Die Zuteilung eines Zugbildungplans an die Aufsichtsbeamten, Fahrdienstleiter und das Zugpersonal ist nicht erfoderlich..

Wo es nötig ist, dürfte diesen Bediensteten der oben erwähnte Auszug auch zu geben sein; im allgemeinen jedoch würde ein Auszug in nachstehender Form für sie genügen:

Zug-Nr.	an	ab	Bildung	Sollachsstärke
358	—	246	1 P P 2 C C 1 B B 3 D 1 C 1 Post W Cuxh. 1 D (1 B 4 C 1 D Sonnt) (3 C 1 D Sonnab) E k 370 Stade — Lok —	36 > Sonnabends 48 > Sonntags 51 >
768	—	307	E k 297 Rotenburg (1 C 1 B C Sonnab) Bremen 3 D 2 C 1 C Mil 1 B 1 P — Lok —	27 > Sonnabends 33 >

u. s. w.

In diese einfachere Nachweisung würden die Züge fortlaufend ebenfalls der Zeitfolge nach einzutragen sein. Der Zugführer kann aus dieser Nachweisung leicht erkennen, wie sein Zug gebildet sein soll. Abweichungen sind sofort feststellbar. Die Angabe der Sollachsstärke ist für die Eintragung im Fahrbericht nötig.

Die Bahnsteigaufsichtsbeamten eines großen Bahnhofes sind jederzeit in der Lage, sich durch Einsehen der Nachweisung, die am besten auf Pappe gezogen zum Aushang gebracht wird, schnell zu überzeugen, wie die Züge gebildet sind. Ein Suchen im Zugbildungsplan fällt fort.

Hamburg. Lempelius, Bahnhofsvorsteher.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Einheitlichkeit der Betriebsführung auf den preußischen Staatsbahnen.** Die „Nordd. Allgem. Ztg." schreibt: Der Krieg stellt an den Betrieb der Staatseisenbahnen ganz außerordentliche Anforderungen. Der preußische Eisenbahnminister hat sich daher veranlaßt gesehen, um die Einheitlichkeit der Betriebsführung in bestimmten Gebieten zu verstärken, eine Oberbetriebsleitung einzusetzen. Nachdem für die westlichen Eisenbahndirektionsbezirke bereits Ende Oktober d. J. der Präsident der Eisenbahndirektion in Saarbrücken mit solchen besonderen Vollmachten ausgestattet worden war, hat nunmehr in gleicher Weise der Präsident der Eisenbahndirektion in Berlin für die mittleren und einen Teil der östlichen Bezirke dieselben weitreichenden Befugnisse erhalten. Beide Präsidenten sind als außerordentliche Kommissare des Ministers bestellt worden und haben als solche das Recht erhalten, für die ihnen zugewiesenen Bezirke selbständig Verkehrssperren zu verhängen, Umleitungen des Verkehrs vorzunehmen und überhaupt alle Abhilfemaßnahmen anzuordnen, die zur Behebung eintretender Betriebsschwierigkeiten erforderlich werden.

Nach den Erfahrungen, die im Westen gemacht worden sind, läßt sich von dieser Oberbetriebsleitung eine schärfere Zusammenfassung des gesamten Betriebsapparates und damit eine Erhöhung der Leistungsfähigkeit der Staatseisenbahnen erwarten.

Beide Eisenbahndirektionspräsidenten sind entsprechend ihrem erheblich erweiterten Machtbereich zu Räten I. Klasse ernannt worden.

— **Pflicht zur Einschränkung im Reisen.** Die „B. P. N." schreiben: Mit der gleichen Bereitwilligkeit und verständnisvollen Einsicht, die unserem gegen eine Welt von Feinden im Kampfe stehenden Volke den vaterländischen Hilfsdienst als eine vaterländische Ehrenpflicht erscheinen läßt, hat das Publikum die unabweisbare Notwendigkeit einer weitgehenden Einschränkung des Personenverkehrs hingenommen. Wenn es auch hier und da an Klagen und Beschwerden nicht fehlt, so dringt doch immer wieder siegreich und erhebend der Gedanke durch: es ist Krieg, und wir müssen alles, was von uns an Entbehrungen und Opfern verlangt wird, freudig ertragen, weil es blutwenig ist im Vergleich zu dem was unsere Söhne und Brüder draußen ertragen und leisten, und weil es um des Vaterlandes willen geschehen muß, das sonst die Beute haßerfüllter, rachsüchtiger Feinde werden könnte. Jetzt hat die Befriedigung des Material- und Lebensmittelbedarfs allen anderen Verkehrsbedürfnissen voranzugehen. Der Personenzugverkehr muß zurückstehen, und nicht nur das: er muß auf das unbedingt notwendige Maß eingeschränkt werden. Jeder einzelne kann dazu an seinem Teile beitragen, indem er, insbesondere in der bevorstehenden Weihnachtszeit, auf die vielleicht aus der Friedenszeit her überkommene Gewohnheit einer weihnachtlichen Besuchsreise verzichtet. Jede Reise, die nicht unternommen wird, erspart Material, entlastet das Personal, hilft die Kriegs- und Lebensmitteltransporte erleichtern und beschleunigen, kurz, jedes Kilometer, das weniger verfahren wird, hilft unseren Kämpfern draußen und hilft unserem Vaterlande. Die Zeit ist zu ernst, als daß noch jemand Vergnügen daran finden sollte, zu seinem Vergnügen zu reisen. Vaterländische Pflichttreue bis zum Letzten und Äußersten hat diese Zeit gefordert und fordert sie noch von zu vielen unserer Volksgenossen, als daß eine Benutzung der öffentlichen Verkehrsmittel, die einem nicht unbedingt notwendigen privaten Interesse, wohl gar dem Wohlleben dienen soll erlaubt erscheinen dürfte. In folgerichtiger Wirkung der Einschränkungen an Material und Personal, die im Personenzugverkehr platzgegriffen haben, ist, wie wir an amtlicher Stelle erfahren, die Aufhebung der Fahrpreisermäßigungen im Ausflugsverkehr für einen nahen Zeitpunkt in Aussicht genommen. Die Sonntagsfahrkarten zu ermäßigten Preisen werden vom 20. d. M. ab bis auf weiteres nicht mehr zur Ausgabe gelangen. Auch eine Einschränkung des Urlaubsverkehrs, von der jedoch die an den Kampffronten stehenden Truppenteile nicht betroffen werden sollen, dürfte sich mit Rücksicht auf die gewaltig gesteigerten Anforderungen, die gegenwärtig, besonders infolge der Steigerung der Kriegswirtschaft, der fortschreitenden Ausdehnung der Kriegsschauplätze und angesichts der in Rumänien erbeuteten Vorräte an unsere Eisenbahnen gestellt werden als nötig erweisen. Sicherlich bedarf es nur dieser Hinweise, um dem Publikum das Gewissen zu schärfen für die vaterländischen Interessen, die durch eine unnötige Belastung des Eisenbahnverkehrs gefährdet werden würden um überall volles Verständnis dafür zu wecken, daß es ein unerläßliches Gebot nationaler Pflicht ist in der bevorstehenden Weihnachtszeit von allen nicht unbedingt notwendigen Reisen Abstand zu nehmen und zwar auch dann, wenn zu diesem Zweck wirkliche Opfer gebracht werden müssen.

— **Die Kriegsteuerungszulagen für Staatsbeamte, Staatsarbeiter usw. im preußischen Abgeordnetenhaus.** In der Sitzung vom 7. d. M. wurde über einen Antrag des verstärkten Staatshaushaltsausschusses verhandelt, demzufolge eine Erhöhung der durch Erlaß des preußischen Finanzministers vom 15. November d. J. gewährten Teuerungszulagen für die verheirateten Beamten in der Weise eintreten soll, daß jeder Beamte mit einem Gehalt bis zu 5100 ℳ 100 ℳ und für jedes Kind im Alter von 15 bis 18 Jahren, das nicht selbst ein eigenes Einkommen hat, 30 ℳ erhält. In dem Antrage wird ferner gewünscht, daß die laufenden Kriegsbeihilfen den Teuerungsverhältnissen entsprechend erhöht und auf die Beamten einschließlich der Klasse 23 der Besoldungsordnung ausgedehnt, daß einmalige Kriegsteuerungszulagen auch den Ruhegehaltsempfängern und Hinterbliebenen von Staatsbeamten gewährt werden sollten u. a. m. Der preußische Finanzminister Dr. Lentze begründete zunächst, wie die Staatsregierung dazu gekommen ist, die Beträge der einmalig gezahlten Kriegsteuerungszulage im einzelnen festzusetzen (die betreffenden Grundsätze wurden in Nr. 94 S. 1057 d. Ztg. mitgeteilt), wies nach, daß bei der von der Staatsregierung getroffenen Regelung bei sehr vielen Bamtenklassen die gewährte Zulage das Gehalt eines Monats ganz erheblich übersteigt, und erklärte, daß eine Entschließung über die vom Ausschuß vorgeschlagenen Sätze für die Gewährung einmaliger Zuwendungen, die über die bereits gewährten zum Teil erheblich hinausgehen, erst nach vorheriger Verständigung mit dem Reiche erfolgen könne. Zu dem Antrage betreffs Erhöhung und Erweiterung der laufenden Kriegsbeihilfen führte der Finanzminister aus, daß die Staatsregierung zweifellos bei steigender Teuerung in Zukunft eine Erweiterung des Personenkreises der zu Bedenkenden eintreten lassen werde. Dieser Personenkreis könne heute überhaupt noch gar nicht fest begrenzt werden, das hänge von der jedesmaligen Teuerung ab zu dem Zeitpunkte, zu dem die Staatsregierung sich genötigt sieht, einzuschreiten. Später äußerte sich Staatsminister v. Breitenbach zu einigen im Laufe der Besprechung berührten, das Eisenbahnpersonal betreffenden Fragen. Er wies u. a. darauf hin, daß die Staatsbahnverwaltung bereits vom Frühjahr 1915 an mit sehr erheblichen monatlichen Kriegsteuerungszulagen vorgegangen ist und diese nicht weniger als viermal, zuletzt vom November d. J. ab ganz beträchtlich erhöht hat. Wenn von einer Seite eine allgemeine Erhöhung der Staatsarbeiterlöhne um 25 % für notwendig gehalten werde, so sei dem entgegen zu halten, daß inhaltlich einer dem Staatshaushaltsausschusse vorgelegten Nachweisung beispielsweise ein Arbeiter mit 3 Kindern in allen teuren Orten je nach der Höhe seines Lohnes bereits 20—25 % mehr erhält als in Fiedenszeiten. . . .. „Angesichts der dauernden starken Lohnsteigerungen der glänzenden Wirtschaftsperiode und im Zusammenhange mit der organischen Lohnregelung, die wir unmittelbar vor Kriegsbeginn vorgenommen haben, durften wir davon ausgehen, daß die Staatsbahnarbeiter sich zur Zeit des Ausbruchs des Krieges auf einem angemessenen Lohnstand befanden, und daß wir während des Krieges nichts weiter zu tun hatten, als der durch die Kriegslage gebotenen Not abzuhelfen. Dieses ist nach meinem Ermessen geschehen, und es ist mir auch im Staatshaushaltsausschuß als ausreichend bestätigt worden . . ."

Zum Schluß teilte der Minister mit, daß Beamte wie Arbeiter der Staatsbahnverwaltung mit dem, was ihnen während des Krieges gewährt worden ist, insbesondere mit den großen Zuwendungen der letzten Monate, recht zufrieden sind. Dies sei ihm hundertfältig bestätigt worden. Im übrigen werde man zwischen dem zu viel und zu wenig sorgfältig unterscheiden müssen. . . . „Ich persönlich neige selbstverständlich, da mir Beamte und Arbeiter der Eisenbahnverwaltung in so schwerer Zeit außerordentlich nahe stehen, zu dem Viel hin. Ich bin

aber nicht in der Lage, diese Frage lediglich unter meinem Ressortgesichtspunkt zu beurteilen; ich kann dieses nur im Zusammengehen mit der Finanzverwaltung tun. Mir liegt aber viel daran, daß in einer Zeit, in der an die Beamten und Arbeiter der Staatsbahnverwaltung ganz ungewöhnlich hohe Anforderungen gestellt werden müssen, Beamte und Arbeiter zufrieden sind, damit sie in jeder Lage volles Vertrauen zu ihrer Führung behalten."

— **Ersparnis von Brennstoffen und Beleuchtungsmitteln.** Die dieserhalb erlassene Bundesratsverordnung schreibt neben der bekannten Beschränkung der Polizeistunde vor: § 6. Die elektrischen Straßenbahnen und straßenbahnähnlichen Kleinbahnen haben ihren Betrieb soweit einzuschränken, wie es sich irgend mit den Verkehrsverhältnissen vereinbaren läßt. Die Aufsichtsbehörden können die entsprechenden Anordnungen treffen. Infolgedessen ist in Berlin mit einem Schlage eine sehr erhebliche Einschränkung des Hochbahn- und Straßenbahnverkehrs erfolgt, und zwar im allgemeinen eine Verkürzung des Nachtverkehrs um 1½ Stunde. Die Bahnen schließen im allgemeinen statt bisher um 1 Uhr, schon um 11½.

— **Einmalige Kriegsteuerungszulagen und Erhöhung der Teuerungszulagen bei der bayerischen Staatseisenbahnverwaltung.** Mit Rücksicht auf die fortdauernde Teuerung der notwendigsten Bedarfsgegenstände wurden den bayerischen Staatsbeamten und Arbeitern zu den fortlaufenden Beihilfen einmalige Kriegsteuerungszulagen im fünffachen Monatsbetrage der bisherigen Beihilfen bis zum Höchstbetrag von 120 ℳ gewährt. Ferner werden vom 1. Januar 1917 ab die fortlaufenden Kriegsteuerungsbeihilfen wesentlich erhöht. Diese betragen nunmehr für: 1. ledige Arbeiter und Arbeiterinnen, dann verwitwete oder geschiedene Arbeiter a) bei einem durchschnittlichen Diensteinkommen von nicht mehr als 1200 ℳ, monatlich 9 ℳ; b) bei einem durchschnittlichen Diensteinkommen von mehr als 1200 ℳ, aber nicht mehr als 1800 ℳ, monatlich 6 ℳ; 2. verheiratete Arbeiter und solche ledige, verwitwete oder geschiedene Arbeiter, die erwerbsunfähige Eltern, Großeltern oder Geschwister ganz oder vorwiegend unterhalten, a) bei einem durchschnittlichen jährlichen Diensteinkommen von nicht mehr als 2400 ℳ, monatlich 12 ℳ; b) bei einem durchschnittlich jährlichen Diensteinkommen von mehr als 2400 ℳ, monatlich 9 ℳ. 3. ledige, verwitwete oder geschiedene Beamte, a) bei einem jährlichen Diensteinkommen von nicht mehr als 2400 ℳ, monatlich 9 ℳ, b) bei einem jährlichen Diensteinkommen von mehr als 1200 ℳ, aber nicht mehr als 1800 ℳ, monatlich 6 ℳ; 4. verheiratete Beamte und solche ledige, verwitwete oder geschiedene Beamte, die erwerbsunfähige Eltern, Großeltern oder Geschwister ganz oder vorwiegend unterhalten: a) bei einem jährlichen Diensteinkommen von nicht mehr als 2400 ℳ, monatlich 12 ℳ, b) bei einem jährlichen Diensteinkommen von mehr als 2400 ℳ, aber nicht mehr als 3000 ℳ, monatlich 9 ℳ. c) bei einem jährlichen Diensteinkommen von mehr als 3000 ℳ, aber nicht mehr als 4200 ℳ, monatlich 6 ℳ. Neben diesen Beihilfen werden noch Kinderzulagen und zwar für jedes Kind unter 15 Jahren (bzw. erwerbsunfähig) von monatlich 4 ℳ gewährt. In Berücksichtigung der Zeitverhältnisse werden die am Schlusse des Monats Dezember dieses Jahres fälligen Gehalts- oder sonst fortlaufenden Bezüge bereits am 20. Dezember ausbezahlt.

— **Gewährung einmaliger und Neuordnung laufender Kriegsteuerungszulagen bei den sächsischen Staatsbahnen.** Nach einer Bekanntmachung im Amtsblatt der Königl. Generaldirektion in Dresden sind den höheren, mittleren und anderen Staatsbahnbeamten, den diätarisch Besoldeten im höheren und mittleren Dienste sowie den in vollen Tagewerken beschäftigten Gehilfen und Arbeitern mit Einschluß der weiblichen und der nur aushilfsweise beschäftigten Bediensteten, insoweit sie ein monatliches Diensteinkommen bis einschließlich 375 ℳ beziehen im Laufe dieses Monats einmalige nach der Größe des Familienstandes gestaffelte Teuerungszulagen bis zu 100 ℳ Höchstgrenze gezahlt worden. Für die Gewährung und Bemessung dieser einmaligen Zulagen, die neben den laufenden gewährt worden sind, wurde der Stand vom 1. Dezember d. J. zugrunde gelegt, sie sind allen Bediensteten zugewendet worden, die seit mindestens 1. Oktober d. J. bei der Staatsbahnverwaltung beschäftigt sind und sich zurzeit der Einrechnung noch in der Beschäftigung befanden. Von der Bewilligung solcher Zulagen wurden die Bediensteten ausgenommen die zum Kriegs- oder Feldeisenbahndienste einberufen oder zum Militäreisenbahndienste in den besetzten Gebieten abgeordnet sind oder im Sanitätsdienste beschäftigt werden. — Ferner werden den höheren, mittleren und unteren Beamten sowie den diätarisch Besoldeten des höheren und mittleren Dienstes vom 1. d. M. ab, den Gehilfen und Arbeitern bereits vom 1. November d. J. ab bis zum Schlusse des Monats in dem der Krieg beendet sein wird laufende monatliche Teuerungszulagen nach neu festgesetzten Sätzen gewährt. Diese sind je nach dem Familienstand und der Höhe des Diensteinkommens unter Berücksichtigung der Ortsklassenzugehörigkeit und der etwaigen Zahl der Kinder der in Frage kommenden Bediensteten gestaffelt. Für Verheiratete Verwitwete oder Geschiedene mit Kindern unter 15 Jahren werden die laufenden Zulagen bis zu einem monatlichen Diensteinkommen von 375 ℳ einschließlich, für Verheiratete ohne Kinder unter 15 Jahren bis zu einem solchen von 300 ℳ einschließlich und für Ledige sowie für Verwitwete oder Geschiedene ohne Kinder unter 15 Jahren bei einem monatlichen Diensteinkommen bis 150 ℳ einschließlich gewährt. Nach den hierzu bekanntgegebenen Grundsätzen sind diese Zulagen stets voll zu gewähren und zwar, abweichend von der bisherigen Regelung, auch in den Fällen wo das monatliche Diensteinkommen zwar unter der für die einzelnen Gruppen festgesetzten Höchsteinkommensgrenze bleibt, letztere Grenze aber durch das Diensteinkommen und die Zulage zusammen überschritten wird. Für die Gewährung der Zulage kommen alle Bediensteten, also auch die weiblichen und die nur aushilfsweise eingestellten, in Frage soweit sie in vollen Tagewerken — nicht nur stundenweise — beschäftigt werden. Verheiratete, verwitwete oder geschiedene weibliche Bedienstete mit Kindern unter 15 Jahren erhalten dieselben Sätze wie die männlichen Bediensteten des gleichen Familienstandes, und zwar ohne Rücksicht darauf, ob der Ehemann selbst einer lohnenden Beschäftigung nachgeht oder ob er Kriegsdienste leistet und die Angehörigen demzufolge Kriegsunterstützungen aus Reichs- oder Gemeindemitteln beziehen. Steht dagegen der Ehemann ebenfalls in Beschäftigung bei der Staatsbahnverwaltung und erhält Teuerungszulage, so ist der Ehefrau die Zulage nur nach dem für Unverheiratete geltenden Satze zu gewähren. Ledige weibliche Bedienstete mit Kindern unter 15 Jahren haben die Zulage nach den für Verheiratete mit Kindern unter 15 Jahren geltenden Sätzen zu erhalten. In Ausnahmefällen können, sofern dafür ein besonderes Bedürfnis vorhanden ist, auch Zulagen bewilligt werden an Ledige, die erwerbslose Angehörige zu unterhalten haben, an Verwitwete oder Geschiedene ohne Kinder unter 15 Jahren, die erwerbslose Kinder von 15 oder mehr Jahren oder andere erwerbslose Angehörige zu unterhalten haben, an Verheiratete ohne Kinder unter 15 Jahren, die erwerbslose Kinder von 15 oder mehr Jahren oder andere erwerbslose Angehörige zu unterhalten haben, oder deren Ehefrauen krank oder gebrechlich sind, sowie an Verheiratete, Verwitwete oder Geschiedene mit Kindern unter 15 Jahren, die erwerbslose Kinder von 15 oder mehr Jahren oder andere erwerbslose Angehörige zu unterhalten haben.

— **Neuausgabe der württembergischen Fahrpläne.** Die württembergische Staatseisenbahnverwaltung gibt bekannt: Die übersichtliche Darstellung der bei mehreren deutschen Eisenbahnverwaltungen in letzter Zeit vorgenommenen, ziemlich weitgehenden Änderungen des Fahrplans kann nur durch Neuausgabe des amtlichen Taschenfahrplans und des Unionkursbuchs erfolgen. Da jedoch noch weitere Fahrplanänderungen bis etwa Mitte Januar 1917 zu erwarten sind und zu diesem Zeitpunkt voraussichtlich auch auf den württembergischen Staatseisenbahnen ein veränderter Fahrplan in Kraft tritt, muß mit der Neuausgabe des amtlichen Taschenfahrplans bis dahin gewartet werden; das Unionskursbuch wird möglichst bald danach erscheinen.

— **Beförderung von Gütern auf der Straßenbahn.** Um dem gegenwärtig stark in die Erscheinung tretenden Mangel an Fuhrwerken zur Beförderung von Kriegsgütern und Nahrungsmitteln entgegenzutreten, ist die Benutzung der Straßenbahn zum Transport dieser Güter angeregt worden. Der Gedanke ist äußerst zusagend und seine Verwirklichung würde so erhebliche wirtschaftliche Vorteile mit sich bringen, daß die Einrichtung verdiente, aus der Kriegs- in die Friedenswirtschaft hinübergerettet zu werden. Ganz besondere Bedeutung wäre der Einrichtung aber für die Kriegszeit beizumessen, wo eingestandenermaßen viele Mißstände auf dem Gebiete der Lebensmittelversorgung auf den Mangel an Transportmitteln zurückzuführen sind. Durch den zur Nachtzeit durchzuführenden Transport von größeren Mengen Lebensmitteln von den Bahnhöfen zu den Markthallen würde nicht nur ein regelmäßiger Eingang dieser Waren gewährleistet werden, sondern auch infolge des verbilligten Verkehrs ein nicht zu unterschätzender Rückgang des Preises eintreten. Der Vorstand des Vereins der deutschen Straßen- und Kleinbahnen hat sich bereits auf eine Anfrage des Kriegsamtes hin mit dem Vorschlage befaßt und die technische Möglichkeit der Durchführung des Gedankens zugegeben. Auf größere Schwierigkeiten wird die geplante Neuerung aber bei den Stadtverwaltungen stoßen, die nur in gewissen Morgen- und Abendstunden den Verkehr von Güterwagen durch die Stadt gestatten, während für die zweckmäßige Ausnutzung des zu beschaffenden Materials freie Beweglichkeit zu jeder Tageszeit und auch die Hintereinanderkuppelung mehrerer Wagen erforderlich ist.

— **Die Kriegsküche in der Eisenbahnhauptwerkstatt Jena**, die eit Anfang Mai 1915 gutes und billiges Mittagessen an die Eisenbahnbediensteten, deren Familienangehörige sowie an ie in der Lehrwerkstätte der Hauptwerkstatt beschäftigten Kriegsbeschädigten abgibt, ist nach einer Schilderung in der Eisenbahn" mustergültig eingerichtet. Sie wird vom Frauenusschuß des Eisenbahnvereins in Jena verwaltet und betrieben. Die erforderlichen Räumlichkeiten — Küche, Speisesaal, Vorats- und Kartoffelkeller — sind von der Eisenbahnverwaltung ostenlos zur Verfügung gestellt worden, auch trägt diese die Kosten der Heizung, Beleuchtung und Reinhaltung der Wirtschaftsräume und die Kosten für den Feuerungsverbrauch der Küche. Küchengeräte und Eßgeschirr sind aus Mitteln des Eisenbahnvereins und der Kriegsküche selbst beschafft worden, us deren Erlös auch die Löhne des besoldeten Wirtschaftsersonals bestritten werden. Die Beschaffung der Nahrungsittel, wohl zurzeit die schwierigste Frage, liegt in den Hänen des Frauenausschusses, dessen rührige Leiterin es erreicht at, daß der Küche durch Vermittlung des städtischen Nahrungsittelamtes, das die Küche als gemeinnützige Verpflegungsnstalt anerkennt, in gleicher Weise wie der Volksküche Nahungsmittel aus städtischen Beständen und Beschaffungen zugeeilt werden. Das Essen wird gegen Marken zum Einheitspreis on 50 Pf. verabreicht. Die Anzahl der täglich hergestellten 'ortionen ist von ursprünglich 50 auf etwa 200 angewachsen. Das Essen ist reichlich, schmackhaft und abwechselnd; es beteht aus Gemüse mit Kartoffeln, zwei- bis dreimal in der Woche uch mit Fleisch, auch wird öfter eine Suppe vorausgegeben. Der Betrieb der Kriegsküche hat sich bewährt, sie wird besonders von den Werkstättenarbeitern geschätzt. Angesichts dieser uten Erfahrungen drängt sich die Frage auf, ob sich solche der ähnliche Einrichtungen nicht auch an anderen Stellen empehlen möchten, da auf diese Weise den Ernährungsschwierigeiten in denkbar bester Weise abgeholfen zu werden vermag nd die Leistungsfähigkeit der Eisenbahnbediensteten gefördert ird. Mit Recht wird in unserer Quelle darauf hingewirkt, daß as gute Beispiel der Jenaer Kriegsvolksküche in möglichst eitestem Umfange nachgeahmt werden möchte.

— **Kleintierhaltung Bediensteter der preußisch-hessischen Staatseisenbahnen im Jahre 1915.** Nach einer Mitteilung der Eisenbahn" ist die Zahl der Bediensteten, die Bienenucht betrieben, dank der Unterstützung der Verwaltung im ahre 1915 auf 6457 gestiegen, hat somit gegen das Jahr 913 um 1767 Bienenzüchter zugenommen. Noch erheblicher st die Zunahme der Bienenvölker. Während im Jahre 1913 die Bediensteten 14 935 Bienenvölker im beweglichen Bau und 9482 m unbeweglichen Bau hatten, sind diese Zahlen im Jahre 1915 uf 23 829 und 9873 gestiegen, haben sich also um 8894 und 391 ermehrt. — Auch auf dem Gebiete der Ziegenzucht hat ie Verwaltung durch ihre Unterstützung fördernd gewirkt. m Jahre 1913 wurden von ihr bei der Beschaffung von Ziegen 28 Bediensteten unterstützt, im Jahre 1915 waren es bereits 537 oder über 900 mehr. Dementsprechend ist auch der hierfür ufgewendete Betrag von 35 523 *M* auf 54 126 *M*, also um 8 603 *M*. gestiegen. Ebenso hat sich die Zahl der Bediensteten, enen der Besuch von Lehrkursen und Ausstellungen ermögicht wurde, von 659 auf 935 vergrößert. Vor allen Dingen aber at sich die Gesamtzahl der Bediensteten, die Ziegenzucht betreiben, vermehrt. Im Jahre 1913 betrug sie 30 654, sie hat sich m Jahre 1915 auf 67 202, also um 36 548 Bedienstete, das ist uf mehr als das Doppelte, in zwei Jahren erhöht. Von diesen Ziegenzüchtern werden zusammen 146 190 Ziegen gehalten. — Einer anz besonderen und immer mehr zunehmenden Beliebtheit erreut sich im Kreise der Eisenbahnbediensteten anscheinend die Kaninchenzucht. Auch hier ist die Zahl der von der Verwaltung unterstützten Bediensteten von 1809 im Jahre 1913 uf 2166 im Jahre 1915, also um 357, gestiegen. Der für Unerstützungen aufgewendete Betrag beläuft sich hier auf 9 338 *M* im Jahre 1915 gegen 25 362 *M* im Jahre 1913. Die Zahl der Bediensteten, denen der Besuch von Lehrkursen und Ausstellungen ermöglicht wurde, hat sich von 893 auf 1308 erhöht. Besonders erfreulich ist die Zunahme der gesamten Anzahl der Kaninchenzüchter. Im Jahre 1915 haben nicht weniger ls 84 986 Bedienstete Kaninchenzucht betrieben, das ist gegen das Jahr 1913 ein Mehr von fast 50 000 Bediensteten. Dementsprechend ist die Zahl der gehaltenen Kaninchen im Jahre 915 auf 742 484, also fast auf annähernd ¾ Millionen gestiegen. Die gegenwärtige Fleischknappheit läßt es, wie unsere Quelle n diesem recht erfreulichen Ergebnis bemerkt, erwünscht erscheinen, daß, soweit die wirtschaftlichen Verhältnisse dies gestatten, die Eisenbahnbediensteten auch Großvieh und Schweine ästen und daß in ihren Kreisen die Geflügelhaltung die eiteste Verbreitung findet. Die Eisenbahnverwaltung werde uch darauf gerichtete Bestrebungen nach besten Kräften unterstützen.

— **Verein für Eisenbahnkunde zu Berlin.** In der Sitzung des Vereins am 12. Dezember hielt Seine Exzellenz der Wirkliche Geheime Rat Professor Dr. von der Leyen einen Vortrag über die „Eisenbahnbeziehungen zwischen dem Deutschen Reich, Österreich und Ungarn, ihre Entwicklung und weitere Fortbildung." Der Vortragende ging davon aus, daß es wünschenswert ist, nach Beendigung des Weltkrieges die gesamten wirtschaftlichen Beziehungen zwischen den verbündeten Nachbarstaaten inniger zu gestalten. Außer dem Abschluß eines neuen Zoll- und Handelsvertrages kommt hier hauptsächlich das Verkehrswesen, Eisenbahnen und Wasserstraßen in Betracht. Im Eisenbahnwesen bestehen seit nahezu 70 Jahren enge Beziehungen zwischen den drei Reichen, deren Entwicklung der Vortragende darstellte. Sie beruhen vornehmlich auf der gemeinsamen Arbeit des seit 1846 bestehenden Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen, von dessen Eisenbahnen im Umfang von 113 761 km den drei verbündeten Reichen 104 352 km angehören, und der in ununterbrochener Tätigkeit Einheitlichkeit im Recht, im Betrieb und in der technischen Ausgestaltung der Eisenbahnen der verbündeten Reiche gefördert und erreicht hat. Der Verein ist durch den Krieg nicht aufgehoben, wohl aber wird voraussichtlich seine Ausdehnung durch Ausscheiden der zu ihm gehörenden Eisenbahnen der feindlichen Staaten, vor allem Rumänien, sich vermindern. Die Vereinheitlichung des Eisenbahnfrachtrechts beruht weiter auf dem Handelsgesetzbuch von 1862, den übereinstimmenden Betriebsreglements (in Deutschland Eisenbahnverkehrsordnung), und dem internationalen Berner Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr. Durch die Handelsverträge und die Staatsverträge über die Anlage gemeinsamer Eisenbahnen sind auch einheitliche Grundlagen für die Tarife geschaffen, die in einem gemeinsamen Eisenbahngütertarif weiter ausgestaltet sind. Trotz dieser weitgehenden Einheitlichkeit hält der Vortragende Verbesserungen für wichtig und erforderlich. Er verweist auf die Fortschritte der jüngsten Vergangenheit mitten im Kriege, die Erfindung der Einheit-Verbundbremse für Güterzüge und die Gründung der Mitteleuropäischen Schlaf- und Speisewagengesellschaft. Freilich gelte es auf der vorhandenen Grundlage fortzubauen. Es wird hiernach empfohlen, das Berner internationale Übereinkommen aufrechtzuerhalten und fortzubilden, besonders durch Ausdehnung auf den Personen- und Gepäckverkehr, ferner die bei Auslegung der Handelsverträge hervorgetretenen Meinungsverschiedenheiten zu beseitigen und die Bestimmungen weiter auszugestalten; den bestehenden Gütertarif durch tunlichste Vereinheitlichung der Tarifvorschriften und der Güterklassifikation zu verbessern und den deutschen ähnliche organisatorische Bestimmungen über die Fortbildung des Gütertarifs zu vereinbaren; die geltenden Ausnahmetarife wären besonders daraufhin zu prüfen, und nötigenfalls zu ändern, daß sie den Zollsätzen nicht widersprechen. — Der Vortragende verkennt nicht, daß damit den Eisenbahnen neue und nicht leichte Aufgaben gestellt werden, deren Bewältigung aber bei dem auf allen Seiten herrschenden guten Willen mit Sicherheit erhofft werden könne.

— **Der hundertste Geburtstag Werner von Siemens'** wurde, wie hiesige Blätter berichten, am 13. d. M., vormittags, in Siemensstadt, der stattlichen Siedelung, die bei den Siemens-Schuckert-Werken und den Werner Siemens-Werken enstanden ist, und nachmittags in der Technischen Hochschule festlich begangen. Der Feier im Ehrenhof des Verwaltungsgebäudes von Siemens & Halske und der Siemens-Schuckert-Werke in Siemensstadt wohnte eine etwa tausendköpfige Versammlung, die sich zumeist aus den Angehörigen der beiden Gesellschaften und den Mitgliedern der Familie Siemens zusammensetzte, bei. Die Festrede hielt der Baurat Dihlmann, der ein Lebensbild Werner von Siemens' entwarf. Es folgte eine Huldigung vor dem Standbild des Gefeierten. Chorgesang eröffnete und schloß den Festakt. Der Feier in der Technischen Hochschule, die im großen Lichthof der Anstalt stattfand, wohnten der Staatssekretär des Innern, Staatsminister Dr. Helfferich als Vertreter des Reichskanzlers, der Fürst von Bülow, mehrere Minister, deutsche und österreichische Parlamentarier, Rektoren der hiesigen und auswärtigen Universitäten, Vertreter der Industrie, der Familie Siemens und viele andere bei. Nachdem das von dem Berliner Lehrergesangverein vorgetragene „Niederländische Dankgebet" verklungen war, hielt der Präsident der physikalisch-technischen Reichsanstalt Dr. Warburg die Eröffnungsansprache. Nach ihm nahm der Staatssekretär des Innern, Staatsminister Dr. Helfferich, das Wort, um die Versammlung namens des Reichskanzlers zu begrüßen und auf die Bedeutung des Tages hinzuweisen. Die Festrede hielt der Reichsrat Dr. Oskar von Miller, der nach einer eingehenden Würdigung des Lebenswerkes Werner von Siemens' von der Errichtung einer Siemensstiftung Mitteilung machte. Es wurde in Form eines Siegelringes ein Ehrenzeichen geschaffen, das alle drei Jahre von den Vertretern der größten deutschen wissenschaftlich-technischen Vereinigungen an Personen verliehen wird, die sich wie Siemens hervorragende und anerkannte Verdienste um die Förderung der Technik in Verbindung mit

der Wissenschaft erworben haben. An der Spitze der Stifter stehen Ihre Majestäten der Deutsche Kaiser und der König von Bayern. Nach den Satzungen der Stiftung wurde der Siemensring zum ersten Male an Dr. Carl von Linde in München verliehen. Mit dem „Feierlichen Marsch" von Richard Strauß schloß die eindrucksvolle Feier.

— **Präsident Wackerzapp.** Der Präsident des Reichseisenbahnamts, Exzellenz Wackerzapp, blickte am 15. d. M. auf eine vierzigjährige Dienstzeit in der Eisenbahnverwaltung zurück. Er trat am 15. Dezember 1876 zunächst als Gerichtsassessor in den preußischen Eisenbahndienst, wurde drei Jahre später, im November 1879, in den Reichsdienst übernommen, wo er hauptsächlich bei der elsaß-lothringischen Eisenbahnverwaltung sowie als Vortragender Rat im Reichsamt für die Verwaltung der Reichseisenbahnen zu Berlin tätig war. Im Juni 1899 wurde er zum Präsidenten der elsaß-lothringischen Bahnen ernannt. Er hat sich in diesem Amte um die Entwicklung des Eisenbahnwesens der Reichslande anerkannt große Verdienste erworben. Seit Dezember 1909 steht Exzellenz Wackerzapp an der Spitze des Reichseisenbahnamts.

— **Personalnachrichten.** Dem vortragenden Rat in den Eisenbahnabteilungen des Königlich preußischen Ministeriums der öffentlichen Arbeiten Großherzoglich hessischen Geheimen Oberregierungsrat Welcker ist der Charakter als Wirklicher Geheimer Oberregierungsrat verliehen.

Österreich.

— **Einnahmen der Aussig-Teplitzer Bahn.** Von dieser Eisenbahn wurde im November auf dem Gesamtnetz um 167 707 K. weniger eingenommen als im November des Vorjahres. Von dieser Mindereinnahme entfallen auf die Linien des alten Netzes 123 118 K., auf die Lokalbahn Teplitz-Reichenberg 44 589 K. Die Gesamteinnahme der Bahn betrug im November 1 305 358 K. Die Gesamteinnahme für die abgelaufenen elf Monate betrug 15 874 384 K. Davon entfallen auf die Linien des alten Netzes 12 490 608 K. (+ 431 010), auf die Lokalbahn 3 383 776 K. (— 82 351), also im Vergleich zum Vorjahre noch eine Mehreinnahme von 348 659 K.

— **Einnahmensteigerung der Buschtiehrader Eisenbahn.** Diese Eisenbahn hat im November 4 312 490 K. vereinnahmt, das sind um 24 900 K. mehr als im November 1915. Davon entfallen auf die Linie A 2 083 368 K. (+ 13 800) und auf die Linie B 2 229 130 K. (+ 11 100). Während der Personenverkehr eine namhafte Steigerung aufweist, bleibt der Güterverkehr gegen den gleichen Monat des Vorjahres zurück. Die erzielte Mehreinnahme ist somit lediglich dem Personenverkehr zuzuschreiben. Das bisherige Ergebnis der Buschtiehrader Eisenbahn schließt mit einem Mehrbetrag von 3 657 776 K. gegen die ersten elf Monate des Vorjahres ab. Die Einnahmen betrugen vom 1. Januar bis 30. November 26 475 465 K. Hiervon entfallen auf die Linie A 11 754 273 K. (+ 1 885 377) und auf die Linie B 14 721 192 K. (+ 1 772 399). Die Ausgaben bewegen sich in aufsteigender Richtung.

— **Zehnjährige Wiederkehr des Verstaatlichungstages der Kaiser Ferdinands-Nordbahn.** Am 1. Januar 1917 werden es 10 Jahre, seitdem der österreichische Staat die Betriebführung der ältesten Privatbahn in Österreich, der im Jahre 1836 gegründeten Nordbahn (Hauptlinie Wien-Krakau) übernommen hat. Wenn auch während des Krieges diesem Ereignis nicht die Beachtung geschenkt werden kann wie etwa in Friedenszeiten, so verdient es dennoch nicht unbeachtet zu bleiben.

Der Betriebsübernahme am 1. Januar 1907 ging das Gesetz vom 31. Oktober 1906 (RGBl. Nr. 212) voraus, womit die Kaiser-Ferdinands-Nordbahn rückwirkend auf den 1. Januar 1906 gegen eine bis zum Ablaufe des Privilegiums dauernde Rente eingelöst wurde. Dieses Ereignis ist deshalb für Österreich so bedeutungsvoll, weil mit dieser Einlösung eine der mächtigsten und größten Privatbahnen dem staatlichen Netze einverleibt wurde, der bald (im Jahre 1909) die Verstaatlichung zweier neuerer großer Privatbahnen, der der Nordwestbahn (Hauptlinie Wien-Tetschen) und der Staatseisenbahngesellschaft (Hauptlinie Wien-Bodenbach) folgte. Mit der Verstaatlichung der Kaiser-Ferdinands-Nordbahn war somit die Verstaatlichung der übrigen österreichischen Privatbahnen zum Grundsatze erhoben. Nach der letzten österreichischen Eisenbahnstatistik vom Jahre 1912 betrug die Länge des österreichischen Eisenbahnnetzes ungefähr 23 000 km, hiervon standen beiläufig 19 000 km im Staatsbetriebe und nur etwa 4000 km im Privatbetriebe. Die Überführung der Nordbahn auf den Staat war ein gewaltiges Werk der Verwaltung. Betrug doch ihre Länge vor der Verstaatlichung im Jahre 1906: 1476 km, bestand ihr Personal abgesehen von den Arbeitern aus 2369 Beamten, 3213 Unterbeamten und 7613 Dienern, zusammen aus 13 194 Personen. Heute ist dieses ganze Unternehmen restlos im alten Staatsbahnnetz aufgegangen. Was das bedeutet, läßt sich kaum in wenigen Worten sagen. Es sei nur hervorgehoben, daß die Nordbahn seit acht Jahrzehnten selbständig war, in allen Beziehungen von den Staatsbahnen abweichende Vorschriften besaß und auch nach anderen Grundsätzen verwaltet wurde. Selbstverständlich mußte zunächst an die Grundsätze der bestehenden Verwaltung angeknüpft werden, und allmählich wurden die Vorschriften der österreichischen Staatsbahnen eingeführt, so daß heute die früheren Verwaltungsgrundsätze vollkommen erloschen sind. Daß das österreichische Eisenbahnministerium diese Aufgabe nicht unterschätzte, geht schon daraus hervor, daß es seinen ersten Sektionschef, den Wirklichen Geheimen Rat Dr. Karl Freiherrn von Banhans mit der Leitung der k. k. Nordbahndirektion betraute, der vom Verstaatlichungstage bis heut die ihm gestellte Aufgabe mit allseits anerkanntem Erfolge löste. Nach der Verstaatlichung begann sofort eine großzügige Ausgestaltungs- und Bautätigkeit in allen Zweigen des Bahndienstes bei der Nordbahndirektion, die die Privatgesellschaft naturgemäß unter dem Drucke der bevorstehenden Verstaatlichung vernachlässigt hatte. Diese Tätigkeit erstreckte sich in erster Linie auf den Ausbau der Bahnhöfe — es sei nur der Anlage des großen Rangierbahnhofes Straßhof bei Wien im Jahre 1908 gedacht — auf den Ausbau von Gleisanlagen, auf die Errichtung von Vorfahrstationen Herstellung von Magazinen und auf die Ergänzung des Lokomotiv- und Wagenparkes. Dank diesen Arbeiten gelang es, den von Jahr zu Jahr steigenden Verkehr, vor allem den Kohlenverkehr nach der Reichshauptstadt Wien, zu bewältigen. Als Beispiel für die fortdauernde Entwicklung der k. k. Nordbahndirektion nach der Verstaatlichung sei nur erwähnt daß diese noch im Jahre 1906 180 Schleppbahnen mit 160 km Gleise besaß, während sie Mitte 1915 über 320 Schleppbahnen mit 220 km Gleise verfügte. Der unermüdlichen Tätigkeit in der Ausgestaltung der Nordbahnlinien in den Friedenszeiten ist es zu danken wenn diese auch im Kriege — die Nordbahn ist seit den ersten Tagen des Krieges eine strategische Linie ersten Grades — den Anforderungen nachkommen konnten. Diese Tatsache ist auch für das Deutsche Reich bei den fernen Kriegsschauplätzen auf denen deutsche Truppen kämpfen, nicht bedeutungslos. Ist doch die österreichische Nordbahn durch vier wichtige Anschlußstationen: Oderberg, Dzieditz, Oswiezim und Myslowitz mit dem deutschen Eisenbahnnetz verknüpft.

— **Die Kohlenbezüge aus Oberschlesien.** Eine der Hauptursachen der Kohlenknappheit in Österreich bildete die fortschreitende Verringerung der Zufuhren aus Oberschlesien, die wieder eine Folge des Wagenmangels war. Seit einiger Zeit ist aus Oberschlesien nur die Hälfte jener deutschen Wagen mit Kohle beladen nach Österreich-Ungarn versendet worden, die von dort leer nach Oberschlesien zurückgekommen sind. Die strenge Einhaltung dieser Kontingentierung hatte zur Folge, daß die Zufuhren immer geringer geworden sind. Wie „Die Zeit" mitteilt, steht eine wesentliche Erleichterung der Kohleneinfuhr aus Oberschlesien bevor. Dadurch werden die außerordentlichen Schwierigkeiten der Kohlenversorgung erleichtert werden.

Niederlande.

— **Regeln für Oberbaukonstruktionen der Klein- und Straßenbahnen in den Niederlanden und ihren Kolonien.** Die ungemein große Verschiedenheit der Oberbaukonstruktionen bei der sehr erheblichen Anzahl von Klein- und Straßenbahnen mit teilweise nur geringen Betriebslängen legte die Aufstellung von einheitlichen Grundformen (Normalien) für alle Oberbaukonstruktionen nahe. Mit den Vorarbeiten hierzu wurde Ende des Jahres 1913 von dem niederländischen Verbande von Klein- und Straßenbahnen ein Ausschuß betraut, der nach einer Mitteilung in der „Zeitschrift f. Kleinb." inzwischen seine Arbeiten beendet hat, die sich daneben auch auf die Zweckmäßigkeit eines gemeinschaftlichen jährlichen Ankaufs aller von den Einzelunternehmungen benötigten Oberbaumaterialien durch eine Zentralstelle zwecks Erzielung niedrigerer Einheitspreise erstreckt hatten. Unter Zugrundelegung des von einem Ausschusse des königlichen Instituts der Ingenieure fast gleich-

eitig angenommenen Normal-Schienenprofils nebst Zubehör für Eisenbahnen hat dieser Ausschuß, wie berichtet wird, Oberbau-onstruktionen für Normalprofile (N. P.) von 20, 23, 26 und 0 kg Gewicht mit Zubehör entworfen. Von diesen ist das rstere im besonderen für leichte Klein- und Straßenbahnen in en niederländischen Kolonien, N. P. 23 und 26 für gewöhn-iche Klein -und Straßenbahnen im Mutterlande und N. P. 30 kg ür solche Lokalbahnen gewählt worden, auf die schwere Güter er Hauptbahnen übergehen. Außer den zu diesen 4 Normal-chienenprofilen gehörenden Unterlagplatten, Laschenschrauben-olzen und Schienennägeln sind ferner noch Normalien für den ebrauch von Gegenschienen außer und in der Pflasterung, so-ie von Gegenplatten in der Pflasterung mit den dazu gehören-en Füllklötzen, Verbindungsbolzen, Schienenschrauben usw. ufgestellt worden. Die meisten dieser Normalien sind bereits on dem Eisenbahn-Aufsichtsrat genehmigt, so daß gegen ihre llgemeine Einführung Bedenken nicht vorliegen. Anstatt der ielen bisherigen Oberbaukonstruktionen wird somit ein ein-eitlicher, auf praktischen Erfahrungen begründeter und Ent-äuschungen vermeidender Oberbau eingeführt werden können, er gut und leistungsfähig durchgebildet, allen Anforderungen u genügen imstande ist und technisch wie wirtschaftlich noch adurch gewinnt, daß außerdem für die Verwendung von Hart-olz-Querschwellen, von Gegenschienen in scharfen Bögen, für ie Spurerweiterung und Schienenerhöhung sowie die Anzahl Querschwellen auf die Schienenlänge allgemeine Regeln gegeben erden.

Rumänien.

— **Die Erbeutung der Erdölzone bei Ploesti.** Die „N. Fr. P." chreibt: Mit der Eroberung Ploestis ist die gesamte Erdölzone umäniens in die Hände des Vierbundes gefallen. In normalen eiten steigerte sich der Reichtum, der aus dem Erdinnern floß, on Jahr zu Jahr, und er verbürgte in hohem Grade die wirt-chaftliche Erstarkung des Landes. Zu Beginn des Weltkrieges örte die Ausfuhr in Erdöl für viele Monate nahezu gänzlich uf, und auch der Betrieb in den Raffinerien mußte stark ver-ingert werden, denn die meisten Personen in den hohen Stel-ungen sowie auch die besseren Arbeitskräfte waren Angehörige er Staaten der Mittelmächte und wurden zu den Waffen geru-en. Späterhin wurde teilweiser Ersatz gefunden und die Aus-uhr in Petroleum und in Benzin ist in einem allerdings gegen egelmäßige Jahre sehr verringerten Maße aufgenommen orden. Der Absatz erfolgte zu sehr hohen Preisen; überdies ob sich der Inlandverbrauch bedeutend, da die Unmöglichkeit, n nur halbwegs genügendem Umfang Kohlen einzuführen, die eisten Fabrikbetriebe zur Petroleumverwendung zwang. Die echnungsabschlüsse der meisten Petroleumgesellschaften waren emgemäß gute. Dazu kam, daß bedeutende Mengen von Benzin, ie in Konstantza lagerten, für französische und englische Rech-ung angekauft worden sind, um die Gesellschaften für die Aus-uhrverhinderung zu entschädigen. Diese Vorräte sind zum größten eile schon bei der Einnahme von Konstantza in die Hände des ierbundes gefallen. Das in der rumänischen Petroleum-ndustrie heute verwendete Kapital beträgt etwa eine halbe illiarde. Es ist deutsches, englisches, französisches, ameri-anisches, holländisches usw. Geld beteiligt. Im Jahre 1914 urden 1 771 260 t Petroleum gewonnen, im vorhergehenden riedensjahre 1 885 619 t. — Über die Bedeutung der Einnahme loestis für die Versorgung der Mittelmächte mit Rohöl und etroleum erhalten wir aus hiesigen Fachkreisen folgende Dar-tellung: Die Tragweite der Eroberung des Petroleumgebietes ür die Deckung des Bedarfes der Mittelmächte ergibt sich chon aus der Ausdehnung dieser Erdölzone. In der österreichi-chen Industrie besteht die Ansicht, daß im Gebiet von Ploesti rhebliche Vorräte an raffinierter Ware vorhanden sein dürften, ie sofort in den Verkehr gelangen könnten. Ferner befinden ich in der Gegend von Ploesti alle großen Raffinerien, die in etrieb genommen werden können. Inwieweit dies sofort der all ist, hängt begreiflicherweise von dem Zustand der Fabriken b. Wenn es aber auch nicht möglich sein sollte, den Betrieb in ollem Umfange aufzunehmen, werden jedenfalls ansehnliche engen Rohöl zur Verarbeitung bezogen werden können. Auch ier hängt der Umfang der Bezüge in der nächsten Zeit be-reiflicherweise von dem Zustande der Gruben ab, doch nimmt an an, daß in kurzem der frühere Stand wieder hergestellt erden kann. Man darf voraussetzen, daß große Vorräte an ohöl und an Petroleum vorhanden sind, zumindest aber, daß nter allen Umständen in kurzem große Rohölmengen gewonnen erden können. Die Förderung im Petroleumgebiete von loesti dürfte sich auf 500 bis 600 Zisternen Rohöl täglich be-aufen haben. Die Bedeutung dieser Rohölförderung nicht nur ür die Erzeugung von Petroleum, sondern auch von Benzin, as-, Eisenbahn-Schmierölen, Paraffin usw. ergibt sich von elbst. — Es wäre zu wünschen, daß der Zufluß neuer Rohöl-mengen auch dazu führt, daß der Rohölpreis, der in Österreich die ungeahnte Höhe von 37 K. erreicht hat, sich verbilligt und daß demgemäß eine entsprechende Bewertung aller Petroleum-erzeugnisse eintritt.

— **Die Fortschritte der siegreichen Truppen der Mittelmächte,** die nun bis zu dem wichtigen Eisenbahnknotenpunkt Buzeu und noch weiter vorgeschritten sind und damit die Eisenbahnver-bindung der Walachei und Bukarests mit der Moldau in ihrem Besitz haben, bedeuten auch eine vollständige Beherrschung des Eisenbahnnetzes der Walachei und eine große Eisenbahnbeute. 137 Lokomotiven und 4000 Eisenbahnwagen sollen vorgefunden sein. Erfreulicherweise sind auch riesige Vorräte an Getreide, Bodenfrüchten, Petroleum usw. erbeutet worden, da das Getreide zum größten Teil noch nicht ausgedroschen war und andererseits die Rumänen zu systematischer Zerstörung der aufgespeicherten Vorräte während ihres fluchtartigen Rückzuges keine Zeit mehr hatten. Selbst die großen Speicher, in denen die von England ge-kaufte vorjährige Ernte lagerte, wurden zum größten Teil un-versehrt vorgefunden. Auch die industriellen Anlagen im Pe-troleumgebiet bei Campina und Ploesti waren fast durchweg un-beschädigt oder nur für ganz kurze Zeit unbrauchbar gemacht worden, so daß der volle Betrieb bald wieder aufgenommen werden kann. Durch die Besetzung der eingangs genannten Orte sind von dem Eisenbahnnetz Rumäniens (rd. 3800 km) fast ⅔ (rd. 2500 km) in der Hand der Mittelmächte. Außerdem steht nun der gewaltige Wasserweg der Donau von Braila aufwärts, das wohl auch bald genommen sein wird, zur Verfügung, und es ist wohl kaum zu bezweifeln, daß die umfassenden Einrichtungen, die schon vor der Kriegserklärung Rumäniens für die Abbeförderung der damals dort gekauften Getreidemassen nach Ungarn, Öster-reich und Deutschland geschaffen waren, nun für das erbeutete Getreide alsbald in Wirksamkeit treten werden.

Übrige europäische Länder.

— **Neuausgabe des Eisenbahngütertarifs für die norwegischen Staatsbahnen.** Mit Gültigkeit vom 1. September d. J. ist für den Binnengüterverkehr der norwegischen Staatsbahnen ein neuer, von dem bisherigen nicht unerheblich abweichender und im allgemeinen Frachterhöhungen mit sich bringender Tarif zur Einführung gelangt. In diesem sind die Eilgüter für die Abfertigung und Frachtberechnung in drei Klassen eingeteilt. Klasse a umfaßt Sendungen bis zu 25 kg Gewicht, die Fracht-berechnung erfolgt nach Stückzahl und Gewicht und für minde-stens 5 kg, die Mindestfracht beträgt 30 Öre. Klasse b umfaßt Sendungen über 25 bis 5000 kg, die Frachtberechnung erfolgt für das Gesamtgewicht der Sendung unter Aufrundung auf volle 10 kg. Der Frachtberechnung nach Klasse c unterliegen Eilgüter in Wagenladungen von mindestens 5000 kg oder bei Frachtzahlung für dieses Gewicht. Für gewisse Arten von Le-bensmitteln, Brot, Butter usw. (Güter des Eilgutspezialtarifs im deutschen Eisenbahngütertarif) wird bei ihrer Aufgabe als Eilgut ohne Rücksicht auf das Gewicht der Sendung die Fracht unter Aufrundung auf volle 10 kg nach der Eilgutklasse c be-rechnet; als Wagenladungsgüter werden sie nach der Frachtgut-klasse 1 berechnet. Frische und geräucherte Fische werden im allgemeinen als Eilgut unter Berechnung der Fracht für Fracht-gut, einheimische Beeren, Gemüse und Kohl mit Personenzügen unter gleicher Frachtberechnung befördert, desgleichen auch Mohrrüben, Kartoffeln und Wurzeln zu Speisezwecken, diese in-des nur bei Aufgabe als Stückgut. — Für Frachtgüter sind bei der Aufgabe als Stückgut drei Klassen: 1, 2 und 3, bei der Aufgabe in Wagenladungen sechs allgemeine Klassen: 4 bis 9 und zwei Ausnahmeklassen: A und B im Tarif vorgesehen. Für die Einreihung der Frachtgüter in die verschiedenen Klas-sen ist die Gütereinteilung maßgebend, die etwa 1200 Arten von Gütern in alphabetischer Anordnung aber im allgemeinen ohne Einteilung in Gruppen enthält. Bei Frachtstückgut wird das Gewicht auf volle 10 kg, bei Wagenladungsgut auf volle 100 kg aufgerundet, im ersteren Falle beträgt das Mindestgewicht 20 kg, die Mindestgebühr 30 Öre bei der Frachtberechnung. Für Wagenladungen wird eine Mindestfracht von 5 K. berechnet, bei Verladung von mindestens 10 t auf einen Wagen oder bei Frachtzahlung für dieses Gewicht tritt eine Ermäßigung der tarifmäßigen Fracht um 10 v. H. ein. Für die Anwendung der Ausnahmeklassen A und B ist ein Mindestgewicht von 10 t Voraussetzung. Für zurückgehende leere Verpackungsmittel (Emballagen) erfolgt Frachtberechnung für das halbe wirkliche Gewicht.

Der Frachtberechnung liegen folgende Einheitssätze zugrunde. Bei Eilgut entsprechen die Frachsätze der Klasse a den um das doppelte erhöhten der Frachgutklasse 1, die der Klasse b denen der Klasse a vermindert um 20 v. H. und die der Klasse c denen der Frachtgutklasse 1 erhöht um 20 Öre für 100 kg. Für Frachtgut sind die Einheitssätze nach den oben

bezeichneten Klassen unter Zugrundelegung einer festen Gebühr und einer Beförderungsgebühr in Öre für das km, für sieben verschiedene Entfernungsklassen ermittelt, die Frachtsätze werden für Entfernungen bis zu 100 km für je angefangene 2 km, von 101—500 km für je angefangene 5 km und für höhere Entfernungen für je angefangene 10 km ermittelt. Als geringste Entfernung für die Frachtberechnung gelten 10 km. Ausgerechnete Frachtsätze bestehen nach den oben bezeichneten Eil- und Frachtgutklassen in Öre für 100 kg (Eilgutklasse a in Öre für 10 kg) für acht verschiedene Entfernungsklassen.

Die zeitweilige Erhöhung im Güterverkehr der norwegischen Staatsbahnen beträgt für Eilgut und für Wagenladungen gleichmäßig 20 v. H. der ordnungsmäßigen Tarifsätze.

— **Die Unternehmung „Transito" in Schweden.** Die Organisation des Verkehrs von England über die skandinavischen Länder nach Rußland arbeitet im großen und ganzen mit Hilfe der von England begründeten Unternehmung „Transito" ausgezeichnet. Sie steht unter strenger englischer Aufsicht und hat die Aufgabe, England die Sicherheit zu gewährleisten, daß alle auf dem Wege nach Rußland gebrachten Gütermengen, und deren Menge ist nicht gering, die Richtung nicht verlassen, namentlich aber nicht auf den Abweg nach Deutschland geraten. Damit ist auch Schweden bis zu einem gewissen Grad von Botmäßigkeit England gegenüber gebracht. Schweden fließen auf diesem Wege Ströme von Gold zu und die Folgen dieser Verhältnisse kann man leicht alle Tage erkennen. Ab und zu scheinen aber doch auch Schwierigkeiten in dieses Unternehmen sich einzuschleichen. So teilt die „Torgowo-Prom. G." mit, daß Schweden die Ausfuhr von Kaffeebohnen verboten habe. Das ist für Petersburg empfindlich und es wird versucht, wie unsere Quelle mitteilt, den Bedarf der Residenzen über Wladiwostok zu decken, indem einer Wagenladung ein Vorzugsrecht in bezug auf die Reihenfolge und die Schnelligkeit der Beförderung eingeräumt worden ist. Gleichzeitig sind aber auch Verhandlungen angeknüpft worden, um Archangelsk für diese Sendungen freizugeben. Die Verhandlungen über die Benutzung dieses letzteren Weges wird wohl inzwischen der Winter kurzer Hand erledigt haben.

— **Verkehrsschwierigkeiten in schwedisch Norrland und der Durchgangsverkehr nach Rußland.** Wie in dieser Zeitung schon berichtet, besteht für allen Norrlandsverkehr nördlich Storvik gegenwärtig die Einrichtung des Transportbureaus, ohne dessen Erlaubnis keine Wagen zum Verladen zugeteilt werden. Bei diesen Bewilligungen wird zwischen einheimischem Verkehr und Ausfuhr- bzw. Übergangsverkehr in Haparanda unterschieden. Der letztere erhält nur gewisse Prozente der Wagenzahl, die das tägliche Verkehrsvermögen der nördlichen Stammbahn darstellt, und ist also nicht, wie vielfach behauptet wird, an den Verkehrsschwierigkeiten Norrlands vorwiegend schuld. Gegenwärtig sind für den Übergangsverkehr 4000 Wagenladungen, für den einheimischen nur 500 vorgemerkt. Was an ersteren gegenwärtig noch angemeldet wird, muß mindestens 3 Monate, also bis Mitte März auf Beförderung warten, während die einheimischen Sendungen, unter denen Lebensmittel und Butter auf Kosten des übrigen bevorzugt behandelt werden, in gleichem Falle nur etwa 3 Wochen zu warten haben. Der Schwerpunkt der Schwierigkeiten liegt in dem zu geringen Aufnahmevermögen der Teilstrecke Ljusdal-Krylbo. Zur Verbesserung hat die Verwaltung die militärischen Ausweichstellen in Betrieb gesetzt, so daß gegenüber den Friedensverhältnissen mehr als das Doppelte befördert werden kann. Außerdem ist Antrag auf Schaffung zweier völlig neuer Ausweichstellen gestellt. In nächster Zeit wird allerdings der starke Weihnachtsfahrgastverkehr störend wirken. Einigermaßen erleichternd wirkt, daß der Seeverkehr noch offen ist. Man hofft diesen heuer ausnahmsweise sogar bis Weihnachten offen halten zu können. Zu den Sonderzügen für Massentransport nach Norrland, von denen schon in Nr. 94 d. Ztg. berichtet wurde, kommen demnächst auch noch besondere Zuckerzüge. 120 Wagenladungen Zucker sollen zunächst in drei Zügen vor Weihnachten nach Norrland befördert werden. S.

— **Nachrichten von den schweizerischen Eisenbahnen.** Der Voranschlag der Rhätischen Bahn für das Jahr 1917 ist jetzt vom Verwaltungsrat genehmigt worden. Er geht hinsichtlich des Betriebsvoranschlags von der Annahme aus, daß der Krieg im Herbst 1917 zu Ende gehen werde und sieht folgenden Abschluß vor:

	Voranschlag 1917	Voraussichtliches Ergebnis 1916	Ergebnis 1915
Einnahmen	Fr. 6 497 000	5 568 000	4 788 998
Ausgaben	„ 4 886 000	4 500 000	4 601 257
Betriebsüberschuß .	Fr. 1 611 000	1 068 000	187 741

Für die Gewinn- und Verlustrechnung wird sich ein Fehlbetrag von rd. 110 000 Fr. ergeben, zu dessen Deckung die Ende 1916 noch rd. 3 600 000 Fr. betragenden freien Rücklagen herangezogen werden können. Dem Entwurfe des Sommerfahrplanes für 1917 liegt die gleiche Zugzahl zugrunde, die im vergangenen Sommer geführt wurde. Die Einrichtung eines Ersparnisausschusses der Angestellten, die von diesen dringend gewünscht war, lehnte der Verwaltungsrat ab und gab den Angestellten anheim, ihre Sparvorschläge durch die Abteilungsvorstände einzureichen. — Als Beweis für das Wiedererwachen des schweizerischen Unternehmungsgeistes ist der Beschluß anzusehen, zwischen der Nordschweiz und Graubünden eine durchgehende Zugverbindung mit Schlaf- und Speisewagen einzurichten, wie solche früher in dem bekannten Engadinexpreß bestand. Vorläufig soll allerdings der neue Schnellzug nur probeweise in der Weihnachtszeit verkehren, um den Freunden des Hochgebirges Gelegenheit zu geben, die vielbesuchten Kurorte des Engadin bequem erreichen zu können. — Durchgehender Verkehrsanschluß der Schweiz an Bayern nach dem Kriege wurde kürzlich in einer Volksversammlung gefordert, die in St. Margarethen stattfand. Der Berichterstatter wies darauf hin, daß der Kreis der Anhänger zur Schaffung eines ungehinderten Verkehrsanschlusses der Schweiz mit Bayern ein sehr großer sei. Er umfasse die Gemeinden im ganzen Rheintal, im Appenzellerland, die Städte St. Gallen und Zürich, dann auch Chur und das Engadin. In hohem Maße seien ferner daran beteiligt die Schweizerischen Bundesbahnen, die seit vielen Jahren vergeblich bessere Verkehrsverbindungen mit Bayern erstrebten. Die Versammlung faßte den Beschluß, die Kantonsregierungen zu ersuchen, beim Bundesrat dahin vorstellig zu werden, daß er wegen Einrichtung eines ungehinderten Durchgangsverkehrs mit den österreichischen und bayerischen Regierungsstellen ins Benehmen treten möchte. Ob die jetzige Zeit für solche Vorschläge besonders geeignet ist, muß doch bezweifelt werden.

— **Die Tunnelstrecke der Jungfraubahn und des Tasnatunnels der Rhätischen Bahn.** Der Direktor der technischen Abteilung des schweizerischen Eisenbahndepartements, Ingenieur R. Winkler, hat für den internationalen Ingenieurkongreß in San Franzisko 1915 einen Bericht über die Eisenbahntunnel der Schweiz 1905 bis 1915 ausgearbeitet, der in der Hauptsache technisch-statistische Angaben in Form kurzer Baugeschichten über die während dieses Zeitraumes ausgeführten größeren Tunnelbauten enthält. Dem Abdruck einiger Abschnitte aus dieser Arbeit in der „Schweizer. Bauztg." entnehmen wir über den Bau der obengenannten Tunnelstrecken folgende Einzelheiten.

Die Jungfraubahn, die zurzeit mit einer Gesamtlänge von 9474 Meter bis zur Station Jungfraujoch (3457 m ü. M.) eröffnet ist, liegt auf 7113 m Länge in einem Tunnel, der sich mit Krümmungen von 167 m kleinstem Halbmesser in kleinem Abstande den Felswänden des Eigers und Mönchs entlang zieht. Der Tunnel wurde bekanntlich in der Zeit von 1897 bis 1912 in vier Abschnitten gebaut und eröffnet, er liegt auf seiner ganzen Länge in außerordentlich standfestem Gebirge (Alpenkalk und Gneis). Die Bohrung erfolgte bis zur Station Eismeer durch elektrische Bohrmaschinen, von dort ab wurden Druckluftbohrmaschinen System Ingersoll, vereinzelt auch Bohrhämmer System Flottmann verwendet. Die höchste Tagesleistung betrug 4,80 m. Als Sprengstoff wurden schwer gefrierbares Dynamit und Westfalit benutzt, das laufende Meter Tunnel Vollausbruch erforderte rund 40 kg Sprengstoff, 65 m Zündschnur und 35 Sprengkapseln. Zur Lüftung der Arbeitsstellen wurden besondere Lüfter verwendet, die die Luft bis vor Ort preßten. Da bei den Arbeitern aus bestimmten Ursachen häufig Erscheinungen von Kohlenoxydvergiftung auftraten, war an der Arbeitsstelle eine Sauerstoffeinatmungsvorrichtung aufgestellt. In die Lüftungsleitung mit 400 mm Durchmesser waren in Abständen von je etwa 1 km drei Lüfter eingebaut. Die Gesteinstemperatur ging von + 7° C. im oberen Teil des Tunnels bis auf — 3° C. zurück. Nach den Rechnungen der Gesellschaft betragen die Gesamtkosten des Tunnels 6,874,273 Fr. oder durchschnittlich 955 Fr. für das Meter. Während der Einheitspreis des Tunnels für das Meter auf der Strecke Scheidegg-Rotstock 614 Fr. und Rostock-Eigerwand 659 Fr. beträgt, stellt er sich für die Strecken Eigerwand-Eismeer und von dort nach Jungfraujoch auf 993 bzw. 1135 Fr.

Der 2350 m lange Tasnatunnel im Zuge der Unterengadinlinie Bevers-Schuls der Rhätischen Schmalspurbahn zwischen den Stationen Ardez und Fetan, ein Lehnentunnel, sticht im Val Tasna in nördlicher Richtung in den Abhang, biegt dann im festen Gestein in einem Bogen von 200 m Halbmesser gegen Osten um und verläuft hiernach auf 2118 m gradlinig bis zum östlichen Austritt im Val Püzza. Er liegt auf etwa 300 m in granitischem Trümmergestein, eine kurze Strecke im Serpentin und in seiner größten Länge in von Gipsschichten durchsetztem Bündnerschiefer. Zur Anwendung kam bei der Bohrung ausschließlich Handbohrung, die Lufterneuerung im Tunnel besorgte auf jeder Seite ein Lüfter. Von Fetan aus wurden die Bohrarbeiten Ende 1908, von Ardez aus ein Jahr später begonnen, der Durchschlag fand unter sehr guter Übereinstimmung der Axen Mitte 1912

;att, die Mauerung wurde Ende April 1913 vollendet, so daß sich n mittlerer Tagesfortschritt von 1,84 m im Richtstollen, von ·50 im fertigen Tunnel ergibt. An Sprengstoff wurden für den ollen 26 700 kg Dynamit, für die Ausweitung 30 600 kg Westlit, Telsit und Cheddit, dazu 8,142 Millionen Zündkapseln und 85 000 m Zündschnüre verwendet, d. s. auf das laufende Meter unnel 24.4 kg Sprengstoff, 78 m Zündschnur und 3465 Stück ündkapseln. Die vorläufige Abrechnung der Tunnelbaukosten at für den Unterbau 1,592 Millionen Franken, für das Meter emnach rund 680 Fr. ergeben.

— **Kohlenmangel in der Schweiz.** Der Bundesrat teilte am 5. d. M. im Nationalrat bei der Behandlung des Haushalts der undesbahnen mit, daß die Lieferungen von Kohle an die Schweiz urchaus ungenügend seien und daß sich die Bundesbahnen, wenn eine baldige Besserung eintrete, genötigt sehen würden, vom ächsten Februar an den Betrieb um ungefähr die Hälfte einzuchränken.

Bücherschau.

— **Der Verkehrsbote.** Volkstümlicher Kalender für das geamte deutsche Verkehrspersonal für das Jahr 1917. (2. Jahrang.) Herausgegeben von Otto Beetz, Eisenbahnsekretär. 100 Seiten.) Karlsruhe 1916. G. Braunsche Hofbuchdruckerei nd Verlag. Preis 45 Pf.

Der „Verkehrsbote" wendet sich an alle deutschen Verkehrsänner, die Zukunftsgeist in der Seele haben, neues Wollen und frisches Hoffen kennen. Der „Verkehrsbote" will die großen Verkehrsfragen der Zeit — Eisenbahngemeinschaft, Verkehrsverhältnisse zu den uns im Kriege verbündeten Staaten, bargeldloser Geldverkehr, Postscheckverkehr, Wasserstraßen, Elektrizitätsversorgung usw. — in alle Volkskreise hineintragen. Er entwirft ein Bild von sämtlichen Gehalts- und Lohnsätzen der deutschen Verkehrsbeamten und Verkehrsarbeiter (Eisenbahn und Post), das weite Beachtung verdient und bei einer Neuaufstellung von Gehalts- und Lohngrundsätzen nach dem Kriege wertvolle Unterlagen abgeben dürfte. An alle Verkehrsbeamte und Verkehrsarbeiter wendet sich der Kalender in warmen Worten mit der Aufforderung, an der wirtschaftlichen Entwicklung des Vaterlandes mitzuarbeiten unter Zurückstellung aller Klassen-, Partei- und Konfessionsgegensätze. „National sind wir alle, wenn wir nur das Wohl des Vaterlandes wollen. Erst in zweiter Linie sind wir Vorgesetzte oder Arbeiter, Arbeitgeber oder Arbeitnehmer". — Der umfangreiche Unterhaltungsteil ist mit Bildern guter Künstler geschmückt. Hervorzuheben sind die Erzählungen des bekannten Schriftstellers Ferdinand Madlinger, der auch die Gedichte beigesteuert hat. Lebenstreue Skizzen aus dem Eisenbahnerleben entwarf der Herausgeber. Aus dem reichen Inhalt des Kalenders erwähnen wir noch: Jahresrundschau, Behandlung des Sozialversicherungswesens, der Selbsthilfebestrebungen, der Nahrungsmittelversorgung, der Kleintierzucht. — Der „Verkehrsbote" wird auch in der neuen Ausgabe sich viele Freunde und Förderer erwerben und große Verbreitung unter dem Verkehrspersonal ganz Deutschlands finden, zumal trotz der hohen Herstellungskosten der Preis auf nur 45 ₰ festgesetzt wurde.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Güterverkehr.

Benutzung des Sammelladungsverkehrs er Spediteure zur Entlastung der Eisenbahn.

Die Abwicklung des Stückgutverandes bereitet der Eisenbahnverwaung zurzeit Schwierigkeiten, weil die Güterwagen vorzugsweise für dringliche Heereszwecke bereitgestellt werden müen und eingearbeitetes Personal knapp st. Einzelne nicht dringliche Güterrten konnten zeitweise als Stückgut überhaupt nicht befördert werden. Zur Abwendung der hieraus für die Güterersender sich ergebenden Nachteile empehlen wir den Verfrachtern, sich des Privat-Sammelladungsverkehrs der Spediteure mehr als bisher zu bedienen. Eine Verteuerung der Fracht tritt für die Verkehrstreibenden dadurch nicht ein.

Berlin, im Dezember 1916. (1615)
Königliche Eisenbahndirektion.

Güterverkehr der badisch-schweiz. Übergangsstationen mit der Schweiz.

Im Gütertarif Waldshut usw. — Schweiz treten mit sofortiger Gültigkeit in den Frachtsätzen für Bönigen Änderungen ein. Näheres darüber, sowie über geänderte Bestimmungen wegen des Geltungsbereichs der gemeinsamen Schweiz. Ausnahmetarife enthält unser Tarifanzeiger. (1608)

Karlsruhe, den 12. Dezember 1916.
Gr. Generaldirektion der Bad. Staatseisenbahnen.

Ostdeutsch-Österreichischer Verkehr. Teil II, Heft 1, vom 1. August 1911. Teil II, Heft 2, vom 1. April 1912.

Mit Gültigkeit vom 1. März 1917 erhält die in den Nachträgen II zu den obengenannten Tarifheften im Ausnahmetarif 68 (Magnesit usw.) enthaltene Bestimmung über die Zuladung von Magnesitmörtel folgende Fassung:

Mit Magnesitziegeln (-steinen) kann Magnesitmörtel bis zum Höchstgewichte von 800 kg unter Anwendung der Frachtsätze der Abteilung B dieses Ausnahmetarifs zusammengeladen werden.

Breslau, den 16. Dezember 1916. (1923)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

Ausnahmetarif für Roggen, Weizen, Kartoffeln usw. — Tfv. 21.

Mit Gültigkeit vom 21. Februar 1917 scheidet die Paulinenaue-Neuruppiner Eisenbahn aus dem Ausnahmetarif aus; dieser gilt künftig nur noch für den Durchgangsverkehr.

Berlin, den 18. Dezember 1916. (1924)
Königliche Eisenbahndirektion

Ausnahmetarif 21q für Bauxit.

Mit Gültigkeit vom 21. Februar 1917 tritt der Ausnahmetarif außer Kraft. Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbureau, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 18. Dezember 1916. (1921)
Königliche Eisenbahndirektion

Süddeutsch-Ungarischer Verkehr. Eisenbahngütertarif Teil II Heft 2 vom 1. Juni 1913. Aufhebung von Frachtsätzen.

Mit Ablauf des 28. Februar 1917 tritt der Ausnahmetarif 91 (Petroleum usw.) einschließlich der hierzu im Nachtrags- und Kundmachungswege eingeführten Frachtsätze ohne Ersatz außer Kraft.

München, 12. Dezember 1916. (1922)
Tarifamt der K. Bayer. St.-E.-B. r. d. Rh., namens der beteiligten Verwaltungen.

Preuß.-Hess.- bezw. Norddeutsch-Schweizerischer Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1917 wird zum Tarif Teil II, Heft 1 vom 1. Dezember 1914 der I. Nachtrag ausgegeben. Er enthält Änderungen und Ergänzungen der besonderen Bestimmungen und der Kilometertabellen, Änderungen von Stationsnamen und Berichtigungen und kann von den beteiligten Eisenbahnverwaltungen käuflich bezogen werden.

In dem auf den 20. Oktober l. J. ausgegebenen zeitweiligen Ausnahmetarif für frische Äpfel und Birnen werden in der Schnittabelle B die folgenden Druckfehler berichtigt:

Seite 11 Dinhard, Schnittpunkt 3, 35 in 38 Cts.,
Seite 18 Schwaderloch, Schnittpunkt 3, 19 in 49 Cts.

Karlsruhe, 7. Dezember 1916. (1609)
Gr. Generaldirektion der Bad. Staatseisenbahnen.

Verkehr deutscher Seehäfen mit österr. und ungarischen Stationen. Verkehr mit Ungarn.

Der im Tarifheft 2 enthaltene Ausnahmetarif 91 für Petroleum wird mit dem 1. März 1917 ohne Ersatz aufgehoben. (1611)

Altona, den 12. Dezember 1916.
Königliche Eisenbahndirektion.

Nebenbahn Mosbach-Mudau und Lokalbahn Rhein-Ettenheimmünster.

Vom 1. März 1917 ab wird die Gebühr für die Umladung von Wagenladungsgütern auf den Übergangsstationen von 2 auf 3 ₰ für 100 kg erhöht.

Karlsruhe, 14. Dezember 1916. (1920)
Deutsche Eisenbahn-Betriebs-Gesellschaft. Betriebsdirektion.

Staats- und Privatbahngüterverkehr, Heft A.

Mit Gültigkeit vom Tage der Betriebseröffnung werden im Übergangsverkehr mit den Kleinbahnen Wilstedt-Zeven-Tostedt und Soltau-Neuenkirchen für die Güter der ordentlichen Tarifklassen, der allgemeinen Ausnahmetarife 1, 2, 2 k, 3, 4, 4 a, 4 b, 4 c, 5, 29, S 41 und der Kohlen-Ausnahmetarife (6 usw.) bei Auflieferung in Wagenladungen von mindestens 5 t die Frachtsätze der Staatsbahnstatio-

nen Tostedt, Zeven und Soltau widerruflich um 2 ₰ für 100 kg ermäßigt.

Näheres im Gemeinsamen Tarif- und Verkehrsanzeiger.

Hannover, 15. Dezember 1916. (1919)
Königliche Eisenbahndirektion.

Pfälzisch-Württemb. Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. März 1917 wird in der Kilometertafel I die Entfernung zwischen Ulm und dem Schnittpunkt Bretten um 1 km, ferner in der Schnitttafel B des Ausnahmetarifs 2 a (Sandtarif) der Schnittfrachtsatz zwischen Ulm und dem Schnittpunkt IV um 1 ₰ erhöht.

Stuttgart, 14. Dezember 1916. (1918)
Generaldirektion der K. Württ. Staatseisenbahnen.

Güterverkehr zwischen den deutschen Militärbahnen des östlichen Kriegsschauplatzes und deutschen Eisenbahnen.

Von sofort werden in den Holzausnahmetarif vom 15. September 1916 die Stationen Nowoswenzjany und Worsnow als Versand- und die Station Königstein als Empfangsstation aufgenommen. Außerdem werden die Stationen Algringen, Beningen (Lothr.), Diedenhofen, Esch (Alzette) und Tetingen (Lux.) als Empfangsstationen für Grubenholz bis zu 7 m Länge und 20 cm Stärke zugelassen. (1614)

Bromberg, den 13. Dezember 1916.
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Staats- und Privatbahn-Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 18. Februar 1917 treten infolge Einstellung des Betriebes auf der Strecke Süchtelnvorst-Grefrath b. Crefeld Entfernungserhöhungen ein, die durch den nächsten Tarif- und Verkehrsanzeiger bekanntgegeben werden.

Berlin, den 15. Dezember 1916. (1616)
Königliche Eisenbahndirektion.

Tfv. 1340. Mährisch-schlesisch-galizischer Kohlenverkehr nach Preußen. Eisenbahngütertarif, Teil II, gültig vom 1. März 1914.

Mit dem 31. März 1917 werden die im Tarif- und Bekanntmachungswege unter Abschnitt E. „zur Verschiffung seewärts nach Dänemark, Norwegen und Schweden" eingeführten Ausnahmefrachtsätze für a) Steinkohlen usw. und b) Steinkohlenkoks usw. ohne Ersatz aufgehoben.

Kattowitz, 16. Dezember 1916. (1617)
Königliche Eisenbahndirektion Kattowitz, namens der beteiligten Verwaltungen.

Niederländisch-Österreichisch-Ungarischer Verband. Tarifheft 1 vom 1. Februar 1913.

Am 10. März 1917 treten folgende Änderungen in Kraft: a) im Ausnahmetarif 68 (Magnesit usw.) wird die Fußnote zum Warenverzeichnis durch folgende ersetzt: *) Mit Magnesitziegeln (-steinen) kann Magnesitmörtel bis zum Höchstgewicht von 800 kg unter Anwendung der Frachtsätze der Abteilung C zusammen geladen werden. b) Im Ausnahmetarif 93 (Eisen und Stahl usw.) wird in den Abteilungen I (In der Richtung nach Österreich) und II (Zur Ausfuhr aus dem Vertragszollgebiet der beiden Staaten der österreichisch-ungarischen Monarchie) unter A und B eine größere Anzahl von Frachtsätzen gestrichen. Näheres ist aus unserem Verkehrsanzeiger zu ersehen. Hierdurch treten Tariferhöhungen ein. Auskunft erteilt unser Verkehrsbureau, hier, Wiener Straße 4 II.

Dresden, am 15. Dezember 1916. (1613)
Kgl. Gen.-Dir. d. Sächs. Staatsb.,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Österreichisch-ungarisch-schweizerischer Eisenbahnverband.

Aufhebung von Tarifen und Frachtsätzen.

Mit Ablauf des 31. März 1917 treten nachstehend verzeichnete Ausnahmetarife bzw. Frachtsätze außer Wirksamkeit:

I. Verkehr mit Österreich.

1. Im Tarif, Teil II, Heft A, vom 1. Juli 1911:
   - Ausnahmetarif 3 (Wolle und Wollabfälle), Serie I und II, Frachtsätze für 10 000 kg;
   - Ausnahmetarif 4, Serie I (Obst, frisches), Serie III (Obst, getrocknetes);
   - Ausnahmetarif 7, Serie II (Holzkohlenbriketts);
   - Ausnahmetarif 14, Serie I (Bier), Frachtsätze für 5000 kg und 10 000 Kilogramm;
   - Ausnahmetarif 26, Serie III (Schieferplatten, gehobelt);
   - Ausnahmetarif 33, B (Kalziumkarbid), Frachtsätze für 10 000 kg;
   - Ausnahmetarif 34 (Häute und Felle), Frachtsätze für 10 000 kg;
   - Ausnahmetarif 38 Umzugsgut), Frachtsätze für 10 000 kg;
   - Ausnahmetarif 43 (Hopfen), Frachtsätze für 5000 kg und 10 000 kg;
   - Ausnahmetarif 49 a (Zichorienwurzeln, frische);
   - Ausnahmetarif 55 (Reinkarbolsäure und Pyridinbasen), Serie I und II, Frachtsätze für 10 000 kg;
   - Ausnahmetarif 74 (Essigsäure);
   - Ausnahmetarif 75 (Olein).

2. Im Ausnahmetarif für Holz und Borke (Rinde), Teil IV, Heft A, vom 1. April 1912:
   Die Frachtsätze für Borke (Rinde), Serie II.

3. Im Ausnahmetarif für Metalle und Metallwaren, Teil VIII, vom 1. Juli 1911:
   Die Frachtsätze der Serie VI b (Ferrochrom) für 10 000 kg und die Frachtsätze der Serie VIII (landwirtschaftliche Maschinen) für 5000 kg.

4. Ausnahmetarif für Petroleum, raffiniert, Petroleumbenzin usw., Teil IX, vom 1. August 1911:
   Sämtliche Frachtsätze.

II. Verkehr mit Ungarn.

1. Im Tarif, Teil II, Heft B, vom 1. April 1914:
   - Ausnahmetarif 3 (Wolle und Wollabfälle), Frachtsätze für 10 000 kg;
   - Ausnahmetarif 4, Serie I (Obst, frisches) und Serie IIa (Pflaumen, getrocknete);
   - Ausnahmetarif 26, Serie III (Schieferplatten, gehobelt);
   - Ausnahmetarif 33 (Kalziumkarbid), Frachtsätze für 10 000 kg;
   - Ausnahmetarif 38 (Umzugsgut), Frachtsätze für 10 000 kg;
   - Ausnahmetarif 62 (Petroleum);
   - Ausnahmetarif 63 (Holzgeist);
   - Ausnahmetarif 65 (Tabak), Frachtsätze für 10 000 kg;
   - Ausnahmetarif 69, Serie III (Ferrochrom), Frachtsätze für 10 000 kg;
   - Ausnahmetarif 70 (Kleesaaten), Frachtsätze für 10 000 kg;
   - Ausnahmetarif 71 (Spiritus).

2. Im Ausnahmetarif für Holz ur Borke (Binde), Teil IV, Heft B, vo 1. März 1913:
   Die Frachtsätze für Borke (Rinde Serie I und II.

Wien, am 12. Dezember 1916. (161C
K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der beteiligten Verwaltunge

K. k. österr. Staatsbahnen. Lokal-Gütertarif, Teil II. Einführung von Nachträgen.

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 191 werden folgende Nachträge eingeführ
1. der Nachtrag V zum Gemeinsame Hefte;
2. der Nachtrag IV zum Hefte 1;
3. der Nachtrag VI zum Hefte 2;
4. der Nachtrag II zum Teil II (schma spurige Linien).

Diese Nachträge enthalten größter teils bereits im Verordnungsblatt für Eisenbahnen und Schiffahrt verlau barte Änderungen und Ergänzungen de Lokal-Gütertarifes der k. k. öster Staatsbahnen.

Exemplare dieser Nachträge sind durc die Zentralverkaufsstelle für Tarife i Wien, I., Biberstraße 16 oder im Weg der Stationen zum Preise von

ad 1.	K. 3,5
ad 2.	K. —,3
ad 3.	K. —,8
ad 4.	K. —,4

für das Stück zu beziehen.

Wien, am 13. Dezember 1916. (1612

2. Verkauf von Altmaterialien.

Verkauf von Altmaterialien und Fässern

Die zurzeit bei den Werkstätteinspektionen Augsburg, München I, Neuaubing Nürnberg I, Nürnberg IV Rbf., Regensburg I, Weiden I und bei den Betriebswerkstätten Aschaffenburg, Bamberg Hof, Ingolstadt, Kempten, Landshut Lichtenfels, München I, Neuenmarkt Wirsberg, Nürnberg Hbf., Nürnberg Rbf Regensburg, Schwandorf, Schweinfur und Würzburg vorrätigen Metallwaren (ausgenommen Kupfer, Messing, Rotguß Blei, Zink, Weißguß, Weißguß- un Zinkasche) sowie Glasscherben, Schmir gelscheibenreste Knallkapseln (Knall signale) und Holzfässer von Schmieröl lieferungen werden dem Verkauf unter stellt.

Kaufliebhaber werden eingeladen, An gebote kostenfrei und verschlossen mi der Aufschrift: **„Kaufangebot für Alt materialien"** verkehen bis **spätesten Mittwoch, den 27. Dezember 1916, vor mittags 9 Uhr**, bei der k. Werkstätten inspektion I, München, einzureichen.

Die Eröffnung und Bekanntgabe de Angebote findet unmittelbar nach Ab lauf der Einreichungsfrist im Zimme Nr. 6 1. Stock, der k. Hauptwerkstätt München, Donnersbergerstr. Nr. 73 statt

Das Verzeichnis der zum Verkaufe ge langenden Materialien usw. nebst Ange botsformblatt und den allgemeinen Ver kaufsbedingungen ist gegen vorherig Einsendung von 50 ₰ (durch Postanwei sung oder bar, **nicht in Briefmarken** von der Unterfertigten zu beziehen.

Der Unterfertigten nicht bekannt Kaufliebhaber haben bei Anforderung de Verzeichnisses der zum Verkaufe gelan genden Materialien usw. amtliche Nach weise über ihre Zahlungsfähigkeit bei zubringen.

München, 14. Dezember 1916. (1607
K. Werkstätteinspektion I.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Eisenbahndirektions-Präsident a. D. v. Mühlenfels in Berlin.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins

Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nummer 101. | 23. Dezember 1916. | LVI. Jahrgang.

Inhalt:

Der Krieg als Ursache von Schadensersatzansprüchen eines Unternehmers aus einem Werkverdingungsvertrage.

Schneebeseitigung auf schwedischen Staatsbahnen.

Die neuen Wagen der elektrischen Stadtschnellbahnen in Neuyork.

Elektromotor-Triebwagen mit eigener Kraftquelle.

Nachrichten.

Deutschland. Sitzung des preußischen Landeseisenbahnrats. — Zur Abhilfe des Wagenmangels. — Sonntagskarten. — Urlaubersonderzüge. — Eisenbahnunfall bei Crefeld. — Verlängerter Verkehr bei der Hoch- und Untergrundbahn in Berlin. — Außerordentliche Kriegsteuerungsunterstützungen an im Ruhestande befindliche bayerische Staatsbeamte sowie an Hinterbliebene von Staatsbeamten. — Einmalige Kriegsteuerungsbeihilfe in Württemberg. — Altmaterialsammlung der württembergischen Staatseisenbahnverwaltung. — Die Streckenfahrordnung und Abweichungen davon. — Die Abfertigung der Eisenbahnstückgüter. — Beschleunigung der Be- und Entladung der Güterwagen. — Südwestdeutscher Kanalverein für Rhein, Donau und Neckar. — Der Verband Deutscher Ostseebäder. — Vertreter deutscher Reichs- und Staatsbeamten-Verbände beim Präsidenten des Kriegsernährungsamts. — Mainschiffahrts-Genossenschaft. — Die Erhöhung der Kohlenpreise. — Verein Deutscher Maschinen-Ingenieure. — Personalnachrichten.

Österreich. Frhr. v. Forster wieder Eisenbahnminister. Die Tariferhöhungen der Südbahn.

Ungarn. Das Eisenbahnunglück in Herczeghalom.

Übrige europäische Länder. Dampfbetrieb und elektrischer Betrieb bei den schwedischen Staatsbahnen. — Englische Güterwagen für Frankreich. — Der Verband schweizerischer Verkehrsvereine. — Die irischen Eisenbahnen in britischem Staatsbetrieb. — Die Verpflegungsschwierigkeiten und das russische Eisenbahnpersonal. — Die Murmanbahn und die geplante Ausnutzung von Naturreichtümern. — Erweiterung russischer Eisenbahnschulen und Errichtung neuer. — Der Voranschlag des Departements für Eisenbahnangelegenheiten Rußlands im Jahre 1917. — Errichtung eines Ausschusses zur Regelung der Beförderung von Bergwerkgütern des Urals.

Fremde Erdteile. Die Buchara-Eisenbahn.

Bücherschau.

Amtliche Mitteilungen.

Amtliche Bekanntmachungen.

Wegen des Weihnachtsfestes fällt die am 27. d. M. fällige Nummer dieser Zeitung aus.

Der Krieg als Ursache von Schadensersatzansprüchen eines Unternehmers aus einem Werkverdingungsvertrage.

Ist der Krieg, in Sonderheit der Einbruch des Feindes in deutsches Gebiet als ein Verschulden der Eisenbahnverwaltung im Sinne des § 9 Abs. 2 der allgemeinen Vertragsbedingungen für die Ausführung von Staatsbauten oder in gleichem Sinne als ein Umstand anzusehen, der sich auf Seiten der Eisenbahnverwaltung als Vertragspartei zugetragen hat?

Über diese Frage hat kürzlich ein aus Rechtskundigen zusammengesetztes dreigliedriges Schiedsgericht nach deutschem Recht entschieden. Die Sachlage war folgende:

Die Unternehmerfirma C. in B. hatte in den Jahren 1913 und 1914 auf Grund dreier Werkverdingungsverträge die Ausführung von Erd- und Maurerarbeiten zur Herstellung des Bahnkörpers, sowie die Ausführung von Hochbauten zum Bau einer Eisenbahn in Ostpreußen übernommen. Als der Krieg ausbrach, waren die Bauarbeiten in vollem Gange. Da das nahe der Grenze belegene Baugebiet vom Feinde bedroht war, mußten die Arbeiten auf Anordnung der Eisenbahnverwaltung eingestellt werden. Die Neubaustrecke wurde bald darauf vom Feinde besetzt, so daß es dem Baugeschäft C., dessen Arbeitsabschnitt der Grenze am nächsten gelegen war, nicht mehr gelang, die zum Bahnbau benutzten Geräte, Maschinen und Materialien (Bagger, Feldbahngeräte, Betriebsstoffe usw.) zu bergen. Das fragliche Gebiet wurde zwar wieder vom Feinde befreit, galt aber noch längere Zeit als bedroht. Als infolgedessen die Bauarbeiten länger als sechs Monate geruht hatten, und der Zeitpunkt der Wiederaufnahme noch nicht abzusehen war — die Baustellen wurden später nochmals vom Feinde besetzt — machte die Unternehmerpartei von ihrem im § 9 Abs. 6 der allgemeinen Vertragsbedingungen für die Ausführung von Staatsbauten gegebenen Rechte, vom Vertrage zurückzutreten, Gebrauch und verlangte von der Eisenbahnverwaltung Ersatz des Schadens, der durch das Festliegen der Geräte und Materialien und den Verlust von Betriebsstoffen entstanden sei und sich aus dem Mietsausfall für die eigenen und aus der Weiterzahlung von Miete für die geliehenen Gegenstände, sowie aus Zins- und Geschäftsverlusten verschiedener Art zusammensetze. Die Unternehmerin stützte ihren Anspruch auf Schadensersatz, den sie allein für das Festliegen der Geräte auf rd. 5200 *M* für jeden Monat berechnete, auf Absatz 1 und 2 des § 9 der allgemeinen Vertragsbedingungen, indem sie auf Grund der Tatsache, daß die Bauarbeiten durch den Ausbruch des Krieges mit Rußland unterbrochen waren, geltend machte, daß

1) die die Fortsetzung der Arbeiten oder Lieferungen hindernden Umstände von der Bauverwaltung verschuldet seien,
2) insoweit zufällige, von dem Willen der Verwaltung unabhängige Umstände in Frage ständen, diese sich auf seiten der Verwaltung zugetragen hätten.

Aus beiden Gesichtspunkten sei der Anspruch auf Ersatz des der Unternehmerin nachweislich entstandenen wirklichen Schadens gegenüber dem Staatsfiskus, der den Krieg erklärt habe, gerechtfertigt.

Es handele sich bei dem geltend gemachten Anspruch nicht etwa um Kriegsschaden, dessen Ersatz gegen den Staat außerhalb des Vertrages geltend gemacht werden könne, sondern um einen reinen Vertragsschaden (indirekten Kriegsschaden). Nur der Verlust und die Beschädigung der Maschinen, Geräte pp., also der direkte Kriegsschaden, könne beim Oberpräsidenten bzw. der Kriegshilfskommission geltend gemacht werden, was auch geschehen sei.

Die Eisenbahnverwaltung lehnte die Forderungen der Unternehmerin als unbegründet ab und wies darauf hin, daß der Krieg nicht als hindernder Umstand im Sinne der angeführten Vertragsbestimmungen gelten könne; der Krieg sei außerdem nicht vom preußischen Staate oder von der Eisenbahnverwaltung als ein Teil des preußischen Fiskus, sondern vom Deutschen Reiche erklärt worden. Gerade der § 9 der allgemeinen Bedingungen schließe eine Ersatzpflicht der Eisenbahnverwaltung aus. Denn

gegen unabwendbare Eingriffe, wie sie der Krieg verursacht hat, seien beide Parteien gleich machtlos gewesen; keine der beiden Parteien habe also den Krieg und seine Folgen verschuldet, der hindernde Umstand habe sich weder auf der einen, noch auf der andern Seite zugetragen. Beide Parteien müßten demnach ihren Schaden je für sich tragen, denn auch der Eisenbahnverwaltung sei unzweifelhaft ein Schaden entstanden. Es wäre unbillig, zu verlangen, daß sie den Schaden beider Parteien allein trage.

Das von der Unternehmerpartei angerufene Schiedsgericht, bestehend aus einem Landgerichtsdirektor als Obmann, einem Amtsgerichtsrat und einem Rechtsanwalt und Notar a. D. als Beisitzern, hat mit Schiedsspruch vom 23. September 1916 die vorerwähnten Ansprüche der Klägerin abgewiesen, indem es den Ausführungen der Eisenbahnverwaltung beitritt und die Behauptungen und Ansichten der Klägerin in eingehender, treffender Begründung widerlegt. Der Schiedsspruch dürfte sowohl im Hinblick auf die maßgebenden Verfasser, als auch wegen der Wichtigkeit der behandelten Streitfrage, die in anderer Zeit vielfach zu Ansprüchen der Unternehmer geführt hat, für die beteiligten Kreise von grundsätzlicher Bedeutung sein. Die Begründung des Schiedsgerichts wird daher unter Fortlassung unwesentlicher Teile nachstehend im Wortlaut wiedergegeben:

Der Klägerin soll zugegeben werdeen, daß der Königlich preußische Eisenbahnfiskus als Bauherr die vertragliche Pflicht hat, die Arbeitsstelle bis zur Fertigstellung der vertraglich übernommenen Leistungen frei von Behinderungen dem Unternehmer zur Verfügung zu stellen. Nach der Auffassung der Klägerin hat nun der Staat dadurch, daß er kriegerische Maßnahmen ergriffen hat, welche die Arbeitsstelle infolge der Operationen des eigenen Heeres oder Besetzung durch das feindliche Heer den Behinderungen dauernd aussetzten, schuldhafterweise gegen jene vertragliche Bestimmung verstoßen. Folgt man diesem Gedankengange der Klägerin, so müßte man zunächst prüfen, wer denn den Krieg verschuldet hat, das Deutsche Reich oder Rußland, denn Klägerin wird nicht behaupten wollen, daß auch bei einem ganz mutwilligen Überfall Deutschlands durch Rußland der Staat — oder das Reich — die Einstellung der Arbeiten verschuldet habe. Völlig abwegig wäre es, sich dabei auf den Standpunkt zu stellen, daß derjenige den Krieg verschuldet hat, der ihn erklärt hat, denn die Kriegserklärung kann auch von dem überfallenen Teil ausgehen.

Schon die Notwendigkeit, in einem bürgerlichen Rechtsstreit die Frage nach der Schuld am Kriege erörtern zu müssen, zeigt, daß diese Rechtsansicht der Klägerin nicht richtig sein kann. Klägerin ist zu ihrer Auffassung dadurch gekommen, daß sie zwei vollständig verschiedene Gebilde durcheinanderwirft, nämlich den Staat als Vermögenssubjekt und den Staat — oder das Reich — als Träger von Hoheitsrechten. Nur mit ersterem hat Klägerin zu tun, nur er ist die Gegenpartei, mit der sie die drei Bauverträge geschlossen und die Erledigung von Streitigkeiten im schiedsgerichtlichen Verfahren vereinbart hat.

Für Schaden, der enstanden ist bei Wahrnehmung seiner Hoheitsrechte, haftet der Staat überhaupt nicht, sofern nicht ausnahmsweise durch besondere gesetzliche Bestimmung eine solche Haftung ausgesprochen ist (vergl. Entscheid. des R. G. in Ziv. S. Bd. 71 S. 46). Die Nichthaftung des Staates für die Folgen und Wirkungen hoheitsrechtlicher Akte folgt unmittelbar aus der Kabinettsordre vom 4. Dezember 1831. . . . . .

Das Verschulden, auf welches der Absaz 2 § 9 der allgemeinen Bedingungen abzielt, hat ein ganz anderes Aussehen, als das Verschulden am Kriege; es ist dabei etwa gedacht worden an den Fall, daß der Eisenbahnfiskus die Ausführung der Arbeiten abbricht, weil ihm wegen der Geländeschwierigkeiten eine andere Streckenführung günstiger erscheint, u. ähnl.

Man wird also dahin kommen müssen, zu sagen, daß hier nur zufällige, von dem Willen der Verwaltung unabhängige Umstände in Frage stehen können. Nimmt man das aber an, so haftet der Eisenbahnfiskus für den wirklichen der Klägerin entstandenen Schaden nur, wenn die Umstände sich auf seiten der Verwaltung zugetragen haben. Um die Frage der Schadenshaftung entscheiden zu können, muß zunächst festgestellt werden, welche Umstände die Fortsetzung der Arbeiten oder Lieferungen gehindert haben. Nach der Ansicht der Klägerin ist es der Umstand, daß die Verwaltung die Strecke nicht frei von Behinderungen dem Unternehmer zur Verfügung gehalten hat oder zur Verfügung halten konnte. Diese Ansicht der Klägerin haftet aber auf der Oberfläche. Es wirft sich ohne weiteres die Frage auf, aus welchem Umstande hat die Verwaltung die Strecke nicht zur Verfügung des Unternehmers gehalten oder konnte sie die Strecke nicht zur Verfügung des Unternehmers halten?

Erst wenn man diese Frage beantwortet, lernt man den wirklichen Umstand kennen, der die „Unfreiheit der Strecke“ herbeigeführt hat, und kommt zu dem Ergebnis, daß die „Unfreiheit der Strecke“ lediglich eine Folge des Umstandes war, der zur Einstellung der Arbeiten geführt hat. Dieser Umstand ist aber ganz allein der Ausbruch des Krieges. Er war die Ursache der Arbeitseinstellung und damit der Umstand, der zur Einstellung der Arbeit geführt hat. Einen andern Umstand gibt es nicht. . . Wäre die Ansicht der Klägerin richtig, daß die Unfreiheit der Strecke der Umstand war, der zur Niederlegung der Arbeit führte, so würde man zu dem auffallenden Ergebnis kommen, daß die Wirkungen der Ursache nicht gefolgt, sondern vorausgegangen sind. . . Die Ansicht der Klägerin erweist sich deshalb als fehlerhaft, weil sie die Ursache und Wirkungen verwechselt.

Ist aber der Kriegsausbruch als eigentliche und alleinige Ursache der Arbeitsunterbrechung anzusehen, so fragt sich weiter, auf welcher Seite sich dieser Umstand ereignet hat. Die Antwort kann gar nicht anders lauten, als dahin, daß der Umstand sich ebensosehr oder ebensowenig zugetragen hat auf seiten des preußischen Eisenbahnfiskus wie auf seiten des Unternehmers. Die Klägerin schlußfolgert freilich auch hier: Der Beklagte kann die Strecke nicht zur Verfügung des Unternehmers halten, folglich hat sich der Umstand auf seiner Seite zugetragen. Nun kann der Fall auch so liegen, daß die Baustrecke, in dem vom Feinde nicht gefährdeten Inlande belegen, frei ist, daß die Arbeit aber unterbrochen werden muß, weil der Unternehmer und seine Arbeiter zum Kriegsdienst eingezogen worden sind. Hier wäre nach der Theorie der Klägerin die Einziehung zum Kriegsdienst der Umstand der Arbeitsunterbrechung, damit also der Unternehmer dem Eisenbahnfiskus schadensersatzpflichtig (Abs. 4 des § 9 der Allgem. Bedingungen). Auch dieses völlig von der Hand zu weisende Ergebnis zeigt wieder, daß man bei der Nachforschung nach dem Grunde der Arbeitsunterbrechung tiefer gehen muß als der Kläger es tut, der sich darauf beschränkt, eine Begleiterscheinung der Ursache als diese zu nehmen. Die Fortsetzung der Arbeiten ist also behindert worden durch einen Umstand, der sich weder auf seiten des Beklagten, noch auf seiten des Klägers zugetragen hat, dessen Folgen sich aber auf beiden Seiten geäußert haben.

Von diesem Standpunkt ausgehend, kommt man dazu, daß die Klägerin nur die Vergütung für geleistete Arbeiten oder Lieferungen aus Abs. 1 des § 9 der allgemeinen Bedingungen, nicht aber den Schadensersatz aus Abs. 2 beanspruchen kann. . . .

Ein reiner Schadensersatzanspruch und deshalb abzuweisen ist der Anspruch, den Klägerin aus der Festlegung ihrer eigenen und der gemieteten Geräte herleitet. Auch diesen Anspruch könnte Klägerin nur stützen auf die Bestimmung des zweiten Absatzes des § 9 der „Allgemeinen Bedingungen“, deren Voraussetzungen, wie ausgeführt, nicht gegeben sind, oder auf ein Verschulden des Beklagten. Denn ohne Verschulden kein Vertragsschaden und kein Schadensersatz — abgesehen von den vereinzelten, im Gesetz besonders vorgesehenen Fällen der Haftung des Gastwirts, für Tierschaden, für Gehülfen usw. — Ein Verschulden des Beklagten liegt aber nicht vor; das von der Klägerin ihm zur Last gelegte der Erklärung des Krieges ist bereits zurückgewiesen, ein anderes ist nicht behauptet, aus dem Sachverhalt auch nicht herstellbar. Die Nichtgewähr der

Freiheit des Baugeländes ist eine Tatsache, aber kein Verschulden. . . . .

Auch auf § 346 Bürgerlichen Gesetzbuchs kann sich Klägerin nicht berufen. Bei dem Vorhalten der Geräte handelt es sich gar nicht um von dem Beklagten empfangene Leistungen oder um die Überlassung der Benutzung von Sachen. Eine empfangene Leistung ist erst das Werk, das mit Hülfe des betreffenden Gerätes hergestellt ist. . . . .

Es ist übrigens reiner Kriegsschaden der Schaden, den Klägerin geltend macht, denn der Schaden, den jemand durch Zerstörung oder Beschädigung seiner Gerätschaften seitens des Feindes erleidet, unterscheidet sich von dem Schaden, der ihm durch zeitweilige Entziehung der Gerätschaften zugefügt wird, eigenschaftlich in nichts . . . . .

Soweit die Ausführungen des Schiedsgerichts. Wichtig ist die Auslegung des Absatzes 2 des § 9 der allgemeinen Vertragsbedingungen hinsichtlich des Wortlauts: „auf Seiten der Verwaltung". Die Unternehmer fassen diese Vertragsbestimmung vielfach dahin auf, daß es nur die eine Möglichkeit gebe: Entweder hat sich der hindernde Umstand auf Seiten des Unternehmers oder auf Seiten der Verwaltung zugetragen; also Schlußfolgerung: Wenn sich der hindernde Umstand nicht auf Seiten des Unternehmers ereignet hat, so muß er sich in jedem Falle auf Seiten der Verwaltung zugetragen haben. Der Wortlaut der Bedingungen schließt aber, wie das Schiedsgericht zutreffend annimmt, nicht die weitere Möglichkeit aus, daß sich die hindernden Umstände weder auf Seiten des Unternehmens, noch auf Seiten der Verwaltung, also auf keiner Seite zugetragen haben, so daß in solchem Falle beide Parteien vom Schadensersatz gegenüber der Gegenpartei befreit sind. Dadurch wird die Zahl der Fälle, in denen die Eisenbahnverwaltung zum Schadensersatz herangezogen werden kann, wesentlich eingeschränkt. B..th.

Schneebeseitigung auf schwedischen Staatsbahnen.

Wie die nordischen Bahnen gegen Schnee und Eis zu kämpfen haben, wurde in dieser Zeitung 1915, S. 792, berichtet. Es ist nicht zu verwundern, daß auf diesem Gebiete die nordischen Eisenbahnen immer weiter arbeiten. Die hierbei gesammelten Erfahrungen sind auch für unsere Verhältnisse von Interesse. Wenn die Schneebeseitigung durch Pflüge geschieht, die von der Lokomotive geschoben werden, so häuft sich der Schnee auf beiden Seiten der Bahn an und bildet hohe Dämme, die beseitigt werden müssen, teils um der Bahnbewachung die Möglichkeit zu schaffen, Zügen auszuweichen, teils um zu verhindern, daß der Schnee wieder in die Spur rutscht, und endlich, um für die Schneebeseitigung bei weiteren Schneefällen Platz zu schaffen. Diese weitere Schneebeseitigung erfolgte bisher mit Flügelpflügen, die im allgemeinen von der Maschine gezogen werden. Diese bisherigen Flügelpflüge waren sehr einfach, zweiachsig und ungefedert, aus Holz mit Eisenbeschlag hergestellt und hatten fünf bis sechs Tonnen Gesamtgewicht. Die Flügel sind um eine lotrechte Achse drehbar, und es kann damit die Räumungsbreite nach Bedarf geändert werden. In Bahnhöfen kann der nach zwei Seiten arbeitende Flügelpflug nicht angewendet werden, weil damit der Schnee in die nebenliegenden Gleise geschoben würde; hier ist vielmehr Verschiebung des Schnees nur nach einer Seite zulässig. Indem ein Gleis nach dem andern gereinigt wird, kann dann die Station von Schnee freigemacht werden. Zu diesem Zwecke hat die schwedische Eisenbahndirektion einen neuen kräftigen Flügelpflug entworfen, der besonders für das obere Norrland bestimmt ist. An der Spitze dieses künftig zu schiebenden Flügelpfluges ist, um eine lotrechte Achse drehbar, ein weiterer abnehmbarer und durch kräftige Strebe gestützter sog. Nasenflügel, angebracht. Will man eine Station vom Schnee räumen, so legt man von den beiden Seitenflügeln des Pfluges nur den einen aus und legt den Nasenflügel so um, daß er die Fortsetzung des ausgelegten Seitenflügels bildet. Die Schneeräumung erfolgt also jetzt einseitig. Im übrigen zeigten sich die bisherigen hölzernen Flügelpflüge für die schwierigen Schneeverhältnisse des oberen Norrlands, wo man es mit Schneewällen bis zu einem Meter Höhe zu tun hat, als zu schwach und unzureichend. Der Schnee stieg infolge der geringen Höhe des Pfluges einfach über die Flügel und fiel hinter ihnen wieder in die Spur. Auch entgleisten die Pflüge bei größerem Schneedruck infolge ihres geringen Gewichtes und der Bauart der Flügel leicht. Der Schnee drückte auf die unteren Teile der federnden Flügel, diese stellten sich schief und der Schneedruck wirkte so auf Hebung des Pfluges. Der Holzbau zeigte sich gegenüber den zusammengebackenen und hartgefrorenen Schneemassen als zu schwach. Auch war die Handhabung der Seitenflügel, die drei bis vier Mann Bedienung verlangte, beschwerlich und zeitraubend. Der neue, größtenteils aus Eisen kräftig gebaute Pflug ist wieder zweiachsig, wiegt aber 10,34 t und hat mechanische Einstellung der Seitenflügel, so daß ein bis zwei Mann zur Bedienung genügen. Federn sind wieder nicht angebracht, und zwar deshalb nicht, weil der Pflug so nahe an die Schienenoberkante heruntergreift, daß Schwankungen im Spielraum ausgeschlossen sein müssen. Die größte Höhe des Flügels ist 1,8 m. Die mechanische Handhabung der Flügel erfolgt getrennt, so daß jeder Flügel unabhängig von dem anderen ausgelegt werden kann. In der äußersten Lage haben die beiden Flügelenden je 3,2 m Abstand von der Gleismitte, also 6,4 m Gesamtabstand. Unten an der Spitze des festen Pfluges kann ein sog. Eisbrecher in Tätigkeit treten, wenn zwischen den Schienen harte, schwer entfernbare Eiskrusten liegen, wie dies besonders in Bahnhöfen häufig vorkommt. Die Hauptwerkstätte in Örebro hat 1915 einen solchen Versuchspflug gebaut und während des vergangenen Winters haben auf der Bahnstrecke Kiruna-Riksgränsen Proben stattgefunden; der Pflug hat hierbei, insbesondere in Station Kiruna, unter sehr ungünstigen Verhältnissen den an ihn gestellten Erwartungen vollständig entsprochen. Weniger gut bewährte sich der Pflug bei der Verwendung auf offener Strecke, und zwar deshalb, weil hier die Maste der elektrischen Kontaktleitung sehr nahe an der Bahn stehen und eine Ausnützung der Auslegemöglichkeit nur bis zu 2,5 m zulassen. Der hierbei entstehende Winkel der Flügel ist so klein, daß der Schnee nicht genügend weit hinausgeworfen wird. Der Schnee stieg vielmehr auch bei ziemlich großer Geschwindigkeit auf und fiel hinter dem Pflug wieder ab. Man hat deshalb noch Flügelaufsätze angebracht und damit dem Mangel abgeholfen. Auf Grund der günstigen Erfahrungen sollen im kommenden Winter zwei weitere solcher Schneepflüge für das obere Norrland zur Verfügung stehen. S.

Die neuen Wagen der elektrischen Stadtschnellbahnen in Neuyork.

Um für den regelmäßigen Verkehr eine möglichst große Zahl von Sitzplätzen zu schaffen und für die Flutstunden noch zahlreiche Stehplätze zur Verfügung zu haben, entschloß sich die Neuyorker Stadteisenbahngesellschaft (New York Municipal Railway Corporation), für die Hoch- und Untergrundbahnen des Brooklyner Schnellverkehrsnetzes neue Wagen zu beschaffen, die durch ihre ungewöhnliche Länge und Breite das Maß alles Hergebrachten überschreiten. Näheres darüber berichtet K. Perlewitz nach „Electric Railway Journal" in den Heften 15 und 16 der Elektrotechnischen Zeitschrift. Danach soll sich der Betrieb mit diesen Wagen nach überschläglichen Berechnungen besonders wirtschaftlich gestalten; ihre allgemeine Einführung würde eine Erhöhung der eigenen Streckenleistung um 25 %, oder um 21 % gegenüber dem Betriebe mit den alten Interborough-Wagen verbürgen. Von insgesamt 637 km Gleis müßten jedoch bei etwa 92 km Änderungen am Bahnprofil vorgenommen werden.

Die ganz aus Eisen hergestellten Wagen sind 20,1 m lang, rund 3 m breit und haben ein Leergewicht von 38,3 Tonnen. Die alten Wagen haben nur 15,6 m Länge und 2,57 m Breite. An jeder Längseite befinden sich 3 zweiteilige Schiebetüren. Es sind so viele Klappsitze angeordnet, daß in einem Wagen 78 bis 90 Personen auf Sitzplätzen befördert werden können. Im ganzen soll ein Wagen 270 Personen fassen können. Der Form der Sitze und ihrer Rückenlehnen ist ganz besondere Aufmerksamkeit gewidmet worden.

Jedes der beiden zweiachsigen Drehgestelle ist mit einem Wendepolmotor von 160 PS Stundenleistung bei 600 Volt ausgerüstet; der Raddurchmesser beträgt 864 mm für die Triebachsen und 787 mm für die Laufachsen. Die Steuerung ist für wahlweise Beschleunigung eingerichtet, derart, daß die Stromaufnahme der Triebmaschinen durch die Belastung der Wagen bestimmt wird. Nötigenfalls können bis zu 16 Triebwagen von einem Fahrschalter aus gesteuert werden. Die Wagen sind mit elektropneumatischen Bremsen nach der Bauart Westinghouse mit abgestufter Betätigung versehen. Die Auslösung kann erfolgen durch den Zugfahrer, durch die Zugbegleiter in jedem Wagen oder selbständig bei Nachlassen des Druckes in der Bremsluftleitung und schließlich bei unvorschriftsmäßiger Fahrweise. Jede Wagenachse ist mit zwei Bremsschuhen versehen.

Die Ortszüge entwickeln zwischen den Haltestellen eine mittlere Fahrgeschwindigkeit von 24 km, die Eilzüge von 40 km in der Stunde. Dem Verkehr entsprechend werden Zwei- bis Achtwagenzüge in Umlauf gesetzt; das Dienstgewicht eines vollbesetzten Wagens wird auf rund 55 Tonnen geschätzt. Die Aufenthaltzeiten sollen im Ortsverkehr bei 1½ Min.-Zugfolge im Mittel 20 Sekunden, im Eilverkehr im Mittel 30 Sek. betragen, während die Umsetzzeit an den Endbahnhöfen auf 3 Minuten berechnet ist. Die Wagen werden durch Betätigung eines Kuppelungsventils im Führerstand miteinander selbsttätig verbunden. Das Öffnen und Schließen der Wagentüren besorgen die Wagenbegleiter auf elektropneumatischem Wege durch Betätigung von Druckknöpfen oberhalb der Bremskurbel. Das Öffnen der Türen soll innerhalb 1½ Sekunden nach dem Drücken des Knopfes, das Schließen innerhalb 2 Sekunden erfolgen. Um Verletzungen von Fahrgästen zu vermeiden, die sich etwa innerhalb einer sich schließenden Tür befinden, ist zwischen der Tür und ihren Betätigungskolben eine Feder eingeschaltet. Die Türen können auch von Hand vom Bahnsteig aus durch einen an der Längswand des Zuges angebrachten Druckknopf geschlossen werden. Türen, vor denen Klappsitze angebracht sind, bleiben bei Benutzung der Sitze selbsttätig geschlossen. Dem Zugfahrer wird die erfolgte Schließung aller Türen durch eine am Fahrschalter angebrachte Signallampe angezeigt. Auch andere neuartige Sondervorrichtungen im Fahrerstande verdienen besondere Beachtung. Die Strecke ist nicht überall mit den sonst üblichen festen Streckensignalen und selbsttätigen Fahrsperren ausgerüstet; statt dessen ist jeder Wagen mit Signalen im Führerstande versehen, die dem Fahrer angeben, zu welchem Zeitpunkt die Bremsen zu bedienen, ob regelrechte Fahrgeschwindigkeit, die Höchstgeschwindigkeit inne zu halten sind usw. Bei Nichtbeachtung dieser Signale werden durch ein Geschwindigkeitsüberwachungssystem die Bremsen selbsttätig ausgelöst. Dies geschieht auch beim Überfahren gewisser fester Haltsignale.

Eine grüne Lampe gibt die Erlaubnis zur Freiwegfahrt und zeigt an, daß mindestens zwei vorausliegende Streckenabschnitte unbesetzt oder nicht blockiert sind. Eine gelbaufleuchtende Signallampe bedeutet „Vorsicht"; sie meldet, daß nur der in der Fahrtrichtung nächstfolgende Streckenabschnitt frei, der zweite besetzt oder blockiert ist. Das gelbe Signal erscheint auch, wenn steile Gefällstrecken oder Krümmungen befahren werden. Außerdem ist ein akustisches Signal im Führerstand angeordnet, das von den Geschwindigkeitsregelungsvorrichtungen derart abhängig gemacht ist, daß es den Zugfahrer vor der selbständigen Bremsung rechtzeitig an die vorschriftsmäßige Geschwindigkeitsverminderung mahnt. Ferner werden in jedem Führerstand die jeweilige höchstzulässige Geschwindigkeit und die Entfernung angezeigt, innerhalb der auf ein Vorsichtsignal hin die Fahrgeschwindigkeit herabzumindern ist, um eine selbsttätige Auslösung der Bremsen zu vermeiden. Die vorerwähnten Führerstandsignale schalten sich selbsttätig aus, wenn der Zug in einen mit Streckensignalen versehenen Abschnitt einfährt; sie schalten sich überall da ein, wo Streckensignale nicht vorhanden sind. Diese Führerstandsignale werden ebenso wie die selbsttätige Geschwindigkeitsüberwachung durch Vermittelung von besonderen Stromabnehmern und Auflaufschienen neben den Gleisen betätigt. Die Geschwindigkeitsüberwachung ist so eingerichtet, daß sie die Beachtung der auf der Strecke angeordneten Haltsignale durch selbsttätige Einschaltung der Bremsen erzwingt. Die äußerst interessanten Einrichtungen und ihre Schaltung sind in dem angezogenen Aufsatz im Bilde vorgeführt.

Die Allgemeine Elektrizitätsgesellschaft wird auf ihrer im Bau befindlichen Berliner Schnellbahn ähnliche Einrichtungen zur Geschwindigkeitsüberwachung schaffen. Vergleiche die bezügliche Abhandlung von Baurat Pforr in Heft 21 des lfd. Jahrgangs der Zeitschr. Elektr. Kraftbetriebe und Bahnen und Nr. 91 S. 1029 dieser Zeitung.

Elektromotor-Triebwagen mit eigener Kraftquelle.

Die Verwendung solcher Fahrzeuge ist in der Regel dann angebracht, wenn es sich darum handelt, auf Bahnstrecken mit schwachem Verkehr den Betrieb möglichst wirtschaftlich zu gestalten oder auf sonst mit Dampfzügen bedienten Strecken in Zeiten schwächeren Verkehrs, wenn sich die Durchführung ganzer Züge nicht lohnt, den Betrieb zu verbilligen. Über die neuesten Bauarten von Triebwagen mit eigener Kraftquelle entnehmen wir der „Schweiz. Bauztg." folgende Einzelheiten.

Die älteste Form des Triebwagens ist der Dampftriebwagen, er ist noch heute in verbesserter Bauart auf einigen schweizerischen Nebenbahnen in Betrieb. Mit der Entwicklung der Elektrotechnik folgte der Akkumulatoren-Triebwagen, der in seiner jetzigen Durchbildung den Anforderungen des Eisenbahnbetriebs völlig genügt und sich namentlich durch große Betriebssicherheit auszeichnet. Er hat u. a. auf den preußisch-hessischen Staatsbahnen eine ziemlich ausgedehnte Verwendung gefunden; im Mai 1915 umfaßte deren Wagenpark 182 zwei- oder dreiteilige Akkumulatoren-Triebwagenzüge, daneben noch 20 benzolelektrische Triebwagenzüge und drei Diesel-elektrische Züge nebst 176 Triebwagen für Strecken mit Oberleitung. Die älteren der in Betrieb befindlichen Akkumulatoren-Triebwagenzüge sind als Doppelwagen für einen Fahrbereich von 100 km und eine Höchstgeschwindigkeit von 60 km/Std. gebaut. Eine Vergrößerung der Batterieleistung ermöglichte die Indienststellung eines dreiteiligen Wagenzuges, der von der Wagenfabrik van der Zypen & Charlier gebaut ist. Durch Verwendung von Gitterplatten statt der Oberflächenplatten auch für die positive Akkumulatorenplatte wurde der Fahrbereich dieser dreiteiligen Wagenzüge von 100 auf 180 km gesteigert. Eine noch weitere Ausdehnung des Fahrbereichs läßt sich durch Verwendung des Edison-Akkumulators, der ganz aus vernickeltem Stahl hergestellt ist, anstelle des Bleiakkumulators erzielen. Die preußischen Staatsbahnen haben bereits mehrere mit Edison-Batterien ausgerüstete Dreiwagenzüge eingestellt. In Schweden findet für die elektrische Zugförderung der sogenannte Jungner-Akkumulator Verwendung; er ist viel leichter als der Bleiakkumulator und auch sonst noch wirtschaftlicher im Betriebe. Triebwagen mit Jungner-Batterien sind auf verschiedenen schwedischen Privatbahnen, in letzter Zeit auch auf der Strecke Porjus-Gellivare der schwedischen Staatsbahnen in Betrieb. Dem Akkumulatorenwagen haftet als großer Nachteil an, daß er nur einen geringen Fahrbereich besitzt und für seine Einführung Voraussetzung ist, daß elektrische Kraft zu mäßigen Preisen verfügbar ist.

In dem benzolelektrischen und neuerdings dem Diesel-elektrischen Triebwagen ist dem Akkumulatorentriebwagen ein ernster Wettbewerber entstanden, der gleich ihm die Vorteile der elektrischen Arbeitsübertragung besitzt, ihm aber sonst in mannigfacher Hinsicht, namentlich in Bezug auf stetige Betriebsbereitschaft, unbeschränkten Fahrbereich und Unabhängigkeit von Ladestationen bei weitem überlegen ist. Es ist daher wohl anzunehmen, daß die mit Verbrennungsmotor arbeitenden Triebwagen, von ihnen insbesondere der Diesel-elektrische — wegen der mäßigeren Kosten und der geringeren Feuergefährlichkeit des Teeröls gegenüber dem Benzol — eine ausgedehntere Verwendung erfahren wird als bisher der Akkumulatorenwagen. Der erste von den schweizerischen Firmen Gebr. Sulzer und Brown, Boveri & Cie. entworfene und ausgerüstete Diesel-elektrische Triebwagen war für den Verkehr auf den sächsischen Staatsbahnen bestimmt. Gebaut wurde er von der Wagenfabrik A. G. in Rastatt, der Dieselmotor stammte von Gebr. Sulzer A.-G., die elektrische Ausrüstung von Brown, Boveri & Cie.

Über die auf verschiedenen Linien der sächsischen Staatsbahnen vorgenommenen Probefahrten werden folgende Zahlen bekanntgegeben. Ohne Anhängewagen wurden auf längeren Steigungen von 11 ‰ eine Geschwindigkeit von 43 km/Std., auf horizontaler Strecke eine Höchstgeschwindigkeit von 75 km/Std. erreicht, während bei Mitnahme einer Anhängelast von 47 t die Geschwindigkeit auf einer Steigung von 5 ‰ 40 km/Std., auf horizontaler Strecke 50 km/Std. betrug. Auf der 226 km langen Strecke zwischen Hof und Dresden, die längere Steigungen bis zu 17 ‰ aufweist, wurden insgesamt 185 kg Triebstoff, d. h. 0.82 kg/km verbraucht. Unter Berücksichtigung des Ölverbrauches für den Leerlauf und den Verschiebedienst kann für den ohne Anhängewagen fahrenden Triebwagen der Brennstoffverbrauch bei einer mittleren Geschwindigkeit von 50 km/Std. zu ungefähr 0.65 kg/km angenommen werden, aus welcher Zahl und dem bereits angegebenen Fassungsvermögen der Brennstoffbehälter sich der Fahrbereich des Wagens zu rund 600 km ergibt. — Ein Reihe von benzolelektrischen Triebwagen hat die Ostdeutsche Eisenbahngesellschaft für den Betrieb auf ihrem schmalspurigen Kleinbahnnetz (75 cm Spurweite) eingestellt. Hierdurch ist es möglich geworden

den Personen- vom Güterverkehr zu trennen, was zu einer erheblichen Verkehrssteigerung geführt hat. Geliefert wurden die Wagen von der Allgemeinen Elektrizitäts-Gesellschaft in Berlin, von der die elektrische Ausrüstung stammt, der Benzolmotor ist von der Neuen Automobil-Gesellschaft in Berlin, die Wagen selbst sind von der Wagenfabrik Steinfurt in Königsberg (Pr.) gebaut. Der Wagen besitzt zwei dreiachsige Drehgestelle, deren vorderes die Generatorgruppe, das hintere die beiden elektrischen Triebmotoren trägt. Der vierzylindrige Benzolmotor leistet 55 PS bei 900 Uml./min. Der Vergaser ist für den Betrieb mit Benzin, Benzol oder Schwerbenzin geeignet. Mit dem Benzolmotor ist durch eine elastische Kupplung der Gleichstrom-Krafterzeuger verbunden, der eine Dauerleistung von 38 Kw. bei 900 Uml./min. und 500 V. abgeben kann. Die Triebmotoren sind normale Straßenbahnmotoren, die bei einer Stundenleistung von 26,8 PS imstande sind, einen Triebwagenzug im Gesamtgewicht von 45 t mit einer Stundengeschwindigkeit von 30 km auf ebener Strecke zu befördern.

Während in Europa die Verwendung von Verbrennungsmotoren bei Triebfahrzeugen meist nur noch unter Zwischenschaltung der elektrischen Kraftübertragung zwischen dem Motor und dem Triebrad erfolgt, wird in den Vereinigten Staaten von Nordamerika der direkte mechanische Antrieb bevorzugt. Um die ungünstigen Anfahrverhältnisse zu verbessern, ist teilweise die Einrichtung getroffen, daß der Antrieb während des Anfahrens mittels eines durch Akkumulatorenbatterie gespeisten Elektromotors erfolgt und der Verbrennungsmotor erst dann unter Ausschaltung der elektrischen Übersetzung direkt auf die Triebachsen arbeitet, wenn der Wagen eine bestimmte Fahrgeschwindigkeit erreicht hat. Ein solcher gemischter Antrieb ist z. B. der „Thomas-Antrieb", der neuerdings bei einem für die neuseeländischen Bahnen bestimmten petrolelektrischen Triebwagen angewendet wurde. Auf die technischen Einzelheiten dieses Antriebs nach Bauart Thomas ist hier nicht einzugehen, er bezweckt unter Zuhilfenahme möglichst kleiner elektrischer Maschinen die Vorteile der elektrischen Kraftübertragung während der Anfahr- und Beschleunigungsperiode zunutze zu ziehen und gleichzeitig durch Beibehaltung des direkten Antriebs zwischen Verbrennungsmotor und Triebrad die Verluste der elektrischen Kraftübertragung wieder auszuschalten, sobald der Wagen seine Höchstgeschwindigkeit erreicht hat, bei der der Petroleummotor seinen günstigsten Wirkungsgrad aufweist.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Sitzung des preußischen Landeseisenbahnrats.** Nach sehr eingehenden Beratungen wurde in der Sitzung des Landeseisenbahnrats am 20. d. M. bei namentlicher Abstimmung unter unerheblichen Abänderungen der Vorlagen mit 23 gegen 15 Stimmen, wie beantragt, die Einschränkung einzelner Ausnahmetarife für a) Steinkohlen und Braunkohlen (einschließlich Briketts und Koks), b) für Eisen und Stahl genehmigt. Einstimmig wurde dagegen der Antrag auf Verlängerung der Gültigkeitsdauer des allgemeinen Ausnahmetarifs für bestimmte Düngemittel und Kunstdüngerfabrikate genehmigt. („B. B.-Ztg.")

— **Zur Abhilfe des Wagenmangels.** Der Krieg stellt an die Leistungsfähigkeit der Eisenbahnen ganz ungewöhnliche Anforderungen. Namentlich wird der Betriebsmittelpark der Eisenbahnen sowohl durch die Bedürfnisse der Heeresverwaltung wie durch die Transporte zur Lebensmittelversorgung der Bevölkerung außerordentlich beansprucht. Trotz starker Wagenbestände, mit denen die Eisenbahnen in den Krieg eingetreten sind, und trotz ihrer dauernden starken Vermehrung während des Krieges zeigt sich eine Wagenknappheit, die unser gesamtes Wirtschaftsleben beeinträchtigt. Für jeden vaterländisch denkenden Bürger erwächst bei dieser Sachlage die Pflicht, die Eisenbahnen bei ihrem Bestreben zu unterstützen, den Wagenpark zu entlasten und den Wagenumlauf zu beschleunigen. Unnötige Transporte müssen unterbleiben; wo sie nicht zu vermeiden sind, müssen sie so gewählt werden, daß sie die Eisenbahn möglichst wenig belasten. Vor allem muß sich aber jeder vor Augen halten, daß das beste Mittel zur Linderung der Wagennot in der schleunigsten Be- und Entladung der Wagen besteht. Jeder Wagen, der auch nur eine Stunde länger als nötig in Anspruch genommen wird, wird dadurch einem andern Transport entzogen. Also helfe jeder, wo er kann, damit die Wirksamkeit der Eisenbahnen, dieses erprobten und scharfen Kriegswerkzeuges, nicht leidet.

— **Sonntagskarten.** Ein Erlaß des preußischen Eisenbahnministers und Chefs für die Verwaltung der Reichseisenbahnen besagt folgendes: Mit Rücksicht auf die zur Zeit herrschenden besonderen Betriebsverhältnisse sind die auf den Stationen der preußisch-hessischen Staatseisenbahnen und der Reichseisenbahnen für den Ausflugsverkehr aufliegenden Sonntagskarten und Wochentagskarten mit Sonntagskartenpreisen vom 20. d. Mts. ab bis auf weiteres nicht mehr auszugeben. Die Herren Eisenbahnkommissare wollen den Privateisenbahnen empfehlen, sich dieser Maßnahme gleichfalls anzuschließen. Die für die Privatbahnen erforderlichen Sonderdrucke dieses Erlasses liegen bei. Das Reichs-Eisenbahn-Amt hat zugestimmt, daß von Einhaltung der zweimonatigen Bekanntmachungsfrist abgesehen wird. Die Maßnahme ist sofort in geeigneter Weise bekanntzugeben.

— **Urlaubersonderzüge** sollen in den Zeiten umfangreicher Beurlaubungen statt der Schnellzüge in hohem Maße benutzt werden. In bezug auf Benutzung der Schnellzüge durch beurlaubte Militärpersonen soll ganz besonders streng geprüft werden, ob ein Bedürfnis zur Schnellzugsbenutzung anzuerkennen ist, und zwar nicht nur bei Ausstellung von Militärfahrscheinen, sondern auch bei Reisen auf Militärfahrkarten. Im allgemeinen kann der beurlaubende Vorgesetzte den Urlaubern, gleichviel ob sie auf Militärfahrschein oder -karte reisen, durch entsprechenden Vermerk auf dem Militärfahr- oder Urlaubsschein die Berechtigung zur Benutzung von Schnellzügen erteilen, sofern der Urlaubsort mindestens 100 km entfernt ist und nach der Lage des Fahrplans Schnellzüge benutzt werden müssen, um den Zweck des Urlaubs erreichen zu können. Bei Sonntagsurlaub und dergleichen ist das Bedürfnis zur Benutzung von Schnellzügen besonders streng zu prüfen. In diesem Falle darf die kurze Dauer des Urlaubs allein für die Schnellzugbenutzung nicht entscheidend sein; es ist vielmehr hier ebenfalls immer festzustellen, ob der Zweck des Urlaubs nicht auch bei Benutzung von Personenzügen zu erreichen ist, insbesondere, wenn die Reise schon am Vorabend des eigentlichen Urlaubstages angetreten werden kann. Eine nachträgliche Genehmigung zur Benutzung von Schnellzügen darf durch den Bahnhofskommandanten oder in Ermangelung eines solchen durch den Bahnhofsvorsteher allen Urlaubern nur ausnahmsweise in dringenden Fällen (bei Anschlußversäumnis, plötzlicher Erkrankung usw.) bei einer Mindestentfernung von 100 km erteilt werden. Die preußischen stellvertretenden Generalkommandos sollen die strenge Befolgung dieser Bestimmung überwachen lassen und dafür sorgen, daß in Zeiten umfangreicher Beurlaubungen statt der Schnellzüge in möglichst hohem Maße Urlaubersonderzüge benutzt werden. Im gleichen Sinne werden auch die außerpreußischen Kriegsministerien verständigt werden.

— **Eisenbahnunfall bei Crefeld.** Amtlich wird gemeldet: Auf dem Bahnhof Crefeld-Linn ereignete sich am 18. d. M. gegen 6 Uhr abends ein größerer Eisenbahnunfall. In einer in einem Nebengleis fahrenden Rangierabteilung entgleiste ein leerer Güterwagen, der in die Drahtleitung der Weichen und der Signale geriet. Dadurch wurde ein Einfahrtssignal ohne Mitwirkung eines Beamten auf Fahrt gezogen und eine Weiche umgelegt. Im selben Augenblick fuhr der von Urdingen kommende Güterzug 6274 auf das Signal hin in ein falsches Gleis und stieß auf den auf diesem Gleis haltenden Güterzug 6311. Durch den heftigen Zusammenprall wurde ein Zugführer getötet, zwei Zugbedienstete schwer und mehrere leicht verletzt. Außerdem entgleisten eine Anzahl Wagen und wurden beschädigt. Der Sachschaden ist verhältnismäßig gering. Eisenbahnbedienstete kommen für die Schuldfrage nicht in Betracht. Der Güterzugbetrieb war für einige Stunden gestört.

— **Verlängerter Verkehr bei der Hoch- und Untergrundbahn in Berlin.** Die Direktion der Gesellschaft teilt mit: Auf Grund der in der Öffentlichkeit aufgetretenen Wünsche und unter Feststellungen, in welcher Weise die am 15. d. M. eingeführte Änderung der Polizeistunde einschränkend auf den Verkehr gewirkt habe, hat der Herr Polizeipräsident zugelassen, daß der Betrieb auf der Hoch- und Untergrundbahn, der eine entsprechende Kürzung um 1½ Stunden erfahren sollte, zunächst nur um eine Stunde gekürzt wird. Die letzten Züge nach beiden Richtungen werden hiernach den Bahnhof Friedrichstraße erst gegen 12 Uhr 10 Minuten verlassen. Sie erhalten Anschlußzüge nach Schöneberg und Charlottenburg-Westend, die Wilmersdorfer Züge auch nach Dahlem. Diese Bestimmung ist keine endgültige. Die Aufsichtsbehörden behalten sich je nach den Erfahrungen, die bei dieser Betriebsweise gemacht werden, auf Grund der ihnen vorzulegenden Ergebnisse endgültige Regelung vor. Der Betrieb wird nunmehr in dieser Weise geführt.

— **Außerordentliche Kriegsteuerungsunterstützungen an im Ruhestande befindliche bayerische Staatsbeamte sowie an Hinterbliebene von Staatsbeamten.** Um mit Rücksicht auf die anhaltende Teuerung auch den im Ruhestande befindlichen Staatsbeamten sowie den Hinterbliebenen von Staatsbeamten ihre Lage nach Möglichkeit zu erleichtern, hat die Königl. Bayerische Staatsregierung unterm 13. Dezember verfügt, daß ihnen auch im Jahre 1917 außerordentliche Kriegsunterstützungen gewährt werden, wenn ihr Gesamt-Jahreseinkommen den Betrag von 3000 ℳ nicht erreicht. Diese Kriegsteuerungsunterstützungen werden auf Grund der bis spätestens Ende Februar für das erste Halbjahr und Ende August für das zweite Halbjahr eingereichten Gesuche ausbezahlt.

— **Einmalige Kriegsteuerungsbeihilfe in Württemberg.** Die württembergische Staatsregierung hat beschlossen, den staatlichen Beamten mit einem Diensteinkommen bis 4800 ℳ, deren steuerbares Gesamteinkommen 5200 ℳ nicht übersteigt, eine einmalige, bei den Verheirateten die Kinderzahl berücksichtigende Kriegsteuerungsbeihilfe nach den Sätzen der im Reich den Beamten bewilligten einmaligen Kriegsteuerungszulage zu gewähren. Entsprechend sollen die staatlichen Arbeiter eine einmalige, bei den Verheirateten die Kinderzahl berücksichtigende Kriegsteuerungsbeihilfe nach den Sätzen der im Reich den Arbeitern gewährten einmaligen besonderen Kreigsteuerungszulage erhalten. Diese einmaligen Kriegsteuerungsbeihilfen sind im Dezember 1916 neben den bisherigen laufenden Kriegsteuerungszulagen zu zahlen. Voraussetzung für die Gewährung der Beihilfe im vollen Betrag ist Beschäftigung im staatlichen Dienst mindestens seit dem 3. Januar 1916; wer erst kürzere Zeit, aber mindestens seit dem 1. Juli 1916, im staatlichen Dienst beschäftigt ist, erhält die Beihilfe im hälftigen Betrage.

— **Altmaterialsammlung der württembergischen Staatseisenbahnverwaltung.** Die Generaldirektion der württembergischen Staatseisenbahnen hat mit Rücksicht auf die derzeitigen Beschaffungsverhältnisse ihren sämtlichen Beamten und Dienststellen neben äußerster Sparsamkeit im Verbrauch die sorgfältige Sammlung und Verwertung aller alten Materialien und Materialabfälle, insbesondere alter Metalle, zur besonderen Pflicht gemacht. Die gesamten Bahnanlagen (Bahnhöfe, Anschlußgleise, Werkstätten usw. Anlagen, Magazine, die freie Strecke) sind nach Altmaterialien (Laschen, Platten, Schrauben und sonstigen Oberbauteilen, Zughaken, Teilen von Kupplungen, Ketten, Puffern, Bremsklötzen, Gummischläuchen usw.) abzusuchen. Das vorgefundene Altmaterial ist an das zuständige Nebenmagazin abzuliefern; für bestimmte Gegenstände sind besondere Sammelmagazine bestimmt worden. Die vorrätigen gebrauchten Maschinen- und Eisenbauteile sind auf ihre Wiederverwendbarkeit zu untersuchen; Gegenstände, die unbrauchbar sind oder voraussichtlich nicht innerhalb der nächsten zwei Jahre verwendet werden können, sind zum Verkauf auszuscheiden. Die geordnete Durchführung der Altmaterialsammlung ist von den Bezirkstellen zu überwachen.

—**Die Streckenfahrordnung und Abweichungen davon.** Herr Richard Purrucker in Gaschwitz sendet uns die folgenden Mitteilungen, in denen er eine Ergänzung der Fahrdienst-Vorschriften mit Bezug auf den Betrieb auf viergleisigen Bahnstrecken in Vorschlag bringt. Er schreibt:

Nach § 12 (3) der Fahrdienstvorschriften ist für Bahnhöfe, wo in einer Richtung mehrere Fahrstrecken vorkommen, eine Bahnhoffahrordnung aufzustellen. Das, was hierdurch für den Bahnhof gefordert wird, eine Richtschnur für die Gleisbenutzung, ist natürlich auch für die freie Strecke nötig: auch für die Streckengleise muß eine Fahrordnung bestehen, sobald mehrere Gleise für eine Richtung vorhanden sind. Tatsächlich ist diese Streckenfahrordnung auf viergleisigen Linien auch überall gegeben, und zwar dadurch, daß die Fahrpläne bei jedem Zuge bestimmen, welches Streckengleis er zu benutzen hat. Es wäre deshalb nur noch nötig, diesem Gebrauche gewissermaßen die noch fehlende gesetzliche Grundlage zu geben, d. h. die schon jetzt in den F.-V. enthaltenen Bestimmungen über die Streckenfahrordnung so zu ergänzen, daß sie auch die Betriebsverhältnisse auf viergleisigen Linien erfassen und regeln. Bei einer solchen Regelung empfiehlt es sich vielleicht, auf viergleisigen Strecken in bestimmten Grenzen auch Abweichungen von der Streckenfahrordnung zuzulassen. Es würde dann — namentlich bei Zugverspätungen und auf Linien mit Richtungsbetrieb — vielfach möglich sein, die beiden Streckengleise jeder Richtung noch besser auszunutzen als jetzt. Natürlich können die F.-V. solche Abweichungen nicht allgemein und unbeschränkt erlauben. Dazu sind die Verhältnisse auf den einzelnen viergleisigen Strecken zu verschieden; auch wo Abweichungen an sich möglich wären, können gewichtige Gründe dagegen sprechen (Bahnsteigwechsel auf Zwischenstationen; Kreuzung des Fahrgleises der Gegenrichtung bei Linienbetrieb usw.). Auf welchen Linien, bei welchen Zügen und in welchen Grenzen von der Streckenfahrordnung abgegangen werden darf — diese näheren Bestimmungen wären vielmehr den vorgesetzten Behörden zu überlassen. Die F.-V. hätten die Behörden nur im allgemeinen zum Erlaß solcher Bestimmungen aufzufordern, dann aber die fahrdienstlichen Sicherheitsmaßnahmen genau vorzuschreiben, unter denen die von den Behörden gestatteten Abweichungen vor sich zu gehen haben. Vor allem wäre für die in solchen Fällen zu gebenden telegraphischen Meldungen eine feste Form einzuführen, ähnlich der, wie sie für die Telegramme bei Abweichungen vom Rechtsfahren besteht.

— **Die Abfertigung der Eisenbahnstückgüter** hat sich in der letzten Zeit anläßlich der überaus starken Inanspruchnahme der Eisenbahnverwaltung für Heerestransporte und mangels des erforderlichen eingearbeiteten Personals nicht immer in der sonst üblichen Zeit glatt abwickeln lassen, so daß die Eisenbahnen sogar gezwungen waren, zeitweise die Annahme von Frachtstückgut für ganze Teile des Staatsbahnbereichs zu sperren. Demgegenüber ist aber die Verfrachtung von Stückgütern in geschlossenen Ladungen, wie sie von den Spediteuren als sogenanntes „Sammelgut" regelmäßig vorgenommen zu werden pflegt, auch zu Zeiten der Sperre des Stückgutverkehrs möglich und dürfte bei reger Inanspruchnahme durch die beteiligten Kreise nicht unwesentlich zur Entlastung der Eisenbahn beitragen. (Vergl. die amtliche Bekanntmachung Nr. 1615 in voriger Nummer d. Ztg.) Aus diesem Grunde empfehlen auch die Berliner Handelskammer und die Ältesten der Kaufmannschaft zu Berlin den Verfrachtern, sich des Privatsammelladungsverkehrs der Spediteure mehr als bisher zu bedienen.

— **Beschleunigung der Be- und Entladung der Güterwagen.** Der Verein Deutscher Maschinenbau-Anstalten in Berlin hat zur Milderung der Hemmungen, die der Wagenmangel für die Verkehrstreibenden mit sich bringt, seine Mitglieder aufgefordert, mit allen Mitteln darauf hinzuwirken, daß alle Güterwagen in den Werken in kürzester Zeit entladen, beladen und dem Verkehr wieder zugeführt werden. Jeder Wagen, der ohne zwingende Notwendigkeit stehen bleibe, werden einem anderen vielleicht in großer Schwierigkeit befindlichen Verbraucher entzogen. Auch sei die tunlichste Ausnutzung der vorhandenen Wagen eines der wesentlichsten Mittel zur Überwindung der herrschenden Schwierigkeiten. Schließlich werde noch anheimgestellt, erforderlichenfalls zur Hilfeleistung bei der Entladung usw. die Überweisung von Soldaten bei den örtlichen militärischen Stellen zu beantragen. Auf Anregung der Kgl. Eisenbahndirektion Berlin nehmen die Ältesten der Kaufmannschaft von Berlin Veranlassung, das anerkennenswerte Vorgehen des erwähnten Vereins auch ihrerseits auf das Dringendste mit dem Hinweis zu empfehlen, daß es nur bei tatkräftigster Mitarbeit aller Interessenten möglich sein wird, die zurzeit im Eisenbahnbetriebe, und vornehmlich bei der Wagengestellung, auftretenden Schwierigkeiten tunlichst bald zu überwinden.

— **Südwestdeutscher Kanalverein für Rhein, Donau und Neckar.** Am 9. d. Mts. wurde in einer aus Bayern, Württemberg, Baden und Hessen stark besuchten Versammlung zu Stuttgart der Südwestdeutsche Kanalverein für Rhein, Donau und Neckar gegründet. Der Versammlung wohnten an Vertreter der Regierungen, Stadtverwaltungen, Handelskammern und sonstigen wirtschaftlichen Vereinigungen, zahlreiche Angehörige der Handels- und Industriekreise sowie Reichs- und Landtagsabgeordnete aus den genannten Bundesstaaten. Das Ziel des neu gegründeten Vereins ist, zur Stärkung des mitteleuropäischen Wirtschaftsgebiets einen großen westöstlichen Schiffahrtsweg durch Verbindung von Rhein und Donau mittels Herstellung eines Großschiffahrtswegs auf dem Neckar, seiner Weiterführung bis zur Donau, der Einrichtung der Großschiffahrt auf der Donau bis Ulm und ihrer Weiterführung von Ulm zum Bodensee und Rhein zu schaffen. In dem neuen Kanalverein ging das bisherige Neckar-Donau-Kanalkomitee auf, zu dem sich das im Jahre 1897 gegründete Neckarkomitee im Jahre 1903 erweitert hatte. Die Gründung des Vereins bedeutet die einheitliche Zusammenfassung aller bisherigen Bestrebungen nach dem Ausbau der Wasserstraßen zwischen Rheinpfalz, Baden, Hessen, Württemberg und Bayern unter Zurückstellung der mannigfachen bisherigen Gegensätze, wie sie z. B. lange Zeit zwischen Baden und Württemberg in der Frage der Schiffahrtsabgaben bestanden hatten. In dem Bericht den der württembergische Landtagsabgeordnete Geh. Hofrat Bruckmann-Heilbronn in der Gründungsversammlung für den vorbereitenden Ausschuß des Vereins erstattete, wurde auch des Verhältnisses zu den Eisenbahnen gedacht. Der Redner führte aus, man habe in diesem Krieg mit Staunen erlebt, was unsere Eisenbahnen leisten können, wenn sie einer großen Organisation dienen, er schloß mit dem Wunsch nach einer Verwirklichung der Reichseisenbahngemeinschaft.

— **Der Verband Deutscher Ostseebäder** hielt kürzlich in Berlin seine Jahresversammlung ab. Dem Jahresbericht entnehmen

wir, daß der Besuch der Ostseebäder während des vergangenen Sommers eine nicht unwesentliche Steigerung gegen das vergangene Jahr erfahren hat. Während im Jahre 1915 die 92 dem Verbande angehörenden Ostseebäder von nur 158 659 Gästen besucht wurden, erreichte die diesjährige Besuchszahl die Höhe von 231 157 Badegästen. Dank dem Entgegenkommen aller zuständigen Behörden konnte die Lebensmittelversorgung überall ohne alle Schwierigkeiten erfolgen. Durch die Milderung der militärischen Sicherheitsmaßnahmen und eine Vermehrung der Feriensonderzüge wurde der Besuch der Ostseebäder im vergangenen Sommer wesentlich erleichtert.

— **Vertreter deutscher Reichs- und Staatsbeamten-Verbände beim Präsidenten des Kriegsernährungsamts.** Eine Abordnung von acht Mitgliedern verschiedener Eisenbahn- und Postbeamtenverbände wurde vor kurzem durch den Präsidenten des Kriegsernährungsamts, Exzellenz von Batocki, empfangen. Als Sprecher der Abordnung führte Generalsekretär Remmers-Berlin u. a. aus, daß, wie bei anderen Berufsschichten, so auch bei einem Teil der Beamtenschaft besondere Verhältnisse zu berücksichtigen seien. In der Ernährung der im unregelmäßigen Verkehrsdienst, insbesondere im Nacht- und Fuhrdienst beschäftigten Beamten, sowie der im Außendienst der staatlichen Verkehrsinstitute tätigen Arbeiter seien große Schwierigkeiten und Härten entstanden, die abgestellt werden müßten. Infolge unzureichender Gehaltsbemessung sei die Beamtenschaft durchweg nicht in der Lage, die noch im freien Handel verfügbaren Lebensmittel zu kaufen. Viele Beamte mit geringem Gehalt und größerer Familie könnten die ihnen zugeteilten Lebensmittelkarten nicht voll ausnützen. Unter diesen Umständen möchten doch wenigstens die Hauptnahrungsmittel — Brot und Kartoffeln — in ausreichendem Maße gewährt werden, wozu, wenn irgend möglich, eine größere Fettzuteilung hinzuzutreten hätte. Eine erhöhte Brot-, Kartoffel- und Fettration sei somit dringend erwünscht. Die jetzt bestehende mangelnde Einheitlichkeit in der Zuteilung von Zusatzkarten müsse unbedingt verbessert werden. Darum bitte man den Präsidenten des Kriegsernährungsamts, im Einvernehmen mit den verschiedenen Verwaltungen eine bessere Ernährungsmöglichkeit für Beamte in schwierigen und anstrengenden Dienststellen zu schaffen.

Exzellenz von Batocki erklärte sich bereit, den Beamten, soweit es durch besondere dienstliche Verhältnisse begründet sei, durch Gewährung einer erhöhten Brotration entgegenzukommen. Leider habe das ursprüngliche Vorhaben, allgemein eine erhöhte Brotration einzuführen, wegen der schlechten Kartoffelernte aufgegeben werden müssen. In dieser Beziehung lasse sich sogar eine Herabminderung der seither gewährten Wochenmenge nicht umgehen. Bei schwierigen Verhältnissen sollten aber Zusatzkarten ausgegeben werden. Fett wäre nur in ungenügender Menge vorhanden. Nach Erledigung der Verhandlungen mit den verschiedenen Verwaltungen und der Feststellung der in Betracht kommenden Dienststelleninhaber würden den Ausgabestellen der Lebensmittelkarten entsprechende Anweisungen für die erhöhten Rationen zugehen.

Im weiteren Verlaufe der Besprechungen wies u. a. Zugführer Becker-Berlin, Vorsitzender des Eisenbahn-Fahrbeamtenverbandes, insbesondere auf die schwierige Lage der Eisenbahn-Fahrbeamten hin. Eine Zusatzkarte von 350 Gramm genüge nicht. Die Verhältnisse beim Stationspersonal erläuterte Eisenbahnassistent Tischler-Berlin als Vertreter des Verbandes der Eisenbahnassistenten. Der Nachtdienst erfordere unbedingt eine größere Nahrungsmittelaufnahme. Exzellenz von Batocki ging nochmals auf alle erörterten Einzelheiten ein, um sich dann noch ausführlich über die Schwierigkeiten jeglicher Verbesserung der Nahrungsmittelbereitstellung zu verbreiten. Immerhin ist nach den zum Schluß wiederholten entgegenkommenden Erklärungen des Leiters des Kriegsernährungsamts zu erwarten, daß die zugesagten Maßnahmen baldigst zur Durchführung gelangen werden. —s.

— **Mainschiffahrts-Genossenschaft.** Unter diesem Namen ist am 22. November d. J. ein Unternehmen mit dem Sitze in Würzburg errichtet worden, dessen Gegenstand das Fracht- und Speditionsgeschäft und die damit zusammenhängenden Geschäfte auf dem Main und allen mit diesem in Verbindung stehenden Wasserstraßen bildet. Der neuen Genossenschaft stehen zunächst 32 eiserne Schleppkähne bester Art mit etwa 240 000 Zentner Ladefähigkeit für ihre Zwecke zur Verfügung. Durch ihre Begründung wurden die langjährigen Bestrebungen der Einzelschiffer, sich zu einer Körperschaft zusammenzuschließen, verwirklicht, so daß es nunmehr möglich sein wird, die von den bisherigen Vereinigungen nicht erfüllbaren Aufgaben zu lösen, weil mit dem Zusammenschluß der freifahrenden sogenannten Mainpartikularschiffer in rechtlicher Form auch die Möglichkeit gegeben ist, bindende Verträge mit den Verschiffungsinteressenten zu betätigen und Erwerbsgeschäfte zu betreiben.

— **Die Erhöhung der Kohlenpreise.** Die „Köln. Ztg." schreibt am 19. d. M. Die gestrige Versammlung der Zechenbesitzer des Rheinisch-Westfälischen Kohlen-Syndikats in Essen setzte die Beteiligungsanteile in Kohlen, Koks und Briketts für den laufenden und nächsten Monat in der bisherigen Höhe fest. Sie beschloß sodann, auf den Vorschlag des Ausschusses, der nach längern Verhandlungen die Bewilligung des preußischen Handelsministers gefunden hat, die Preise für Kohlen um 2 ℳ, für Koks um 3 ℳ und für Briketts um 3.25 ℳ für die Tonne zu erhöhen. Diese Preisfestsetzung, die einstimmig und ohne Erörterung erfolgte, gilt für das erste Vierteljahr des nächsten Jahrs. Es ist allgemein anerkannt worden, daß die heutige Preiserhöhung unter dem Zwang der Verhältnisse und wegen der weiter steigenden Selbstkosten notwendig geworden ist. Ferner gab die Versammlung dem Antrag des Vorstands ihre Zustimmung, bei der Aufstellung der Rechnungen zu dem Preis der Brennstoffe, wie es bisher schon geschehen ist, den Warenumsatzstempel hinzuzufügen. Der Antrag des Vorstandes auf Aufhebung der für Kokslagerungen gezahlten Entschädigung mit Wirkung vom 1. Oktober 1916 an und auf Aufhebung der für die Zerkleinerung von Nüssen gezahlten Entschädigung mit Wirkung vom 1. Januar 1917 an, wurde genehmigt. Schließlich wurde auch der Antrag des Vorstands gutgeheißen, aus praktischen Gesichtspunkten von Neuwahlen der ständigen Ausschüsse für das nächste Vierteljahr abzusehen. Auch in Oberschlesien ist man zu einer Preiserhöhung geschritten, wie die nachfolgende, aus Beuthen uns zugehende Meldung besagt: Die Oberschlesische Kohlenkonvention hat in der gestern in Beuthen abgehaltenen Hauptversammlung den regelmäßigen Mindestpreis für Kohlen um 2 ℳ für die Tonne mit Wirkung vom 1. Januar 1917 an erhöht. Dabei ist beschlossen worden, die noch bestehenden Ausnahmepreise für Industriekohlen zu beseitigen.

— **Verein Deutscher Maschinen-Ingenieure.** In der am 5. Dezember 1916 unter dem Vorsitz des Wirklichen Geheimen Rats Dr.-Ing. Wichert abgehaltenen Versammlung wurde beschlossen, den Eisenbahntruppen 3000 ℳ für Liebesgaben zukommen zu lassen. Hierauf gab Regierungs- und Baurat Höfinghoff kurze Erläuterungen zu den im Auftrage des preußischen Eisenbahnministers vom Königlichen Eisenbahn-Zentralamt ausgeführten Versuchsfahrten mit Dampflokomotiven. Sodann hielt Geheimer Regierungsrat Dr.-Ing. Theobald den angekündigten Vortrag „Der Metallschlauch und seine Herstellung", der lebhaften Beifall und großes Interesse fand.

— **Personalnachrichten.** Bei der preußisch-hessischen Staatsbahnverwaltung ist dem Präsidenten der Eisenbahndirektion in Saarbrücken Breusing der Charakter als Wirklicher Geheimer Oberbaurat mit dem Range der Räte I. Klasse und dem Präsidenten der Eisenbahndirektion in Berlin Rüdlin der Charakter als Wirtlicher Geheimer Oberregierungsrat mit dem Range der Räte I. Klasse verliehen. — Der Regierungsbauführer des Eisenbahn- und Straßenbaufachs Albert Höpken aus Braunschweig ist zum Regierungsbaumeister ernannt.

Österreich.

— **Freiherr v. Forster wieder Eisenbahnminister.** Bei dem neuesten Ministerwechsel in Österreich ist die Stelle des Eisenbahnministers wiederum dem Freiherrn Dr. Zdenko v. Forster übertragen.

— **Die Tariferhöhungen der Südbahn.** Mit Ende Januar 1917 werden, einer Verlautbarung der Südbahngesellschaft zufolge, die seit 1. Januar 1915 gültige Neuauflage des Lokalgütertarifs, Teil II, vom 1. Januar 1910 für die Beförderung von Leichen, Gütern und lebenden Tieren auf den österreichischen und den in Ungarn gelegenen Linien der Südbahngesellschaft und der Nachtrag I hierzu sowie die vom 1. Januar 1915 gültige Neuauflage des „Sonderheftes, enthaltend die Tarife und Tarifbestimmungen für die österreichischen Linien" vom 1. Januar 1910 nebst dem Nachtrag I hierzu außer Kraft gesetzt. An ihrer Stelle werden mit Gültigkeit vom 1. Februar 1917 Neuauflagen obgenannter Tarife in Kraft treten, mit denen Tariferhöhungen und anderweitige Erschwerungen eintreten werden. Mit dem Tage der Einführung dieser Neuauflagen werden die vom 1. Januar 1910 gültigen Stationstarife für die Beförderung von Leichen, Gütern und lebenden Tieren auf den Linien der Südbahngesellschaft und der Wien-Pottendorf-Wiener-Neustädter Bahn samt den Nachträgen I und II hierzu außer Kraft gesetzt. An deren Selle werden neue Stationstarife erscheinen.

Ungarn.

— **Das Eisenbahnunglück in Herczeghalom.** Wie bereits gemeldet, ereignete sich in der Nacht vom 30. November auf den 1. Dezember in der Station Herczeghalom durch Zusammenstoß

zweier stark überfüllter Personenzüge ein schweres Unglück, das zahlreiche Opfer forderte. Über den Hergang des Unglücks wird auf Grund der bisherigen Vorerhebungen folgendes mitgeteilt: Der von Budapest über Györ (Raab) nach Graz verkehrende Personenzug Nr. 1308 wurde in der Station Herczeghalom am 1. Dezember um 12 Uhr 35 Minuten nachts ohne zwingenden Grund statt auf das regelmäßige Einfahrgleis III auf das Gleis II, d. h. auf das für die Gegenrichtung Györ—Budapest bestimmte Hauptgleis eingelassen, und zwar laut Angabe des diensthabenden Beamten deshalb, weil er der Meinung war, daß das Gleis III vom Zuge Nr. 69 besetzt sei. Es wurde jedoch festgestellt, daß Zug Nr. 69 die Station Herczeghalom in der Richtung Budapest bereits um 11 Uhr 52 Minuten nachts verlassen hatte. Der Zug Nr. 1308 wurde nach Aufenthalt von 1 Minute, also um 12 Uhr 36 Minuten nachts, von der Station Herczeghalom abgelassen, und als der Zug von dem II. Gleis auf das regelmäßige, d. h. linke Hauptgleis (Nr. III) hinüberrollte, wurde er von dem von der Station Bicske abgelassenen Schnellzug Nr. 3/II bei der Weiche Nr. 12 angerannt. Der Schnellzugzug fuhr ein, obgleich das Vorsignal auf „Langsam fahren" und das Haltsignal richtig auf Halt stand. Nach Angabe des sofort verhörten Lokomotivpersonals des Zuges Nr. 3/II wäre das Vorsignal nicht beleuchtet gewesen (In diesem Falle hätte der Zug 3/II weisungsgemäß halten müssen. Der Berichterstatter.) Diesen Umstand festzustellen wird übrigens Aufgabe der Untersuchung sein. Als nun das auf „Halt" stehende Hauptsignal bemerkt wurde, konnte der Zug, nach Mitteilung dieses Personals, trotz sofort angewandter Schnellbremse nicht mehr zum Stehen gebracht werden. Durch den Zusammenstoß sind bei dem Zuge Nr. 1308 7 Wagen entgleist und stark beschädigt, bei dem Zuge Nr. 3/II der Salonwagen Nr. 49 zertrümmert und zwei Personenwagen übereinandergeschoben worden. Bei der vorgenommenen örtlichen Besichtigung wurden Spuren festgestellt, die darauf hinweisen, daß das grünfarbige Glas des Vorsignals mit einem Kohlenstück eingeschlagen war. Die näheren Umstände und Ursachen werden übrigens durch die unverzüglich eingeleitete Untersuchung möglichst einwandfrei festgestellt werden. Die Hilfsarbeiten wurden sehr rasch betrieben, so daß das linke Hauptgleis am 1. Dezember um 10 Uhr 35 Minuten vormittags bereits freigelegt war. Der Präsident der ungarischen Staatsbahnen, v. Tolnay, erschien bereits in den frühesten Morgenstunden in Begleitung des Betriebsleiters Josef Ofner und der übrigen Fachleute und leitete persönlich mit großer Umsicht die Rettungs- und nötigen Hilfsarbeiten. Bei dem Unfall sind insgesamt 64 Personen, darunter der Sektionschef Ludwig v. Thallóczy, ums Leben gekommen. Diese Zahl erhöhte sich bis zum 8. Dezember auf 69. Die Zahl der Verletzten beträgt derzeit 164. Der Sachschaden ist hoch und wird endgiltig erst durch die Untersuchung festgestellt werden. Alle Kreise Ungarns und Österreichs, vom jungen Monarchen bis hinunter zum kleinsten Mann brachten dem beklagenswerten Unglück eine tiefempfundene, große Teilnahme entgegen. Die Blätter aller Parteifärbungen haben besonders der Trauer für den dahingegangenen Geheimen Rat Ludwig v. Thallóczy, der zuletzt als Zivilgouverneur der besetzten Teile Serbiens so viel Ersprießliches geleistet, beredten Ausdruck verliehen. In Vertretung des Königs erschien bereits am nächsten Tag sein Bruder Erzherzog Max, der sofort nach Ankunft die Verwundeten in den Krankenhäusern besuchte, ihnen Trost spendete, im Namen des Königs an der Bahre des Sektionschefs v. Thallóczy einen Kranz niederlegte und einen zweiten für das Grab der anderen Opfer mitbrachte.

Das in Ungarn bisher vereinzelt dastehende Eisenbahnunglück beschäftigte auch während der Kriegstagung das ungarische Abgeordnetenhaus, wo am 6. Dezember der Abgeordnete Béla von Mezössy an den Handelsminister eine Anfrage richtete. Nach ausführlicher Erörterung des Handelsministers, in der besonders betont wurde, daß eine vorzeitige Besprechung die gegenwärtig im Zuge befindliche Untersuchung selbst beeinflussen könnte, nahmen sowohl der Fragesteller wie auch die Mehrheit des Hauses die Antwort des Ministers zur Kenntnis. Am 8. Dezember wurden 19 Todesopfer des Unglücks auf Kosten der Staatsbahnverwaltung auf den Friedhöfen der Gemeinde Bia (Station Bia-Torbágy) unter Beteiligung amtlicher Kreise in Anwesenheit vieler Hunderter zu Grabe getragen. Die übrigen Opfer waren schon früher von ihren Angehörigen übernommen und auf Staatskosten überführt worden. Die Leiche des Sektionschefs v. Thallóczy ist bereits am 4. Dezember von der Säulenhalle der ungarischen Akademie der Wissenschaften aus unter Teilnahme vieler Würdenträger usw. auf dem Kerepeser Friedhofe bei Budapest bestattet worden. Zur Leichenfeier in Bia trafen mittels Sonderzuges Handelsminister Baron Harkányi, in Vertretung der ungarischen Regierung, Direktionspräsident der Staatsbahnen v. Tolnay und viele andere ein. Über das Ergebnis der im Zuge befindlichen Untersuchung wird seinerzeit berichtet werden.

Übrige europäische Länder.

— **Dampfbetrieb und elektrischer Betrieb bei den schwedischen Staatsbahnen.** Sowohl in Schweden wie in Norwegen ist auf Grund der Untersuchungen des schwedischen Ingenieurs Frithiof Holmgren über die Möglichkeit eines gemischten Dampf- und elektrischen Eisenbahnbetriebes diese Angelegenheit erörtert worden. Aus diesem Anlaß hat sich jetzt der Chef des elektrotechnischen Bureaus der Staatsbahnen, Ivar Oefverholm, der die Elektrisierungsarbeiten der Reichsgrenzbahn leitete und auch Pläne für Elektrisierung der Mittelbahn Oestergötlands und der Lund-Bjärreds-Eisenbahnen ausarbeitete, zur Sache ausgesprochen. Er bemerkt, daß die Verbindung von Dampfkraft und elektrischer Kraft nicht der Nachteile entbehre. Der Rauch der Dampflokomotiven verdirbt die Isolierung der Leitungen, besonders in Tunneln und unter Brücken, weshalb eine weit kräftigere Isolierung angebracht werden muß. Auch erhöht sich bei gemischtem Dampf- und elektrischem Betrieb, wie Erfahrungen lehren, für das Personal, besonders auf Dampflokomotiven, die Gefahr von Unglücksfällen. Auch bei gemischtem Betrieb können nicht gut Kontaktleitungen über einen Teil Gleise auf größeren Stationen ausgeschlossen werden. Die Erfahrung hat nämlich ergeben, daß die Führer in solchem Falle oft vor dem Draht fahren und dadurch leicht die Leitungen wie die Stromabnehmer abnutzen. Gewöhnlich ist es auch wirtschaftlich am vorteilhafteten, den Wechseldienst mit elektrischen Lokomotiven zu besorgen. Akkumulatorlokomotiven können mit Rücksicht auf die Größe des Energieverbrauchs nur in Ausnahmefällen zur Verwendung kommen. Man muß also auf andere Art die Belastungsspitzen zu verringern suchen. Es gilt, Sonderzüge zu Zeiten einzulegen, wo die Kraftanlage wenig belastet ist, was in der Regel zur Nachtzeit eintrifft. Dies geht aber doch nur beim Güterverkehr. So hat man sich auch jetzt, nach der Steigerung der Kohlenpreise, sowohl bei der Mittelbahn Oestergötlands wie bei der Lund-Bjärred-Eisenbahn eingerichtet. Bei keiner dieser Bahnen wendet man jetzt Dampflokomotiven anders als zur Reserve an, nicht einmal für Güterzüge. Es hat sich nämlich wirtschaftlich als vorteilhaft erwiesen, die Güterzüge so viel kleiner zu machen, daß sie mittels elektrischer Lokomotiven befördert und daß eine größere Anzahl Züge angeordnet werden können. Beim elektrischen Betrieb ergibt sich auch der Vorteil, daß sich in geeigneter Weise Wechselzüge zwischen den verschiedenen Stationen anordnen lassen, während man beim Dampfbetrieb mit Rücksicht auf Kohlen- und Wassereinnahme Züge für längere Strecken anordnen muß. Hieraus folgt, daß, wenn auch die Zuggröße beim elektrischen Betrieb verringert werden muß, so braucht aus diesem Anlaß nicht die Zahl der Zugkilometer im selben Grade erhöht zu werden wie beim Dampfbetrieb unter entsprechenden Verhältnissen. Dampflokomotiven und elektrische Lokomotiven müssen doch für verschiedene Züge angewandt werden. Auf Strecken mit dichtem Verkehr kann indessen auch diese Verbindung Schwierigkeiten bereiten, da die elektrischen Züge in Steigungen gewöhnlich eine verhältnismäßig größere Geschwindigkeit haben und dadurch eine höhere Durchschnittsgeschwindigkeit erhalten. Wenn daher mit Dampf getriebene Züge bei einer Bahn mit starkem elektrischem Verkehr benutzt werden sollen, müssen die Zuggewichte für den Dampfbetrieb verringert werden, was wieder die Folge hat, daß sich die Kosten für solche mit Dampf betriebenen Züge nennenswert erhöhen. Was nun besonders die schwedischen Staatsbahnen betrifft, so ist gemischter Dampfbetrieb und elektrischer Betrieb schon aus militärischen Gründen geboten. Es herrscht nämlich bereits Klarheit darüber, daß die Beibehaltung eines so großen Dampflokomotivenparks, daß der Zugdienst bei allen denkbaren Zugfronten mit Dampfbetrieb aufrechterhalten werden kann, eine der unverrückbaren Bedingungen der Militärbehörden für Elektrisierung des Staatsbahnnetzes bilden wird. Und wenn somit fortfahrend Dampflokomotiven beibehalten werden, so müssen sie natürlich auch zur Verwendung kommen, u. a. um Personal in genügender Menge auszubilden. M.

— **Englische Güterwagen für Frankreich.** Der französische Verkehrsdiktator Claveille besuchte Havre mit einer Anzahl Sachverständiger, um den Grund der Anhäufung der Waren im dortigen Hafen zu erforschen. Auf eine Vorstellung der Verlader erklärte Claveille, die gegenwärtige Stauung könne erst behoben werden, wenn England die versprochenen 20 000 Eisenbahngüterwagen Frankreich zur Verfügung gestellt haben werde.

— **Der Verband schweizerischer Verkehrsvereine** hielt Ende November in Solothurn seine Herbstversammlung ab. Besondere Beachtung verdient unter den Verhandlungsgegenständen der Bericht des Verbandssekretärs Lehmann über die Werbearbeit der Schweiz nach dem Kriege. Lehmann schätzt den Gesamtausfall, den der Krieg dem schweizerischen Verkehr gebracht hat, auf 800 bis 900 Millionen Franken. Wäre die schweizerische Bevölkerung nicht in den Riß ge-

sprungen, so würde die Ausfallziffer noch höher sein. Unter Hinweis auf die rührige und einheitlich geleitete Werbearbeit für den Fremdenverkehr in Deutschland und Frankreich behandelte der Berichterstatter die Werbetätigkeit der Schweiz. Sie wird vornehmlich besorgt durch einen Werbeausschuß, der zusammengesetzt ist aus Vertretern des Verkehrsverbandes, der Bundesbahnverwaltung, dem Schweizerischen Hotelierverein, der Neuen Gotthardvereinigung und der Vereinigung „Pro Sempione". Dieser Ausschuß legte dem Verkehrsverband einen Arbeitsplan vor, dessen wesentlichste Vorschläge folgende sind: Einrichtung neuer schweizerischer Werbestellen im Ausland (Holland und Spanien). Ergänzung der mehrsprachigen Auflage des Führers „Die Schweiz", Ausgabe weiterer Veröffentlichungen über die Gemäldegalerien, Waffensammlungen, Burgen und Schlösser, sowie das Unterrichtswesen der Schweiz, Veranstaltung von Vortragsreisen, Fühlungnahme mit Schriftstellern des In- und Auslandes, sowie mit den Schweizervereinen des Auslandes. Besonders betonte der Redner die Notwendigkeit eines einheitlichen Zusammenarbeitens unter Ausschluß aller Sonderinteressen, wobei das Schlagwort „Schweiz" immer der Leitgedanke sein müsse. Weiter wurde über die Einrichtung eines schweizerischen Verkehrsamtes verhandelt. Der Plan über den wir wiederholt berichtet haben, hat sich jetzt zu einer Eingabe an den Bundesrat verdichtet. Darin wird die Schaffung keiner neuen Behörde, sondern einer privaten Vereinigung, allerdings mit starkem behördlichen Einschlag vorgeschlagen. Als notwendig wurde eine Bundesbeihilfe von jährlich mindestens 150 000 Franken bezeichnet. Die Frage, ob ein Bundesamt oder privates Amt das geeignetere wäre, wurde eingehend erörtert. Ausschlaggebend war schließlich der Hinweis, daß der Bund selbst kein Bundesamt wünsche, sondern mit einer Organisation auf der Grundlage des gemischten Betriebes einverstanden ist. Eine längere Erörterung knüpfte sich an den Antrag, die kurzfristigen Generalabonnements durch Kilometerhefte zu ersetzen. Sie zeigte, daß die Ansichten über den Wert der Generalabonnements recht geteilt sind. Während die einen darin ein wichtiges Werbemittel für den schweizerischen Fremdenverkehr erblicken, wenden sich die andern gegen die „Rasereisenden, die die Schweiz nur kilometerfressend erledigen". Der Antrag auf Aufhebung der Generalabonnements wurde schließlich zurückgezogen.

— **Die irischen Eisenbahnen in britischem Staatsbetrieb.** Aus Amsterdam, 20. Dezember, wird gemeldet: Die britische Regierung hat die irischen Eisenbahnen in Staatsbetrieb genommen, um dem drohenden Streik im Süden und Westen vorzubeugen.

— **Die Verpflegungsschwierigkeiten und das russische Eisenbahnpersonal.** In Nr. 40 teilt der Wjestnik (Bote) des Ministeriums der Verkehrsanstalten mit, daß die Versorgung des Eisenbahnpersonals auf erhebliche Schwierigkeiten stoße und daß die vielen Eingaben, die allen Instanzen der Verwaltung bis hinauf zum Minister ununterbrochen und in großer Zahl zugehen, ihre wirtschaftliche Lage als eine „rettungslos schwere" bezeichnen. Das Personal geht, wie unsere Quelle selbst angibt, so weit, daß es behauptet, unter der durch die Zeitverhältnisse geschaffenen Lebenslage sei es zur Unmöglichkeit geworden, den Dienst mit der Aufmerksamkeit und Sachgemäßheit auszuführen, wie das gefordert werden muß und früher stets ausgeübt worden ist. Da nun diese Klagen von den Vorgesetzten der Angestellten in vollem Umfange bestätigt worden sind, außerdem vorgenommene Erhebungen ihre Berechtigung als begründet erwiesen haben, so hat das Ministerium verfügt: 1. besondere Ausschüsse zu bilden, bestehend aus den Amtsvorständen und von den Angestellten erwählten Vertrauenspersonen, die die Beschaffung von Lebensmitteln auszuführen haben und 2. diesen Ausschüssen die erforderlichen Geldmittel zur Verfügung zu stellen. Als Anzahlung wurden 3 Mill. Rubel zur Verfügung gestellt. Es scheint das ein böses Zeichen zu sein, wenn sogar in Rußland die Arbeiter über Mangel an Lebensmitteln klagen. Leider ist nicht angegeben, ob es sich nur um die städtische Bevölkerung handelt oder ob auch die Angestellten, die außerhalb der großen Städte beschäftigt sind, unter dem Mangel leiden. m.

— **Die Murmanbahn und die geplante Ausnutzung von Naturreichtümern.** Ministerpräsident Trepow hat bekanntlich vor kurzem in seiner damaligen Eigenschaft als Verkehrsminister zusammen mit dem Landwirtschaftsminister und anderen Vertretern russischer Behörden eine Befahrung der Murmanbahn in ihrer ganzen Ausdehnung unternommen, also von Peterburg aus längs des Onegasees und der Westseite des Weißen Meeres zur Kolahalbinsel, sowie quer durch diese zur Murmanküste. Anläßlich dieser Reise hat nunmehr Trepow einem Zeitungsmann über die Naturverhältnisse der von der Murmanbahn berührten Gebiete und die großen Pläne zur Ausnutzung der vorhandenen Naturreichtümer Mitteilungen gemacht, die bemerkenswert sind. So werden die Naturschönheiten der an der Bahn liegenden Gegenden gerühmt. Viele Gebiete können sich, Trepow zufolge, in bezug auf Naturschönheit vollständig mit der Schweiz messen (??). Besonders schön wären die Gebiete am Bärengebirge (Medwedschja Gora) mit der Aussicht über den Onegasee. Das Klima sei besonders zur Anlegung von Sanatorien geeignet. Längs der Bahnlinie sollen mehrere meteorologische Stationen bis zur Murmanküste hinauf errichtet werden. Doch auch die nördlichsten Strecken, die die Bahn berührt, werden gerühmt, namentlich die auf der Kolahalbinsel liegenden Gebiete zwischen Kandalaks, an der nordwestlichen Ecke des Weißen Meeres, und Romanow, dem nördlichen Endpunkt der Bahn. Die Wahl Romanows wird als sehr glücklich bezeichnet. Romanow, an der oberen Kolabucht belegen, ist das bisherige Fischerdorf Semionowa, das nun als Stadt ausgebaut werden soll. Unter den Naturreichtümern des Landes, das von der Murmanbahn durchquert wird, sind die Menge Wasserfälle zu nennen, die als Kraftquelle für industrielle Ausnutzung der vorhandenen umfangreichen Waldungen dienen können. Mittels der Wasserläufe kann das abgeholzte Rohmaterial mit geringen Kosten herangeschafft werden. Die Wasserkraft läßt sich außer für Sägewerke zu anderer industrieller Wirksamkeit verwerten. Es ist auch die Absicht der Regierung, in methodischer Weise für Entwicklung der Holzindustrie, sowie für Anlegung von Zellulose- und Holzmassefabriken in diesen Gegenden zu wirken. Zu diesem Zwecke soll ein Konzessionssystem auf breiter Grundlage eingeführt werden, wobei Voraussetzung sein soll, daß die Veredelung der Roherzeugnisse in möglichster Ausdehnung im Lande selbst stattfindet. Zum Frühjahr soll eine Anzahl Sachverständiger ausgesandt werden, denen es obliegt, die Waldungen genauer zu untersuchen und Vorschläge zu deren planmäßigen Ausnutzung auszarbeiten. — Soweit die russischen Zukunftspläne. Die Murmanbahn wurde bekanntlich nach Ausbruch des Krieges schleunigst in Angriff genommen, um Rußland einen wirksamen Verkehrsweg für Zuführung von Kriegsmaterial von Norden her zu schaffen, für welchen Zweck die Bahn jedoch erst weit später, als berechnet worden, betriebsfähig wird. In welchem Grade sie als Touristenbahn und zur Entwicklung der Holzindustrie zur Geltung kommen kann, muß die Zukunft lehren. Für eine Bauholzausfuhr dürfte die kostspielige Bahnbeförderung jedenfalls nur in begrenztem Umfang in Frage kommen. M.

— **Erweiterung russischer Eisenbahnschulen und Errichtung neuer.** Der Ministerrat genehmigte die Erweiterung der Institute der Ingenieure der Wegkommunikationen: des Instituts Kaiser Alexanders I. auf 2000 Schüler, des Moskauer Instituts Kaiser Nikolaus II. auf 1400 Schüler, dann die Errichtung eines neuen Instituts in Südrußland für 650 Studenten und die Eröffnung von 20 neuen mittleren und 40 niederen technischen Schulen. S.

— **Der Voranschlag des Departements für Eisenbahnangelegenheiten Rußlands im Jahre 1917.** Das Departement führt in seinem Erläuterungsbericht aus, daß der Einnahmevoranschlag der Privatbahnen in seinem bisherigen Wachstum ganz erheblich zurückgegangen ist, daß die Einnahme eines Teils der Bahnen sogar ganz aufgehört habe. Erst jetzt, nachdem der Krieg zwei Jahre gedauert hat, finden sich sowohl die Bahnen, wie überhaupt das wirtschaftliche Leben allmählich in die neuen, durch die Verhältnisse geschaffenen Lebensbedingungen hinein. Es sind eben ganz veränderte Gesetze und Nöte, die dem Leben des Volkes die Wege weisen, zur maßgebenden Richtlinie geworden. Als ein neues Glied in der Kette dieser Vorgänge reiht sich vom 1. Januar 1917 auch der neue Gütertarif an, der dazu bestimmt sei, die großen Einnahmen, die die Kriegssteuer gebracht hat, einigermaßen auszugleichen. Es verbleibt aber eine Mindereinnahme von über 15,7 Millionen Rubel, trotz der Tariferhöhungen von 15 %. Unter diesen Verhältnissen sind die Einnahmen der Privatbahnen auf 253 Millionen Rubel veranschlagt, unter ihnen entfallen auf den Personen- und Güterverkehr 201,7 Millionen Rubel, d. h. 38,3 Millionen weniger als 1916, wobei die Eingänge aus den Kriegssteuern, und zwar aus dem Personen- und Gepäckverkehr um 25,6 Millionen, aus dem Baumwolleverkehr um 12,8 Millionen Rubel erhöht worden sind, während andererseits die Kriegssteuern aus dem Güterverkehr um 89,9 Millionen Rubel verringert werden müssen, weil an Stelle des alten Tarifs zum Teil der erhöhte Gütertarif tritt. Demgegenüber bemerkt der Einnahmevoranschlag, daß aus der Beteiligung des Staates am Gewinne der Privatbahnen rund 10 Millionen Rubel mehr erwartet werden, darunter von der Bahn Moskau-Kiew-Woronesh 4,0, Süd-Ost 6,7, Moskau-Kasan 1,3 und Tokmak 1,0 Millionen Rubel, dagegen eine Verringung des Gewinnanteils von der Bahn Nord-Donez 0,6, Moskau-Windau-Rybinsk 1,2 und Wladikawkas 0,2 Millionen Rubel. Wie sich diese Anteile im einzelnen zusammenrechnen, ist aus der kurzen Mitteilung im „Wjestnik (Bote) des Ministeriums der Verkehrsanstalten" nicht recht er-

kennbar und auf den ersten Anhieb auch erstaunlich, da doch die Gesamteinnahmen der Privatbahnen mit einem Mindererträgnis rechnen.

Diesen Einnahmen gegenüber ergeben die Ausgaben 26,4, d. h. 4,9 Millionen Rubel mehr als im Jahre 1916. Sie beziehen sich natürlich ausschließlich auf vertragsmäßige Leistungen des Statuts, unter denen die Podolsche Eisenbahn mit 3,1, die Bahn Moskau-Kiew-Woronesh mit 3,0, Armawir-Tuapse mit 2,3, Altai mit 3,2, West-Ural mit 2,1 Millionen Rubel am stärksten beteiligt sind. Aber es kommen auch die Bahnen Lodz mit 0,6 und Herby-Kielce mit 0,4 Millionen Rubel vor, obgleich die Bahnen bereits seit langem nicht mehr in russischem Besitz sind. Unter dem Abschnitt außerordentliche Ausgaben erscheint nur die chinesische Ostbahn für Neubauten mit 0,9 Millionen Rubel. Nach diesen Voranschlägen für die Privatbahnen darf man gespannt sein, was wohl der Gesamtvoranschlag der russischen Eisenbahnen für ein Endergebnis aufzuweisen haben wird. m.

— **Errichtung eines Ausschusses zur Regelung der Beförderung von Bergwerksgütern des Urals.** Bisher bestand nur in Charkow ein besonderer Ausschuß, dessen Aufgabe es ist, den Verkehr mit mineralischem Heizmaterial, Erz, Flußspat, Salz und Gußeisen aus dem südlichen Bergwerksgebiete zu regeln. Die Erfahrungen, die mit der Tätigkeit eines solchen Ausschusses von der Industrie im Donezgebiet gemacht worden sind, sind offenbar gute gewesen, denn gegenwärtig haben sich die Beteiligten des Uralgebietes ebenfalls zusammengetan, um eine gleiche Einrichtung für den Ural zu erlangen. Wie der „Wjestnik (Bote) des Ministeriums der Verkehrsanstalten" mitteilt, ist das Ministerium bereit, den Wunsch zu erfüllen, um so mehr, als der Ural schnell an Bedeutung gewonnen hat und fortgehend noch gewinnt, nachdem auch der Eisenbahnbau in letzter Zeit dort gute Fortschritte gemacht hat. Es wird also demnächst neben dem Bezirksausschuß, der die Beförderung der großen Gütermassen zu leiten die Aufgabe hat, ein Ausschuß zur Regelung der Beförderung von Bergwerksgütern bestehen, genau wie das in Charkow bereits seit Langem der Fall ist. Zur Unterhaltung dieses Komitees soll eine Gebühr von 1/20 Kop. für 1 Pud (= 16 38 Kop.) erhoben werden. Aus diesem Umstande muß geschlossen werden, daß die Einrichtung in der Hauptsache den Interessen des Bergwerksbaus dient, denn andernfalls, so darf man wohl annehmen, würden die Beteiligten dieses Opfer kaum bringen. Leider findet sich in der amtlichen Literatur kein Ausweis darüber, wie die Tätigkeitsgebiete dieser verschiedenen Ausschüsse sich gegeneinander abgrenzen, was aber sehr interessant zu erfahren wäre. m.

Fremde Erdteile.

— **Die Buchara-Eisenbahn.** Während Rußland in Europa auf den Schlachtfeldern in Rumänien, der Bukowina und sonst in schwerem Kampfe steht, schwer blutet und verzweifelt sich wehrt, ist fern von diesen blutgetränkten Gefilden des Todes in Buchara ein Werk des Friedens, der friedlichen Entwicklung eines fruchtbaren Landstriches und der Kultur in aller Stille entstanden. Eine Privat-Gesellschaft hat auch hier in Mittelasien, das bis dahin fast nur von Staatsbahnen durchzogen war, zum ersten Male ein größeres Eisenbahnunternehmen ins Werk gesetzt und, unbekümmert um den Krieg und die durch ihn geschaffenen schwierigen Verhältnisse glücklich durchgeführt. Es ist das eine Tatsache, die wohl gewürdigt zu werden verdient. Das Unternehmen besteht aus einer Hauptstrecke Nowaja-Buchara-Termes von 460 W. (=490 km) und einer von dieser, 30 Werst hinter Gusar, abzweigenden Seitenbahn nach Kamasch 77 W. (= 82 km). Diese Strecken sind bereits am 9./22. Februar d. J. in Betrieb genommen, ein Rest von rund etwa 50 W. (= 53 km) ist noch im Bau. Es ist eine sehr namhafte Leistung, die hier mit großer Energie und sehr erheblichen Kosten durchgeführt worden ist. Zwei Tunnel mußten in den Bergen Bucharas erbaut werden, einer bei Palisindan, 167 Faden (= 356,2 m), der andere bei Kulan-Aschar 220 Faden (= 460 m) lang. Der „Regierungs-Anzeiger" (Prawitelstwenny wjestnik), dem diese Mitteilung entnommen ist, führt aus, daß die Erdarbeiten 694 230 Kubikfaden (= 3.5 Mill. Quadratmeter) umfassen und die Schienen ein Gewicht von 2 584 704 Pud (= 42,342 Tonnen) haben. „Diese Ziffern sind", so führt unsere Quelle aus, „aus dem Grunde besonders interessant, weil alle diese Arbeiten in einem Lande ausgeführt wurden, in dem selbst einfache Landwege nicht vorhanden sind, in dem alles mit Aufwand von tausenden Menschenhänden, die aber selbst unter großen Schwierigkeiten angemietet werden müssen, geleistet werden muß. Zeitweise waren am Bau der Bahn gegen 7000 Arbeiter beschäftigt." Daß solche großen Arbeiten und die Beschäftigung so vieler Arbeiter sehr viel Geld ins Land bringen, ist ja selbstverständlich, aber in diesen, von Handel und Verkehr ganz unberührt gebliebenen Gebieten, brachte der Zufluß von soviel Millionen Rubel ganz veränderte Lebensverhältnisse herbei. Es flossen aus diesem ganzen Gebiete, das die Bahn berührte, große Mengen Güter zur Verpflegung der vielen Arbeiter an den Hauptpunkten Karscha, Kerka, Gusar und Termes zusammen, wurden verkauft, und brachten bares Geld ins Land. „In der Stadt Gusar, woselbst von jeher das Vieh aus Afghanistan und den Bergen von Usbek zusammengetrieben wurde, um den Bedarf des Khanats zu decken, wuchs im Jahre 1915 der Umsatz im Winter auf 500—600 000 Rubel im Monat." Das waren natürlich ganz neue Verhältnisse, die aber plötzlich auch die Unternehmungslust der Bevölkerung mächtig anreizten. Der Winterschlaf war hin, eine Zeit der Betätigung war angebrochen. Dazu kam, daß auch von außen Geld und Unternehmungsgeist den reichen und aussichtsvollen Gebieten zuströmte. Das Land, das hier der Kultur erschlossen worden ist, das Bergland von Buchara, hat rund 2 Millionen Einwohner und hat bereits gegenwärtig mindestens 1 Million Dessjätinen (= 1,1 Mill. Hektar) künstlich berieseltes Land. Unsere Quelle ist der Meinung, daß, wenn Fergana gegenwärtig schon 8 Mill. Pud (= 131 040 t) Baumwolle Rußland liefert, das Bergland von Buchara sicher 4 Mill. Pud (65 520 t) liefern wird, bevor noch 10 Jahre ins Land gegangen sein werden. Und das um so mehr, als das Einfuhrgebiet der neuen Bahn sich keineswegs auf Buchara beschränkt. Sein Einfluß, d. h. seine Anziehungskraft für die Güter, die in den Handel gebracht werden können, erstreckt sich vielmehr auch auf die Nachbarprovinzen Schachrissjäbs, Karschi, Alissar, Kuljab usw. Kurz, es kommt hier ein großes Erzeugungsgebiet in Frage. Und da es sich um ein Land handelt, das Baumwolle, diesen für die russische Industrie mit ihrer großen Kattun-Erzeugung wichtigsten Rohstoff, erzeugt, so haben sich auch sogleich große Unternehmungen gefunden, die dorthin Geld und Arbeitskraft bringen wollen, um lebendig zu machen, was zurzeit noch tot und ungenutzt daliegt. Beteiligt ist u. a. eine Gesellschaft mit einem Kapital von 12 Mill. Rubel und eine zweite, die sich 30 000 Dessjätinen (= 32 775 ha) bei der Station Ssamssonowo gesichert hat, um es mit Hilfe künstlicher Berieselung der Baumwollkultur zu erschließen. Aber die Eisenbahn bringt hier nicht nur wirtschaftlichen Fortschritt ins Land, ihr folgt auch die Schule, die Post, der Telegraph, die Krankenfürsorge und wie sonst noch die Segnungen benannt sein mögen, die sich im Gefolge der Eisenbahn, d. h. des Verkehrs über die erschlossenen Gebiete ergießen. Und der Kulturträger ist h i e r Rußland! Nicht als ob Rußland aus eigenem Können, Erfinden und Schaffen das alles in diese entlegenen Gebiete trägt, wohl aber als die Macht, die es vermittelt, und es zweifellos versteht, sich in der Form den Bedürfnissen der asiatischen Völkerstämme ausgezeichnet anzupassen. Es sind dies Verdienste Rußlands, die keineswegs gering einzuschätzen sind, ganz im Gegenteil. Die Aufgaben, die ihm h i e r noch zu lösen bevorstehen, sind sehr groß und gelingt es Rußland, indem es Frieden seinem Lande erhält, auf den betretenen Wegen regelmäßig und ruhig fortzuschreiten, so erschließt sich ihm h i e r ein unermeßlich weites Betätigungsgebiet. Ein Betätigungsgebiet, auf dem ihm Westeuropa sicher nicht in den Weg treten wird. m.

Bücherschau.

— **Neuerungen an Lokomotiven der Preußisch-Hessischen Staatseisenbahnen.** Von Regierungsbaumeister Gustav H a m m e r, Eisenach. Erweiterte Ausarbeitung eines im Verein Deutscher Maschinen-Ingenieure am 13. Dezember 1912 gehaltenen Vortrages. Glasers Annalen 1916. Preis 7,50 *M*.

Wenn auch der Bau der Lokomotiven in seiner grundsätzlichen Anordnung in den letzten Jahren keine besonderen Neuerungen aufzuweisen vermag, so ist doch eine große Zahl von Verbesserungen an den einzelnen Teilen eingetreten, die besondere Beachtung verdienen. Vor etwa zwölf Jahren brachte die Einführung des Heißdampfes bei Lokomotiven, die zeitlich mit dem Bestreben zusammenfiel, aus dem amerikanischen Lokomotivbau sich die Muster für schwere Bauarten zu holen, wesentliche Fortschritte auf diesem Gebiete. Von besonderem Einfluß auf die Ausbildung der Lokomotiven der preußisch-hessischen Staatseisenbahnen sind die vom Königlichen Eisenbahn-Zentralamt geschaffenen Versuchseinrichtungen gewesen. Baulich und wirtschaftlich wurde die Lokomotive vervollkommnet, und nach und nach nahm auch die Leistung zu, die der Berechnung des Baues zugrunde gelegt wurde. Äußerlich kennzeichnet sich die Steigerung der Leistung sowohl bei den Schnellzug-, Personenzug- als auch bei den Güterzuglokomotiven durch die Zahl der gekuppelten Achsen. Im Jahre 1913 wurden drei neue Gattungen von Schnellzugslokomotiven beschafft, die durch ihre Abmessungen, aber auch durch die Bauart der Einzelteile auffielen. Die Konstruktion der Zylinder und ihrer Befestigung sowie gleichzeitig damit die Konstruktion des Rahmens zeigen

gegen früher erhebliche Fortschritte. Ebenso wie beim Bau der Schnellzuglokomotiven haben wir auch beim Bau der Güterzuglokomotiven große Fortschritte zu verzeichnen. Der Ausbau der vierfach gekuppelten und mehr noch der fünffach gekuppelten Lokomotive (Gruppe G 8¹ und G 12) ist in den letzten Jahren erheblich gefördert. Dabei ist die G 12 Lokomotive mit ihrem das Profil des lichten Raumes fast ausfüllenden Querschnitt als reines „Kriegskind" anzusehen, da ihr Entwurf als auch ihr Bau in die Kriegszeit fallen. Unter den Tenderlokomotiven sehen wir gleichfalls in den letzten Jahren neue Bauarten in den Gruppen T 14 und T 18 entstehen. Wichtiger aber noch als die Erhöhung der Leistungsfähigkeit, ist die Erhöhung der Wirtschaftlichkeit der Lokomotiven. Ist diese auch in der guten Ausführung der Einzelteile, namentlich des Kessels und in ihm der Feuerkiste, begründet, so verdienen neuerdings auch Einrichtungen, die eine Verbesserung in der Ausnutzung der Wärme bringen, Beachtung. Hier spielt in den letzten Jahren der Speisewasser-Vorwärmer eine große Rolle, der mit allen seinen Einrichtungen wesentlich zur Erhöhung der Wirtschaftlichkeit der Lokomotive beigetragen hat. Viel angefeindet, hat er sich doch endlich siegreich Bahn gebrochen, und es ist sehr angebracht, wenn der Verfasser auf die geschichtliche Entwicklung der Speisewasservorwärmung näher eingeht.

In der sehr eingehenden Darstellung sehen wir ein Bild eifrigsten Arbeitens unserer Lokomotiv-Ingenieure, deren gewaltiges Vorwärtsdrängen auch der ungeheure Weltenbrand der letzten drei Jahre nicht hat aufhalten können. Das Zusammenarbeiten vieler tüchtiger Kräfte zusammenfassend in Wort und Bild auch weiteren Kreisen zugänglich gemacht zu haben, ist das Verdienst des Verfassers der vorliegenden Arbeit, deren Inhalt keinem Eisenbahntechniker unbekannt sein sollte.

v. H.

Amtliche Mitteilungen der Geschäftsführenden Verwaltung.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.

Die am 15. Dezember d. J. dem öffentlichen Verkehr übergebene 3,54 km lange Strecke Rathau-Leubus der Königlichen Eisenbahndirektion Breslau ist den Vereinsbahnstrecken zugerechnet worden.

Vereins-Güterwagenparkverzeichnisse.

Das Güterwagenparkverzeichnis Nr. 42 b (Königliche Eisenbahndirektion Posen) ist neu herausgegeben worden.

Zu den **Grundzügen für den Bau und die Betriebseinrichtungen der Lokalbahnen** ist der Nachtrag I, zu den **Technischen Vereinbarungen über den Bau und die Betriebseinrichtungen der Haupt- und Nebenbahnen** der Nachtrag III und zum **Radstandsverzeichnis** der Nachtrag XII herausgegeben worden.

Merkblatt für Bezeichnung der im Eisenbahnwesen vorwiegend gebrauchten Federn. Das durch Beschluß der Vereinsverwaltungen herausgegebene Merkblatt ist an die Vereinsverwaltungen verteilt worden.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Güterverkehr.

Badischer Gütertarif.
Badisch-Pfälzischer Gütertarif.

Mit sofortiger Wirkung bis Ende März 1917 werden für Zucker (Rüben- und Rohrzucker) aller Art nicht nur im Falle der Ausfuhr sondern auch im Falle der Durchfuhr von den Rheinumschlagsplätzen Mannheim, Ludwigshafen (Rhein), Karlsruhe Hafen, Kehl usw. nach Basel Bad. Stb. Übergang die Frachtsätze des Spezialtarifs I berechnet.

Karlsruhe, 18. Dezember 1916. (1628)
Gr. Generaldirektion
der Staatseisenbahnen.

Ost-Mitteldeutsch-Sächsischer Verkehr, Heft 1 und 2.

Mit Gültigkeit vom 27. Dezember 1916 werden die Stationen Cummerow (Kr. Franzburg), Leubus und Rachelshof — letztere Station an Stelle des für den öffentlichen Verkehr geschlossenen Bahnhofs Tiefenau — in den Tarif einbezogen. Außerdem wird die Station Egeln als Versandstation in den Ausnahmetarif 3 a für Steinsalz aufgenommen. Nähere Auskunft erteilen die beteiligten Güterabfertigungen.

Berlin/Wien, 18. Dezember 1916. (1629)
Königliche Eisenbahndirektion.
K. k. österreichische Staatsbahnen,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Staats- und Privatbahn-Güterverkehr, Teilheft C 2 a.

Ausnahmetarif 1 c (Rundhölzer zu Grubenzwecken). Mit Gültigkeit vom 27. Dezember 1916 sind als neue Kohlengruben-Anschlußstationen aufzunehmen: Altenessen Rh., Bergkamen - Werne, Bottrop (Kohlenschächte), Duisburg Hafen, Essen West und Stoppenberg. Mit Gültigkeit vom 21. Februar 1917 sind als solche zu streichen: Bottrop, Mülheim (Ruhr), Osterfeld Süd und Überruhr.

Berlin, den 18. Dezember 1916. (1632)
Königliche Eisenbahndirektion.

a) Staats- und Privatbahn-Güterverkehr. Teilheft C 1. Tfv. 5. b) Gemeinsames Heft für den Wechselverkehr deutscher Eisenbahnen untereinander. — Tfv. 200.

Vom 1. März 1917 ab wird für die bahnseitige Umladung von Eil- und Frachtstückgut in Kerkerbach für je 100 kg 5 Pfennig, mindestens 10 Pfennig für jede Frachtbriefsendung erhoben. Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbureau, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 18. Dezember 1916. (1631)
Königliche Eisenbahndirektion.

Süddeutsch-Ungarischer Verkehr. Eisenbahngütertarif Teil II, Heft 1 vom 1. Juni 1913.

Mit Ablauf des 28. Februar 1917 tritt der Ausnahmetarif 91 (Petroleum usw.) einschließlich der hierzu im Nachtrags- und Kundmachungswege eingeführten Frachtsätze, sowie der mit Gültigkeit vom 1. August 1916 veröffentlichte Frachtsatz für Petroleum rumänischer Herkunft von Budapest dun. nach Regensburg (Kundmachung 945) ohne Ersatz außer Kraft.

Ferner ist mit sofortiger Wirksamkeit nachstehender Druckfehler zu berichtigen: Der Frachtsatz des Ausnahmetarifs 42 für 10 t-Ladungen von Fehertemplon nach Nürnberg Hbf. ist von 436 auf 536 zu ändern.

München, 12. Dezember 1916. (1627)
Tarifamt der K. Bay. St. E. B. r. d. Rh.,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Rheinisch-Bayerischer Güterverkehr, Tarif, Teil II, vom 1. April 1908.

Die für 1. Januar 1917 angekündigte Neuausgabe des Tarifs erscheint am 1. Februar 1917.

München, den 20. Dezember 1916. (1644)
Tarifamt der k. b. St. E. B. r. d. Rh.

Südösterreichisch-Ungarisch-Deutscher Güterverkehr.

Die Geltungsdauer der in Nr. 50 dieser Zeitung vom 28. Juni 1916 unter Nr. 846 der amtlichen Bekanntmachungen veröffentlichten Bestimmungen wird bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 1. Februar 1918 verlängert.

München, 16. Dezember 1916. (1643)
Tarifamt der K. Bayer. St.-E.-B. r. d. Rh.

Ausnahmetarife 2 t für Schwefelkies usw., 2 II y für manganhaltige Eisenschlacken und 2 IV o für antimonhaltige Rückstände usw.

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1917 werden die genannten Ausnahmetarife aufgehoben und durch einen zusammengefaßten Ausnahmetarif 2 IV t ersetzt (Preis 5 Pfg.). Soweit Erhöhungen gegen die Ausnahmetarife eintreten, gelten diese erst vom 1. März 1917. Abzüge des neuen Ausnahmetarifs (Preis 5 Pfg.) sind durch die Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbureau, hier, Bahnhof Alexanderplatz, zu beziehen.

Berlin, den 20. Dezember 1916. (1645)
Königliche Eisenbahndirektion.

Ausnahmetarife 2 I g für Brennesseln usw., 2 I i für Schwefel usw., 2 II f für Speisesirupe usw., 2 II k für Perocid, 2 II l für Steinkohlenteer, 2 III b für Kupfervitriol, 2 III g für gelöste ameisensaure Tonerde, 2 III w für Papiersäcke usw., 2 IV d für gebrauchte Waren (Haushaltungsgegenstände) aus Kupfer usw., 2 IV h für Kohlenstiftebruch usw., 2 IV l für Nußbaumrinde und 2 IV n für Mineralöle usw.

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1917 werden die genannten Ausnahmetarife aufgehoben und durch einen neuen zusammengefaßten Ausnahmetarif 2 IV s für Tonerde usw. ersetzt. Erhöhungen gegen die früheren Ausnahmetarife gelten erst vom 1. März 1917. Abzüge des neuen Ausnahmetarifs (Preis 5 Pfg.) sind durch die Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbureau, hier, Bahnhof Alexanderplatz, zu beziehen.

Berlin, den 20. Dezember 1916. (1646)
Königliche Eisenbahndirektion.

Elsaß-Lothringisch-Luxemburgisch-Bayerischer Güterverkehr.

Mit sofortiger Wirksamkeit werden die Entfernungen zwischen Cham und Creußen (Ofr.) einerseits, einigen elsässischen Stationen anderseits zur Berichtigung von Druckfehlern geändert. Näherer Aufschluß bei den beteiligten Dienststellen.

München, 15. Dezember 1916. (1626)
Tarifamt d. K. Bayer. St.-E.-B. r. d. Rh.

Elsaß-lothr.-Lux.-badischer Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. März 1917 werden im Verkehr mit dem schmalspurigen Teil der Albtalbahn (Ettlingen-Brötzingen-Herrenalb) Umladegebühren erhoben. Näheres ist aus dem Gemeinsamen Heft (Nr. 200) zu ersehen.

Kaiserliche Generaldirektion (1642)
der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

Staats- und Privatbahn-Güterverkehr.

In Abänderung unserer Bekanntmachung vom 17. Oktober 1916 tritt der Frachtsatz Bockenrod-Schlaverie von 32 ℳ für 100 kg des Ausnahmetarifs 7 für Eisenerze nicht am 1. Januar 1917, sondern erst mit Beendigung des Krieges außer Kraft. Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbureau, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, 18. Dezember 1916. (1638)
Königliche Eisenbahndirektion.

Ausnahmetarife 2 w für Schwefelsäure, 2 I s für mineralische Rohphosphate, 2 I t für Stickstoff-Düngemehl usw., 2 I w für Seeschlick, 2 II i für Superphosphat mit geringem Phosphorgehalt, 2 II s für Thomasschlacke usw. und 2 IV a für Knochenmehl.

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1917 werden die genannten Ausnahmetarife aufgehoben und durch einen neuen zusammengefaßten Ausnahmetarif 2 IV r ersetzt. (Preis 5 ℳ.) Soweit Erhöhungen gegen die Ausnahmetarife eintreten, gelten diese erst vom 1. März 1917. Abzüge des neuen Ausnahmetarifs sind durch die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbureau, hier, Bahnhof Alexanderplatz zu beziehen.

Berlin, den 16. Dezember 1916. (1640)
Königliche Eisenbahndirektion.

Ausnahmetarif 2 r für Baustoffe usw. nach Ostpreußen.

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1917 wird der Ausnahmetarif unter Berücksichtigung der inzwischen eingetretenen Änderungen neu ausgegeben. Abzüge (Preis 5 ℳ) sind durch die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbureau, hier, Bahnhof Alexanderplatz, zu beziehen.

Berlin, den 15. Dezember 1916. (1641)
Königliche Eisenbahndirektion.

Ausnahmetarif 2 III für Steinkohlen usw. nach Stationen in Ostpreußen sowie nach Hafenstationen zur Verschiffung nach Ostpreußen.

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1917 wird der Ausnahmetarif neu herausgegeben. Erhöhungen gelten erst vom 1. März 1917. Abzüge (Preis 5 ℳ) sind durch die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbureau, hier, Bahnhof Alexanderplatz, zu beziehen.

Berlin, den 20. Dezember 1916. (1639)
Königliche Eisenbahndirektion.

Norddeutscher Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina.
Eisenbahngütertarif, Teil II, Heft 1, vom 1. Januar 1911.
Eisenbahngütertarif, Teil II, Heft 2, vom 1. Oktober 1912.

Aufhebung der Frachtsätze in Kronenwährung.

Mit Gültigkeit vom 1. März 1917 werden die im Eisenbahngütertarif, Teil II, Heft 1 vom 1. Januar 1911 und in den Nachträgen dazu, sowie die im Eisenbahngütertarif, Teil II, Heft 2, vom 1. Oktober 1912 enthaltenen in Kronenwährung geltenden Frachtsätze vorläufig ohne Ersatz aufgehoben.

Wien, am 15. Dezember 1916. (1635)
K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Elbeumschlagsverkehr mit Ungarn.

Die durch Verlautbarung (2054) in der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen Nr. 101 vom 29. Dezember 1915 bis 31. Dezember 1916 erstreckte Gültigkeit der Verlautbarung (131) in der Zeitung Nr. 6 vom 20. Januar 1915 wird bis 28. Februar 1917 erstreckt, so daß die Petroleumtarife im obengenannten Verkehre mit 28. Februar 1917 ohne Ersatz außer Kraft treten.

Wien, am 15. Dezember 1916. (1633)
K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Österreichisch-ungarisch-schweizerischer Eisenbahnverband. Tarif, Teil I, Abteilung B, vom 1. Januar 1900. Ausschluß bestimmter, in Wagen mit einem Ladegewichte von 35 000 kg und darüber verladenen Gütern von der Beförderung.

Mit Gültigkeit vom 1. April 1917 sind in Gemäßheit der Bestimmungen des Artikels 2, Ziffer 2, des Internationalen Übereinkommens (bzw. des § 54 (2), B. 2 des EBR.) Sendungen von Gegenständen, welche wegen ihres außerordentlichen Umfanges, ihres außerordentlichen Gewichtes oder ihrer außergewöhnlichen Form nur in einem Wagen mit einem Ladegewichte von 35 000 kg oder darüber verladen werden können, von der Beförderung auf Grund der direkten Frachtsätze des obenbezeichneten Eisenbahnverbandes ausgeschlossen.

Wien, am 12. Dezember 1916. (1634)
K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Norddeutscher Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina. Eisenbahngütertarif Teil II, Heft 1, vom 1. Januar 1911.

Aufhebung von Ausnahmetarifen.

Mit Gültigkeit vom 1. März 1917 werden die im Eisenbahngütertarif, Teil II, Heft 1, vom 1. Januar 1911 und in den Nachträgen dazu enthaltenen, sowie die im Verfügungswege eingeführten Frachtsätze der Ausnahmetarife

10 (Korbwaren usw.),
13 und 13 A (Obst, frisches, in loser Schüttung),
23 (Baumwolle, rohe),
24 (Jutegarn, ein- oder zweidrähtig usw.) zu 10 Tonnen,
25 (Jute, rohe),
31 A (Borke [Rinde], gemahlene usw.),
78 (Chlormagnesium),
91 A (Petroleum, roh),
91 B (Petroleum, raffiniert, Blauöl usw.),
91 C (Rohbenzin),
91 D (Petroleumbenzin usw.),
91 E (Schmieröle, mineralische usw.),
91 F (Mineralöle, schwere usw.),
97 A (Rohzink),
101 A (Zusammengesetzte und zerlegte Acker- sowie sonstige landwirtschaftliche Geräte und Maschinen usw.) zu 5 Tonnen,
180 (Öle, tierische und vegetabilische usw.) zu 10 Tonnen und
188 (Jute) zu 10 Tonnen zur Gänze und im Ausnahmetarif 110 (Spiritus usw.) die Schnittfrachtsätze für die Stationen Krystynopol, Lubaczów und Uhnów vorläufig ohne Ersatz aufgehoben.

Wien, am 15. Dezember 1916. (1636)
K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der beteiligten Verwaltungen.

---

2. Personen- und Gepäckverkehr.

Staatsbahn-Personen- und Gepäcktarif, Teil II der preußisch-hessischen Staatsbahnen.

Mit Rücksicht auf die zurzeit herrschenden besonderen Betriebsverhältnisse werden die auf den Stationen der preußisch-hessischen Staatseisenbahnen für den Ausflugsverkehr aufliegenden Sonntagskarten und Wochentagskarten mit Sonntagskartenpreisen mit Zustimmung des Reichseisenbahnamts vom **20. d. Mts. ab bis auf weiteres nicht** mehr ausgegeben.

Erfurt, den 18. Dezember 1916. (1630)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

---

3. Verdingungen.

Verdingung

der Lieferung von Betriebsmaterialien für die Königl. Eisenbahndirektionen in Altona, Cassel, Erfurt, Hannover und Münster i. W. für das Etatsjahr 1917, und zwar: 20 000 m Lampendochte, 12 300 kg Putzlappen, 55 000 Stück Putztücher, 19 000 Stück Scheuertücher, 350 000 kg bunte Putzbaumwolle. Beschlagnahmefreie Ersatzmaterialien sind zugelassen. **Eröffnung der Angebote am Dienstag, den 9. Januar 1917, vormittags 11 Uhr.** Verdingungsunterlagen gibt unser Zentralbureau gegen 50 ℳ bar im Zimmer 292 ab. Zuschlagsfrist bis 30. Januar 1917.

Hannover, 15. Dezember 1916. (1625)
Königliche Eisenbahndirektion.

---

4. Verkauf von Altmaterialien.

Verkauf alter Werkstattsmaterialien wie Blechschrot, Kernschrot, Mischschrot, Hohlschrot, Langträger, Dreh- und Bohrspäne, verbranntes Gußeisen, Radsterne und Flußstahlscheibenräder, lagernd und zu besichtigen bei den Eisenbahn-Hauptwerkstätten Lingen (Ems) und Osnabrück. Eröffnung der Angebote Donnerstag, den 4. Januar 1917, vormittags 11 Uhr, im Verwaltungsgebäude, Zimmer 135. Zuschlagsfrist bis 18. Januar 1917. Bedingungen gibt gegen portofreie Einsendung von 53 ℳ in bar unser Zentralbureau ab. (1637)

Münster (Westf.), 18. Dezember 1916.
Königliche Eisenbahndirektion.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Eisenbahndirektions-Präsident a. D. v. Mühlenfels in Berlin.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nummer 102. 30. Dezember 1916. LVI. Jahrgang.

Inhalt:

Holz oder Eisen als Baustoff für Eisenbahnschwellen.

Ein neuer Frachtbrief mit Papierersparnis als Vorläufer eines neuen Abfertigungsverfahrens.

Entölungs- und Reinigungsanlagen für Putzmaterial im Eisenbahnbetriebe.

Nachrichten.

Deutschland: Maßregeln gegen den Wagenmangel. — Unterstützungen für bedürftige im Ruhestand befindliche Beamte und die bedürftigen Hinterbliebenen von solchen. — Neue Fahrpläne am 10. Januar. — Jahresbericht der oldenburgischen Staatseisenbahnen für 1915. — Die Bezüge der kriegsbeschädigten Militärrentenempfänger. — Kriegsbeschädigten-Fürsorge. — Ausnahmetarif für Holz vom besetzten russischen Gebiet nach deutschen Stationen. — Rheinschiffahrt und Eisenbahn. — Pläne für neue Verkehrsmittel Berlin-Bagdad. — Die Herstellung von Eisenbahnoberbaumaterial durch den Stahlwerksverband. — Vom süddeutschen Kohlenmarkt. — Personalnachrichten.

Österreich: Ministerwechsel. — Einfuhrbeschränkungen, auch im Reiseverkehr. — Die Handelspolitische Zentralstelle über die bevorstehenden Eisenbahntariferhöhungen. — Aufdeckung großer Betrügereien auf der Station Trzciana in Galizien.

Ungarn: Mitteleuropäische Wirtschaftskonferenz in Budapest. — Die XLV. ordentliche Generalversammlung der K. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn. — Fachgruppe der Budapester Handels- und Gewerbekammer für Verkehrswesen.

Niederlande: Betriebseinschränkungen auf den holländischen Eisenbahnen.

Rumänien: Aus dem Petroleumgebiet Ploesti.

Übrige europäische Länder: Amerikanische Lokomotiven für Norwegen. — Schwedens Steinkohlenbezug aus Deutschland. — Die schwedischen Elektrisierungspläne. — Selbsttätige Tunnelbeleuchtung. — Die Lebensmittelnot in Italien. — Rußlands Handel im Kriege. — Mißbräuche auf russischen Bahnen. — Die Fleischversorgung Petersburgs und die sibirische Bahn.

Fremde Erdteile: Die sibirische Steinkohle. — Bergwerks- und Hüttenindustrie in Japan. — Elektrische Lichtsignale für Tag- und Nachtbetrieb. — Neue Eisenbahnlinie in Alaska. — Erweiterung der Eisenbahnlinien in Nicaragua.

Allgemeines.

Bücherschau.

Amtliche Mitteilungen.

Amtliche Bekanntmachungen.

Holz oder Eisen als Baustoff für Eisenbahnschwellen.

Auf S. 1034 d. Jahrg. 1916 dieser Zeitung kommt Dr.-Ing. Saller unter der obigen Überschrift erneut auf die Eignung der üblichen Schwellenstoffe zur Aufnahme von Stoßdrücken zu sprechen. Er erwähnt hierbei, daß die dynamischen Beanspruchungen, die sich in Form von Stoßdrücken und Schwingungen äußern, für die Eisenbahnquerschwelle hauptsächlich maßgebend seien. Hieraus ist zu folgern, daß Saller die von ihm entwickelte Formel, die den Grad der Eignung eines Baustoffes zur Aufnahme von Stoßdrücken angibt (Baustoffziffer), als Hauptmaßstab für die Beurteilung der Schwellenstoffe gelten lassen will. Es dürfte angezeigt sein, diese Formel daraufhin nachzuprüfen, ob sie einen solchen Maßstab abgeben kann.

Betrachtet man die Baustoffziffern in der von Saller gegebenen Zusammenstellung unter dem Gesichtspunkt der Eignung dieser Baustoffe als Schwellenstoffe, so fällt auf, daß Buchenholz höher als Eichenholz, Fichtenholz höher als Lärchenholz bewertet wird, und daß die festen, zähen und schweren Hölzer wie Eiche und Buche nicht näher bei dem ebenfalls festen, zähen und schweren Flußeisen stehen. Es ist weiter befremdlich, daß Baustoffe, wie Fichten- und Rüsternholz, die als Schwellenstoffe nicht in Betracht kommen, über dem als Schwellenstoff doch sicher recht achtbaren Flußeisen stehen. Nicht recht begreiflich ist auch, warum das ebenfalls betrachtete, senkrecht zur Faser beanspruchte, nasse Föhrenholz immer noch vor dem Flußeisen kommt, obgleich letzteres ein 2000 mal größeres Elastizitätsmaß E und ein 160 mal größeres Tragmaß T aufweist, wie dieses Föhrenholz. Sicherlich wird man aber keinen Augenblick ernstlich daran denken können, dieses selbe Föhrenholz bei nur teilweiser und daher etwas günstigerer Beanspruchung, wie geschehen, an die allererste Stelle zu setzen. Bei dieser Bewertung der Schwellenstoffe würde sich eine merkwürdige Umkehrung der sonst im Bauwesen gültigen Regeln ergeben; bei einem hauptsächlich auf Stoß, Druck und Biegung beanspruchten Bauteil, wie ihn die Eisenbahnquerschwelle darstellt, müßte ein hochwertiger Baustoff einem solchen mit geringen Festigkeitseigenschaften nachstehen.

Die angeführten Unstimmigkeiten sind begründet in der Bevorzugung der Stoffe mit geringem spezifischem Gewicht durch die Formel für die Baustoffziffer. Der Wert $\frac{E\,\gamma}{T^2}$ nimmt im gleichen Verhältnis mit dem spezifischen Gewicht γ ab. Ist eine derartige günstige Einschätzung der leichten Schwellenstoffe begründet? Die Erfahrung zeigt, daß mit dem allmählichen Wachsen der Inanspruchnahme der Eisenbahngleise auch ihr Gewicht zugenommen hat. Diese Entwicklung hat auch die Schwelle mitgemacht, sie ist auf Hauptbahnen länger und stärker und damit schwerer geworden. Soweit nicht Ersparnisrücksichten entgegenstehen, werden für die Holzschwelle die hochwertigen schweren Hölzer bevorzugt. Bei Schwellen besonderer Art, wie Eisenbetonschwellen und dergleichen, wird stets das hohe Gewicht als Empfehlung für eine ruhige Lage der Schwelle angeführt. Es wird nicht zu bestreiten sein, daß die Sicherheit der Lage, der Widerstand gegen Verschieben und Abheben der Schwelle von ihrem Lager mit dem Gewicht der Schwelle wächst. Eine Bevorzugung leichter Schwellen müßte als Rückschritt und als verfehlt bezeichnet werden. In der Tat ergibt sich ein ganz anderes Bild, wenn wir der Baustoffziffer $\frac{E\,\gamma}{T^2}$ von Saller eine Erfahrungsformel von der Form $\frac{E}{T^2\,\gamma}$ entgegensetzen, wenn wir also hohes spezifisches Gewicht des Schwellenstoffes nicht als einen Nachteil, sondern als einen Vorzug betrachten. Die von Saller gegebene Zusammenstellung ändert sich dann wie folgt:

	E kg qmm	T kg/qmm	γ	$\frac{E}{T^2 \gamma}$
Flußeisen	20 600	24	7,8	4,6
Eichenholz	1 040	3,3	0,86	111
Buchenholz	1 280	3,5	0,75	139
Lärchenholz	1 050	2,1	0,60	397
Fichtenholz	1 000	1,9	0,50	541
Rüsternholz	1 000	1,8	0,54	572
Föhrenholz, naß, senkrecht zur Faser	10	0,15	0,60	741

Mit einem Schlage sind die oben angeführten Unstimmigkeiten verschwunden. An erster Stelle steht das feste, zähe und schwere Flußeisen, dann folgen die hochwertigen Schwellenhölzer und zwar zuerst Eichenholz, dann Buchenholz. Weiterhin kommt Lärchenholz, sodann die nicht als Schwellenstoff geeigneten Hölzer der Fichte und Rüster. An letzter Stelle steht entsprechend seinen geringen Festigkeitseigenschaften das senkrecht zur Faserrichtung beanspruchte nasse Föhrenholz.

Soviel dürfte feststehen, daß die Baustoffziffer nach Saller einen Maßstab für die Beurteilung der Schwellenstoffe nicht zu bilden vermag. Damit soll nicht gesagt sein, daß nun etwa die oben angegebene, den Erfahrungsergebnissen mehr Rechnung tragende, zweite Formel dem Wert der Schwellenstoffe in vollkommener Weise gerecht werde. Es ist nicht zu verkennen, daß das Holz gewisse Vorzüge hinsichtlich der schonenden Übertragung der angreifenden Kräfte auf die Bettung hat. In dieser Beziehung werden auch die weichen Hölzer gegenüber den harten im Vorteil sein. Der Nachteil der großen Härte des Eisens wird allerdings noch verstärkt durch die Ausbildung der üblichen eisernen Tragschwelle mit harten Kanten auf der Unterseite. Wir sind in der Entwicklung der Eisenschwelle bis jetzt nicht gerade weit gekommen und die Bildsamkeit des Eisens wurde bisher nur wenig ausgenutzt. Es sind sehr wohl Eisenschwellen möglich, die harte Kanten vermeiden und sogar eine gewisse Federung, ähnlich der den Holzschwellen zugeschriebenen, aufweisen. Es sei hier nur an die von Finanz- und Baurat Scheibe vorgeschlagene Eisenquerschwelle erinnert. Die Härte des Schwellenstoffes ist dagegen nicht zu beseitigen. In die oben angegebene Erfahrungsformel müßte daher wohl mindestens noch eine Größe h eingeführt werden, die die Härte des Schwellenstoffes angibt, so daß eine Form $\frac{E \cdot h}{T^2 \gamma}$ entstände.

Leider müssen wir in all diesen Fragen aus Mangel an Versuchen der Spekulation einen zu großen Platz einräumen. Bei der wirtschaftlichen Bedeutung des Oberbauwesens wäre sehr zu wünschen, daß in dieser Richtung mehr geschähe.

Waas.

Ein neuer Frachtbrief mit Papierersparnis als Vorläufer eines neuen Abfertigungsverfahrens.

Von den Herren Verfassern des Aufsatzes mit derselben Überschrift in Nr. 38 d. Ztg. wird uns geschrieben:

Der Verfasser der Entgegnung in Nr. 60 erkennt das Bedürfnis einer Vereinfachung des dermaligen Abfertigungsverfahrens und die Möglichkeit der Verwendung eines einfacheren Frachtbriefes an. In der Vereinfachung des Frachtbriefes geht er noch weiter dadurch, daß er die Spalten für Prüfungsstempel, Kurswagen, Markensendungsnummer, Eigentumsmerkmal und Nummer des Wagens entbehrlich macht; außerdem legt er den Frachtbrief so an, daß die vom Versender zu machenden Angaben geschieden sind von den bahnseitig zu machenden.

Die Verkleinerung der Frachtbriefkarte gegenüber dem Frachtbrief durch Wegfall der auf ihr nicht benötigten Angaben ist auch in dem in Nr. 38 veröffentlichten Entwurf, und zwar auf eine Fläche von 21×7,5 cm = 157,5 qcm, bei einer Gesamtfläche des Frachtbriefes von 21×33 cm = 693 qcm vorgesehen. Der Unterschied besteht nur darin, daß diese Fläche unten, statt auf der rechten Seite wegfällt.

Die Entwürfe sind unseres Erachtens nicht so verschieden, daß nicht leicht eine Einigung erzielt und ein brauchbarer Frachtbrief samt Karte gewonnen werden kann, wenn feststeht, ob und welche Spalten wegfallen können; von hier wurde Wert darauf gelegt, nachzuweisen, daß die jetzt verlangten Angaben auf kleinerem Raum untergebracht werden können.

Auch über die Verwendung des kartonähnlichen Papiers wird sich nötigenfalls nach einem Versuch unschwer eine Verständigung erzielen lassen, da zweifellos feststehen dürfte, daß für die Frachtbriefkarte zwecks Gewinnung einer guten Pause ein möglichst dünnes, für den Frachtbrief aber wegen seiner stärkeren Inanspruchnahme unterwegs ein wesentlich stärkeres Papier verwendet werden muß; im übrigen ist zu erwähnen, daß Kartonpapier z. B. in Württemberg zu dienstlichen Frachtbriefen schon seit Jahren verwendet wird, ohne daß sich hieraus Anstände ergeben haben. —

An Einzelheiten wäre noch zu bemerken:

1. Durch das Aufkleben der Stempelmarken in die Spalte „Versandstation" entsteht für den Abfertigungsdienst bei der Empfangsstation insofern eine Erschwerung, als der auf die Steuermarke gestempelte Name der Versandstation undeutlicher, unter Umständen auch unleserlich wird.

2. Zur Vermeidung von Unregelmäßigkeiten muß im Sinne des § 56/IX E. V. O. darauf gehalten werden, daß j e d e r Wagenladung ein besonderer Frachtbrief beigegeben wird, weshalb e i n e Spalte für den Eintrag der Wagennummer genügen wird; dagegen sollte eine Spalte für das Gewicht des angeforderten Wagens bleiben, weil der Tarif die Anwendung eines Ausnahmetarifs mit der Wagenanforderung in Verbindung setzen kann, wie dies z. B. jetzt schon im Militärtarif geschehen ist (s. Ziffer 5 im Abschnitt IV des Mil. T.)

Die behandelten und noch bestehenden Abweichungen sind unseres Erachtens von untergeordneter Bedeutung und lassen sich leicht beseitigen. Übereinstimmung aber dürfte in der Hauptsache darin bestehen, daß das jetzige Frachtbriefmuster zu einer Verbesserung und Verbilligung der Abfertigungsweise nicht geeignet und deshalb durch ein anderes zu ersetzen ist, das mit grundlegender Änderung in der Form und Ausfertigungsweise die mittelbare Heranziehung des Versenders zu einer einfacheren Abfertigung ermöglicht. Ein zweiter den Wünschen und Anregungen des Verfassers in Nr. 60 nach Möglichkeit entgegenkommender Entwurf des Frachtbriefmusters wurde inzwischen erstellt.

Im übrigen wird das nachstehende in den G r u n d z ü g e n d a r g e s t e l l t e n A b f e r t i g u n g s v e r f a h r e n weitere Aufklärung bringen, wobei noch betont wird, daß Änderungen in — den jeweiligen Sondervorschriften angepaßten — Einzelheiten die Ausführung des Ganzen nicht beeinträchtigen können.

Zwecks ausgiebiger Papierersparnis ist vorerst nur die Verwendung des neuen Frachtbriefmusters, ohne Pause vorgesehen. Die Einführung des Verfahrens mit Pause mag erst in späterer Zeit erfolgen, wenn der Papiermangel behoben ist.

* * *

Das neue Güterabfertigungsverfahren.

Das Güterabfertigungsverfahren, die Behandlung der Frachtbriefe auf der Versand-, Unterwegs- und Bestimmungsstation, hat in den letzten zwanzig Jahren verschiedene Veränderungen erfahren, die weniger auf Verbesserung, als auf Vereinfachung zielten. Während früher die Frachtbriefangaben durch besondere im Pausverfahren hergestellte, für die Versand- und Empfangsstation bestimmte Frachtkarten nachgewiesen und auf Grund dieser in die Versand- und Empfangsrechnungen übertragen wurden, brachte das im Jahr 1901 eingeführte, sog. Versandbuchverfahren eine wesentliche Vereinfachung durch Ausschaltung der Frachtkarte und den Nachweis der Frachtbriefangaben in dem Versand- und Empfangsbuch. Ein Vergleich auf Grund der Erfahrungen mit den beiden Abfertigungsverfahren führt aber heute zu dem Ergebnis, daß das frühere Kartierungsverfahren zwar umständlicher und kostspieliger als das heutige Versandbuchverfahren sich gestaltete, daß es aber hinsichtlich des Nachweises der Sendungen in tatsächlicher und rechnerischer Beziehung sowie rücksichtlich der Zahl der bei den Güterstellen zu erledigenden Anstände dem heutigen Verfahren gegenüber wesentliche Vorteile bot.

Die Mängel des letzteren sind in der Hauptsache folgende: 1. Häufige falsche oder ungenaue Einträge im Versandbuch und dadurch verursachte falsche Tarifanwendung oder Frachtberechnung; 2. Einträge der Frachtbriefe bei falschen Stationen; 3. die Schwierigkeit des nachträglichen Auffindens und Verbesserns der genannten Fehler. Die unter 1 und 3 genannten Mängel zeigen sich auch bei dem sog. Markenverfahren, bei welchem noch die ungenügende Verrechnung der Frachten in

Markenwerten hinzutritt. Die Häufigkeit der falschen Einträge in das Versandbuch wird gefördert durch die Eile, mit welcher die Übertragung der Frachtbriefangaben erfolgen muß, infolge des Zusammendrängens der Arbeiten gegen Dienstschluß und des Strebens nach Beförderungsbeschleunigung. Zur Verbesserung der Fehler, welche vielfach einen nicht unbedeutenden Zeitaufwand erfordert, ist in der Regel das Publikum zur Beschaffung des Frachtbriefes in Anspruch zu nehmen; unter Umständen ist die Erledigung beim Mangel der Frachtbriefe gar nicht mehr möglich. Bei diesen Verhältnissen ist zunächst zur Verbesserung ein Verfahren anzustreben, bei welchem die Übertragung der Frachtbriefangaben auf eine Zeit verlegt wird, zu welcher das Geschäft nicht drängt und bei welchem der Eisenbahnverwaltung ein untrügliches Beweisstück über die Frachtbriefangaben verbleibt. Mit den zur Durchführung dieses Verfahrens beschafften Hilfsmitteln läßt sich sodann eine weitgehende Vereinfachung erzielen.

Die Vorteile des neuen Verfahrens sind:

A) für die Verwaltung.

1. Die Verwaltung hat dauernd eine vom Versender geschriebene Urkunde über den Frachtvertrag, die Frachtbriefkarte, in Händen und ist hierdurch in der Lage, nachträglich jeden Fehler in der Abfertigung nachzuweisen.

2. Die Abfertigung der einzelnen Sendung geht rascher, der dadurch erlangte Gewinn an Zeit ermöglicht eine genaue Arbeit bei der Abfertigung und die etwa nötige Nachprüfung der Tarifierung durch einen zweiten Beamten vor anstatt wie bisher nach der Absendung; Schädigungen des Interesses der Verwaltung infolge falscher Tarifanwendung werden vermieden, zahlreiche Änderungsanzeigen fallen weg.

3. Die Buchung der Sendungen auf Grund der auf der Aufgabestation verbleibenden Frachtbriefkarte kann nachträglich gegebenenfalls auch durch eine andere Güterstelle erfolgen. Die Form der Buchung ist erheblich vereinfacht und vollzieht sich in folgender Weise: a) das Versandbuch fällt weg; an seine Stelle tritt eine wesentlich vereinfachte Versandrechnung; b) die Buchung kann nötigenfalls erst am folgenden Tag nach vorangegangener Ordnung sämtlicher Frachtbriefkarten erfolgen; grobe Vorsonderung nach Verbänden gleichzeitig mit der Abfertigung ist empfehlenswert und leicht auszuführen; c) da die Frachtbriefkarte alle Angaben des Frachtbriefes enthält, müssen in die Versandrechnung nur Aufgabenummer, Datum, Gewicht und Geldbetrag aufgenommen werden; durch die gleichzeitige, also zusammenfassende Behandlung des ganzen Tagesanfalls wird an Zeit gewonnen; d) das Markenbuch fällt weg; an seine Stelle tritt eine erheblich vereinfachte Abfertigungsnachweisung der Markensendungen; e) die Buchung kann zentralisiert werden, wodurch der Dienst für einzelne Stationen im Bedarfsfalle wesentlich vereinfacht werden kann.

4. Die Güterstellen können ihre Rechnungen in kleinerem oder größerem Umfange gegenseitig vorauskontrollieren, wodurch die Verkehrskontrolle entlastet wird. Die letztere ist in der Lage, durch Stichproben auf Grund der eingeforderten Frachtbriefkarten eine genaue Kontrolle hinsichtlich der Berechnung auszuüben und ihre Bemerkungen rascher anzubringen und zu erledigen.

Es ist ferner ermöglicht:

5. Eine wesentliche Papierersparnis durch: a) Verkleinerung der Buchungsformulare, durch Zusammenlegung des Frankaturen-, Hinterlegungs- und Nachnahmebuches; b) der gänzliche Wegfall des Versandbuches und Ersatz durch die bedeutend kleinere Drucksache der Versandrechnung.

6. Eine Personalersparnis infolge: a) geringeren Schreibwerks; b) bessere Ausnützung des Personals durch das Zusammenfassen der Arbeit; c) Wegfall zahlreicher Verbesserungsarbeiten.

B) Für das Publikum.

1. Möglichkeit, Duplikate gleichzeitig mit der Erstausfertigung herzustellen durch Verwendung eines dreiteiligen Frachtbriefmusters; 2. Einschränkung des Gebrauchs der Bescheinigungsbücher; 3. Möglichkeit der sofortigen und sicheren Aufklärung von Anständen; 4. Wegfall der Belästigung durch Nachfragen hinsichtlich abgegangener und angekommener Sendungen und durch Einverlangung von Frachtbriefen.

Als Nachteile des neuen Verfahrens kommen in Betracht:

A) Die Abfertigung des Frachtbriefs im Pausverfahren und

B) die Mehrkosten des neuen Frachtbriefmusters.

Hierzu ist zu bemerken:

Der Frachtbrief wird in zwei Teilen schon geheftet geliefert: die Ausfertigung der beiden Teile erfolgt gleichzeitig mittels Pausverfahrens. Die Mehrbelastung des Aufgebers besteht somit lediglich in der Bereithaltung eines Pausblattes und dessen Einlegung, was eine geringfügige Mehrarbeit bedeutet, die gleichzeitig durch die Verwendung des Bleistifts an Stelle von Tinte eine Abminderung erfährt, eine Neuerung, die ganz besonders zur Winterzeit in kalten Schuppen und Geschäftsräumen als vorteilhaft sich erweisen wird. Bei der Aufgabe der Sendung wird grundsätzlich die Beigabe des Pausblattes nicht verlangt. Die letztere erfolgt vielmehr bahnseitig, das Blatt bleibt aber nur bis zur vollständigen Abfertigung des Frachtbriefs durch die Versandstation in ihm. Das einzelne Pausblatt wird wiederholt verwendet bis zur vollständigen Ausnützung; dasselbe Verfahren kann auch der Versender einhalten.

Was sodann die Mehrkosten des neuen Frachtbriefs betrifft, so wurde der Preis vor dem Krieg von Sachverständigen auf etwa 1,2 Pf. für das Stück geschätzt. Eine Ermäßigung ließe sich noch erzielen durch Verdingung der Lieferung des Gesamtbedarfs an einzelne Druckereien; auch die Herstellung der Frachtbriefe in kleineren Blocks käme verbilligend in Frage. Die Belastung des Publikums im Ganzen wäre somit eine mäßige, sie entspricht dem neuerdings aufgenommenen Grundsatz, den Versender mehr als bislang zu den stetig wachsenden Kosten des Abfertigungsgeschäfts heranzuziehen durch finanzielle oder die Abfertigung vorbereitende Leistungen (z. B. ladefertige Bezettlung der Stückgüter). Auch die Postverwaltung hat in dieser Beziehung durch Einführung der durch den Versender auszufüllenden Aufgabescheine bei Postanweisungen sowie der Nachnahmepostanweisungskarten in der angedeuteten Richtung Erfolge erzielt, ohne auf Widerstand zu stoßen.

Nach den vorstehenden Ausführungen wird es keinem Zweifel unterliegen, daß das neue Verfahren weit überwiegende Vorteile in wirtschaftlicher und technischer Beziehung bietet und die Abfertigung der Güter überhaupt auf eine neue in jeder Beziehung vorteilhafte Grundlage stellt. Seine Einführung z. B. für die Expreßgutabfertigung ist bei entsprechender Änderung der Paketadresse leicht möglich.

Das neue Frachtbriefformular ist bereits in Nr. 38 S. 447 veröffentlicht: es wird hier darauf Bezug genommen.

Die Änderung des Abfertigungsverfahrens ist nachstehend beschrieben.*)

Neues Abfertigungsverfahren. (Es wird nur insoweit beschrieben, als sich Änderungen gegenüber dem Bestehenden ergeben.)

Der zur Auflieferung kommende Frachtbrief besteht aus zwei gleichlautenden übereinanderliegenden Teilen, zwischen welche ein Pausblatt eingeschoben wird. Für Sendungen, bei welchen Duplikate verlangt werden, ist noch ein dritter zu oberstliegender mit Teil I und II am oberen Rande zusammenhängender Teil des Frachtbriefes beigefügt, dessen Angaben durch ein zweites Pausblatt auf Teil I und II des Frachtbriefs durchgeschrieben werden.

Der untere, aus schwachem Karton gefertigte Teil II begleitet die Sendung bis zur Empfangsstation, der obere Teil I, die sog. Frachtbriefkarte, bleibt bei der Versandstation und dient: a) der Versandstation als Unterlage für die Buchung; b) der Nachprüfung in tarifarischer und rechnerischer Beziehung; c) dem Nachweis des Frachtvertrags, wenn der Frachtbrief nicht mehr in Händen der Eisenbahnverwaltung ist.

Mittels der Pausblätter werden die vom Versender und von der Versandabfertigung im oberen Teil I (Frachtbriefkarte) gemachten Angaben gleichzeitig auf den unteren Teil II (Frachtbrief) übertragen. Die Stempel der Versandstation kommen nur auf den Frachtbrief (Teil II).

Die Frachtbriefkarte (Teil I) muß mit dem Frachtbrief (Teil II) insolange verbunden bleiben, bis sämtliche Abfertigungsvermerke auf ihr gemacht sind, so daß nach Abtrennung Frachtbriefkarte und Frachtbrief vollständig gleichlautenden Inhalt haben. Zu den Abfertigungsvermerken zählt insbesondere auch der Vortrag der Aufgabennummer des Nummernbuchs oder des Frankaturenbuchs oder des Nachweises der Markensendungen. Zur Einschränkung nachträglicher Änderungsanzeigen hat außerdem vor der Trennung der Frachtbriefteile eine Nachrechnung der Frachtbeträge, womöglich durch einen zweiten Beamten zu erfolgen.

Die Frachtbriefe werden monatlich fortlaufend je am 1. mit Nr. 1 beginnend bis Nr. 1000 numeriert. Reichen 1000 Nummern im Monat nicht aus, so beginnen die Stationen mit einem siebentägigen Durchschnittsbedarf von weniger als 1000 Nummern je nach Erreichung der Nummer 1000 wieder mit 1, während Stationen mit größerem Bedarf mit den höheren Nummern fortfahren, aber je Montags wieder mit Nr. 1 beginnen; getrennte Numerierung besteht je für die Nachweisung der Markensendungen, für das Frankaturen-, Nachnahme- und Hinterlegungsbuch, sowie für das Aufgabenummernbuch.

Jede Sendung erhält eine Aufgabenummer und zwar entweder: a) aus der Nachweisung über Markensendungen, oder: b) aus dem Frankaturen-, Nachnahme- und Hinterlegungsbuch, oder: c) aus dem Aufgabennummernbuch.

*) Die Verfasser hatten auch Muster der neu einzuführenden Nachweisung der Markensendungen sowie des vereinigten Frankaturen-Nachnahme- und Hinterlegungsbuches und der Versandrechnung beigefügt, die sich aus der Beschreibung ergeben. Sie sind hier der Raumersparnis halber weggelassen.

Mit dieser Aufgabenummer gehen die unter b) und c) genannten Sendungen in die Versandrechnung über. Das Aufgabenummernbuch hat lediglich den Zweck, den täglichen Verbrauch der Nummern einzeln oder in Reihen nachzuweisen und die fortlaufende Nummernfolge zu ermöglichen. Ein Vortrag oder eine Ausscheidung der Sendungen irgendwelcher Art findet in ihm nicht statt. Es enthält deshalb nur Angaben über das Datum und die in jedem Zeitabschnitt verbrauchten Nummern. Sofern ein Geschäftsvorteil erzielt wird, kann jedoch auf großen Abfertigungen für einzelne Verbände oder Stationen gesonderte Numerierung erfolgen. Genauer und deutlicher Vortrag der Aufgabenummer aus der Frachtbriefkarte ist unerläßlich. Bei Sendungen, welche zoll- oder steueramtlich zu behandeln sind, werden auf beiden Teilen des Frachtbriefs farbige (grüne) Zettel mit Angabe der Zoll- usw. Station aufgeklebt. Umzubehandelnde Sendungen erhalten auf beiden Frachtbriefteilen die Umbehandlungsstation nebst Leitweg bezeichnende rote, an den Außenrändern gummierte Zettel, welche auf die im Frachtbrief benannte Bestimmungsstation aufgeklebt werden. Die Zettel enthalten den Vordruck der Umbehandlungsstation nebst Wegevorschrift und werden nach Umbehandlung kurzer Hand entfernt.

Nach der Trennung sind die Frachtbriefkarten auf der Versandstation sorgfältig aufzubewahren, ausgeschieden nach den: a) im Markenverfahren behandelten, b) in der Versandrechnung nachgewiesenen Sendungen.

Erstere werden nach der laufenden Nummer, letztere verband- und stationsweise in der durch die Güterrechnungsvorschriften angegebenen Reihenfolge gelegt und monatweise zusammengebunden aufbewahrt.

Im einzelnen wird noch folgendes bemerkt:

1. Nachweis der Markensendungen.

Die Nachweisung der Markensendungen wird getrennt für Inlands- und Verbandsverkehr geführt. In diese werden nach Aufgabetag, fortlaufender Nummer, Gewicht und Geldbetrag diejenigen Sendungen nachgewiesen, welche im Markenverfahren abgefertigt werden. Die Einträge in die Markennachweisung erfolgen auf Grund der Frachtbriefkarten, auf welchen jeweils vor dem Abreißen die erhobene Fracht und die laufende Aufgabenummer vorgemerkt werden. Die Karten werden nach dem Abreißen so aufeinander gelegt, daß jeweils die letzte laufende Nummer oben liegt, wodurch die richtige Nummernfolge gewährleistet wird. Es ist dadurch die Möglichkeit des Eintrags nach Abgang der Sendung oder in beliebigen Zeitabschnitten gegeben. Die Marken sind auf der Frachtbriefkarte aufzukleben; spätestens am folgenden Tag erfolgt durch den Vorstand oder den von ihm beauftragten Beamten eine Prüfung der richtigen Verrechnung der Fracht in Marken; bei eingeführtem Freistempelverfahren (siehe nachstehend) werden die in der Nachweisung vorgetragenen Frachtbeträge auf Grund der Frachtbriefkarten durchgesehen. Etwaige Anstände werden sofort erledigt. Bei den besonders hierzu ermächtigten Güterstellen kann von der Aufklebung der Marken abgesehen werden; diese Beträge werden in der Nachweisung besonders ausgeschieden (Freistempelverfahren).

(Wegen Umbehandlungssendungen siehe unter 2.) Der tägliche Abschluß der Nachweisung zu Rechnungszwecken erfolgt nach den örtlichen Verhältnissen in der Regel abends oder mittags.

2. Vereinigtes Frankaturen-, Nachnahme- und Hinterlegungsbuch.

Im vereinigten Frankaturen-, Nachnahme- und Hinterlegungsbuch werden nach Anleitung der Spalten alle nicht im Markenverfahren behandelten Frankatur-, sowie die Nachnahmesendungen und solche mit Hinterlegungsbeträgen nachgewiesen. Jede Sendung erhält ihre Aufgabenummer, welche auf dem Frachtbrief deutlich in der hierfür vorgesehenen Spalte vorgetragen wird.

Neu vorgesehen sind: a) Besondere Spalten für die bei Aufgabe bar bezahlten Nachnahmen, b) ein besonderes Nachnahmebuch für solche Stationen bei welchen — nach Vereinbarung mit den Versendern unter Wegfall der Nachnahmescheine — monatlich oder in größeren Zeitabschnitten des Monats abgerechnet wird.

Umbehandlungssendungen werden wie Ortssendungen in Frankatur oder mit Nachnahmebelastung unter Angabe der Aufgabenummer und der Versandstation in der Spalte „Versender“ eingetragen und weiter behandelt. Wo besondere Transitrollkarten bestehen, ist die Beschreibung der Sendungen in diesen zu geben. Eintrag in das Frankaturenbuch oder in die Nachweisung der Markensendungen erfolgt je nachdem Franco- oder Nachnahme-Beträge ab Umbehandlungsstation nachzuweisen sind. Nach diesen Verhältnissen regelt sich auch die Frage der neuen Aufgabenummer. Die Weiterabfertigung erfolgt unter Benützung des alten (angekommenen) Frachtbriefs. Diese Sendungen müssen — abweichend von den übrigen Sendungen — vor Abgang in die Versandrechnung mit entsprechendem Vermerk aufgenommen werden.

Die Sendungen mit Hinterlegungsbeträgen werden nach Aufgeber, Empfänger, Bestimmungsort, sowie hinterlegtem Betrag (letzterer in Spalte Bemerkungen) eingetragen. Die Erledigung der Abrechnung mit dem Versender wird durch die nach Eintragung in die Versandrechnung beiseite gelegte Frachtbriefkarte überwacht. Die Änderung des Vordrucks der Frankaturrechnung könnte neben einer Papierersparnis auch hierin eine Vereinfachung ermöglichen.

3. Versandrechnung.

In der Versandrechnung werden sämtliche Frachtbriefe, welche seither im Versandbuch eingetragen wurden, nach Anleitung der Spalten nachgewiesen. Die für die Versandrechnung bestimmten Frachtbriefe erhalten, soweit sie nicht die im Frankaturen- usw. Buch laufende Aufgabenummer zu führen haben, durch das Aufgabenummernbuch ihre Aufgabenummer. Eine Ausscheidung des Frachtbriefs nach Verbänden usw. vor der Numerierung ist nicht erforderlich, jedoch ist eine solche wenigstens nach Verkehren zweckmäßig, da sie das nachträgliche Ordnen der Karten erleichtert. Der Eintrag der Karte in die Versandrechnung erfolgt in der Regel andern Tags, nachdem die Karten verkehr- und stationsweise geordnet sind.

4. Tagesabschluß des Frankaturen- usw. Buchs und der Nachweisung der Markensendungen.

Behufs Abrechnung für einen bestimmten Schalterzeitraum wird in dem Frankaturen- usw. Buch die Summe der betreffenden Spalten behufs Übernahme in die Schalterrechnung gezogen. Ebenso werden aus einer letzten hierfür vorgesehenen Spalte etwaige Hinterlegungen berechnet. Der Abschluß der Nachweisung der Markensendungen und die Verrechnung der Frachten geschieht wie bisher; etwa im Freistempelverfahren zu verrechnende Beträge gehen gleichfalls summarisch in die Schalterrechnung über.

5. Monatsabschluß der Güterrechnung.

Der monatliche Abschluß der Güterrechnung erfolgt nach den bestehenden Vorschriften.

Entölungs- und Reinigungsanlagen für Putzmaterial im Eisenbahnbetriebe.

Die durch den Weltkrieg infolge der wirtschaftlichen Absperrung bei den Mittelmächten eingetretene Fett- und Ölknappheit hat viele neue Anregungen, Gesetze und Erlasse hervorgerufen, die den Fett- und Ölmangel beseitigen oder doch vermindern sollen. Besonders stark macht sich der Mangel bei den Eisenbahnverwaltungen, die mit zu den größten Verbrauchern von mineralischen, pflanzlichen und tierischen Fetten gehören, bemerkbar. Auch hier ist durch Sparerlasse auf einen starken Rückgang im Verbrauch dieser Fette hingewirkt. Außer der Herstellung von Ersatzmitteln für das Mineralschmieröl ist von der preußisch-hessischen Eisenbahnverwaltung auf die Ölrückgewinnung hingewirkt worden. Diese fand noch vor dem Kriege kaum die Beachtung, die sie verdient, und große Mengen Schmieröl sind, ohne wieder nutzbar gemacht zu werden, verloren gegangen. Während der Reinigung der Lokomotiven werden beim Abwischen des aus den Lagern und schwingenden Teilen herausgeschleuderten Öles große Mengen Öl von den Putzlappen und der Putzbaumwolle aufgesaugt. Die mit Schmieröl und Schmutz getränkte Putzwolle wurde früher meist zum Anheizen von Lokomotiv- oder anderen Dampfkesseln verwendet. Die Entölung und die Reinigung der Putztücher erfolgt durch Privatfirmen, die gewöhnlich die beschädigten und nicht mehr verwendungsfähigen Putztücher kostenlos durch neue ersetzen. Schon hieraus geht hervor, daß der Gewinn bei der Entölung der Putztücher im großen Privatbetriebe ziemlich erheblich sein mußte, da es sich bei dem Ersatz der Tücher oft um große Mengen handelte.

In den letzten Jahren, hauptsächlich während des Krieges, ist hierin eine Änderung eingetreten. Die Putzwolle wird nicht mehr zu Anheizzwecken verwendet, sondern ebenso wie die Putztücher entölt und gewaschen, und zwar eisenbahnseitig. Die Entölungsanlagen und Wäschereien sind in der Regel den Werkstättenämtern, oft auch den Betriebswerkstätten angegliedert. So befinden sich z. B. in einem Direktionsbezirk des Ostens drei derartige Anlagen, davon zwei in Werkstättenämtern und eine in einer Betriebswerkstatt.

Anlage und Betrieb der letzteren sollen nachstehend kurz geschildert werden.

Die Entölungsanlage und Wäscherei, die in einem besonderen größeren Raum untergebracht ist, besteht im Wesentlichen aus Maschinen und Apparaten zum Zwecke a) der Entölung und Ölrückgewinnung, nämlich einer Entölungszentrifuge, einem Ölfilter, einer Zentrifugalölreinigungsmaschine, einer Ölpumpe und mehreren Ölbehältern sowie einer Dezimalwage, b) der Wäsche der entölten Putztücher und Putzwolle, nämlich einer Waschmaschine mit Laugenbehälter, einer Trockenkammer, einer Putzwollstreckmaschine und einer Dampfmuldenmangel.

Betrachten wir zuerst die Entölung und Ölrückgewinnung. Das in Blechfässern ankommende schmutzige Putzmaterial wird zuerst der Entölungszentrifuge zugeführt. Je nach der Größe der letzteren wird eine bestimmte Menge, beispielsweise 20 kg des schmutzigen Materials abgewogen, und in der Schleudertrommel der Zentrifuge möglichst gleichmäßig verpackt. Nach Ingangsetzen der letzteren tritt nach einigen Sekunden schon das aus der Putzwolle oder den Putztüchern geschleuderte Öl mit Schmutz aus dem Abflußrohr der Zentrifuge heraus. Durch Zuführung von Dampf in diese, der lösend auf das in dem Putzmaterial enthaltene Öl sowie den Schmutz einwirkt, werden diese nach ein- bis zweistündigem Betrieb soweit ausgeschieden, daß lösliche Ölreste im Putzmaterial nicht mehr vorhanden sind. In einem unter der Zentrifuge angebrachten Behälter sammelt sich das auslaufende Gemisch von Öl, Wasser und Schmutz. Es wird durch eine Pumpe oder durch Dampf bzw. Preßluft in ein gewöhnliches Ölfilter befördert, wo die erste Scheidung des Gemisches stattfindet. Das hier schon teilweise gereinigte Öl gelangt jetzt in den Zentrifugalölreiniger, wo eine nochmalige Trennung von Öl, Wasser und Schmutz erfolgt. Das hier gewonnene Öl eignet sich für gewöhnliche Schmierzwecke, wie das Ölen von Weichen, Kupplungen, Pufferstangen usw. sehr gut. Wie Versuche ergeben haben, kann dieses Öl, wenn es nochmals mittels des Zentrifugalölreinigers oder eines Separators gereinigt ist und sich im Öl nur noch ein ganz geringer Teil Wasser und Schmutz befindet, zum Schmieren der kaltlaufenden Teile der Lokomotiven verwendet werden. Das wiedergewonnene Öl besteht zum größten Teil aus dem jetzt verwendeten Teerfettöl und Mineralschmieröl. Betrachten wir nun die weitere Reinigung der entölten Putzwolle und der Putztücher, so werden diese, sobald sie aus der Entölungszentrifuge kommen, der Waschmaschine zugeführt. In dieser, einer gewöhnlichen Waschmaschine, wie sie in Weißwäschereien benutzt wird, erfolgt eine gründliche Reinigung des Putzmaterials. Als Waschmittel werden Natron-Wasserglas und Soda benutzt. Die gewaschene Putzwolle und die Putztücher kommen, nachdem sie in der Waschmaschine durch Trockenschleudern von einem großen Teil ihrer Feuchtigkeit befreit sind, in den Trockenschrank, der durch Dampf geheizt wird. Ist hier die Trocknung, die bei einmaliger Beschickung des Schranks ungefähr eine Stunde dauert, erfolgt, dann sind die Putztücher verwendungsbereit. Will man den Tüchern eine glatte Form geben, so läßt man sie, wenn sie aus der Waschmaschine kommen, durch die Dampfmuldenmangel laufen, ein Trocknen im Schrank ist dann nicht mehr erforderlich. Die aus dem Trockenschrank kommende Putzwolle wird, da sie sich durch das Schleudern in der Waschtrommel zusammenballt, einer Putzwollstreckmaschine (Reißwolf) zugeführt und hier durchgekämmt. Sie ist nun wieder aufsaugungsfähig und verwendungsbereit.

Die vorstehend geschilderte Anlage kann auch gleichzeitig zum Reinigen der Eisenbahndienstwäsche benutzt werden. In diesem Falle ist jedoch noch eine zweite Waschmaschine erforderlich, da in der Maschine, in der das schmutzige Putzmaterial gereinigt wird, infolge der Fett- und Schmutzablagerungen weiße Wäsche nicht gewaschen werden kann. Trockenschrank und Dampfmuldenmangel können für die weitere Behandlung der Dienstwäsche mitbenutzt werden.

Die Bedienung der ganzen Anlage erfolgt durch einen Arbeiter oder eine Arbeiterin, die natürlich mit der genauen Bedienung der einzelnen Maschinen und Apparate vertraut sein müssen. Der Antrieb erfolgt durch eine Transmission oder einzeln durch Elektromotoren.

Jeder Entölungsanlage ist direktionsseitig ein bestimmter Bezirk von Werkstätten und Bahnhöfen zugeteilt, deren schmutziges Putzmaterial dort entölt und gereinigt wird. In der oben geschilderten Anlage belief sich außer der Reinigung des Putzmaterials der reine Ölgewinn auf oft mehr als 50 kg an einem Tage. Hieraus ergibt sich der große Gewinn derartiger Anlagen, der besonders jetzt während des Krieges kräftig in das Gewicht fällt, und den Ölmangel erheblich vermindert.

Ebenso zeigt sich aus Vorstehendem, wie die preußisch-hessische Eisenbahnverwaltung bestrebt ist, auch aus dem Schmier- und Putzmaterial den größten Nutzen zu ziehen, der bei der gewaltigen Menge des verwendeten Materials sich in bedeutenden Ersparnissen bemerkbar macht. Schatz.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Maßregeln gegen den Wagenmangel.** Das Oberkommando in den Marken erläßt eine Bekanntmachung, wonach auf Grund des Gesetzes über den Belagerungszustand vom 4. Juni 1851 auf den Bahnhöfen Groß-Berlins einschließlich Spandau, Cöpenick, Staaken und Adlershof für die Empfänger von Massengütern, vornehmlich Kohlen, Briketts, Koks, Baumaterialien aller Art, Eisen aller Art, insbesondere Eisenknüppel und Granatenrohlinge, bei Überschreitung der eisenbahnseitig festgesetzten Entladefrist sofort die Zwangsentladung und Zwangszuführung ohne weitere Androhung eintritt. Bereits entladebereit gestellte Wagen mit den genannten Massengütern dürfen nach anderen Berliner Bahnhöfen nur mit Genehmigung der Eisenbahn weitergesandt werden. Diese Verordnung ist am 27. Dezember 1916 in Kraft getreten.

Die Königliche Eisenbahndirektion Cöln übersendet der dortigen Handelskammer folgende, für die Verkehrstreibenden wichtige Mitteilung: Infolge der starken Inanspruchnahme des Güterwagenparks für Sendungen im mittelbaren und unmittelbaren Heeresinteresse sowie für Lebensmitteltransporte ist es notwendig geworden, die Anforderung und Gestellung gedeckter und gewöhnlicher offener (Kohlen-) Wagen von einer besondern Bescheinigung abhängig zu machen. Nur für Eilgut, Nahrungsmittel, Tiersendungen, Leichen, Umzugsgut und Grubenholz bedarf es der Genehmigung zur Wagenbestellung gegenwärtig nicht. Für alle übrigen Güter kann die Genehmigung nur nach dem Grade ihrer Dringlichkeit erteilt werden. (Es folgen die Bestimmungen über die Zuständigkeit zur Genehmigungserteilung und für Dringlichkeitsfälle.)

— **Unterstützungen für bedürftige in Rußland befindliche Beamte und die bedürftigen Hinterbliebenen von solchen.** Ein Erlaß des preußischen Eisenbahnministers vom 24. Dezember v. J. bestimmt folgendes: Um den durch die gegenwärtige Teuerung auch für die bedürftigen, im Ruhestand befindlichen Beamten und die bedürftigen Hinterbliebenen von Beamten eintretenden Schwierigkeiten wirksam zu begegnen, werden die Königlichen Eisenbahndirektionen ermächtigt, ihnen nach Darlegung ihrer Einkommensverhältnisse im Laufe des Etatsjahres 1916 eine einmalige Unterstützung bis zu 100 ℳ zu zahlen, wenn das Gesamteinkommen a) des im Ruhestande lebenden Beamten weniger als 2500 ℳ, b) der Witwe — und zwar ohne etwaiges Waisengeld — weniger als 1200 ℳ beträgt. Besondere Berücksichtigung verdienen diejenigen Personen, die noch für Kinder zu sorgen haben.

— **Neue Fahrpläne am 10. Januar.** Die „Köln. Ztg." schreibt: Die Einschränkungen im Personenverkehr können im allgemeinen als durchgeführt gelten. Es liegt nicht die Absicht vor, weitere große und durchgreifende Änderungen eintreten zu lassen. Dies schließt aber nicht aus, daß im einzelnen noch zu verbessern oder zu ergänzen sein wird. Im allgemeinen ist in Aussicht genommen, die Neuerungen bis zum 10. Januar zum Abschluß zu bringen. An diesem Tage werden noch im Schnellzugsverkehr zwischen Cöln und Berlin sowie zwischen Cöln und Hamburg gewisse Änderungen eintreten. Die Züge werden entspannt, wie der Eisenbahnfachmann sagt, indem die knappen Fahrzeiten etwas erweitert werden. Sie werden so bemessen, daß mit einer einzigen Lokomotive auch die längsten zulässigen Züge befördert werden können. Diese Maßregel ist auf anderen Strecken, wie zwischen Berlin und Frankfurt a. M., schon Mitte November durchgeführt worden. Wegen der zahlreichen Änderungen geben die beteiligten Eisenbahndirektionen neue Fahrpläne aus, die vom 10. Januar an gelten. Die Entwürfe dafür liegen zum Teil schon vor, so auch der der Eisenbahndirektion Cöln. Fast sämtliche Schnellzüge aus Berlin nach dem Westen werden etwas früher gelegt. Ihre Lage halten lediglich die beiden Züge ab Friedrichstraße 7.50 vorm. und 11.20 nachm. nach Cöln. Die andern Züge nach Cöln gehen von der Friedrichstraße 7.59, 9.21, 11.11 vorm., 12.33, 2.37 und 9.12 nachm. 7.52 nachm. geht außerdem ein Eilzug nach Hannover. Vom Potsdamer Bahnhof geht abends der Zug 8.45 nach Cöln und Brüssel, 9.03 nach Cöln und Rijssel (Lille). Auch die Fahrzeiten einiger Personenzüge ändern sich. In umgekehrter Richtung treffen die Schnellzüge an der Friedrichstraße künftig ein: 7.56, 11.57 vorm., 4.10, 5.34, 9.09, 9.52, 11.49, 11.57 nachm. und 1.00 nachts. Auch die Züge aus Belgien kommen später nach dem Potsdamer Bahnhof: 9.15 und 10.24.

— **Jahresbericht der oldenburgischen Staatseisenbahnen für 1915.** Die Bau- und Eigentumsverhältnisse haben sich im Berichtsjahr nicht verändert. Die Gesamtlänge des

oldenburgischen Bahnnetzes beträgt 690,99 km, wovon 673,45 km auf oldenburgischem Gebiet liegen. Die Gesamtgleislänge hat sich etwas erhöht und betrug Ende 1915 1083,72 km. Als besonderes Zeichen der fortschreitenden wirtschaftlichen Entwicklung ist die ständig zunehmende Zahl der privaten Anschlußgleise für industrielle, gewerbliche und landwirtschaftliche Zwecke anzusprechen. Auch während der Kriegszeit erhöhte sich diese Zahl, so daß nunmehr 137 Anlagen dieser Art vorhanden sind gegen beispielsweise 67 im Jahre 1900. Dem Bericht ist in diesem Jahre eine neu bearbeitete Bahnbeschreibung der 20 verschiedenen Strecken beigefügt An Bahnhöfen waren 163 vorhanden einschl. 19 Haltepunkte.

Die Gesamtzahl der Dienstwohnungen für Beamte und Arbeiter hat sich wiederum erhöht und beträgt 1113. Davon wurden 936 von mittleren und niederen und 177 von Arbeitern benutzt. Von den Neuanlagen ist insbesondere die Inbetriebnahme des neuen Hauptbahnhofs in Oldenburg zu erwähnen, eine in jeder Hinsicht mustergültige Anlage, die weit über Oldenburgs Grenzen hinaus Anerkennung gefunden hat.

Die Betriebsmittel sind auch im letzten Jahre vermehrt worden. An Lokomotiven wurden 5 vierachsige Güterzug-Verbundlokomotiven mit 3 dreiachsigen Tendern neubeschafft, so daß am Jahresschluß 212 Lokomotiven und 115 Tender vorhanden waren. Die Personenwagen wurden um 27 und die Gepäck-Güterwagen usw. um 160 vermehrt. Insgesamt verfügt der oldenburgische Wagenpark nunmehr über 460 Personenwagen und 4694 Gepäck-, Güter- und Bahndienstwagen. Außerdem waren 154 Privatwagen in den Wagenpark eingestellt. Weiter sind der Fährdampfer Dedesdorf und das Dampfschiff Wangeroog zu nennen.

Vom Betriebsdienst wird im Bericht gesagt, daß im Jahre 1915 keine Störungen vorgekommen sind. Durchschnittlich wurden täglich 378,49 Züge mit 14 743,27 km, d. s. auf das Kilometer 21,34 Zugkilometer, gefahren. Gegen das Vorjahr bedeuten diese Zahlen eine geringe Steigerung.

Hinsichtlich der Betriebsergebnisse ist festzustellen, daß zunächst die Einnahmen des Personenverkehrs um weitere 2 % zurückgingen. Im Vorjahr waren es 8.5 %. Dagegen steigerten sich die Einnahmen aus dem Güterverkehr um 8,12 %, nachdem im Vorjahr ein Rückgang von 0.69 % zu verzeichnen gewesen war. Die Einnahmen aus Militärgut, die für 1914 um 1808,37 % gestiegen waren, verringerten sich im Berichtsjahr um 33 04 %. Auch der Tierverkehr ging etwas zurück und zwar um 4,23 %. Die sonstigen Einnahmen hingegen erhöhten sich um 13,39 %. Nach Vergleich sämtlicher Einnahmeergebnisse verbleibt eine Gesamteinnahmesteigerung von 2,92 % gegenüber 4.56 % im Jahre 1914. Die Vergleichung der gesamten Betriebseinnahmen (25 477 051,39 ℳ) gegen die Betriebsausgaben (17 336 503,21 ℳ) ergibt einen Betriebsüberschuß von 8 140 548,18 ℳ, der z. T. zur Verzinsung und Abtragung des Anlagekapitals und zu Abführungen an die Schuldentilgungskasse, z. T. an den Eisenbahnbaufonds und an die Landeskasse zur freien Verfügung abgeführt wurde. Von Interesse ist weiter die Feststellung, daß das Verhältnis des oben bezifferten Betriebsüberschusses zum Anlagekapital von 142 823 039 ℳ 5,70 % gleichkommt. Der vorjährige Bericht ermittelte diese Zahl mit 5,25 %. Die Betriebsunkosten (im Verhältnis zur Einnahme) gingen weiter zurück und betrugen im Berichtsjahre 68.05 %.

In einem Anhang zu dem 130 Druckseiten starken Bericht wird über die Betriebsverwaltung der von den oldenburgischen Staatsbahnen verwalteten Kleinbahnen berichtet. Es sind dieses die Kleinbahn Lohne-Dinklage, die Kleinbahn Zwischenahn-Edewecht und als neu im Berichtsjahre hinzugekommen die Kleinbahn Ankum-Bersenbrück, die während ihres fünfmonatigen Betriebes recht günstige Ergebnisse aufweist.

Alles in allem ist das Betriebsergebnis der oldenburgischen Staatsbahnen auch im zweiten Kriegsjahr ein durchaus günstiges zu nennen. Damit bestätigt dieses Betriebs-Unternehmen, das sich immer mehr als Rückgrat der oldenburgischen Landesfinanzen herausgebildet hat, aufs Neue seinen alten Ruf als gesundes Finanzunternehmen. -s.

— **Die Bezüge der kriegsbeschädigten Militärrentenempfänger** sind von der Oldenburgischen Eisenbahndirektion mit Zustimmung des Großherzoglichen Ministeriums grundsätzlich festgelegt worden. Als Grundsatz gilt, daß die Militärrenten nicht abgezogen werden. Wegen geminderter Erwerbsfähigkeit tritt ein Lohnabzug ein, wobei als Grad der Erwerbsunfähigkeit in der Regel der von der Militärverwaltung festgesetzte angenommen wird. Da im allgemeinen die Eisenbahnverwaltung imstande ist, die Arbeitskraft der Kriegsbeschädigten durch Verwendung auf für sie geeigneten Posten in höherem Maße auszunutzen, so soll die Erwerbsunfähigkeit für den Eisenbahndienst in der Regel als nur zu 30 % vorliegend betrachtet werden. Eine Erwerbsunfähigkeit von 10 % und weniger gilt als nicht vorhanden. Wenn Bedienstete trotz Minderung ihrer Erwerbsunfähigkeit den ihnen im Augenblick angewiesenen Posten im Eisenbahndienst voll ausfüllen, tritt trotzdem der Lohnabzug ein. Er unterbleibt nur dann, wenn die Dienstbeschädigung derart ist, daß an keiner Stelle eine Beeinträchtigung der Verwendung der Bediensteten eintreten kann. Handelt es sich um Kriegsbeschädigte, die in hohem Grade erwerbsbeschränkt sind und nennenswerte Arbeit nicht verrichten können, so sind besondere Maßnahmen vorbehalten worden. Der Abzug wird vom reinen Lohn berechnet; Nebenvergütungen bleiben außer Betracht. Die Höchstgrenze bildet die zuerkannte reine Militärrente. Im Falle der Verminderung der Erwerbsunfähigkeit erhält der Kriegsbeschädigte den Militärrentenabzug als Lohnzulage bis zum Höchstbetrage seines Lohnes. Kriegsbeschädigte Beamte werden von dieser Regelung nicht betroffen.

— **Kriegsbeschädigten-Fürsorge.** Wie für einarmige Bahnsteigschaffner durch eine Lochzange mit Fußbetätigung die Ausübung des Berufes ermöglicht worden ist, so können auch für Fernsprechstellen Vorkehrungen getroffen werden, die den Einarmigen in den Stand setzen, diesen Posten voll auszufüllen. In dem Werkstättenamt 2 Frankfurt wurde an dem Schalttisch der Hauptfernsprechstelle ein Ausleger angebracht, der in der Höhe und seitlich verschiebbar, den Fernsprecher mit Hörer so aufzuhängen gestattet, daß er zu Ohr und Mund paßt, wenn der auf dem Stuhl Sitzende oder auch Stehende, nur eine leichte Körperbewegung ausführt. Da der Anhängehaken durch die Herausnahme des Hörers nicht mehr niedergedrückt wird und daher das Klingelzeichen des Anrufers nicht ertönen würde, muß ein kleiner Hebel, der mit der einen Hand einfach zu bedienen ist, angebracht werden. Beim Aufschreiben eines Ferngespräches wird das Papier beschwert; etwa sonst niederzudrückende Schaltknöpfe werden ebenfalls beschwert oder je nach Lage durch federnden Hebel niedergedrückt. Hörer und Sprecher könnten auch an Kopf und Brust befestigt werden, doch ist die getroffene Einrichtung mit nur geringen Kosten auszuführen, einfacher und bequemer. — Nebenbei versieht der Einarmige gleichzeitig die Pförtnerstelle und die Öffnung der magnetisch verschlossenen Eingangstür.

— **Ausnahmetarif für Holz vom besetzten russischen Gebiet nach deutschen Stationen.** Für Holz des Spezialtarifs III im Versand von Stationen des besetzten Gebiets nach deutschen Stationen besteht seit dem 15. September 1916 ein Ausnahmetarif, der zwischen Versand- und Empfangsstationen direkte Frachtsätze auf Grund des Rohstofftarifs vorsieht. Der Ausnahmetarif gilt nach den wichtigsten deutschen Empfangsstationen. Sendungen nach Stationen, die in dem Ausnahmetarif nicht aufgenommen sind, werden auf Grund des Klassentarifs bis zur deutsch-russischen Grenze und von da direkt nach der Empfangsstation abgefertigt. Die Umbehandlung auf einer in den obigen Ausnahmetarif aufgenommenen Station ergibt aber in den meisten Fällen eine wesentliche Frachtverbilligung, die sogleich bei der Abfertigung der Sendungen nur erreicht werden kann, wenn die Sendungen zunächst nach der Ausnahmetarifstation gerichtet und von da nach der eigentlichen Bestimmungsstation weitergeleitet werden, weil Frachtbriefvorschriften im Güterverkehr mit dem besetzten Gebiet nicht zugelassen sind. Es ist auch zweifelhaft, ob die Umbehandlung auf einer Ausnahmetarifstation nachträglich im Erstattungswege auf Grund des § 67 (2) der Verkehrsordnung eisenbahnseitig gewährt wird, weil die Bestimmungen der Verkehrsordnung für das besetzte Gebiet keine Gültigkeit haben. Nichtsdestoweniger ist von der Eisenbahndirektion Bromberg auf Anregung der Handelskammer zu Berlin die nachträgliche Erstattung in obigen Fällen entgegenkommenderweise zugestanden worden. Die Handelskammer zu Berlin kann daher den Holzverfrachtern bis zur endgültigen Regelung der Tariffrage nur empfehlen, bei Ladungen nach Plätzen, die nicht in den Ausnahmetarif einbezogen sind, im Frachtbrief die geeignetste Umbehandlungsstation anzugeben. Die Versandstationen werden hiergegen keinen Einspruch erheben, da ihnen auf diese Weise ein Anhalt für die vorteilhafteste Abfertigung gegeben wird. Das Verkehrsbureau der Handelskammer zu Berlin ist gern bereit, den beteiligten Verfrachtern die geeignetste Umkartierungsstation auf Anfrage anzugeben. Daß die Umbehandlung u. U. nennenswerte Vorteile ergibt, mag folgendes Beispiel zeigen:

Die direkte Fracht für eine 10 Tonnen-Ladung Holz des Spezialtarifs III von Bresk Litowsk nach Tempelhof beträgt 190 ℳ, während die Umbehandlung auf der Ausnahmetarifstation Neukölln nur eine Gesamtfracht von 156 ℳ, also eine Frachtersparnis von 34 ℳ ergibt.

— **Rheinschiffahrt und Eisenbahn.** Der „Köln. Ztg." wird geschrieben: In der zwölften ordentlichen Hauptversammlung des Vereins zur Wahrung der Rheinschiffahrtsinteressen am 14. d. M. zu Duisburg wurde von den versammelten Rheinschiffahrtsbeteiligten zur Frage der Entlastung der Eisenbahn durch die Rheinschiffahrt nachstehende Erklärung angenommen:

„Die anläßlich der zwölften ordentlichen Hauptversammlung

des Vereins zur Wahrung der Rheinschiffahrtsinteressen am 14. Dezember 1916 zu Duisburg versammelten Rheinschiffahrtsbeteiligten erklären sich gern bereit, die vom Chef des Feldeisenbahnwesens sowie vom Ministerium der öffentlichen Arbeiten für notwendig erachtete Entlastung der Eisenbahnen nach Kräften zu fördern und mit allen geeigneten Mitteln dazu beizutragen, daß die Verkehrsmittel allen Anforderungen des Feldheeres und der deutschen Kriegswirtschaft genügen. Sie gehen dabei von dem Vertrauen aus, daß die zu diesem Zweck etwa notwendigen grundlegenden Maßnahmen von den entscheidenden Stellen unter Hinzuziehung von Rheinschiffahrtsbeteiligten aller Kreise, sowie ihrer führenden Berufsvertretungen beraten und durchgeführt werden. Soweit dabei Frachtfragen zu behandeln sind, wird erwartet, daß bei Beurteilung und Festsetzung von Frachtsätzen nicht von bekanntlich vielfach verlustbringenden Friedenssätzen ausgegangen, sondern berücksichtigt wird, daß die deutsche Rheinschiffahrt durch den Krieg (Mangel an Beschäftigung, verbunden mit außerordentlicher Steigerung der Selbstkosten) namentlich in den beiden ersten Jahren schwer getroffen wurde. Anderseits erklärte der Verein es als Pflicht der Beteiligten, ihre Frachtforderungen auch bei außerordentlicher Lage des Frachtenmarkts gewissenhaft in den durch Selbstkosten und angemessenen Gewinn bestimmten Grenzen zu halten. Die zur Entlastung der Eisenbahnen notwendige Aufrechterhaltung und Ausdehnung der Rheinschiffahrt ist jedoch nur möglich, wenn ihr die für den Betrieb erforderliche Mindestzahl an Arbeitskräften zur Verfügung gestellt wird. Insbesondere kann auf die jetzt noch im Betrieb tätigen fachkundigen Schiffsmannschaften nicht verzichtet werden, da es an fachkundigem Ersatz fehlt. Das gleiche gilt von dem Fachpersonal der Umschlags- und Bureaubetriebe. Im übrigen wird der Überzeugung Ausdruck gegeben, daß auch die Tätigkeit in der Rheinschiffahrt als einem kriegswirtschaftlich wichtigen Gewerbezweig als Vaterländischer Hilfsdienst zu betrachten ist, und für notwendig erachtet, daß durch dieses Gesetz erschlossene Arbeitskräfte auch für den Rheinschiffahrtsbetrieb wie für die Binnenschiffahrt überhaupt nutzbar gemacht werden."

— **Pläne für neue Verkehrsmittel Berlin-Bagdad.** Nach dem „Schwäb. Merkur" wurden auf der letzten Monatsversammlung des Württembergischen Bezirksvereins Deutscher Ingenieure in Stuttgart am 7. d. M. Pläne für die Beförderung von Massengütern zwischen Mitteleuropa und Vorderasien auf dem Landweg besprochen. Der Gang des Weltkrieges hat die deutschen Ingenieure zur Prüfung der Frage angeregt, ob nicht ein unter allen Umständen von englischen Einflüssen unabhängiger, dem Seeweg an Leistungsfähigkeit und Beförderungskosten gleichwertiger Überlandverkehrsweg nach Vorderasien geschaffen werden könne. Professor Geh. Hofrat Dr. A. v. Schmidt legte den Plan für den Bau einer Drahtseilbahn von Berlin über Konstantinopel nach Bagdad vor und begründete ihre Wettbewerbsfähigkeit mit den niedrigen Bau- und Betriebskosten und der großen Leistungsfähigkeit der im Betriebe befindlichen Schwebebahnen, für deren Bau Deutschland über zwei große Sonderwerke verfüge. Direktor Ellinger von Cöln-Lindenthal stellte den Plan einer Mittelland-Großgüterbahn auf, die durch Stationsentfernungen von mindestens 200—250 km, durch Selbstladewagen und durch elektrischen Betrieb den Wettbewerb mit dem Seeweg aufnehmen soll. Einer der Großgüterbahnhöfe dieser Bahn soll der württembergische Knotenpunkt Bietigheim mit Abzweigungen nach Saarbrücken und dem Bodensee werden.

Diese Pläne und ihre technische und wirtschaftliche Erörterung sind ein Beweis dafür, mit welchem Eifer der deutsche Erfinder- und Unternehmergeist sich den neuen Aufgaben zuwendet, die sich uns durch die Siege der deutschen und der verbündeten Heere auf dem Balkan und in der Türkei für die Gestaltung des Verkehrs nach Vorderasien eröffnen.

— **Die Herstellung von Eisenbahnoberbaumaterial durch den Stahlwerksverband.** In dem Bericht des Vorstandes dieses Verbandes in Düsseldorf für 1915/16 wird hierüber u. a. folgendes ausgeführt: Im abgelaufenen Berichtsjahre blieb der Gesamtbedarf der preußischen Staats- und Reichs-Eisenbahnen an Eisenbahnoberbaumaterial für das Rechnungsjahr 1916 trotz verschiedener Nachtragsbestellungen hinter dem Vorjahre zurück, während von den übrigen deutschen Staatsbahnverwaltungen teilweise höhere Bestellungen als im Vorjahre eingingen. Mit dem preußischen Eisenbahnministerium wurde im Juni ein neuer dreijähriger Lieferungsvertrag für die Rechnungsjahre 1917 bis 1919 auf der Preisgrundlage von 129 ℳ die Tonne Schienen abgeschlossen. In Rillenschienen verlief das Geschäft in der ersten Hälfte der Berichtszeit verhältnismäßig ruhig. Der Eingang von Aufträgen war nicht erheblich. Von Februar an trat infolge von Abrufen inländischer Verwaltungen eine merkliche Besserung ein. In Grubenschienen war gut zu tun. Die im ersten Halbjahr 1916 eingegangenen Aufträge stellten sich doppelt so hoch als in der Vergleichszeit des Vorjahres. Neben den gegen das Vorjahr erhöhten Jahresabschlüssen der Zechen ist dies hauptsächlich auf die notwendige Befriedigung dringenden Heeresbedarfs in montiertem Gleis zurückzuführen. In schwerem Oberbaubedarf wurden mit dem neutralen Auslande, u. a. auch nach den Balkanstaaten, mehrere umfangreiche Aufträge zu befriedigenden Preisen abgeschlossen. Der Bedarf des neutralen Auslandes an Rillenschienen während der Berichtszeit war im allgemeinen nicht bedeutend; immerhin konnte auch hier eine Reihe von Aufträgen zu günstigen Preisen hereingenommen werden. Der Auslandsmarkt für Grubenschienen lag nach wie vor ruhig. An Eisenbahnoberbau-Bedarf kamen insgesamt 1 591 201 t (Rohstahlgewicht) zum Versand oder 167 914 t weniger als im Vorjahre (1 759 115 t). Auf das Inland entfallen 88,72 %, auf das Ausland 11.28 %, gegenüber 84.36 % bzw. 15.64 %.

— **Vom süddeutschen Kohlenmarkt** wird der „Köln. Ztg." geschrieben: Die Hoffnung, daß mit dem Nachlassen des Kartoffel- und Rübenversands eine Erleichterung der Versorgung mit Brennstoffen eintreten würde, hat sich leider nicht erfüllt. Hat auch die Wagengestellung eine leichte Besserung erfahren, so reicht sie doch bei weitem nicht aus, um den täglichen Bedarf zu decken, der im Gegensatz zu den verfügbaren Kohlenmengen sich in steigender Richtung bewegt. Die Beschäftigung der industriellen Werke hat in den letzten Monaten fast allgemein zugenommen, und es ist keine Seltenheit, daß die Nachtzeit mit zur Arbeit herangezogen wird. Der Brennstoffverbrauch übersteigt deshalb die Zufuhrmöglichkeit, und mit der Aufzehrung der bei den Verbrauchern etwa noch vorhandenen Vorräte steigt die Sorge um ungestörte Fortführung des vollen Betriebs der Werke.

Die industrielle Verbraucherschaft hat aufgehört, hinsichtlich der Sorten wählerisch zu sein, und nimmt im allgemeinen jeden Brennstoff, der ihr den Betrieb im Gang zu halten gestattet, wenn auch seine Verwendung mit manchen Unbequemlichkeiten und Unkosten verbunden ist. . . . Auch die Lieferung von Koks für Kesselheizung findet nicht mehr den bisherigen Widerstand; die in den meisten Fällen sich besser eignende zerkleinerte Ware ist allerdings jetzt kaum noch erhältlich, weil nicht wenige Zechen sich durch die mangelhafte Wagengestellung zur teilweisen Stillegung ihrer Brechbetriebe genötigt sahen. Der beliebteste Ersatz für Nußkohlen, Steinkohlenbriketts, scheidet für Aushilfslieferungen leider jetzt gänzlich aus, da die Zufuhr von Feinkohlen nicht mehr zur Herstellung der Mengen ausreicht, die zur Bedienung der regelmäßigen Brikettverbraucher, insbesondere der Eisenbahnen, erforderlich sind. . . .

Die Entlastung des Bahnverkehrs durch Heranziehung der Schiffahrt nimmt ihren Fortgang. Größere Transporte wurden auf den Wasserweg übergeleitet, unter denen besonders ein großer Teil des Kohlenbedarfs der Eisenbahndirektionen Frankfurt und Mainz hervorzuheben ist. Der betriebsfähige Schiffsraum ist jetzt voll in Anspruch genommen und genügt angesichts der durch den niedrigen Wasserstand verminderten Ladefähigkeit der Nachfrage nicht mehr, so daß bereits eine ansehnliche Erhöhung der Frachtforderungen eingetreten ist. Das besagt freilich durchaus nicht, daß nun die Kohlenverschiffung in befriedigendem Umfang bis zur Grenze der Leistungsfähigkeit der Schiffahrt erfolge; diese wird vielmehr sehr beeinträchtigt durch die lange Einladezeit in den Ruhrhäfen infolge der langsamen Zufuhr der Kohlen wie auch durch Verzögerungen in der Ausladung, die ebenfalls ihre Hauptursache in der ungenügenden Wagengestellung haben, und die Kohlenzufuhr bleibt nach wie vor gänzlich unzureichend.

— **Personalnachrichten.** Bei der preußisch-hessischen Staatsbahnverwaltung ist der Regierungs- und Baurat Eduard Krüger, Mitglied der Eisenbahndirektion in Erfurt, zum Oberbaurat mit dem Range der Oberregierungsräte ernannt. — Der Eisenbahn-Verkehrs-Kontrolleur Leonard Flohr, bisher in Saarbrücken, ist unter Versetzung nach Magdeburg und Übertragung der Stellung des Vorstandes des Eisenbahn-Verkehrsamts 1 in Magdeburg zum Eisenbahn-Verkehrsinspektor ernannt. — Der Regierungs- und Baurat Lehners, Vorstand des Eisenbahn-Maschinenamts in Halberstadt, ist gestorben.

Österreich.

— **Ministerwechsel.** Mit dem Kaiserlichen Handschreiben vom 20. Dezember wurde die Enthebung der Minister des Kabinetts Körber und die Ernennung der Mitglieder des neuen Kabinetts Clam-Martinic vollzogen. Das Handschreiben an den bisherigen Eisenbahnminister lautet:

„Lieber Generalmajor Schaible! Auf Ihre Bitte enthebe Ich Sie in Gnaden vom Amte Meines Eisenbahnministers und spreche Ihnen für Ihre vorzüglichen Dienste Meinen Dank und Meine volle Anerkennung aus. Gleichzeitig behalte Ich Mir Ihre Wiederverwendung auf einem militärischen Kommandoposten vor."

Zum Eisenbahnminister des neuen Kabinetts wurde, wie bereits mitgeteilt, Geheimer Rat Freiherr v. Forster ernannt.

— **Einfuhrbeschränkungen, auch im Reiseverkehr.** Durch die am 23. d. M. in Kraft getretene Ministerialverordnung wird im Einvernehmen mit der ungarischen Regierung die Einfuhr entbehrlicher Gegenstände verboten. Dem Einfuhrverbot unterliegen u. a. Gewürze, Südfrüchte, Tafelobst, Schaumwein, Schokolade, hochwertige Textilwaren, feines Pelzwerk, Galanterie- und Spinnwaren, Edelmetallwaren, Juwelierwaren, Musikinstrumente, Parfümeriewaren. Die Regierung verfolgt mit der Verordnung den Zweck, Zahlungen an das Ausland, die nicht notwendig und unter den gegebenen Verhältnissen unerwünscht sind, zu verhindern und eine günstigere Gestaltung der Handelsbilanz zu erzielen. Die Bestimmungen der Verordnung finden auf Waren aus den unter österreichisch-ungarischer Militärverwaltung stehenden besetzten Gebieten keine Anwendung. Mit Edelsteinen oder echten Perlen besetzte Schmuckgegenstände dürfen auch nicht im Reiseverkehr als angelegter Schmuck eingebracht werden. Diese Bestimmung ist notwendig, wenn dem Schmuggel mit solchen Gegenständen wirksam begegnet werden soll. Reisende werden daher gut tun, auf der Hin- oder Rückreise nach Österreich-Ungarn solche Schmuckgegenstände nicht mitzuführen, um Beanstandungen an der Grenze zu vermeiden.

— **Die Handelspolitische Zentralstelle über die bevorstehenden Eisenbahntariferhöhungen.** In der letzten Sitzung ist auf mehrfache Anregung die Frage der bevorstehenden Tariferhöhungen für Eisenbahnen, die angekündigte Aufhebung der Zeitkarten und Abonnementskarten sowie des Musterkoffertarifs zur Beratung gelangt. Einhellig wurde darauf hingewiesen, daß den Maßnahmen der Eisenbahnverwaltungen die allergrößte Bedeutung zukommt, und daß eine rein schematische Tariferhöhung unter Umständen ganze Industrien und wichtige industrielle Mittelpunkte lahmlegen könne. Auf Antrag der Handels- und Gewerbekammer in Triest wurde beschlossen, die Angelegenheit der gemeinsamen Behandlung durch die Handelspolitische Zentralstelle zuzuführen.

— **Aufdeckung großer Betrügereien auf der Station Trzciana in Galizien.** Die „Gazeta Wieczorna" meldet aus Rzeszow: In der nächst Rzeszow gelegenen Station Trzciana wurden große Betrügereien aufgedeckt. Da aus Ostgalizien fortwährend Beschwerden wegen großer Verspätungen in den Warentransporten für dortige Kaufleute bei der Bahnverwaltung einlangten, die nach den Erhebungen durch nichts gerechtfertigt waren, wurde die Lemberger Polizeidirektion in Kenntnis gesetzt, und diese leitete eine Untersuchung ein, die zu einem überraschenden Ergebnis führte. Es stellte sich nämlich heraus, daß in der genannten Station Hunderte von Güterwagen mit Waren für ostgalizische Kaufeute ohne jeden Grund aufgehalten, ja sogar umgeladen wurden, so daß sich dort ungeheure Frachtenmengen ansammelten und Transportschwierigkeiten entstanden. Durch die Erhebungen wurde weiter festgestellt, daß eine ganze Bande von Betrügern operierte, die die Absender dann unter allerlei Vorspiegelungen um Geldbeträge beschwindelte, damit die Empfänger die Ware zugesendet erhielten. Der mit der Untersuchung betraute Polizeikommissär stellte fest, daß an der Spitze der Schwindlerbande der Stationsleiter Dening in Trzciana und zwei andere Eisenbahnbedienstete stehen. Bei Dening, der mit einigen anderen Bahnangestellten verhaftet wurde, fand man Bargeld und Sparkassenbücher im Gesamtbetrag von mehr als 30,000 K. Mitschuldige der Schwindlerbande wurden in Lemberg und anderen Städten verhaftet.

Ungarn.

— **Mitteleuropäische Wirtschaftskonferenz in Budapest.** (Ergänzung zu der Mitteilung in Nr. 99, S. 1111 d. Ztg.) Die mitteleuropäischen Wirtschaftsvereine in Deutschland, Österreich und Ungarn traten am 11. und 12. Dezember zu einer gemeinsamen Konferenz zusammen, auf deren Tagesordnung die Präsidien der Wirtschaftsvereine einverständlich die folgenden Fragen gestellt hatten:

1. Gemeinschaftliche Handelspolitik unter Einschluß der Wahrung der wirtschaftlichen Interessen der Mittelmächte in den Balkanstaaten. Als Berichterstatter zu dieser Frage waren bestellt: Von deutscher Seite Ministerialdirektor Lusensky vom Handelsministerium und Geheimrat Prof. Dr. Julius Wolf, für Österreich Sektionschef a. D. Dr. Sigmund Brosche, Präsident des Zentralverbandes der Industriellen Österreichs und Kommerzienrat Heinrich Vetter, Präsident des Bundes österreichischer Industriellen, für Ungarn Geheimer Rat Josef Szterényi, Staatssekretär a. D.

2. Die Gestaltung des Eisenbahn-Güterverkehrs und der Eisenbahngütertarife im Falle der wirtschaftlichen Annäherung der verbündeten mitteleuropäischen Großmächte. Als Berichterstatter zu dieser Frage waren für Deutschland Dr. Freymark, Syndikus der Handelskammer Breslau, für Österreich Minister a. D. Geheimer Rat Dr. Heinrich Ritter v. Wittek, für Ungarn Ferdinand Zeller Direktor-Stellvertreter a. D. der ungarischen Staatsbahnen ausersehen.

3. Die Fragen der Rechtsannäherung, für welche deutscherseits Geheimrat Dr. Riesser, für Österreich der inzwischen zum Justizminister ernannte Dr. Franz Klein und für Ungarn Hofrat Dr. Aurel v. Egry-Engel berichteten.

4. Binnenschiffahrt auf den natürlichen Wasserstraßen (insbesondere der Donau) und die Angelegenheit der mitteleuropäischen Kanäle, über welche Fragen für Deutschland Geheimrat Prof. Flamm und Geheimrat Dr. v. Schuh, für Österreich Dr. Viktor Russ, Mitglied des Herrenhauses und Hofrat Friedrich v. Csatáry, Generaldirektor der Donau-Dampfschiffahrt-Gesellschaft, für Ungarn Ministerialrat Eugen v. Kvassay und Hofrat Karl v. Végh, Direktor der Ungarischen Fluß- und Seeschiffahrt-Gesellschaft die Berichterstattung übernommen hatten.

Die Verhandlungen der Mitteleuropäischen Wirtschaftskonferenz fanden unter dem gemeinsamen Vorsitze der Vereinspräsidenten: des Herzogs Ernst Günther von Schleswig-Holstein, des Freiherrn Dr. Ernst v. Plener und des ungarischen Ministerpräsidenten a. D. Dr. Wekerle im Palast der Ungarischen Akademie der Wissenschaften statt. Zur Beratung waren die Vertreter der ungarischen Regierung, der wirtschaftlichen Körperschaften und der zuständigen Interessenvertretungen eingeladen. Über die Ergebnisse werden wir demnächst berichten.

— **Die XLV. ordentliche Generalversammlung der K. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn** fand kürzlich in Budapest statt. Aus dem Geschäftsbericht sei folgendes hervorgehoben: Laut der Schlußrechnungen betrugen die Einnahmen im Geschäftsjahr 1915/16 45 663 814,83 K., die Betriebsausgaben 32 982 067,61 K. und somit die Betriebsüberschüsse 12 681 747,61 K. Gegenüber dem Geschäftsjahre 1914/15 sind die Betriebsüberschüsse um 10 951 185,80 K. gestiegen. Die Betriebsergebnisse des Geschäftsjahres 1915/16 sind die allergünstigsten der verflossenen fünfzig Jahre seit der Inbetriebsetzung der Kaschau-Oderberger Eisenbahn, indem sie die Betriebsüberschüsse des bisher günstigsten Geschäftsjahres 1912 um 4 275 612,55 K. überschritten haben. Die günstige Gestaltung der Betriebsergebnisse ist in erster Reihe der außerordentlichen Steigerung der Betriebseinnahmen, infolge des in erfreulichsterweise angewachsenen Zivilverkehrs zuzuschreiben. Die Betriebsausgaben sind verhältnismäßig ebenfalls gestiegen. Zu dieser Steigerung haben die dem Personal, mit Rücksicht auf die allgemeine Teuerung, zugewendeten Unterstützungen und Zulagen, sowie die außerordentlich gestiegenen Preise der Betriebsmaterialien in hohem Maße beigetragen. Infolge des angewachsenen Verkehrs und der wirtschaftlichen Geschäftsgebarung hat sich auch die Betriebszahl der Eisenbahn günstiger gestaltet, indem sie gegen 94,42 % des Geschäftsjahres 1914/15 auf 72,23 % gesunken ist. Diese besonders günstigen Betriebsverhältnisse konnten nur durch Ausbau des zweiten Gleises Oderberg-Zsolna erzielt werden, da die Leistungsfähigkeit der Bahn nur in dieser Weise mit dem tatsächlich eingetretenen Verkehr in Übereinstimmung zu bringen war. Aus dem Bericht ist noch hervorzuheben, daß die Bauarbeiten des zweiten Mostytunnels, welcher das letzte Kettenglied des zweiten Gleises Zsolna-Oderberg bildet, nunmehr soweit gediehen sind, daß der Tunnel im Januar 1917 dem Verkehr übergeben werden kann.

— **Fachgruppe der Budapester Handels- und Gewerbekammer für Verkehrswesen.** Die Fachgruppe wurde am 7. Dezember vom Präsidenten der Kammer gebildet. Als Präsidenten wurden Ministerialrat Garibaldi v. Pulszky, Generaldirektor der Kaschau-Oderberger Bahn und Hofrat Moritz v. Domony, Direktor der kgl. Ungar. Fluß- und Seeschiffahrt-Aktiengesellschaft ins Amt eingeführt. Die Fachgruppe beschäftigte sich vor allem mit der Angelegenheit der bevorstehenden Eisenbahntariferhöhung. Der Berichterstatter kennzeichnete die bezüglich der Tariferhöhung bisher in die Öffentlichkeit gedrungenen Angaben und betonte, daß die Eisenbahnverwaltungen, wenn sie die Tarife auch für den 1. Februar gekündigt haben, noch keine Erhöhung der Transportgebühren planen, sondern den Verkehr vorläufig mit einer Kriegssteuer zu belasten gedenken. Diese Steuer trägt jedoch die Natur einer Kriegsmaßnahme an sich und wird nur bis zum Ende des Krieges, allenfalls für die Dauer von drei Jahren geplant. Mit dem Ablauf dieser Übergangszeit würden die von den Eisenbahnen mittlerweile vorzubereitenden und gründlich zu reformierenden neuen Eisenbahntarife ins Leben treten. Bei diesem Anlasse stehen daher die Beteiligten nicht den Eisenbahnen, sondern der Finanzverwaltung gegenüber, was die ganze Frage in ein anderes Licht rückt. Direktor Ludwig v. Jellinek untersuchte die Wirkungen der bevorstehenden Steuer vom Gesichtspunkte der bereits bestehenden Transportsteuer und insbesondere in bezug auf die Verbands-

tarife und stellte den Antrag, die Kammer möge in einer dringlichen Eingabe bei der Regierung dahin vorstellig werden, daß die in den Verbandstarifen enthaltenen Begünstigungen aufrechterhalten und die von den Eisenbahnen bisher gebotenen Begünstigungen nicht abgestellt, sondern höchstens nach einer gründlichen Durchsicht unter Zuziehung der Kammer geändert werden und daß die Steuer die Befriedigung der Ansprüche der Privatbahnen nicht behindern möge. Präsident Garibaldi von Pulszky wies darauf hin, daß die Reform heute noch nicht endgültig beurteilt werden könne, da die Einzelheiten noch nicht bekannt seien. Sein Antrag geht dahin, daß die Fachgruppe vorderhand nicht endgültig Stellung nehme, sondern die Notwendigkeit dessen betone, daß die Kammer vor Einreichung des bezüglichen Gesetzentwurfes zur Meinungsäußerung aufgefordert werde. Der Antrag wurde angenommen. Hernach wurde der Plan erörtert, wonach die Eisenbahnen nach Muster der österreichischen Staatsbahnen die Abonnementskarten aufheben werden. Die Fachgruppe erachtet dies für unzulässig und fordert sogar eine derartige Ausgestaltung des Abonnementskartensystems, daß es dem kaufmännischen Verkehr in ausgiebiger Weise diene. Zum Schluß wurde die Frage des Budapester Handelshafens auf das Arbeitsprogramm der Fachgruppe gestellt und das Kammerbureau angewiesen, der nächsten Sitzung in diesem Belange Vorlagen zu unterbreiten.

Niederlande.

— **Betriebseinschränkungen auf den holländischen Eisenbahnen.** Aus dem Haag, 20. Dezember, wird der „T. R." gemeldet: Seit Ausbruch des Krieges ist bei der holländischen Staatseisenbahn wegen fortgesetzten Kohlenmangels die Anzahl der Züge um etwa 25 v. H. vermindert worden. In der letzten Woche hat der Kohlenmangel so ernste Formen angenommen, daß ab 1. Januar abermals eine Beschränkung des Zugverkehrs um 25 v. H. eintreten wird. Die Staatsbahnen konnten nach einer amtlichen Mitteilung im Monat November nur die Hälfte der erforderlichen Kohle bekommen. Bisher ist nur eine Beschränkung des Personenverkehrs vorgesehen; eine Beschränkung des Güterverkehrs kommt zurzeit nicht in Frage, man müßte ihn eher noch weiter ausdehnen.

Rumänien.

— **Aus dem Petroleumgebiet Ploesti** schreibt der Berichterstatter der „Köln. Ztg." Dr. Max Osborn: Was sich in der Walachei an Zerstörungen, an freiwiliger Vernichtung von Kulturwerken aus Kriegsgründen findet, ist zum großen Teil Arbeit der Russen. Der Rumäne ist noch Neuling auf diesem Gebiete osteuropäischer Verteidigungstechnik, die dem vordringenden Feinde Schaden tun will, und zu diesem Zweck rücksichtslos gegen das eigne Besitztum des Verteidigers wütet. Erst als unsere Truppen weiter ostwärts ins rumänische Land vorrückten, stießen sie häufiger auf diese Zeichen einer nationalen Selbstverstümmlung, auf die Zerstörungen im rumänischen Petroleumgebiet auf russischen Rat. Nördlich von Bukarest hat ein anderer Freund des unglücklichen Landes das große Wort geführt, England. Der Erfolg ist für uns eine geringe Schädigung, die gar nicht in Betracht kommt, für Rumänien dagegen ein furchtbarer Schlag. Es ist den Engländern glücklicherweise nicht gelungen, was ihnen als Ziel vorschwebte, nämlich uns eine schmerzliche Enttäuschung zu bereiten. Der natürliche Weltreichtum dieses Bodens, der gewaltige Umfang der Bohr- und Raffinerieanlagen ist so groß, daß der unversehrt gebliebene Teil des Petroleumlandes und das, was sich von zerstörten Werken ohne Mühe bald wieder instandsetzen läßt, jeden Bedarf der Mittelmächte an ihren Erzeugnissen weit über das Maß hinaus deckt und uns nach vielen Richtungen wesentlich zugute kommt. Die rumänische Petroleumindustrie dagegen, die ihre Beziehungen über Länder und Meere spann, hat eine Schwächung erfahren, die sich in Jahren, ja in Jahrzehnten nach dem Kriege nicht so leicht ausgleichen lassen wird. Immer wieder begegnet man hier im Gebiete von Ploesti verbrannten Fabrikgebäuden, verbogenen Trümmern und Tanks und Bohrtürmen, hochauftreibenden Rauch- und Feuersäulen, die von neuen Explosionen stammen und auf Meilen hin im Lande zu sehen sind. Es ist bei Plan und Beginn dieser Vernichtungsarbeit das kalte und bezeichnende Wort gefallen, das ein höherer britischer Offizier sprach: „England bezahlt alles". Damit muß sich Rumänien vorläufig zufriedengeben; wir können gelassen den Tag erwarten, an dem die kleinen Völker der Entente ihre Rechnung vorlegen.

Übrige europäische Länder.

— **Amerikanische Lokomotiven für Norwegen.** Die Verwaltung den norwegischen Staatsbahnen hat durch ihre nach Amerika gesandten Vertreter mit den Baldwin Locomotive Works in Philadelphia einen Vertrag über Lieferung von 20 Lokomotiven verschiedener Größe abschließen lassen. Sie sollen im Laufe von ½ Jahr geliefert werden und auf verschiedenen Strecken der norwegischen Staatsbahnen zur Verwendung kommen. In den letzten Jahren deckte Norwegen seinen Bedarf an Eisenbahnmaterial bei einheimischen Fabriken. Unter den gegenwärtigen Zeitverhältnissen können letztere jedoch die Lieferung nicht übernehmen, da es Schwierigkeiten macht, die nötigen Stoffe ins Land zu bekommen. Zudem brauchen die norwegischen Fabriken zur Herstellung ihrer Lokomotiven lange Zeit, der gegenüber die oben angegebene Lieferzeit der amerikanischen Fabrik nur einen Bruchteil bedeutet. M.

— **Schwedens Steinkohlenbezug aus Deutschland.** Die deutschen Steinkohlen, die zur Ausführung kommen, sollen, wie schwedische Blätter berichten, in kurzem erheblich teurer werden, und dieser Umstand hat in Schweden, für das die deutsche Kohleneinfuhr seit der Begrenzung der Kohlenzufuhr aus England von größter Bedeutung ist, Bestürzung erregt, besonders, da eine Einfuhr von Amerika wegen der riesigen Frachtsätze kaum in Frage kommen kann. Die Preiserhöhung für deutsche Kohlen soll ab deutschen Häfen 8.50—16.50 K. die Tonne, je nach den Sorten betragen. Schweden ist bekanntlich in Bezug auf Kohlen so gut wie gänzlich auf die Einfuhr angewiesen, denn die Kohlengewinnung in Schonen fällt wenig ins Gesicht, und das gleiche gilt auch von den Spitzbergischen Kohlenfeldern, die sich im Besitz schwedischer Unternehmer befinden und mit deren Bearbeitung im nächsten Sommer begonnen werden soll. Da England jetzt nur einen Bruchteil seiner früheren Kohleneinfuhr nach Schweden liefern kann oder will, ist Deutschland der eigentliche Kohlenlieferer Schwedens geworden, welchem Umstand Schweden lediglich zu danken hat, daß die Industrie und das Verkehrswesen dieses Landes ungestört seinen Fortgang nehmen kann. Die beabsichtigte Verteuerung würde allerdings recht fühlbar sein. In den ersten zehn Monaten 1916 führte Schweden von Deutschland und England ziemlich 5½ Millionen Tonnen Steinkohlen und Koks ein. Hiervon kamen 4 065 291 t von Deutschland und nur 1 379 871 von England. Nimmt man an, daß Schweden 1917 4 Millionen Tonnen Kohlen von Deutschland bezieht, so würde dies für Schweden eine Mehrausgabe von 40 Millionen Kronen bedeuten. Manche Blätter in Schweden geberden sich denn auch äußerst erregt, wie stets, wenn die Skandinavier irgend welche unangenehmen Kriegsfolgen zu spüren bekommen. So schreibt Stockholms Dagblad, die Verteuerung treffe in ihren Folgen so gut wie alles in Schweden, und dies schaffe Deutschland keine Sympathien. Es stände aber in Schwedens Macht, die Ausfuhr aller Waren, die Deutschland von Schweden kaufen will, zu verbieten und bei Bewilligung von Lizenzen geeignete Preise festzusetzen. Und Stockholms-Tidningen phantasiert gar von einem „Handelskrieg mit Deutschland", weil letzteres mit seinen Kohlen weitere 40 Millionen Kronen aus Schweden „herauspressen" wolle. Auf Seiten der schwedischen Kohleneinführer wird jedoch die Angelegenheit weit ruhiger beurteilt. Schweden hätte in der gegenwärtigen Winterzeit kaum Ungelegenheiten zu fürchten, denn dank der großen Zufuhr von Deutschland wären alle Beteiligten in Schweden augenblicklich ungewöhnlich stark mit Kohlenvorräten versehen, und in einzelnen Städten könne sogar eine Herabsetzung der Kokspreise stattfinden. Sollten die erhöhten Preise jedoch bis zum nächsten Winter in Kraft bleiben, so stände allerdings auch für die Verbraucher eine Verteuerung der Kohlen in Aussicht. Hierzu sei noch bemerkt, daß die von deutscher Seite vorzunehmende Erhöhung der Kohlenpreise natürlich keine gegen Schweden gerichtete Maßregel darstellt, wie man verschiedentlich in Schweden annimmt, vielmehr spielen Schwierigkeiten mit, unter den jetzigen Verhältnissen die deutsche Kohlen- und Kokserzeugung auf solcher Höhe zu halten, daß nicht nur der notwendigste Bedarf in Deutschland selbst gedeckt wird, sondern auch ein Überschuß für die Ausfuhr bleibt. Was die Preise betrifft, so haben sich diese trotzdem Schweden von England im Stiche gelassen wird, stets unter den Preisen der englischen Ausführer gehalten M.

— **Die schwedischen Elektrisierungspläne.** Die Staatsbahnverwaltung in Schweden beantragt bei der Regierung die Inangriffnahme der Elektrisierung der Linie Kiruna-Svartön (Luleå), worüber bereits dem letzten schwedischen Reichstag eine Vorlage zugegangen war, die jedoch mit Rücksicht auf die Stoffverteuerung abgelehnt wurde. Wie nun die Staatsbahnverwaltung in ihrem jetzigen Gesuch bemerkt, mache sich die Verteuerung der Stoffe gegenwärtig in noch höherem Grade geltend, und deshalb schlägt sie vor, daß beim nächsten Reichstag nur 4 Mill. Kronen zum Beginn von Arbeiten gefordert

würden, bei denen die Teuerung einen weniger starken Einfluß ausübe. In der Begründung wird darauf hingewiesen, daß die Elektrisierung der Bahn Kiruna-Reichsgrenze ein vorteilhaftes Geschäft gewesen sei und daß insbesondere die Elektrisierung der Strecke zwischen Kiruna und Gellivare wünschenswert wäre, damit die vorhandenen elektrischen Lokomotiven auch für diesen Bahnteil ausgenutzt werden könnten. Die Elektrisierung der ganzen Linie Kiruna-Svartön war in der letzten Reichstagsvorlage auf 16½ Mill. Kronen berechnet worden, wogegen die Kosten unter den gegenwärtigen Verhältnissen bebeträchtlich höher werden würden. M.

— **Selbsttätige Tunnelbeleuchtung.** Die schwedische Eisenbahnverwaltung ist gerade daran, im Södermalmtunnel in Stockholm selbsttätige elektrische Beleuchtung einzurichten. Beiderseits sind Schienenkontakte angebracht, mittels denen der Zug die Beleuchtung selbsttätig ein- und ausschaltet. Es sollen im ganzen 95 Lampen zu je 100 Normalkerzen eingerichtet werden und es wird damit eine recht gute Beleuchtungswirkung erzielt werden. Die Anlage wird in einigen Wochen fertig sein. S.

— **Die Lebensmittelnot in Italien.** Von der italienischen Grenze, 22. Dezember, wird der „Köln. Ztg." gemeldet: Im Turiner Gemeinderat fand, wie der Stampa zu entnehmen ist, eine große Aussprache über die Kohlen- und Zuckernot statt, die in Italien anscheinend einen immer größern Umfang annimmt. Im Verlauf der Aussprache ergab sich, daß die Lage tatsächlich sehr ernst geworden ist. Der Stadtrat Depanis, der dem Hauptausschuß für die italienische Kohlenversorgung angehört, teilte u. a. mit, daß die Erlaubnis zur Ausfuhr von 800 000 t Kohle aus England erteilt worden sei. Er habe aber die Überzeugung, daß infolge Mangels an Schiffen davon kaum mehr denn 8000 t wirklich nach Italien gelangen würden. Der Ausschuß habe daher der Regierung umfassende Maßnahmen vorgeschlagen, die er aber aus Gründen des Staatsinteresses nicht erwähnen könne. Auch über den Zuckermangel wurde bei der Behörde bewegliche Klage laut, und es wurde dem Erstaunen darüber Ausdruck gegeben, daß die Regierung sich nicht dazu herbeilassen wolle, den Zoll auf ausländischen Zucker herabzusetzen, während es doch an einheimischer Ware fehle. Auch auf die ungenügende Kartoffelversorgung wurde hingewiesen und ausgeführt, daß in wenigen Monaten auch diese vollständig aufhören dürfte. Ein großer Teil dieser Übelstände wurde dabei auf das Versagen des italienischen Eisenbahndienstes zurückgeführt und verlangt, daß eine förmliche Verkehrsdiktatur, wenn möglich unter militärischer Leitung eingeführt werde.

— **Rußlands Handel im Kriege.** Es liegen über Rußlands Handel im Kriege nunmehr amtliche statistische Angaben vor. Sie geben eine Vorstellung von den großen Hilfsmitteln, die das russische Reich besitzt, wiewohl seine Hauptverbindungswege, vor allem die Ausfuhr über das schwarze Meer, gesperrt sind. Es ist mit großen Anstrengungen offenbar gelungen, die wenigen noch offenstehenden Verbindungen über Torneå, Archangelsk und Wladiwostok vor allem durch Vermehrung der Beförderungsmittel leistungsfähiger zu machen, als sie es im Frieden waren. Freilich hat die russische Ausfuhr ungeheuer gelitten und, was hinausgeht, bezahlt unverhältnismäßige Beförderungskosten, aber eine Besserung mit fortschreitender Zeit ist nicht zu verkennen. Im ersten Halbjahr 1914 bezifferte sich die Ausfuhr auf 857 667 000 Rubel, im gleichen Halbjahr 1915 sank sie auf 166 532 000 Rubel und desgl. 1916 betrug sie 269 071 000 Rubel. Unter den Ausfuhrwaren sind nach absteigender Ordnung die wichtigsten: Leinen, Weizenmehl, Zucker, Hanf, Bretter, Roggenmehl, Felle, rohe Häute und Baumwolle. Die Leinenausfuhr betrug mit 41,792 000 Rubel allein so viel wie die von Weizenmehl, Zucker, Hanf und Brettern zusammen. Unter den Käufern stand England an erster Stelle darnach kam Frankreich. Überraschend sind die Einfuhrverhältnisse. Vor dem Kriege betrug die Jahreseinfuhr für 1911, 12, 13 bezw. 1 161 700 000, 1 171 800 000 und 1 374 000 000 Rubel. Im ersten Halbjahr 1914 betrug sie 898 160 000. Sie befand sich also vor dem Kriege in glänzender Entwicklung. Das Jahr 1915 brachte mit nur 428 361 000 Rubel Einfuhr im ersten Halbjahr einen starken Rückschlag. Dann aber trat ein sehr kräftiger Umschwung ein und im ersten Halbjahr 1916 stieg die Einfuhr auf 1 071 598 000 Rubel, wobei anscheinend die eigentlichen Kriegslieferungen an Kanonen, Gewehren und Munition noch nicht inbegriffen sind, und erreichte damit beinahe die Höhe der Beträge für die dem Krieg vorausgehenden ganzen Jahre. Von dem letztangegebenen Betrag kamen für 290 461 000 Rubel über Wladiwostok herein, davon für 70 710 000 Rubel aus Japan und für 165 246 000 Rubel aus den Vereinigten Staaten. Was für Waren über Wladiwostok hereinkamen, ist in der Statistik nicht ausgewiesen. Dagegen findet sich der Ausweis für die übrigen Einfuhrwege und wir erkennen, daß neben Metallwaren, Maschinen, Eisen und Stahl, die an erster Stelle stehen, auch Papier, Tee, Lederwaren, Wolle, Kautschuk, Seide, Automobile und anderes eine Rolle spielen. Arbeitsmaschinen liefert in erster Linie Japan, wie man hört, besser und billiger als Amerika und England. Es ist staunenswert, wie Japan, das vor wenigen Jahren selbst noch Maschinen einführte, in so kurzer Zeit eine solche Industrie entwickeln konnte. S.

— **Mißbräuche auf russischen Bahnen.** Der Chef der Südwestbahnen Schmidt, der schon in Nr. 79 laufenden Jahres dieser Zeitung in Zusammenhang mit einem „Waldpanama" genannt wurde, ist verabschiedet. Die Verfügung der Verwaltung der Südwestbahnen, wonach Privatgüter von den Güterstationen innerhalb 24 Stunden abgefahren werden müssen, hat bei dem findigen Personal eine neue Art von Mißbräuchen auf den Plan gerufen. Die Empfänger erhalten einfach über das Eintreffen ihrer Güter keine Auskunft, und die Güter, die zu Schundpreisen losgeschlagen werden, bilden dann den Gegenstand angeregter Spekulation. S.

— **Die Fleischversorgung Petersburgs und die sibirische Bahn.** Wie in der letzten Sitzung des über Eisenbahntransporte verfügenden Ausschusses zum Ausdruck kam, möchte das russische Landwirtschaftsministerium aus der Mandschurei, wo es einige Millionen Pud Fleisch bereit liegen hat, 26 Züge nach Petersburg befördern. Es wurde dem entgegengehalten, daß sich die Beförderung nur auf Kosten des Wladiwostoker Verkehrs bewerkstelligen lasse und, nachdem dieser allein die Bahn völlig in Anspruch nimmt, eigentlich undurchführbar sei. Die Sache wurde einer besonderen Transportberatung überwiesen, die an den bestehenden Verhältnissen ja wohl auch nichts wird ändern können. S.

Fremde Erdteile.

— **Die sibirische Steinkohle.** Es ist ja bekannt, daß Sibirien große Steinkohlenbergwerke besitzt, auch kann als ganz sicher angenommen werden, daß noch sehr ausgedehnte Kohlenlager vorhanden, aber noch nicht entdeckt worden sind, weil man ja doch in Sbirien überhaupt eben erst anfängt, festzustellen, was vorhanden ist. Trotz alledem ist es im Interesse Rußlands erfreulich zu hören, daß die Kohlenförderung im Jahre 1917 bereits ein Mehr über den sibirischen Bedarf von 11 Millionen Pud (= 180 180 t) erwarten läßt. Es wird dabei in der amtlichen Mitteilung hervorgehoben, daß der ganze Bedarf der sibirischen Eisenbahnen und der vorhandenen Industrien gedeckt worden ist. Nun soll dieser Überschuß dem Ural zugeführt werden, da dort ein großer Mangel an Heizmaterial besteht. Die besondere Abteilung zur Bewertung für Heizmaterialien ist nun der Meinung daß es möglich gemacht werden kann, die ganze Menge auf dem Wasserwege dem Ural zuzuführen. Es soll daher das Ministerium der Verkehrsanstalten auf die Dringlichkeit hingewiesen werden, die die Regelung dieses Verkehrs offenbar für sich in Anspruch nimmt. Bezeichnend für die vielen in Rußland auftauchenden Verkehrsfragen ist die Aufmerksamkeit, die dem Wasserwege in immer wachsenderem Umfange zugewendet wird. Das hat in erster Reihe der Krieg im Gefolge gehabt. Die Not, die auf den Eisenbahnen herrscht, die es mit sich brachte, daß nicht einmal eine sparsame Versorgung der großen Städte mit Heizmaterial ermöglicht werden kann, hat dann endlich gezwungen, den großen und schönen Wasserwegen die Beachtung zu schenken, die sie schon längst im Interesse der Entwicklung von Handel, Verkehr und Industrie verdienen. Die Not lehrt Rußland sich selbst entdecken. M.

— **Bergwerks- und Hüttenindustrie in Japan.** Der Reichtum dieses Landes an den verschiedenartigsten Bodenschätzen hat sicherlich der edlen Völkergemeinschaft, die sich zu dem Zwecke zusammengefunden hat, die idealen Güter der Menschheit vor den Angriffen deutscher Barbarei zu schützen, insbesondere wohl den moskowitischen Nachbarn im bisherigen Verlaufe des Weltkrieges große Dienste geleistet. Nach einem Bericht von Ch. P. Engel in Dresden im Oktoberheft der „Weltwirtschaft" wird in Japan Gold, Silber, Kupfer, Blei, Zink, Kohle, Petroleum, Schwefel u. a. m. erzeugt. Im Jahre 1914 habe es dort 312 Bergwerks- und Hüttengesellschaften mit einem Kapital von etwa 201.56 Millionen Jen (1 Jen Silber = 2,10 ℳ) und einem Arbeiterbestande von rd. 294 400 Mann gegeben. Die hauptsächlichsten Minen, in denen gleichzeitig Gold-, Silber- und Kupfervorkommen ausgebeutet werden, sind nach des Verfassers Angaben in Abeshiro, Kosaka, Osarisawa, Sado, Ashio, Hidachi, Kamioka, Ikuno und Besshi. Aus einer Zusammenstellung in unserer Quelle betrug im Jahre 1914 der Wert der Erzeugung in Millionen Jen in Kohle 80,35; Kupfer 38.35; Gold 9,82; Petroleum 9.63; Silber 5,38; Eisen 4,56; Schwefel 2.00 und Blei 0,83. Hiernach stehen Kohle und Kupfer an erster Stelle. Die Kohlenerzeugung ist von 12 98 Millionen Tonnen im Jahre 1906 auf 21,32 Millionen Tonnen in 1913 ge-

gestiegen, davon gelangten rd. 3,9 Millionen zur Ausfuhr, 6,54 Mill. wurden für Schiffahrtszwecke, 1,79 Mill. von den Eisenbahnen und 8,41 Mill. für industrielle Zwecke verbraucht. Die Ausbeute und Verarbeitung von Kupfererzen ist seit Ausbruch des Krieges in ständiger Zunahme begriffen. Vor dem Kriege bezog China das meiste Kupfer aus Japan, jetzt sind die Hauptabnehmer sicherlich Rußland und die übrigen Ententemächte. Die bedeutendste Kupfermine Japans ist die Besshimine auf der Insel Shikoku, sie wurde bereits 1691 ausgebeutet. Das aus ihr gewonnene raffinierte Kupfer enthält 99,7 bis 99.8 % reines Kupfer. Trotz des Reichtums an Zinkerzen konnte sich die Zinkindustrie in Japan nicht recht entwickeln; auch hier brachte der Krieg einen Aufschwung zuwege, die Erzeugung stieg von etwa 1500 t in 1913 auf 5900 t in 1914 und auf etwa 10 000 t in 1915. Die Petroleumgewinnung nimmt von Jahr zu Jahr zu, sie steht ihrem Werte nach in Japan an dritter Stelle. Die Erzeugung stieg von 1913 bis 1914 um 39 % auf 665 000 koku (1 koku = 180 Liter), sie soll 1915 infolge Entdeckung einer neuen Quelle in Akita auf ½ Million koku gestiegen sein.

Sicherlich hat der Weltkrieg den verschlagenen Japanern den Anreiz gegeben, ihre Industrie in der bestmöglichsten Weise zur Blüte zu bringen. Es wird dem Verfasser der von uns als Quelle benutzten Arbeit darin beizupflichten sein, daß Japan aus diesem Kriege in jeder Beziehung als ein moderner Industriestaat hervorgehen dürfte und daß in ihm den europäischen und amerikanischen Kaufleuten ein ernsthafter Wettbewerb erstanden ist, der sich wohl am meisten seinem heutigen Verbündeten, England, ganz besonders auf den Märkten des Ostens fühlbar machen wird, die England bisher eifersüchtig als sein ureigenstes Versorgungsgebiet zu betrachten gewohnt war.

— **Elektrische Lichtsignale für Tag- und Nachtbetrieb.** Auf den Strecken der elektrisch betriebenen Chicago-, Milwaukee- und St. Paul-Eisenbahn-Gesellschaft sind elektrische Lichtsignale vorgesehen, die mittels roter, gelber und grüner Linsen auch am Tage die nötigen Signale geben. Damit die künstlichen Lichtstrahlen der Signale nicht von der Sonne beeinflußt werden, ist nach oben eine Blende angebracht. Selbst im grellsten Sonnenschein konnten diese Signale auf 600 m Entfernung gut gesehen werden, während bei bewölktem Himmel und nachts die Reichweite rund 900 m beträgt. Während eines heftigen Schneesturmes im letzten Winter konnten diese Signale viel besser unterschieden werden, als die üblichen Armsignale.

— **Neue Eisenbahnlinie in Alaska.** Die Strecke von Anchorages am Ship-Creek nach Matanuska und den in der Nähe liegenden Kohlenfeldern ist nun vollendet und in Betrieb genommen worden. Die Strecke gehört zum Betrieb der Regierungsbahnen in Alaska, die zum Teil nach und nach von Privatgesellschaften aufgekauft worden sind. Von Matanuska soll die Bahnlinie weiter nördlich nach Fairbanks fortgeführt werden.

— **Erweiterung der Eisenbahnlinien in Nicaragua.** Zwischen der Regierung der Republik Nicaragua und der Südbahn-Gesellschaft von Nicaragua ist ein Abkommen getroffen worden, wonach die Gesellschaft eine rund 360 km lange neue Linie, welche eine Verbindung zwischen dem Innern des Landes und der Küste des Atlantischen Ozeans herstellen soll, bauen und betreiben soll. Die Spurweite auf der neuen Strecke wird auch 1066 mm betragen, entsprechend der Spurweite der bisherigen Eisenbahnlinien in Nicaragua.

Allgemeines.

— **Die Feuergefährlichkeit der Staubkohle.** Angesichts der zunehmenden Kohlenstaubfeuerung bei Lokomotiven und in sonstigen Feuerungsanlagen ist es wichtig, darauf hinzuweisen, daß größere Mengen von Staubkohle nicht längere Zeit aufgestapelt bleiben sollen, da die Staubkohle sehr leicht zur Selbstentzündung neigt. Auch sollte man nicht größere Mengen Staubkohle an einem Orte aufspeichern, sondern höchstens 10 bis 15 t.

Bücherschau.

— **Sonderkarten der Westfront.** Das große Ringen an der Westfront erfordert für den Verfolg der Ereignisse ein Kartenmaterial im großen Maßstabe. Der Gea-Verlag G. m. b. H., Berlin W. 35, bringt zu diesem Zwecke einen Atlas unter dem obigen Titel heraus, der 5 Karten im Maßstabe 1 : 250 000 enthält. Die Blätter sind farbig gedruckt, außergewöhnlich reich beschriftet und zeigen in sinngemäßer Aufteilung das Gebiet von Ostende im Norden bis zur Schweizer Grenze im Süden. Der handlich gebundene Atlas wiegt nur 120 g und kann zu dem billigen Preise von 1 ℳ empfohlen werden.

Amtliche Mitteilungen der Geschäftsführenden Verwaltung.

Eröffnung von Stationen.

Königlich Sächsische Staatseisenbahnen. Am 2. Januar 1917 wird der an der Linie Riesa-Nossen zwischen den Bahnhöfen Ziegenhain und Starbach neuerrichtete Bahnhof Oberstößwitz in Betrieb genommen werden. Der neue Bahnhof soll dem Wagenladungs- und Stückgutverkehre dienen.

K. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn. An der Lokalbahn Szepesbéla-Podolin in Kilometer 28. 4/28. 5 der Strecke ist eine Haltestelle errichtet worden, die unter der Benennung Hollólomnicz-Toporcz am 20. November d. J. dem öffentlichen Verkehr übergeben worden ist.

Königlich ungarische Staatseisenbahnen. Die an der Lokalbahnstrecke Ükk-Tapolca zwischen den Stationen Sümegi bazaltbánya und Lesencetomaj gelegene Verladestelle Eszterházi rakodo ist am 20. März d. J. für den Wagenladungsfrachtgutverkehr und die an der Lokalbahnstrecke Szatmár-Birkszád, zwischen den Stationen Avasfelsofalu und Vámfalu-Mariavölgyfürdö gelegene Station Lunaforrás am 1. Dezember d. J für den Gesamtverkehr eröffnet worden. — Die Verladestelle Eszterházi rakodó dient ausschließlich für Güter des Grafen Paul Esterházi, welche eine besondere Einrichtung nicht erfordern. Im Verkehre mit der Station Lunaforrás bleiben lebende Tiere ausgeschlossen und die Lagerung der Güter ist nicht gestattet.

Abrechnung von Vereinsbahnstrecken.

Die 6.30 km lange Strecke Bussum-Huizen, die vom 1. Januar 1917 ab nicht mehr der Betriebsleitung der Holländischen Eisenbahngesellschaft unterstellt ist, ist vom gleichen Zeitpunkt ab von den Vereinsbahnstrecken abzurechnen.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Eisenbahndirektionsbezirk Bromberg. Am 1. Januar 1917 wird der zwischen den Stationen Arnswalde und Wardin in der Bahnstrecke Arnswalde-Kallies gelegene Haltepunkt Carlsburg, welcher dem Personen- und Gepäckverkehr diente, als Bahnhof IV. Klasse auch für die Abfertigung von Wagenladungs- und Stückgütern, Leichen und lebenden Tieren in einbödigen Wagen eröffnet werden. Die Abfertigung von Fahrzeugen, Sprengstoffen und Gegenständen, zu deren Ver- und Entladung eine Kopframpe erforderlich ist, ist bis auf weiteres ausgeschlossen.

Am gleichen Tage werden die an der bisher nur dem Güter- und Tierverkehr dienenden Teilstrecke Mogilno-Gembitz der Nebenbahn Mogilno-Orchheim gelegenen Bahnhöfe IV. Klasse Blütenau und Gembitz auch für den Personen-, Gepäck- und Expreßgutverkehr eröffnet werden.

Rundschreiben der Geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. II 82 vom 6. Dezember d. J. an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Merkblatt für Bezeichnung der im Eisenbahnwesen vorwiegend gebrauchten Federn (abgesandt am 13. Dezember d. J.).

Nr. II 86 vom 18. Dezember d. J. an sämtliche Vereinsverwaltungen und die vereinsfremden Verwaltungen, die Abdrücke des Radstandsverzeichnisses bezogen haben, betreffend Berichtigung des Radstandsverzeichnisses (abgesandt am 21. Dezember d. J.)

Nr. VI 98 vom 7. Dezember d. J. an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend die Sammlung von Vereins-Güterwagenparkverzeichnissen (abgesandt am 13. Dezember d. J.).

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Nachruf.

Am 21. d. Mts. verschied der

Königliche Regierungs- und Baurat

Herr **Georg Lehners,**

Vorstand des Maschinenamts in Halberstadt

im 56. Lebensjahre.

Der Verstorbene hat der Staatseisenbahnverwaltung mehr als 31 Jahre angehört und sein Amt stets mit großer Gewissenhaftigkeit und Pflichttreue verwaltet. Durch sein liebenswürdiges, schlichtes Wesen hatte er sich allgemeine Zuneigung erworben. Wir werden dem heimgegangenen, hochgeschätzten Mitarbeiter ein ehrendes Andenken bewahren.

Magdeburg, den 22. Dezember 1916. (1655)

Der Präsident
und die höheren Beamten der Königlichen Eisenbahndirektion
und der Eisenbahnämter des Bezirks.

2. Schließung von Stationen.

Schließung des Bahnhofs IV. Klasse Ziegelscheune für den Güter- und Tierverkehr.

Vom 1. März 1917 ab bis auf weiteres wird der an der Bahnstrecke Bentschen-Birnbaum zwischen den Stationen Deutschhöhe und Tirschtiegel gelegene Bahnhof IV. Klasse Ziegelscheune für den Güter- und Tierverkehr geschlossen werden.

Die Tarife und Stationsverzeichnisse sind mit entsprechendem Vermerk zu versehen.

Posen, im Dezember 1916. (1693)
Königl. Eisenbahndirektion.

Schließung des Bahnhofs IV. Klasse Lowin (Pos.) für den Gesamtverkehr.

Vom 1. März 1917 ab bis auf weiteres wird der an der Bahnstrecke Bentschen-Birnbaum zwischen den Stationen Lewitz und Glasberg (Pos.) gelegene Bahnhof IV. Klasse Lowin (Pos.) für den Personen-, Gepäck-, Expreßgut-, Güter-, Tier- und Privattelegrammverkehr geschlossen werden.

Die Tarife und Stationsverzeichnisse sind mit entsprechendem Vermerk zu versehen.

Posen, im Dezember 1916. (1694)
Königl. Eisenbahndirektion.

3. Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Am 1. Januar 1917 werden die an der bisher nur dem Güter- und Tierverkehr dienenden Teilstrecke Mogilno-Gembitz der Nebenbahn Mogilno-Orchheim liegenden Bahnhöfe IV. Klasse Blütenau und Gembitz auch für den Personen-, Gepäck- und Expreßgutverkehr eröffnet werden.

Die Züge werden nach den besonders veröffentlichten Fahrplänen verkehren.

Über die Höhe der Tarifsätze geben die Dienststellen Auskunft.

Bromberg, den 22. Dezbr. 1916. (1672)
Königliche Eisenbahndirektion.

Eröffnung des Personenhaltepunktes Carlsburg für den Güter- und Tierverkehr.

Am 1. Januar 1917 wird der zwischen den Stationen Arnswalde und Wardin links der Bahnstrecke Arnswalde-Kallies gelegene Haltepunkt Carlsburg, welcher dem Personen- und Gepäckverkehr diente, als Bahnhof IV. Klasse auch für die Abfertigung von Wagenladungs- und Stückgütern, Leichen und lebenden Tieren in einbödigen Wagen eröffnet werden.

Die Abfertigung von Fahrzeugen, Sprengstoffen und Gegenständen, zu deren Ver- und Entladung eine Kopframpe erforderlich ist, ist bis auf weiteres ausgeschlossen. Die Entfernungen betragen

zwischen Carlsburg und Arnswalde 3,32 km,
zwischen Carlsburg und Wardin 4,88 km.

Mit dem Tage der Eröffnung wird der Bahnhof IV. Klasse Carlsburg in den Staats- und Privatbahn-Gütertarif und in den Staats- und Privatbahn-Tiertarif aufgenommen.

Über die Höhe der Frachtsätze geben die Dienststellen Auskunft.

Bromberg, den 20. Dezbr. 1916. (1657)
Königliche Eisenbahndirektion.

4. Güterverkehr.

Tfv. 1253, 1265, 1267 und 1269. Oberschlesisch-Österreichisch. Kohlenverkehr. Eisenbahngütertarif, Teil II, Heft 1—4, gültig vom 1. September 1913. Einführung von Tarifnachträgen.

Am 1. Februar 1917 — deutscherseits mit Genehmigung der beteiligten Landesaufsichtsbehörde nach Zustimmung des Reichseisenbahnamts — treten zu den oben bezeichneten Tarifheften Nachträge in Kraft, durch die eine Erhöhung sämtlicher Frachtsätze obiger Tarife und der zugehörigen Nachträge sowie der im Verfügungswege eingeführten Frachtsätze bis zu 30 % — dreißig Prozent — durchgeführt wird.

Die Nachträge werden bei den beteiligten Verwaltungen erhältlich sein. Die Preise betragen für die Nachträge zu den Heften 1, 2 und 4 = 0,40 Mark oder 0,60 Kronen, für den Nachtrag zum Hefte 3 = 1 Mark oder 1,50 Kronen.

Über die Erhöhungen gibt auf Befragen unser Verkehrsbureau Auskunft.

Kattowitz, den 27. Dezbr. 1916. (1674)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Tfv. 1277. Niederschlesisch-Österreichischer Kohlenverkehr. Eisenbahngütertarif Teil II. Gültig vom 15. Mai 1912. Einführung eines Tarifnachtrages.

Am 1. Februar 1917 — deutscherseits mit Genehmigung der beteiligten Landesaufsichtsbehörde nach Zustimmung des Reichseisenbahnamts — tritt zu dem obenbezeichneten Tarif ein Nachtrag in Kraft, durch den eine Erhöhung sämtlicher Frachtsätze obigen Tarifs und der zugehörigen Nachträge, sowie der im Verfügungswege eingeführten Frachtsätze bis zu dreißig Prozent durchgeführt wird.

Der Nachtrag wird bei den beteiligten Verwaltungen zum Preise von 0,40 Mark = 0,60 Kronen erhältlich sein.

Über die Erhöhungen gibt auf Befragen unser Verkehrsbureau Auskunft.

Breslau, den 27. Dezbr. 1916. (1675)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Tfv. 1273. Oberschlesisch-Ungarischer Kohlenverkehr, Ausnahmetarif, Hefte I bis IV, gültig vom 4. März 1912. Einführung von Tarifnachträgen.

Am 1. Februar 1917 — deutscherseits mit Genehmigung der beteiligten Landesaufsichtsbehörde nach Zustimmung des Reichseisenbahnamts — treten zu den oben bezeichneten Tarifheften Nachträge in Kraft, durch die eine Erhöhung sämtlicher Frachtsätze obiger Tarife und der zugehörigen Nachträge sowie der im Verfügungswege eingeführten Frachtsätze bis zu 30 Prozent durchgeführt wird. Die Nachträge werden bei den beteiligten Verwaltungen zum Preise von 0,50 Mark oder 0,75 Kronen für das Stück erhältlich sein. Über die Erhöhungen gibt auf Befragen unser Verkehrsbureau Auskunft.

Kattowitz, 27. Dezember 1916. (1676)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Tfv. 1282. Niederschlesisch-Ungarischer Kohlenverkehr. Tarif vom 4. März 1912. Einführung eines Tarifnachtrages.

Am 1. Februar 1917 — deutscherseits mit Genehmigung der beteiligten Landesaufsichtsbehörde nach Zustimmung des Reichseisenbahnamts — tritt zu dem obenbezeichneten Tarif ein Nachtrag in Kraft, durch den eine Erhöhung sämtlicher Frachtsätze obigen Tarifs, sowie der im Verfügungswege eingeführten Frachtsätze um dreißig Prozent durchgeführt wird. Der Nachtrag wird bei den beteiligten Verwaltungen zum Preise von 0,40 Mark = 0,60 Kronen erhältlich sein. Über die Erhöhungen gibt auf Befragen unser Verkehrsbureau Auskunft.

Breslau, den 27. Dezember 1916. (1677)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Ostdeutsch-Österreichischer Verkehr. Teil II, Heft 1 vom 1. August 1911. Teil II, Heft 2 vom 1. April 1912.

Mit Ablauf des Monats Februar 1917 treten in den vorstehend genannten Tarifheften nebst Nachträgen folgende Ausnahmetarife einschließlich der zu diesen Ausnahmetarifen im Bekanntmachungswege eingeführten Frachtsätze vorläufig ohne Ersatz außer Kraft:

im Heft 1:

Ausnahmetarif 7 (Hopfen), 13 Aa u. c (Obst, frisches usw.), 13 B (Obst getrocknetes), 21 B (Flachs, roh, ungebrecht), 25 (Jute), 31 B (Borke, [Rinde], gemahlen usw), 91 A (Petroleum, gereinigt usw.), 91 B (Petroleumnaphtha [Rohbenzin]), 91 C (Reinbenzin), 91 D (Schmieröle), 97 (Rohzink), 101 A (Maschinen, landwirtschaftliche für Sendungen zu 5 t), 105 A (Bier), 109 (Wein), 128 (Umzugsgut);

ferner im Anhang zum Heft 1:
die für Sendungen von 10 t gültigen Frachtsätze der Ausnahmetarife 180 (Öle), 188 (Jute), 190 A (Baumwolle), 197 (Wolle);
im Heft 2:
Ausnahmetarif 7 (Hopfen), 13 A b und d (Obst, frisches usw.), 13 B (Obst, getrocknetes), 31 B (Borke [Rinde], gemahlen usw.), 47 A (Tran), 47 B (Palmöl usw.), 78 (Chlormagnesium), 91 A (Petroleum, gereinigt), 91 B (Petroleumnaphtha [Rohbenzin]), 91 C (Reinbenzin), 91 D (Schmieröle), 91 E (Mineralöle, schwere), 99 (Rohkupfer), 101 A (Maschinen, landwirtschaftliche für Sendungen zu 5 t), 105 A (Bier), 109 (Wein), 128 (Umzugsgut).

Breslau, den 28. Dezember 1916. (1696)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Niederschlesisch-österreichischer Kohlenverkehr.

Die Frachtsätze der vom 15. Januar 1916 ab neu aufgenommenen Station Ferlach (vergl. Bekanntmachung vom 9. Januar 1916) werden in der veröffentlichten Höhe bis einschließlich 31. Januar 1917 verlängert.

Breslau, den 28. Dezember 1916. (1697)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der beteiligten Verwaltungen.

a) Staats- und Privatbahn-Güterverkehr Teilheft C 1 — Tfv. 5; b) Gemeinsames Heft für den Wechselverkehr deutscher Eisenbahnen untereinander. — Tfv. 200; c) Staats- und Privatbahn-Tierverkehr. — Tfv. 1504.

Mit Gültigkeit vom 1. März 1917, widerruflich bis 31. März 1918, werden im Verkehr mit den Stationen der Mühlhausen-Ebelebener Eisenbahn sowie im Wechselverkehr der Mühlhausen-Ebelebener Eisenbahn mit den Stationen der Hohenebra-Ebelebener und der Greußen-Ebeleben-Keulaer Eisenbahn die Frachtsätze der ordentlichen Tarifklassen und der Ausnahmetarife erhöht. Näheres enthält die am 1. Januar 1917 erscheinende Nummer 1 des Tarifanzeigers für den Güterverkehr. Auskunft geben auch die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbureau, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 27. Dezember 1916. (1695)
Königliche Eisenbahndirektion.

Ausnahmetarif 7 k für Eisenerz.

Mit Gültigkeit vom 2. Januar 1917 wird der Ausnahmetarif 7 k ausgedehnt auf „Eisenschlacken, folgende: Puddel- und Herdfrischschlacken, Luppen-, Schweißofen-, Hammer- und Walzenschlacken, auch Hammerschlag, eisenhaltige Konverterschlacken."

Essen, den 20. Dezember 1916. (1698)
Königliche Eisenbahndirektion.

Ausnahmetarife 2 I m für totes Wild usw., 2 III e für leicht gesalzene frische Seefische, 2 III s für präparierte Kindermilch, 2 IV b für Comfreystecklinge und 2 IV e für abgekochte Miesmuscheln.

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1917 werden die genannten Ausnahmetarife aufgehoben und durch einen neuen zusammenfassenden Ausnahmetarif 2 IV u ersetzt. Soweit Erhöhungen gegen die früheren Ausnahmetarife eintreten, gelten die Erhöhungen erst vom 1. März 1917. Abzüge des neuen Ausnahmetarifs (Preis 5 Pf.) sind durch die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbureau, hier, Bahnhof Alexanderplatz, zu beziehen.

Berlin, 20. Dezember 1916. (1652)
Königliche Eisenbahndirektion.

Deutsch-österreichischer und ungarischer Eisenbahnverband.
Ausschluß der Beförderung von Gütern in hochtonnigen Wagen.

Mit Gültigkeit vom 1. März 1917 ist in dem Eisenbahngütertarif Teil I Abteilung B vom 1. Februar 1914 für den Verkehr zwischen den deutschen und luxemburgischen Eisenbahnen einerseits, den österreichisch-ungarischen und bosnisch-herzegowinischen Eisenbahnen andererseits auf Seite 18 folgende Bestimmung nachzutragen:

„§ 27a. Ausschluß bestimmter, in Wagen mit einem Ladegewicht von 35 000 kg und darüber verladenen Gütern, von der Beförderung.

Für Sendungen von Gegenständen, die wegen ihres außerordentlichen Umfanges, ihres außerordentlichen Gewichtes oder ihrer außergewöhnlichen Form nur in einem Wagen mit einem Ladegewichte von 35 000 kg oder darüber verladen werden können, wird die Fracht bis zu und von der deutsch-österreichischen Grenzstation berechnet."

Berlin/Wien, 27. Dezemb. 1916. (1683)
Königliche Eisenbahndirektion.
K. k. österreichische Staatsbahnen,
namens der beteiligten Verwaltungen.

a) Ostdeutsch-österreichischer Personentarif über preußisch-österreichische Grenzstationen (Tarif vom 1. Januar 1910).
b) Deutsch-österreichischer Personenverkehr über Bodenbach, Dzieditz, Halbstadt, Franzensbad, Liebau, Mittelwalde, Myslowitz, Oderberg usw. (Tarif vom 1. Februar 1913).
c) Preußisch-sächsisch-österreichisch-ungarischer Personenverkehr über süddeutsch-österreichische Grenzstationen (Tarif vom 1. Juli 1910).
d) Rheinisch-westfälisch-hessisch-thüringisch-österreichischer Personenverkehr über Aschaffenburg, Gemünden und Lichtenfels (Tarif vom 1. Mai 1908).
e) Deutsch-ungarischer (und deutsch-rumänischer) Personenverkehr über Bodenbach, Dzieditz, Eger, Myslowitz, Oderberg, Oswiecim und Tetschen (Tarif vom 1. Juli 1912).
f) Personen- und Gepäckverkehr zwischen Ostseebadeorten und Bornholm und deutschen und österreichischen Bahnen (Tarif vom 1. Juni 1909).
g) Nordseebäderverkehr (Nordfriesische Inseln) (Tarif vom 1. Mai 1913).
h) Nordseebäder-Verkehr (Ostfriesische Inseln) (Tarif vom 1. Juni 1913).

Am 1. März 1917 werden in vorstehenden Tarifen die Personen- und Gepäckfrachtsätze zwischen deutschen Stationen einerseits und österreichischen und ungarischen Stationen andererseits infolge Erhöhung der Lokalsätze der österreichischen und ungarischen Bahnen aufgehoben.

Breslau, 27. Dezember 1916. (1684)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Badisch-Bayerischer Gütertarif vom 1. Dezember 1909.

I. Bei den Stationen Herrenalb und Marxzell der Albtalbahn (Badische Lokaleisenbahnen A.-G.) ist mit Gültigkeit vom 1. März 1917 das Sonderbestimmungszeichen „Bes." nachzutragen.

II. Druckfehlerberichtigung:

Die Entfernung Karlsruhe-Lochhausen (Seite 111) ist auf „318" km zu berichtigen.

München, 21. Dezember 1916. (1689)
Tarifamt der K. Bay. St.-E.-B. r. d. Rh.

Norddeutsch-Ungarischer Verkehr, Tarif Teil II Heft 1 vom 1. April 1913.

Der in den Tarifnachträgen II und III zum vorbezeichneten Tarifhefte enthaltene Ausnahmetarif 91 A—E für Petroleum usw. wird mit 1. März 1917 ohne Ersatz aufgehoben.

Breslau, 23. Dezember 1916. (1687)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Süddeutsch-Ungarischer Verkehr. Eisenbahngütertarif Teil II Heft 1 u. 5.

Aufhebung von Frachtsätzen.

Mit Ablauf des 28. Februar 1917 treten ohne Ersatz außer Kraft
im Heft 1:
Ausnahmetarif 7 Hopfen, Abteilung für 10 t,
Ausnahmetarif 13 Abteilung A Obst, frisches, unverpackt,
Ausnahmetarif 82 Abteilung B Holzgeist (Methylalkohol),
Ausnahmetarif 101 Abteilung für 5 t (landwirtschaftliche Mischinen),
Ausnahmetarif 105 Bier, Abteilung für 10 t,
Ausnahmetarif 109 Wein usw.
im Heft 5:
Ausnahmetarif 31 Abteilung A und B Borke (Rinde), roh, gemahlen oder sonst zerkleinert.

München, 23. Dezember 1916. (1690)
Tarifamt der K. Bay. St. E. B. r. d. Rh.,
namens der Verbandsverwaltungen.

Sächsischer Binnenverkehr.

Am 1. März 1917 werden die im Gütertarif für die vollspurigen Linien Teil II, Heft 1, und im Tiertarif Teil II enthaltenen Frachtsätze in Kronenwährung für den Verkehr der auf österreichischem Gebiet gelegenen sächsischen Stationen unter sich (einschließlich die des Umbehandlungstarifs) sowie die Kronensätze des Nebengebührentarifs, ferner der Tarif Teil II, Heft 3 für den Verkehr zwischen Stationen des Grenzbezirks aufgehoben. Näheres über die Einführung neuer Sätze, mit denen Erhöhungen verbunden sind, wird noch bekannt gemacht.

Dresden, 27. Dezember 1916. (1691)
Kgl. Gen.-Dir. d. Sächs. Staatseisenb.

Österreichisch-Ungarisch-Bayerischer Eisenbahnverband.
Ausnahmetarif für die Beförderung von lebendem Geflügel als Eilgut; von Borstenvieh, Hornvieh, Pferden und Eseln als Frachtgut usw. vom 1. Juli 1898.
Süddeutsch-Österreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

1. **Tarif für die eilgutmäßige Beförderung von lebendem Geflügel im Verkehr Ungarn-Süddeutschland vom 1. Juni 1899.**
2. **Tarif für die eilgutmäßige Beförderung von Pferden, sowie Gebühren für die Beförderung von Tierbegleitern im Verkehr Ungarn-Süddeutschland vom 1. Februar 1901.**
3. **Tarif für die Beförderung von Zuchtvieh zwischen Donaueschingen usw. und Budweis usw. vom 1. September 1904.**
4. **Tarif für die Beförderung von Zuchtvieh von Donaueschingen usw. nach Zagreb vom 1. Mai 1906.**

(Aufhebung von Tarifen.)

Die obengenannten Tarife, einschließlich der hierzu erschienenen Nachträge und der im Rahmen dieser Tarife veröffentlichten Kundmachungen treten mit Ablauf des 31. März 1917 ohne Ersatz außer Kraft.

München, 23. Dezember 1916. (1688)
Tarifamt der K. Bay. St. E. B. r. d. Rh.
namens der Verbandsverw.

Tfv. 1267. Oberschlesisch-Österreichischer Kohlenverkehr. Eisenbahngütertarif Teil II, Heft 3, gültig vom 1. September 1913.

Umbenennung der Stationen „Sollenau Lokalbahn Übergang*)" und „Tattendorf**)".

Mit sofortiger Gültigkeit bis zur Durchführung im Tarifwege erhalten die obengenannten Stationen, sofern sie als Empfangsstationen für Kohlensendungen in Betracht kommen, die zum Übergange auf die k. u. k. Militärschleppbahnen bestimmt sind, die Tarifbezeichnungen „Sollenau Militärschleppbahn" bezw. „Tattendorf Militärschleppbahn". Demzufolge ist der im Tarif vorkommende Stationsname Sollenau Lokalbahn Übergang*) auf Sollenau Militärschleppbahn*), ferner auf den Seiten 42—45 (Seite 4 und 5 des Nachtrages IV) der Stationsname Tattendorf**) und Tattendorf Militärschleppbahn*) abzuändern. Auf den Seiten 38—41 und 42—45 (Seite 4 und 5 des Nachtrages IV) ist als Fußnote zu setzen: „*) Die Sendungen müssen auf die k. u. k. Militärschleppbahnen am Steinfelde übergehen, an eine militärische Dienststelle adressiert, zum unmittelbaren Bezuge durch eine solche bestimmt sein und von derselben abgenommen werden." Auf Seite 8 des Tarifs (Seite 8 des Nachtrages IV) ist der Stationsname Tattendorf mit der Verkehrsbeschränkungsbemerkung zu streichen.

Der Bestand der auf den Seiten 42—45 des Tarifs vorgesehenen normalen Frachtsätze für Tattendorf*) (für den Kohlenbezug durch Zivilparteien in der Station) wird hierdurch nicht berührt.

Kattowitz, 20. Dezember 1916. (1649)
Königl. Eisenbahndirektion Kattowitz,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Güterverkehr zwischen deutschen Militärbahnen des östlichen Kriegsschauplatzes und deutschen Eisenbahnen.

Vom 1. Januar 1917 ab werden in den Holzausnahmetarif vom 15. September 1916 die Stationen der Strecke Schaulen-Mitau als Versandstationen einbezogen. Auskunft erteilt die unterzeichnete Verwaltung. Die Entfernungen werden im Tarif- und Verkehrsanzeiger veröffentlicht. (1653)

Bromberg, den 21. Dezember 1916.
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Bayerisch-Sächsischer Güterverkehr Tarifhefte 1 und 2.

Mit sofortiger Gültigkeit ist im Ausnahmetarif 2 (Rohstofftarif) am Schlusse der Ziff. 3 (Erde) und 9 (Kalziumkarbid) zuzusetzen: „(Siehe auch den Ausnahmetarif für Düngemittel und Rohmaterialien zur Kunstdüngerfabrikation — Tfv. 2 —)."

Dresden, am 21. Dezember 1916. (1647)
Königl. Gen.-Dir. d. Sächs. Staatseisenb.,
als geschäftsführende Verwaltung.

Südwestdeutsch-Schweizerischer Güterverkehr.

Zum Tarifheft 16 (Ausnahmetarif für gewisse Lebensmittel und lebende Pflanzen) tritt am 1. März 1917 der II. Nachtrag in Kraft. Er enthält die Aufhebung der Bestimmung über verlängerte Lieferfrist und Ausscheidung einer Anzahl Frachtgegenstände aus dem Tarife. Durch letztere treten Frachterhöhungen ein. Nähere Auskunft erteilt unser Verkehrsbureau.

Karlsruhe, den 20. Dezbr. 1916. (1663)
Gr. Generaldirektion der Staatseisenbahnen.

Badischer Gütertarif. Badisch-Pfälzischer Gütertarif.

Auf 1. März 1917 wird der Ausnahmetarif 23 für Kartoffelstärkefabrikate durch den Zusatz „im Falle der Ausfuhr" ergänzt.

Karlsruhe, 22. Dezember 1916. (1682)
Gr. Generaldirektion der Staatseisenbahnen.

Sächsisch-Österreichischer Kohlenverkehr. Tarif, Teil II vom 15. Mai 1912.

Am 1. März 1917 tritt der Nachtrag IV in Kraft, durch den eine Erhöhung sämtlicher Frachtsätze bis zu dreißig Prozent durchgeführt wird. Der Nachtrag wird bei den beteiligten Verwaltungen zum Preise von 0,40 Mark = 0,60 Kronen erhältlich sein. Über die Erhöhungen gibt unser Verkehrsbureau, Wiener Straße 4, II, Auskunft.

Dresden, am 23. Dezember 1916. (1671)
Kgl. Gen.-Dir. d. Sächs. Staatseisenb.,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Böhmisch-Sächsischer Kohlenverkehr. Tarif Teil II vom 1. Januar 1910.

Am 1. Februar 1917 tritt der Nachtrag IV in Kraft, durch den eine Erhöhung sämtlicher Frachtsätze **in Kronenwährung** bis zu dreißig Prozent durchgeführt wird. Der Nachtrag wird bei den beteiligten Verwaltungen zum Preise von 0,40 Mark = 0,60 Kronen erhältlich sein.

Dresden, am 23. Dezember 1916. (1670)
Kgl. Gen.-Dir. d. Sächs. Staatseisenb.

Güterverkehr der badisch-schweizerischen Übergangsstationen mit der Schweiz.

Am 1. Januar 1916 tritt eine Neuausgabe der allgemeinen Tarifvorschriften nebst Güterklassifikation der schweizerischen Eisenbahnen in Kraft, wodurch die Ausgabe vom 1. März 1913 nebst Nachträgen I und II aufgehoben und ersetzt wird. Verkaufspreis 2,50 *M*.

Karlsruhe, 20. Dezember 1916. (1654)
Gr. Generaldirektion der Staatseisenbahnen.

Anhang zu den direkten Gütertarifen der badischen Staatseisenbahnen. Gütertarife badische Nebenbahnen im Privatbetrieb mit Baden, mit der Pfalz, Württemberg und Bayern.

Auf 1. März 1917 werden für Wagenladungen die Umladegebühren und wo besondere Stationsfrachtsätze erstellt sind, diese letzteren im Verkehre mit den Nebenbahnen Mosbach-Mudau, Rhein-Ettenheimmünster und Rhein-Lahr-Seelbach um 1 ₰ für 100 kg erhöht. Auf den gleichen Zeitpunkt werden für die Stationen der Albtalbahn, ausgenommen Ettlingen Holzhof, für Eil- und Frachtstückgut und für die schmalspurigen Stationen auch für Wagenladungen Umladegebühren neu eingeführt. Näheres in unserm nächsten Tarifanzeiger.

Karlsruhe, 24. Dezember 1916. (1679)
Gr. Generaldirektion der Staatseisenbahnen.

Bayerisch-Württembergischer Güterverkehr.

Für den Versand von frischen Fischen als Eilstückgut ab Friedrichshafen über Stuttgart-Osterburken-Würzburg nach Bad Kissingen gilt sofort der Satz von 428 Pf. für 100 kg. Näheres zu erfragen bei den Dienststellen und in unserem Verkehrsanzeiger.

München, 22. Dezember 1916. (1664)
Tarifamt d. k. bayer. St.-E.-B. r. d. Rh.

---

a) Staats- und Privatbahn-Güterverkehr, Heft A. — Tfv. 5.
b) Gemeinsames Heft für den Wechselverkehr Deutscher Eisenbahnen untereinander. — Tfv. 200.

Durch die voraussichtlich am 1. Januar 1917 erfolgende Eröffnung der Strecke Barten-Gerdauen der Rastenburg-Sensburg-Lötzener Kleinbahnen treten im Übergangstarif für den Verkehr mit Kleinbahnen Änderungen ein, die durch den nächsten Tarifanzeiger bekanntgegeben werden. Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftbureau, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 23. Dezember 1916. (1669)
Königliche Eisenbahndirektion.

Sächsisch-Österreichischer Verkehr, Gütertarif Teil II, Heft 2 und 3.

Am 1. März 1917 treten die in Markwährung bestehenden Ausnahmetarife 7 (Hopfen), 13 A Ziffer 1 und 2 (Obst, frisches), 31 A (Borke, gemahlene), 91 (Petroleum usw.), 105 A (Bier), 109 (Wein) und 128 (Umzugsgut) vollständig, die Ausnahmetarife 24 A (Jutegarne usw.) und 57 A (Wolle usw.) nur hinsichtlich der Frachtsätze für 10 t und die besonderen Frachtsätze für Mais von Nußdorf und Wien (einzelne Bahnhöfe) des Ausnahmetarifs 3 A (Getreide usw.) außer Kraft. Hiermit sind Frachterhöhungen verbunden. Auskunft erteilt unser Verkehrsbureau, hier, Wiener Straße 4, II.

Dresden, am 20. Dezember 1916. (1658)
K. Gen.-Dir. d. Sächs. Stb.
als geschäftsf. Verw.

Staats- und Privatbahn-Güterverkehr, Teil II, Heft C 2.

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1917 wird die Station Groß Ammensleben (Direktionsbezirk Magdeburg) als Versandstation in die Ausnahmetarife 3 e, 3 f, 3 h für Steinsalz, 3 g und S 10 für Stein- und Siedesalz einbezogen.

Über die Höhe der Frachtsätze geben die beteiligten Güterabfertigungen Auskunft.

Magdeburg, den 22. Dezbr. 1916. (1660)
Königliche Eisenbahndirektion.

Binnen-Güterverkehr (vollspur. Linien).

Am 2. Januar 1917 wird die für den Stückgut- und Wagenladungsverkehr eingerichtete Verkehrsstelle Oberstößwitz in den Anhang des Tarifs Teil II, Heft 2 aufgenommen. Näheres über die Frachtberechnung ist aus unserm Verkehrsanzeiger zu ersehen, auch geben die Stationen Auskunft.

Dresden, am 23. Dezember. 1916. (1661)
Kgl. Gen. Dir. der Sächs. Staatseisenb.

Norddeutsch-österreichischer Kohlenverkehr. Eisenbahngütertarif, Teil II gültig vom 15. Mai 1912.

Einführung eines Tarifnachtrages.

Am 1. März 1917 tritt zu dem obenbezeichneten Tarif ein Nachtrag in Kraft, durch den eine Erhöhung sämtlicher Frachtsätze obigen Tarifs und der zugehörigen Nachträge, sowie der im Verfügungswege eingeführten Frachtsätze bis zu dreißig Prozent durchgeführt wird. Der Nachtrag wird bei den beteiligten Verwaltungen zum Preise von 0,40 Mark = 0,60 Kronen erhältlich sein.

Über die Erhöhungen gibt auf Befragen unser Verkehrsbureau Auskunft.

Breslau, den 23. Dezember 1916. (1667)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Umladegebühren der Albtalbahn.
Mit Gültigkeit vom 1. März 1917 an erden für den schmalspurigen Teil der lbtalbahn Umladegebühren eingeführt.
Berlin, 23. Dezember 1916. (1662)
. Königliche Eisenbahndirektion.

Staats- und Privatbahn-Güterverkehr, Heft C 2.
Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1917 ab ird die Station Hattingen (Ruhr) als mpfangsstation in die Abteilung I des usnahmetarifs S 18a für Fische, gecknete usw., aufgenommen.
Essen, den 22. Dezember 1916. (1666)
. Königliche Eisenbahndirektion.

Süddeutsch-Österreichischer Verkehr. isenbahngütertarif Teil II, Heft 1—19.
ufhebung von Frachtsätzen.
Mit Ablauf des 28. Februar 1917 treten ine Ersatz außer Kraft:
1. Ausnahmetarif 3 A* für Getreide aus alizien im Tarifheft 14, 3. Abschnitt;
2. Ausnahmetarif 3 A für Getreide aus alizien im Tarifheft 15, 3. Abschnitt;
3. Ausnahmetarif 3 E für Mais von ütteldorf-H., Nußdorf und Wien (Franzosef-Bhf., Lagerhaus und Westbhf.) im arifheft 14, I. Abschnitt;
4. Ausnahmetarif 7 für Hopfen, 5 und) t, in den Tarifheften 3 und 7 bis 12;
5. Ausnahmetarif 13 A I für Obst, fri-hes, unverpackt, 10 t, im Tarifheft 1;
6. Ausnahmetarif 13 A für Obst, fri-hes, unverpackt, 5 und 10 t, im Tarifeft 7;
7. Ausnahmetarif 13 C für Obst, fri-hes, unverpackt, 10 t, im Tarifheft 16;
8. Ausnahmetarif 13 für Obst, frisches, nverpackt, 10 t, im Tarifheft 12;
9. Ausnahmetarif 13 für Obst, frisches, nverpackt, 5 und 10 t, im Tarifheft 13;
10. Ausnahmetarif 13 D für Obst, gerocknetes, 10 t, im Tarifheft 16, Abchnitt II;
11. Ausnahmetarif 13 B für Obst, gerocknetes, 10 t, im Tarifheft 7;
12. Ausnahmetarif 21 A für Flachs, 5 t, n Tarifheft 13;
13. Ausnahmetarif 30 C für Stamm- und tangenholz usw., 10 t, im Tarifheft 6;
14. Ausnahmetarif 31 B für Borke Rinde), gemahlene, in beiden Richtunen, 10 t, in den Tarifheften 17 und 18, Abschnitt;
15. Ausnahmetarif 37 für Extrakte aus eutschland, 10 t, im Tarifheft 9 und 11;
16. Ausnahmetarif 39 B für Holzkohlenriketts, 10 t, in den Tarifheften 1 bis 5;
17. Ausnahmetarif 40 D für Holzzelltoff, 10 t, im Tarifheft 1;
18. Ausnahmetarif 40 B für Holzzelltoff, 10 t, im Tarifheft 7;
19. Ausnahmetarif 47 für Fette aus eutschland, 10 t, in den Tarifheften 2, , 5, 8, 9 und 11;
20. Ausnahmetarif 48 für Öle, tierische nd vegetabilische, in beiden Richtungen, 0 t, im Tarifheft 2;
21. Ausnahmetarif 91 für Petroleum sw., 10 t, in den Tarifheften 1 bis 13;
22. Ausnahmetarif 93 C II für Dynamoaschinen zur Ausfuhr aus Deutschland n Tarifheft 19;
23. Ausnahmetarif 97 für Zink aus eutschland im Tarifheft 19;
24. Ausnahmetarif 97 A für Zink aus eutschland im Tarifheft 7;
25. Ausnahmetarif 98 für Zinn aus eutschland im Tarifheft 19 (Nachrag II);
26. Ausnahmetarif 100/II für Aluminium aus Deutschland, 5 und 10 t, im arifheft 19;
27. Ausnahmetarif 101/I für Maschinen, andwirtschaftliche, in beiden Richtungen, t, im Tarifheft 1;
28. Ausnahmetarif 101 B/II für Maschinen, landwirtschaftliche usw. aus Deutschland, 5 t, im Tarifheft 19;
29. Ausnahmetarif 102 für Kabel, 10 t, im Tarifheft 19;
30. Ausnahmetarif 105 A/I für Bier aus Österreich, St., 5 t und 10 t, in den Tarifheften 1 und 7;
31. Ausnahmetarif 105 A/II für Bier nach Österreich, St. und 10 t, in den Tarifheften 1 und 7;
32. Ausnahmetarif 105 A für Bier nach Österreich, St. und 10 t, im Tarifheft 12;
33. Ausnahmetarif 105 A u. B für Bier in Fässern und in Flaschen aus Österreich, St., 5 t und 10 t, in den Tarifheften 2, 5, 8 bis 11;
34. Ausnahmetarif 109/I für Wein usw. aus Österreich, St., 5 t und 10 t, im Tarifheft 1;
35. Ausnahmetarif 109/A für Wein usw. aus Österreich, St., 5 t und 10 t, in den Tarifheften 2 und 3;
36. Ausnahmetarif 109 für Wein usw. aus Österreich, St., 5 und 10 t, in den Tarifheften 4 und 5;
37. Ausnahmetarif 109 für Wein usw. aus Österreich, St., in den Tarifheften 9, 11 und 13;
38. Ausnahmetarif 128 für Umzugsgut in den Tarifheften 2 bis 5 und 13.
München, 24. Dezember 1916. (1678)
Tarifamt der k. bayer. St. E. B. r. d. Rh., namens der Verbandsverwaltungen.

Norddeutsch-niederländischer Gütertarif, Teil II, Heft 1, und Gemeinsames Heft.
Am 1. Januar 1917 wird die Station Ohrdruf des Direktionsbezirks Erfurt in den Ausnahmetarif 22 (Heft 1 S. 203/204 und Gemeinsames Heft S. 120/121) wie folgt aufgenommen:

Ausnahmetarif 22 (Thüringische, Böhmische und Nürnberger Waren).
Frachtsätze in Pfennig für 100 kg (oder in Mark für 10 t):

Von \ Nach	Amsterdam § [H. B. u. N. St.] Dordrecht [H. B. u. N. St.] Middelburg [N. St.] Rotterdam { Delftsche Poort, Feijenoord, Handelsterreinen } H. B. u. N. St. transit Rotterdam Maas [H. B. u. N. St.] Rotterdam Rechtes Maasufer [H. B. u. N. St.] Vlissingen [N. St.]			Hoek van Holland transit [H. B.]			Amsterdam S loko [H. B. u. N. St.]			Dordrecht loko [H. B. u. N. St.]		
	a	b	c	a	b	c	a	b	c	a	b	c
Ohrdruf	277	277	—	287	287	—	296	296	—	304	304	—

Von \ Nach	Hoek van Holland loko [H. B.]			Middelburg loko [N. St.]			Rotterdam Delftsche Poort Feijenoord Handelsterreinen loko [H. B. u. N. St.]			Rotterdam Maas Rotterdam Rechtes Maasufer loko [H. B. u. N. St.]			Vlissingen loko [N. St.]		
	a	b	c	a	b	c	a	b	c	a	b	c	a	b	c
Ohrdruf	318	318	—	326	326	—	309	309	—	306	306	–	328	328	—

Nähere Auskunft geben die beteiligten Verwaltungen und Abfertigungen.
Cöln, den 23. Dezember 1916. (1673)
Königliche Eisenbahndirektion.

a) Staats- und Privatbahngütertarif, Teil II Heft C 1.
b) Gemeinsames Heft für den Wechselverkehr deutscher Eisenbahnen untereinander.
Vom 1. März 1917 ab treten folgende erhöhte Frachtsätze im Verkehr mit den Güternebenstellen Keitum (Sylt) und Westerland (Sylt) in Kraft:

Zwischen	und	Frachtsätze in Pfennig für 100 kg: Stückgut: Eilgut	Stückgut: Allgemeine Stückgutklasse und Spezialtarif für bestimmte Stückgüter	Wagenladungen
a. Ortsverkehr				
Hoyer	Keitum (Sylt)	169	152	95
Hoyer	Westerland (Sylt) . . .	165	137	85
Hoyerschleuse	Keitum (Sylt)	135	127	77
Hoyerschleuse	Westerland (Sylt) . . .	131	112	67
b. Fernverkehr				
Hoyer	Keitum (Sylt)	159	147	95
Hoyer	Westerland (Sylt) . . .	155	132	85

Nähere Auskunft erteilt unser Verkehrsbureau.
Altona, den 21. Dezember 1916. (1650)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

Süddeutsche Eisenbahn-Gesellschaft. Gemeinsamer Binnentarif für die Bregtalbahn, Kaiserstuhlbahn und Zell-Todtnauer Eisenbahn.

Die im Nachtrag I unter Ziffer IV aufgeführten Übergangsfrachtsätze erhöhen sich in sämtlichen Wagenladungsklassen um 1,5 ₰ für 100 kg. Für den Wagenladungsverkehr der Spinnerei Atzenbach ermäßigen sich die so erhöhten Übergangsfrachtsätze um 2 ₰ für 100 kg gemäß Seite 32 des Tarifs unter III 2 Ziffer 2 und 3.

Darmstadt, 19. Dezember 1916. (1668)
Süddeutsche Eisenbahn-Gesellschaft.
Die Direktion.

Badischer Gütertarif.

Auf 1. Januar 1917 werden für Mannheim Rbf. Überfuhrgebühren neu eingeführt und die Bestimmungen über die Überfuhrgebühren der Station Mannheim etwas anders gefaßt. Näheres in unserm nächsten Tarifanzeiger.

Karlsruhe, 22. Dezember 1916. (1681)
Gr. Generaldirektion der Staatseisenbahnen.

Gütertarif deutscher Bahnen. — Prinz-Heinrich-Bahn, Heft 1 (Reichsbahn) vom 1. Januar 1917.

Im Anschluß an unsere Bekanntmachung vom 19. November 1916 wird mitgeteilt, daß das Tarifheft 1 zum 1. Januar 1917 neu ausgegeben wird; es ist bei unserer Drucksachenabteilung in Straßburg käuflich. (1680)

Kaiserliche Generaldirektion,
der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

Direkter Güterverkehr mit der k. u. k. Heeresbahn Nord (Verkehr mit Österreich). Eisenbahngütertarif vom 1. August 1916. Außerkraftsetzung des Tarifs 25 (Kartoffeln).

Mit Gültigkeit vom 1. Februar 1917 tritt der Tarif 25 (Kartoffeln) nebst allen zu demselben verlautbarten Ergänzungen sowie die auf diesen Tarif bezughabende und im Verordnungsblatt für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 131 vom 11. November 1916 unter Pos. [871] verlautbarte Tarifmaßnahme, betreffend Frachtberechnung bei Umbehandlung der Sendungen in Debica außer Kraft.

Wien, am 23. Dezember 1916. (1685)
K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Elbe-Umschlagsverband. Eisenbahn-Gütertarif, Teil I, vom 1. Jänner 1911. Elbe-Moldau-Umschlagstarif für Österreich, Teil II, vom 1. Jänner 1914. Elbe-Moldau-Umschlagstarif für Westösterreich, Teil II, vom 1. Jänner 1914. Gütertarif, Teil II, für den Elbe-Umschlagsverkehr Westösterreich-Riesa, Elbkai und Riesa Hafen vom 1. Februar 1914. Elbe-Umschlagstarif für Ungarn, Teil II, vom 1. April 1909. Erstreckung von Tarifmaßnahmen.

Die Gültigkeit

1. der Kundmachung [238] in Nr. 14 dieses Blattes vom 16. Februar 1916,
2. der Kundmachung [357] in Nr. 24 dieses Blattes vom 22. März 1916 — mit Ausnahme der in der daselbst angeführten Kundmachung [90] in Nr. 5 dieses Blattes vom 16. Jänner 1915 unter D. Elbeumschlagstarif für Ungarn unter Ziffer 2. für Holz, und zwar a) Stamm- und Stangenholz vorgesehenen Frachtsätze

wird bis auf Widerruf, längstens bis 1. Februar 1918 erstreckt.

In der unter 1. angeführten Kundmachung [238] ist der Termin „Ende April 1917" auf „Ende April 1918" und in der unter 2. angeführten Kundmachung [357] sind die daselbst angeführten Termine „1. Februar 1917" auf „1. Februar 1918" abzuändern.

Wien, am 28. Dezember 1916. (1686)
K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Elbe-Moldau-Umschlagsverkehr mit Österreich bezw. Westösterreich.

Aufhebung von Ausnahmetarifen.

Mit Ablauf des 28. Februar 1917 treten nachstehende Ausnahmetarife vorläufig ohne Ersatz außer Kraft:

I. Im Elbe-Moldau-Umschlagstarif für Österreich, Tarif, Teil II vom 1. Januar 1914

der Ausnahmetarif 13 a (Obst, getrocknet)
der Ausnahmetarif 13 b. 2. (Obst, frisch, unverpackt)
der Ausnahmetarif 40 B (Holzzellstoff usw.)
der Ausnahmetarif 91 (Petroleum usw.)
der Ausnahmetarif 105 A (Bier)
der Ausnahmetarif 109 (Wein)
der Ausnahmetarif 121 (Streichhölzer).

Im Ausnahmetarif 57 (Wolle) ist die Anmerkung unter 2) betr. Kunstwolle, Lumpenwolle, Mungo- und Shoddywolle zu streichen.

II. Im Elbe-Moldau-Umschlagstarif für Westösterreich, Tarif, Teil II vom 1. Januar 1914

der Ausnahmetarif 13 (Obst, frisch, unverpackt)
der Ausnahmetarif 29 (Kork)
der Ausnahmetarif 40 B (Holzzellstoff usw.)
der Ausnahmetarif 105 A (Bier)
der Ausnahmetarif 121 (Streichhölzer).

Wien, am 21. Dezember 1916. (1659)
K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Adriatisch-Deutscher Verkehr (Verkehr mit Sachsen). — Adriatisch-Norddeutscher Eisenbahnverband. — Südösterr.-Ungar.-Deutscher Güterverkehr.

Ausschluß bestimmter, in Wagen mit einem Ladegewichte von 35 000 kg und darüber verladenen Güter von der Beförderung.

Mit Gültigkeit vom 1. März 1917 sind in Gemäßheit der Bestimmungen des Artikels 2, Ziffer 2, des Internationalen Übereinkommens (bezw. des § 54 (2), B, 2, des E. B. R.) Sendungen von Gegenständen, welche wegen ihres außerordentlichen Umfanges, ihres außerordentlichen Gewichtes oder ihrer außergewöhnlichen Form nur in einem Wagen mit einem Ladegewicht von 35 000 kg oder darüber verladen werden können, von der Beförderung auf Grund der direkten Frachtsätze der obbezeichneten Eisenbahnverbände bezw. Verkehre ausgeschlossen.

Wien, am 20. Dezember 1916. (1692)
K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Mühlhausen-Ebelebener Eisenbahn-Gesellschaft.

Mit Gültigkeit vom 1. März 1917 erscheint der Nachtrag I zum besonderer Tarif (Heft B) unserer Eisenbahn.

Er enthält Erhöhungen der Beförderungspreise im Tier- und Güterverkehr Die zu ermäßigten Preisen bisher ausgegebenen Ausflugskarten werden aufgehoben.

Nähere Auskunft erteilt die Bahnverwaltung in Schlotheim i. Thür.

Mühlhausen, den 21. Dez. 1916. (1648)
Mühlhausen-Ebelebener Eisenbahn-Ges.
Der Vorstand.

5. Personen- und Gepäckverkehr.

Die auf den Stationen unseres Bezirks aufliegenden Sonntagskarten und Mittwochskarten zu Sonntagskartenpreisen werden vom 24. d. Mts. ab bis auf Weiteres nicht mehr ausgegeben. (1656)

Blankenburg (Harz), den 22. Dez. 1916.
Direktion der Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn-Gesellschaft.

6. Verdingungen.

Verdingung von Werkstattsnutzhölzern in Brettern und Bohlen und zwar: 29 285 cbm Kiefern 1. u. 2. Klasse in 105 Losen, 1515 cbm Fichten (Rottanne) in 13 Losen, 2977 cbm Eichen oder gleichartigen Harthölzern in 33 Losen, 224 cbm Rotbuchen, 40 cbm Weißbuchen, 444 cbm Pappeln, 1195 cbm Eschen, 254,5 cbm Erlen, 630 Stück Birkenstangen zusammen in 37 Losen für den Beschaffungsbezirk Berlin mit den im Angebotbogen angegebenen Lieferzeiten. **Angebote** sind portofrei, versiegelt und mit entsprechender Aufschrift bis zum 25. Januar 1917 vormittags 10 Uhr an das **Zentralbureau Zimmer 257 in Berlin W 35, Schöneberger Ufer 1 4,** einzureichen. Die **Eröffnung der Angebote** findet am 25. Januar 1917, vormittag 10½ Uhr, Tempelhofer Ufer Nr. 28 III, Zimmer Nr. 4, statt. Angebotbogen und Bedingungen können in unserem **Zentralbureau,** Zimmer 257, eingesehen, auch von dort **gegen portofreie Einsendung** von 2,20 ℳ das Stück und 5 Pf. Bestellgeld, bar (nicht in Briefmarken), bezogen werden. **Zuschlagsfrist** bis 3. März 1917.

Berlin, 20. Dezember 1916. (1651)
Königliche Eisenbahndirektion.

Verdingung der Lieferung von 25 400 m Segeltuch, 1300 m Feder- und Polsterleinwand, 1705 m Ledertuch und 5280 m rohen Hanfschläuchen für die Direktionsbezirke Cöln, Elberfeld, Essen, Frankfurt (Main), Mainz und Saarbrücken. Die Verdingungsunterlagen können bei unserer Hausverwaltung, Kaiser-Friedrich-Ufer 3, hierselbst, eingesehen, oder von dieser gegen portofreie Einsendung von 80 Pfennig in bar (nicht in Briefmarken) bezogen werden. Die Angebote sind versiegelt und mit der Aufschrift: „Angebot auf Lieferung von Segeltuch pp." versehen **bis zum 16. Januar 1917, vormittags 10½ Uhr,** dem Zeitpunkte der Eröffnung, porto- und bestellgeldfrei an uns einzureichen. Ende der Zuschlagsfrist 10. Februar 1917, nachmittags 6 Uhr.

Cöln, im Dezember 1916. (1665)
Königliche Eisenbahndirektion.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Eisenbahndirektions-Präsident a. D. v. Mühlenfels in Berlin.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

5106
E
Econ.
JAN 16 1917

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins

von v. Mühlenfels, Eisenbahndirektions-Präsident a. D. in Berlin, als Schriftleiter. — Verlag von Julius Springer in Berlin W.

Nr. 102. Berlin, den 30. Dezember 1916. LVI. Jahrgang.

Diese Zeitung erscheint Mittwochs und Sonnabends und berichtet über wichtigere Fragen aus sämtlichen Gebieten des Eisenbahnwesens. Sie übermittelt Nachrichten aller Art, welche den Wirkungskreis und die Interessen der Vereins- und anderer Eisenbahnverwaltungen berühren.

Beiträge sowie sonstige Mitteilungen, Bücher, Zeitschriften usw. sind an die Schriftleitung der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen, amtliche Bekanntmachungen an das Bureau des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen beide in Berlin W. 9, Köthener Straße 28/29 einzusenden.

Die Zeitung kann durch den Buchhandel und die Post zum Preise von 4 M. für das Vierteljahr bezogen werden.

Bei direkter Zusendung unter Streifband liefert die Verlagsbuchhandlung den Jahrgang innerhalb des deutschen und österreichisch-ungarischen Postgebietes für 20 M., nach sämtlichen anderen Staaten für 23 M. Einzelne Nummern werden gegen vorherige Einsendung von 25 Pf. abgegeben.

Außer den amtlichen Bekanntmachungen werden auch Privatanzeigen (Preis für die einspaltige Petitzeile oder deren Raum 40 Pf.) angenommen. Bei Wiederholungen entsprechende Ermäßigungen. Beilagen werden nach Vereinbarung beigefügt.

Wegen der Privatanzeigen und Beilagen wende man sich an die Verlagsbuchhandlung von Julius Springer in Berlin W. 9, Link-Straße 23/24.

Wiman & Petzold Wien XII erzeugen Maschinen Werkzeuge Geräte für Bahn = Bau, Erhaltung, Betrieb, Werkstätten.

Drehscheiben für Hand- u. elektr. Betrieb. Rangiervorrichtungen, elektrische Spills, Achswechselwinden. Schiebebühnen für Dampf- und elektrischen Betrieb.
Gebr. Böhmer, Act.-Ges., Magdeburg-N.1.

Den Herren Beamten Teilzahlungen gerne gestattet.

Kauft Musikinstrumente von der Fabrik Hermann Dölling jr. Markneukirchen i. Sa. No. 511. Kataloge gratis und franko. Über Ziehharmonika Extra-Katalog.

Prämiiert mit der Königlich Sächsischen Staatsmedaille.

Die Preise der
Nordlicht-
Apparate
sind nach wie vor unverändert.
Lieferung selbst grösserer Mengen sofort.
Geprüft unter Typ 10.
Nielsen & v. Lübcke
Gesellschaft für Streckenbeleuchtung m. b. H.
Altona (Elbe).
[6387]

Schmidt'sche Heißdampf-Gesellschaft m. b. H.
Cassel-Wilhelmshöhe

Über 42500 Heißdampflokomotiven
mit Überhitzer Patent W. Schmidt
für über 200 Bahnverwaltungen
[6550] **in Betrieb und Bau befindlich**
Einbau erfolgt auch durch die lizenzberechtigten Lokomotivfabriken
Broschüren in Deutsch, Englisch, Franz... und Russisch — Patente in allen Industriestaaten

Duplex- u. Schwungrad Dampfpumpen Kompressoren Kurbel-
PUMPEN
Weise & Monski
PUMPEN- UND MASCHINENFABRIK
HALLE/S.

CENTRIFUGAL PUMPEN
Für Hoch-Mittel- und Niederdruck.
Weise Söhne
FABRIK FÜR TURBINENPUMPEN BAUART WEISE & MONSKI
HALLE/S.

Waagen
Eisenbahn-, Gleis- und Fuhrwerks-waagen, sowie schwere Dezimal-waagen jeder Art und Größe!
August Böhmer & Co., Magdeburg-Neustadt.

Deutsches Museum
München.
Die Entwicklung der Naturwissenschaft und Technik von ihren Anfängen bis zum heutigen Stande dargestellt durch Originale, Modelle, Bild und Demonstration.

Abteilung I
Maximilianstraße 26.
Astronomie, Physik, Chemie, Berg- und Hüttenwesen, Maschinenbau, Landtransportmittel, Wasserbau, Schiffbau, Landwirtschaft und Technologie.

Abteilung II
Zweibrückenstraße 12.
Wohnungsbau, Heizung, Beleuchtung, Straßen-, Brücken- und Tunnelbau, Gastechnik, Luftschiffahrt, Musikinstrumente.

Besuchszeiten:
Werktags von 9—7 Uhr; Sonn- und Feiertags von 9—6 Uhr.
Dienstag geschlossen. Freitag geschlossen.
Eintritt 20 Pfg. — Garderobe frei.

Führungen durch die Sammlungen, welche täglich abends 8¼ Uhr mit Ausnahme von Samstag und Sonntag stattfinden, bieten eingehende Erläuterungen der einzelnen Unterabteilungen.
Bibliothek und Lesesaal jedem Besucher zugänglich.
Mitgliedsbeitrag M. 6.—; Jahreskarten M. 3.—

Verlag von Julius Springer in Berlin W. 9. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

UNIVERSITY OF ILLINOIS-URBANA
3 0112 086502199